Omgevingsprogramma Mobiliteit

"We geven elkaar de ruimte"

Deel II Mobiliteitsplan 2035






Omgevingsprogramma Mobiliteit

We geven elkaar de ruimte “We geven elkaar de ruimte”

projectnummer 0486636.101
documentnummer 02

29 september 2026

Auteur(s)
Michiel Evers
Klaske Hoeksma
Marilèn Lukkien
Nico Veenstra

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
1.1 Waarom een Omgevingsprogramma Mobiliteit? 2
1.2 Mobiliteitsplan 2035 en het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2
1.3 Hoe is dit Mobiliteitsplan tot stand gekomen? 3
1.4 Hoe nu verder? 4
1.5 Leeswijzer 4

2. Uitwerking Ambities 6
2.1 Van visie naar richtinggevende keuzes 6
2.2 Aansluiting bij de kernopgaven van de Omgevingsvisie 6
2.3 Mobiliteit als middel, niet als doel 8
2.4 Richtinggevend, adaptief en samenhangend 8

3. Werken aan een nieuw perspectief op mobiliteit 11
3.1 Versterken positie Heerenveen als regionaal knooppunt 11
3.2 De voetganger centraal: ruimte, veiligheid en kwaliteit 14
3.3 De fiets krijgt een sterkere positie 14
3.4 Een duurzaam OV-netwerk 18
3.5 Netwerk auto op orde 19
3.6 Mobiliteitshubs als slimme knooppunten 23
3.7 Uitrol deelmobiliteit 25
3.8 Elektrificatie 26

4. Heerenveen als centrum voor (top)sport, werk en voorzieningen 28
4.1 Versterken van belangrijke zones binnen onze gemeente 28
4.2 Opstellen nieuwe parkeerstrategie 33

5. Toekomstbestendige woningen 36
5.1 Verkeersveilige schoolzones 36
5.2 Toegankelijkheid 37
5.3 Wijkhubs 37
5.4 Parkeren in woongebieden 38

6. Gezonde, klimaatbestendige en leefbare wijken en dorpen 41
6.1 Stimuleren voetgangers 41
6.2 Stimuleren fietsers 41
6.3 Kwaliteit OV verbeteren 42
6.4 Auto in balans 44

7. Kwaliteit en veerkracht van het landschap 47
7.1 Fietsen in het buitengebied 47
7.2 Recreatie 47
7.3 60 buiten de bebouwde kom 49
7.4 Zwaar verkeer 49

8. Monitoring 52

9. Uitvoering 54

Bijlagen 55
Bijlage A – Risicoanalyse fietsroutes 56
Bijlage B – Dekkingsgraad OV Heerenveen 58
Bijlage C – Inrichtingskenmerken wegen 59
Bijlage D - Toelichting Netwerk auto 60
Bijlage E – Toolkit verbeterde inrichting schoolzones 61

Begrippenlijst

Actieve mobiliteit/verkeersdeelnemers – Mensen die zich bewegen op eigen kracht, zoals wandelaars en fietsers.

CROW (richtlijnen) – Het kennisplatform waarop verkeerskundige richtlijnen gepubliceerd wordt.

Deelmobiliteit – Het gezamenlijk gebruiken van vervoersmiddelen zoals deelauto's, deelfietsen en deelscooters, waardoor minder voertuigen nodig zijn.

Duurzaam Veilig – Duurzaam Veilig is een initiatief van de Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten en omvat een visie en aanpak om verkeerssystemen zo in te richten dat ongevallen voorkomen worden of de gevolgen ervan beperkt blijven, waarbij de menselijke maat centraal staat.

Duurzame mobiliteit – Manieren van reizen die minder schadelijk zijn voor het milieu, zoals, lopen, fietsen, openbaar vervoer en elektrisch rijden.

Elektrificatie – Het vervangen van voertuigen met verbrandingsmotoren door elektrische varianten, zoals elektrische auto's en bussen.

Fietsinfrastructuur – Alle voorzieningen die fietsen makkelijker en veiliger maken, zoals fietspaden, fietsenstallingen en verkeerslichten speciaal voor fietsers.

Ketenvervoer – Het combineren van meerdere vervoersmiddelen tijdens een reis, zoals eerst fietsen naar een station en daarna met de trein verder reizen.

Klimaat adaptieve inrichting – Het aanpassen van de omgeving zodat die beter bestand is tegen klimaatveranderingen, bijvoorbeeld meer groen en minder parkeren om wateroverlast te voorkomen.

Kwetsbare verkeersdeelnemers – Mensen die extra bescherming nodig hebben in het verkeer, zoals voetgangers, fietsers en kinderen en ouderen.

Langzaam verkeer – Mensen die zich bewegen op eigen kracht, zoals wandelaars en fietsers.

Last Mile – Het laatste stuk van een reis, bijvoorbeeld van het station naar huis of werk, vaak met fiets, scooter of te voet. In de logistiek verwijst het naar het laatste deel van de levering van goederen of pakketten aan de eindbestemming.

MaaS – 'Mobility as a service' is een concept waarbij verschillende modaliteiten samenkomen in een onlineservice (bijvoorbeeld een app). Hierin kan de volledige route gepland, geboekt en betaald worden, zonder zelf een eigen vervoermiddel te hoeven bezitten.

Mobiliteitsfonds – Een mobiliteitsfonds is een fonds waarin geld wordt verzameld om parkeren en bereikbaarheid in een gebied te regelen of te verbeteren. Ontwikkelaars of bedrijven betalen hiervoor een bijdrage (bijv. als ze minder parkeerplaatsen op eigen terrein bouwen). Dat geld wordt dan gebruikt voor gezamenlijke parkeergarages, parkeerterreinen of alternatieven zoals deelmobiliteit en beter OV.

Mobiliteitshubs – Plekken waar verschillende vervoersmiddelen samenkomen, zoals een station met bus, trein en deelfietsen of locaties waar verkeer en voorzieningen samenkomen.

Mobiliteitssysteem – Hoe alle vervoersmiddelen samen functioneren, zoals wegen, OV-netwerken en deelvervoer.

Mobiliteitstransitie – De verandering naar duurzamer en efficiënter vervoer, zoals elektrisch rijden, meer fietsinfrastructuur en klimaat adaptief inrichten.

Modaliteiten – Verschillende manieren van vervoer, zoals auto, fiets, trein, bus en lopen.

OV-concessie – is een afspraak waarbij de overheid één vervoerder aanwijst om voor een bepaalde tijd het openbaar vervoer in een gebied uit te voeren.

Parkeernormen - geven aan hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij bijvoorbeeld woningen, bedrijven of voorzieningen, afhankelijk van het gebruik en de locatie.

Stakeholders – Alle belanghebbende partijen bij een project, zoals inwoners, bedrijven en overheden.

Uitvoeringsprogramma – Een plan waarin staat hoe beleid in de praktijk wordt gebracht, inclusief acties, kosten en tijdlijnen.

Verkeersmodel – Een digitaal systeem dat verkeersstromen voorspelt en helpt bij het plannen van wegen en vervoersmiddelen.

Woonstraten – Straten en wegen in onze gemeente bestemd voor uitsluitend bestemmingsverkeer bewoners, zonder dragende functie in het netwerk voor andere typen verkeer (doorgaand verkeer, zwaar verkeer, landbouwvoertuigen e.d.).

Zwaar verkeer – Grote voertuigen zoals vrachtwagens, bussen en landbouwvoertuigen die bredere of speciale infrastructuur nodig hebben.

Afkortingen

OV	Openbaar Vervoer
STOMP	Stappen, Trappen, Openbaarvervoer, MaaS, Personenauto
MaaS	Mobility as a Service
GVVP	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan
TOP	Toeristisch Overstap Punt



1. Inleiding

1. Inleiding

1.1 Waarom een Omgevingsprogramma Mobiliteit?

Het huidige mobiliteitsbeleid van gemeente Heerenveen, vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) uit 2017, sluit onvoldoende aan op ontwikkelingen, op de komst van de Omgevingswet, het bestuursakkoord *'Mienskip in beweging'* en op de ambities en uitgangspunten uit de Omgevingsvisie 1.0 en 2.0. Daarom is gekozen voor een actualisatie van het mobiliteitsbeleid in de vorm van een Omgevingsprogramma Mobiliteit, waarin duidelijke keuzes worden gemaakt en samenhang wordt aangebracht.

Dagelijks vinden er binnen de gemeente Heerenveen talloze verplaatsingen plaats. Inwoners reizen van en naar werk, school en voorzieningen, bezoekers komen naar het centrum, sporters en supporters bezoeken evenementen en bedrijven zorgen voor goederenstromen binnen en buiten de gemeente. Deze verplaatsingen vinden plaats op verschillende momenten van de dag en met uiteenlopende vervoerswijzen.

Daarnaast vervult gemeente Heerenveen een belangrijke regionale functie. Als centrumgemeente voor werkgelegenheid, zorg, detailhandel en (top)sport overstijgt de mobiliteitsopgave de gemeentegrenzen. Dat vraagt om een robuust, goed functionerend mobiliteitssysteem dat niet alleen vandaag, maar ook in de toekomst bijdraagt aan een prettige en bereikbare leefomgeving.

Mobiliteit als onderdeel van brede welvaart

Binnen de gemeente Heerenveen kijken we bij mobiliteit nadrukkelijk verder dan alleen bereikbaarheid. We benaderen mobiliteit vanuit het perspectief van brede welvaart. Dat betekent dat mobiliteitskeuzes direct samenhangen met:

- de gezondheid van inwoners;
- verkeersveiligheid, verminderen risico's kwetsbare verkeersdeelnemers;
- de kwaliteit en inrichting van de openbare ruimte;
- klimaatadaptatie en verduurzaming;
- en de toegankelijkheid van voorzieningen voor iedereen.

De mobiliteitstransitie brengt met zich mee dat het bestaande mobiliteitssysteem stap voor stap verandert. Er is een verschuiving zichtbaar naar lopen, fietsen, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit, met een zorgvuldiger en bewuster gebruik van de auto. Tegelijkertijd geldt dat de auto, zeker in dorpen en het buitengebied, voor veel inwoners voorlopig een belangrijke rol blijft spelen. Dit vraagt om het vinden van een nieuwe balans.

1.2 Mobiliteitsplan 2035 en het Omgevingsprogramma Mobiliteit

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Met deze wet heeft het Rijk de regels voor de fysieke leefomgeving samengebracht in één samenhangend wettelijk kader. De Omgevingswet vraagt van gemeenten om beleid integraal, samenhangend en adaptief vorm te geven, met meer ruimte voor lokale afwegingen en met een grotere nadruk op kwaliteit van de leefomgeving.

De gemeente Heerenveen werkt binnen deze systematiek vanuit de Omgevingsvisie, waarin op hoofdlijnen richting wordt gegeven aan de gewenste ontwikkeling van onze gemeente. Mobiliteit is daarbij een onmisbaar thema. De manier waarop we ons verplaatsen beïnvloedt immers niet alleen bereikbaarheid, maar ook veiligheid, gezondheid, leefbaarheid, ruimtegebruik en duurzaamheid. Om die reden zijn de ambities, principes en uitgangspunten uit de Omgevingsvisie 1.0 en 2.0 voor het thema mobiliteit uitgewerkt in het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Daarmee wordt zichtbaar hoe mobiliteitsbeleid niet op zichzelf staat, maar onderdeel is van bredere ruimtelijke en maatschappelijke vraagstukken. Dit omgevingsprogramma vormt het samenhangende beleidskader voor mobiliteit binnen de gemeente Heerenveen en bestaat uit twee onderling verbonden delen:

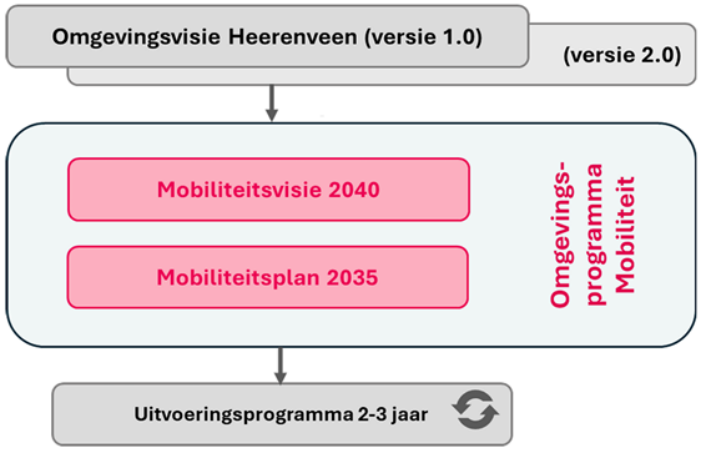
Deel I – Mobiliteitsvisie 2040

Dit deel beschrijft de strategische koers voor de lange termijn. In de Mobiliteitsvisie geven we aan hoe wij mobiliteit in gemeente Heerenveen benaderen, welke waarden centraal staan en welke richting we op willen richting 2040. De visie is richtinggevend en adaptief van aard en doet geen bindende uitspraken over concrete maatregelen. De Mobiliteitsvisie 2040 is op 18 september 2025 door de gemeenteraad vastgesteld.

Deel II – Mobiliteitsplan 2035

Het Mobiliteitsplan vormt de vertaalslag van de visie naar de middellange termijn. In dit plan werken we de mobiliteitsambities verder uit voor de periode tot 2035. We beschrijven per kernopgave en per mobiliteitsthema hoe de strategische keuzes uit de Mobiliteitsvisie richting krijgen in beleid, afwegingen en prioriteiten.

Het Mobiliteitsplan vormt daarmee de schakel tussen visie en uitvoering. Het biedt richting en samenhang voor toekomstige projecten, investeringen en keuzes, zonder deze al volledig vast te leggen. Zo ontstaat een stevig, maar flexibel fundament voor de verdere ontwikkeling van het mobiliteitssysteem van gemeente Heerenveen.



Figuur 1-1. Onderdelen Omgevingsprogramma Mobiliteit

Mobiliteit is bij uitstek een opgave die gemeentegrenzen overstijgt. Naast regionale en nationale afstemming sluiten we daarom waar relevant ook aan op Europese beleidskaders en ontwikkelingen, bijvoorbeeld op het gebied van duurzame mobiliteit, klimaat en bereikbaarheid. Dit helpt ons om onze lokale ambities te verbinden aan bredere transities en ontwikkelingen.

1.3 Hoe is dit Mobiliteitsplan tot stand gekomen?

Het Mobiliteitsplan 2035 is tot stand gekomen in samenhang met de Mobiliteitsvisie 2040, het bestuursakkoord, de vastgestelde Omgevingsvisie 1.0 en de vastgestelde uitgangspunten Omgevingsvisie 2.0 van de gemeente Heerenveen. In lijn met de Omgevingswet is daarbij ingezet op een zorgvuldige afweging van belangen en op brede betrokkenheid van de omgeving.

Binnen de gemeentelijke organisatie is een multidisciplinair kernteam samengesteld, met vertegenwoordigers van onder andere mobiliteit, ruimtelijke ordening, economie, beheer en participatie. Dit kernteam heeft gezamenlijk gewerkt aan de verdieping en concretisering van de mobiliteitsambities voor de periode tot 2035. Daarbij is ondersteuning geboden door een extern adviesbureau, dat het proces en de inhoud heeft helpen structureren.

Parallel aan het interne traject zijn verschillende participatie- en afstemmingsmomenten georganiseerd. Zo is gesproken met:

- interne vakdisciplines over de samenhang tussen mobiliteit en andere gemeentelijke opgaven;
- wijk- en dorpsbelangen en ondernemers over lokale aandachtspunten, wensen en zorgen;
- belangenorganisaties over onder meer toegankelijkheid, verkeersveiligheid en inclusiviteit;
- en regionale partners, zoals buurgemeenten, provincie en politie, om bovenlokale afstemming te borgen.



Figuur 1-2 Proces Omgevingsprogramma Mobiliteit

De opbrengsten uit deze gesprekken zijn benut om de strategie uit de Mobiliteitsvisie verder te verdiepen en te vertalen naar richtinggevende keuzes in dit Mobiliteitsplan. Zo sluit het plan aan bij zowel beleidsdoelen als bij de leefwereld van inwoners, ondernemers en bezoekers.

1.4 Hoe nu verder?

Met het Mobiliteitsplan 2035 beschrijven we de koers voor mobiliteit in de komende tien jaar. Het plan geeft richting aan de keuzes die we maken, de prioriteiten die we stellen en de afwegingen die daarbij horen. Het Mobiliteitsplan bevat nadrukkelijk geen gedetailleerde maatregelen of uitvoeringsplanning. Die verdere concretisering vindt plaats in afzonderlijke Uitvoeringsprogramma's Mobiliteit. In deze uitvoeringsprogramma's wordt vastgelegd:

- welke maatregelen en projecten worden uitgevoerd;
- in welke volgorde en fasering dat gebeurt;
- en welke middelen en capaciteit daarvoor nodig zijn.

De uitvoeringsprogramma's worden periodiek geactualiseerd en door het college van B&W vastgesteld. De gemeenteraad houdt sturing via de begroting en de beleidsmatige kaders.

Monitoring en adaptief werken

Een belangrijk uitgangspunt van de Omgevingswet is het adaptief werken. Dat betekent dat we niet alleen beleid vaststellen, maar ook actief volgen of dit beleid de gewenste effecten heeft. Voor mobiliteit doen we dit door middel van monitoring op basis van indicatoren voor onder andere verkeersveiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en leefkwaliteit.

De resultaten van deze monitoring worden periodiek gedeeld met het college en de gemeenteraad. Indien uit deze monitoring blijkt dat doelstellingen achterblijven of omstandigheden veranderen, kunnen prioriteiten worden bijgesteld en accenten worden verlegd. Op die manier blijft het mobiliteitsbeleid van gemeente Heerenveen wendbaar en actueel.

Met het Omgevingsprogramma Mobiliteit geven we zo richting aan een mobiliteits-systeem dat meegroeit met gemeente Heerenveen: veilig, bereikbaar, toekomstbestendig en met ruimte voor iedereen – nu en in de toekomst.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de totstandkoming van de kernambities toegelicht, en op welke waarden deze gebaseerd zijn. In hoofdstuk 3 wordt het nieuwe perspectief van de gemeente Heerenveen op mobiliteit uitgewerkt. In hoofdstuk 4 tot en met 7 worden de plannen, passend bij de kernambities, beschreven. Hoofdstuk 8 gaat in op de monitoring, om de doelmatigheid van de plannen te waarborgen, en hoofdstuk 9 gaat in op de uitvoering.

In Figuur 2-3 wordt duidelijk gemaakt hoe landelijke trends geleid hebben tot kernambities voor de mobiliteitsvisie van de gemeente Heerenveen, en hoe deze in dit mobiliteitsplan vertaald zijn naar plannen. Hier is ook te zien in welk hoofdstuk de verschillende ambities en plannen besproken worden.



2. Uitwerking Ambities

2. Uitwerking Ambities

2.1 Van visie naar richtinggevende keuzes

De Mobiliteitsvisie 2040 schetst de lange termijn koers voor mobiliteit in de gemeente Heerenveen. In deze visie hebben we vastgelegd welke waarden centraal staan, welke maatschappelijke ontwikkelingen van invloed zijn en welke richting we op willen met ons mobiliteitssysteem. Het Mobiliteitsplan 2035 bouwt hierop voort en maakt deze ambities concreter voor de middellange termijn.

In dit document hebben we de mobiliteitsambities nader uitgewerkt. Niet door het benoemen van concrete uitvoeringsprojecten of maatregelen, maar door het beschrijven van de beleidsmatige richting waarmee we de ambities uit de visie vertalen naar keuzes en prioriteiten tot 2035. Dit hoofdstuk vormt daarmee de inhoudelijke kapstok voor de verdere uitwerking in de opvolgende hoofdstukken van dit mobiliteitsplan. De beschreven ambities geven richting aan:

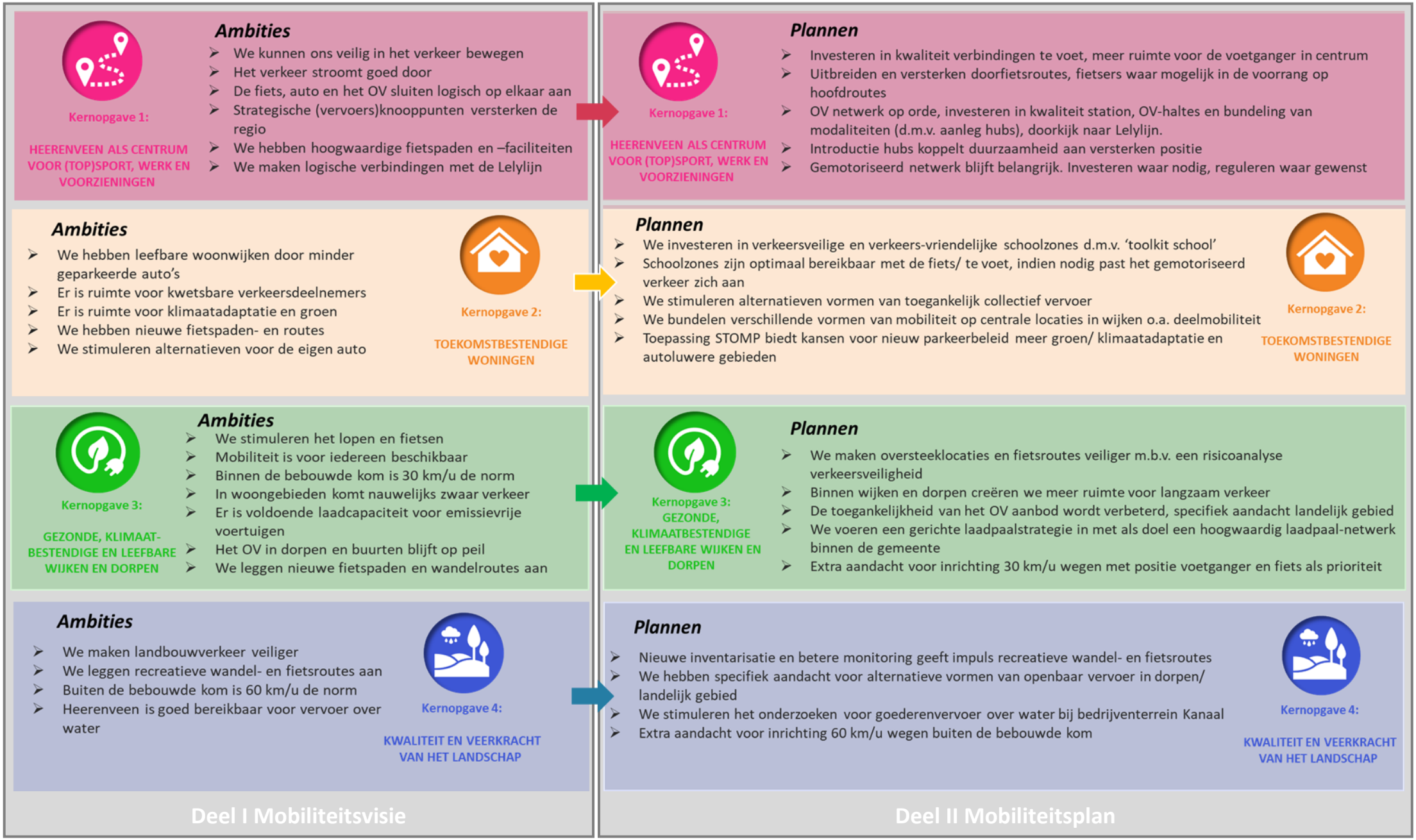
- de inrichting van de openbare ruimte;
- de afweging tussen verschillende vormen van mobiliteit;
- en de keuzes die we maken bij gemeente-brede ontwikkelingen, gebiedsopgaven en investeringen.

2.2 Aansluiting bij de kernopgaven van de Omgevingsvisie

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit draagt rechtstreeks bij aan de vier centrale kernopgaven uit de vastgestelde Omgevingsvisie 1.0, de uitgangspunten van de vastgestelde Omgevingsvisie 2.0 en het bestuursakkoord van de gemeente Heerenveen. De vier kernopgaven die daarbij horen zijn:

- Heerenveen als centrum voor (top)sport, werk en voorzieningen
- Toekomstbestendige woningen
- Gezonde, klimaatbestendige en leefbare wijken en dorpen
- Kwaliteit en veerkracht van het landschap

Voor elk van deze kernopgaven beschrijven we hoe mobiliteit door middel van concrete plannen bijdraagt aan het realiseren van de bijbehorende ambities en een brede welvaart. Figuur 2-1 laat zien hoe de ambities (links) uit de visie zijn vertaald naar plannen (rechts).



Figuur 2-1 Van Ambities naar Plannen

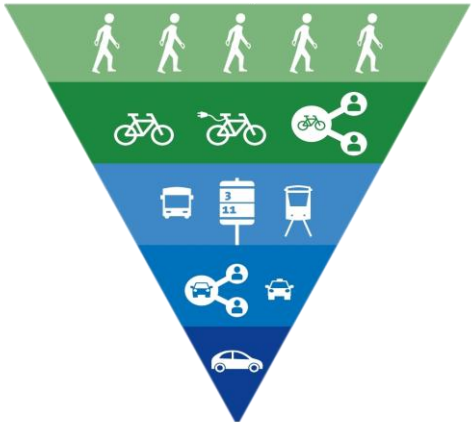
2.3 Mobiliteit als middel, niet als doel

Binnen dit Mobiliteitsplan benaderen we mobiliteit nadrukkelijk als middel om maatschappelijke doelen te bereiken, en niet als doel op zich. Bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid zijn geen losstaande thema's, maar hangen nauw met elkaar samen. Een keuze voor de ene vorm van mobiliteit heeft vrijwel altijd effect op andere aspecten van de leefomgeving.

Daarom sturen we in ons mobiliteitsbeleid niet uitsluitend op doorstroming of capaciteit, maar zoeken we voortdurend naar een balans tussen bereikbaarheid, kwaliteit en verkeersveiligheid. Dit betekent dat we:

- bewuste afwegingen maken tussen verschillende vervoerswijzen;
- per gebied kijken welke functie en welke vorm van mobiliteit past;
- en ruimte bieden aan maatwerk, afhankelijk van de lokale context.

Als afwegingskader hanteren we het STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en tot slot de privéauto (zie figuur 2-3). Door dit principe structureel toe te passen, zorgen we ervoor dat actieve en duurzame vormen van mobiliteit nadrukkelijk worden meegenomen in de planvorming, zonder de bereikbaarheid voor andere doelgroepen uit het oog te verliezen. De komende jaren staat onze gemeente voor een beoogde schaalsprong, met



Figuur 2-2 STOMP Beeld-auteur: Gemeente Den Haag

ontwikkelingen als de komst van een nieuwe woonwijk aan de westkant van Heerenveen, het programma Centrum Heerenveen wat moet leiden tot een bruisend centrum en de ontwikkeling van het circulaire cluster in de gemeente Heerenveen. Bij deze opgaven en bij het (her)inrichten van de openbare ruimte en het maken van mobiliteitskeuzes is het STOMP-principe leidend.

2.4 Richtinggevend, adaptief en samenhangend

De uitwerking van de ambities in dit hoofdstuk is richtinggevend en adaptief van aard. We leggen geen vastomlijnde eindbeelden vast, maar beschrijven de koers die we volgen en de principes die daarbij leidend zijn. Dit sluit aan bij de geest van de Omgevingswet, waarin ruimte wordt gelaten om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, technologische innovaties en veranderende maatschappelijke behoeften. De verdere uitwerking van deze ambities:

- krijgt een netwerkuitwerking in hoofdstuk 3 voor fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer;
- vindt thematisch plaats in de hoofdstukken 4 tot en met 7, gekoppeld aan de kernopgaven uit de Omgevingsvisie;
- en wordt concreet uitgewerkt in afzonderlijke Uitvoeringsprogramma's Mobiliteit.

Samen vormen deze hoofdstukken de inhoudelijke uitwerking van de ambities uit de Mobiliteitsvisie 2040 en leggen zij de basis voor de uitvoeringsgerichte keuzes in de komende jaren. Op deze manier zorgen we voor samenhang tussen visie, beleid en uitvoering, terwijl we tegelijkertijd flexibel blijven in de manier waarop we mobiliteit in de dagelijkse praktijk vormgeven. Dit is in Figuur 2-3 inzichtelijk gemaakt.

Leefbaar, Veilig, Toegankelijk, Duurzaam en Bereikbaar
Om inzichtelijk te maken welke accenten ieder hoofdstuk legt, is een set waarderingsthermometers opgenomen voor de vijf beleidswaarden Leefbaar, Veilig, Toegankelijk, Duurzaam en Bereikbaar. De thermometers geven per hoofdstuk een indicatie van de inhoudelijke bijdrage aan deze waarden en maken zichtbaar waar de nadruk ligt. Deze visuele duiding ondersteunt het gesprek over keuzes en prioriteiten, en helpt bij het afwegen van belangen in de verdere uitwerking en uitvoering van het mobiliteitsbeleid.

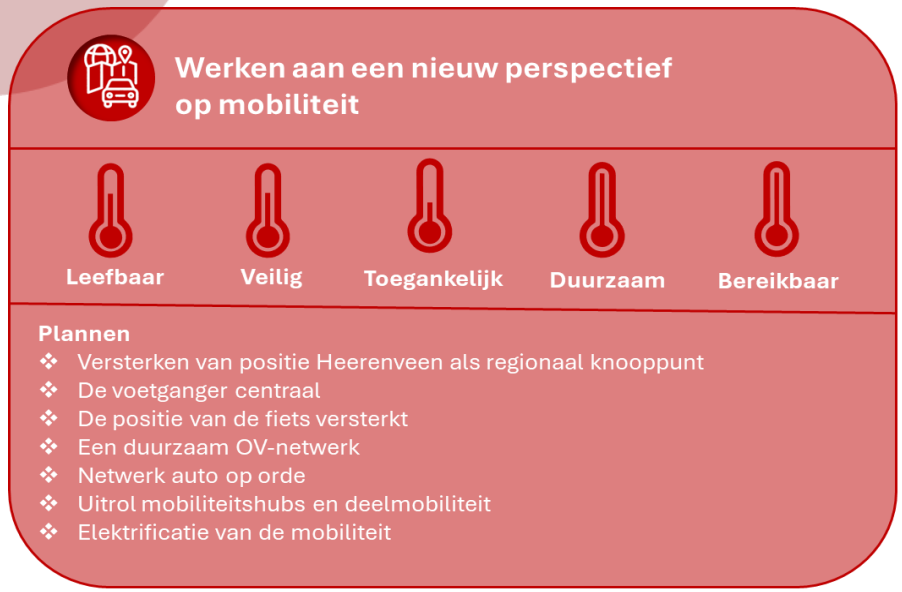
Mobiliteitsvisie 2040 **Landelijke trends (standaard teksten) en ontwikkelingen in onze gemeente (*cursief* gedrukte teksten)**	**Mobiliteitsplan 2035** **Aanpak**	H3: Werken aan een nieuw perspectief op mobiliteit	H4: Heerenveen als centrum voor (top)sport, werk en voorzieningen	H5: Toekomstbestendige woningen	H6: Gezonde, klimaatbestendige en leefbare wijken en dorpen	H7: Kwaliteit en veerkracht van het landschap
• Inspelen op de toenemende behoefte aan verplaatsingen is noodzakelijk • *Zonder nieuwe beleidskeuzes gaat onze bereikbaarheid achteruit* • *Behoud van goede verbindingen met voorzieningen vraagt aandacht* • *Herijking wegennet is nodig*	• Voetganger meer centraal • Werken aan een toekomstbestendig fietsnetwerk, meer ruimte voor de fiets • Inzetten op versterken aantal belangrijke OV schakels • Autonetwerk, betere balans tussen bereikbaarheid hotspots, introductie GOW30 en autoluwere zones	x	x			x
• Duurzame mobiliteit en elektrisch rijden krijgt steeds meer prioriteit • *Meer prioriteit energietransitie en elektrische voertuigen*	• Elektrificatie vervoer krijgt meer aandacht, ook elektrificatie goederenvervoer • Aanbod deelauto's sterker verankeren en laadpalenstrategie uitrollen	x	x		x	
• Mobiliteit flexibeler en slimmer door ontwikkeling technologie & bundeling in mobiliteitshubs	• Introductie mobiliteitshubs: bundeling versterkt aanbod duurzame mobiliteit	x	x	x		
• Opkomst e-bike, we fietsen vaker, verder en langer • Veranderende fietstypes • *Inrichting fietsinfrastructuur kan veiliger*	• Inspelen op aangepaste ontwerprichtlijnen fietspaden • Meer aandacht voor snelheids- en massaverschillen op het fietspad	x			x	x
• Meer prioriteit bij klimaat en gezonde leefomgeving • *Transitie naar een groener en prettiger leefklimaat*	• Introductie mobiliteitshubs in dorpen en wijken: duurzaam alternatief voor de auto • Meer ruimte langzaam verkeer, extra aandacht 30km/u wegen en schoolzones • Aanpassing parkeerstrategie, passend bij duurzame doelstellingen			x	x	x
• Toenemend belang gezondheid en toegankelijke mobiliteit voor ieder • *Toenemend belang gezondheid, recreatie en beleving*	• Recreatieve voorzieningen worden verbeterd • Verbeteren toegankelijkheid mobiliteitsaanbod • Wijken, dorpen en buitengebied blijft goed verbonden met voorzieningen			x	x	x
• *Verkeersveiligheid in onze wijken en dorpen staat onder druk*	• Toolkit verkeersveilige schoolomgevingen • Risicoanalyse verkeersveiligheid, prioriteit langzaam verkeer			x	x	x

Figuur 2-3 Van geconstateerde landelijke trends en ontwikkelingen binnen onze gemeente (cursief gedrukt) naar een concrete aanpak



3. Werken aan een nieuw perspectief op mobiliteit

3. Werken aan een nieuw perspectief op mobiliteit



We willen mobiliteit in onze gemeente anders en slimmer organiseren. Daarbij zoeken we een goede balans tussen duurzame manieren van reizen en het gebruik van de auto. We stimuleren lopen, fietsen, openbaar vervoer en andere duurzame (elektrische) vervoersmiddelen, maar zorgen er ook voor dat de auto beschikbaar blijft op plekken waar die nodig is.

Dit helpt om gemeente Heerenveen leefbaar en goed bereikbaar te houden. Tegelijk weten we dat Heerenveen grotendeels een landelijke gemeente is. Inwoners van dorpen en het buitengebied zijn vaak afhankelijk van de auto om naar werk, voorzieningen, sport en sociale activiteiten te gaan. Daarom kiezen we niet voor één oplossing, maar voor maatwerk dat past bij het gebied.

3.1 Versterken positie Heerenveen als regionaal knooppunt

Heerenveen heeft een sterke positie als regionaal knooppunt. Dankzij de ligging aan de A7 en A32, de spoorlijn tussen Zwolle en Leeuwarden en verschillende regionale fietsroutes is de gemeente goed verbonden met de rest van Noord-Nederland. Tegelijk is er ruimte voor verbetering op sommige regionale assen. Dit is weer gegeven in Figuur 3-1.

Inzet op betere regionale fietsverbindingen

Steeds meer mensen gebruiken de e-bike, waardoor langere afstanden fietsen makkelijker wordt. De fiets is daardoor voor veel reizen een goed alternatief voor de auto, bijvoorbeeld naar werk, school of voorzieningen.

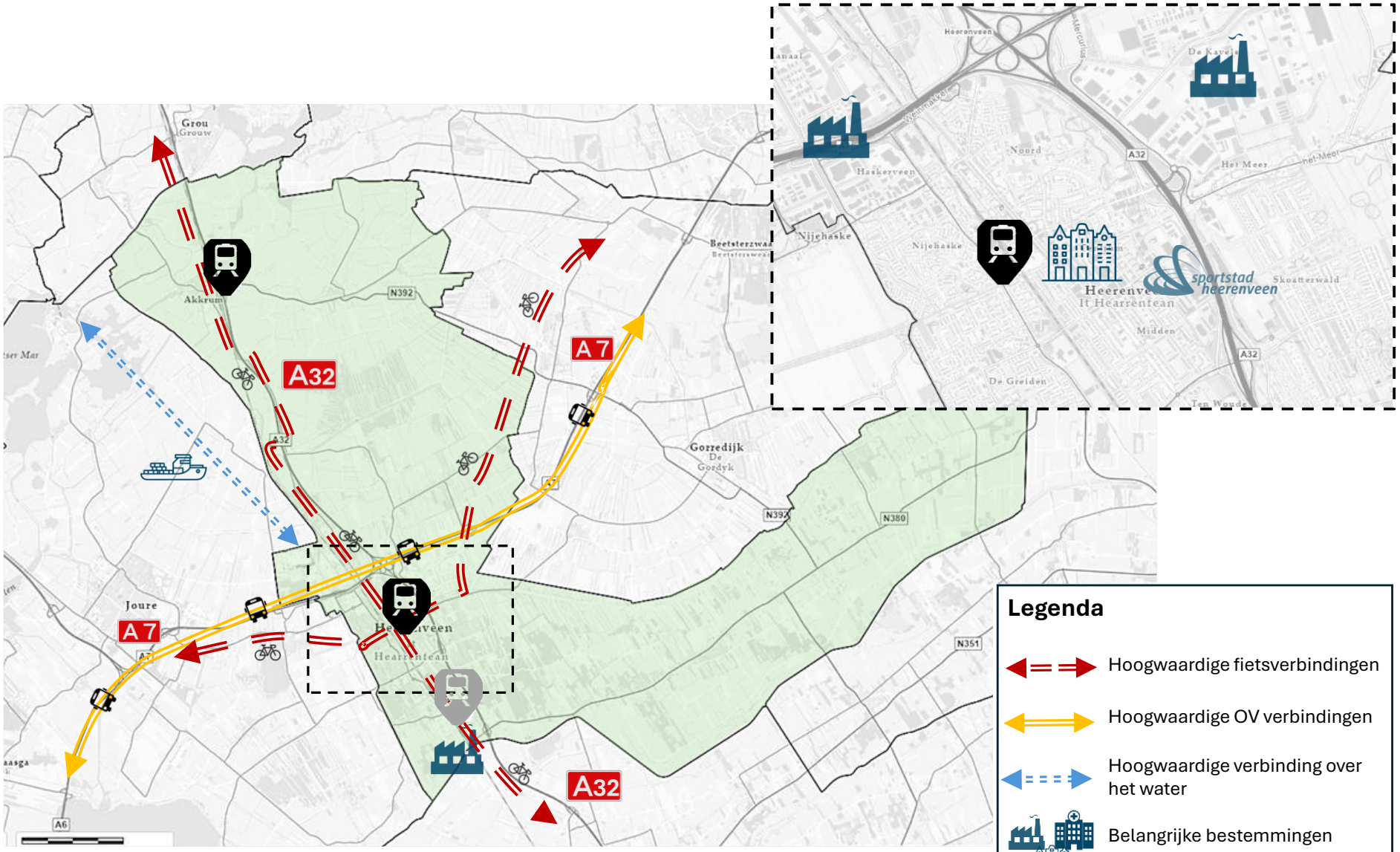
We willen deze ontwikkeling ondersteunen door te investeren in snelle, comfortabele en herkenbare fietsroutes naar belangrijke bestemmingen. Daarbij sluiten we zoveel mogelijk aan op bestaande en geplande doorfietsroutes en werken we samen met regionale partners aan verbeteringen.

Doorfietsroutes verder versterken

We zijn daarom bezig een doorfietsroute tussen Drachten en Heerenveen te realiseren. Ook willen we de bestaande fietsroutes vanaf Heerenveen via Akkrum richting Leeuwarden en tussen Heerenveen en Joure verbeteren. Op verschillende plekken is kwaliteitsverbetering mogelijk, zodat deze routes kunnen doorgroeien tot volwaardige doorfietsroutes. Het uiteindelijke doel is om samen met de gemeente Leeuwarden, Smallingerland en De Fryske Marren te komen tot hoogwaardige fietsverbindingen tussen de grote kernen.

Versterken OV-as Joure-Heerenveen-Drachten-Groningen

Het openbaar vervoer in Heerenveen is gericht op de noord-zuidverbinding via de spoorlijn Zwolle–Leeuwarden. Onderzoek naar de Lelylijn laat zien dat versterking van de oost-westverbinding (Joure–Heerenveen–Drachten–Groningen en mogelijk verder) veel kansen biedt. Vaker rijdende bussen en op termijn een hoogwaardige OV-verbinding kunnen het OV aantrekkelijker maken en de bereikbaarheid en economie van Heerenveen versterken. De gemeente zet zich hiervoor in, samen met de provincie Fryslân, het Rijk en regionale partners.



Figuur 3-1 Wensbeeld bestaande en nog te realiseren regionale verbindingen per modaliteit (fiets, OV, water en auto)

Lelylijn: wens voor de lange termijn

Op de lange termijn biedt de Lelylijn de beste kans op een hoogwaardige OV-verbinding die via Heerenveen het Noorden verbindt met de Randstad. Omdat t Rijk hierover nog geen besluit heeft genomen en aanleg vóór 2050 niet wordt verwacht, maakt de Lelylijn geen onderdeel uit van de beleidskeuzes in dit Mobiliteitsplan, dat doorkijkt tot 2035. Wel blijft de Lelylijn voor ons een belangrijk toekomstbeeld. Daarom houden we met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen rekening met de inpassing van de toekomstige Lelylijn.

Vervoer over water biedt kansen

Fryslân beschikt over een uitgebreid netwerk van vaarwegen. Met het Prinses Margrietkanaal en het Van Harinxmakanaal als belangrijke hoofdroutes zijn dorpen, steden, bedrijventerreinen en regio's met elkaar verbonden. De vaarverbinding tussen Heerenveen en het Prinses Margrietkanaal is van belang voor de logistieke bereikbaarheid van onze bedrijventerreinen en versterkt de positie van Heerenveen als multimodale locatie.

Op dit moment is het goederenvervoer over water nog beperkt, maar de provincie zet in haar havenvisie in op groei van vervoer over water. Ook al worden geen ontheffingen meer verleend voor grotere binnenvaartschepen, blijft de gemeente zich inzetten voor het behoud en de verbetering van de vaarweg. Vervoer over water kan op termijn namelijk bijdragen aan een duurzamere logistiek.

We zien vooral kansen bij de bedrijventerreinen Kanaal, Haskerveen en Akkrum. Samen met ondernemers verkennen we de mogelijkheden om goederenvervoer over water beter te benutten. De komende jaren onderzoeken we wat hiervoor nodig is en ondersteunen we waar mogelijk bij randvoorwaarden en uitvoering. Daarbij sluiten we aan bij de Integrale Havenvisie Fryslân, die doorkijkt naar 2050.

Gemotoriseerd verkeer: doorstroming op orde houden

Met de A7 en A32 is Heerenveen een belangrijk verkeersknooppunt voor het gemotoriseerd verkeer in Noord-Nederland. Ook regionale routes zoals de N380 (richting Mildam, Nieuwehorne en Oudehorne) en de N392 (richting Aldeboarn) zijn belangrijke verbindingen voor onze inwoners. Een goede en veilige doorstroming op deze hoofdwegen is essentieel voor de bereikbaarheid van werk, voorzieningen en logistieke functies.

De gemeente is niet verantwoordelijk voor het beheer van deze wegen; dat ligt bij het Rijk en de provincie Fryslân. Wel is goede samenwerking belangrijk, vooral bij de aansluitingen op de snelwegen. Met name bij de aansluiting van het centrum op de A32 staat de doorstroming tijdens de spits onder druk. In de ochtend leidt dit tot wachtrijen op de afrit richting het centrum, en in de avond is het lastig om de A32 op te rijden, wat zorgt voor filevorming op de K.R. Poststraat.

Op korte termijn zijn er geen concrete maatregelen gepland. We blijven de situatie wel nauwlettend volgen en onder de aandacht brengen in regionaal overleg. Op de andere aansluitingen van de A7 en A32 is de doorstroming op dit moment goed. De recente herinrichting van de aansluiting A32–Oranje Nassaulaan heeft hier duidelijk aan bijgedragen.



Figuur 3-2 Klaverblad A7-A32 van bovenaf en de aansluiting centrum Heerenveen – A32

Ook op de langere termijn vraagt het klaverblad A32–A7 (figuur 3-2) aandacht. Op piekmomenten is het hier nu al druk. Als het verkeer verder toeneemt, ontstaat naar verwachting als eerste congestie bij de op- en afritten. Daarmee neemt ook de kans op verkeersongevallen toe.

Omdat dit knooppunt het hart vormt van het wegennet in onze gemeente, heeft verstoring hier direct gevolgen voor de bereikbaarheid van bestemmingen en voorzieningen. De gemeente overlegt regelmatig met regionale partners, waaronder Rijkswaterstaat. In dit overleg is ruimte om het onderwerp bij het Rijk onder de aandacht te brengen als de problematiek urgenter wordt.

3.2 De voetganger centraal: ruimte, veiligheid en kwaliteit

Tot 2035 geven we de voetganger nadrukkelijk prioriteit in de openbare ruimte. Lopen vormt de basis van ons mobiliteitssysteem en is van groot belang voor gezondheid, toegankelijkheid en de kwaliteit van verblijf. In een omgeving waar auto's en fietsen veel ruimte vragen, willen we dat de voetganger weer vanzelfsprekend wordt meegenomen in ontwerp en inrichting.

We richten ons vooral op plekken waar veel mensen lopen en waar lopen essentieel is voor dagelijks gebruik, zoals:

- centrumgebieden en wijkwinkelcentra,
- belangrijke OV-knooppunten,
- school-thuisroutes,
- routes naar voorzieningen (zorg, sport, ontmoeting).

Deze inzet op actieve en duurzame mobiliteit sluit goed aan bij Europese ontwikkelingen gericht op gezonde, veilige en klimaat neutrale steden. Daarbij maken we gebruik van kennis en ervaringen uit andere steden.

Een uitnodigende openbare ruimte voor voetgangers

We willen dat lopen comfortabel, veilig en aantrekkelijk is. Dat vraagt om een openbare ruimte die uitnodigt om te wandelen en waarin voetgangers niet worden gehinderd door obstakels of conflicterend verkeer. Dit vertalen we in duidelijke ontwerpprincipes, zoals:

- brede, vrije en goed toegankelijke trottoirs, zonder hinder van geparkeerde voertuigen, fietsen of overhangend groen;
- veilige en overzichtelijke oversteekplaatsen op logische plekken, met extra aandacht bij scholen, supermarkten, sportverenigingen, OV-haltes en andere voorzieningen;
- goed onderhouden looproutes, zodat ze ook voor ouderen en mindervaliden prettig blijven;
- aandacht voor sociale veiligheid, bijvoorbeeld door een uitnodigende inrichting.

3.3 De fiets krijgt een sterkere positie

Door structureel te investeren in veiligheid, comfort en samenhang bouwen we aan een toekomstbestendig fietsnetwerk. Dit netwerk sluit aan op de belangrijkste bestemmingen: OV-knooppunten, centrumgebieden, werklocaties, scholen, wijkvoorzieningen en onze dorpen.
De fietsroutes zijn zo direct, veilig en comfortabel mogelijk ingericht, met weinig oponthoud. We onderscheiden daarbij drie samenhangende niveaus, elk met een eigen functie en inrichting.

- **Doorfietsroutes**
  Doorfietsroutes verbinden OV-locaties met centrumgebieden in omliggende kernen en buurgemeenten, zoals Akkrum, Drachten, Joure/Sneek, Leeuwarden en Wolvega/Steenwijk. Ze maken deel uit van het regionale netwerk en zijn bedoeld voor langere afstanden zonder barrières. We sluiten aan bij de CROW-richtlijnen en leveren maatwerk waar nodig. Daarnaast starten we een pilot waarbij fietsers voorrang krijgen op de doorfietsroute Drachten–Heerenveen binnen de bebouwde kom (zie kader 'fietsers in de voorrang', p. 15).
- **Hoofdfietsnetwerk**
  Het hoofdfietsnetwerk bedient het dagelijkse fietsverkeer tussen wonen en voorzieningen zoals werk, school, winkels, OV en recreatie. Dit netwerk vormt een volwaardig alternatief voor de auto op korte en middellange afstanden. We geven deze routes prioriteit ten opzichte van het autonetwerk, en richten ze waar mogelijk in als vrijliggende fietspaden, aanliggende fietspaden of fietsstraten. Waar dat niet kan, zoeken we naar een veilige en herkenbare oplossing, met aandacht voor snelheid en verkeersveiligheid.
- **Onderliggend fietsnetwerk**
  Het onderliggende fietsnetwerk bestaat uit overige wegen waar fietsers gebruikmaken van de rijbaan of eenvoudige fietsvoorzieningen. Deze wegen hebben een verblijfsfunctie: verkeersdeelnemers delen hier de rijbaan en de snelheid is daarop afgestemd. Belangrijk hierbij zijn een herkenbare inrichting, consistentie en veilig verkeersgedrag.

In Figuur 3-5 en Figuur 3-6 is de beoogde indeling van ons fietsnetwerk weergegeven, met een indicatie voor toekomstige verbindingen.



Figuur 3-3 Scholieren op de fiets op de Rijksstraatweg richting Akkrum

Sneller en aantrekkelijker fietsen

Veiligheid is belangrijk, maar ook reistijd speelt een grote rol bij de keuze om te fietsen. Vooral bij woon-werkverkeer en afstanden van enkele kilometers willen we de fiets een aantrekkelijk en concurrerend alternatief maken voor de auto.
Daarom kijken we waar mogelijk naar:

- het verminderen van oponthoud op belangrijke fietsroutes;
- betere aansluiting van fietsroutes op bestemmingen en OV-knooppunten;
- een vlotte doorstroming, bijvoorbeeld door een slimme inrichting van kruispunten en verkeerslichten.

Door fietsen sneller en soepeler te laten verlopen, versterken we de fiets als volwaardig vervoermiddel in het dagelijks verkeer.

Risico gestuurd werken: aanpak knelpunten

Niet overal in gemeente Heerenveen zijn de fietsvoorzieningen optimaal. Te smalle fietspaden of het ontbreken van vrijliggende voorzieningen kunnen leiden tot onveilige situaties, vooral op drukke routes waar verschillende verkeersdeelnemers de ruimte delen.

Daarom werken we risico gestuurd. We gebruiken beschikbare gegevens over verkeersdrukte, wegprofielen en ongevallen om te bepalen waar verbeteringen het meeste effect hebben. Zo maken we inzichtelijk op welke locaties de veiligheids- en kwaliteitswinst het grootst is.

In bijlage A is een risicoanalyse van het (hoofd)fietsnetwerk opgenomen. Deze laat zien waar relatief veel ongevallen plaatsvinden en waar fietsers extra kwetsbaar zijn. De uitkomsten gebruiken we om in het uitvoeringsprogramma duidelijke prioriteiten te stellen en verbeteringen planmatig aan te pakken.

Fietsers in de voorrang

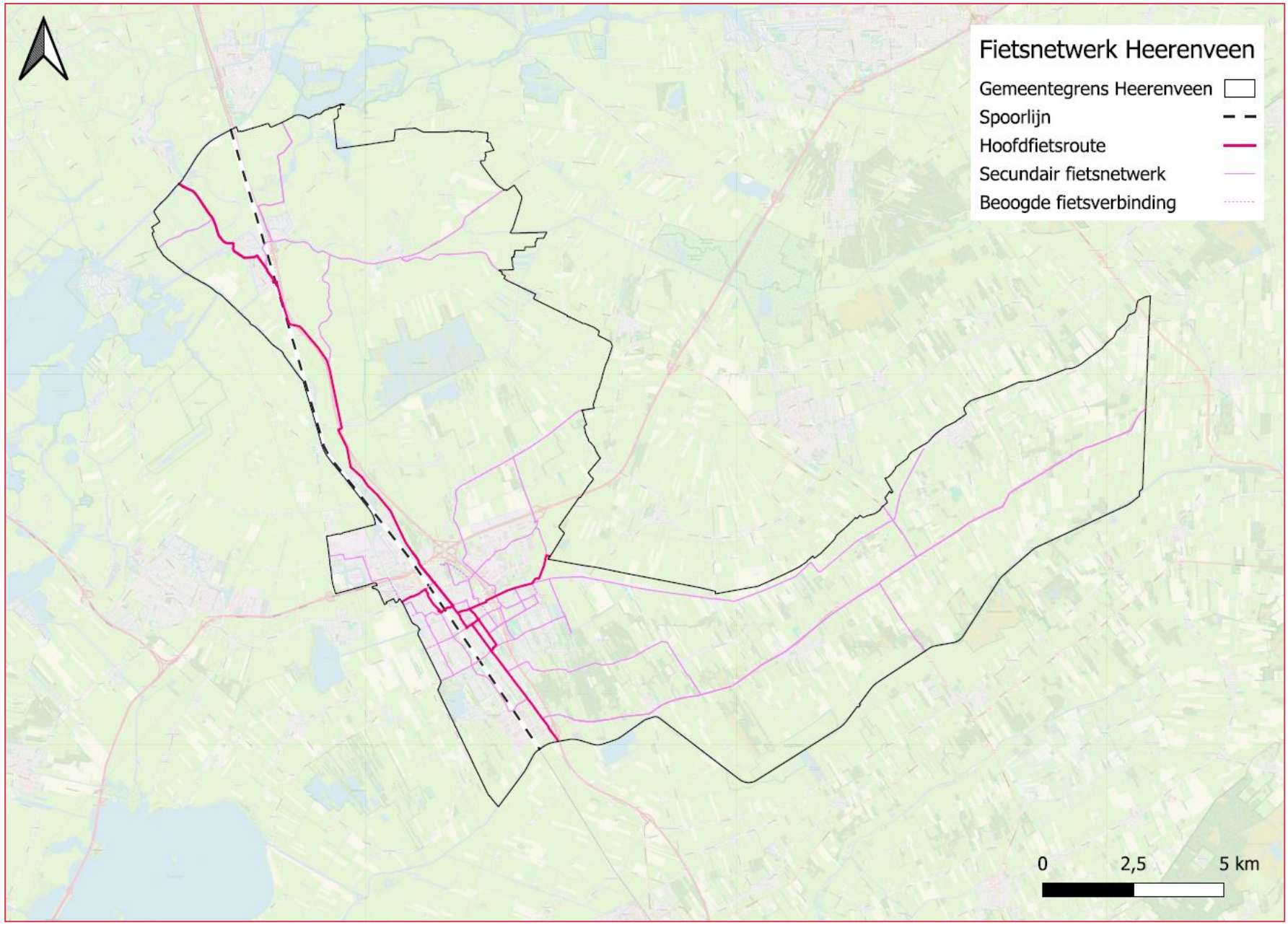
Binnen de bebouwde kom willen we fietsers op de doorfietsroute Drachten–Heerenveen voorrang geven op kruispunten. We starten hiermee bij de rotonde Het Meer. In andere gemeenten, zoals Leeuwarden, Steenwijkerland en Smallingerland, is dit al (deels) ingevoerd. Daar blijkt dat fietsers veilig voorrang kunnen krijgen, mits de inrichting van de weg daarop is afgestemd.

Een belangrijke voorwaarde is dat de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft en dat de doorstroming van het overige verkeer niet merkbaar verslechtert. Om dit goed en veilig te kunnen uitvoeren, kunnen aanpassingen nodig zijn. Denk hierbij aan aangepaste belijning, bebording of kleinschalige infrastructurele maatregelen bij oversteken en kruispunten. Welke aanpassingen precies nodig zijn, wordt nog nader onderzocht.

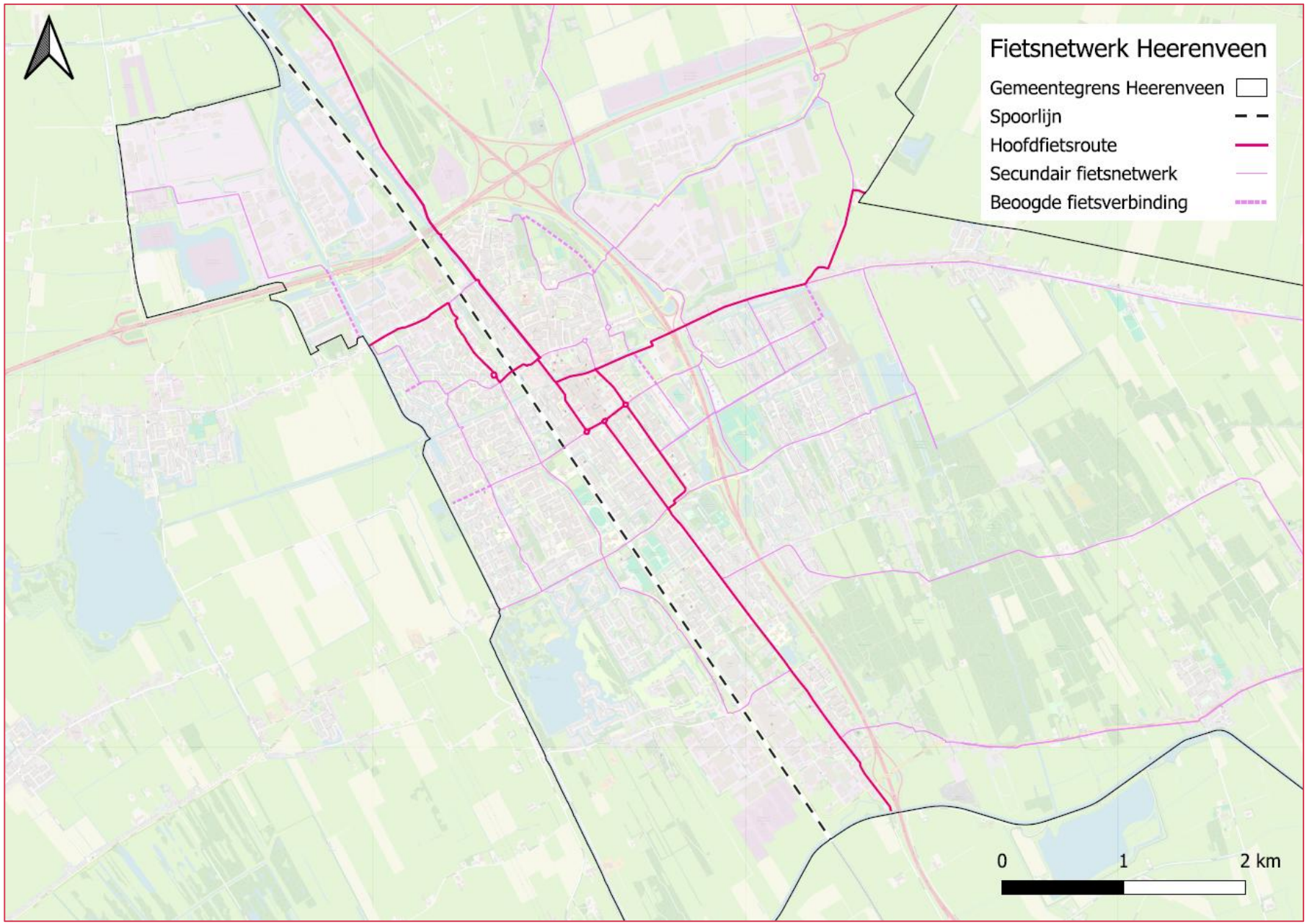
Met deze eerste stap willen we ervaring opdoen en de effecten op verkeersveiligheid en doorstroming monitoren. Als de resultaten positief zijn, vormt dit de basis voor een verdere, stapsgewijze uitrol binnen de gemeente. Op de langere termijn streven we ernaar om binnen de bebouwde kom fietsers in de hele gemeente standaard voorrang te geven.



Figuur 3-4: Rotonde Het Meer Heerenveen



Figuur 3-5 Beoogd fietsnetwerk gemeente Heerenveen

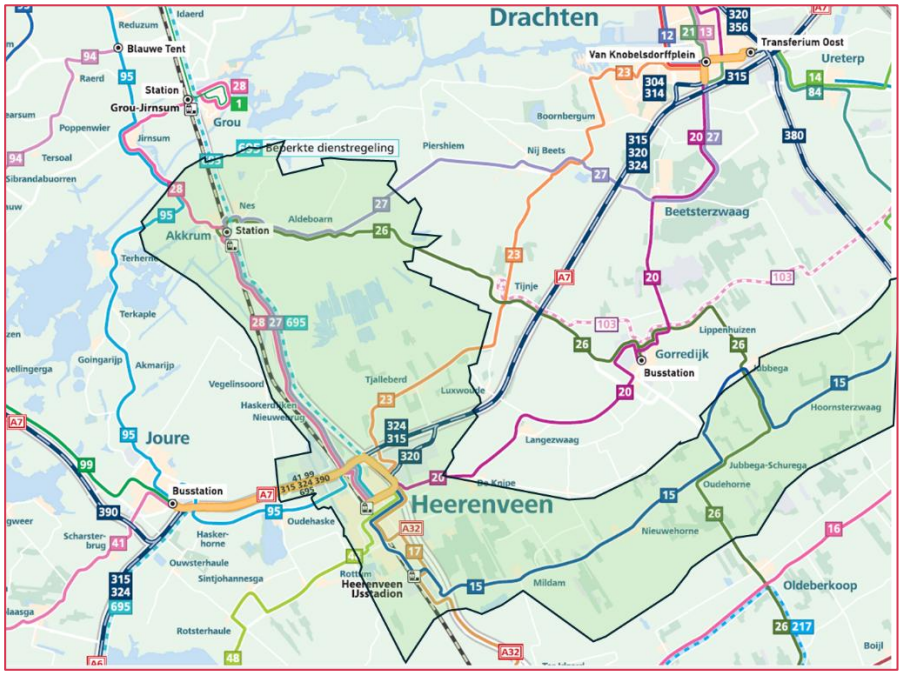


Figuur 3-6 Beoogd fietsnetwerk kern Heerenveen

3.4 Een duurzaam OV-netwerk

Openbaar vervoer is onmisbaar voor een goed bereikbaar mobiliteitssysteem, vooral voor inwoners die geen auto hebben. Samen met lopen en fietsen speelt het een belangrijke rol in deur-tot-deur verplaatsingen.

Vanaf december 2024 rijdt Qbuzz het busvervoer in Fryslân (Figuur 3-7). In deze nieuwe concessie is afgesproken dat alle bussen uiterlijk in 2030 elektrisch zullen zijn. Dat betekent dat het busvervoer in onze gemeente stap voor stap volledig duurzaam wordt. Dankzij deze nieuwe concessie neemt het openbaar-vervoeraanbod flink toe. Het aantal dienstregelingsuren stijgt met meer dan 20% ten opzichte van 2023 en met ruim 6% ten opzichte van 2019 (bron: provincie Fryslân). Voor de gemeente Heerenveen leidt dit over het algemeen tot een beter OV-aanbod, al verschilt het effect per gebied.



Figuur 3-7 OV-netwerk gemeente Heerenveen (bron: Qbuzz)

Voor de lange termijn zetten we in op het behouden en versterken van bestaande OV-lijnen. Daarbij kijken we naar een goede doorstroming, voldoende frequentie, comfort en toegankelijkheid. Langs de OV-as Joure – Heerenveen – Drachten – Groningen willen we samen met regionale partners een extra kwaliteitsimpuls geven aan het openbaar vervoer.

Binnen de kern Heerenveen is de OV-ontsluiting relatief sterk en is de dekkingsgraad goed op orde. Dit blijkt uit de uitgevoerde analyse (zie bijlage B). In de dorpen en het landelijk gebied is het aanbod echter beperkter en minder frequent. Daardoor is het openbaar vervoer daar niet altijd een aantrekkelijk alternatief voor dagelijkse verplaatsingen.

Locaties waar openbaar vervoer extra aandacht vraagt

Uit de mobiliteits- en stakeholdersanalyse (uitgevoerd in aanloop naar de nieuwe OV-concessie) zijn meerdere locaties naar voren gekomen waar het OV-aanbod of de aansluiting naar de eindbestemming verbeterd kan worden. Het gaat om:

- Frisius MC Heerenveen (ziekenhuis)
- Sportstad en de omgeving van Thialf
- Firda (en omgeving Abe Lenstra Stadion)
- Wijk Skoatterwâld
- Museum Belvédère (Heerenveen/ Oranjewoud)

Deze locaties zijn al meegenomen in de huidige concessie, maar blijven ook in deze periode aandacht vragen binnen de OV-keten.

Voor de dorpen geldt dat het OV vaak bestaat uit één buslijn met een frequentie van één tot twee keer per uur. Hierdoor is het OV minder concurrerend ten opzichte van de auto voor dagelijkse reizen naar grotere kernen en voorzieningen. Ook de onderlinge verbindingen tussen dorpen zijn beperkt.

Balans tussen openbaar vervoer en weginrichting

We verwachten dat het OV zich de komende jaren steeds meer zal richten op drukke routes, met snellere en frequentere verbindingen. Voor kleinere kernen kan dit betekenen dat directe verbindingen onder druk komen te staan.

Tegelijkertijd werken we aan het afwaarderen van wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/u. Dit kan gevolgen hebben voor de reistijd en betrouwbaarheid van buslijnen. Daarom zoeken we naar een goede balans: belangrijke OV-routes richten we zo in dat het openbaar vervoer zo min mogelijk hinder ondervindt. In de kern Heerenveen betekent dit bijvoorbeeld extra aandacht voor de doorstroming op drukke corridors, zoals de K.R. Poststraat, in samenhang met de STOMP-keuzes.

Heropening station Thialf

Station Thialf is in 2015 gesloten vanwege een gebrek aan reizigers. Recent is een eerste stap gezet door het station tijdens evenementen tijdelijk te openen. Deze pilot moet bijdragen aan het verlagen van parkeer- en verkeersdruk tijdens piekmomenten.

Als gemeente hebben we de ambitie om station Thialf bij evenementen opnieuw in gebruik te nemen als volwaardige halte. Daarbij zijn we afhankelijk van de medewerking van onder andere de provincie Fryslân en de NS.

Verbeteren haltefaciliteiten

Naast het verbeteren van verbindingen willen we ook de kwaliteit van OV-haltes verbeteren. Door extra voorzieningen toe te voegen vergroten we het comfort en de beleving voor reizigers. Denk aan overdekte wachtruimtes, extra fietsvoorzieningen, dynamische reisinformatie (DRIS) en betere verlichting. Zo willen we in ieder geval aan de slag met onze meest gebruikte haltes in de gemeente, momenteel de halte K.R. Poststraat Oost en de haltes op het IBF-terrein aan de Saturnus.

Daarnaast zien we kansen om de zogenoemde last mile te verbeteren. Door mogelijkheden voor voor- en natransport te bieden, zoals deelmobiliteit bij OV-haltes, wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker. Op die manier kunnen mobiliteitshubs ontstaan. In paragraaf 3.6 gaan we hier verder op in.

3.5 Netwerk auto op orde

Ondanks de ingezette mobiliteitstransitie blijft de auto de komende jaren een belangrijke rol spelen in de gemeente Heerenveen. Met name voor dorpen, het buitengebied en specifieke doelgroepen blijft de auto noodzakelijk. Daarom houden we het autonetwerk op orde en passen we dit gericht aan op plekken waar verschillende belangen samenkomen.

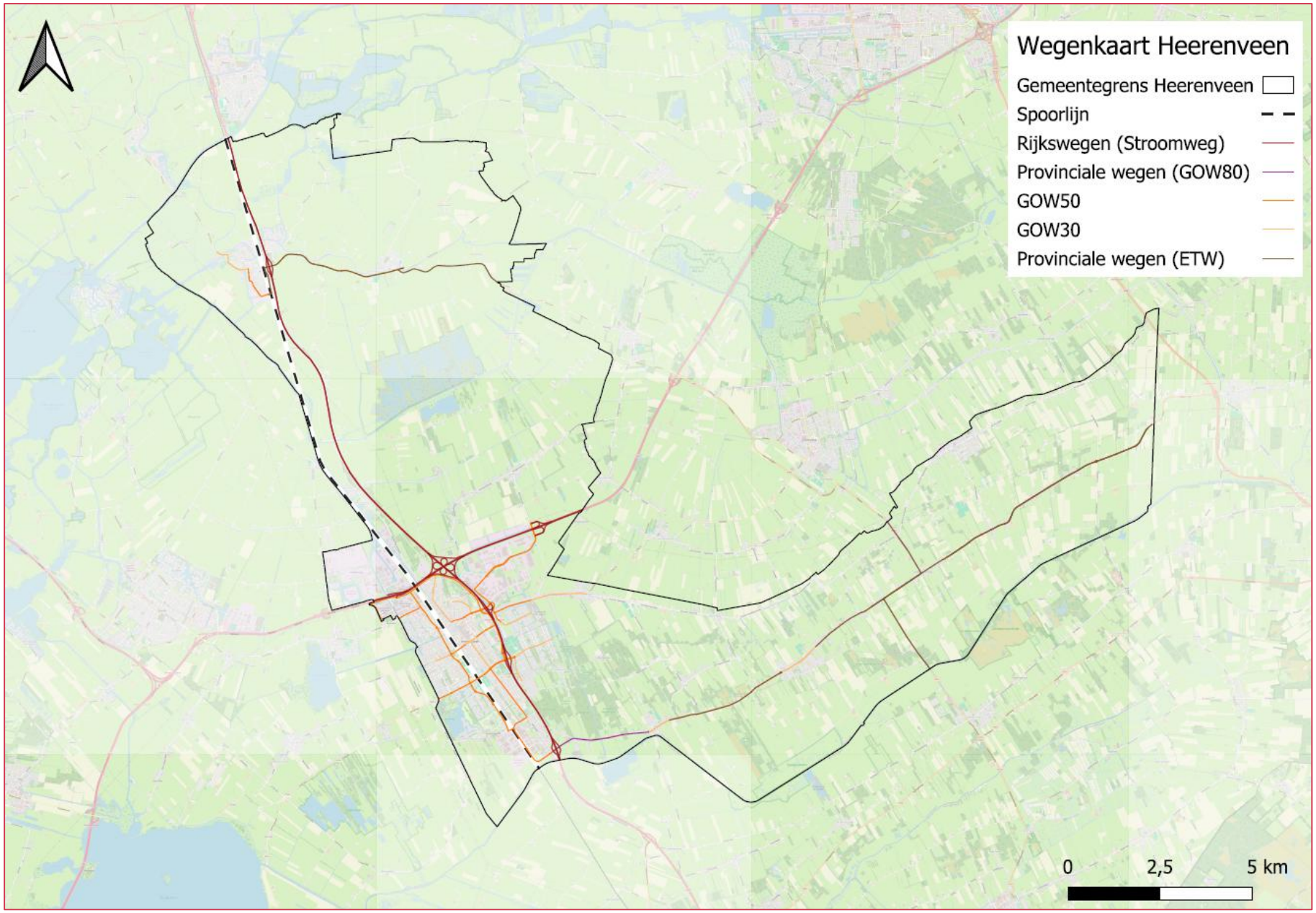
We maken bewuste keuzes in wegcategorisering, snelheid en inrichting, zodat bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid beter in balans zijn. Onderdeel hiervan is de introductie van een nieuwe wegcategorie: gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW30). Deze wegen combineren een belangrijke ontsluitingsfunctie met een lagere snelheid, wat de verkeersveiligheid vergroot en ruimte biedt aan andere modaliteiten.

Op basis hiervan is de netwerklogica voor de auto binnen de gemeente opnieuw bekeken. De netwerkkaart Wegen (Figuur 3-8 en Figuur 3-9) laat de beoogde indeling van ons wegennet zien, waarbij vorm, functie en gebruik beter op elkaar aansluiten. Autoverkeer wordt logischer gerouteerd: de bereikbaarheid van kernen en voorzieningen blijft gewaarborgd via gebiedsontsluitingswegen (GOW50), terwijl woongebieden veiliger en leefbaarder worden door wegen af te waarderen. Deze afweging is nader toegelicht in bijlagen C en D.

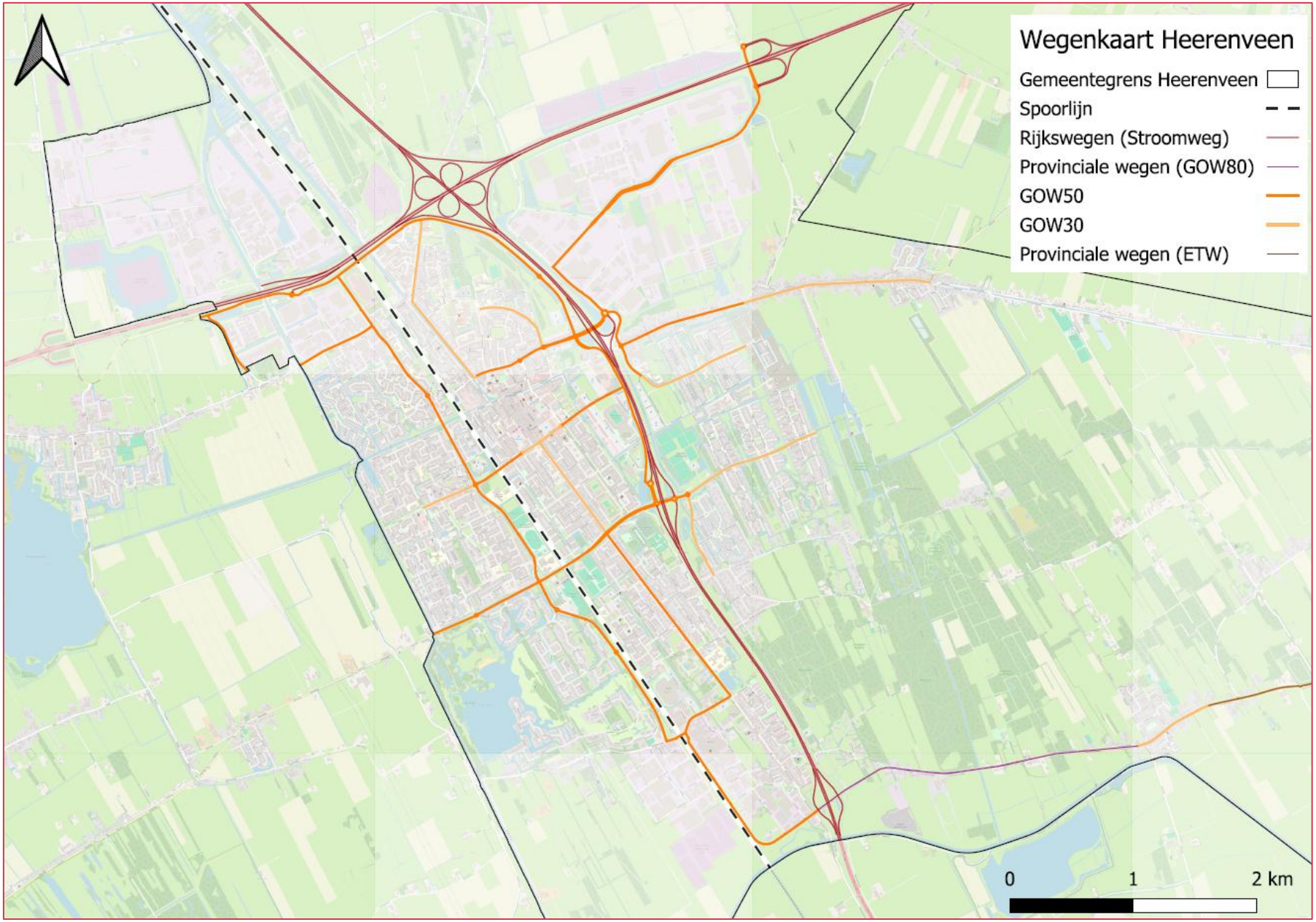
Wegennetwerk, we onderscheiden de volgende categorieën:

- **Stroomwegen:** de A7 en A32. Dit zijn snelwegen voor veel doorgaand verkeer. Ze hebben gescheiden rijbanen, ongelijkvloerse kruisingen, hoge snelheden (vaak 100 km/u of meer) en geen langzaam verkeer. De wegen zijn van en worden beheerd door Rijkswaterstaat.
- **Provinciale wegen (ETW/GOW):** wegen van de provincie buiten de bebouwde kom voor lokaal en regionaal verkeer, vaak met directe aansluitingen op de weg. Bij ETW geldt 60 km/u en rijdt gemengd verkeer op één rijbaan. Bij GOW geldt 80 km/u en is langzaam verkeer gescheiden.
- **GOW50:** gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 50km/u en een ontsluitingsfunctie binnen de bebouwde kom. Deze wegen zijn bedoeld voor doorgaand verkeer en kennen bij voorkeur een scheiding van langzaam verkeer met gemotoriseerd verkeer.
- **GOW30:** Wegen met een ontsluitingsfunctie binnen de bebouwde kom, maar waar de snelheid is verlaagd naar 30 km/u voor meer veiligheid. Het combineert de verkeersfunctie van een GOW50 met de verblijfskwaliteit van een 30-km-zone.

  Alle overige wegen betreffen standaard erftoegangswegen



Figuur 3-8 Beoogd autonetwerk gemeente Heerenveen



Figuur 3-9 Beoogd autonetwerk kern Heerenveen

Toekomstige ontwikkelingen hebben impact op ons netwerk

De netwerkkaart Wegen laat zien hoe we ons wegennet indelen en welke wegen prioriteit hebben. Deze kaart is gebaseerd op de huidige ruimtelijke en verkeerssituatie, bestaande plannen en de gewenste mobiliteitstransitie. Tegelijkertijd staan er binnen de gemeente verschillende grote ruimtelijke ontwikkelingen op stapel. De precieze invulling daarvan is nog niet overal bekend, maar ze zullen duidelijk effect hebben op ons mobiliteitssysteem en daarmee op de toekomst van het autonetwerk. Op termijn kan dit ook gevolgen hebben voor het fiets- en OV-netwerk. Belangrijke ontwikkelingen zijn:

- het Programma Centrum Heerenveen, met onder andere de bouw van een centrale parkeervoorziening op het Burg. Kuperusplein, inbreidingsplannen en de wens voor een autoluwer centrum;
- de ontwikkeling van de nieuwe wijk Heerenveen West met minimaal 2.000 woningen;
- de verdere gebiedsontwikkeling rond de A32, waaronder woningbouw op Hepkema's Park, de Noordplot en aan de Goudbloemstraat.

Bij het opstellen van de netwerkkaart is, waar mogelijk, al rekening gehouden met deze ontwikkelingen. Dit is gedaan op basis van de huidige inzichten en vakkennis. De ontwikkeling van Heerenveen West ligt buiten de huidige gemeentegrenzen. Daarom zijn de effecten op het auto- en fietsnetwerk buiten de gemeente niet meegenomen.

Noodzaak van een strategische netwerkvisie

Door de omvang en het samenvallen van verschillende ruimtelijke ontwikkelingen is het belangrijk om vooruit te kijken naar toekomstige verkeersstromen en de gevolgen daarvan voor het mobiliteitsnetwerk. Daarom willen we gaan werken aan een strategische, multimodale netwerkvisie. Deze visie geeft inzicht in toekomstige capaciteitsbehoeften, mogelijke benodigde uitbreidingen van het netwerk en de samenhang daarbij tussen auto-, fiets- en openbaarvervoer netwerken.

Zo wordt verwacht dat voor een goede ontsluiting van de nieuwe wijk Heerenveen West een nieuwe westelijke ontsluitingsroute met aansluiting op de A7 nodig is, ter hoogte van Oudehaske. Met een strategische netwerkvisie kunnen we dergelijke vraagstukken goed in beeld brengen.

De netwerkkaarten die hier zijn gepresenteerd vormen daarbij een belangrijk vertrekpunt. Ze geven richting aan de gewenste functies van het huidige netwerk en dienen als basis voor de verdere uitwerking, uitbreiding en inpassing van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.



Figuur 3-10: Contouren ontwikkeling Heerenveen West

3.6 Mobiliteitshubs als slimme knooppunten

We zetten in op mobiliteitshubs: slimme knooppunten waar verschillende vormen van vervoer logisch samenkomen. In een mobiliteitshub sluiten mobiliteit, voorzieningen en verblijfskwaliteit op elkaar aan. Zo dragen mobiliteitshubs bij aan een efficiënter en duurzamer gebruik van de openbare ruimte.

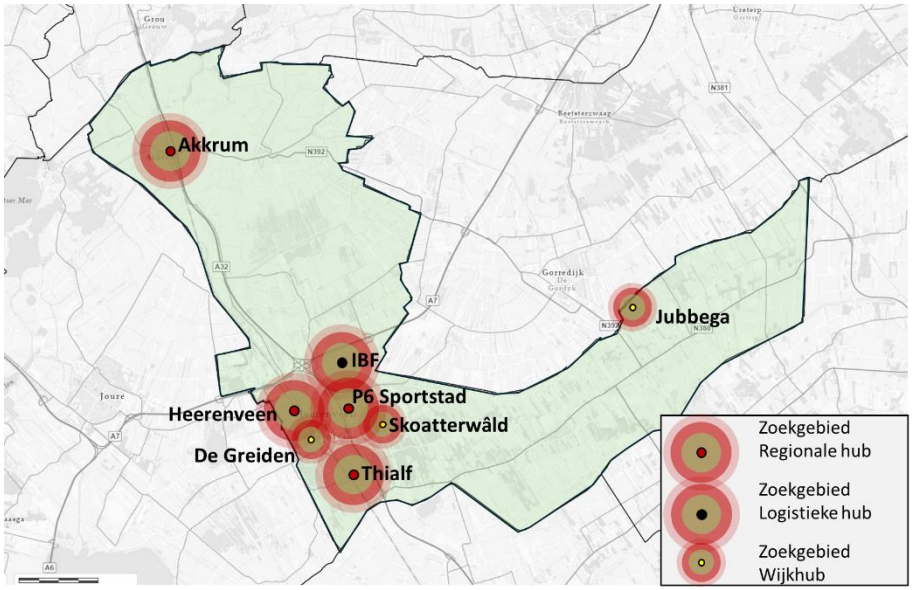
Afhankelijk van hun ligging en functie kunnen mobiliteitshubs bijdragen aan:

- het verminderen van autobezit en parkeerdruk;
- het makkelijker maken van overstappen tussen fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit;
- het opvangen van bezoekers- en evenementenverkeer;
- en het bundelen van mobiliteitsvoorzieningen op logische locaties.

Door mobiliteitshubs strategisch te ontwikkelen stimuleren we duurzame mobiliteit, verkleinen we de afhankelijkheid van de eigen auto en beperken we de druk op de openbare ruimte, vooral in woonwijken. Niet elke mobiliteitshub is hetzelfde: schaal, inrichting en gebruik verschillen per locatie en context. Binnen de gemeente onderscheiden we drie typen mobiliteitshubs, elk met een eigen rol:

- **Regionale mobiliteitshub** -> zie toelichting
- **Logistieke hub** -> zie toelichting in paragraaf 4.1.4
- **Wijkhub** -> zie toelichting in paragraaf 5.3

Figuur 3-11 toont mogelijke locaties (zoekgebieden) voor verschillende mobiliteitshubs binnen onze gemeente.



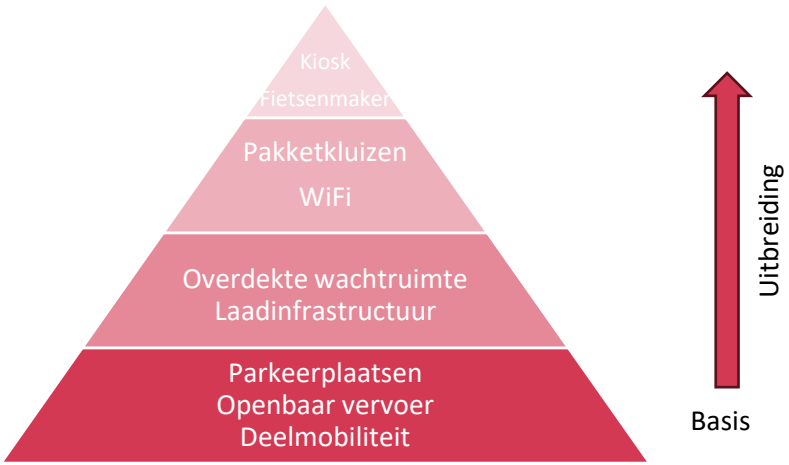
Figuur 3-11 Locaties (mogelijke) mobiliteitshubs

Voorzieningenniveau en kwaliteit

Het voorzieningenniveau van een mobiliteitshub hangt af van de locatie en de omgeving. Wel geldt voor alle hubs een aantal basisprincipes:

- hubs zijn veilig, sociaal veilig en goed toegankelijk;
- overstappen zijn logisch en eenvoudig;
- de locatie is herkenbaar en goed vindbaar;
- en de inrichting past bij de omgeving.

Aanvullende voorzieningen worden per locatie afgewogen en kunnen stapsgewijs worden toegevoegd, passend bij het gebruik, de vraag en de omgeving. De mogelijke ontwikkelstappen zijn weergegeven in Figuur 3-12.



Figuur 3-12 Opbouw voorzieningenniveau mobiliteitshubs

Regionale mobiliteitshub

Regionale mobiliteitshubs richten zich op regionale verplaatsingen en het opvangen van (auto)verkeer voordat dit de kern of woongebieden bereikt. Ze spelen een belangrijke rol in ketenvervoer en zijn sterk verbonden met het openbaar vervoer. Deze hubs liggen bij voorkeur:

- bij treinstations en ov-knooppunten;
- langs belangrijke ontsluitingswegen;
- of op P+R-locaties aan de rand van kernen.

De provincie Fryslân heeft de treinstations van Heerenveen en Akkrum aangewezen als regionale mobiliteitshubs. In de toekomst kunnen hier mogelijk aanvullende locaties aan worden toegevoegd.

Station Akkrum als regionale mobiliteitshub

Station Akkrum is geschikt om verder te ontwikkelen tot regionale mobiliteitshub. In de omgeving leeft de wens om de bereikbaarheid te verbeteren, vooral door het toevoegen van deelmobiliteit en het uitbreiden van fiets- en autoparkeervoorzieningen. Momenteel zijn er te weinig fietsparkeerplaatsen en is de parkeerruimte voor auto's beperkt. Door te investeren in een grotere fietsenstalling en extra parkeercapaciteit kan het station zijn regionale functie beter vervullen en wordt doorreizen richting Leeuwarden, Heerenveen en Zwolle eenvoudiger.

Daarnaast biedt deelmobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen, kansen voor toeristen en recreanten. Reizigers die per trein in Akkrum aankomen, hebben nu weinig mogelijkheden om hun reis voort te zetten. Met deelvervoer wordt het makkelijker om het buitengebied, Aldeboarn en recreatieve voorzieningen te bereiken. Door de aansluiting te zoeken bij het toeristisch overstappunt (TOP) Akkrum wordt het toerisme versterkt.



Figuur 3-13: Station Akkrum (Bron: Streetsmart)

Mobiliteitshubs bij sport- en evenementenlocaties

Bij grote sport- en evenementenlocaties zorgen piekmomenten voor hoge verkeers- en parkeerdruk. Mobiliteitshubs kunnen helpen om verkeer te spreiden, parkeerdruk te verminderen en duurzamere vervoerskeuzes te stimuleren. In Heerenveen liggen hiervoor vooral kansen bij Sportstad Heerenveen en Thialf, inclusief het omliggende gebied.

Met de inzet van mobiliteitshubs blijven deze locaties tijdens grote evenementen goed bereikbaar, zonder extra belasting van omliggende woonwijken. Bij P6 Sportstad Heerenveen wordt daarom gewerkt aan de realisatie van een mobiliteitshub, waar deelauto's, deelfietsen en deelscooters bijdragen aan het efficiënt opvangen van piekmomenten en evenementenverkeer.

3.7 Uitrol deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een belangrijk onderdeel van mobiliteitshubs en draagt bij aan het verminderen van autobezit en parkeerdruk. Bij het trein- en busstation Heerenveen is al deelmobiliteit beschikbaar, zoals de OV-fiets en een deelauto. Met name bij wijkhubs in bestaande en nieuwe woonwijken kan deelmobiliteit een goed alternatief bieden voor de tweede auto.

Stimuleren van initiatieven en samenwerking

De gemeente Heerenveen treedt niet op als aanbieder van deelmobiliteit, maar heeft een faciliterende en regisserende rol. We ondersteunen initiatieven en sturen op kwaliteit, goede inpassing in de openbare ruimte en samenhang met andere mobiliteitsvoorzieningen. Daarbij maken we gebruik van ervaringen uit bestaande initiatieven en feedback van gebruikers.

De rol van de gemeente richt zich op vier pijlers:

- **Regie en regelgeving**: via beleidskaders sturen we op kwaliteit, veiligheid en een zorgvuldige inpassing in de openbare ruimte.
- **Project- en gebiedsontwikkeling**: ontwikkelaars worden gestimuleerd om deelmobiliteit op te nemen in nieuwbouw en herstructureringen. In combinatie met parkeerregulering kan dit leiden tot lagere parkeernormen en minder autobezit.
- **Leren van praktijkervaringen**: ervaringen, zoals het eerdere burgerinitiatief met een elektrische deelauto in De Knipe, gebruiken we om toekomstige initiatieven beter af te stemmen op gebruik en draagvlak.
- **Regionale en landelijke samenwerking**: we sluiten aan bij bestaande kennisnetwerken en initiatieven om ervaringen te delen en waar mogelijk samen op te trekken

Inwoners zien het belang van deelmobiliteit

Tijdens een inloopbijeenkomst gaven inwoners aan het belang van deelmobiliteit duidelijk te zien. Volgens bewoners en ondernemers kan deelmobiliteit de bereikbaarheid verbeteren en tegelijkertijd bijdragen aan het verminderen van het aantal (tweede) auto's.

Zij zien vooral kansen voor deelfietsen op strategische locaties, zoals station Akkrum, bedrijventerreinen en De Knipe. Deze zorgen voor betere regionale verbindingen. Met name de koppeling tussen station Akkrum en Aldeboarn wordt hierdoor versterkt, wat ook aantrekkelijk is voor toeristen. Daarnaast vinden bewoners dat deelauto's op logische locaties kunnen bijdragen aan minder autobezit. Gebruikers van bestaande deelauto's ervaren dit als praktisch en prettig in het dagelijks gebruik.

Tegelijkertijd geven bewoners en ondernemers aan dat huidige deelinitiatieven lastig te vinden en te gebruiken zijn. Er is weinig communicatie en iedere aanbieder werkt met een eigen systeem of app. Hierdoor zijn niet alle initiatieven succesvol; zo is onlangs een deelauto-initiatief in De Knipe beëindigd. Door initiatieven beter op elkaar af te stemmen en de vindbaarheid te vergroten, verwachten inwoners dat het gebruik van deelmobiliteit zal toenemen.



Figuur 3-11: Deelauto's van Greenwheels op station Heerenveen

Communicatie en zichtbaarheid

Goede communicatie en vindbaarheid zijn essentieel voor het succes van deelmobiliteit. Het aanbod moet duidelijk, zichtbaar en laagdrempelig zijn voor inwoners en bezoekers. Daarom zet de gemeente in op:

- Betere informatievoorziening via de website en andere kanalen;
- Een overzichtskaart met huidige en toekomstige locaties van deelmobiliteit;
- Gerichte uitleg aan inwoners hoe gebruik te maken van deelvervoer.

3.8 Elektrificatie

Elektrificatie is een belangrijk onderdeel van zowel de mobiliteits- als de energietransitie. Ook in Heerenveen neemt het aantal elektrische voertuigen toe. Dit zorgt voor een groeiende vraag naar laadvoorzieningen in de openbare ruimte, op bedrijventerreinen en bij voorzieningen. Om hier tijdig op in te spelen, werken we aan een nieuwe Laadstrategie 2026–2035.



Figuur 3-14: Elektrische auto wordt opgeladen (locatie Heerenveen)

Beleidskaders en gebruikersgroepen

De laadstrategie gaat uit van een proactieve en faciliterende rol van de gemeente, met als doel een toekomstbestendig en dekkend laadnetwerk. Daarbij kijken we vooruit naar het laadsysteem van 2035. Omdat de markt voor elektrisch vervoer sterk in ontwikkeling is, werken we adaptief en evalueren we de strategie periodiek. De laadstrategie richt zich op de volgende gebruikersgroepen:

- Personenvoertuigen (bewoners en bezoekers, deelauto's en taxi's);
- Bestelvoertuigen (lichte logistieke voertuigen, N1);
- Vrachtvoertuigen (zware logistieke voertuigen, N2 en N3);
- Autobussen (OV-bussen en touringcars);
- Mobiele werktuigen;
- Vaartuigen;

De gemeente Heerenveen richt zich niet op voertuigen die via een gewone stekker worden geladen, zoals Light Electric Vehicles (LEV's), e-bikes en e-scooters.

Visie en strategie

De gemeente Heerenveen werkt de komende jaren aan de verdere uitbreiding van het laadnetwerk, uitgaande van vijf uitgangspunten:

1. **Aansluiting bij de NAL-doelstellingen**
   Heerenveen onderschrijft de nationale afspraak dat laden geen belemmering mag vormen voor de groei van elektrisch vervoer.
2. **Samenwerking op provinciaal niveau**
   De gemeente werkt samen met de provincie en andere Friese gemeenten. Dit biedt ondersteuning en coördinatie, waarbij de gemeente de regie voert en verantwoordelijk blijft voor de lokale uitvoering.
3. **Volgen van de ladder van laden**
   We hanteren de ladder van laden als uitgangspunt. Deze beschrijft hoe gebruikers eerst kijken naar private en semi-private laadmogelijkheden, voordat publieke laadvoorzieningen worden ingezet.
4. **Gerichte aanpak per gebruikersgroep en gebied**
   De aanpak voor laden verschilt per gebruikersgroep en per locatie, zodat beter wordt aangesloten op de lokale vraag en situatie.
5. **Slim omgaan met netcapaciteit**
   Omdat netcongestie naar verwachting de komende jaren een rol blijft spelen, zetten we in op slimme oplossingen. Denk aan flexibele contracten en combinaties met toekomstige batterijcapaciteit op bedrijventerreinen, als onderdeel van de Clean Energy Hub-netwerkstrategie



4. Heerenveen als centrum voor (top)sport, werk en voorzieningen

4. Heerenveen als centrum voor (top)sport, werk en voorzieningen



Heerenveen heeft een centrale rol in de regio. We investeren in goede verbindingen, bij voorkeur voor voetgangers en fietsers, en waar nodig voor de auto. Daarnaast versterken we het openbaar vervoer, met aandacht voor voor- en natransport, toegankelijke en kwalitatieve haltes en het bundelen van voorzieningen in mobiliteitshubs. Het OV is belangrijk, vooral voor mensen die geen of minder gebruik kunnen maken van andere vervoersmiddelen. Zo versterken we **duurzame** en **toegankelijke** mobiliteit en zorgen we voor een goede balans tussen **leefbaarheid**, **verblijfskwaliteit** en **bereikbaarheid**. Hiermee borgen we een sterk netwerk waarin alle belangrijke bestemmingen in Heerenveen goed bereikbaar zijn en dragen we bij aan een leefbaardere gemeente.

Ook houden we het belang van de auto in het oog. Op gebiedsontsluitingswegen zorgen we voor een veilige en vlotte doorstroming. Op routes waar meerdere belangen samenkomen zoeken we naar een goede balans. Dit doen we bijvoorbeeld door gerichte (parkeer)regulering.

4.1 Versterken van belangrijke zones binnen onze gemeente

Binnen de gemeente Heerenveen onderscheiden we een aantal belangrijke zones voor werk, voorzieningen, sport en mobiliteit. Deze zones hebben vaak een functie die verder reikt dan de gemeentegrenzen, en kennen een hoge ruimtelijke en mobiliteitsdruk. Het gaat om:

- de centra van Heerenveen, Akkrum en Jubbega;
- het stationsgebied van Heerenveen;
- de hotspot Stad van Sport (Thialf, Abe Lenstra Stadion en Sportstad);
- en diverse werklocaties, zoals bedrijventerreinen en kantorenclusters.

Voor deze zones is het belangrijk om bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit in samenhang te bekijken. In de volgende paragrafen werken we dit per zone verder uit. In Tabel 4-1 zijn de uitwerking per zone en modaliteit kort samengevat en overzichtelijk weergeven.

Modaliteit/ Mobiliteits-zones	Centra van Heerenveen, Akkrum en Jubbega	Stationsgebied Heerenveen	Hotspot Stad van Sport; Thialf, Abe Lenstra Stadion en Sportstad	Diverse werklocaties
Voetganger	• Ruim baan voor de voetganger: veilige en herkenbare routes en oversteken • Toegankelijke inrichting conform CROW • Aantrekkelijk, bloeiend en uitnodigend verblijfsgebied	• Ruim baan voor de reiziger/ voetganger: rondom station aantrekkelijk verblijfsgebied met veel groen en faciliteiten • Directe, veilige en comfortabele loopverbinding met centrum • Toegankelijke inrichting conform CROW	• Ruim baan voor de voetganger: veilige en herkenbare routes en oversteken • Toegankelijke inrichting conform CROW • Aantrekkelijk verblijfsgebied • Nieuwe hoogwaardige verbinding voetgangers naar centrum	• Het aanleggen of verbeteren van looproutes op werklocaties (bijv. t.b.v lunchwandelingen) • Het verbinden van werklocaties met andere bestemmingen (bijv. OV-haltes, andere werkgebieden)
Fiets	• Meer ruimte voor de fiets: brede en herkenbare routes en oversteken • Op termijn overwegen fietsers in de voorrang op oversteken in het centrum • Voldoende, veilige en toegankelijke fietsparkeerplaatsen • Aandacht voor bestaande fietsroutenetwerk • Onderzoek haalbaarheid TOP	• Hoogwaardige fietsverbinding tussen station, hoofdfietswegennet en centrum • Voldoende, veilige en toegankelijke fietsparkeerplaatsen met goede verbindingen naar opstappunten • Onderzoek haalbaarheid TOP	• Bestaande fietsverbindingen optimaliseren, deze zijn te smal. • Nieuwe fietsverbinding van sportstad naar noordzijde Heerenveen wordt gerealiseerd • Voldoende, veilige en toegankelijke fietsparkeerplaatsen	• Het verbinden van het hoofdfietsnetwerk met werklocaties door nieuwe fietsroutes te realiseren op bedrijventerreinen
Openbaar vervoer	• Behoud van bestaande OV aanbod • Toevoegen van deelauto's en deelfietsen op strategische locaties	• Aanbod voorzieningen vergroten -> transformatie naar mobiliteitshub (deelmobiliteit, OV-fiets, elektrisch laden e.d.) • K.R. Poststraat als centrale toegang naar station belangrijk, blijft GOW50. Aanpak doorstromingsknelpunten in spitsperiodes gewenst	• OV aanbod behouden en waar mogelijk versterken • Mobiliteitshub op P6 bij Sportstad realiseren (deelauto's, elektrisch laden e.d.) • Uitbreiding pilot openen station Thialf	• Het verbeteren van de 'last mile' vanaf OV haltes naar werklocaties per fiets en te voet (bijv. door nieuwe fiets- en voetgangers routes en/of het plaatsen van deelfietsen) • Introductie logistieke hub (o.a. logistiek verzamel- en distributiepunt, deelmobiliteit, elektrisch laden)
Auto	• Autoluwe inrichting, 30 km/u is uitganspunt • Centrum Heerenveen stapsgewijs alleen nog aantrekkelijk maken voor (bestemmings)verkeer • Geen invoering zero emissie zones in centrumgebieden	• Autovrije inrichting direct rondom station, uitgezonderd bestemmingsverkeer (Kiss & Ride, taxi's e.d.)	• Balans houden tussen belang goede autobereikbaarheid Sportstad en autoluwere zones met als doel aantrekkelijk verblijfsgebied	• 30 km/u de voorkeur, uitgezonderd de doorgaande routes (GOW 50) • Verbeteren laadinfrastructuur vrachtverkeer • Inzet op goederenvervoer over water in plaats van over de weg
Parkeren	• (lang)Parkeren bij voorkeur in parkeergarages of aan de randen • Introductie dynamisch parkeerverwijssysteem in Heerenveen • Parkeren maaiveld in Heerenveen stapsgewijs afschalen • Voldoende parkeervoorzieningen doelgroepen (o.a. mindervaliden) • Afwijking parkeernormen mogelijk maken in nieuwe parkeernota	• P&R terrein aantrekkelijk voor overstappende reiziger	• Invoering betaald parkeren + herinrichting parkeergebieden bij Sportstad (o.a. P6) • Maatregelen/ regulering ter voorkoming parkeeroverlast rondom Sportstad • Voldoende parkeervoorzieningen doelgroepen (o.a. mindervaliden) • Afwijking parkeernormen mogelijk maken in nieuwe parkeernota	• Parkeren op eigen terrein • Stimuleren dubbelgebruik 'eigen' parkeerplaatsen • Standaard parkeernormen • Parkeren vrachtverkeer op aanwijslocaties bij voorkeur op werklocaties

Tabel 4-1 Uitwerkingstabel per zone en modaliteit

4.1.1 Centra van Heerenveen, Akkrum en Jubbega

Het centrum van Heerenveen is volop in ontwikkeling. Zo worden er tot 2035 minstens 350 woningen toegevoegd in het centrumgebied. Ook maken we de openbare ruimte stap voor stap mooier, groener en fijner voor iedereen. Het gebied krijgt een nieuwe en vooral groene uitstraling. Pleinen worden vernieuwd, en het centrum wordt toekomstbestendig ingericht. De voetganger staat hierbij centraal. Fietsers blijven welkom, maar op plekken waar winkelen, ontmoeten en verblijven samenkomen, richten we het gebied zo in dat de voetganger voorrang heeft en conflicten worden beperkt. Daarmee verhogen we de verblijfskwaliteit, en maken we het centrum toegankelijk voor alle inwoners van de gemeente Heerenveen. Daarnaast is er een landelijke trend om zero-emissiezones in centra in te voeren, maar voor het centrum van Heerenveen doen we dat voorlopig niet.

Wat parkeergelegenheid betreft willen we op het Burgemeester Kuperusplein een nieuwe centrale parkeervoorziening en een overdekte fietsenstalling realiseren. Tegelijkertijd schalen we de parkeervoorzieningen bij het Gasthoudersplein en het Ernst van Harenplein af. Zo verminderen we het parkeren op straat in het centrum. Daarbij leeft de wens voor een inpandige, bewaakte fietsenstalling. Dit draagt bij aan het fietscomfort.

Voor de afwikkeling van het autoverkeer in het centrum van Heerenveen kijken we naar de wegen aan de rand van het centrum, zoals de Koornbeursweg, Van Dekemalaan–Hereweg en Van Kleffenslaan. De auto speelt hier nu een belangrijke rol, terwijl er ook veel voetgangers en fietsers gebruik van maken. We onderzoeken of een andere inrichting of functie van deze wegen kan zorgen voor een betere balans tussen alle gebruikers.

In de centra van Akkrum en Jubbega zijn recent al herinrichtingen uitgevoerd. Hierbij is het STOMP-principe toegepast, en is meer ruimte voor voetgangers gecreëerd.

4.1.2 Stationsgebied van Heerenveen

Het stationsgebied van Heerenveen heeft veel potentie als belangrijk knooppunt voor openbaar vervoer en duurzame mobiliteit. We willen deze potentie benutten door het gebied te ontwikkelen tot een regionale mobiliteitshub.

Daarbij zorgen we voor een aantrekkelijke en hoogwaardige openbare ruimte met goede voorzieningen voor reizigers, zoals comfortabele wachtruimtes, voldoende fietsenstallingen en duidelijke, toegankelijke looproutes. Overstappen tussen trein, bus en fiets moet eenvoudig zijn. Ook zetten we in op extra voorzieningen, zoals deelmobiliteit, en zorgen we dat bestaande faciliteiten beter worden gebruikt. Ongewenst gebruik van bushaltes als Kiss & Ride en weesfietsen rond het station pakken we aan met een duidelijke inrichting, heldere markering en waar nodig handhaving. Tot slot maken we de entree aan de westzijde aantrekkelijker, zodat verkeer meer gebruik maakt van deze kant van het station.

Verbeteren looproute tussen station en centrum
De looproute van het station naar het centrum is een belangrijke verbinding en vormt voor veel bezoekers de eerste indruk van Heerenveen. We willen deze route veilig, comfortabel en aantrekkelijk maken, zodat lopen en andere duurzame vormen van mobiliteit worden gestimuleerd. We zetten daarom in op de volgende verbeteringen:

- Meer veiligheid door een overzichtelijke en uitnodigende inrichting met goed gemarkeerde oversteekplaatsen;
- Een betere inrichting van het kruispunt Fok - K.R. Poststraat - Herenwal met meer ruimte en voorrang voor voetgangers en fietsers;
- Duidelijke bewegwijzering vanaf het station naar het centrum, aansluitend op toeristische bebording;
- Extra vergroening om de route prettiger en aantrekkelijker te maken.

Doorstroming K.R. Poststraat verbeteren
Dagelijks rijden ongeveer 600 bussen via de K.R. Poststraat naar het (bus)station van Heerenveen. Daarmee is deze weg een belangrijke schakel in het regionale OV-netwerk en een belangrijke toegangsroute naar het centrum, het Frisius Ziekenhuis en diverse kantoren aan de A32 kant. De verkeersdruk is hoog, met name tijdens de spits. Dit zorgt regelmatig voor vertragingen, ook voor het openbaar vervoer. Daardoor missen reizigers soms hun aansluiting. In de Omgevingsvisie is de ambitie vastgelegd om het gebied rond de K.R. Poststraat (A32-zone, centrum en stationsgebied) te herontwikkelen, met onder meer extra woningen. Daarom is het belangrijk om bij een herinrichting te zorgen voor een betere doorstroming van de K.R. Poststraat, ook in relatie tot het openbaar vervoer en het verkeer van en naar de A32.

4.1.3 Hotspot Stad van Sport; Thialf, Abe Lenstra Stadion en Sportstad

Thialf, het Abe Lenstra Stadion en Sportstad zijn locaties waar de komende jaren mogelijk ontwikkelingen plaatsvinden. Het Abe Lenstra Stadion en Sportstad maken onderdeel uit van de Gebiedsvisie A32 Heerenveen, die het gebied langs de A32 van Sportstad tot aan de A7 omvat. In dit gebied zijn locaties aangewezen voor woningbouw en andere functies, zoals sporten en verblijven. Op het gebied van mobiliteit ligt de focus op duurzame mobiliteit, betere routes voor fietsers en voetgangers richting het centrum en de invoering van betaald parkeren. Dit om de verblijfskwaliteit van deze gebieden te verbeteren. Parkeerterreinen worden vernieuwd en toekomstbestendig ingericht. Zo is P2 al heringericht en blijft P6 gratis, met een nieuwe ontsluitingsroute en voorzieningen zoals deelfietsen.

Daarnaast wordt de vindbaarheid van parkeerplaatsen verbeterd met een parkeerverwijssysteem, zodat automobilisten sneller een beschikbare plek vinden en minder hoeven rond te rijden.

Evenementen

Heerenveen organiseert veel sportieve en culturele evenementen, zoals schaats- en voetbalwedstrijden, en diverse muziekevenementen. Het mobiliteitsbeleid rond evenementen is gericht op een goede bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid, en op het beperken van verkeersoverlast en negatieve effecten voor de omgeving.

Tijdens evenementen neemt het autoverkeer sterk toe, wat zorgt voor filevorming en parkeerdruk. Vooral rond Sportstad Heerenveen, het Abe Lenstra Stadion en Thialf parkeren bezoekers regelmatig in omliggende woonwijken. Om de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid te verbeteren, wordt geïnvesteerd in parkeervoorzieningen. In totaal worden ruim 2.000 bestaande parkeerplaatsen heringericht om de kwaliteit te verbeteren.

Incidentele evenementen, zoals de Olympische Spelen, vragen om een eigen aanpak wat betreft mobiliteitsknelpunten. Wel kunnen de oplossingen voor deze incidentele knelpunten gebruikt worden om structurele knelpunten op te lossen.



Figuur 4-1 Heropening Station Thialf tijdens schaatsevenementen (bron: Spoorpro)

Wat betreft mobiliteit tijdens evenementen zetten we in op:

- **Parkeervoorzieningen**: Om leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid te verbeteren, investeert de gemeente in parkeervoorzieningen. In de omgeving van Sportstad worden ruim 2.000 parkeerplaatsen aangepakt.
- **Verkeersmanagement:** Tijdens sportevenementen worden verkeersregelaars ingezet en zijn er afspraken met bedrijven om de verkeersdruk te beperken. Deze aanpak wordt voortgezet.
- **Openbaar vervoer**: In 2026 is een proef gedaan met station Heerenveen IJsstadion tijdens twee schaatsevenementen. Dit moest de bereikbaarheid van het stadion vergroten en de parkeerdruk verminderen.
- **Informatievoorziening**: Voor bezoekers is duidelijke informatie over parkeerlocaties belangrijk. Er wordt gekeken naar een parkeerverwijssysteem om het verkeer te laten doorstromen.
- **Looproutes:** Goede en veilige looproutes tussen parkeerplaatsen, mobiliteitshubs en OV-haltes naar de evenementlocaties zijn noodzakelijk.

De gemeente heeft een apart evenementenbeleid waarin mobiliteit een belangrijke plaats heeft. De maatregelen uit dit beleid worden gemonitord en waar nodig verbeterd.

4.1.4 Werklocaties

Bij werklocaties komt meer aandacht voor de positie van voetgangers en fietsers. Op veel bedrijventerreinen ontbreken trottoirs en fietspaden, waardoor werknemers nu vaak met de auto komen. We willen werklocaties beter aan laten sluiten op het hoofdfietsnetwerk, en zorgen voor goede loop- en fietsroutes tussen we werklocaties en OV-haltes. Zo wordt de zogenoemde ‘last mile’ verbeterd en krijgen werknemers meer mogelijkheden om fietsend of lopend naar het werk te komen, en om in de pauze een wandeling te maken.

Stimuleren meer fietsers naar werklocaties

Gemeente Heerenveen gaat zich verder richten op het programma ‘Werk Slim Reis Slim’ van de provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden. Dit programma ondersteunt werkgevers bij het stimuleren van duurzame mobiliteit onder werknemers. Dit doen ze door onder andere mobiliteitsscans, gedragsmaatregelen en campagnes of acties voor medewerkers. Deelname aan het programma is kosteloos. In onze gesprekken met werkgevers wijzen wij bedrijven actief op de voordelen van deelname aan dit programma.

Daarnaast gaan we actief in gesprek met ondernemersverenigingen om het gebruik van de fiets te stimuleren. Bijvoorbeeld door het aankaarten van fietsregelingen, leasefietsen en voorzieningen op werkplekken, zoals fietsenstallingen, laadpunten voor e-bikes en douches.

Logistieke hub

Een logistieke hub is een centraal knooppunt waar goederen worden verzameld, indien nodig gebundeld, en verder verspreid. Dit kan gaan om stadslogistiek voor de laatste kilometers, eventueel emissieloos in de toekomst, maar ook om regionale of landelijke distributie. Daarnaast kan een logistieke hub gezamenlijke voorzieningen bieden, zoals gedeelde elektrische laadpunten en worden gecombineerd met faciliteiten voor werknemers en zakelijke reizen, zoals een wachtruimte.



Figuur 4-2: Voorbeeld van een logistieke laadvoorziening (bron: Autel Energy)

Gemeente Heerenveen werkt aan een gezamenlijke aanpak voor bedrijventerreinen door te onderzoeken hoe collectieve laadpleinen en gedeelde laadinfrastructuur kunnen worden georganiseerd. Op het Internationaal Businesspark Friesland (IBF) zijn al stappen gezet, zoals collectieve laadoplossingen, lokale energieopwekking en slim laden. Deze aanpak wordt voortgezet, in nauwe samenwerking met externe partijen.

Op langere termijn wil Heerenveen plaats bieden aan een Clean Energy Hub Netwerk waarin logistiek en energievoorzieningen worden gecombineerd. Denk hierbij aan schone laadvormen voor weg- en watervervoer, een truckstop, deelmobiliteit en parkeervoorzieningen, passend bij de behoefte van ondernemers. Hiermee versterkt Heerenveen zijn rol als duurzaam regionaal knooppunt en wordt bijgedragen aan toekomstbestendige mobiliteit.

Toevoegen van hub voorzieningen op werklocaties

Bij grotere werklocaties en bedrijventerreinen kan het toevoegen van hub voorzieningen ook een belangrijke rol spelen, met name voor woon-werkverkeer en zakelijke verplaatsingen. Binnen Heerenveen zien we hiervoor kansen bij en rondom:

- International Businesspark Friesland (IBF)
- Bedrijventerrein Heerenveen-Zuid
- Kanaalzone

- Logistieke clusters
- Bij bestaande carpoollocaties (A32 Heerenveen-Zuid (oostzijde), Heerenveen IBF, Akkrum A32 (westzijde) en P-Noord (noordzijde K.R. Poststraat)

Deze hubs dragen onder andere bij aan:

- het stimuleren van fiets- en OV-gebruik door werknemers;
- het aanbieden van deelmobiliteit voor zakelijke ritten;
- het versterken van ketenmobiliteit;
- en het beperken van parkeerdruk op bedrijventerreinen.

Binnenkort gaan we een eerste stap zetten om bestaande OV-haltes bij werklocaties binnen de gemeente te verbeteren. De haltes Heerenveen-Oost, Heerenveen- Abe Lenstra, Heerenveen – Saturnus en Heerenveen – Minerva zijn veelgebruikte bushaltes, waarbij de voorzieningen niet geheel toereikend zijn. Bij de haltes Oost en Abe Lenstra plaatst de provincie Dynamische Reis Informatie Systemen (DRIS-panelen) waarop actuele reisinformatie te vinden is. Voor de haltes Saturnus en Minerva geldt dat de gemeente inzet op betere faciliteiten, zoals bijvoorbeeld een bushokje (abri).

4.2 Opstellen nieuwe parkeerstrategie

Op het moment van schrijven wordt er gewerkt aan een nieuwe parkeervisie voor gemeente Heerenveen. In de nieuwe parkeervisie wordt het parkeerbeleid toekomstbestendig gemaakt, waardoor we mee kunnen bewegen met de mobiliteitstransitie en de ruimtelijke opgaven binnen de gemeente Heerenveen. Hierbij worden de volgende kaders als uitgangspunt meegenomen:

- **Actualisatie van parkeernormen:** Parkeernormen worden opnieuw vastgesteld, met ruimte om – goed onderbouwd – af te wijken wanneer duurzame mobiliteitsoplossingen (deelmobiliteit of OV) dit rechtvaardigen.
- **Sturend inzetten van parkeervergunningen:** Parkeervergunningen blijven beschikbaar voor bewoners, maar worden bewuster ingezet om kortparkeren, bewonersparkeren en bezoekersparkeren in balans te houden. Daarbij wordt scherper ingezet op parkeren op eigen terrein.
- **Bundeling van parkeren:** Waar mogelijk bundelen we parkeren in centrale voorzieningen, zodat straatparkeren afneemt en ruimte vrijkomt voor groen en verblijf.
- **Samenhang met deelmobiliteit en mobiliteitshubs:** Het parkeerbeleid wordt gekoppeld aan de inzet van deelmobiliteit en mobiliteitshubs om de parkeerbehoefte te verminderen, met name bij nieuwe ontwikkelingen.
- **Mobiliteitsfonds en maatwerk:** We blijven het mobiliteitsfonds inzetten als instrument om parkeeropgaven en mobiliteitsmaatregelen per gebied toekomstbestendig op te lossen, met ruimte voor maatwerk.
- **Parkeren bij evenementen:** We blijven inzetten op een goede balans tussen bereikbaarheid van evenementen en bescherming van omliggende woonwijken, onder meer door het spreiden en reguleren van parkeren en door inzet van pendel- en OV-oplossingen.

IMPRESSIE | K.R. Poststraat (Heerenveen)

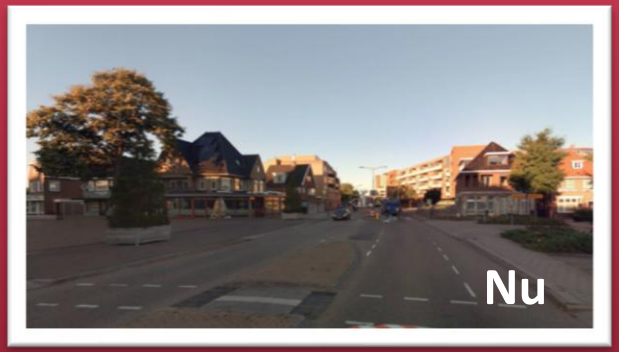
Ruimte voor actieve mobiliteit en kwaliteit van het centrum

Voor de K.R. Poststraat ter hoogte van het gemeentehuis en het centrum is een eerste impressie opgesteld voor een mogelijke herinrichting van de openbare ruimte. In deze impressie staat een betere balans tussen functies centraal: de K.R. Poststraat blijft een belangrijke schakel in het stedelijk netwerk, maar krijgt tegelijkertijd meer ruimte voor verblijfskwaliteit en de gebruiker van de openbare ruimte.

In de mogelijke herinrichting wordt nadrukkelijk ingezet op het versterken van lopen en fietsen. Door fietsers meer herkenbare en waar passend gescheiden ruimte te geven, en door oversteekmogelijkheden voor voetgangers logisch en veilig vorm te geven, ontstaat een straatprofiel dat aansluit bij de centrumfunctie. Aanvullend biedt het toevoegen van groen kansen om de leefomgeving te verbeteren, hittestress te beperken en ruimte te creëren voor ontmoeten.

Tegelijkertijd blijft de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen geborgd. Het station blijft goed bereikbaar voor openbaar vervoer, omdat de rechtstreekse verbinding in stand blijft en de route voor OV niet onnodig wordt belemmerd. In de verdere uitwerking wordt de inrichting in samenhang beschouwd met de STOMP-afwegingen, zodat bereikbaarheid, leefkwaliteit en verkeersveiligheid in balans worden gebracht.









5. Toekomstbestendige woningen

5. Toekomstbestendige woningen



Heerenveen groeit de komende jaren sterk. Er worden veel nieuwe woningen gebouwd, zowel in nieuwe woonwijken als binnen bestaande buurten. Deze groei biedt kansen om wonen, mobiliteit, groen en klimaat goed met elkaar te verbinden. Tegelijk vraagt dit om bewuste keuzes om de **leefbaarheid**, **veiligheid** en **bereikbaarheid** ook op de lange termijn te waarborgen.

Toekomstbestendig wonen gaat niet alleen over het aantal woningen, maar vooral over de kwaliteit van woonwijken. Denk aan veilige schoolomgevingen, goede loop- en fietsroutes, **toegankelijkheid** voor iedereen en een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen en ontmoeten. Mobiliteit speelt hierin een sleutelrol. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we in woonwijken streven naar een betere balans tussen auto, fiets, lopen en gezamenlijke mobiliteitsoplossingen – passend bij STOMP en Duurzaam Veilig – met ruimte voor maatwerk per wijk en ontwikkeling.

5.1 Verkeersveilige schoolzones

Een veilige en goed bereikbare schoolomgeving is essentieel voor een leefbare gemeente. Kinderen zijn kwetsbaar in het verkeer en hebben een duidelijke en veilige inrichting nodig om zich goed te kunnen verplaatsen. Daarom zetten we in op het verbeteren van verkeersveiligheid en bereikbaarheid rond scholen.

Werken met een uniforme aanpak

Gemeente Heerenveen werkt met een toolkit voor de inrichting van schoolomgevingen. Hiermee worden schoolzones herkenbaar en vergelijkbaar ingericht, zodat weggebruikers weten wat ze kunnen verwachten. Ook is de schoolomgeving hierdoor overzichtelijker voor jonge verkeersdeelnemers. De toolkit wordt gebruikt bij nieuwe schoollocaties en bij het verbeteren van bestaande locaties. In bijlage E wordt deze toolkit toegelicht en is een ruwe beoordeling opgenomen per schoollocatie van de aspecten die opgenomen zijn in deze toolkit.



Figuur 5-1 Schoolomgevingen Sint Jozefschool en OBS Route 0513/ CBS Spring

De kern van onze aanpak is dat schoolzones tijdens haal- en brengmomenten zoveel mogelijk worden ingericht voor voetgangers en fietsers. Autoverkeer wordt waar nodig beperkt.

School-thuis-routes als onderdeel van het geheel

Veilige schoolzones staan niet op zichzelf. Ook de route naar school moet veilig en prettig zijn. Daarom besteden we aandacht aan school-thuis-routes, met de focus op veilige oversteekplaatsen, goede verlichting en het beperken van conflicten met zwaar verkeer.

Verkeerseducatie en campagnes

Infrastructuur is belangrijk, maar verkeersveiligheid hangt ook sterk samen met gedrag. Daarom pakken we verkeersveiligheid integraal aan. We werken samen met partners zoals provincie Fryslân, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslân en organisaties als Veilig Verkeer Nederland, en sluiten waar mogelijk aan bij bestaande programma's en campagnes.



Figuur 5-2: Kwetsbare verkeersdeelnemers

Focus op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

Onze aanpak richt zich in het bijzonder op kinderen, jongeren en ouderen. Zij zijn kwetsbaarder in het verkeer. We zetten in op educatie, voorlichting en gerichte campagnes om verkeersbewustzijn te versterken, en veilig gedrag aan te moedigen. Als gemeente zien wij hierin onder andere mogelijkheden voor het stimuleren van het gebruik van een fietshelm bij jongeren en ouderen. Met deze aanpak willen we het aantal ongevallen en de ernst van de gevolgen beperken.

De 3 E's als samenhangend kader

We werken met de 3 E's: Education, Engineering, Enforcement (educatie, inrichting, handhaving). In woonwijken combineren we een veilige inrichting met duidelijke communicatie over gewenst gedrag en, waar nodig, toezicht en handhaving. Deze versterken elkaar. Zo verbeteren we de verkeersveiligheid op een samenhangende en duurzame manier. Ook is verkeersveiligheid opgenomen in het integrale veiligheidsplan van de gemeente Heerenveen, zodat hier structureel aandacht voor is.

5.2 Toegankelijkheid

Toekomstbestendige woonwijken zijn woonwijken waar iedereen zich goed kan verplaatsen, ook mensen met een beperking, ouderen en mensen die afhankelijk zijn van hulpmiddelen zoals een rolstoel. Toegankelijkheid is daarom een basisvoorwaarde. We zorgen voor vrije en goed onderhouden trottoirs en looproutes, voorkomen obstakels zoals geparkeerde auto's of overhangend groen en richten oversteekplaatsen veilig en rolstoelvriendelijk in.

Toegankelijke OV-voorzieningen

Uit een eerste inventarisatie blijkt dat niet alle OV-haltes in de gemeente voldoen aan onze wensen. Haltes moeten voor iedereen bruikbaar zijn. Voor OV-haltes geldt dat zij aan de volgende eisen moeten voldoen:

- Verhoogde perrons of halteplateaus die aansluiten op de bus voor rolstoelgebruikers, mensen met rollators en kinderwagens.
- Voldoende ruimte op het perron om veilig te wachten en te draaien met een rolstoel, scootmobiel of kinderwagen.
- Duidelijke reisinformatie op ooghoogte, met een goed contrast, voldoende grote letters en waar mogelijk realtime reisinformatie.
- Zitmogelijkheden voor mensen die minder lang kunnen staan.
- Veilige, egale ondergrond zonder losse tegels of hoogteverschillen.
- Geen paaltjes, reclameborden of fietsen in de looproutes op en rond de halte.

Bij het verbeteren van toegankelijkheid werken we samen met lokale partners, zoals het VN Panel Toegankelijk Heerenveen. Zo lossen we knelpunten gericht op en nemen we toegankelijkheid structureel mee in ontwerp- en beheerkeuzes.

5.3 Wijkhubs

Wijkhubs zijn mobiliteitshubs op lokaal niveau, die één of meerdere woonwijken bedienen. Ze richten zich vooral op het aanbieden van alternatieven voor de (tweede) auto. Voorbeelden van voorzieningen op wijkhubs zijn deelauto's, -fietsen en -scooters, laadpalen, fietsparkeerplaatsen en pakketkluizen.

Binnen de gemeente Heerenveen zien we kansen voor wijkhubs onder andere bij:

- Skoatterwâld (Schoterplein)
- Winkelcentrum De Greiden
- Nieuwe woningbouw- en inbreidingslocaties
- Grotere maatschappelijke voorzieningen (zoals bij bibliotheken of het gemeentehuis)
- Ziekenhuis Frisius MC Heerenveen
- Omgeving supermarkt en voorzieningencluster Jubbega

Wijkhubs worden bij voorkeur geplaatst op logische, goed bereikbare en drukbezochte locaties. Dit kan zijn bij woningbouwlocaties of maatschappelijke voorzieningen in de dorpen.



Figuur 5-3 Voorbeeld hublocatie in de gemeente Lichtenvoorde

5.4 Parkeren in woongebieden

Binnen ons mobiliteitsbeleid zoeken we een goede balans tussen voldoende parkeergelegenheid en het stimuleren van duurzame mobiliteit. Parkeren is geen doel op zich, maar ondersteunt het goed functioneren van woonwijken. Duidelijke regels en handhaving zijn daarbij nodig voor draagvlak, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

In woonwijken en bij nieuwbouw moet parkeren het wonen ondersteunen, zonder de omgeving te overheersen. Parkeervoorzieningen zijn noodzakelijk, maar mogen de kwaliteit en leefbaarheid niet aantasten. Dit werken we uit in een aantal principes:

- **De juiste plek voor de auto -** We sturen waar mogelijk op parkeren op eigen terrein, in gezamenlijke voorzieningen of aan de rand van woongebieden. Zo komt er in woonstraten meer ruimte voor verblijf, groen en ontmoeting.
- **Prioriteit voor kwetsbare verkeersdeelnemers -** Lopen, fietsen en verkeersveiligheid gaan vóór parkeren, in lijn met het STOMP-principe.
- **Schoolomgevingen en woonstraten zijn geen parkeervoorziening -** Bij scholen ontmoedigen we parkeren, vooral tijdens haal- en brengmomenten. Dit zorgt voor overzichtelijke en veilige schoolomgevingen.
- **Zwaar verkeer hoort niet in woonstraten -** Vrachtwagens, landbouwvoertuigen en ander zwaar verkeer parkeren buiten woongebieden.
- **Contextafhankelijk beleid -** In dorpen en het buitengebied blijft vrij parkeren meestal de norm, passend bij de locatie en het autobezit.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit kan ervoor zorgen dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, omdat mensen minder vaak een eigen auto hebben. Hoe dit werkt, verschilt per gebied.

In het centrum, met voldoende openbaar vervoer en veel voorzieningen, kan deelmobiliteit een goed alternatief zijn voor de eigen auto. Daarom kan hier meer worden afgeweken van het aantal parkeerplaatsen, als het aanbod van deelmobiliteit betrouwbaar, zichtbaar en goed geregeld is.

In andere wijken blijft de auto vaak belangrijker. Deelmobiliteit kan hier helpen om de parkeerdruk te verlagen, maar dit effect is vaak klein. Dit vraagt om maatwerk en goede afspraken. Minder parkeerplaatsen kan alleen als deelmobiliteit goed en blijvend wordt geregeld.

Parkeren als onderdeel van gebiedsontwikkeling
Bij nieuwbouwplannen en herinrichtingen van bestaande wijken zien we parkeren als onderdeel van mobiliteit als geheel. Dit betekent dat parkeeroplossingen:

- samen worden ontworpen met wegen, fietspaden en looproutes;
- worden afgestemd op het openbaar vervoer en mobiliteitshubs;
- en worden ingezet om duurzame mobiliteitskeuzes aantrekkelijker te maken.

In dichtbebouwde gebieden en bij gemengde functies (zoals wonen en werken) kijken we naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Zo gebruiken we de ruimte die er is efficiënter, en houden we meer ruimte over voor groen en verblijven.

IMPRESSIE | Kattebos (Heerenveen)

Schoolomgeving als uitgangspunt

Voor het Kattebos in Heerenveen is een eerste impressie opgesteld voor een mogelijke herinrichting van de straat. In deze impressie vormt de aanwezigheid van de school een nadrukkelijk uitgangspunt. De inrichting wordt zodanig vormgegeven dat kinderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers herkenbaar prioriteit krijgen en dat de schoolomgeving uitnodigt tot lopen en fietsen.

Door ruimte te geven aan voetgangers (veilig oversteken, logische looproutes) en fietsers (herkenbare en waar passend gescheiden fietsvoorzieningen) stimuleren we een duurzame en gezonde manier van reizen van en naar school. Tegelijkertijd wordt de weg zo ingericht dat veilige verplaatsingen vanzelfsprekend worden: de rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer wordt passend bij de functie van de straat verlaagd en de inrichting wordt hierop afgestemd, zodat snelheid en gedrag geloofwaardig worden ondersteund.

In de openbare ruimte ontstaat daarmee meer ruimte voor verblijfskwaliteit, groen en ontmoeten, terwijl de bereikbaarheid van het gebied geborgd blijft. Belangrijke routes voor openbaar vervoer en hulpdiensten blijven daarbij functioneel en herkenbaar; waar nodig wordt de doorstroming op deze routes meegenomen in het verdere ontwerp, in samenhang met de STOMP-afwegingen









6. Gezonde, klimaatbestendige en leefbare wijken en dorpen

6. Gezonde, klimaatbestendige en leefbare wijken en dorpen



In de gemeente Heerenveen vinden we een gezonde, veilige en prettige leefomgeving belangrijk. Mobiliteit speelt daarbij een belangrijke rol. Door het STOMP-principe toe te passen bij de inrichting van de openbare ruimte, stimuleren we duurzaam en toegankelijk vervoer. Zo dragen we bij aan gezondheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in onze wijken en dorpen.

Dit vraagt om een andere inrichting van de openbare ruimte: minder plek voor auto's en meer voor lopen, fietsen en goed openbaar vervoer. Tegelijk blijft de auto voor een deel van onze inwoners noodzakelijk. Daarom maken we per gebied keuzes die passen bij bereikbaarheid én leefbaarheid. In dit hoofdstuk werken we deze keuzes uit aan de hand van de belangrijkste mobiliteitsthema's voor wijken en dorpen.

6.1 Stimuleren voetgangers

Voetgangers staan centraal in het mobiliteitssysteem en krijgen daarom prioriteit in de openbare ruimte. Een veilige en prettige loopomgeving draagt bij aan gezondheid, inclusiviteit en leefbaarheid.

Belangrijk zijn duidelijke en veilige oversteekplaatsen op drukke looproutes, zoals bij scholen, winkels en OV-haltes. Oversteken moet logisch aanvoelen, met verkeer dat zijn snelheid en gedrag aanpast aan voetgangers.

We zetten daarnaast in op autoluwe en waar mogelijk autovrije woonwijken. Minder auto's zorgen voor meer rust, veiligheid en ruimte om te ontmoeten en te spelen.

Tot slot zorgen we voor goed onderhouden, brede en goed verlichte voetpaden, vooral op routes naar OV-haltes. Obstakelvrije paden maken lopen veilig en toegankelijk voor iedereen, ook voor mensen met een beperking, kinderwagens of rollators.

6.2 Stimuleren fietsers

Het stimuleren van fietsgebruik vraagt om een samenhangende aanpak, waarin comfort, veiligheid en bereikbaarheid centraal staan. Een logisch, herkenbaar en goed onderhouden fietsnetwerk vormt daarbij de basis. In paragraaf 3.3 is al ingegaan op de positie van fietsers en het fietsnetwerk.

Veiligheid en comfort als basisvoorwaarden

Het stimuleren van fietsgebruik begint bij het bieden van een veilig en comfortabel netwerk. Mensen kiezen niet alleen voor de fiets omdat het duurzaam is, maar vooral omdat het prettig en betrouwbaar aanvoelt. Daarom zetten we in op:

- het verminderen van onveilige situaties en conflicten met gemotoriseerd verkeer;
- herkenbare en logisch ontworpen fietsroutes;
- voldoende breedte van fietspaden, passend bij intensiteit en type fietsers;
- en overzichtelijke kruisingen en oversteekplaatsen.

Veiligheid en comfort zijn daarmee geen bijvangst, maar randvoorwaarden om het fietsgebruik duurzaam te laten groeien.



Figuur 6-1 Impressie vrij liggend fietspad op de Haskeruitgang (Heerenveen)

Omgaan met veranderende fietstypen

Er komen steeds meer verschillende soorten fietsen, zoals e-bikes, bakfietsen en fatbikes. Dit maakt fietsen toegankelijker voor meer mensen, maar zorgt ook voor grotere snelheidsverschillen en meer ruimtegebruik. Daarom houden we bij het stimuleren van fietsgebruik rekening met:

- verschillen in snelheid en gedrag;
- de behoefte aan bredere en robuustere fietsvoorzieningen;
- en het voorkomen van onveilige menging waar dat niet passend is.

Dit vraagt om een fietsnetwerk dat meegroeit met veranderende mobiliteit en aansluit op het gebruik. Voor ontwikkelingen rond fatbikes en nieuwe voertuigen, zoals elektrische steps, volgen we bij voorkeur het landelijke beleid. Wel houden we pilots, zoals gebiedsverboden voor fatbikes in Enschede, in de gaten.

Verbeterde inrichting fietspaden

De volgende uitgangspunten worden gehanteerd om de inrichting van onze fietspaden te verbeteren:

- **Aansluiten bij actuele richtlijnen en vernieuwde wensbeelden –** We richten fietspaden in volgens de (nieuwe) CROW-richtlijnen, met een duidelijke scheiding van verkeersstromen op basis van snelheid en massa. Daarbij letten we op zaken als breedte, bochten en remafstanden en kiezen we voor een logische inrichting. Op 50 km/u-wegen passen we geen suggestiestroken toe vanwege veiligheidsrisico's.
- **Maatwerk bij ruimtegebrek en veilige menging -** We streven naar voldoende brede en comfortabele fietspaden op het hoofd- en recreatieve netwerk. Waar ruimte beperkt is, kiezen we voor maatwerk, met altijd oog voor veiligheid en comfort. Op plekken waar fietspaden (structureel) te smal zijn, bekijken we of het veiliger is om fietsers (deels) op de rijbaan te laten rijden, bijvoorbeeld met lagere snelheden of een onverplicht fietspad.
- **Verlichting en (sociale) veiligheid** – We hanteren bij verlichting op fietspaden een zorgvuldige balans tussen verkeersveiligheid, sociale veiligheid en donkerte. Goede verlichting draagt bij aan zicht, herkenbaarheid en een veilig gevoel voor fietsers, met name in de avond- en nachtperiode. Tegelijk beperken wij onnodige lichtuitstraling vanwege de effecten op mens, dier en de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom passen wij een functiegerichte en locatieafhankelijke benadering toe. Drukke fietsroutes, kruispunten en oversteken worden voldoende verlicht, terwijl op rustiger of ecologisch gevoelige locaties kan worden gekozen voor soberdere of slimme verlichting. Hiermee ondersteunen wij een veilig en aantrekkelijk fietsnetwerk, in samenhang met het gemeentelijke lichtbeleid.

6.3 Kwaliteit OV verbeteren

Mobiliteit is belangrijk om mee te kunnen doen in de samenleving. Met name voor ouderen en mensen met een beperking is het van belang dat voorzieningen goed bereikbaar zijn. Door vergrijzing neemt deze behoefte de komende jaren verder toe.

Openbaar vervoer is een belangrijke pijler in Heerenveen en maakt dagelijkse reizen mogelijk voor inwoners zonder auto. De kwaliteit van het OV staat onder druk en de afgelopen jaren zijn keuzes gemaakt om de kwaliteit te verbeteren. Wij zetten ons in om het OV aantrekkelijk en betrouwbaar te houden, en kijken daarbij naar de samenhang met WMO-vervoer en aanvullende initiatieven zoals buurtbussen en vrijwilligersvervoer.

Wat we als gemeente wél direct kunnen beïnvloeden

Hoewel we voor grote wijzigingen binnen het OV afhankelijk zijn van de provinciale concessie, kunnen we als gemeente wel degelijk sturen via:

- kwaliteit en toegankelijkheid van haltes (o.a. verhoogde perrons, overkapping haltes, betere verlichting, toegankelijkheid voor mindervaliden);
- (overdekte) fietsenstallingen bij bushaltes en veilige routes ernaartoe;
- ketenlogica: goede aansluitingen tussen fiets, lopen, OV en (waar passend) hubs;
- ruimte voor OV in ontwerp en herinrichting, zodat reistijdverlies door lagere snelheden kan worden beperkt door betere doorstroming;
- Betaalbaarheid OV, door regeling op te stellen voor minima om gratis met de bus te gaan (in dalperiode).

Toegankelijkheid verbeteren

De toegankelijkheid van het openbaar vervoer bepaalt in grote mate of mensen de bus of trein gebruiken. We verbeteren de toegankelijkheid door haltes beter bereikbaar te maken, bijvoorbeeld met veilige oversteekplaatsen, op- en afritten en geleidelijnen. Zo kan iedereen zelfstandig en comfortabel reizen.



Figuur 6-2 Busstation Heerenveen

Ook verhoogde haltes en een lage instap bij bussen en treinen verbeteren de toegankelijkheid, bijvoorbeeld voor mensen met een beperking, ouderen en ouders met kinderwagens. Daarnaast zijn duidelijke hellingbanen, brede doorgangen en goed onderhouden perrons belangrijk voor een veilige en vlotte doorstroming.

Goede informatievoorziening is essentieel. Reisinformatie moet helder, actueel en in verschillende vormen beschikbaar zijn, zoals visueel, auditief en digitaal. Denk aan duidelijke omroepberichten, goed leesbare schermen en toegankelijke apps die rekening houden met mensen met een visuele of auditieve beperking. Eenvoudige taal en herkenbare symbolen zorgen ervoor dat de informatie voor iedereen begrijpelijk is.

Aanvullende collectieve concepten waar regulier OV tekortschiet

Waar regulier OV niet goed past, verkennen en ondersteunen we aanvullende oplossingen die elders succesvol zijn, zoals:

- Samobiel (meerijdienst voor dorpsbewoners);
- VSP-auto Caleidoscoop, ANWB AutoMaatje, WMO-taxi en Valys als aanvullend publiek vervoer.

De inzet van collectieve concepten zijn geen vervanging van bestaande OV-lijnen, maar gelden als een aanvulling en het versterken van huidig OV. De succesfactoren van bijvoorbeeld Samobiel zijn dat het netwerk van stopplaatsen en routes gezamenlijk ontworpen wordt met de bewoners, zodat lokale kennis wordt benut. Daarnaast dragen lage kosten, het delen van voertuigen en goede afstemming met de provincie bij aan succes. Deelconcepten werken het best als ze onderdeel zijn van een samenhangend vervoerssysteem met OV en andere mobiliteitsoplossingen.

Belangrijk is dat initiatieven goed vindbaar en toegankelijk zijn, en goed aansluiten op het reguliere OV en WMO-vervoer, zodat ze elkaar versterken. Het bundelen van initiatieven in wijkhubs heeft de voorkeur. Ook moeten ze online duidelijk en gebruiksvriendelijk zijn voor alle inwoners.

6.4 Auto in balans

30 km/u binnen de bebouwde kom de norm

De gemeente Heerenveen kiest voor 30 km/u als norm binnen de bebouwde kom, om te komen tot een veiliger en leefbaarder straatbeeld voor voetgangers en fietsers.

“30, tenzij” als uitgangspunt

We hanteren het principe “30 km/u, tenzij”. Dat betekent dat 30 km/u de norm is in woon- en verblijfsgebieden. Uitzonderingen maken we voor wegen met een belangrijke ontsluitingsfunctie en voor belangrijke OV-routes, waar 50 km/u of een andere passende snelheid nodig blijft.

Gefaseerde invoering en ‘werk met werk’

Een snelheidswijziging is pas geloofwaardig als de inrichting klopt. Daarom voeren we 30 km/u stap voor stap in en combineren we dit zo veel mogelijk met onderhoud. Daarbij geven we prioriteit aan wegen zonder aparte fietsvoorzieningen en plekken waar mengen met fietsers tot risico’s leidt.

Handhaving als onderdeel van de 3 E’s

We benaderen verkeersveiligheid integraal via Educatie, Engineering en Enforcement. Bewoners geven aan dat in woonstraten vaak te hard wordt gereden; daarom combineren we geloofwaardige inrichting met communicatie en – waar nodig – gerichte handhaving, mede op basis van monitoring en Fiximeldingen.

Handhaving op 30-wegen

Bewoners gaven tijdens de participatiemomenten aan dat zij vinden dat de snelheid in woonstraten vaak te hoog ligt. Ook uit fiximeldingen blijkt dat de snelheid in woonstraten leidt tot onveilig gevoel.

Door 30 km/u in te stellen binnen de bebouwde kom worden ook de laatste woonstraten in Heerenveen die nu nog 50 km/u zijn in snelheid afgewaardeerd.
Alleen een lagere snelheid instellen is niet genoeg: de inrichting van de weg moet daarbij passen om het rijgedrag echt te veranderen.

Het verlagen van de snelheid in woonstraten lukt niet alleen met snelheidsremmers. Daarom zetten we in op de 3 E’s: inrichting, handhaving en educatie. Welke aanpak nodig is, verschilt per locatie en vraagt om maatwerk.
Belangrijk is dat de weg logisch is ingericht en past bij het gebruik. Zo begrijpen weggebruikers welk gedrag wordt verwacht en kan er beter worden gehandhaafd.



Figuur 6-3: Voorbeeld van handhaven op 30-wegen (**Bodegraven-Reeuwijk)**

IMPRESSIE | Wijkhub Skoatterwâld (Heerenveen)

MFC De Spil als centraal knooppunt

Voor Skoatterwâld is een eerste impressie uitgewerkt voor de ontwikkeling van een wijkhub in de omgeving van MFC De Spil en de nabijgelegen basisscholen. Deze plek vormt al een vanzelfsprekende ontmoetingsplek in de wijk en is daarmee kansrijk om mobiliteit en dagelijkse voorzieningen logisch te bundelen.

De wijkhub kan uitgroeien tot een herkenbaar punt waar verschillende functies samenkomen. Door voorzieningen te concentreren, ontstaat een toegankelijke en goed vindbare locatie voor onder andere fietsvoorzieningen, deelmobiliteit, laadcapaciteit voor elektrische voertuigen en pakketafhaalvoorzieningen.

Daarmee ondersteunen we de mobiliteitstransitie op wijkniveau en bieden we inwoners een praktisch alternatief voor (met name) de tweede auto. Bij de verdere uitwerking is het uitgangspunt dat de hub veilig, sociaal veilig en goed bereikbaar is, met logische loop- en fietsroutes vanuit de wijk en een inrichting die past bij de verblijfsfunctie van de omgeving. Zo versterken we niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de leefkwaliteit en het dagelijks gebruik van deze centrale plek in Skoatterwâld.









7. Kwaliteit en veerkracht van het landschap

7. Kwaliteit en veerkracht van het landschap



We willen dit landschap behouden en versterken. Mobiliteit speelt daarbij een belangrijke rol: de inrichting van wegen en routes bepaalt hoe veilig, leefbaar en bereikbaar het gebied is voor inwoners, recreanten en ondernemers. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe mobiliteit bijdraagt aan een sterk landschap, met aandacht voor recreatieve routes, veilige snelheden, vervoer over water en de inpassing van zwaar verkeer.

7.1 Fietsen in het buitengebied

Ook in het buitengebied en de dorpen biedt de fiets steeds meer kansen. Door de e-bike zijn afstanden naar voorzieningen, werk en tussen dorpen beter te overbruggen. Daarom stimuleren we het fietsgebruik buiten de kern door in te zetten op:

- veilige en directe fietsverbindingen tussen dorpen en stedelijke voorzieningen;
- voldoende breedte en kwaliteit op routes waar recreatief en functioneel fietsverkeer samenkomt;
- aandacht voor sociale veiligheid in het buitengebied;
- en het combineren van functionele en recreatieve fietsroutes waar dat passend is.

We erkennen dat het buitengebied andere eisen stelt aan inrichting en beheer dan de kern. Daarom kiezen we voor maatwerk, passend bij het landschap, gebruik en intensiteit.



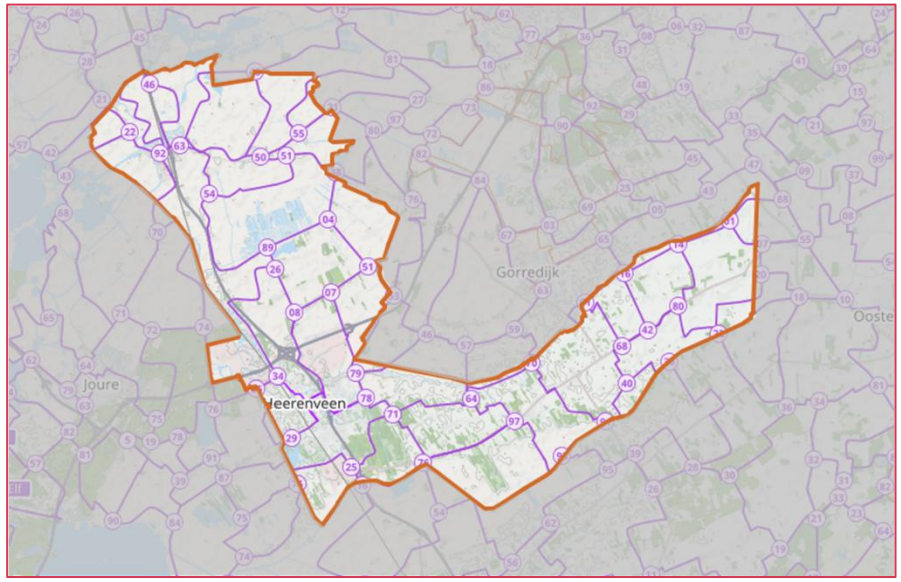
Figuur 7-1 Impressie ombouw parallelweg naar fietsstraat/vrij liggend fietspad op Zestienroeden

7.2 Recreatie

Binnen de gemeente wordt veel recreatief gewandeld en gefietst. De wensen verschillen: de ene wandelaar kiest voor onverharde paden, de andere voor brede en comfortabele routes. Ook fietsers hebben verschillende voorkeuren, afhankelijk van type fiets en snelheid. Daarom vragen recreatieve routes om maatwerk, passend bij landschap, gebruik en intensiteit.

Kwaliteit van het recreatieve netwerk: monitoren en gericht verbeteren

De komende jaren monitoren we het fiets- en wandelnetwerk (Figuur 7-3) en verbeteren we waar nodig. Daarbij werken we samen met partners die ervaring hebben met kwaliteitsbeoordeling en beheer van recreatieve routes, zoals Marrekrite en het Friese Wandelplatform, om kwaliteit en knelpunten goed in beeld te krijgen.



Figuur 7-3 Recreatief fietsnetwerk gemeente Heerenveen

We verbreden niet automatisch alle recreatieve routes. Per route bepalen we wat nodig is om veiligheid, comfort en beleving te waarborgen. Voor nieuwe recreatieve routes werken we met een standaardprofiel, afgestemd op gebruik en intensiteit, zodat we consistent en toekomstbestendig ontwikkelen.

Ontbrekende schakels en gebiedsgerichte wensen

Uit een eerste inventarisatie komen verschillende “missing links” en wensen naar voren die de komende jaren nadere uitwerking vragen.

- **Fietsverbinding langs de Tjonger (Heerenveen richting Mildam)**
  Plaatselijk Belang Mildam en “Eensgezindheid” vragen al langer om een betere fietsverbinding langs de Tjonger. Samen met betrokken gemeenten zijn de haalbaarheid en varianten onderzocht. De komende jaren werken we dit verder uit, in afstemming met de omgeving en partners.
- **Mountainbike-route Heerenveen/ Parklandschap Oranjewoud**
  In bosrijke gebieden neemt het gebruik van mountainbikes toe. In en rond Oranjewoud lag de planvorming tijdelijk stil vanwege het Strategisch Gebiedsperspectief. Daarin kiezen we voor een uitdagende mountainbikeroute langs de randen van het parklandschap, om wild fietsen te voorkomen en recreatiestromen te scheiden. De komende jaren werken we dit samen met partners verder uit richting realisatie.
- **TOP**
  Toeristische overstappunten (TOP’s) zijn belangrijke startpunten voor recreanten in Heerenveen. Hier kunnen bezoekers eenvoudig overstappen van auto of openbaar vervoer naar recreatieve wandel-, fiets- of vaarroutes. In de gemeente zijn onder andere in Akkrum, Aldeboarn, Jubbega en Heerenveen TOP’s aanwezig.

Ommetje Akkrum

In Akkrum leeft de wens voor wandelroute(s) tussen de 4 en 8 km. De bestaande routes zijn aanzienlijk korter of langer. Daarom is er wens voor een ‘ommetje Akkrum’: een veilige, vrijliggende wandelroute, bij voorkeur los van wegen, geschikt voor dagelijks gebruik, bijvoorbeeld met gezin of hond.

Voor Aldeboarn is de wens om een ommetje te realiseren dat het dorp verbindt met De Deelen. Dit kan aansluiten bij het Friese Veenweideprogramma 2021-2030, gericht op het versterken van kwaliteit en identiteit van het gebied.

Ook op andere plaatsen in de gemeente groeit de vraag naar recreatieve wandel- en fietsroutes. Daarom zetten we de komende jaren in op kwaliteitsverbetering van het recreatieve netwerk, naast het functionele netwerk.


Figuur 7-2: Bankje langs wandelroute Akkrum (bron: Zuidoostfriesland.nl)

- **Ommetjes en wandelroutes**
  Voor Aldeboarn is, net als in Akkrum, de wens om een ommetje te maken richting De Deelen. Ook op andere plekken groeit de behoefte aan aantrekkelijke ommetjes. Daarom zetten we in op het verbeteren van het recreatieve netwerk, naast het functionele netwerk.

7.3 60 buiten de bebouwde kom

Voor een veilig en leefbaar buitengebied hanteren we 60 km/u als uitgangspunt op gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom, waar dat past bij functie en gebruik. Dit sluit aan bij de ambitie om kwetsbare verkeersdeelnemers beter te beschermen en om vorm, functie en gebruik van wegen beter met elkaar in balans te brengen.

“60 km/u” als norm, met uitzonderingen waar nodig

Met 60 km/u als uitgangspunt verbeteren we de verkeersveiligheid, vooral waar fietsers en gemotoriseerd verkeer samenkomen. Op belangrijke ontsluitingswegen of wegen van andere beheerders is maatwerk en goede afstemming nodig.

Inrichting en gefaseerde invoering

Een snelheidsregime werkt alleen met een passende inrichting. Daarom voeren we aanpassingen gefaseerd uit, bij voorkeur gecombineerd met onderhoud. We sluiten daarbij aan op CROW-richtlijnen, zodat wegen herkenbaar en eenduidig worden ingericht, ook in lijn met omliggende gemeenten.

7.4 Zwaar verkeer

Zwaar verkeer is belangrijk voor economie en landbouw, maar kan in dorpen en op smalle wegen de veiligheid en leefbaarheid onder druk zetten. Daarom maken we onderscheid tussen vracht- en landbouwverkeer en sturen we op routes en inrichting waarbij zwaar verkeer een duidelijke plek heeft, zonder de omgeving onnodig te belasten.

Vrachtverkeer: weren uit woonstraten en voorzieningen op orde

Zwaar verkeer hoort bij voorkeur niet in woonstraten. Daarom weren we vrachtverkeer waar mogelijk uit woongebieden en sturen we op passende routes. Ook willen we het parkeren van zwaar verkeer uit woonstraten halen door (sociaal) veilige truckparkings buiten de woongebieden te ontwikkelen.

Waar zwaar verkeer nodig is (bijvoorbeeld in lintbebouwing of routes zonder realistisch alternatief), zoeken we naar een goede balans tussen veiligheid, leefbaarheid en doorstroming. Dat kan betekenen: lagere snelheden, veilige oversteekplaatsen en waar mogelijk scheiding van verkeersstromen.

Vanaf 1 juli 2026 betalen vrachtwagens in Nederland per gereden kilometer. Deze heffing geldt voor voertuigen zwaarder dan 3.500 kilo op vrijwel alle snelwegen en een aantal provinciale en gemeentelijke wegen. Hoe schoner en lichter het voertuig, hoe lager het tarief. Zo stimuleert de overheid duurzamer transport en minder CO_2-uitstoot. Elektrische vrachtwagens betalen ook, maar vallen in de laagste tariefklasse.

De gemeente Heerenveen houdt er rekening mee dat vrachtverkeer uitwijkt naar andere wegen, zoals provinciale en gemeentelijke routes in en buiten de kernen. We monitoren dit en nemen zo nodig maatregelen om de leefbaarheid te beschermen, zoals met aangepaste routes, venstertijden, beperkingen voor zwaar verkeer of aanpassingen aan de weg.

Landbouwverkeer: veilige routering en periodieke actualisatie

Voor landbouwverkeer is een kwaliteitsnetwerk opgezet van wegen en paden die beter geschikt zijn voor landbouwvoertuigen. Dit helpt de verkeersveiligheid te verbeteren en overlast te verminderen. We hebben onveilige locaties in beeld gebracht en waar mogelijk alternatieve routes aangewezen. Daarbij wegen we veiligheid, bereikbaarheid, milieu, landschap en kosten in samenhang af.

We blijven dit netwerk actualiseren, zodat we kunnen inspelen op veranderingen in landbouw, voertuigen en verkeersdruk. Zo houden we het buitengebied bereikbaar én veilig voor gebruikers en ondernemers.

IMPRESSIE | ‘t Heídefjild Jubbega

‘t Heídefjild als veilige en sportieve locatie

Ontmoetingslocaties (sportvelden, zwembad, etc.) in het buitengebied vragen om een integrale benadering, waarbij niet alleen de locatie zelf maar ook de omgeving en bereikbaarheid aandacht vragen. Belangrijk hierbij zijn veilige en overzichtelijke toegangsroutes. Goed onderhouden fiets- en wandelpaden, duidelijke bewegwijzering en passende verlichting zorgen ervoor dat sporters en bezoekers de sportvelden en het zwembad veilig kunnen bereiken, ook in de avonduren.

Het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, ouderen en sporters die zich te voet of per fiets verplaatsen, is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Lage snelheden op aanrijroutes, verkeersremmende maatregelen en duidelijke inrichting van kruispunten zorgen ervoor dat iedereen zich veilig kan verplaatsen van en naar de sportvelden en het zwembad in het buitengebied.

Veilige en toegankelijke sportvelden stimuleren bewegen, ontmoeting en een actieve leefstijl, terwijl duurzame mobiliteit bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Door sport, mobiliteit en veiligheid met elkaar te verbinden, ontstaat een omgeving die uitnodigt tot gezond en verantwoord gebruik voor alle inwoners.









8. Monitoring

8. Monitoring

Met het Omgevingsprogramma Mobiliteit werken we aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Om de ambities uit de Mobiliteitsvisie waar te maken, volgen we ontwikkelingen en maken we effecten inzichtelijk. Zo kunnen we beoordelen of de mobiliteitstransitie de gewenste richting op gaat en waar bijsturing nodig is.

Monitoren in de geest van de Omgevingswet

De Omgevingswet vraagt van gemeenten om actief te monitoren en bij te sturen. Dat betekent: meten wat we doen, evalueren of het werkt en zo nodig aanpassen. Hiervoor gebruiken we een set indicatoren die inzicht geven in voortgang, risico's en effecten.

We sluiten aan op het basismodel van het VNG-mobiliteitsdashboard en werken volgens de stappen: doelen → meten → evalueren → bijsturen, gekoppeld aan de PDCA-cyclus en de gemeentelijke P&C-cyclus.

Prestatie- en effectindicatoren

We volgen zowel wat we doen (bijv. aantal 30 km/u-straten, kilometers fietspad) als wat het oplevert (bijv. snelheid, ongevallen, beleving). Ook nemen we ervaringen van inwoners mee, bijvoorbeeld via peilingen, om zicht te houden op effecten in de praktijk.

Indicatoren en databronnen (richtinggevend)

Onderstaande set vormt de basis waarop we verder door ontwikkelen. We bouwen voort op bestaande landelijke en lokale data, aangevuld met eigen tellingen en inventarisaties.

- **Snelheid** – gemeentelijke tellingen, Nationaal Databestand Wegen
- **Ongevallen** – registratie/analyses via beschikbare ongevallendata (bijv. Via-bronnen zoals VIA en MOVE)
- **CO_2-uitstoot** – Klimaatmonitor (Rijkswaterstaat)
- **Fietsbewegingen** – gemeentelijke tellingen
- **Aantal elektrische auto's** – Rijksdienst Wegverkeer
- **Gebruik laadpalen** – data van laadaanbieders
- **Personenautobezit** – CBS
- **Luchtkwaliteit** – RIVM/Luchtmeetnet
- **Kwaliteit voetpaden** – inventarisatie, (vorm)toetsing en risicobenadering
- **Kwaliteit fietspaden** – inventarisatie, (vorm)toetsing en risicobenadering
- **Landbouwverkeer** – gemeentelijke tellingen
- **OV-dichtheid/ OV-bereikbaarheid** – periodieke monitoring
- **OV-snelheid/OV-rijtijd –** periodieke monitoring o.b.v. KV6 en Qbuzz

Rapporteren en bijsturen

We rapporteren de resultaten van de monitoring periodiek aan het college van B&W en de gemeenteraad, middels de P&C-cyclus. Waar nodig sturen we bij, bijvoorbeeld via een nieuw uitvoeringsprogramma of aangepaste prioriteiten. Extra maatregelen die meer middelen vragen, lopen via de jaarlijkse begrotingscyclus. Zo houden we de koers vast, maar blijven we wendbaar in uitvoering.



9. Uitvoering

9. Uitvoering

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit bepaalt de koers voor het mobiliteitsbeleid in Heerenveen aan de hand van vier hoofdambities. Dit Mobiliteitsplan werkt deze verder uit en geeft kaders voor inrichting, snelheid, netwerkontwikkeling en bereikbaarheid. De uitvoering vraagt om samenhang, duidelijke keuzes en een werkwijze die past bij de Omgevingswet: integraal, flexibel en in samenhang met andere opgaven.

Integraal werken als uitgangspunt

Integraal werken staat centraal in de uitvoering. Bij elke maatregel kijken we niet alleen naar mobiliteit, maar ook naar de samenhang met andere thema's zoals wonen, economie, beheer, klimaat en gezondheid. Mobiliteit is daarmee geen losstaand onderwerp, maar een verbindende factor in gebiedsontwikkeling.

Daarvoor is het belangrijk dat het Omgevingsprogramma Mobiliteit binnen de hele organisatie bekend is en actief wordt gebruikt. Plannen en projecten worden daarom al in een vroeg stadium aan dit programma getoetst, zodat keuzes tijdig kunnen worden bijgestuurd en bijdragen aan de mobiliteitsdoelen van Heerenveen.

Rol van Team Verkeer

Team Verkeer heeft een adviserende en verbindende rol in de uitvoering. Het team draagt bij aan:

- het kiezen van passende mobiliteitsoplossingen;
- het beheersen van verkeersveiligheidsrisico's;
- en het borgen van kwaliteit in ontwerp en inrichting.

Zo zorgen we dat beleidsprincipes, zoals STOMP en Duurzaam Veilig, zichtbaar worden toegepast in projecten.

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Als vervolg op de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan stellen we een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit op. Dit uitvoeringsprogramma maakt concreet:

- welke maatregelen en projecten we uitvoeren;
- in welke periode;
- en welke capaciteit en budgetten daarvoor nodig zijn.

Het uitvoeringsprogramma wordt opgenomen in de (meerjaren)begroting, zowel voor geld als voor organisatorische inzet.

Werk met werk maken en cofinanciering

Als maatregelen bijdragen aan de mobiliteitsdoelen van Heerenveen, werken we volgens het principe "werk met werk maken". Dat betekent dat we mobiliteitsmaatregelen zoveel mogelijk combineren met:

- beheerwerkzaamheden en wegonderhoud,
- herinrichtingsprojecten,
- gebiedsontwikkelingen,
- en (waar relevant) het strategisch plaatsen van laadinfrastructuur of het stellen van eisen aan knooppunten.

Cofinanciering

Mobiliteit is één van de drie speerpunten in het Europabeleid van de gemeente. Europese subsidies helpen om deze opgaven te versterken, bijvoorbeeld via kennis, samenwerking en financiering. Bij de uitvoering van het omgevingsprogramma benutten we daarom waar mogelijk subsidies en bijdragen van provincie, rijk en Europa. Door aan te sluiten bij nationale en Europese ontwikkelingen en kansen sluiten onze plannen beter aan op bestaand beleid en vergroten we de uitvoeringskracht en het effect van beschikbare subsidies.

Bijlagen

Bijlage A – Risicoanalyse fietsroutes

Uit beschikbare data (VIA.nl) blijkt dat op het hoofdnetwerk fiets meerdere onveilige locaties te benoemen zijn. Op deze locaties zijn de afgelopen jaren meerdere ongevallen geregistreerd. Met name de noord-zuidverbinding vanaf het centrumgebied langs de Burgermeester Falkenaweg komt naar voren, op dit traject hebben in de periode 2020-2025 ongeveer 24 ongevallen plaatsgevonden waarbij fietsers betrokken zijn. Hierbij zijn 14 fietsers gewond geraakt. Locaties op het hoofdfietsnetwerk en het secundaire fietsnetwerk die opvallen in de ongevalsanalyse zijn:

- Burgermeester Falkenaweg (Heerenveen)
- T-splitsing Tolhuisweg-Sallandlaan (Heerenveen)
- Traject Trambaan & Fok (Heerenveen)
- Traject Heideburen & Nieuwburen (Heerenveen)
- Traject Haskeruitgang & Ds. Kingweg (Heerenveen)
- Boarnsterdyk (Akkrum)

Naast een beoordeling op basis van verkeersongevallen kan ook een risicoprofiel worden opgesteld, Figuur 0-1. Het risicoprofiel wordt bepaald door de intensiteiten op de fietsroute in combinatie met de breedtes van de fietspaden. Drukke fietspaden met een smalle inrichting scoren daardoor minder in het risicoprofiel. Locaties die opvallen op basis van het ongevalsrisico zijn:

- Vrijliggend fietspad Burgemeester Falkenaweg
- Vrijliggend fietspad K.R. Poststraat
- Fietsstrook Fok
- Vrijliggend fietspad Tolhuisweg
- Vrijliggend fietspad Haskeruitgang



Figuur 0-1 Verkeersveiligheidsmeter voor fietsinfrastructuur Heerenveen (bron: Risicoanalyse Heerenveen)

Uit openbare data is eveneens af te leiden dat niet alle fietsvoorzieningen binnen de gemeente Heerenveen voldoen aan de gestelde inrichtingseisen. Onderstaande trajecten omvatten ontbrekende of onvolledige fietsvoorzieningen.

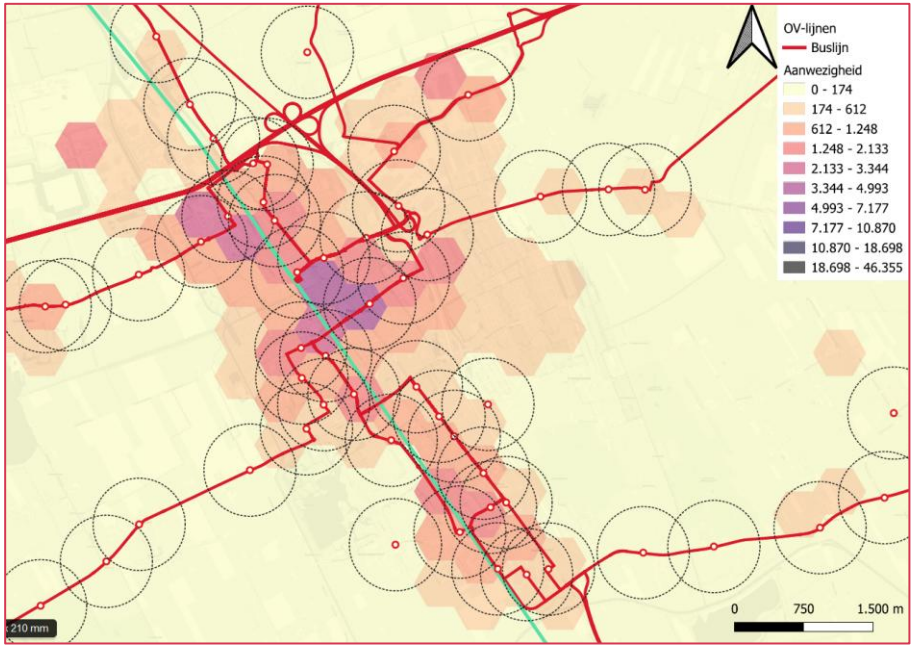
- **Burgemeester Falkenaweg (noord–zuidverbinding)**
  Dit traject vormt een belangrijke schakel in het fietsnetwerk. In de periode 2020–2025 zijn hier meerdere ongevallen geregistreerd waarbij fietsers betrokken waren. De combinatie van intensief gebruik en beperkte ruimte vraagt om een heroverweging van profiel, breedte en kruispuntinrichting.
- **Oranje Nassaulaan – Burgemeester Falkenaweg**
  De kruising is een belangrijk overstappunt in het netwerk en vraagt om een duidelijke en veilige inrichting voor fietsers, met aandacht voor overzicht en voorrangssituaties.

- **Tolhuisweg – Sallandlaan**
  Bij deze T-splitsing komen verschillende verkeersstromen samen. Analyse laat zien dat hier sprake is van verhoogd risico voor fietsers, wat aanleiding is om de inrichting nader te bezien.
- **Trambaan en Fok**
  Op deze trajecten is sprake van gemengd gebruik, snelheidsverschillen en relatief hoge intensiteiten. Dit vraagt om een duidelijke positionering van fietsers binnen het profiel van de weg.
- **Heideburen en Nieuwburen**
  Binnen dit wijkgebied is sprake van intensief fietsgebruik in combinatie met woonfuncties. Hier ligt de nadruk op het verbeteren van comfort en veiligheid binnen een verblijfsgerichte inrichting.
- **Haskeruitgang – Ds. Kingweg**
  Deze route vervult een belangrijke rol in zowel functionele als recreatieve verplaatsingen. De inrichting moet aansluiten bij hogere snelheden van e-bikes en bij de verwachte groei van het fietsverkeer.
- **Boarnsterdyk (Akkrum)**
  Binnen Akkrum is dit een belangrijke fietsverbinding waar ruimtegebrek en menging met gemotoriseerd verkeer aandacht vragen.
- **Atalantastraat – Koornbeursweg**
  Binnen Heerenveen is die een belangrijke fietsverbinding richting het centrumgebied waar ruimtegebrek en mening van rijrichtingen aandacht vragen. De inrichting moet aansluiten bij hogere snelheden van e-bikes en bij de verwachte groei van het fietsverkeer.

Deze locaties zijn geen vastomlijnde projectenlijst, maar vormen bouwstenen voor het risico gestuurd verbeteren van het fietsnetwerk en worden meegenomen in de verdere uitwerking via het uitvoeringsprogramma.

Bijlage B – Dekkingsgraad OV Heerenveen

In onderstaande kaart is de dekkingsgraad van het openbaar vervoer weergegeven. De kleuren op de kaart representeren de bestemmingsdichtheid. Dit wil zeggen: bestemmingen met motieven zoals werk, wonen, onderwijs, recreatie/sport en winkelen. De cirkels geven een reikwijdte van 500 meter rondom haltes aan.



Figuur 0-2 Dekkingsgraad openbaar vervoer (tooling Antea Group)

De kaart laat zien dat de kern van Heerenveen een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer heeft. Het centrum van Heerenveen (paarse en donkerroze gebieden) heeft de hoogste bestemmingsdichtheid. Dit betekent dat de kern Heerenveen goed ontsloten is. De kern Heerenveen beschikt over meerdere haltes en het bus- en treinstation bevinden zich daar ook.

Bijlage C – Inrichtingskenmerken wegen

Onderstaande tabel geeft de kenmerken van de wegen binnen de bebouwde kom weer. Binnen een 30 km/u weg wordt er onderscheid gemaakt tussen een Erftoegangsweg (ETW) en een gebiedsontsluitingsweg (GOW).

	GOW50	GOW30	ETW30
Functie	Verkeer	Verblijven en verkeer	Verblijven
Snelheid	50 km/u	30 km/u	30 km/u
Kantmarkering	Ja (of trottoirband)	Geen	Geen
Rijrichtingscheiding	(Dubbele) asstreep of middenberm	Geen	Geen
Intensiteit (indicatief)	> 4.000 mvt/etm	2.000–8.000 mvt/etm	< 6.000 mvt/etm
Fietsvoorziening	Vrijliggend fietspad of parallelweg	Vrijliggend fietspad of fietsstroken	Geen (gemengd op rijbaan) of fietsstraat bij hoge intensiteiten fietsers
Busroute	Ja	Ja	Bij voorkeur niet
Rijbaanbreedte	5,8 – 7,8 m	6,2 – 6,8 m	4,8 – 5,8 m
Verharding	Asfalt of beton	Geheel of gedeeltelijk elementverharding	Elementverharding (op bedrijventerreinen asfalt of beton)
Parkeren	Niet op rijbaan. Bij voorkeur niet langsparkeren.	Buiten de rijbaan (langsparkeren)	Op of buiten de rijbaan (haaks/langsparkeren)
Openbaar vervoer	Haltekom	Halteren op de rijbaan of haltekom	Niet aanwezig of op de rijbaan
Snelheidsremmers	Niet aanwezig	Bij oversteeklocaties of conflictpunten	Op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)
Oversteek-voorzieningen	Alleen bij kruispunten of wegvak met voorziening	Verleiden van oversteek via voorzieningen op wegvak	Geen aparte oversteek-voorzieningen nodig

** Kenmerken zijn gebaseerd op de richtlijnen van het CROW.*

Onderstaande tabel geeft de kenmerken van de wegen buiten de bebouwde kom weer. Binnen een 60 km/u weg wordt er onderscheid gemaakt tussen een Erftoegangsweg (ETW) en een gebiedsontsluitingsweg (GOW).

	GOW80	GOW60	ETW60
Functie	Verkeer	Verblijven en verkeer	Verblijven
Snelheid	80 km/u	60 km/u	60 km/u
Kantmarkering	Ja	Ja (indien geen fietsstroken)	Geen
Rijrichtingscheiding	(Dubbele) asstreep of middenberm	Geen	Geen
Intensiteit (indicatief)	> 4.000 mvt/etm	2.000–6.000 mvt/etm	< 3.000 mvt/etm
Fietsvoorziening	Vrijliggend fietspad of parallelweg	Vrijliggend fietspad (hoge intensiteit) of fietsstroken	Geen (gemengd op rijbaan) of fietsstraat bij hoge intensiteiten fietsers
Busroute	Ja	Ja	Buurtbus
Rijbaanbreedte	> 7,5 m	4,5 – 6,2 m	3 – 5 m*
Verharding	Asfalt of beton	Asfalt	Asfalt
Parkeren	Niet op rijbaan	Berm	Berm
Snelheidsremmers	Niet aanwezig	Op kruispunten (plateaus) en wegvak (lange afstanden)	Maatwerk**
Oversteek-voorzieningen	Alleen bij kruispunten	Geen aparte oversteek-voorzieningen nodig	Geen aparte oversteek-voorzieningen nodig

** Voor wegen met intensief landbouwverkeer is 3- 5 m (asfalt)verharding zonder kantstroken te smal. Bij twee landbouwvoertuigen van 3,00 m breed zal bij elkaar passeren er altijd één landbouwvoertuig door de berm moeten rijden. Vandaar dat er naast de asfaltverharding van 6,00 m het nodig is om aan beide zijden een kantstrookverharding aan te leggen, zodanig dat de minimale verhardingsbreedte 6,50 m is. Wanneer de verhardingsbreedte 6,00 m breed of minder is, dienen er aanvullende inrichtingsmaatregelen zoals passeerplaatsen te worden gerealiseerd op routes met doorgaand landbouwverkeer.*

*** CROW adviseert voor 60 km/u-wegen verkeersplateaus van 8 cm hoog voor de passeerbaarheid en alleen 12 cm hoog als tevens een goede oversteekbaarheid van de weg nodig is. Wanneer het aandeel grote voertuigen (vrachtauto's, landbouwvoertuigen) meer is dan 5 % van de verkeersintensiteit dan moet volgens CROW naar een alternatieve maatregel worden gezocht.*

Bijlage D - Toelichting Netwerk auto

Bijgaand de onderbouwing van de netwerkkaart Wegen (wijzigingen ten opzichte van het GVVP 2017)

Algemeen:

- Er is een nieuwe categorie GOW30 toegevoegd. Wensbeeld inrichting van dit type wegen conform CROW.
- Voor provinciale wegen (buiten de bebouwde kom) sluiten we aan bij de wegencategorisering zoals de provincie Fryslân deze hanteert. Om deze reden is er een aparte categorie ETW met combi verkeersfunctie en erfaansluitingen direct op de rijbaan.

De volgende wegen zijn ingedeeld als GOW 30 om een betere balans te krijgen tussen het verwerken van doorgaand verkeer (ontsluitingsfunctie) en de verblijfskwaliteit (verkeersveiligheid, ruimte voor (overstekend) langzaam verkeer, leefbaarheid) doordat de snelheid is verlaagd naar 30 km/u:

- Heerenveen - Route Fok-Schans
- Heerenveen - Zonnebloemstraat
- Heerenveen - Domela Nieuwenhuisweg (tot aan de afslag Gebroeders Hogerhuisweg)
- Heerenveen - Oranje Nassauweg (tot aan kruispunt Cissy van Marxveldtlaan)
- Het Meer - tussen afslag Veensluis en Het Sluske
- Heerenveen - Koornbeursweg (tussen kruispunt Van Dekemalaan en kruispunt Van Kleffenslaan)
- Heerenveen - Cissy van Marxveldtlaan
- Heerenveen - Oude Veenscheiding
- Akkrum - Ljouwerterdyk, Heechien, Buorren
- Mildam - N380
- Nieuwehorne - N380

Toelichting wijziging overige wegen:

- Heerenveen - Het Meer: deze is deels als GOW50 aangewezen i.v.m. ontsluitende functie voor de dorpen De Knipe/Bontebok. Ter hoogte van de fietsoversteek bij Veensluis overgang naar een GOW30, om zo ook tegemoet te komen aan verkeersveiligheid overstekend langzaam verkeer en profiel weg waarbij huizen dichter op de weg staan.
- Heerenveen – Mercuriusweg (tussen afslag Saturnus en aansluiting A32): vanuit logica netwerk is de gebiedsontsluitingsweg vanaf de Saturnus doorgetrokken naar de aansluiting op de A32.
- Heerenveen – Jousterweg: route aangewezen als GOW50 weg. Vanwege de verwachte aanleg van de nieuwe woonwijk Heerenveen West neemt het belang van deze route in de toekomst toe als verbinding met andere belangrijke bestemmingen in Heerenveen.
- Route N392 en N353: de provincie Fryslân heeft gekozen deze wegen af te waarderen naar erftoegangswegen.
- K.R. Poststraat: we verlengen het GOW50 gedeelte van de route (iets) tot aan de kruispunt Fok. Dit om het belang van de route voor OV van en naar het busstation te benadrukken. We zien mogelijkheden om hier met een aangepaste maatwerk inrichting toch voldoende ruimte voor (overstekend) langzaam verkeer te behouden.

Bijlage E – Toolkit verbeterde inrichting schoolzones

TOOLKIT SCHOOLOMGEVINGEN
Er zijn geen of zo weinig mogelijk auto's bij de schoolzone
Tijdens halen en brengen is de schoolzone autovrij
Er zijn goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers
Voldoende ruimte voor fietsenstallingen en logische locatie
Voldoende en ruim bemeten wachtplekken voor ouders
Brede trottoirs
Hoogwaardige oversteekvoorzieningen
Er is een duidelijke schoolzone, met verkeersmaatregelen op maat
Duidelijke markering schoolzone (bijvoorbeeld gekleurde palen, tekst op de weg, opvallende inrichting weg)
Opvallende wegmarkering
Wegen rondom scholen bij voorkeur ingericht als ETW30, eventueel als GOW30
Oversteekvoorzieningen voor voetgangers aanwezig op alle looproutes
Parkeren van auto's in de schoolomgeving wordt ontmoedigd
Parkeren vindt bij voorkeur plaats op afstand (>50 meter)
Kiss & Ride in de omgeving van de school
Er is een goede verkeerscirculatie met scheiding van gemotoriseerd en kwetsbaar verkeer
Fietsers en voetgangers zijn zoveel mogelijk gescheiden van gemotoriseerd verkeer
Verkeersveilige schoolomgeving hoge prioriteit
Communicatie met buurtbewoners en ouders op orde
Aandacht voor verkeersbeleid bij ouders en buurtbewoners
Aandacht voor (ongewenst) verkeersgedrag bij ouders en buurtbewoners

Geen of zo weinig mogelijk auto's bij de schoolzone

Tijdens halen en brengen is de schoolzone autovrij

Een autovrije schoolzone tijdens haal- en brengtijden voorkomt gevaarlijke verkeerssituaties op piekmomenten. Het vermindert chaos en risico's en geeft kinderen de ruimte om veilig te lopen en te fietsen van en naar school.

Goede voorzieningen voor voetgangers en fietsers

Voldoende ruimte voor fietsenstallingen op een logische locatie

Ruime en logisch geplaatste fietsenstallingen voorkomen rommelige situaties rond de school. Ze maken het aantrekkelijker om met de fiets te komen en zorgen voor overzicht en doorstroming bij het begin en einde van de schooldag.

Voldoende en ruim bemeten wachtplekken voor ouders

Goede wachtplekken zorgen ervoor dat ouders veilig en comfortabel kunnen wachten zonder de loop- en fietsroutes te blokkeren. Dit voorkomt opstoppingen en draagt bij aan een rustige en veilige schoolomgeving.

Brede trottoirs

Brede trottoirs bieden voldoende ruimte voor grote groepen kinderen en ouders, vooral tijdens begin- en eindtijden van de schooldag.

Hoogwaardige oversteekvoorzieningen

Duidelijke en goed ontworpen oversteekplaatsen maken het verkeer voorspelbaar en veilig voor kinderen. Ze helpen automobilisten om tijdig te stoppen en geven kinderen een veilige plek om de weg over te steken.



Figuur 0-2 logische locatie fietsenstalling Kindcentrum West – Delfzijl



Figuur 0-3 Brede trottoirs en wachtplekken voor ouders PCBO Het Anker - Drachten



Figuur 0-4 Hoogwaardige oversteek voorzieningen Kindcentrum Zuiderkroon - Hoogezand

Duidelijke schoolzone met verkeersmaatregelen op maat

Duidelijke markering van de schoolzone

Opvallende markeringen, zoals gekleurde palen, teksten op het wegdek en een herkenbare inrichting, maken de schoolzone direct zichtbaar. Dit verhoogt de attentiewaarde voor weggebruikers en stimuleert aangepast rijgedrag.

Opvallende wegmarkering

Goed zichtbare wegmarkeringen trekken de aandacht van automobilisten en maken duidelijk dat zij een gebied binnenrijden waar kinderen aanwezig zijn. Dit draagt bij aan lagere snelheden en een veiliger verkeerssituatie.

Wegen rondom scholen bij voorkeur ingericht als ETW30 of GOW30

Een inrichting als erftoegangsweg 30 km/u (ETW30) of gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30) zorgt voor lagere snelheden en een verkeersbeeld dat past bij een schoolomgeving. Dit verkleint de kans op ongevallen en de ernst ervan.

Oversteekvoorzieningen voor voetgangers op alle looproutes

Oversteekplaatsen op alle belangrijke looproutes geven kinderen veilige en herkenbare plekken om de weg over te steken. Dit voorkomt dat zij oversteken op onveilige of onverwachte locaties en draagt bij aan herkenbaarheid voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 0-5 Schoolzone met duidelijke wegmarkering en gekleurde palen, OBS Brinkschool - Haren



Figuur 0-6 Opvallende wegmarkering, CBS De Winde - Hardegarijp

Parkeren van auto's in de schoolomgeving wordt ontmoedigd

Parkeren bij voorkeur op afstand (>50 meter)
Parkeren op afstand voorkomt drukte direct rondom de school. Het stimuleert een korte, veilige looproute naar de school en vermindert conflicten tussen auto's en kinderen.

Kiss & Ride in de omgeving van de school
Een Kiss & Ride-zone biedt ouders de mogelijkheid om kinderen kort en veilig af te zetten zonder te parkeren. Dit zorgt voor een vlotte doorstroming en beperkt verkeersopstoppingen bij de school.

Goede verkeerscirculatie met scheiding van gemotoriseerd en kwetsbaar verkeer

Fietsers en voetgangers zoveel mogelijk gescheiden van gemotoriseerd verkeer
Door fietsers en voetgangers fysiek of visueel te scheiden van gemotoriseerd verkeer wordt het risico op ongevallen sterk verminderd. Dit vergroot het gevoel van veiligheid en stimuleert kinderen om zelfstandig te lopen en te fietsen.

Verkeersveilige schoolomgeving heeft hoge prioriteit
Het geven van hoge prioriteit aan verkeersveiligheid onderstreept het belang van een veilige leeromgeving. Kinderen behoren zich zonder gevaar van en naar school te kunnen verplaatsen, wat vraagt om blijvende aandacht en investeringen.

Communicatie met buurtbewoners en ouders op orde

Aandacht voor verkeersbeleid bij ouders en buurtbewoners
Door het verkeersbeleid actief onder de aandacht te brengen, weten ouders en buurtbewoners wat er van hen wordt verwacht. Dit bevordert naleving van afspraken en ondersteunt veilig gedrag rondom de school.

Aandacht voor (ongewenst) verkeersgedrag bij ouders en buurtbewoners
Het benoemen van ongewenst verkeersgedrag, zoals foutparkeren of te hard rijden, helpt om bewustwording te vergroten. Door hierover in gesprek te blijven kan risicovol gedrag worden verminderd en neemt de veiligheid toe.


Figuur 0-7 Gescheiden Kiss & Ride voorziening Kindcentrum Noord – Delfzijl


Figuur 0-8 Scheiding van fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer Kleine Veen – Eelde


Figuur 0-9 Scheiding van fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer De Citer – Appingedam

Bijgevoegd een ruwe inventarisatie van de schoollocaties binnen onze gemeente op de aspecten die binnen de toolkit aan bod komen (groen = aspect aanwezig, rood = mogelijk verbeteraspect).

Adres	Borden	Tekst op weg	30 km/u	Kiss & Ride	Autoluw	Parkeren niet gestimuleerd	Goede voorziening voetgangers en fietsers	Gescheiden verkeer	Opmerkingen
Scholen kern Heerenveen									
Buitenbaan 3, 8441 HB Heerenveen									Wel VictorVeilig
Doctor G. van Schouwenlaan 2, 8441 CA Heerenveen									Taxibord voor parkeren
Beugel 201, 8447 AT Heerenveen									Versmalling bij in- en uitgang
Barten 11, 8447 BS Heerenveen									
Van Dekemalaan 2, 8442 BC Heerenveen									
Zegge 2, 8446 CL Heerenveen									
Jol 38, 8446 EZ Heerenveen									
Fluessan 8, 8446 MD Heerenveen									
Tureluurstraat 20, 8446 HM Heerenveen									
Volgelwijk 21, 8446 KC Heerenveen									
Veluwelaan 47, 8443 AJ Heerenveen									
Prins Bernhardweg 33, 8453 XC Oranjewoud									
Schoterplein 28, 8448 RP Heerenveen									
Schoterplein 29, 8448 RP Heerenveen									
Domela Nieuwenhuisweg 7, 8448 GK Heerenveen									
Domela Nieuwenhuisweg 3, 8448 GK Heerenveen									
Scholen Dorpen									
De Stringen 3, 8491 HA Akkrum									
Jancko Douwamastrjitte 45, 8495 JA Aldeboarn									
Tsjerkebuorren 10, 8495 KH Aldeboarn									
T Hiem 5, 8458 CA Tjalleberd									
Dominee Veenweg 10a, 8456 HR De Knipe									
Schoterlandseweg 95, 8454 KD Mildam									Aangepaste bestrating, twee ingangen (Schoterlandseweg en sportvoorzieningen)
Schoterlandseweg 103, 8414 LR Nieuwehorne									
Schoterlandseweg 19, 8413 NM Oudehorne									Menselijk oversteek?
Aise Bruggenswei 2, 8412 SW Hoornsterzwaag									Veel auto's
Wolfsklauw 26, 8411 RC Jubbega									

www.heerenveen.nl