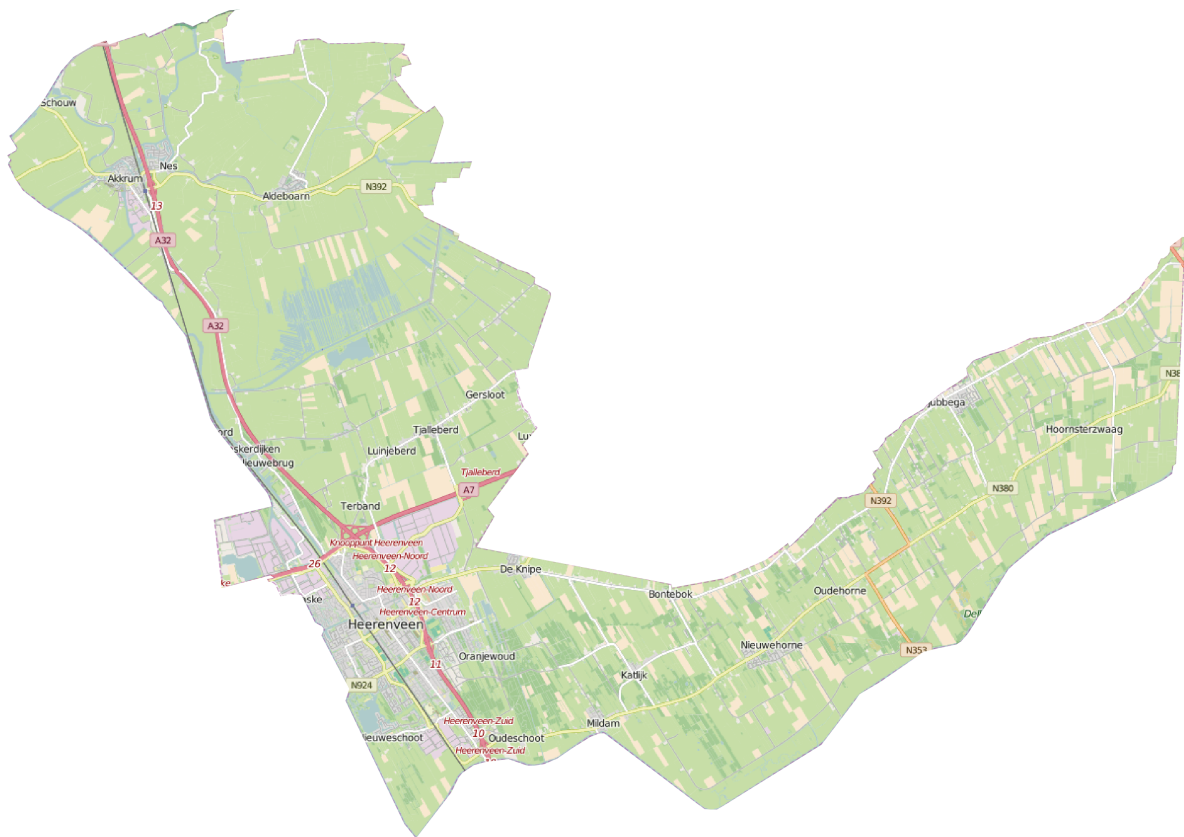


Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan



GVVP 2017

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Gemeentelijke herindeling	3
1.2	Aanleiding	3
1.3	Doel en reikwijdte gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP)	3
1.4	Leeswijzer	3
2	Onderdelen GVVP	4
2.1	Startnotitie	4
2.2	Ambitiedocument	4
2.3	Beleidsgedeelte	4
2.4	Uitvoeringsprogramma	4
3	Huidig verkeers- en vervoerbeleid	5
3.1	Landelijk	5
3.2	Provinciaal	5
3.3	Gemeentelijk	6
4	Waar staan we nu.	7
4.1	Infrastructurele maatregelen en projecten	7
4.2	Verkeerseducatie en handhaving	7
4.3	Effecten op verkeersveiligheid	7
5	Uitdagingen als opmaat naar ambities en doelen	10
5.1	Maatschappelijke ontwikkelingen	10
5.2	Aandachtspunten voor Heerenveen	10
6	Ambities en doelstellingen verkeers- en vervoerbeleid	12
6.1	Doelstellingen verkeers- en vervoerbeleid	12
6.2	Manier van werken	13
6.3	Investeringsruimte	14
7	Beleidsthema's	15
7.1	Inrichting wegen (categorisering)	15
7.2	Gedragsbeïnvloeding	18
7.3	Gemotoriseerd verkeer	19
7.4	Fietsverkeer	20
7.5	Voetgangers en toegankelijkheid	22
7.6	Openbaar vervoer	23
7.7	Vracht- en landbouwverkeer	24

1 Inleiding

1.1 Gemeentelijke herindeling

De gemeente Heerenveen is op 1 januari 2014 uitgebreid met de dorpen Nieuwebrug en Haskerdijken van de voormalige gemeente Skarsterlân en het zuidelijke deel van de per 1 januari 2014 opgeheven gemeente Boarnsterhim (Akkrum, Aldeboarn en Nes). De gemeente Heerenveen telt nu iets meer dan 50.000 inwoners, zestien officiële kernen, waarvan de plaats Heerenveen veruit de grootste is.

1.2 Aanleiding

Het is tijd voor een actuele gemeentelijke visie op het gebied van verkeer en vervoer. Aan de ene kant omdat het wettelijk verplicht is een eenduidig en samenhangend verkeer- en vervoerbeleid te voeren en de acties uit het GVVP van 2005 grotendeels zijn uitgevoerd. Aan de andere kant omdat er veel veranderd in de wereld om ons heen. De vele ontwikkelingen op zowel landelijk als lokaal niveau zijn een goede aanleiding om de visie op verkeer en vervoer te actualiseren.

1.3 Doel en reikwijdte gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP)

De komende jaren dient dit GVVP als leidraad voor te nemen beslissingen op verkeersgebied. De ambities en beleidsdoelstellingen kennen een looptijd van ongeveer 10 jaar. De te nemen maatregelen die hieruit voortvloeien, het uitvoeringsprogramma, wordt elke 3 jaar geactualiseerd.

1.4 Leeswijzer

Dit gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) geeft een beschrijving van de evaluatie van het huidige verkeers- en vervoerbeleid. Waar staan we en waar bevinden zich nog knelpunten. Hoe kan vanuit het verkeersbeleid (de ambities) de komende jaren worden ingespeeld op de wensen van belanghebbenden. En hoe geven we uitvoering aan het beleid. Welke maatregelen zijn waar nodig en wat zijn de kosten.

Samenvatting 'Inleiding'

- Gemeentelijke herindeling
- GVVP verplicht, verouderd, kaders en focus veranderen
- GVVP leidraad voor beslissingen op verkeersgebied
- Ambities 10 jaar, uitvoeringsprogramma 3 jaar

2 Onderdelen GVVP

Het nieuwe GVVP is een plan dat in overleg met belanghebbenden is opgesteld. Participatie en afstemming met verschillende belangengroepen vormde hierbij de rode draad.

2.1 Startnotitie

In de startnotitie GVVP, vastgesteld door de gemeenteraad op 19 september 2016, is het proces beschreven dat tot dit nieuwe GVVP heeft geleid. Inhoudelijke kaders, planning, communicatie en besluitvorming maken daar deel van uit.

2.2 Ambitiedocument

Het ambitiedocument, welke door het college is vastgesteld op 28 maart 2017, bevat een terugblik op het gevoerde verkeers- en vervoerbeleid. Op basis van ontwikkelingen en landelijke en provinciale kaders is aangegeven welke richting het verkeers- en vervoerbeleid moet krijgen. De ambities en doelstellingen zijn mede door sessies met de raad, klankbordgroep (die bestond uit vertegenwoordigers van diverse wijk- en dorpsbelangen) en andere beleidsvelden tot stand gekomen.

2.3 Beleidsgedeelte

In het GVVP dat voor u ligt zijn de ambities en doelstellingen uitgewerkt in thematische programma's, vertaald naar praktisch toe te passen richtingen voor de uitwerking op straat. De uitwerking is onder andere in overleg met de klankbordgroep en diverse organisaties zoals de fietsersbond tot stand gekomen.

2.4 Uitvoeringsprogramma

In het uitvoeringsprogramma is aangegeven welke acties en maatregelen de komende jaren uitgevoerd worden om de ambities en doelstellingen voor de komende 10 jaar waar te maken.

Samenvatting 'Onderdelen GVVP'

- Een plan van alle belanghebbenden
- Startnotitie: verkenningsfase, planning en proces
- Ambitiedocument: terugblik en ontwikkelingen, bestuurlijke kaders, ambities en doelen
- Beleidsgedeelte GVVP: beleidsthema's, richtlijnen, netwerken en maatregelen
- Uitvoeringsprogramma: maatregelen, prioritering en kosten

3 Huidig verkeers- en vervoerbeleid

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van het huidige verkeers- en vervoerbeleid.

3.1 Landelijk

De "Planwet verkeer en vervoer" regelt dat elke bestuurslaag, van Rijk tot gemeente, een verkeers- en vervoerplan moet vaststellen. Het doel is een samenhangend verkeer- en vervoersysteem voor heel Nederland.

De "Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte" verwoordt het nationale verkeers- en vervoerbeleid met een Europese en mondiale blik. Het doel is de concurrentiekracht te vergroten, de bereikbaarheid te verbeteren en een leefbare en veilige omgeving te waarborgen.

Sinds de jaren '90 is "Duurzaam Veilig Verkeer" een initiatief van de verschillende Nederlandse overheden om preventief de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten.

"Shared Space" is een ontwerpfilosofie dat uitgaat van het nemen van meer eigen verantwoordelijkheid en het hebben van onderling contact. Belangrijk onderdeel is dat de inrichting van de openbare ruimte uitnodigt tot sociaal gedrag.

Met het "Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020" is het landelijke verkeersveiligheidsbeleid uiteengezet. Het doel is een verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffers (maximaal 500 doden en 10.600 gewonden in 2020). De focus ligt op het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers en harder aanpakken van veroorzakers van onveilig verkeersgedrag. Om het aantal fietsongevallen drastisch terug te dringen krijgt fietsveiligheid een prominente plek in het nieuwe Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 dat in 2018 gereed zal zijn.

Om de landelijke doelstellingen te halen is de "Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2012" in het leven geroepen. De maatregelen zijn gericht op jonge beginnende bestuurders, ouderen en fietsers.

De handhaving van de politie Noord-Nederland richt zich op de speerpunten Veelplegers, Afleiding, Alcohol, Roodlicht en Snelheid (VAARS).

3.2 Provinciaal

In de "Omgevingsvisie" (verwacht medio 2018), zijn de opgaven voor kwaliteit, de inrichting, het beheer en gebruik van de fysieke leefomgeving opgenomen voor de lange termijn.

In het "Provinciaal verkeers- en vervoerplan 2006 Herzien" is het provinciale verkeers- en vervoerbeleid verwoord. Het doel is het realiseren van een duurzaam verkeers- en vervoersysteem dat voldoet aan de verplaatsingsbehoefte, bijdraagt aan de versterking van de economie, veilig is en schade aan de leefomgeving beperkt. Een toekomstgericht beleid met name gericht op fiets en openbaar vervoer.

De "Investeringsagenda Drachten Heerenveen" heeft als doel het verbeteren van de bereikbaarheid en sociaaleconomische structuur van Fryslân door het realiseren van projecten in Drachten en Heerenveen.

Met het "Kwaliteitsnetwerk voor landbouwverkeer" is een netwerk van paden en wegen opgesteld waar zwaar (landbouw)verkeer op een relatief veilige manier kan worden afgewikkeld.

De doelstellingen van de beleidsnota "Fryslân Fytslân" richt zich op de acceptatie van de fiets als volwaardig alternatief voor de auto tot 15 km.

Met de "Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025" zijn de onderwerpen en activiteiten benoemd die moeten leiden tot een verdere reductie van het aantal slachtoffers. Met het "Manifest Verkeersveiligheid Fryslân 2011-2015" is een fundament gelegd onder de gezamenlijke uitvoering van de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 met het streven om in 2025 geen vermijdbare ongevallen meer te laten plaatsvinden.

Om een antwoord te geven op het stijgende aantal verkeersgewonden, met name onder (oudere) fietsers, wordt met "Fyts Feilich Yn Fryslân" ingezet om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren.

3.3 Gemeentelijk

Met het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan 2005 wil de gemeente een integraal verkeers- en vervoerbeleid voeren gericht op het in stand houden en verbeteren van de (economische) bereikbaarheid, het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van het (leef)milieu.

Samenvatting 'Huidig verkeers- en vervoerbeleid'

- Landelijk samenhangend verkeers- en vervoersysteem, verkeersveiligheid gericht op beschermen kwetsbare verkeersdeelnemers en aanpakken veroorzakers van onveilig verkeersgedrag
- Provinciaal duurzaam verkeers- en vervoersysteem, gericht op fiets en openbaar vervoer
- Gemeentelijk integraal verkeers- en vervoerbeleid, verbeteren bereikbaarheid, vergroten verkeersveiligheid, verbeteren leefomgeving

4 Waar staan we nu.

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de stand van zaken van de uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid in de periode 2005-2017 voor het gemeentelijke wegennet.

4.1 Infrastructurele maatregelen en projecten

Op het gebied van infrastructuur is veel werk met werk gedaan. In Heerenveen, de dorpen en het buitengebied zijn maatregelen uitgevoerd om verblijfsgebieden (30 en 60 km/uur zones) te realiseren. De wijken De Greiden, Heerenveen midden en Akkers moeten nog verder als 30 km/uur worden ingericht. Voor de Fok en Schans staan maatregelen gepland om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. In het centrumgebied is de parkeergarage aan het Geerts Willigenplein gerealiseerd en in het Stadiongebied, bij de toe- en afritten van de A32, is afwikkelingscapaciteit vergroot door de verkeersregelinstallaties te optimaliseren.

In het kader van de investeringsagenda Drachten Heerenveen is de ontwikkeling van het openbaar terrein Thialf, het Molenplein en de verbetering van de bereikbaarheid bedrijventerrein IBF uitgevoerd en de uitvoering van een verkeersveilige overweg Rotstergaastweg staat gepland. Maatregelen ter bevordering van de doorstroming op de A32 en de verbetering van het busstation Heerenveen bevinden zich in de planvorming.

4.2 Verkeerseducatie en handhaving

Met een jaarlijks actieplan verkeersveiligheid, afgestemd op het werkplan van het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân, vond jaarlijks voorlichting plaats (o.a. middelbare scholen, landbouwverkeer), werd het verkeersexamen op basisscholen afgenomen en vonden fiets- en opfriscursussen plaats voor ouderen. Een onderzoek naar schoolomgevingen heeft geleid tot een vastgesteld maatregelenpakket.

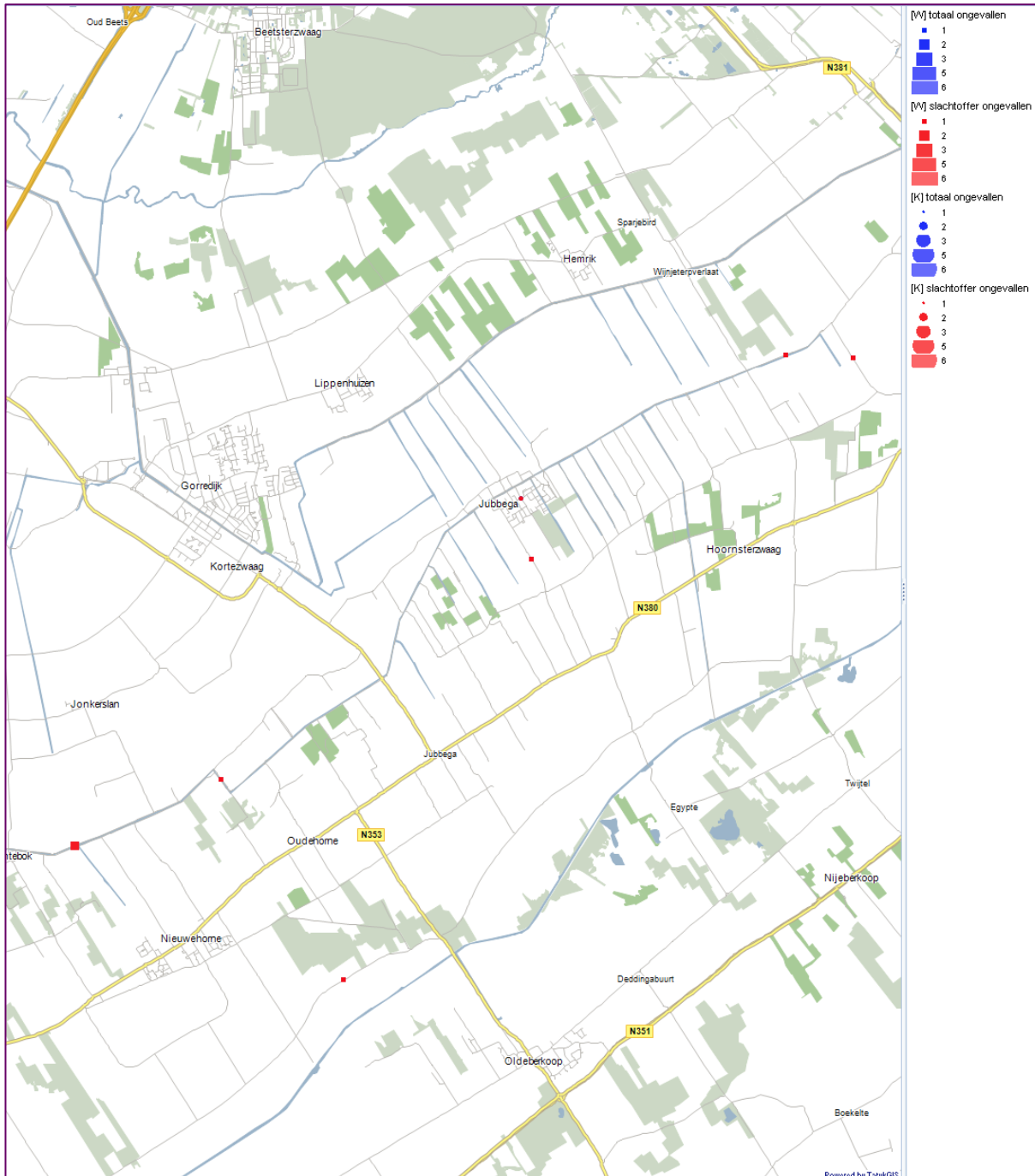
Verkeershandhaving lifte mee op het landelijke vijf speerpunten beleid (snelheid, roodlicht, alcohol, gordel en helm) en de inzet van handhaving was opgenomen in teamplannen van de politie.

4.3 Effecten op verkeersveiligheid

Op basis van geregistreerde ongevallen kan inzicht worden gegeven in de effecten voor de verkeersveiligheid. De registratiegraad van ongevallen is de laatste jaren onder de maat, zodat geen gedegen analyse kan plaatsvinden. Heerenveen sluit aan bij het landelijke ongevallenbeeld; Het totaal aantal slachtoffers neemt af, maar het aantal ernstige slachtoffers (ziekenhuisgewonden) neemt toe. Na de personenauto vallen de meeste slachtoffers onder fietsers. Op afbeelding 1 zijn de geregistreerde slachtofferongevallen op gemeentelijke wegen in de periode 2011 t/m 2015 (5 jaren) weergegeven. In deze periode zijn er 397 ongevallen op het gemeentelijke wegen geregistreerd. 88 van deze ongevallen waren slachtofferongevallen, waarvan 26 ernstig (4 dodelijke en 22 ziekenhuisongevallen). De geregistreerde ongevallen laten op kaart een gespreid beeld zien. Er vonden geen concentraties van ongevallen meer plaats.



Afbeelding 1 (deel 1 van 2); geregistreerde slachtofferongevallen op gemeentelijke wegen 2011 t/m 2015 (5 jaren)



afbeelding 1 (deel 2 van 2); geregistreerde slachtofferongevallen op gemeentelijke wegen 2011 t/m 2015 (5 jaren)

Samenvatting 'Waar staan we nu'

- Infrastructurele projecten: werk met werk uitgevoerd, verblijfsgebieden ingericht, parkeergarage centrum gebouwd, VRI's toe en afritten A32 geoptimaliseerd, investeringsagenda Drachten-Heerenveen uitgevoerd of in planfase
- Verkeerseducatie en handhaving: jaarlijks actieplan, schoolomgevingen, handhaving in teamplannen politie
- Effecten op verkeersveiligheid: totaal aantal slachtoffers neemt af, maar aantal ernstige slachtoffers neemt toe, fietsslachtoffers na auto grootste groep

5 Uitdagingen als opmaat naar ambities en doelen

De afgelopen jaren is de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het wegennet geoptimaliseerd. Uit de overleggen met de klankbordgroep, raad en eigen analyse, komen nog wel problemen en aandachtspunten naar voren. Daarnaast zorgen maatschappelijke ontwikkelingen voor kansen en bedreigingen.

5.1 Maatschappelijke ontwikkelingen

Het groeiende aandeel 65+ers (bron: Prognose Fryslân 2013) heeft gevolgen voor het verplaatsingsgedrag en de wensen die aan de openbare ruimte worden gesteld. De toename van het aantal huishoudens zal leiden tot een toenemende en veranderende vraag naar woonruimte en andere vormen van mobiliteit. Steeds meer wordt onderkend dat lopen en fietsen bijdraagt aan de gezondheid en dat investeren in lopen en fietsen duurzaam is. Telewerken zal een belangrijke invloedfactor worden op de mobiliteitsbehoefte. In hoeverre de komende jaren internetwinkelen leidt tot een veranderende mobiliteitsvraag en parkeervraag rondom het centrum van Heerenveen is nog onzeker. Goede parkeervoorzieningen ten behoeve van de bereikbaarheid blijven belangrijk om de centrumfuncties te ondersteunen. De komende jaren zal de ontwikkeling van elektrisch rijden doorzetten en daarmee ook de toenemende vraag naar oplaadmogelijkheden. Door de toename van elektrische fietsen zal het aandeel fietsgebruik toenemen. De hoge snelheden van deze fietsen door met name ouderen veroorzaken nieuwe vraagstukken over de verkeers(on)veiligheid.

5.2 Aandachtspunten voor Heerenveen

5.2.1 Verkeersveiligheid

De verkeersonveiligheid voor met name fietsers is een belangrijk aandachtspunt. Oversteeklocaties, verlichting op fietsroutes en de fiets als kwetsbare verkeersdeelnemer worden als knelpunt ervaren. De A32 is een verkeersveiligheidsknelpunt door terugslag vanaf het onderliggend wegennet. De snelheid in woonwijken ligt (gevoelsmatig) hoog.

5.2.2 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid voor de fiets is een belangrijk aandachtspunt. Een samenhangend (hoofd)fietsnetwerk, stallingen in het centrum en breedte van fietspaden worden als knelpunt ervaren. Doorstromingsproblemen voor de auto worden ervaren bij de toe- en afritten van de A32, Skoatterwâld en de stationsomgeving. De bereikbaarheid van de voorzieningen in het centrum is belangrijk. Het ziekenhuis en Skoatterwald zijn per openbaar vervoer slecht te bereiken.

5.2.3 Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit

Verkeer op de A32 en de Schoterlandseweg geven geluidhinder. Bevoorradend verkeer zorgt voor aantasting van de leefbaarheid (geluid). Asociaal verkeersgedrag door met name de weginrichting.

5.2.4 Gezondheid

Onderkend wordt dat stimuleren van lopen en fietsen binnen het verkeer- en vervoerbeleid van belang is voor de gezondheid en dat op dit gebied winst te behalen is. Met name langs de K.R. Poststraat en de Atalantastraat spelen vragen over de gezondheid van de leefomgeving (fijnstof en geluidsbelasting).

5.2.5 Duurzaamheid

De thema's uit het GVVP dienen vanuit het licht van duurzaamheid bekeken te worden. Welke realistische eerste stappen kunnen we nu zetten; onder ander samenwerken met lokale partners, minder verhardingen, beweegvriendelijke inrichtingen, hergebruik van bestaande materialen.

Samenvatting 'Uitdagingen als opmaat naar ambities en doelen'

Maatschappelijke ontwikkelingen;

- Andere vormen van mobiliteit
- Doorzetten ontwikkeling elektrisch rijden
- Nieuwe vraagstukken verkeers(on)veiligheid

Aandachtspunten voor Heerenveen;

- Verkeersveiligheid: fietsers, A32 zone, woonwijken
- Bereikbaarheid: fiets, Skoatterwâld, stationsomgeving, ziekenhuis, A32 zone
- Bereikbaarheid centrum Heerenveen
- Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit: Schoterlandseweg, bevoorradend verkeer, asociaal verkeersgedrag
- Gezondheid: stimuleren van lopen en fietsen
- Duurzaamheid: realistische eerste stappen

6 Ambities en doelstellingen verkeers- en vervoerbeleid

In grote lijnen is de koers zoals ingezet in het GVVP 2005 nog steeds actueel. De destijds vastgelegde doelen op het gebied van verkeersveiligheid verwoorden nog steeds de ambities die de gemeente de komende jaren wil verwezenlijken. De maatschappij en daarmee ook het verkeers- en vervoersysteem verandert en is continu in beweging. Daarom worden met name aanvullingen gedaan en de accenten op onderdelen anders gelegd dan de voorgaande jaren.

De ambities en doelstellingen zijn opgesplitst in de volgende onderdelen:

1. Doelstellingen verkeers- en vervoerbeleid
 - a. Verkeersveiligheid
 - b. Bereikbaarheid
 - c. Duurzaamheid en gezondheid
 - d. Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid
2. Manier van werken
 - a. Omgevingsvisie
 - b. Integrale aanpak
 - c. Samen met de burger, een gedeelde ruimte
3. Investeringsruimte

Hoofddoelstelling verkeers- en vervoerbeleid gemeente Heerenveen:

Het bevorderen van een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer dat noodzakelijk is voor de ontwikkeling van welvaart en welzijn in de gemeente Heerenveen, waarbij de hinder zoveel mogelijk wordt beperkt, duurzame en gezonde verplaatsingen worden gestimuleerd en de ruimtelijke kwaliteit worden gerespecteerd.

6.1 Doelstellingen verkeers- en vervoerbeleid

De hoofddoelstelling is uitgewerkt in doelstellingen voor de volgende thema's:

6.1.1 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid heeft voor de gemeente een tweetal doelen, namelijk het beperken van het aantal verkeersslachtoffers (objectief) en het beperken van het gevoel van onveiligheid bij de weggebruikers (subjectief). De focus ligt hierbij op;

- Verdere implementatie van het Duurzaam Veilig Verkeer principe. (Zie § 7.1)
- Verhoging kwaliteit fietsvoorzieningen.
- Beperken eenzijdige fietsongevallen.
- Oplossen knelpunten met landbouwverkeer
- Permanente verkeerseducatie alle leeftijden.
- Actief voorlichten weggebruiker over regelgeving en gedrag.
- Aanpak verkeersonveilig gedrag.
- Continue aandacht verkeersklachten.

6.1.2 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid heeft voor de gemeente als doel het behouden en verbeteren van een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid voor alle vervoerwijzen en verplaatsingswijzen. De focus ligt hierbij op;

- Actualiseren van de wegencategorisering met herkenbare en uniforme wegen.
- Verbeteren verkeersafwikkeling A32 zone.
- Behoud van een goede afstemming tussen vraag- en aanbod van parkeerplaatsen.
- Behoud van een goede toegankelijkheid van belangrijke voorzieningen en winkelcentra.
- Optimaliseren van de bereikbaarheid per fiets.
- Verbeteren toegankelijkheid voor met name oudere voetgangers en mensen met een beperking.
- Versterken van de ketenmobiliteit (bijvoorbeeld overstap fiets-openbaar vervoer).

6.1.3 Duurzaamheid en gezondheid

Duurzaamheid en gezondheid heeft voor de gemeente als doel het bevorderen van duurzame, schone en gezonde vervoerwijzen. De focus ligt hierbij op;

- Het faciliteren van de uitrol van laadinfrastructuur.
- (Hoofd)fietsroutes afstemmen op het gebruik van elektrische fietsen.
- Stimuleren van het fietsgebruik.
- Stimuleren duurzame openbaar vervoer alternatieven.

6.1.4 Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid

Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid heeft voor de gemeente als doel het streven naar een mooie, sociale, functionele, leefbare en leesbare openbare ruimte waarin het gewenste gedrag op een natuurlijke manier wordt afgedwongen. De focus ligt hierbij op;

- Ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte, waarbij "verkeer" niet alles bepalend is voor de inrichting.
- Specifieke kenmerken van Heerenveen gaan boven landelijke richtlijnen.

6.2 Manier van werken

De implementatie van ideeën en wensen uit dit GVVP moet voor de gemeente altijd plaatsvinden in goede samenhang met andere beleidsvelden en samen met andere belanghebbenden. Het is voor de gemeente belangrijk dat inwoners bij de inrichting van de leefomgeving worden betrokken. Deze aanpak past bij de gemeentelijke koers "Maak het!", waarbij verbinding wordt gezocht met de samenleving en inwoners worden gestimuleerd zelf met plannen en oplossingen te komen.

Met de gebiedsgerichte aanpak vindt afstemming plaats met omliggende gemeenten. In provinciaal verband is het belangrijk dat beleid wordt afgestemd voor grensoverschrijdende zaken zoals de aanbesteding van het openbaar vervoer.

6.2.1 Omgevingsvisie

De omgevingsvisie is een integrale visie op de openbare ruimte, waarvan verkeer en vervoer een onderdeel is. Inhoudelijk wordt in dit GVVP voorgesorteerd op een meer integrale en minder sectorale benadering van het functioneren van de openbare ruimte door de thema's zoals beschreven onder 6.1 mee te nemen in het verkeer- en vervoerbeleid.

6.2.2 Integrale aanpak

De inrichting van wegen wordt niet alleen vanuit het verkeers- en vervoerbeleid benaderd. Voor de gemeente zijn de ambities vanuit andere invalshoeken minstens zo belangrijk. Er wordt gekeken naar in hoeverre het beleid bijdraagt aan de realisatie van ambities vanuit meerdere beleidsvelden zoals;

- Duurzaamheid,
- Flora en fauna,
- Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo),
- Ruimtelijke kwaliteit,
- Beheer van de openbare ruimte.

6.2.3 Samen met de burger, een gedeelte ruimte

De gemeente faciliteert, ondersteunt en stimuleert haar inwoners. Er wordt meer ruimte voor maatwerk geboden. Bij een meer gezamenlijke aanpak hoort ook een gedeelde verantwoordelijkheid. Het appelleren aan sociaal gedrag in plaats van verkeersgedrag moet de norm zijn binnen de woon- en winkelgebieden.

6.3 Investeringsruimte

Het meeliften in onderhoudsprojecten door werk met werk te maken blijft een belangrijk uitgangspunt. Hiervoor wordt jaarlijks aan het begin van het jaar afstemming gezocht met beheer en onderhoud. Extra middelen zijn noodzakelijk om de ambities waar te kunnen maken. Deze worden voor het volgende kalenderjaar aangevraagd via de Perspectiefnota. Daarnaast wordt nagegaan welke subsidies voor projecten mogelijk zijn en aangevraagd.

Samenvatting 'Doelstellingen verkeers- en vervoerbeleid'

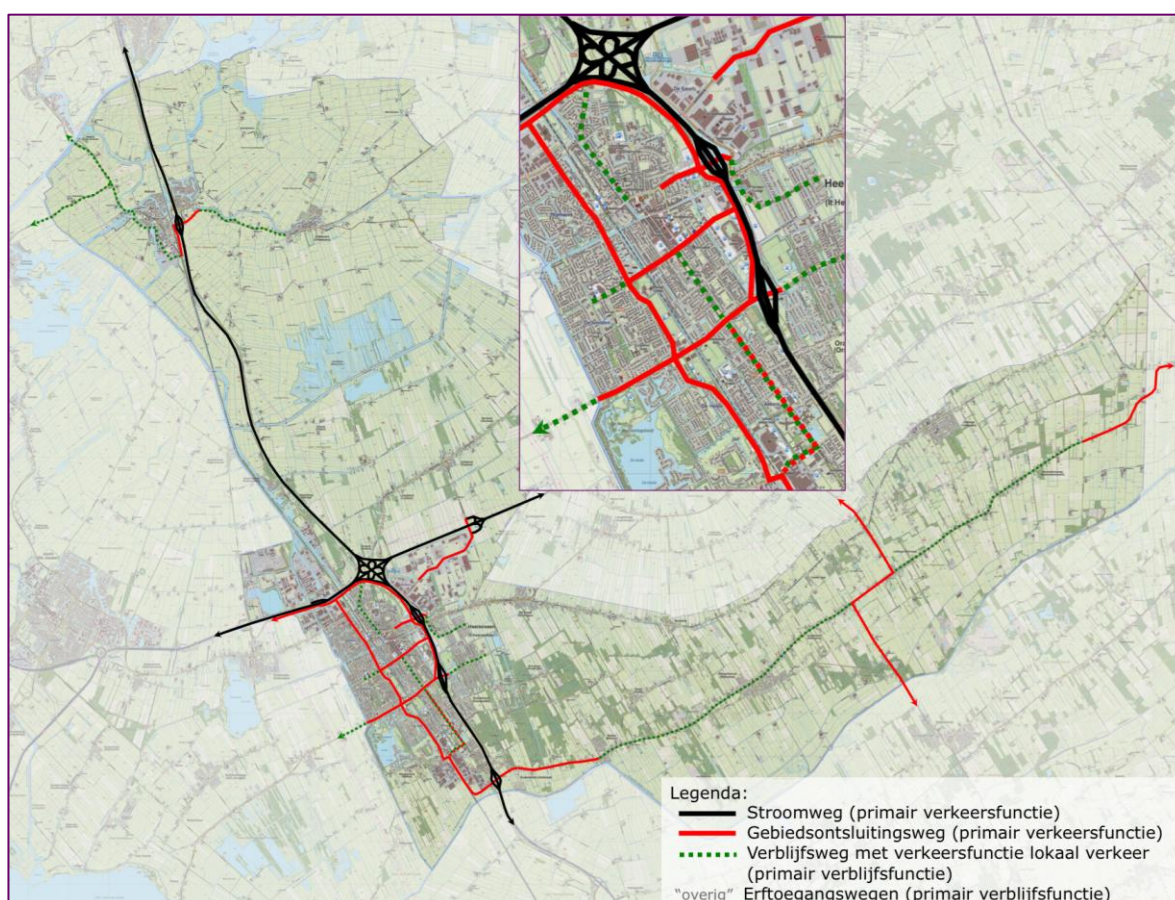
- Verkeersveiligheid: beperken verkeersslachtoffers en gevoel van onveiligheid
- Bereikbaarheid: behouden en verbeteren bereikbaarheid en toegankelijkheid
- Duurzaamheid en gezondheid: bevorderen duurzame en gezonde vervoerwijzen
- Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid: kwalitatieve insteek van de openbare ruimte
- Manier van werken: altijd samen met belanghebbenden, integrale aanpak, passend bij 'Maak het!'
- Investeringsruimte: werk met werk is uitgangspunt, extra middelen via de Perspectiefnota en subsidies

7 Beleidsthema's

De ambities en doelstellingen zijn thematisch benaderd. Per thema is aangegeven hoe de ambities en doelen kunnen worden bereikt en welke maatregelen hiervoor nodig zijn.

7.1 Inrichting wegen (categorisering)

Verkeersveiligheid is en blijft een van de belangrijkste onderwerpen binnen verkeer en vervoer. Het uitgangspunt is dat alle wegen verkeersveilig zijn. Belangrijk is dat de weggebruiker aan de inrichting van de weg kan zien welk weggedrag gewenst is en verwacht kan worden. Als gemeente blijven we daarom aangehaakt bij het Duurzaam Veilig verkeerssysteem, waarbij functie vormgeving en gebruik op elkaar zijn afgestemd. Een duidelijk onderscheid in wegen, primair bedoeld voor het afwickelen van verkeer (verkeersfunctie) en wegen primair bedoeld voor het verblijven (verblijfsfunctie), legt de basis voor de inrichting.



Afbeelding 6.1; Toetsingskader wegcategorisering

Een aantal wegen binnen verblijfsgebieden hebben een belangrijke verkeersfunctie voor het lokale verkeer. Deze wegen, zoals de Domela Nieuwenhuisweg, Oranje Nassaulaan en Fok/Schans hebben in het totale netwerk geen primaire verkeersfunctie. De keuze voor een verblijfsweg betekent niet dat zondermeer de inrichting en snelheid wordt aangepast. Indien er geen aanleiding is om de inrichting aan te passen, dan kan deze in beginsel gehandhaafd blijven. Bij ongevallen of klachten/ wensen uit de omgeving dient de wegcategorisering als toetsingskader en vertrekpunt voor het eventueel treffen van maatregelen. Onderzocht wordt welke maatregelen mogelijk zijn en wat de effecten zijn.

7.1.1 Toelichting wegcategorisering

Stroomwegen hebben een verkeersfunctie en zijn bedoeld om het verkeer zo snel mogelijk door te laten stromen, zowel op wegvakken als kruispunten. Deze wegen komen alleen buiten de bebouwde kom voor. Opvallende kenmerken hierbij zijn brede rijstroken, een fysieke rijrichtingscheiding en ongelijkvloerse kruispunten. Door deze veilige inrichting kunnen de snelheden hoog zijn, namelijk 100 t/m 130 km/uur. Voorbeelden van deze wegen zijn de A7 en A32.



Gebiedsontsluitingswegen hebben net als stroomwegen ook primair een verkeersfunctie, maar zijn de verbindende schakel tussen de stroomwegen en de verblijfsgebieden. Op wegvakken moet het verkeer zoveel mogelijk doorstromen en op kruispunten staat het uitwisselen centraal. Opvallende kenmerken zijn het scheiden van gemotoriseerd en langzaam verkeer, het regelen van de voorrang, parkeren en halteren buiten de rijbaan en geen directe erfontsluitingen. Bijbehorende snelheden zijn 50 en 70 km/uur binnen en 80 km/uur buiten de bebouwde kom. Voorbeelden van deze wegen zijn de K.R. Poststraat, Atalantastraat, Rottumerweg, Haskeruitgang, Dominee Kingweg, De Zanden, Weinmakker en Stadionweg.



Erftoegangswegen hebben primair een verblijfsfunctie waar het uitwisselen van verkeer centraal staat, zowel op wegvakken als kruispunten. De aaneenschakeling van erftoegangswegen vormt samen een verblijfsgebied. Opvallende kenmerken zijn het mengen van verkeersoorten, smalle rijbanen en gelijkwaardige kruispunten. De aanliggende woningen en voorzieningen zijn uiteraard goed bereikbaar, maar het doorstromen van verkeer staat op deze wegen niet centraal. De snelheid van het verkeer dient daarom laag te zijn, namelijk 30 km/uur binnen en 60 km/uur buiten de bebouwde kom. Door de specifieke lokale omstandigheden blijft de inrichting van met name verblijfswegen altijd maatwerk, waarbij de landelijke richtlijnen de basis vormen. Het handboek openbare ruimte hanteren we bij de inrichting als uitgangspunt.



7.1.2 Inrichtingsmaatregelen wegencategorisering

De wijken De Greiden, Heerenveen Midden en Akkers gaan we verder als 30 km/uur inrichten, zodat de inrichting van de wegen aansluit bij de functie en het gewenste gedrag van de weggebruiker tot gevolg heeft.

Aan het begin van elk jaar wordt met beheer en onderhoud afgestemd welke extra maatregelen we willen nemen (werk met werk maken) bij de geplande onderhoudswerkzaamheden, om in het kader van Duurzaam Veilig de functie, vormgeving en het gebruik van de weg op elkaar af te stemmen. Met name bij wegen in woongebieden die qua vormgeving tussen een verkeersfunctie en een verblijfsfunctie in zitten. Voorbeelden hiervan zijn de Oude Veenscheiding en Europalaan, deze krijgen extra aandacht.

Met de uitvoering van 'quickwins' (kleinschalige maatregelen die snel kunnen worden uitgevoerd) pakken we klein leed aan met een groot effect op verkeersveiligheid, bereikbaarheid en of leefbaarheid. We gaan de verblijfsfunctie van de K.R. Poststraat tussen Nieuwstraat en Trambaan opwaarderen, met name voor het gedeelte vanaf de Crackstraat richting de Trambaan, zodat deze weg geen barrière meer vormt voor langzaam verkeer.

We gaan onderzoek doen welke functie de Burgemeester Falkenaweg moet krijgen (verkeersfunctie of verblijfsfunctie), zodat we de knelpunten die nu worden ervaren gericht kunnen aanpakken.

De inrichting van de weg moet voor zich spreken. Daarom gaan we door met het verder saneren van overbodige verkeersborden. Alleen noodzakelijke verkeersborden worden geplaatst.

We gaan de inrichting van de wegen rondom het Businesspark Friesland en de bebouwde komgrens op elkaar afstemmen, zodat de inrichting overeenkomt met de functie van de weg.

Het periodiek monitoren van intensiteiten en snelheden moet ons inzicht geven in waar de inrichting van wegen moet worden aangepakt.

Verder blijven verkeersklachten en ongevalcijfers een belangrijke graadmeter voor de aanpak van de weginrichting.

Samenvatting 'Inrichting wegen (categorisering)'

- Tweedeling wegen: primair verkeersfunctie en primair verblijfsfunctie
- Inrichting wegen Duurzaam Veilig
- Verdere inrichting verblijfsgebieden
- Werk met werk maken: extra maatregelen bij onderhoud
- Verkeerssituaties monitoren: metingen, ongevallen, klachten

7.2 Gedragsbeïnvloeding

Het uitgangspunt bij de inrichting van de wegen in Heerenveen is herkenbaarheid, hiermee sluiten we aan bij de principes van Duurzaam Veilig; functie, vormgeving en gebruik is op elkaar afgestemd. Van hieruit is de weggebruiker aan zet. Sociaal gedrag is het uitgangspunt bij de (her)inrichting van de openbare ruimte. Elkaar aanspreken op verkeersgedrag is de norm. Subjectieve onveiligheid wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het (onbewuste) gedrag van weggebruikers. Daarom blijven we doorgaan met permanente verkeerseducatie voor alle leeftijden. Belangrijk is om het bewustzijnsgevoel bij beginnende verkeersdeelnemers op te bouwen, omdat daar de basis ligt voor latere activiteiten. Afleiding in het verkeer door met name smartphone gebruik is een belangrijk aspect bij de oorzaken van verkeersonveiligheid. Handhaving van het verkeersgedrag is primair de verantwoordelijkheid van de politie en is daarmee, na de al genoemde infrastructurele en educatieve maatregelen, de laatste schakel binnen de aanpak van verkeersonveilig gedrag.

7.2.1 Gedragsbeïnvloedingsmaatregelen

Ten behoeve van een permanente verkeerseducatie stellen we jaarlijks een activiteitenplan op dat aansluit bij het programma van het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân. De activiteiten worden uitgevoerd door gecertificeerde partners en de activiteiten zijn gericht op alle leeftijdsgroepen. Projecten voor beginnende bestuurders, fietsers en ouderen krijgen prioriteit. Om de bewoners bewust te maken van verkeersgedrag liften we mee met landelijke campagnes.

In het Integraal Verkeersveiligheidsplan (IVP) is opgenomen dat verkeershandhaving onderdeel uitmaakt van de teamplannen van de politie. We gaan met de politie overleg voeren over de inhoud van de teamplannen. Hiermee borgen we de handhavingscapaciteit door politie, om zo verkeersonveilig gedrag aan te pakken. Hierbij richten we ons op thema's en doelgroepen, zoals schoolomgevingen, snelheid, afleiding en landbouwverkeer om de beperkte handhavingscapaciteit zo effectief mogelijk in te zetten.

We stellen een communicatieplan op waarin we aangegeven wat, wanneer, voor wie en op welke wijze we gaan communiceren, zodat er interactie met de verschillende doelgroepen op gang komt en bewustwording van (verkeers)gedrag optreedt. Door gedragsbeïnvloeding actief op de agenda van de wijkplatforms te zetten, wordt ook participatie van wijkbewoners gevraagd.

Om weggebruikers bewust te maken van zijn of haar eigen rijgedrag zetten we de Dynamisch SnelheidsInformatiepaneel (DSI) in op klachtlocaties waar snelheid een rol speelt.

Samenvatting 'Gedragsbeïnvloeding'

- Sociaal gedrag is uitgangspunt bij (her)inrichting
- Jaarlijks activiteitenplan permanente verkeerseducatie alle leeftijden
- Handhaving in teamplannen als laatste schakel aanpak verkeersonveilig gedrag
- Communicatieplan als belangrijk communicatiemiddel (verkeers)gedrag, ook via wijken en dorpen

7.3 Gemotoriseerd verkeer

De economie groeit, de werkgelegenheid neemt toe, waardoor ook het aantal autoverplaatsingen gaat toenemen. Heerenveen is per auto goed bereikbaar, maar om dit te behouden en te verbeteren kunnen we niet stil blijven zitten. Ten behoeve van een goede bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen dient de doorstroming en afwikkeling van het verkeer op de wegen met primair een verkeersfunctie, optimaal te zijn. Voor een goede toegankelijkheid van de belangrijke voorzieningen dient de parkeerbehoefte in balans te zijn. Dit betekent een goede afstemming tussen parkeervraag en aanbod van parkeerplaatsen voor zowel bewoners, bezoekers als werkers. Hiervoor is apart een parkeervisie opgesteld, uitgangspunt hierbij is 'gastvrij parkeren'.

7.3.1 Maatregelen voor gemotoriseerd verkeer

De komende jaren worden, in het kader van de investeringsagende Drachten-Heerenveen, maatregelen genomen om de doorstroming van het verkeer op de A32 en de invalswegen van Heerenveen (K.R. Poststraat, Oranje Nassaulaan) te bevorderen (A32 zone).

Langs de K.R.Poststraat en de Atalantastaat is er door een geleidelijke toename van verkeer door de jaren heen een geleidelijke verslechtering van de leefbaarheid in de omgeving van deze wegen ontstaan. Signalen vanuit de omwonenden geven aan dat dit door hen ervaren wordt. Op dit moment wordt er onderzoek gedaan naar de belasting van fijnstof en geluid op diverse locaties binnen de gemeente Heerenveen, waaronder de omgeving van de genoemde wegen. De verwachting is dat uit dit onderzoek zal blijken dat er geen wettelijke normen worden overschreden, maar dat wel een verslechtering van de situatie door de jaren heen is ontstaan.

Duidelijk is dat hier een toenemende spanning tussen de verkeersfunctie en de leefbaarheid in de woonomgeving speelt. De verkeersfunctie van de K.R. Poststraat en de Atalantastaat zijn van belang voor de bereikbaarheid van Heerenveen. Er zijn geen haalbare alternatieven om het verkeer op een andere manier richting het centrum en de aanliggende wijken te ontsluiten. De verkeersfunctie van deze wegen moet dus gehandhaafd blijven. Het verdient de aanbeveling te onderzoeken of de situatie in de woonomgeving vanuit een ruimtelijke invalshoek verbeterd kan worden.

Daarnaast gaan we onderzoek doen naar welke maatregelen noodzakelijk zijn op de locatie rotonde Burgemeester Falkenaweg – Rottumerweg - Oranje Nassaulaan, om de doorstroming en afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer in relatie tot de A32 zone te verbeteren.

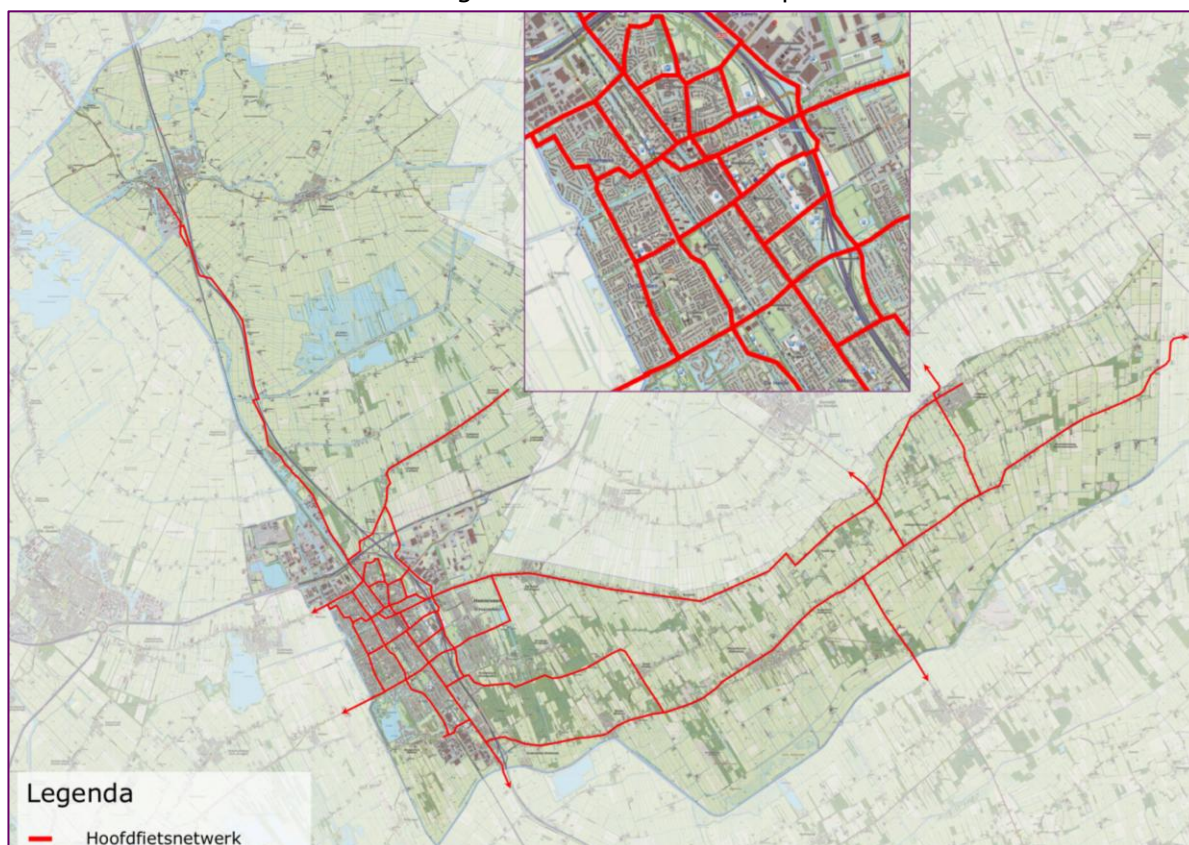
Verder gaan we de bereikbaarheid van stationsgebied van Heerenveen voor gemotoriseerd verkeer via de Trambaan onderzoeken. Ondanks dat de Trambaan primair een verblijfsfunctie heeft, dient het station ook voor gemotoriseerd verkeer goed bereikbaar te zijn. De herinrichting van het busstation zelf, door de provincie, bevindt zich momenteel in de planfase.

Samenvatting 'Gemotoriseerd verkeer'

- Doorstroming A32 en invalswegen Heerenveen bevorderen
- Bereikbaarheid stationsgebied Heerenveen verbeteren
- Parkeerbeleid uitgewerkt in aparte parkeervisie.

7.4 Fietsverkeer

De opkomst en de ontwikkelingen van de elektrische fiets maakt dat verplaatsingsgedrag en de keuze van vervoerswijze veranderd. Fietsen gaat makkelijker en over grotere afstand. Daarnaast is fietsen gezond en investeren in fietsen is duurzaam. Het hoofdfietsnetwerk is gericht op utilitair gebruik (woon – werk, woon – school) en ontsluit belangrijke voorzieningen zoals het winkelcentrum, scholen, het ziekenhuis en werklocaties. Via het hoofdfietsnetwerk kom je in de nabijheid van deze locaties. Fietsen op het hoofdfietsnetwerk (zie afbeelding 7.4) is comfortabel, snel, direct en duidelijk herkenbaar. Meer (oudere) fietsers en elektrische fietsen leiden tot een vraag naar bredere fietspaden en fietsstroken. We concentreren ons op het compleet maken van het hoofdfietsnetwerk, met name de ontbrekende schakels in en direct rond het centrum van Heerenveen hebben prioriteit. In het centrum komt de fietser op gelijke voet te staan met andere modaliteiten. Het netwerk is fijnmaziger richting het centrum van Heerenveen. Routes van en naar voorzieningen, met name scholen, zijn aantrekkelijk en sociaal veilig. Met name bij scholen krijgen de fietser en voetganger een concurrentievoordeel ten opzichte van de auto. Bij de herinrichting van schoolomgevingen krijgen de fietsers en voetgangers zowel in parkeergelegenheid als bereikbaarheid de beste plek. In het buitengebied concentreren we ons op de knelpunten met grote en brede voertuigen. Het hebben van voldoende goede stallingen nabij belangrijke voorzieningen is een voorwaarde. De fietsroutes en infrastructuur stemmen we af op het gebruik van elektrische fietsen en de steeds groter wordende groep ouderen. Heerenveen heeft al eerder (eind 2015) in het regieplan Wmo & gezondheid opgenomen om uitwerking te geven aan fietsgemeente 2018. Dit betekent dat we extra gaan investeren in het stimuleren van het fietsgebruik. We gaan op een actieve manier het fietsverkeer als duurzame en gezonde manier van verplaatsen stimuleren.



Afbeelding 7.4; Streefbeeld hoofdfietsnetwerk

7.4.1 Fietsmaatregelen

Bij herinrichtingen en nieuwe ontwikkelingen gaan we ontwerpen vanuit de kwetsbare verkeersdeelnemer, zoals de fietser en voetganger. Op wegen waar veel fietsers gebruik van maken, onder andere in en rondom het centrum van Heerenveen, wordt het belang van de fiets nadrukkelijk meegenomen in het ontwerp. Een mogelijke uitwerking is de fietsstraat, een inrichting waarbij de auto te gast is. Bij schoolomgevingen krijgen fietsers en voetgangers de beste plek.

We gaan de bereikbaarheid van voorzieningen verbeteren door de ontbrekende schakels in het hoofdfietsnetwerk aan te pakken. Met name de aansluitingen van en naar het centrum van Heerenveen op de K.R. Poststraat en Koornbeursweg krijgen hierbij speciale aandacht.

Bij onderhoud van wegen gaan we extra maatregelen op het hoofdfietsnetwerk nemen (werk met werk maken), gericht op comfort, snelheid, directheid en herkenbaarheid, om het fietsen aantrekkelijker te maken. Dit zal met name resulteren in bredere fietspaden/-stroken, minder obstakels, zichtbaarheid/ verlichting en voorrang voor fietsers.

Om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de belangrijkste voorzieningen te verbeteren gaan we het aantal goede fietsenstallingen in het centrum van Heerenveen en Sportstad op strategische locaties uitbreiden. In het kader van de parkeervisie wordt hiervoor onderzoek gedaan en worden extra stallingen gerealiseerd.

In overleg met de fietsersbond pakken we jaarlijks de meest urgente fietsknelpunten aan. Ter hoogte van de oversteek van en naar de Heerenveense boys en de aansluiting van de Sallandlaan op de Burgemeester Falkenaweg nemen we in ieder geval maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren voor fietsers.

We voorkomen zoveel mogelijk eenzijdige fietsongevallen door de reeds geïnventariseerde paaltjes en andere obstakels die gevaarlijk zijn voor fietsers aan te pakken. We verwijderen paaltjes waar het kan en noodzakelijke obstakels maken we voldoende zichtbaar.

Om het fietsen aantrekkelijker te maken (snelheid, comfort en doorstroming voor de fietser) en aan te laten sluiten bij de landelijke richtlijnen gaan we onderzoeken of en hoe we op alle rotondes binnen de bebouwde kom fietsers uniform in de voorrang kunnen brengen. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek starten we, indien mogelijk met de uitvoering. We beginnen met de rotondes in en direct rondom het centrum. Dit gaat gepaard met een breed uitgerolde lokale campagne welke wordt opgenomen in het communicatieplan (zie 7.2.1).

Om fietsprojecten sneller van de grond te krijgen gaan we zowel provinciale als Europese subsidies aanvragen voor fietsprojecten.

Samenvatting 'Fietsverkeer'

- Ontwerpen vanuit de kwetsbare verkeersdeelnemer
- Bereikbaarheid voorzieningen verbeteren (stallingen, ontbrekende schakels)
- Opwaarderen hoofdfietsroutes en aanpak knelpunten fietsers
- Onderzoek en indien mogelijk uitvoering fietsers in de voorrang op rotondes

7.5 Voetgangers en toegankelijkheid

Met name voor veel oudere mensen is lopen de belangrijkste manier van verplaatsen. De openbare ruimte moet toegankelijk zijn (geen obstakels, voldoende breedte), zodat ouderen en mensen met een handicap hier ook gebruik van kunnen maken. Looproutes tussen belangrijke voorzieningen en openbaar vervoer haltes zijn aantrekkelijk, zo kort mogelijk en sociaal veilig. Veel gebruikte looproutes op bedrijventerreinen zijn een aandachtspunt. Met name shared space toepassingen dragen bij aan de verblijfskwaliteit in verblijfsgebieden met een bovengemiddeld aandeel voetgangers zoals, centrum en winkelfuncties en schoolomgevingen. De voetganger staat binnen het shared space concept op gelijke voet met andere verkeersdeelnemers en verkeer is daarbij gelijkwaardig aan de andere functies in het openbaar gebied.

7.5.1 Maatregelen voor voetgangers

Bij herinrichtingen en nieuwe ontwikkelingen gaan we ontwerpen vanuit de kwetsbare verkeersdeelnemer, zoals de fietser en voetganger. De toegankelijkheid voor met name de oudere voetganger en mensen met een beperking krijgen hierbij speciale aandacht, zodat de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk is.

Om de toegankelijkheid van de belangrijkste voorzieningen in het centrum van Heerenveen te verbeteren, gaan we op strategische locaties oversteekvoorzieningen tussen het centrum van Heerenveen en de omliggende woonwijken realiseren. Dit wordt gecombineerd met het in de voorrang brengen van fietsers op de rotondes.

In overleg met de participatieraad, Heerenveens initiatief Toegankelijkheid en ondernemers/ winkeliers pakken we de meest urgente voetgangersknelpunten aan. We gaan in ieder geval de oversteekbaarheid voor het winkelcentrum De Greiden verbeteren en daarnaast de oneffenheden op het Burgemeester Kuperusplein aanpakken.

Samenvatting 'Voetgangers en toegankelijkheid'

- Toegankelijke openbare ruimte voor iedereen
- Bereikbaarheid voorzieningen centrum Heerenveen verbeteren
- Aanpak knelpunten voetgangers

7.6 Openbaar vervoer

We sluiten aan bij het provinciale openbaar vervoer beleid. Voor een goede bereikbaarheid maakt het openbaar vervoer zoveel mogelijk gebruik van wegen met een verkeersfunctie. Om de toegankelijkheid te waarborgen zijn haltes toegankelijk en liggen haltes zo dicht mogelijk bij voorzieningen. Om de ketenmobiliteit te versterken zijn haltes voorzien van voldoende goede fietsenstallingen en sluiten de routes tussen de belangrijke voorzieningen en haltes zo veel mogelijk aan bij het fietsnetwerk en voetgangersroutes. De inzet is een duurzaam openbaar vervoer systeem. Waar een sterke vraag is, is snel en frequent collectief openbaar vervoer beschikbaar. Daar waar de vraag laag is kan gebruik worden gemaakt van individueel duurzaam openbaar vervoer.

7.6.1 Maatregelen voor het openbaar vervoer

Mede in overleg met andere gemeenten gaan we de mogelijkheden van duurzame openbaar vervoersystemen voor het individuele vervoer onderzoeken, waarbij het combineren van provinciaal individueel openbaar vervoer van halte naar halte en de gemeentelijke vervoersvoorzieningen binnen het sociaal domein van deur naar deur misschien een mogelijkheid is. Nieuwe collectieve vervoersconcepten zoals Samobiel (een meerrijdienst voor dorpsbewoners) of Burgum Mobiel (elektrische taxi gereden door vrijwilligers) kunnen een antwoord zijn voor de teruglopende bereikbaarheid voor met name de dorpen.

In overleg met de provincie (de consessieverlener) gaan we bij het opnieuw aanbesteden van het openbaar vervoer in 2020 de bereikbaarheid van Heerenveen bespreken. Knelpunten die besproken worden zijn in ieder geval de bereikbaarheid van het ziekenhuis, voorzieningen in het stadiongebied, het Friesland College, de wijk Skoatterwâld en het Belvédère museum.

De meeste bushaltes zijn toegankelijk. Bij herinrichtingen maken we de overige nog resterende bushaltes ook toegankelijk.

Samenvatting 'Openbaar vervoer'

- Inzetten duurzame individuele en collectieve openbaar vervoersystemen
- Knelpunten collectief openbaar vervoersysteem aanpakken
- Bushaltes toegankelijk maken

7.7 Vracht- en landbouwverkeer

Bedrijventerreinen zijn ontsloten op wegen met primair een verkeersfunctie, zodat vrachtverkeer zich ook over deze wegen kan afwikkelen. Routes door bebouwde kommen en langs scholen en schoolroutes worden voor vrachtverkeer zoveel mogelijk voorkomen door het consequent toepassen van de Duurzaam Veilig principes. De routes via gebiedsontsluitingswegen zijn dan voor het vrachtverkeer het meest aantrekkelijk.

Doordat landbouwpercelen zich in verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom bevinden, wikkelt landbouwverkeer zich primair af over wegen met een verblijfsfunctie.

7.7.1 Maatregelen voor vracht- en landbouwverkeer

Met een onderzoek naar het laden en lossen in het centrum en bij supermarkten, gaan we in kaart brengen welke maatregelen genomen kunnen worden om de overlast van deze activiteiten zo veel mogelijk te beperken en de leefbaarheid te vergroten.

We gaan de lijst met knelpunten actualiseren die genoemd zijn in het 'kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer'. Onderdeel van deze actualisatie is dat we hierbij ook de wegen betrekken die als gevolg van zwaar (landbouw)verkeer in slechte staat zijn en als knelpunt worden ervaren door het overige verkeer. Op basis van deze actualisatie stellen we een prioriteitenlijst en uitvoeringsprogramma op. De prioriteit ligt bij knelpunten tussen fietsende scholieren en vracht- en landbouwvoertuigen.

Samenvatting 'Vracht- en landbouwverkeer'

- Maatregelen laden en lossen om leefbaarheid te vergroten
- Knelpunten op kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer aanpakken

Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Heerenveen
Opdracht: Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan
Versie: 22 mei 2017
Omvang rapport: 25 pagina's