Gemeente Leeuwarden

# Beleidskader Mobiliteit 2040

## Naar een gezonde, duurzame en veilige mobiliteit



Gemeente Leeuwarden

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

**Colofon**
Gemeente Leeuwarden
Beleidskader Mobiliteit 2040

16 juli 2024

Kernteam: Sander de Schiffart, Jaap Ridder, Hayo van der Meer (gemeente Leeuwarden), Christiaan Kwantes, Johan V. Munsterman, Lucas Vlot, Max Nagtegaal, Simon Bleijenberg (Goudappel)

*Deze publicatie is opgesteld door Goudappel. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met Goudappel.*

*Bron kaartmateriaal pagina's 49, 50, 51, 52, 53, en 54:*
*OpenStreetMap – www.openstreetmap.org/copyright*

# Inhoud


1. Inleiding: een nieuw Beleidskader Mobiliteit 4
2. Ambitie: leefkwaliteit voor iedereen 10
3. Wat gebeurt er als we niet bijsturen? 15
4. Hoofdprincipes voor het nieuwe mobiliteitsbeleid 20
5. De hoofdprincipes vertaald naar Mobiliteitsnetwerken 2040 32
6. Mogelijke uitwerking in sfeerbeelden 48
7. Hoe verder: Vervolgagenda 55
8. Bijlagen 58

Bijlage 1: overzicht participatie 59

Bijlage 2: voorzet voor beleidsuitwerking 60

Bijlage 3: basis voor monitoringsplan 61



# 1.
# Inleiding: een nieuw Beleidskader Mobiliteit

## Nieuw gemeentelijk mobiliteitsbeleid richting 2040

De gemeente Leeuwarden is in verandering. Tot 2050 komen er minimaal 10% meer inwoners bij, vooral in de stad. Maar ook grote maatschappelijke opgaven worden steeds belangrijker, zoals de energietransitie, klimaatadaptatie, leefkwaliteit en zorgen dat iedereen mee kan komen. Alle ontwikkelingen vragen om duidelijke keuzes, ook op het gebied van mobiliteit. Dit Beleidskader Mobiliteit legt de hoofdlijnen vast van ons mobiliteitsbeleid richting 2040. Het vormt de mobiliteitsuitwerking van de Omgevingsvisie.

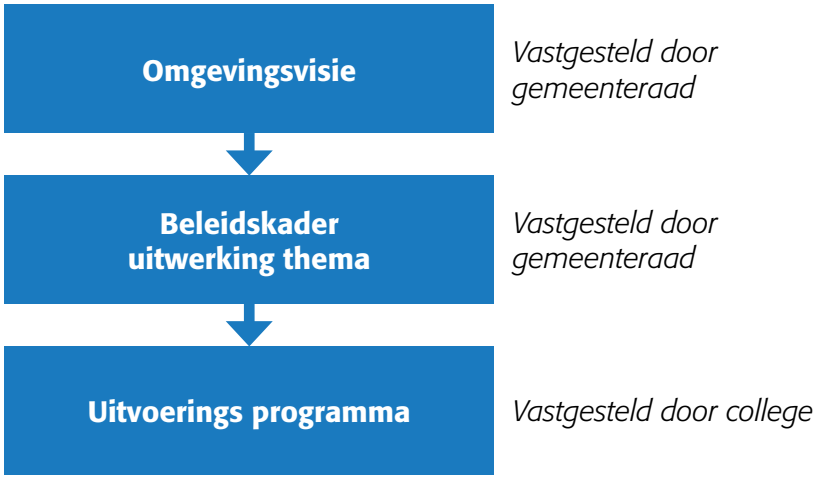


*Herkenningspunten in Leeuwarden*

## Mobiliteitsbeleid als uitwerking van de Omgevingsvisie

Binnen ons beleid speelt het mobiliteitsdomein een cruciale rol, omdat die nauw verweven is met de principes uit in de Omgevingsvisie. Het Beleidskader Mobiliteit sluit aan op de Omgevingsvisie met:

- Vergroenen: emissievrij, circulair, adaptatie, bodem- en watersysteem zijn leidend.
- Verbinden: fysieke verbindingen helpen mensen om elkaar te ontmoeten en nodigen uit om gezond te bewegen. Infrastructuur draagt de duurzame ontwikkeling van de gemeente.
- Verwaarden: Waarde toevoegen vanuit 'brede welvaart', voorrang voor binnenstedelijke ontwikkeling met functiemenging.



## Mobiliteitsbeleid gaat over de lange én de korte termijn

Het is verleidelijk om bij mobiliteitsbeleid te kiezen voor pragmatische, kleinere verkeersoplossingen. Het Beleidskader Mobiliteit richt zich op de wat langere periode tot 2040. Immers: infrastructuur ligt vaak voor een langere periode vast, dus het is zaak om tijdig te plannen voor de lange termijn vanuit een heldere visie.
Door te werken vanuit een overkoepelende visie, zorgen we ervoor dat korte termijn ingrepen optimaal passen binnen de gewenste lange termijn toekomst. Dit is ook nuttig bij 'werk met werk': straten moeten regelmatig 'op de kop' voor regulier onderhoud, en het beleidskader geeft een kans om straten dan gelijk zo in te richten dat de inrichting past bij het lange termijn wensbeeld.

## Andere tijden vragen ook ander mobiliteitsbeleid

Hoe gemeenten er uit zien en hoe ze functioneren verandert door de tijd. Dan gaat het ook over mobiliteitsbeleid. Dit heeft er mee te maken dat behoeften van mensen veranderen. Dit geldt ook voor de gemeente Leeuwarden. Zo was het Wilhelminaplein in de 18de eeuw een plek voor verblijven, maar halverwege de 20ste eeuw werd het gebruikt als parkeerplein voor auto's. Tegenwoordig is het Wilhelminaplein weer een plek voor verblijven. Les is, dat met nieuw mobiliteitsbeleid ook nieuwe accenten nodig zijn.



*1900*



*1950*



*2023*

## Inspelen op maatschappelijke trends

Het mobiliteitsbeleid houdt rekening met diverse ontwikkelingen:

- Noodzaak van minder CO2-uitstoot en toewerken naar klimaatadaptitiveit (vergroening van openbare ruimte)
- Opvangen van de woningbouwopgave, vooral in stedelijke gebieden, rekening houden met groei van kleinere huishoudens
- De samenleving stelt steeds hogere eisen aan de leefkwaliteit, denk hierbij aan meer 30 km/u omwille van veiligheid
- Bijdragen aan kansengelijkheid, zodat iedereen mee kan doen.
- Faciliteren van opkomende (elektrische) mobiliteitsinnovaties



## Mobiliteitsbeleid gericht op synergie-effect (win-win)

Ons mobiliteitsbeleid richt zich op win-wineffecten van mobiliteit en de verdere stedelijke ontwikkeling:

- Samenhang binnen vervoerswijzen, zorgen o.a. dat er een logisch en samenhangend mobiliteitsnetwerk ontstaat en o.a. dat verkeersingrepen op plek A niet leiden tot problemen elders
- Samenhang tussen vervoerswijzen: hoofdstructuren voor lopen, fietsen, OV, auto en logistiek integraal ontwerpen, zodat ze geen last van elkaar hebben en elkaar in de gemeente juist versterken in complementaire kwaliteiten (wisselwerking)[1].
- Prioriteit voor mobiliteitsingrepen die zorgen voor een goede bereikbaarheid maar die ook tegelijk bijdragen aan een gezonde fysieke leefomgeving, een toegankelijke gemeente, minder CO2-uitstoot, veiliger verkeer, slimmer en efficiënter ruimtegebruik en betere verbondenheid van stad, wijken en dorpen

## Ambities vastleggen van gemeente overstijgende dossiers

Verder beschrijven we in het Beleidskader welke lange termijnambities we hebben ten aanzien van bovengemeentelijke mobiliteitsdossiers. Dan gaat het om inbreng vanuit de gemeente richting de provincie als vervoersautoriteit over het borgen van hoogwaardige OV-voorzieningen in onze gemeente. Maar het gaat ook over hoe de gemeente wil aansluiten op nationale en landsdelige ambities, zoals de frequentieverhoging van de treinen tussen Leeuwarden en Groningen, het eventueel doortrekken van een deel van de treinen vanuit Groningen richting Heerenveen, de realisatie van station Leeuwarden Werpsterhoeke en de Lelylijn.



*Station Leeuwarden en werkzaamheden aan het spoor*

1 *Soms kunnen verbeteringen voor wandel/fiets ook betekenen dat het autoverkeer iets langer moet wachten op drukke momenten. Ook dat helpt mensen om hun mobiliteitskeuzes te heroverwegen*

## Een beleidskader vóór en dóór de hele gemeente

Wij vinden het belangrijk om bewoners, ondernemers, andere belanghebbenden, buurgemeenten en de provincie zo goed mogelijk te betrekken bij de totstandkoming van het Beleidskader Mobiliteit. In de samenleving zit veel kennis die we maximaal willen inzetten. Dan gaat het zowel om inbreng vanuit stad Leeuwarden, als vanuit de dorpen en het buitengebied. We hebben allerlei bijeenkomsten gehouden om samen na te denken over het Beleidskader Mobiliteit[2]. Daarnaast hebben ruim 1.000 huishoudens hun mening gegeven in een gemeente brede enquête.



*Inwoners tijdens de mobiliteit cafés*

## Duurzaam mobiliteitsplan: verplichting van de Europese Unie

Per 1 januari 2027 zijn alle grote steden in de Europese Unie verplicht op een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) op te stellen. Ook de gemeente Leeuwarden hoort bij dit rijtje. De Europese Unie stelt ook inhoudelijke eisen aan zo'n SUMP. Deze zijn vastgelegd in de Europese SUMP-richtlijnen. Dan gaat het o.a. om dat het plan moet zijn gericht op verduurzaming van de mobiliteit. Ook moet de gemeente haar plan afstemmen met andere overheden. Verder moeten de bevolking en andere belanghebbenden worden betrokken. Het SUMP moet zich richten op alle vervoerwijzen.




Met dit plan voldoen wij aan de normen van de SUMP, wat ook van invloed kan zijn voor het in aanmerking komen van Europese subsidies op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.

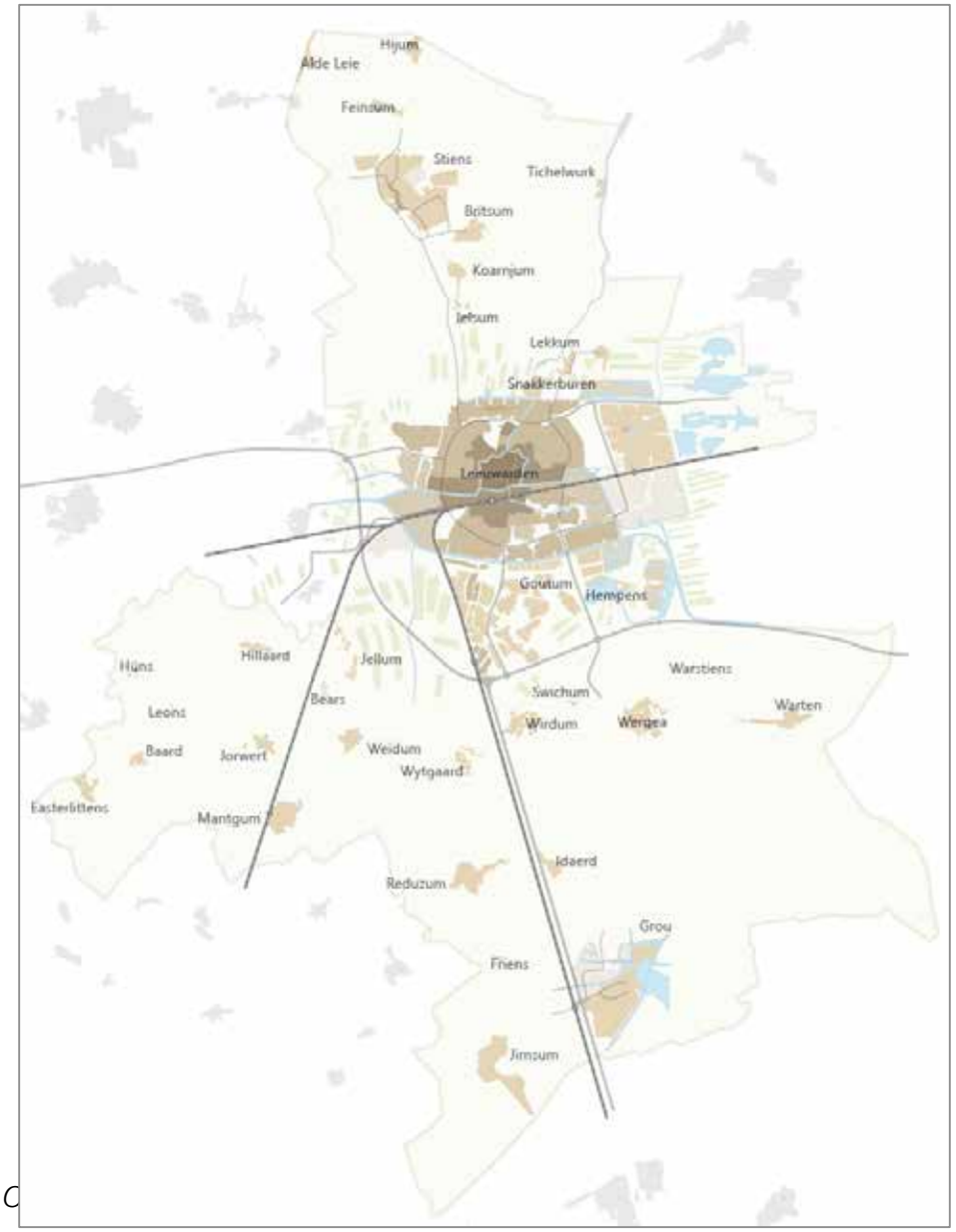
## Hoe verder na het Beleidskader Mobiliteit?

Na vaststelling van dit Beleidskader Mobiliteit door de gemeenteraad stelt het College van B&W een Uitvoeringsprogramma op met concrete mobiliteitsmaatregelen, inclusief fasering en financiële onderbouwing. Vervolgens kan de gemeenteraad deze fasering beïnvloeden bij het vaststellen van de gemeentelijke begroting(en).

2 *Zie ook bladzijde 12 en bijlage 1*

## Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de doelen van het mobiliteitssysteem van de gemeente uitgelegd. Hoofdstuk 3 beschrijft wat er gebeurt als de gemeente geen keuzes maakt in het mobiliteitsbeleid. In hoofdstuk 4 worden zeven hoofdprincipes van het nieuwe beleid toegelicht, met in hoofdstuk 5 de principes vertaald naar Mobiliteitsnetwerken 2040. In hoofdstuk 6 enkele uitwerkingsvoorbeelden. Hoofdstuk 7 vormt de uitwerkingsagenda voor vervolg.





# 2.
# Ambitie: leefkwaliteit voor iedereen

## Maatschappelijke doelen centraal

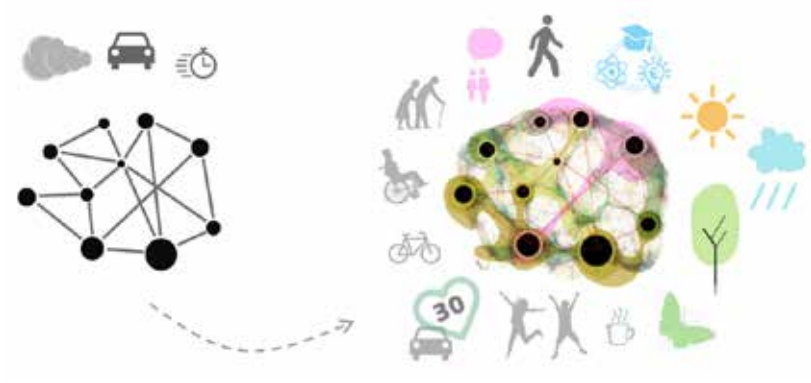
In het verlengde van de Omgevingsvisie en o.a. Deltaplan Noord Nederland komen in het mobiliteitsbeleid van de gemeente de hogere maatschappelijke doelen centraal te staan. Het mobiliteitsbeleid moet als een sleutel passen op deze doelen:

- Gezonde fysieke leefomgeving
- Minder CO2-uitstoot door mobiliteit
- Veiliger verkeer
- Slimmer en efficiënter ruimtegebruik
- Stad, wijken en dorpen beter verbonden




## Naar nieuwe logica: leefkwaliteit centraal

In het verleden was het mobiliteitsbeleid gericht op doorstroming: hoe komen we zo snel mogelijk van A naar B. Maar als samenleving stellen we steeds hogere eisen aan de leefkwaliteit en duurzaamheid van onze leefomgeving. En mobiliteit speelt hierin een sleutelrol. Daarom maken we nieuwe keuzes in het mobiliteitsbeleid. Het centraal stellen van leefkwaliteit en duurzaamheid ondersteunt ook economische vitaliteit: de verblijfskwaliteit wordt beter, waardoor de gemeente ook aantrekkelijker wordt voor inwoners en bezoekers. Ook daarom is het verstandig hierin te investeren.




## Gezonde fysieke leefomgeving voor iedereen

We willen onze inwoners een fysiek en mentale gezonde leefomgeving aanbieden. Voor mobiliteit gaat het dan om het verminderen van stikstof-, fijnstof- en geluidsuitstoot. Maar het gaat ook over het

ondersteunen van een gezonde leefstijl, door het aanbieden van veilige en uitnodigende wandel- en fietsverbindingen. Dit vermindert het risico op hart- en vaatziekten, diabetes, obesitas en stress[3]. Maar het gaat er ook om te helpen dat alle doelgroepen zo zelfstandig mogelijk mee kunnen doen aan de samenleving: ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking, zoals mensen met rolstoel, scootmobiel of andere hulpmiddelen.



*Kwetsbare verkeersdeelnemers*

## Minder CO2-uitstoot door mobiliteit

Mobiliteit is nu goed voor circa 30% van de totale CO2-uitstoot van de gemeente. In overeenstemming met internationale klimaatafspraken, waaronder het Akkoord van Parijs (2015) en het Nederlandse Klimaatakkoord (2019), streven wij in de Leeuwarder Energieagenda naar 49% CO2-reductie in 2030 en fossielvrij in 2050. De gemeente zet er op in om in 2040 te komen tot een reductie van 60% van de CO2-uitstoot op het gebied van mobiliteit door:

- Verminderen en verkorten van mobiliteit (o.a. door nieuwe ruimtelijke ontwikkeling te plannen nabij winkels en OV)
- Veranderen van vervoerwijzen (o.a. stimuleren van emissievrije vervoerwijzen: lopen, fietsen, OV)
- Verschonen van fossiele mobiliteit (o.a. stimuleren van emissievrije auto's, aanbieden van laadvoorzieningen)




## Veiliger verkeer voor iedereen

Verkeersongevallen brengen veel leed in de samenleving. Wij werken toe naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Hiermee sluiten wij aan op het landelijk vastgestelde Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Speciale aandacht is nodig voor een veilige en prettige situatie voor kinderen, ouderen en mensen met een beperking. Als het verkeer veilig is voor deze doelgroepen, is het veilig voor iedereen.

3 *Beweegrichtlijnen 2017 door de Gezondheidsraad (2017)*



## 30 km/u als nieuwe standaard

Het college heeft - als uitwerking van de motie - onderzocht welke wegen binnen de bebouwde kom in aanmerking komen voor max 30km per uur. In lijn met het voornemen van vele andere gemeenten in Nederland wordt voorgesteld om ook in de gemeente Leeuwarden in de toekomst daarom de norm van 30km per uur binnen de bebouwde kom als uitgangspunt te hanteren. De stadsring, invalswegen met gescheiden fietspaden en bedrijventerreinen met gescheiden fietspaden vormen daarop echter een uitzondering en blijven 50 km per uur.

## Slimmer en efficiënter ruimtegebruik: klimaatadaptatie

Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met ruimtelijke vraagstukken. De transformatie van verharde wegen naar groen speelt een cruciale rol in het opvangen van intense regenval en het verminderen van hittestress. Dit sluit aan bij de doelstellingen van het programma 'Volhoudbaar', waarbij in de 'Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie' tot 2035 wordt ingezet op het realiseren van 65.000 $m^3$ aan waterberging en waterafvoersystemen en het realiseren van schaduwplekken rondom 50 warme gebieden.





*Klimaat robuuste inrichting*

## Slimmer en efficiënter ruimtegebruik: ruimte voor inbreiding

We hebben gekozen voor de bouw van tweederde van de nieuwe woningen binnen bestaand bebouwd gebied. Om dit doel te halen zetten we in op ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Deze dragen niet alleen bij aan een leefbare (stads)omgeving, maar zijn ook ondersteunend aan de klimaatadaptatiedoelen van de stad.

## Stad, wijken en dorpen beter verbonden

De gemeente is heel divers: een deel van de bevolking woont in één van de grote of kleine dorpen. Uit onderzoek van DataFryslân[4] blijkt dat circa 1 op 12 huishoudens in Fryslân een hoog risico heeft op vervoersarmoede. Daarom is het juist voor deze inwoners belangrijk om goede verbindingen te hebben naar alle voorzieningen: onderwijs, zorg, winkels, cultuur en werk. Ook als mensen geen beschikking hebben over een auto. Het aanbieden van goede fiets-, OV- en wandelvoorzieningen en deelmobiliteit draagt er aan bij, dat iedereen volwaardig mee kan doen aan de samenleving.



### Veranderende bevolkingssamenstelling

Analyses van het CBS en Planbureau Fryslân* laten zien dat ook in Fryslân het aantal ouderen toeneemt. Dit betekent ook iets voor inrichting van straten: denk aan extra comfortabele wandelvoorzieningen die ook geschikt zijn voor ouderen.

* *Fluchskrift 'Vergrijzing in Fryslân' door het Fries Sociaal Planbureau (2016)*

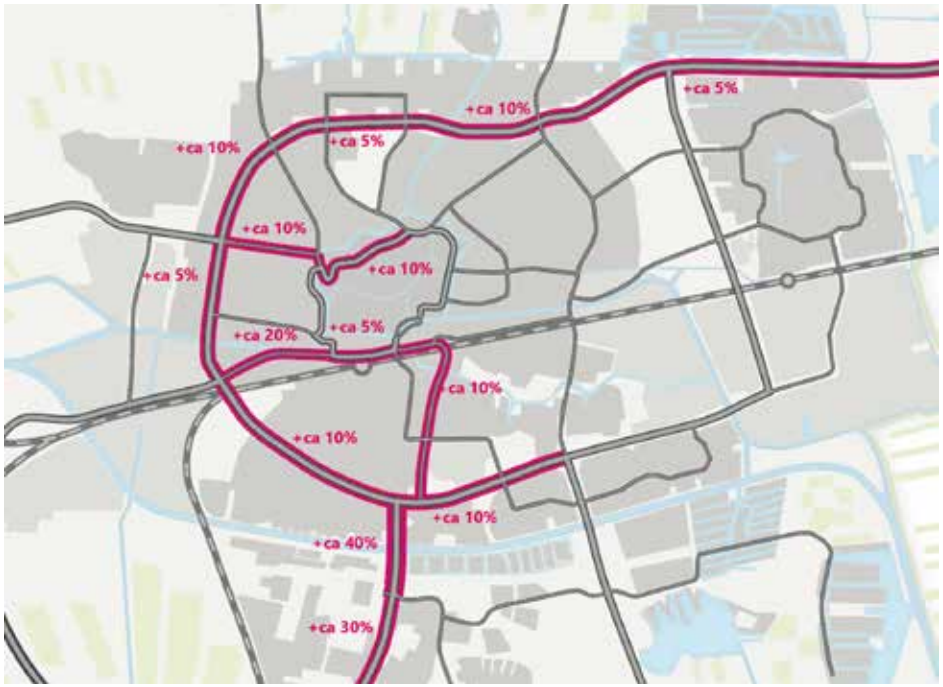
4 *Ferfiersearmoed YN Fryslân: WA en WêR? (2022)*



# 3.
# Wat gebeurt er als we niet bijsturen?

## Zonder beleid minder inbreiding, vergroening en leefkwaliteit

Er is onderzocht met het verkeersmodel wat er richting 2040 zou gebeuren zonder nieuw mobiliteitsbeleid. Hierbij is rekening gehouden met de verdere ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente Leeuwarden tot 2040. Vooral in de stad Leeuwarden dreigt dan een grote toename van het autoverkeer. Dit komt bovenop de hoeveelheid doorgaand verkeer door de stad: nu al rijdt veel autoverkeer over de parkeerring zonder herkomst of bestemming in  en rond de binnenstad.

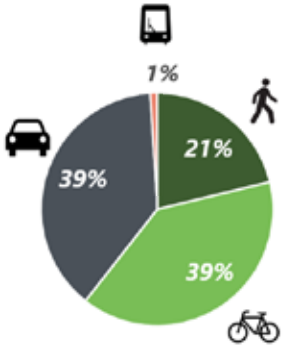



*Indicatieve verkeerstoename bij ongewijzigd beleid volgens verkeersmodel 2019-2040 (procentueel etmaal)*

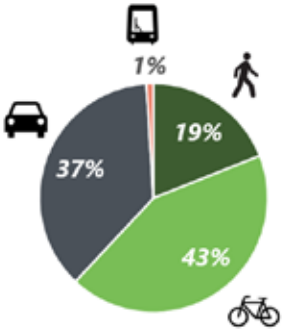
Zonder aanvullend beleid zou dit alles ertoe leiden dat de milieusituatie, oversteekbaarheid en veiligheid verder verslechteren. Dat is niet acceptabel. Ook staat verkeersgroei haaks op de ambitie om de openbare ruimte te vergroenen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals Spoordok zijn niet mogelijk zonder aanvullend mobiliteitsbeleid.

## Potentie voor verduurzaming mobiliteit

Ongeveer tweederde van alle mobiliteit in de gemeente Leeuwarden vindt plaats op afstanden korter dan 15 km. Hierbinnen is het autogebruik voor afstanden tot 15 km hoger dan in vergelijkbare steden. Het fietsgebruik, dat traditioneel een sterk punt is in Nederlandse steden, ligt in Leeuwarden circa 4% lager dan in referentiesteden.



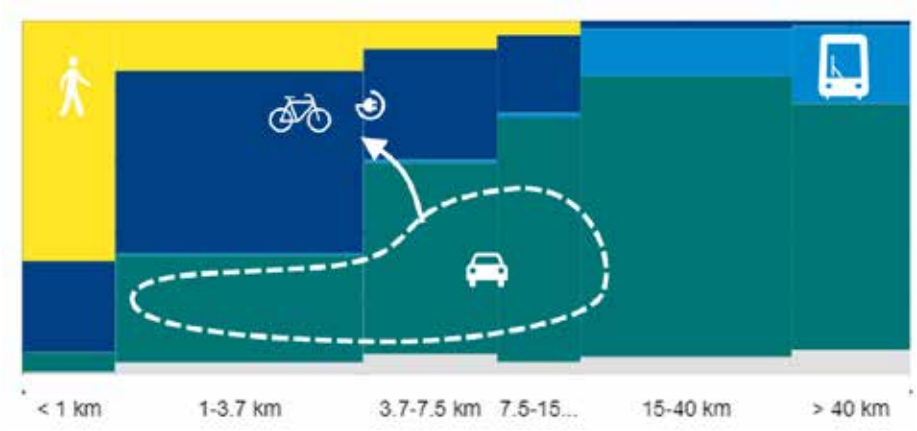

*Vervoerwijzeverdeling verplaatsingen tot 15 km (Leeuwarden)*




*Vervoerwijzeverdeling verplaatsingen tot 15 km (benchmark*)*

* *gemeenten Alkmaar, Assen, Deventer, Emmen, Enschede, Groningen, Hoorn, Lelystad, Tilburg, Zwolle*

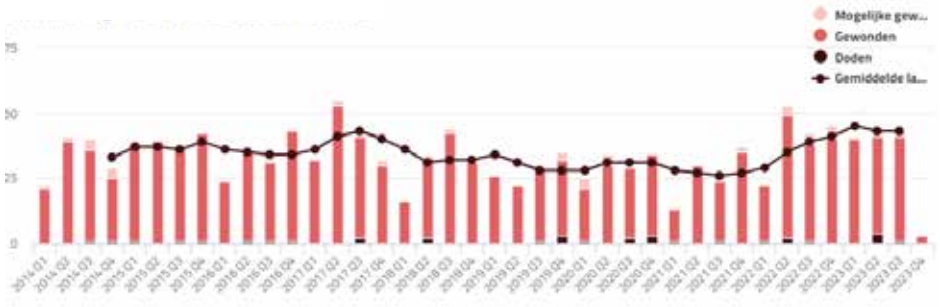
Voorgaande wijst erop dat er binnen de gemeente Leeuwarden potentieel is voor verduurzaming van de mobiliteit, door de fiets te stimuleren als alternatief voor autogebruik. Ook de opkomst van de elektrische fiets biedt veel potentieel om autoritten te vervangen op iets langere afstanden.




*Ca. tweederde van alle ritten is korter dan 15 km (horizontale as). Maar ook daar wordt veel de auto (groen) gebruikt, terwijl deze afstanden geschikt zijn voor de (elektrische) fiets (blauw)*[5]

## Verkeersveiligheid in gemeente Leeuwarden neemt af

De afgelopen 10 jaar is de daling in het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente Leeuwarden gestagneerd en stijgt de verkeersonveiligheid weer. Dit staat haaks op de doelen van het mobiliteitsbeleid. De meeste ongevallen vonden plaats op 50 km/u-wegen. De meeste slachtoffers vielen onder de fietsers[6]. Dit sluit aan op nationale cijfers, waaruit blijkt dat actieve vervoerwijzen vaak slachtoffer zijn bij ongevallen waarbij gemotoriseerd verkeer betrokken is[7].




*Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers 2014-2023*

5 *Bronnen: CBS-cijfers op basis van landelijk OViN/ODiN-onderzoek en 'Fietsfeiten; nieuwe inzichten' door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2020*

6 *Bron: 'Risicoanalyse gemeente Leeuwarden' (Anteagroup, 2022)*
7 *Bron: De Correspondent, 12 februari 2019, gebaseerd op landelijke statistieken van SWOV*

## Aandacht nodig voor ontplooingsmogelijkheden van mensen

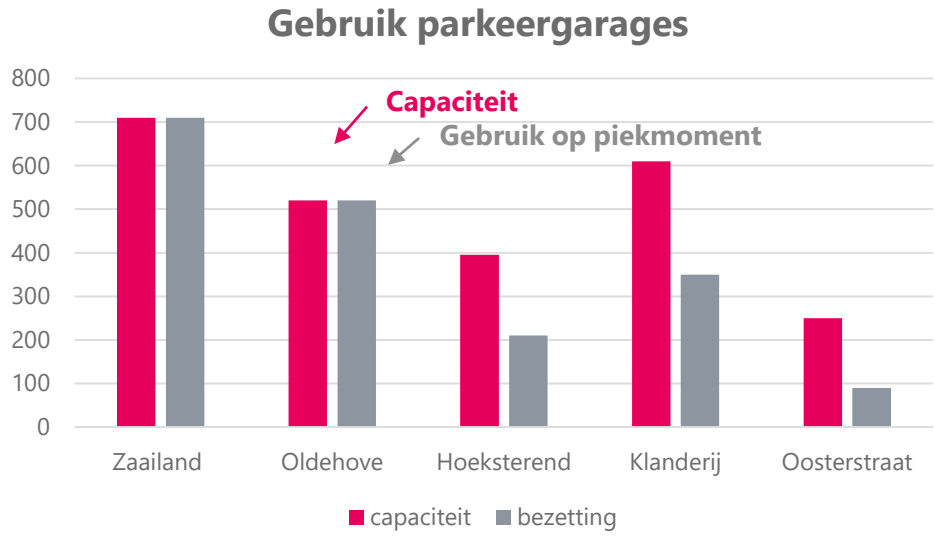
Mobiliteit gaat ook over hoe gemakkelijk mensen basisscholen, huisartsen en supermarkten kunnen bereiken. In het buitengebied zijn veel mensen afhankelijk van de voorzieningen in de stad Leeuwarden. Hier zijn goede verbindingen met de stad onmisbaar. In de stad moeten mensen in een aantal gevallen de drukke stadsring of drukke invalswegen oversteken, omdat veel voorzieningen net 'aan de overkant' liggen (supermarkten in Oud Oost, basisscholen en huisartsen in Vogelwijk en Transvaalwijk). Dit stelt eisen aan een prettige oversteekbaarheid van de stadsring en invalswegen.

## Onderbenutte potenties voor vergroenen openbare ruimte

Uit een analyse van bezettingscijfers van pakeergarages uit 2023 blijkt dat de binnenstadsparkeergarages samen een overcapaciteit hebben. Zelfs op piekmomenten (drukste uur op zaterdagen) hebben garages zoals Hoeksterend, Klanderij en Oosterstraat voldoende restcapaciteit om circa de helft van alle straatparkeren op te vangen. Dit geeft de mogelijkheid om een groot deel van de 900 straatparkeerplaatsen (gefaseerd) te benutten voor vergroening, fietsenstalling, terras of wandelruimte. Minder- valideparkeren en (kort) laden en lossen blijven wel op straat mogelijk.



*Voorbeelden van vergroening in stadscentra*




*Een deel van het huidige betaalde straatparkeren kan een plek krijgen op vrije plekken in de binnenstadsgarages, ook op piekmomenten (cijfers uit de parkeermonitor, gemiddelde piekmoment gedurende kwartaal 4, 2023)*

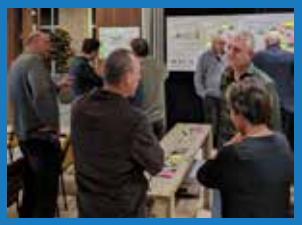
## Inwoners willen meer veiligheid en leefkwaliteit

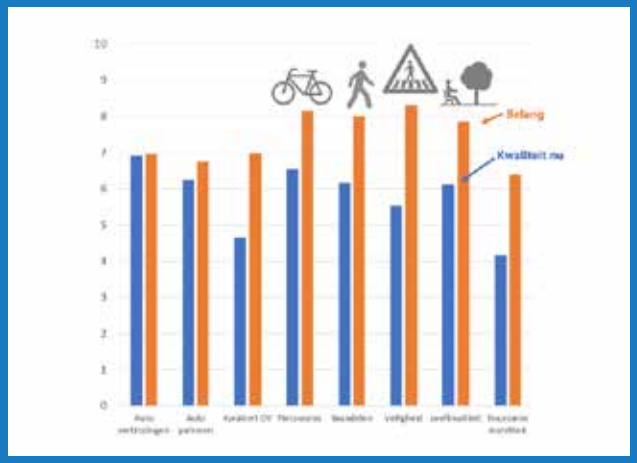
Naast cijfermatige trends is er ook gekeken naar wat onze inwoners belangrijk vinden. In mei en juni 2023 hebben ruim 1.000 huishoudens in de gemeente meegedaan aan een enquête over het mobiliteitsbeleid. Inwoners zijn actief benaderd via huis-aan-huisbladen en sociale media. De gemeente heeft aan de deelnemers gevraagd hoe belangrijk zij bepaalde thema's rondom mobiliteit vinden en hoe zij de huidige kwaliteit ervan ervaren. Uit de enquête bleken veiliger verkeer, betere wandel- en fietskwaliteit en een verbeterde leefkwaliteit de belangrijkste speerpunten. Deze thema's werden als het meest belangrijk beschouwd door de respondenten, die ook aangaven een groot verschil te zien tussen het belang dat ze hechten aan deze thema's en hoe zij de huidige kwaliteit ervaren.

Daarnaast hebben de mensen ruim 2.000 locaties binnen de gemeente aangewezen waar ze zich zorgen over maken. Omdat de meeste mensen in of rond Stiens, Grou en de stad Leeuwarden wonen, zijn hier ook de meeste locaties aangewezen. In Stiens willen mensen vooral meer verblijfskwaliteit in het centrum. In Grou zijn er zorgen over de Stationsweg (oversteekbaarheid rotonde) en de onduidelijke parkeersituatie in het centrum. In de stad Leeuwarden maken mensen zich zorgen over de veiligheid rondom de Stationsweg en het Zuiderplein, de omgeving bij de Centrale en de oversteekbaarheid van de stadsring.

In november 2023 heeft de gemeente in Stiens, Leeuwarden en Grou avonden georganiseerd over de concept mobiliteitsprincipes. Hieruit volgde opnieuw een bevestiging van de koers.



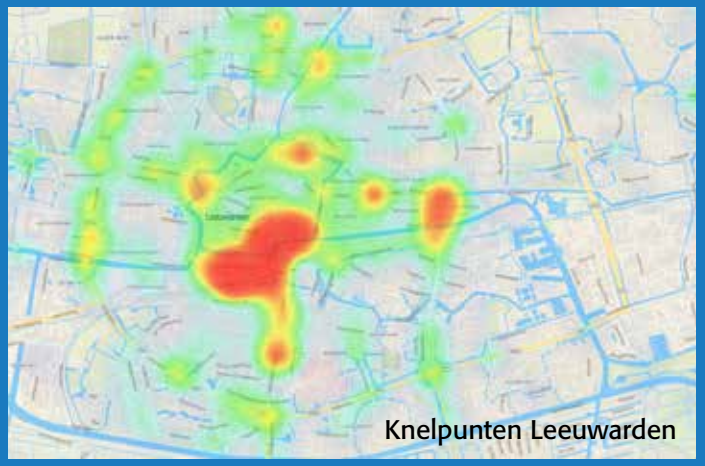






Knelpunten Grou


Knelpunten Stiens


Knelpunten Leeuwarden




# 4.

# Hoofdprincipes voor het nieuwe mobiliteitsbeleid

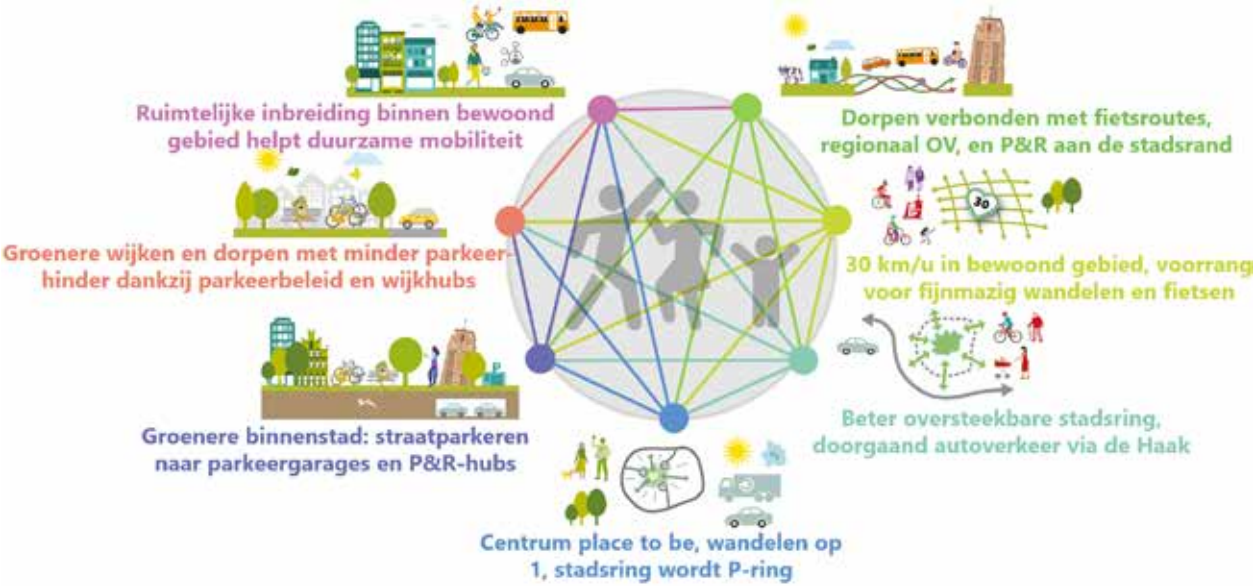
## Zeven mobiliteitsprincipes gericht op leefkwaliteit

Wij hanteren zeven hoofdprincipes bij het nieuwe mobiliteitsbeleid. In de gebiedsontwikkelingen en het uitvoeringsprogramma met bijbehorende mobiliteitsingrepen moeten de principes altijd terugkomen. De principes volgen uit hoofdstuk 3 en vormen in feite de mobiliteitsuitwerking van de waarden uit de Omgevingsvisie:

- Vergroenen: voor mobiliteit gaat het om stimuleren van energievriendelijk emissievrije mobiliteit. Maar ook om extra ruimte vrijspelen voor klimaatadaptief groen.
- Verbinden: voor mobiliteit gaat het om te zorgen voor zulke mobiliteitsverbindingen dat alle soorten doelgroepen volwaardig mee kunnen doen. Ook als ze geen auto hebben en/of in het buitengebied wonen.
- Verwaarden: voor mobiliteit gaat het niet alleen om doorstroming, maar om brede welvaart. Dus ook o.a. sociale inclusie, economische vitaliteit en gezondheid.

## De principes versterken elkaar onderling

De mobiliteitsprincipes zijn het meest effectief als ze gecombineerd worden ingezet: bijvoorbeeld principe 3 (fijnmazig lopen en fietsen) werkt pas echt dankzij principe 4 (oversteekbare stadsring). En principe 5 (lopen op 1 in de binnenstad) wordt krachtiger in combinatie met principe 6 (groene binnenstad). Principe 1 (kiezen voor inbreiding) is alleen mogelijk met principe 3 (voorrang voor lopen en fietsen).



Vergroenen Verbinden **Verwaarden**



## 1 Ruimtelijke inbreiding binnen bewoond gebied helpt duurzame mobiliteit

Wij kiezen voor ruimtelijke inbreiding, door slimme verdichting creëren we een compacte stad en dorpen. Inbreiding is ook de beste vorm van duurzaam mobiliteitsbeleid. In o.a. Spoordok bereiken toekomstige gebruikers hun bestemmingen veelal te voet of te fiets. Hoge dichtheden maken beter OV en deelmobiliteit mogelijk. Inbreiding is duurzaam en sociaal inclusief, omdat mensen minder autoafhankelijk worden en er minder autoparkeren nodig is. Ruimtelijke inbreiding helpt ook om het grotere mobiliteitssysteem te verbeteren: bijvoorbeeld nieuwe fietsverbindingen naar een nieuwe stadswijk kunnen tegelijk het grotere gemeentelijk fietsnetwerk verbeteren.

Verkeersstromen zijn altijd afgeleid van de ruimtelijke inrichting. Immers: mensen reizen, omdat woningen op plek A zijn gepland en de school op plek B. Daarom is ruimtelijke ordening van functies de beste manier van duurzaam mobiliteitsbeleid. Leeuwarden kiest voor een focus op ruimtelijke inbreiding binnen bestaand bewoond gebied, boven een focus op uitleglocaties buiten bewoond gebied.

De praktijk in Nederland wijst uit dat dit ook zorgt voor minder autoverkeer en meer lopen, fietsen en OV-gebruik.

Daarnaast heeft ruimtelijke inbreiding als voordeel dat bestaande voorzieningen en infrastructuur in bestaand bewoond gebiedoptimaal worden benut, en dat er minder aparte ontsluitingsstructuren nodig zijnzoals bij uitleglocaties.





*Verschil uitleg en inbreiding (voorbeeld IJburg resp. Funenpark in Amsterdam)*

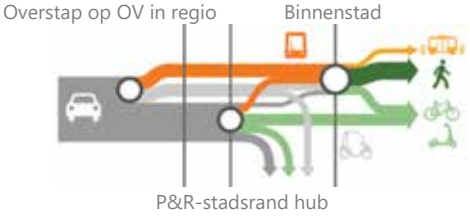
Vergroenen **Verbinden** Verwaarden



## 2 Elk dorp verbonden met (door)fietsroute, regionaal OV, en P&R-stadsrandhubs

Inwoners in het buitengebied krijgen optimale keuzevrijheid om naar de voorzieningen in het stedelijk gebied te reizen. Elk dorp krijgt een comfortabele en veilige regionale doorfietsroute naar de regionale voorzieningencentra als Grou, Stiens en Leeuwarden.waar de meeste regionale voorzieningen liggen. Met de provincie zetten wij in op intensivering van het OV. Voor mensen die afhankelijk zijn van de auto, krijgt de stad Leeuwarden nieuwe P&R-stadsrandhubs (eerst Swettehûs nabij de Haak en station Werpsterhoeke). Daarnaast kunnen mensen parkeren in de garages bij de binnenstad, met prettige wandelroutes naar de eindbestemming.






Het tweede mobiliteitsprincipe komt voort uit de eigenschappen van de gemeente: een groot buitengebied met dorpen, enkele regionale voorzieningencentra als Grou en Stiens én de stad Leeuwarden met de meeste regionale voorzieningen: onderwijs, zorg, werk, regionale winkelvoorzieningen

Omwille van sociale inclusie is het wenselijk om te streven naar een samenleving waar iedereen kan deelnemen, ook degenen zonder auto. Naast het regionaal OV biedt de e-fiets nieuwe kansen om ook mensen in het buitengebied keuzevrijheid te geven in het reizen. Regionale doorfietsroutes maken dit mogelijk: een stervormig netwerk van aantrekkelijke, brede en comfortabele fietsroutes vanuit het buitengebied naar de regiovoorzieningen. De hierbij passende infrastructuur is naast e-fietsen ook geschikt voor invalidevoertuigen.

Het regionale openbaar vervoer wordt niet alleen op peil gehouden, maar ook versterkt, met name door de kansen die een nieuwe concessie biedt.

Automobilisten krijgen óók meer keuzevrijheid: of goedkoop parkeren in P&R-stadsrandhubs[8] in combinatie met deelfiets of OV voor ‘de last mile’ of iets duurder in de binnenstadsgarages. Zo wordt iedereen geholpen om mee te doen in de samenleving, ook als mensen geen auto hebben.

8 *Mobiliteitshubs zijn overstappunten tussen verschillende vervoerwijzen. In de gemeente Leeuwarden wordt gesproken over P&R-stadsrandhubs voor bezoekers en wijk- en buurthubs die meer in bewoond gebied liggen voor bewoners. De binnenstadsgarages zouden ook binnenstadshubs genoemd worden.*

Vergroenen Verbinden Verwaarden




## 3 30 km/u in bewoond gebied, primaat voor fijnmazig lopen en fietsen

Lopen en fietsen worden de hoofdvervoerwijzen in de bebouwde kom. Op enkelstrookrotondes in bewoond gebied krijgen wandelaars en fietsers voorrang. Uitgezonderd enkele hoofdwegen zoals de stadsring en invalswegen, wordt overal 30 km/u de nieuwe standaard. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid voor iedereen. Mensen krijgen keuzevrijheid in routes dankzij fijnmazige netwerken. Waar nodig worden missing links opgeheven door nieuwe passages om barrières te slechten. Dit alles stimuleert gezonde en duurzame actieve mobiliteit en OV en minder autoverkeer (modal shift).

Om wandelaars en fietsers[9] de hoofdgebruikers te maken, zet de gemeente in op fijnmazige en doorlopende netwerken met minimale fysieke barrières en zo veel mogelijk voorrang. Hierbij gaat het om fijnmazige en complete netwerken met een ideale maaswijdte voor wandelaars van 50-100 m en voor de fiets 300-500 m2[10]. Bij het verder verfijnen van de maaswijdte moet prioriteit liggen op de schakels met de meeste toegevoegde waarde. In hoofdstuk 5 is dit verder uitgewerkt.

Fijnmazige netwerken geven gebruikers meer routekeuzevrijheid en comfort op weg naar hun bestemming. Daarnaast is ook ruimtelijke kwaliteit en aantrekkelijkheid essentieel. Aantrekkelijke routes zorgen ervoor dat gebruikers afstanden als veel korter en prettiger ervaren. Ook dit stimuleert het gebruik. Goede en comfortabele looproutes van en naar de haltes ondersteunen verder ook het OV-gebruik.

Meer voorrang is alleen mogelijk als de verkeersveiligheid geborgd wordt. Dit kan met een 30 km/u-regime met passende veilige inrichting. In een aantal situaties is bij 30 km/u ook menging mogelijk van verkeerssoorten. Dit draagt bij aan vergroening, omdat dan minder infrastructuur nodig is. Tot slot zorgt 30 km/u dat de reistijden voor lopen en fietsen verhoudingsgewijs gunstiger worden. Ook dit stimuleert lopen en fietsen.

9 *Waar over lopen en fietsen wordt gesproken, moeten keuzes ook altijd aansluiten op de behoeften van o.a. mensen met een rolstoel, scootmobiel of andere hulpmiddelen.*
10 *'In de omgeving van nationale of provinciale infrastructuur zoals Van Harinxmakanaal is een ruimere maaswijdte onvermijdelijk i.v.m. fysieke inpassingsmogelijkheden.*










*Voorbeeld 'nieuwe 30'-inrichting Maliesingel Utrecht en Wittenburgergracht in Amsterdam met meer ruimte voor actieve mobiliteit*

*Voorbeeld 'nieuwe 30'-inrichting Ostadelaan in Utrecht met meer ruimte voor actieve mobiliteit*

Vergroenen **Verbinden** Verwaarden



## 4 Beter oversteekbare stadsring en invalswegen, doorgaand autoverkeer via de Haak

Wandelaars en fietsers kunnen in de toekomst veiliger en prettiger de stadsring oversteken. Dit kan bij enkelstrookrotondes met voorrang, en elders waar nodig geregeld met een verkeerslicht. Door mobiliteitsmanagement worden automobilisten verleidt om via de Haak te rijden, een ander vervoermiddel te nemen of om buiten de spits te reizen. Werk-Slim-Reis-Slim speelt hierin een belangrijke rol. De stadsring en de invalswegen blijven druk, maar wordt minder een barrière en er ontstaan prettige, veilige wandel- en fietsroutes o.a. naar het centrum. Ook fietsers en OV vanuit het buitengebied richting onderwijs, zorg, cultuur, werk en winkels profiteren hiervan.

Ondanks de opening van de Haak om Leeuwarden in het kader van 'Vrij-Baan' (2014), rijdt nu nog steeds doorgaand verkeer via de Stadsring. De Stadsring is echter bedoeld als hoofdverdeler van autoverkeer met bestemmingen in de stad Leeuwarden. Om het gewenste gedrag te bereiken, moet de reistijd over de stadsring korter zijn dan door de wijken[11], maar langer dan de route over de Haak. Met verkeerslichten bij kruisingen en oversteekplaatsen is het mogelijk om actief te sturen op de gemiddelde snelheid op de stadsring. Dit draagt ook bij aan de oversteekkwaliteit.

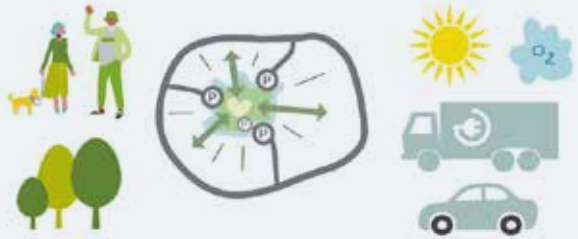




*Voorbeeld herinrichting en sturen met verkeerslichten op de stadsring in Utrecht (Josephlaan)*

11 *Aanvullend kan het wenselijk zijn om ook routes door wijken zelf verder te verlangzamen, bijvoorbeeld met fietsstraatinrichting*

**Vergroenen** | **Verbinden** | **Verwaarden**

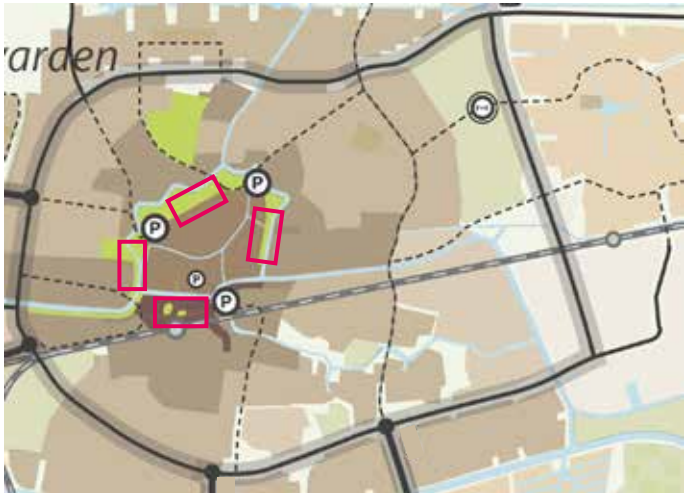


## 5 Centrum place to be, wandelen op één, stadsring wordt P-ring

De stadsring wordt de nieuwe parkeerring inclusief dynamische parkeerverwijzing vanaf de stadsring. Doorgaand verkeer en zoekverkeer verdwijnt van de kwetsbare centrumsingels. De leefkwaliteit wordt hiermee beter, zonder dat het functioneren van de binnenstad negatief wordt beïnvloed. Een deel van de huidige autoverbindingen worden juist aantrekkelijke, groene wandel en fietsmilieus. Dit geeft wandelaars en fietsers vanuit de wijken gemakkelijker toegang tot de binnenstad via aantrekkelijke autoluwe, groene routes. Dit alles draagt bij aan de economische vitaliteit.

Wij gaan de groen- en verblijfskwaliteit rond de historische binnenstad versterken. Op de parkeerring krijgen wandelaars en fietsers het primaat. Dit gebeurt door o.a. het doorgaand autoverkeer bij de Stationsweg weg te halen. Dit geeft tegelijk een impuls aan de OV-verbindingen van en naar Leeuwarden en de verkeersveiligheid bij het station en Zuiderplein. Bij voorkeur gebeurt dit ook op de Groeneweg: dit geeft hier een aantrekkelijk wandel-, fiets- en evenementengebied, als volwaardig onderdeel van de Prinsentuin. Zie ook blz. 54 voor sfeerbeelden en verdere toelichting.

Voorgaande ingrepen maken het ook rustiger op Westersingel en Oosterkade. Deze kunnen dan ook verder worden ingericht op 30 km/u met meer ruimte voor vergroening en een aantrekkelijker bezoekersklimaat van de binnenstad. Het draagt ook bij aan verkeersveiligheid, minder geluidhinder, en economische vitaliteit.



*Ingrepen op Stationsweg en Groeneweg (exclusief wandel- en fietsgebied, alleen bestemmingsverkeer) en Westersingel en Oosterkade (minder autoverkeer en ruimte voor vergroening en verblijven). Parkeervoorzieningen bereikbaar via invalsroutes.*

Ook wandelaars en fietsers vanuit de wijken naar het centrum profiteren: nu zijn de singels een barrière door het vele autoverkeer. Straks zijn het royale en groene centrum-entrees voor wandelen en fietsen.





*Meer steden hebben de keuze gemaakt om singels in te richten voor lopen en fietsen. Links de Catharijnesingel in Utrecht die jarenlang een autoverbinding was en nu weer singelgracht. Rechts het Noorderplantsoen in Groningen. Tot halverwege de jaren 90 was dit nog een autoverbinding.*

**Vergroenen** Verbinden **Verwaarden**



## 6 Groenere binnenstad: straat parkeren naar parkeergarages en P&R-hubs

Wij moedigen bezoekers en bewoners aan om gebruik te maken van de parkeergarages in het centrum en de P&R-stadsrand-hubs. Zo is ruim voldoende capaciteit beschikbaar voor iedereen. Toekomstige bezoekersgroei krijgt ook een plek in de stadsrandhubs. Dit maakt in de binnenstad ruimte vrij voor groenvoorzieningen, wandelpaden, ontmoetingsplekken en fietsparkeergelegenheid. De vergroening verhoogt de verblijfskwaliteit en economische aantrekkingskracht van het centrum. Voor mensen met een beperking wordt altijd maatwerk toegepast.

Het autoparkeren in de stad Leeuwarden krijgt een nieuwe ordening[12]: betaald straatparkeren verschuift zo veel mogelijk naar lege plekken in binnenstadsgarages. Toekomstige bezoekersgroei (piekmomenten) krijgt een plek in P&R-stadsrandhubs. Zo wordt de schaarse openbare ruimte in de binnenstad zo efficiënt mogelijk benut en wordt de aantrekkelijkheid van de binnenstad vergroot. In de uitwerking gaat het om een gefaseerd proces, met evenwicht tussen vergroenen van de binnenstad en het optimaal inzetten van de bestaande parkeergarages voor verschillende doelgroepen. Parkeren voor mindervaliden en laden en lossen blijven in de binnenstad mogelijk met ontheffing. Ook personenvervoer kan in de binnenstad doorgang blijven vinden. Kort parkeren, bijvoorbeeld aan de zuidzijde van het station blijft ook mogelijk.




12 *Leeuwarden heeft het Uitvoeringsprogramma Binnenstad 2023-2030 vastgesteld. Het Beleidskader Mobiliteit sluit hier naadloos op aan. De Mobiliteitsprincipes zijn de randvoorwaarden voor het mobiliteitsbeleid dat moet leiden tot daadwerkelijk minder autoverkeer in de binnenstad.*

**Vergroenen** Verbinden **Verwaarden**



## 7 Groenere wijken en dorpen met minder parkeerhinder dankzij parkeerbeleid en wijkhubs

Wijken binnen de stadsring met hoge parkeerdruk krijgen betaald parkeren. Voor de bewoners en hun bezoek zal er weinig veranderen. Deze maatregel is vooral bedoeld om hinder van gebiedsvreemd parkeren tegen te gaan. Daarnaast helpt dit bij de opgave om wijken verder te vergroenen: er is steeds meer ruimte nodig voor opvang van heftige regenval, hittestress en droge perioden. Bewoners krijgen zo ook meer ruimte voor groen, verblijven en spelen. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen en grotere inbreidingsplannen zetten we in op vorming van nieuwe wijkhubs. Dit helpt het ruimtebeslag van geparkeerde auto's te verminderen.

De blauwe zones in Leeuwarden worden gefiscaliseerd om effectiever de hinder van gebiedsvreemd parkeren tegen te gaan. Dat betekent: invoering van betaald parkeren. Dit voorkomt oneigenlijk gebruik van de parkeerplaatsen (wildparkeren)[13]. Vervolgens kan een deel van de parkeerplaatsen een groene inrichting krijgen als verblijfsruimte. Dit sluit zowel aan op de vergroeningsopgave (klimaatadaptiviteit) als op het versterken van een gezonde fysieke leefomgeving.





*Voorbeeld vergroening en minder dominant parkeren in Amsterdam*

13 *Er kan dan niet meer met een parkeerschijf worden geparkeerd. Het doordraaien van de parkeerschijf door werkenden is hiermee van de baan*

## Inzoom op sociale en economische effecten

Bij de zeven mobiliteitsprincipes is in het bijzonder gekeken naar sociale inclusie: zorgen dat het mobiliteitssysteem zo is ingericht, dat iedereen zo goed mogelijk mee kan doen. Extra aandacht voor wandelen en fietsen hoort daarbij. Een goede wandel- en fietsinfrastructuur is ook geschikt voor mensen met een rolstoel, rollator of andere hulpmiddelen, maar ook bijvoorbeeld voor mensen met een scootmobiel of invalidenvoertuig.

Verder zorgt het temperen van autoverkeer er voor dat wandelen en fietsen aantrekkelijker wordt voor iedereen. Dit ondersteunt inwoners in het aanhouden van een gezonde leefstijl. Ook zijn wandelen en fietsen de meest betaalbare vormen van mobiliteit. En uit historisch onderzoek blijkt ook dat mensen die wonen aan wegen met minder autoverkeer eerder contacten hebben met hun buren (gemeenschapsvorming).




*In straten met druk verkeer (links) hebben buurtgenoten de minste onderlinge contacten. In rustige straten (rechts) de meeste. Bron: D. Appleyard (1981): level of traffic and social interaction*

Veel ondernemers maken zich van te voren zorgen over de economische gevolgen als het autoverkeer niet overal maar kan doorrijden. In de praktijk blijkt dat het wegnemen van doorgaand autoverkeer om een betere verblijfskwaliteit mogelijk te maken juist bijdraagt aan de economische vitaliteit. Immers: belevingskwaliteit wordt voor consumenten steeds belangrijker voor binnensteden. Het gaat er om: hoe aantrekkelijk is de binnenstad om er te komen, om er langer te blijven en om later nog een keer terug te komen. Het temperen van de hoeveelheid verkeersdrukte en het verhogen van de verblijfskwaliteit en hoeveelheid groen draagt hieraan bij. Uit cijfermatig onderzoek blijkt ook, dat automobilisten weliswaar veel geld uitgeven bij een bezoek, maar dat fietsers vaker langskomen en per saldo meer besteden (bronnen: Vervoer naar retail van Kennisplatform verkeer en vervoer 2013; Relatie mobiliteit en bestedingen, onderzoek in 18 Nederlandse gemeenten van Platform Binnenstadsmanagment, BRO en Movares 2023





*Voorbeeld: herinrichting Grotestraat, Nijverdal (voor en na)*



# 5.

# De hoofdprincipes vertaald naar Mobiliteitsnetwerken 2040

## Van mobiliteitsprincipes naar netwerken

De mobiliteitsprincipes zijn een belangrijke leidraad voor verdere gebiedsontwikkeling in de gemeente en de invulling van het Uitvoeringsprogramma. Ook de mobiliteitsnetwerken voor lopen, fietsen, OV, autoverkeer en logistiek moeten een opbouw krijgen die aansluit op de geest van de mobiliteitsprincipes. Dit hoofdstuk gaat daar verder op in.

## Aantrekkelijk lopen en fietsen

Alle netwerken moeten met elkaar samenhangen. Wij willen de gebruikers ondersteunen om meer te gaan lopen, fietsen of met het OV te reizen. Dan moeten deze voorzieningen ook tiptop in orde zijn. Fijnmazige netwerken voor wandelaar en fietser, waarmee je overal kunt komen en de autoverbindingen veilig en vlot kruisen.

## Snel en betrouwbaar OV

Het OV moet de dorpen en wijken binnen de gemeente zo goed mogelijk verbinden met de voorzieningen.

## Passende autonetwerken en logistieke routes

Voor de auto is het belangrijk dat de parkeervoorzieningen goed bereikbaar zijn, inclusief de P&R-stadsrandhubs. Het logistieke netwerk is belangrijk, omdat hiermee de ondernemingen van Leeuwarden bevoorraad kunnen worden. Dit is cruciaal voor het draaiende houden van de economie. Goede logistieke routes dragen dus bij aan de economie en aantrekkelijkheid van de gemeente.

## Ontwerpen aan hoogwaardig lopen en fietsen

Wij geven actieve vormen van mobiliteit prioriteit binnen bewoond gebied. Op het schaalniveau van de hele gemeente is de fiets hoofdgebruiker, en in het centrum van de grotere kernen Leeuwarden, Grou en Stiens de wandelaar. Dit vraagt ook om goede inrichting van wandel- en fietsstructuren. Hierbij kan de gemeente aansluiten op landelijke richtlijnen .

Het fijnmazig basis-wandelnetwerk heeft een maaswijdte2 van 50 tot 100 m (alle straten in bewoond gebied). Daarnaast is er een overkoepelend hoofdnetwerk dat vooral grotere wandelstromen faciliteert naar winkel, zorg en onderwijsvoorzieningen. Dit netwerk heeft een maaswijdte van ongeveer 200-500 m. Dit netwerk krijgt extra kwaliteit als het gaat om o.a. geleidelijnen, rolstoeltoegankelijkheid. Tot slot is er ook het recreatieve netwerk, deels door groene (buiten) gebieden, waarvoor het niet altijd mogelijk is om aan alle bovenstaande eisen te voldoen.

Het fijnmazige hoofdfietsnetwerk2 is een doorlopend stads- en dorpsbreed netwerk met een maaswijdte van ca 300-500 m. Het gaat hier om straten in bewoond gebied die bovengemiddeld door fietsers worden gebruikt. Dit netwerk kan een inrichting krijgen als reguliere autoluwe woonstraten, fietsstraten, als fietsstroken- of paden langs drukkere autoverbindingen of als zelfstandige fietspaden. Een goede fietsinrichting moet ook altijd geschikt zijn voor o.a. scootmobielgebruikers.

Hier bovenop ligt het netwerk van regionale doorfietsroutes. Deze doorfietsroutes verbinden de dorpen met de belangrijke voorzieningen-centra (onderwijs, winkelen, zorg, werklocaties. Dit regionale netwerk heeft in het buitengebied een maaswijdte van ca 3.000 tot 5.000 m. Doorfiets-routes zijn extra breed om geschikt te zijn voor verschillende fietsachtige vormen van mobiliteit (van normale fietsen, tot e-fietsen, snelle e-fietsen en brom- en snorfietsen). Het gaat om vrijliggende fietspaden of (rurale) fietsstraten waar de auto als gast wordt toegestaan. In de stad Leeuwarden lopen de doorfietsroutes door tot aan de stadsring. Daarbinnen bestaat het netwerk uit fijnmazige hoofdfietsroutes.

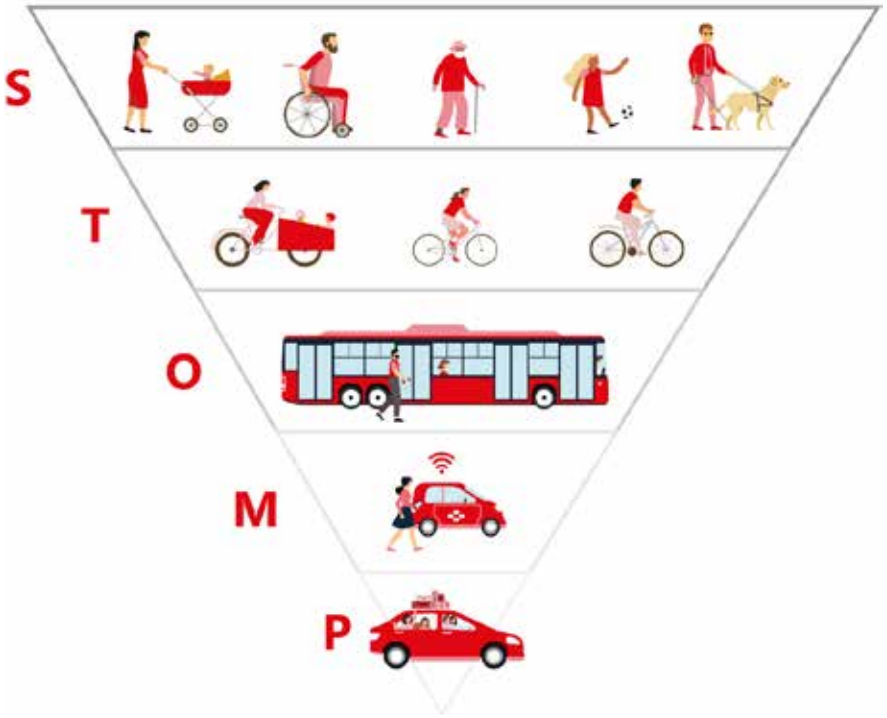





*V.l.n.r: fietsstraat en doorfietspad in buitengebied, hoofdfietsroute in bewoond gebied*

*1 zoals o.a. de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW, Ontwerpwijzer voertgangers (CROW, 2024), Handboek toegankelijkheid openbare ruimte; Harderwijk toegankelijk voor iedereen (Goudappel, 2022))*

*? In de omgeving van nationale infastructuur zoals Van Harinxmakanaal is een ruimere maaswijdte onvermijdelijk i.v.m. fysieke inpassingsmogelijkheden.*




## Wandelnetwerk voor Leeuwarden

Lopen wordt door de gemeente Leeuwarden gezien als hoofdvervoerwijze. Bij het prioriteren van netwerken staat de STOMP gedachte centraal. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service, ofwel Medegebruik) en Privéauto Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is.

Het wandelnetwerk is het basisnetwerk voor de gemeente: elke verkeersdeelnemer begint en eindigt zijn reis per slot van rekening als voetganger. Daarnaast dragen actieve vormen van mobiliteit, zoals lopen en fietsen, bij aan een vitale, gezonde en inclusievere samenleving.

Ook voor mensen met een beperking is een goed wandelnetwerk belangrijk. Dit betekent dat de inrichting ook geschikt moet zijn voor mensen met rolstoelen en andere hulpmiddelen.

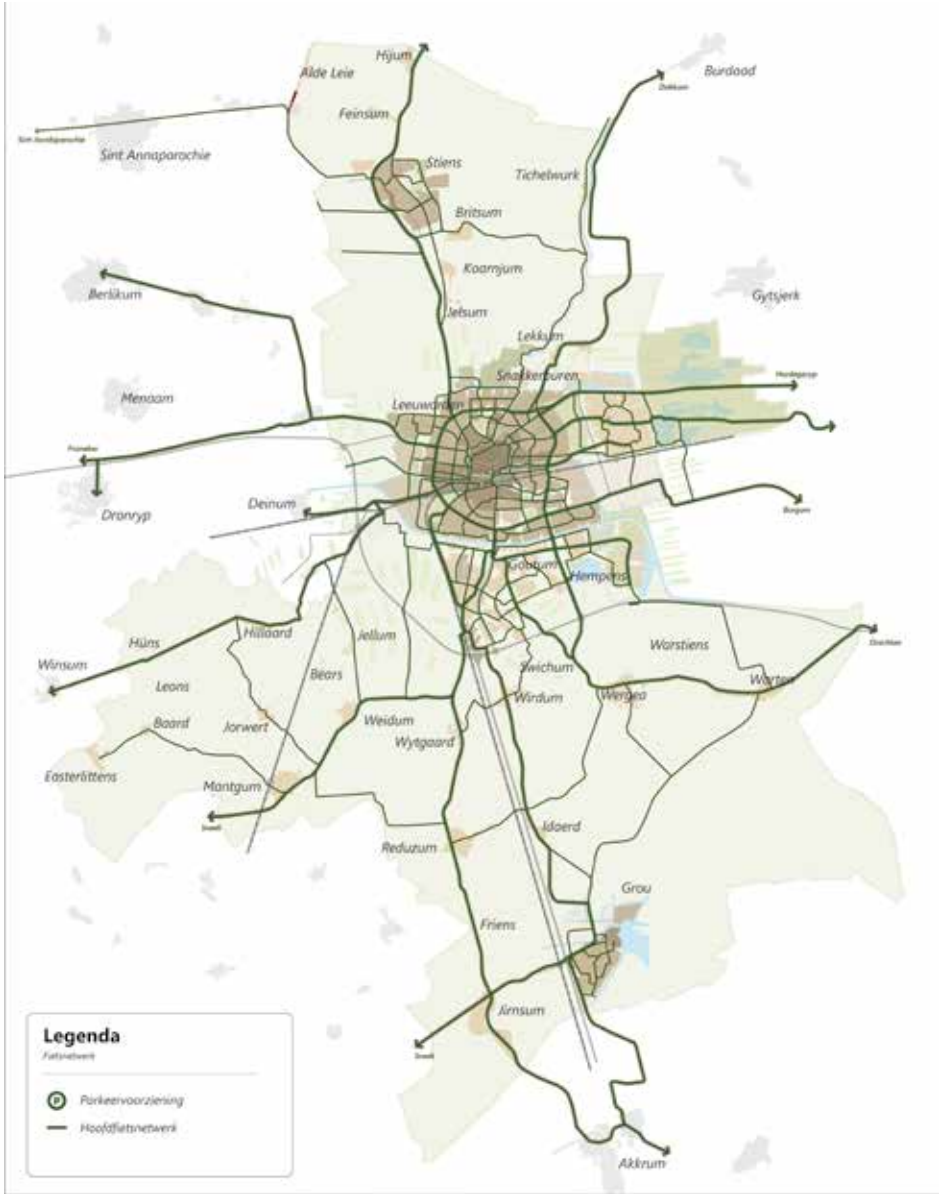
## Voetgangersnetwerk voor 8 min tot 80 plus

Het bewoond gebied krijgt een fijnmazig basisnetwerk (ca 50 tot 100 m). Daarnaast zijn er hoofd-wandelverbindingen naar voorzieningen, zoals bijvoorbeeld winkelcentra, zorg en onderwijs. Bij deze hoofdverbindingen wordt extra rekening gehouden met de toegankelijkheid voor alle inwoners en bezoekers van de gemeente. Denk hierbij aan bewegwijzering, voldoende ruimte op het trottoir, geleide stroken en openbare verlichting.

De gemeente investeert in een betere oversteekbaarheid van de stadsring, waar nodig met verkeerslichten. Daarnaast wordt er gewerkt aan het leggen van nieuwe verbindingen over spoor- en waterbarrières. Gezien de huidige en toekomstige drukte verdient de spoorpassage bij de Schrans in Leeuwarden extra aandacht, ook met het oog op mogelijke intensivering van het aantal treinen richting Groningen.

## Regionale fietsnetwerk voor Leeuwarden

Net als lopen is fietsen in de gemeente een hoofdvervoerwijze, zoals verwoord in het visiedocument ‘Fiets op 1’. Het sluit aan op de ambitie van een gezonde, duurzame en toegankelijke gemeente waarin de mens centraal staat. Het provinciale doorfietsnetwerk speelt een hoofdrol in het verbinden van alle dorpen en natuur-gebieden met de stad Leeuwarden. De gemeentelijke doorfietsroutes hebben een maaswijdte van circa 1.000-5.000 meter en een minimale breedte van 4 meter asfalt. Zo biedt dit netwerk snelle en veilige routes voor dagelijkse forenzen en recreatieve fietsers. Het netwerk loopt naadloos door naar de buurgemeenten.




*Wensbeeld van het fietsnetwerk in de gemeente Leeuwarden*

## Fiets binnen bewoond gebied

Binnen bewoond gebied is er het fijnmazige hoofdfietsnetwerk met een maaswijdte van ongeveer 300-500 meter. Fietsers krijgen zo veel mogelijk voorrang op kruispunten en enkelstrookrotondes. Fietspadbreedtes en de interactie met ander verkeer worden per locatie overwogen. Verkeerslichten krijgen zo veel mogelijk een wachttijdindicatie en krijgen een gunstige afstelling voor actief verkeer. In het netwerk wordt gewerkt aan nieuwe verbindingen over spoor- en waterbarrières. Rond de gebiedsontwikkeling Spoordok is op korte termijn vooral behoefte aan het toevoegen van de schakels[14]:

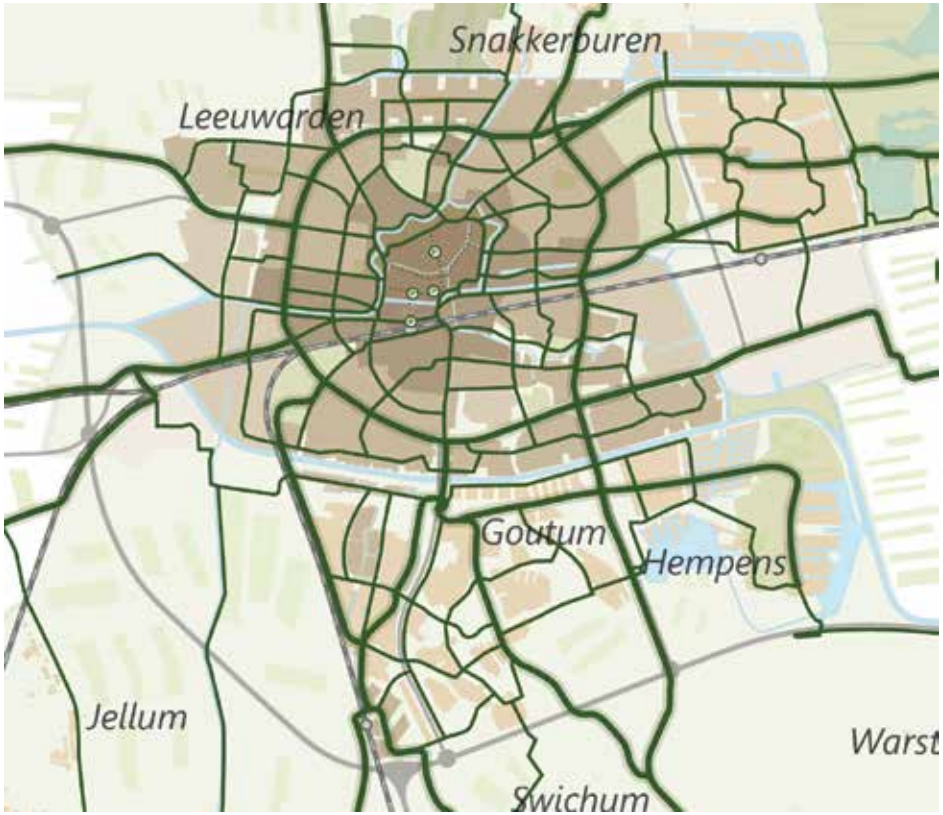
- Verbinding over Zuiderstadsgracht (Willemkade ZZ en Westerkade)
- Via spooraquaduct HRMK

Ook is een extra bewaakte overdekte fietsenstalling in het centrum nodig. Dit draagt bij aan een hoogwaardige openbare ruimte en creëert ruimte voor vergroening

We onderzoeken nog de haalbaarheid van:

- Verbinding over Harlingervaart, tussen Snekertrekweg en de Tesselschadestraat ter hoogte van de Galgefenne
- Verbinding tussen Huizum-West en Spoordok.

Ook is het toevoegen van één of meerdere overdekte fietsenstallingen in het centrum zeer wenselijk. Dit draagt bij aan een hoogwaardige openbare ruimte en creëert ruimte voor vergroening. Bij nieuwbouw (van woningen) wordt tevens aandacht gegeven aan fietsparkeren.




*Wensbeeld van het fietsnetwerk in Leeuwarden*

14 *Realisatie van de overige schakels hangt mede af van afstemming met andere beleidsvelden*

## Nadere uitwerking Stiens en Grou met belanghebbenden

Voor Stiens wordt samen met de belanghebbenden een nadere uitwerking gemaakt, op basis van de principes van het Beleidskader Mobiliteit. Enkele kernnelementen voor Stiens: de Langebuorren met extra verblijfskwaliteit voor winkelen en flaneren. Daarnaast krijgt Stiens een fijnmazig fietsnetwerk, met een belangrijke rol voor het Spoorbaanpad. Binnen Stiens gaat het nieuwe 30 km/u als standaard gelden.




*Wensbeeld van het netwerk van Stiens*

Ook voor Grou wordt samen met de belanghebbenden een nadere uitwerking gemaakt. Onderdelen die hierin een plek moeten krijgen: veiligere situatie op de Stationsweg, prettige en comfortabele fietsroutes, een goede parkeeroplossing in de omgeving van het centrum en een oplossing voor de bereikbaarheid van de gehele kern.




*Wensbeeld van het netwerk van Grou*

## Ruimte voor lange termijn spoorkeuzes

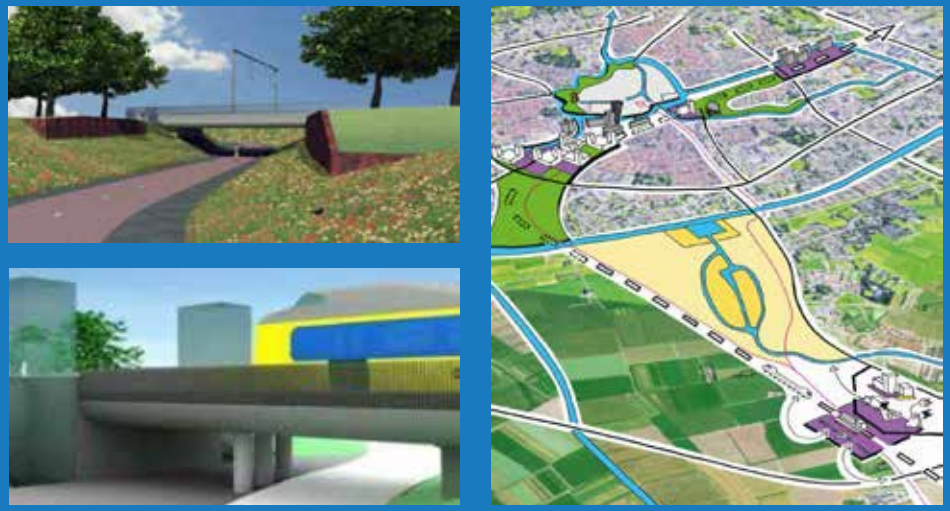
Spoor is de ruggengraat voor het vervoer naar rest van NL/Randstad. Daarom zetten we in op de Lelylijn met een overstapvrije verbinding naar Leeuwarden, inclusief het halteren van de Lelylijn bij station Werpsterhoeke.

In het visie document Mobiliteit 2019 – 2050 zet de gemeente Leeuwarden in op Spoor naar -1 voor Leeuwarden – Groningen als 1 van de vijf speerpunten. Dit is ook nodig om de mobiliteitstransitie te kunnen realiseren met een frequentieverhoging naar Groningen tot 6 treinen per uur per richting. Als gevolg van deze frequentieverhoging zullen spoorwegovergangen grote delen van per uur gesloten zijn. Daarvoor is het spoor op -1 een robuuste oplossing, die ook nog eens kansen biedt om de stad aan weerszijden van het spoor beter aan elkaar te hechten. De ruimtelijke inpasbaarheid en financiële haalbaarheid voor het Spoor op -1 wordt de komende tijd verder in beeld gebracht.

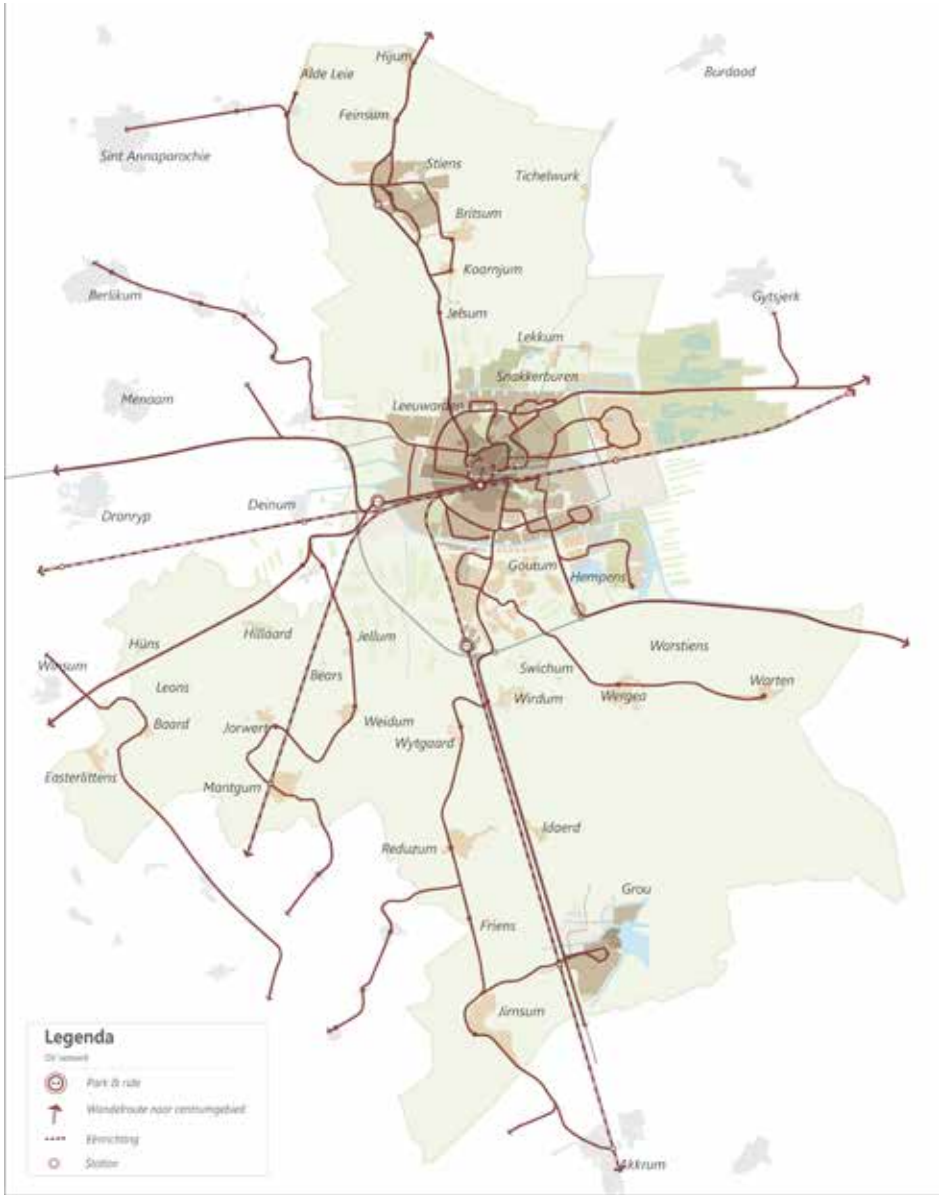
Vanuit spoorveiligheid, maar ook betrouwbaarheid van verbindingen is per definitie uitgangspunt dat overwegen ongelijkvloers worden vormgegeven. Topprioriteit hierin zijn spoorwegovergang Schrans (alleen fiets, knip voor auto) en de Oostergoweg (= hoofdbundel bus).

Station Werpsterhoeke heeft een grote meerwaarde voor ons buitengebied en de rest van Fryslân. Werpsterhoeke wordt voor reizigers die voor het voor- en natransport afhankelijk zijn van de auto de poort tot de Randstad.
Ook voor bezoekers van Leeuwarden doet station Werpsterhoeke dienst als P+R. Met het doortrekken van de trein uit Groningen naar Werpsterhoeke levert dit voor auto-afhankelijke reizigers een aantrekkelijk vertrekstation op.

Op dit moment werkt de gemeente aan deze dossiers via de samenwerkingstrajecten en ‘Deltaplan Noord Nederland’ (onderdeel bestaand spoor, oplevering voor BO MIRT najaar 2024).



*Impressies toekomstsituatie spoor in Leeuwarden*
*(bron: Leeuwarden Spoorzone; Stad van de Toekomst, 2019)*




## Regionaal openbaar vervoer versterken

De provincie en Rijksoverheid zijn in de gemeente Leeuwarden de OV-beheerders, maar de gemeente heeft zelf ook een duidelijke visie op het openbaar vervoer. Voor het regionale busvervoer zijn er vijf hoofdassen met extra betrouwbare reistijden. Dit wordt onder andere mogelijk gemaakt door een autovrije Stationsweg en, waar nodig, bypasses bij verkeerslichten. Deze maatregelen verbeteren de doorstroming van het openbaar vervoer. Daarnaast ligt er ook een link met de wandel- en fietsnetwerken: verbetering hiervan draagt ook bij aan beter functioneren van het OV (voor- en na transport).

Daarnaast zet de gemeente in op behoud en versterking van een fijnmazig netwerk van regionale buslijnen, die de omliggende dorpen met de stad verbinden.

## Inzoom op de OV-ontsluiting in de stad

De stad Leeuwarden en het centrum in het bijzonder is een belangrijke OV-bestemming. Er wordt ingezet op de ontwikkeling van meerdere P&R-stadsrandhubs, zoals Swettehûs en Werpsterhoeke. Deze krijgen ook een optimale OV-aansluiting naar het centrum, maar ook deelfietsen. Afhankelijk van het gebruik van de hubs krijgt het concept uitbreiding naar andere locaties zoals Hemriksein, Stiens en de noordoostzijde van de stad. Deze hubs dragen bij aan een efficiënt en duurzaam vervoerssysteem voor de hele regio.

*Wensbeeld van het openbaar vervoer netwerk in de gemeente Leeuwarden*

Daarnaast zet de gemeente in op een aantal centrumhubs aan de randen van de binnenstad om het OV-gebruik te stimuleren. De hubs liggen zo dat de centrumvoorzieningen op korte loopafstand te bereiken zijn. Een belangrijke OV verbinding is de buslijn naar NHL Stenden. In de uitwerking zal worden onderzocht of deze via de Groeneweg blijft rijden of gebruik kan maken van de Oosterkade.




*Wensbeeld 2040 van het openbaar vervoersnetwerk in Leeuwarden*

## Deelmobiliteit

De gemeente ziet deelmobiliteit als een middel om de mobiliteit te verduurzamen. De gemeente kiest voor zogenaamde 'station-based' deelmobiliteit, waarbij gebruikers voertuigen ophalen en brengen naar vaste locaties. Dit voorkomt verrommeling van de openbare ruimte. Ook in dorpskernen draagt deelmobiliteit bij aan bestrijding van vervoersarmoede. De gemeente ondersteunt initiatieven zoals Fossylfrij Fryslân, die deelmobiliteit opbouwt vanuit de mienskip.

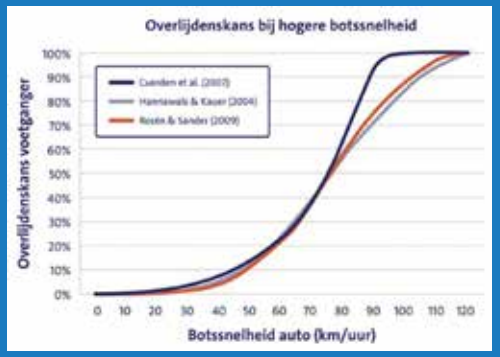


*Lancering deelautoconcept Buurtbestuurders door Freonen fan Fossylfrij Fryslân*

# Verkeersveiligheid voor iedereen

**30 km/u als nieuwe standaard**
De gemeenteraad van Leeuwarden nam in 2021 een motie aan om zo veel mogelijk 30 km/u als maximumsnelheid te hanteren binnen bewoond gebied in de hele gemeente. Dit draagt bij aan een betere verkeersveilig-heid en de oversteekbaarheid van wegen.

Een 30 km/u-limiet is alleen mogelijk als de inrichting hierop aansluit. Bij een aantal wegen is daarom fysieke aanpassing nodig. Bij herinrichting wordt zo veel mogelijk aangesloten op reeds gepland onderhoud. Dit betekent dat een stapsgewijze transformatie naar een nieuwe standaard met 30 km/u als snelheidslimiet. Bij de herinrichting krijgen wegen zonder aparte fietsvoorzieningen prioriteit. De stadsring + enkele invalswegen blijven 50 km/u. Het instellen van 30 km/u op wegen doet de gemeente in overleg met de provincie (OV-doorstroming), politie en overige nood- en hulpdiensten.




*Lager overlijdensrisico bij 30 km/u**

* *30 km/u-gebieden, door Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2018.*

Deze insteek sluit goed aan op het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), de hierop gebaseerde Risicoanalyse Verkeersveiligheid Leeuwarden en het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Leeuwarden. In de Risicoanalyse is namelijk vastgesteld dat de grootste veiligheidsverbetering in Leeuwarden ligt in:

- Aanpak 50 km/uur wegen: de meeste ongevallen vinden plaats op 50 km/uur wegen. Bij meer dan de helft van de ongevallen zijn de (e-) fietsers en bromfietsers betrokken.
- Veilige fietsinfrastructuur
- Beschermen van kwetsbare verkeerdeelnemers: fietsers en voetgangers, bestuurders van e-bike, brom-/ snorfietsers, onervaren verkeersdeelnemers, ouderen/senioren en beginnende bestuurders.




*Voorbeeldweg 30km/u*

## Regionaal autonetwerk

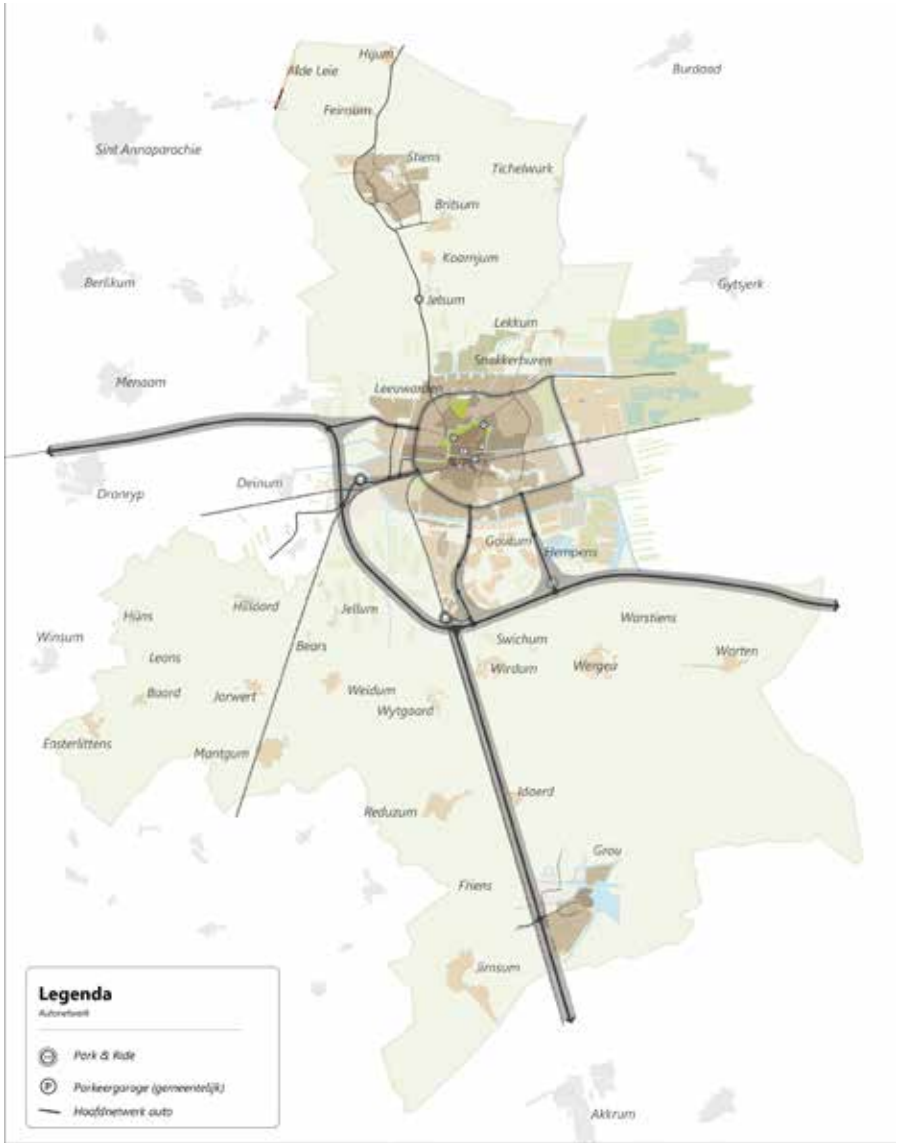
De stad Leeuwarden is een regionaal voorzieningencentrum. Voor veel inwoners in het buitengebied is de auto een onmisbaar hoofdvervoersmiddel. Vanuit sociale inclusie moet er dus ook een goede autobereikbaarheid zijn van de stad en de omliggende dorpen.

Bezoekers van het centrumgebied van buiten de stad worden gestimuleerd om gebruik te maken van de P&R-stadsrandhubs aan de rand van de stad. Differentiatie in tariefstellingen door de hele stad moet zo worden gekozen, dat de P&R-stadsrandhubs het meest aantrekkelijk zijn én betaalbaar voor alle doelgroepen.

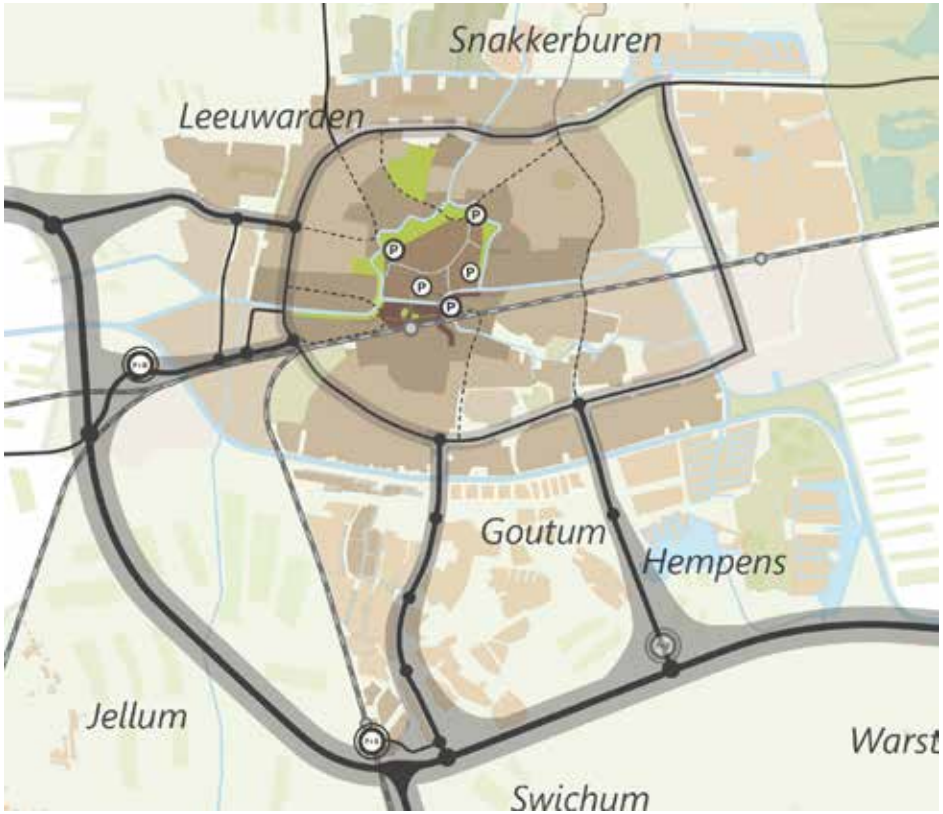
## Naar een nieuwe hoofdstructuur in bewoond gebied

Binnen de bebouwde kom wordt stapsgewijs toegewerkt naar 30 km/u als de nieuwe standaard (met uitzondering van de stadsring en een aantal invalswegen). Definitieve instelling van 30 km/u is alleen mogelijk waar dit in de vormgeving ook geloofwaardig is. Op enkelstrooksrotondes in bewoond gebied krijgen wandelaars en fietsers voorrang. In de stad Leeuwarden wordt de stadsring de nieuwe parkeerring met parkeerinfo. Vanaf daar rijden auto's met inprikkers naar de centrumgarages, het is daarbij niet (meer) mogelijk om een rondje te rijden over de parkeerring. Een deel van de singels wordt exclusief voor wandelen/lopen, fietsen, OV en bestemmingsverkeer.

In de bestaande en nieuwe wijken wordt deelmobiliteit in wijkhubs gestimuleerd om het autobezit te verminderen. Verder ligt er in de toekomst nog een optimalisatieopgave voor aansluiting Blitsaerd.




*Wensbeeld van het autonetwerk in de gemeente Leeuwarden*



*Wensbeeld 2040 van het autonetwerk in Leeuwarden*

## Oostelijke vaarroute

Een keuze voor de Oostelijke Vaarroute heeft ook gevolgen voor de mobiliteit over land. Dit levert minder vaarbewegingen op bij de bruggen in het van Harinxmakanaal, de Slauerhoffbrug en de Verlaatsbrug, maar juist extra passages bij de bruggen in oostelijke richting (Prins Hendrikbrug, Beursbrug, Blokhuisbrug, 1ste Kanaalsbrug, Pieter Stuyvesantbrug, spoorbrug Leeuwarden-Groningen en Greunsbrug). Net als bij de Vrouwenpoortsbrug vraagt dit om het afstemmen van brugbedieningstijden. Aanvullend aandachtspunt is de gewenste frequentieverhoging op de spoorverbinding Leeuwarden-Groningen. Dit vraagt mogelijk om het realiseren van aanvullende voorzieningen. Deze aandachtspunten moeten verder worden afgewogen uitgewerkt bij een eventueel realisatiebesluit over de Oostelijke Vaarroute.





## Logistiek in 2040: meer over water en emissievrij

Goede logistieke oplossingen zijn essentieel bij de bevoorrading van winkels, restaurants en cafés, leveringen aan kantoren en instellingen, pakketbezorging bij particulieren, bouwverkeer en afvalinzameling.

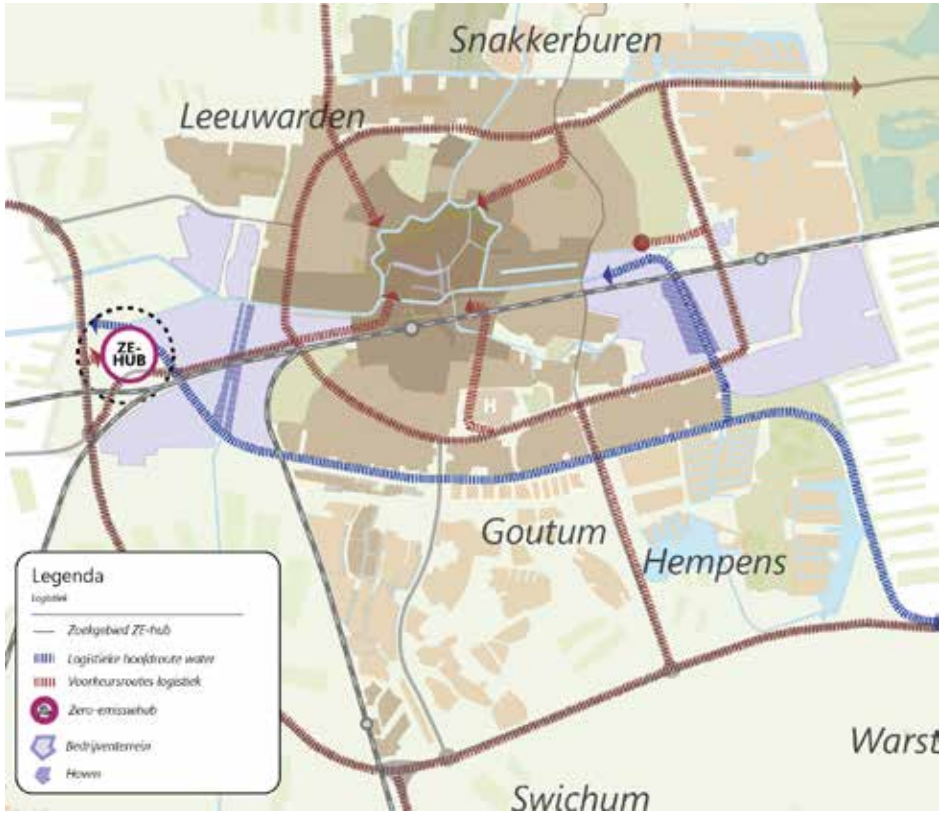
Wij stimuleren, conform Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân, een verschuiving van wegtransport naar vervoer over water. De stad Leeuwarden ligt hiervoor gunstig aan het Harinxmakanaal (CEMT-klasse 5a). Hier liggen ook kansen voor meeliften op het Europese TEN-T-netwerk. Voor stadslogistiek over water gaat de gemeente de potenties onderzoeken voor een logistieke stadsrandhub in de omgeving Swettehûs (overslag op emissievrije voertuigen en water). Dit biedt mogelijk ook meerwaarde voor logistieke stromen in de gemeente. Voor de stadslogistiek over weg heeft de gemeente Leeuwarden samen met diverse Leeuwarder bedrijven de Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (GDZES) ondertekend. We onderzoeken een Zero-Emissie zone in de binnenstad per 2028. Dit geeft de logistieke partijen tijd om zich goed voor te bereiden.

De verkenning Zero Emissie zone Leeuwarden wordt in het najaar van 2024 ter besluitvorming aangeboden aan de raad.



## Logistiek: kwaliteitsnet met veilige en efficiënte oplossingen

Alle belangrijke bestemmingen worden ontsloten met het kwaliteitsnet logistiek. In de stad Leeuwarden zijn vanuit alle windrichtingen logistieke invalsroutes, die geschikt zijn voor grotere voertuigen. Net als veel andere steden werkt ook Leeuwarden aan een Zero-emissie-zone en vervoer over water, o.a. via de multimodale terminal aan de Newtonweg voor vervoer over water. Langeafstandsvervoer kan hier desgewenst overslaan op emissievrije stads-logistiek (weg, water). Het bevoorraden van het centrumgebied blijft mogelijk binnen de venstertijden, mits straten en stoepen goed toegankelijk blijven. Het centrumgebied zal in deze periode zonder extra restricties bereikbaar zijn voor bevoorradingsverkeer.

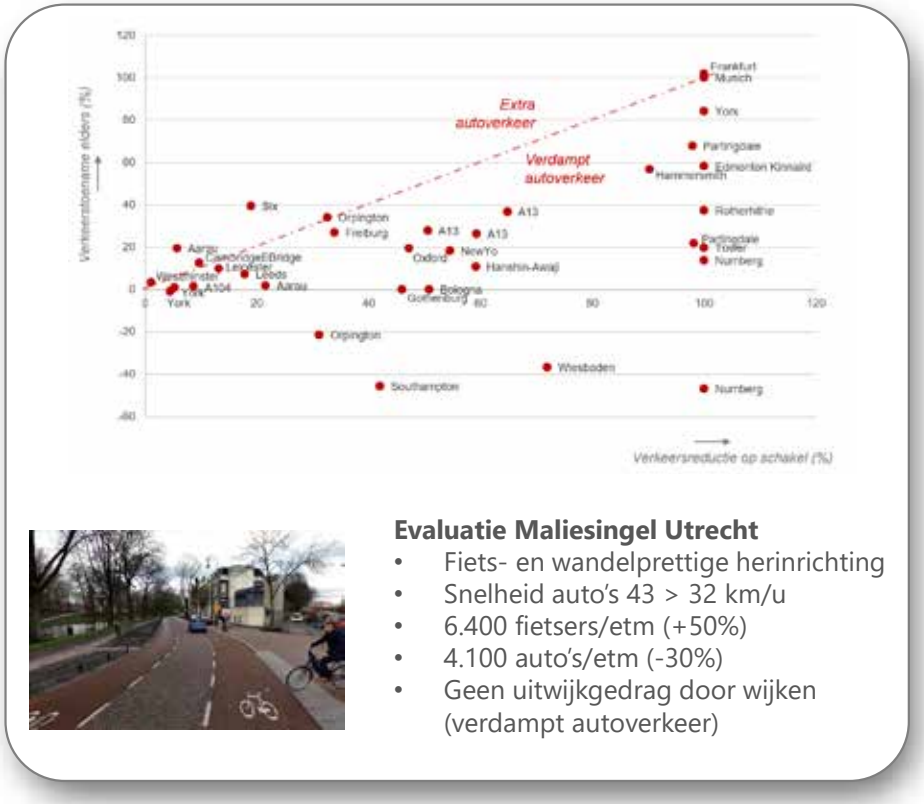



*Wensbeeld van de logistieke routes in Leeuwarden*

## Waar blijft het autoverkeer bij infrastructurele ingrepen?

Uit Nederlandse en internationale studies blijkt dat infrastructurele ingrepen een effect hebben op de hoeveelheid autoverkeer op het netwerk: extra infrastructuur leidt tot meer autoverkeer. Zo rijden er momenteel ongeveer 38.000 motorvoertuigen per dag over de haak om Leeuwarden. Dat is vele malen meer dan wat er voor 2014 over de Julianalaan en de Hendrik Algraweg reed. De Haak heeft ook nieuw verkeer aangetrokken.

Andersom werkt het ook zo: minder capaciteit leidt tot minder autoverkeer. Uit voor- en naonderzoek in binnen- en buitenland, bij aanpassing van de infrastructuur, blijkt in zulke situaties een deel van het autoverkeer te 'verdampen'. Men maakt de verplaatsing niet meer of gebruikt een ander vervoermiddel. Slecht een deel van het autoverkeer kiest een andere route. Zo heeft men in Utrecht o.a. de Maliesingel veranderd van een drukke verkeersader in een stadsgracht zonder dat er elders in de stad verkeerstoenames zijn gemeten.






**Evaluatie Maliesingel Utrecht**

- Fiets- en wandelprettige herinrichting
- Snelheid auto's 43 > 32 km/u
- 6.400 fietsers/etm (+50%)
- 4.100 auto's/etm (-30%)
- Geen uitwijkgedrag door wijken (verdampt autoverkeer)



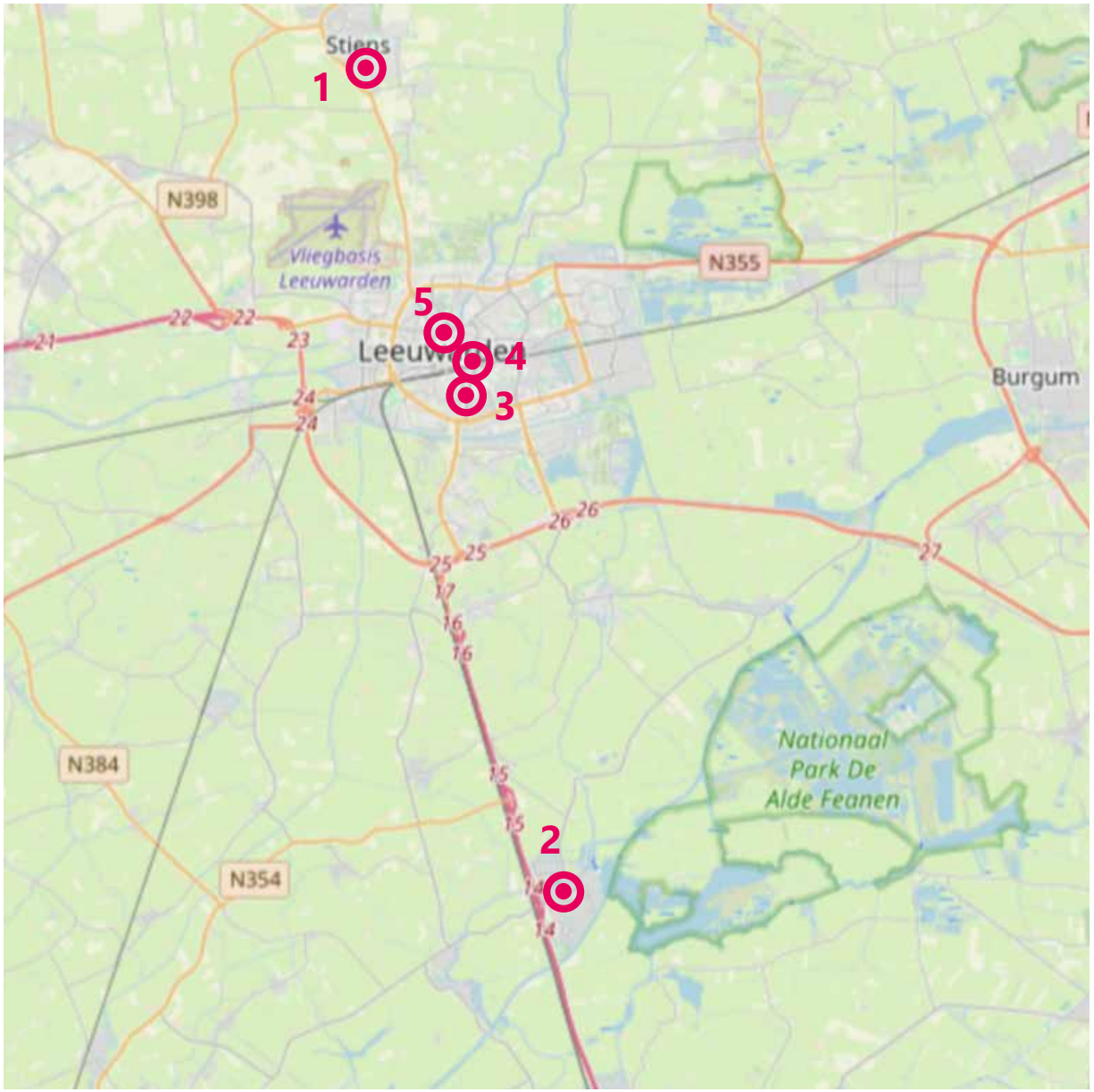

# 6.
# Mogelijke uitwerking in sfeerbeelden

## Mogelijke uitwerkingen 2040

De mobiliteitsprincipes en de toekomstige mobiliteitsnetwerken moeten uiteindelijk op straat worden gerealiseerd. Om een beeld te geven hoe dit er uit kan komen te zien, is voor een aantal locaties in de gemeente een eerste uitwerkingsimpressie gemaakt:

1. Spoorbaanpad-Pim Mulierwei in Stiens;
2. Parkstraat in Grou;
3. Schrans in Leeuwarden;
4. Zuiderplein in Leeuwarden;
5. Groeneweg in Leeuwarden.

Het gaat hier niet om verkeerstechnische ontwerpen, maar om een sfeerbeeld die de potenties laten zien van de nieuwe mobiliteitsprincipes. De daadwerkelijke uitwerking vindt in overleg met betrokkenen plaats en wordt vertaald in realisatiebesluiten.

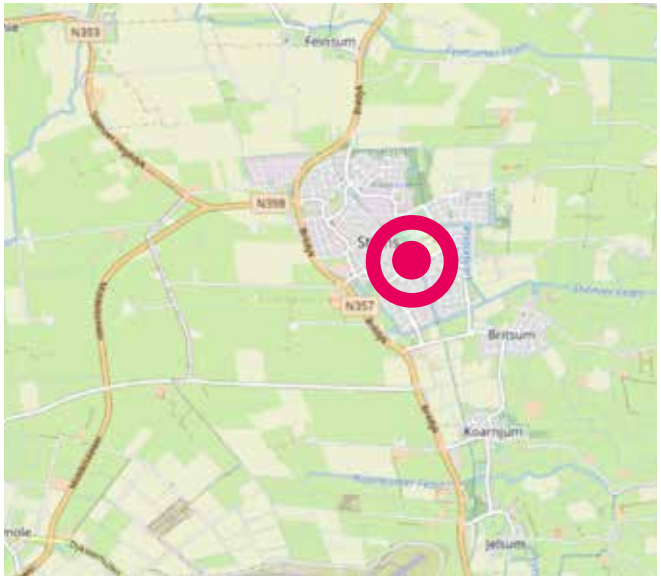


## Mogelijke uitwerking Spoorbaanpad in Stiens

In de mogelijke uitwerking wordt het Spoorbaanpad een hoofdfietsroute met voorrang voor actieve vormen van mobiliteit. Auto's geven voorrang, veilig geregeld met een oversteekplateau.

Zo kunnen fietsers comfortabel en vlot doorrijden. In het beeld is de Pim Mulierwei aangepast op een snelheidslimiet van 30 km/u in bewoond gebied. Dit geeft ook extra ruimte voor klimaat adaptief groen rondom de weg.






## Mogelijke uitwerking Parkstraat in Grou

In de mogelijke uitwerking wordt het bezoekend autoverkeer automatisch richting de parkeervoorziening geleid. Dit voorkomt dat bezoekers simpelweg rechtdoor rijden en uiteindelijk onbedoeld in het krappe hart van het historische centrum terecht komen.

De Stationsweg wordt  aangepast op een snelheidslimiet van 30 km/u in bewoond gebied, met snelheid verlagende voorzieningen en oversteekplekken. Vanaf de parkeervoorziening richting centrum worden de straten meer dorps ingericht, met optimale verblijfskwaliteit en ruimte voor oversteken, lopen en ontmoeten.








## Mogelijke uitwerking Schrans in Leeuwarden

In de mogelijke uitwerking voor de Schrans wordt rekening gehouden met de grote fietsstromen, o.a. tussen Leeuwarden Zuid en de binnenstad. In de middenberm is er een combinatie van auto parkeren, fiets parkeren en klimaat adaptief groen, bijvoorbeeld wadi's en extra bomen.

Door het fiets parkeren meer in de middenberm te plaatsen, krijgen wandelaars en winkelend publiek meer comfort en ruimte. Vanwege de combinatie van fietsers en auto's is een fietsstraatinrichting denkbaar met auto's te gast.









## Mogelijke uitwerking Zuiderplein in Leeuwarden

Bij de mogelijke uitwerking voor het Zuiderplein wordt voldoende infrastructuur aangeboden voor bezoekend autoverkeer naar de parkeergarages. Er is geen doorgaand autoverkeer meer, waardoor een deel van het asfalt kan veranderen in klimaat adaptief groen, wandelpaden, fietspad en ontmoetingsruimte.

Hiermee wordt het Zuiderplein weer een echt plein, en is er wellicht zelfs ruimte om Ûs Mem weer terug te brengen op haar oude plek. De sfeer van de binnenstad wordt feitelijk vergroot tot aan het Zuiderplein met bijvoorbeeld horeca. Het openbaar vervoer moet nog wel via het Zuiderplein naar het station rijden.








## Mogelijke uitwerking Groeneweg in Leeuwarden

In de mogelijke uitwerking voor de Groeneweg wordt de Prinsentuin uitgebreid tot over de Groeneweg richting de historische binnenstad. De Groeneweg wordt een letterlijk groene plek voor wandelaars en fietsers.

Dit geeft kansen voor recreatie en toerisme: doordat de Prinsentuin met aantrekkelijke groene verbindingen uitloopt richting binnenstad, worden binnenstadsbezoekers verleid om ook naar de Prinsentuin te komen.












# 7.
# Hoe verder: Vervolgagenda

## Beleidskader Mobiliteit als basis voor vervolg

Met het Beleidskader Mobiliteit legt de gemeente de hoofdkeuzes vast voor het toekomstige mobiliteitsbeleid voor de lange termijn. Dit geeft een kader om concrete maatregelen en uitwerkingsprojecten vast te stellen. Deze vervolgagenda bevat een aantal vervolgacties om het mobiliteitsbeleid van de gemeente verder handen en voeten te geven. Het opstellen van Uitvoeringsprogramma's is de belangrijkste vervolgactie en staat met stip op 1: de Uitvoeringsprogramma's vormen de projectgerichte uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit. Daarnaast zijn er enkele meer randvoorwaardelijke acties nodig om de mobiliteitsambities van de gemeente op langere termijn te borgen. Deze acties zijn apart benoemd.

## 1. Opstellen Uitvoeringsprogramma's

Op basis van het Beleidskader Mobiliteit stelt de gemeente Uitvoeringsprogramma's op voor Leeuwarden, Grou en Stiens. Bijlage 2 bevat een eerste voorzet, met o.a:

- Verder verfijnen en concretiseren van de mobiliteitsnetwerken, samen met vertegenwoordigers vanuit dorpen en wijken;
- Benoemen van verkeersveiligheidsprioriteiten (o.a. instellen 30 km/u en blackspot aanpak);
- Beoordeling van de impact van de maatregelen met digitale middelen (zoals de inzet van een multimodaal verkeersmodel en de Digital Twin);
- Vertaling naar maatregelen en uitwerkingsprojecten (inclusief financiering en fasering, gekoppeld aan het reguliere onderhoudsprogramma).

Initiatief: gemeente Leeuwarden i.s.m. dorpsbelangen, wijkpanels
Periode: 2024-2025

## 2. Financiële strategie

De ambities in dit Beleidskader Mobiliteit vragen om nadere uitwerking, fasering en financiële vertaling. Dit geven we verder vorm in uitvoeringsprogramma's. Wel geven we onderstaand een richting mee voor onze financiële strategie:

- Voor de korte termijn (2024-2026) zal worden ingezet op financiering vanuit 'Fiets op 1', het Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI), en een aantal impactvolle fondsaanvragen;
- Voor de periode 2026-2030 (nieuwe coalitieperiode) zal een specifiek pakket maatregelen uit het beleidskader worden uitgewerkt. Daarbij gaat het om maatregelen die een koppeling hebben met grotere gebiedsontwikkelingen en opgaven zoals Spoordok, Middelsee, Station Werpsterhoeke, Leeuwarden Oost, etc. Deze worden in een nieuwe raadsperiode ter besluitvorming voorgelegd;
- Voor de langere periode zullen maatregelen opgenomen worden in uitvoeringsprogramma's.

Voor alle maatregelen wordt waar mogelijk gezocht naar co-financiering vanuit Europa, Rijk of provincie.

## 3. Opstellen monitoringsprogramma

Met het Beleidskader Mobiliteit kiest de gemeente voor een

transformatie van het mobiliteitssysteem. Het leidt tot een betere veiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Gezien de hoge ambities, is het belangrijk om de mobiliteits-ontwikkeling binnen de gemeente nauwgezet te monitoren. Zo kan de gemeente toetsen, of de verkeerssituatie zich goed ontwikkelt en of extra actie nodig is om knelpunten versneld op te lossen. Hiervoor moet de gemeente een Monitoringsplan opstellen. Hierin moeten o.a. een plek krijgen: telprogramma naar de stromen autoverkeer, fietsers en wandelaars op belangrijke routes, naar hoeveelheid doorgaand verkeer door woongebieden en naar de tevredenheid en waardering van verkeersdeelnemers. Zie ook bijlage 3.

Initiatief: gemeente Leeuwarden
Periode: 2024

## 4. Opstellen handleiding 'mobiliteitsprogramma's van eisen'

Volgens principe 1 is ruimtelijke ordening het beste mobiliteitsbeleid. Daarom gaat de gemeente eisen dat bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ook een mobiliteitsprogramma van eisen wordt opgesteld. Deze bevatten randvoorwaarden bij de ruimtelijke ontwikkeling van gebieden, zoals fijnmazigheid en toegankelijkheid voor wandelaars, aansluiten op fietsstructuren, parkeeroplossingen voor auto en fiets, wandel- en fietsvriendelijke inrichting van de openbare ruimte en adequate logistieke oplossingen. Zo zorgt de gemeente dat ontwikkelende partijen de keuzes in het Beleidskader Mobiliteit respecteren en uitwerken in ruimtelijke (bouw)plannen.

Initiatief: gemeente Leeuwarden
Periode: 2024-2025

## 5. Voortzetten samenwerkingsverband spoorambities

De uitwerking van de spoorambities pakken we op in het bestaande samenwerkingsverband met o.a. het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de diverse noordelijke overheden en OV-autoriteiten, NS Stations, NS reizigers en ProRail. Hierbinnen kunnen de diverse ambities van de verschillende stakeholders in samenhang worden gebracht. Op basis van een gedeeld toekomstbeeld is het mogelijk om concrete vervolgstappen te definieren. In de tussentijd is het belangrijk dat de gemeente de spoorambities niet onmogelijk maakt.

Initiatief: gemeente Leeuwarden met noordelijke overheden
Periode 2024

## 6. Ontwikkeling van een multimodaal verkeersmodel

De gemeente heeft grote ambities op het gebied van de mobiliteitstransitie (modal shift). Dit betekent ook dat de gemeente hiervoor monitoring- en rekeninstrumenten beschikbaar heeft. Het is belangrijk om de beschikking te hebben over een verkeersmodel dat naast autoverkeer, ook de stromen van fietsverkeer, OV en bij voorkeur voetgangers in beeld kan brengen.

Initiatief: gemeente Leeuwarden
Periode: 2024-2025



# 8.
# Bijlagen

# Bijlage 1: overzicht participatie

| Participatie en werksessies Beleidskader Mobiliteit gemeente Leeuwarden | |
|---|---|
| **Onderdeel** | **Periode/Datum** |
| Enquête inwoners gemeente Leeuwarden via Internet | Voorjaar 2023 |
| Enquête dorpsbelangen via Internet | Voorjaar 2023 |
| Werksessie met belangenorganisaties | maandag 5 juni 2023 |
| Werksessie met buurgemeenten en provincie | maandag 19 juni 2023 |
| Overleg verkeerscommissie Stiens | donderdag 8 juni 2023 |
| Mobiliteitscafé Harmonie Leeuwarden | dinsdag 27 juni 2023 |
| Presentatie gemeenteraad Leeuwarden | woensdag 28 juni 2023 |
| Overleg verkeerscommissie Stiens | maandag 3 juli 2023 |
| Werkatelier openbaar vervoer met gemeente en provincie | dinsdag 11 juli 2023 |
| Werkatelier water met gemeente en provincie | dinsdag 11 juli 2023 |
| Werkatelier VRI's met gemeente | dinsdag 11 juli 2023 |
| Werkatelier fietsen en wandelen met gemeente | woensdag 12 juli 2023 |
| Werkatelier parkeren en hubs met gemeente | woensdag 12 juli 2023 |
| Klankbordgroep gemeente | dinsdag 18 juli 2023 |
| Overleg dorpscorporatie Grou | maandag 4 september 2023 |
| Werksessie Cluster Verkeer | maandag 18 september 2023 |
| Werksessie met belangenorganisaties | maandag 2 oktober 2023 |
| Werksessie met buurgemeenten en provincie | maandag 2 oktober 2023 |
| Werksessie met binnenstadsmanager en directeur parkeergarages Leeuwarden | maandag 16 oktober 2023 |
| Overleg verkeerscommissie Stiens | maandag 16 oktober 2023 |
| Klankbordgroep gemeente | maandag 16 oktober 2023 |
| Werksessie Duurzame Mobiliteit en volhoudbaar | maandag 16 oktober 2023 |
| Werkatelier klankbordgroep en cluster Stedenbouw | maandag 30 oktober 2023 |
| Werkatelier Cluster verkeer en stedenbouw | maandag 13 november 2023 |
| Mobiliteitscafé Neushoorn Leeuwarden | maandag 27 november 2023 |
| Mobiliteitscafé Hotel Oostergo Grou | dinsdag 28 november 2023 |
| Mobiliteitscafé De Skalm Stiens | donderdag 30 november 2023 |
| Terugkoppeling belangenorganisaties, buurgemeenten en provincie | maandag 22 januari 2024 |
| Terugkoppeling Klankbordgroep, cluster verkeer en stedenbouw | maandag 22 januari 2024 |



# Bijlage 2: voorzet voor beleidsuitwerking

| | Komende 5 jaar | Komende 5-10 jaar | Komende 10-20 jaar |
|---|---|---|---|
|  Ruimtelijke inbreiding binnen bewoond gebied helpt duurzame mobiliteit | • S.T.O.M.P. principe toepassen bij ontwikkelingen en ruimtelijke inbreiding van bijvoorbeeld Spoordok, Middelsee, Heechterp en Nieuw Oud Oost.<br>• Ruimte creëren voor deelmobiliteit en laadpalen bij elk (groot) nieuwbouwproject. | • Realisatie van ontbrekende schakels in voetganger en fietsnetwerk, aansluiten bij ontwikkelkaders zoals bijvoorbeeld Spoordok. | • Uitvoering geven aan diverse ontwikkelkaders, beleidsuitvoering en realisatie ontbrekende schakels. |
|  Elk dorp verbonden met doorfietsroute, regionaal OV, en P&R-hubs | • Opening station/P&R Werpsterhoeke.<br>• Realisatie spooraquaduct met fietsverbinding gekoppeld aan realisatie Middelsee.<br>• Realisatie P&R-hub Swettehûs en Werpsterhoek, met aanbieden deelmobiliteit.<br>• Vaststellen beleidsuitwerking fiets. | • Doorrijden treinen Groningen-Leeuwarden-Werpsterhoeke-Heerenveen.<br>• Realisatie P&R locaties aan noord en oostkant van Leeuwarden.<br>• Uitvoering beleidsuitwerking fiets. | • Inpassing Lelylijn<br>• Uitvoering beleidsuitwerking fiets.<br>• Frequentieverhoging Leeuwarden – Groningen.<br>• Opheffen Barrièrewerking spoor Leeuwarden - Groningen. |
|  30 km/u in bewoond gebied, voorrang voor fijnmazig wandelen en fietsen | • Instellen voorrang voor fietsers op enkelstrookrotondes, bibeko.<br>• Uitvoering geven aan GOW30 principe.<br>• Vaststellen uitwerkingsplannen Grou en Stiens.<br>• Opstellen wegencategoriseringskaart.<br>• Vaststellen beleidsuitwerking lopen. | • Uitvoeren GOW 30 op basis van opgestelde wegencategoriseringskaart.<br>• Uitvoeren beleidsuitwerking lopen. | • Uitvoeren GOW 30 op basis van opgestelde wegencategoriseringskaart.<br>• Uitvoeren beleidsuitwerking lopen. |
|  Beter oversteekbare stadsring, doorgaand autoverkeer via de Haak | • Optimaliseren oversteekvoorzieningen stadsring.<br>• Vaststellen regelstrategie stadsring.<br>• Realisatie dynamische P-info/verwijzing vanaf stadsring.<br>• In werking treden regelstrategie stadsring (o.a. dosering). | • Opheffen Barrière voor actief verkeer Blitsaerd Camminghaburen/binnenstad. | |
|  Centrum place to be, wandelen op één, stadsring wordt P-ring | • Vaststellen uitwerkingsplan transformatie vergroening Stationsweg, Zuiderplein en Schrans.<br>• Besluit Zero Emissie Stadslogistiek binnenstad. | • Vaststellen uitwerkingsplan transformatie, Groeneweg, Blokhuisplein-Oosterkade.<br>• Binnenstad autoluw. | |
|  Groenere binnenstad: straat parkeren naar parkeergarages en P&R-hubs | • Aansluiten bij uitvoeringsprogramma binnenstad. | • Aansluiten bij uitvoeringsprogramma binnenstad. | |
|  Groenere wijken met minder parkeer-hinder dankzij parkeerbeleid en wijkhubs | • Fiscaliseren blauwe zones Leeuwarden.<br>• Introductie van wijkhubs. | • Realisatie wijkhubs in nieuwe en bestaande wijken | |

# Bijlage 3: basis voor monitoringsplan

## Belang van een monitoringsplan

Gezien de hoge gemeentelijke ambities op het gebied van gezondheid, duurzaamheid, veiligheid, efficiënt ruimtebeslag en sociale inclusie (iedereen kan meedoen), is het belangrijk om goed te monitoren in welke mate de mobiliteitsontwikkeling aansluit bij de doelen. Zo kan de gemeente toetsen, of de verkeerssituatie zich in de gewenste richting ontwikkelt en of extra actie nodig is om knelpunten versneld op te lossen. Dit vraagt om een monitoringsplan, waarbij aandacht is voor de volgende data. Bij alle data is het belangrijk om in het uiteindelijke Monitoringsplan kritieke prestatie indicatoren (KPI's) vast te stellen op de volgende punten:

- Invloeden: demografische data, zoals ontwikkeling inwoners, huishoudens, banen, bezoekers van centra en evenementen.
- Aanbod aan mobiliteit: bezit van auto-, fiets-, scooter- en e-microvoertuigen, hoeveelheid en ligging e-laadvoorzieningen, aanbod van deelmobiliteit.
- Gebruik van mobiliteit: intensiteiten van autoverkeer, fietsers, wandelaars, OV-gebruik, logistieke stromen, gebruik van P&R-, straatparkeer- en parkeergaragevoorzieningen (en parkeerdruk), modal split, gebruik en aanbod van laad- en losplaatsen.
- Effecten: trends in verkeersveiligheid, doorgaand autoverkeer, snelheden, overtredingen, gebruikerstevredenheid, uitstoot, geluid, weglengte per snelheidscategorie, rijtijden nood- en hulpdiensten, doorstroming OV.

## Prioriteit en volhoudbaarheid

Het is essentieel om een monitoringsplan op te stellen dat ca 10 jaar vooruit kan. Dit maakt het mogelijk om meerjarige trends en patronen in beeld te brengen. Kijkend naar de hogere doelen van het Beleidskader Mobiliteit ligt de eerste urgentie/prioriteit bij het in beeld brengen van het gebruik van mobiliteit, met name intensiteiten voor verschillende vervoerwijzen.

Gemeente Leeuwarden