

**Omgevingsprogramma  
Mobiliteit**  
*“We geven elkaar de ruimte”*

**Deel I  
Mobiliteitsvisie  
2040**



# Omgevingsprogramma Mobiliteit

“We geven elkaar de ruimte”



## Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Heerenveen  
In samenwerking met Antea Group  
projectnummer 0486636.101  
Status: CONCEPT 02

16 juli 2025

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>2</b>
1.1 Mobiliteitsvisie 2040 en het Omgevingsprogramma Mobiliteit	2
1.2 Waarom een Omgevingsprogramma Mobiliteit?	2
1.3 Hoe is deze Mobiliteitsvisie tot stand gekomen?	4
1.4 Hoe verder?	4
<b>2. Aansluiten bij (inter)regionale opgaves en trends</b>	<b>6</b>
2.1 Samen optrekken	6
2.2 Trends en ontwikkelingen	8
<b>3. Ontwikkelingen gemeente Heerenveen</b>	<b>12</b>
<b>4. Onze ambities</b>	<b>19</b>
4.1 Heerenveen als centrum voor (top)sport, werk en voorzieningen	20
4.1.1 Centra van Heerenveen, Akkrum en Jubbega	21
4.1.2 Stationsgebied Heerenveen	21
4.1.3 Hotspot Stad van Sport	22
4.1.4 Diverse werklocaties	22
4.2 Toekomstbestendige woningen	24
4.3 Gezonde, klimaatbestendige en leefbare wijken en dorpen	25
4.4 Kwaliteit en veerkracht van het landschap	27
4.5 Samenvatting Ambities	28
<b>Bijlagen</b>	<b>1</b>
Bijlage A - Ontwikkelingen Heerenveen	1
Bijlage B - Opgaves Heerenveen	2
Bijlage C - Participatieproces	3
C1 - Dialoog sessie Raad	3
C2 – Sessie met belangenorganisaties	3
C3 – Sessie met wijk- en dorpsverenigingen	4
C4 – Schriftelijke toetsing stakeholders	5

## Begrippenlijst

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

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

**Doelgroepenvervoer** – Vervoer dat speciaal is geregeld voor bepaalde groepen, zoals ouderen, mensen met een beperking of leerlingen, zodat zij veilig en makkelijk kunnen reizen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Mobiliteitsbehoefte** – Wat mensen nodig hebben om zich te verplaatsen, zoals openbaar vervoer, fiets, auto of looproutes.

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

**Mobiliteitssysteem** – Hoe alle vervoersmiddelen samen functioneren, zoals wegen, ov-netwerken en deelfvervoer.

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

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

**Spoortracé** – De route die een treinspoor volgt, van stad naar stad of door landschappen.

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

**Sustainable Development Goals (SDG's)** – Wereldwijde doelen van de Verenigde Naties om duurzame ontwikkeling te bevorderen, zoals klimaatbescherming en gelijkheid.

**Tracévarianten** – Verschillende mogelijke routes voor wegen, spoorlijnen of andere infrastructuurprojecten.

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

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

**Vervoersautoriteit** – Een organisatie die verantwoordelijk is voor het organiseren en reguleren van openbaar vervoer in een regio.

**Vervoersconcepten** – Ideeën en plannen voor hoe vervoer efficiënt en duurzaam kan worden ingericht.

**Vervoersnetwerk** – Alle wegen, sporen, fietspaden en ov-verbindingen die samen de mobiliteit in een gebied mogelijk maken.

**Wooninbreidingsplannen** – Plannen om binnen bestaande bebouwde gebieden nieuwe woningen te bouwen, in plaats van uitbreiding buiten de stad.

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

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

#### **Afkortingen**

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

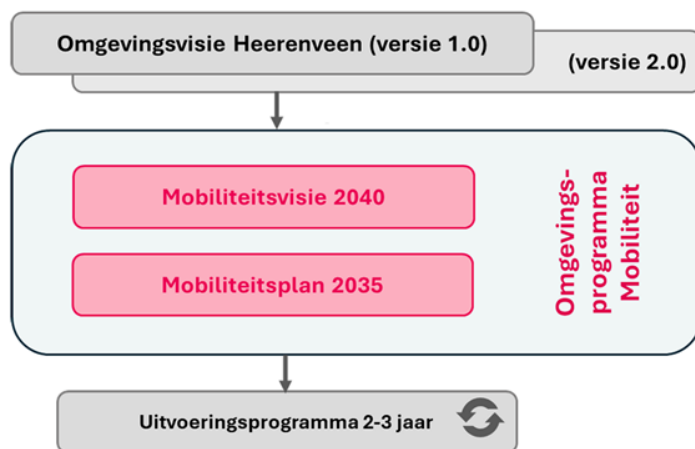


# 1. Inleiding

# 1. Inleiding

## 1.1 Mobiliteitsvisie 2040 en het Omgevingsprogramma Mobiliteit

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Binnen de Omgevingswet zijn tientallen wetten en honderden regels gebundeld in één nieuwe wet, met betrekking tot de ruimte waarin mensen wonen, werken en ontspannen. In het kader van deze wet heeft de gemeente Heerenveen in 2021 een Omgevingsvisie (1.0) opgesteld. Deze Omgevingsvisie wordt parallel geactualiseerd (versie 2.0). De ambities en principes uit de Omgevingsvisie worden voor het onderwerp Mobiliteit uitgewerkt in het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit bevat twee delen, namelijk dit Deel I - Mobiliteitsvisie 2040 en Deel II - Mobiliteitsplan 2035.



Figuur 1-1 Onderdelen Omgevingsprogramma Mobiliteit

### Deel I | Mobiliteitsvisie 2040

Deze Mobiliteitsvisie richt zich op de wat langere periode tot 2040. De Mobiliteitsvisie biedt kaders voor een verkeersveilig en robuust netwerk voor nu (direct toepasbaar) en biedt een doorkijk naar de lange termijn (periode na 2030) met een heldere visie. Het geeft de accenten op de inzet op lokale en regionale

projecten en programma's waarin mobiliteit een rol speelt. De mobiliteitsvisie doet geen bindende uitspraken en kent een adaptief karakter, zodat ingespeeld kan worden op toekomstige ontwikkelingen. Daarmee vormt een toetsingskader voor andere plannen en visies binnen de gemeente Heerenveen.

### Deel II | Mobiliteitsplan 2035

Het Mobiliteitsplan is een concretere uitwerking van de Mobiliteitsvisie en kent een kortere tijdshorizon. Het richt zich specifiek op de traditionele mobiliteitsthema's, zoals verkeersveiligheid, bereikbaarheid, OV, fiets, parkeren enz. en beschrijft hoe de visie voor deze thema's vertaald wordt naar een concrete aanpak en richting voor de komende pakweg 10 jaar. Daarmee geeft het een meer concrete invulling aan de uitgewerkte ambities en principes uit deze Mobiliteitsvisie.

## 1.2 Waarom een Omgevingsprogramma Mobiliteit?

Iedere dag weer vinden veel verplaatsingen plaats vanuit, naar en binnen de gemeente Heerenveen, 24 uur per dag en met uiteenlopende vervoerwijzen. Naar het werk, de supermarkt, de school van de kinderen of naar familie. Maar ook beroepsmatig, zoals goederen- en personenvervoer. Heerenveen heeft in de regio ook een belangrijke knooppuntfunctie, waarbij verschillende vormen van mobiliteit samenkomen. Voor een goed functionerende samenleving waar het prettig wonen, werken en recreëren is, vormt een goed ingericht mobiliteitssysteem een onmisbare schakel.

### Inzetten op brede welvaart en de mobiliteitstransitie

Mobiliteit is voortdurend in ontwikkeling. De samenleving verandert, en daarmee ook onze mobiliteitsbehoeften. We kijken steeds meer vanuit het perspectief van brede welvaart: mobiliteit gaat niet alleen over bereikbaarheid, maar ook over gezondheid, veiligheid, leefomgeving en inclusiviteit. Hoe zorgen we voor een gezonde leefomgeving met minder milieuvuiling en meer ruimte voor beweging? Hoe dragen we bij aan een veilige gemeente, zowel in het verkeer als sociale veiligheid? Hoe zorgen we dat iedereen toegang heeft tot werk, voorzieningen en sociale contacten? De mobiliteitstransitie is een proces waarbij het huidige mobiliteitssysteem geleidelijk wordt vervangen door een meer duurzaam en inclusief systeem. Dit betekent een verschuiving naar vervoerswijzen zoals wandelen, fietsen, ov en deelmobiliteit, met een kleinere rol voor de auto.



Figuur 1-2 Brede welvaart in relatie tot mobiliteit (Planbureau voor de Leefomgeving)

Dit speelt ook binnen onze gemeente. Het antwoord op deze vragen en de bijbehorende transitie naar duurzamere verplaatsingen en vervoerswijzen vraagt om nieuw beleid, de klimaat adaptieve inrichting van de openbare ruimte vraagt om een nieuwe kijk op de inrichting van wegen, straten, parkeervoorzieningen en meer ruimte voor langzaam verkeer. De groei van Heerenveen, zowel qua wonen als bedrijvigheid, vraagt daarom om:

1. een herijking van het gemeentelijk vervoersnetwerk en bijbehorende prioritering van doelgroepen;
2. investeren in de leefkwaliteit van bewoners;
3. meer faciliteiten voor gezonde en duurzame (elektrische) vervoersvormen;
4. een betere aansluitingen tussen modaliteiten en doelgroepen (o.a. last mile);
5. zorgen dat iedereen mee kan komen.

In paragraaf 2.2 worden deze ontwikkelingen uitgebreider toegelicht. Ook de wijze waarop met verkeersveiligheid wordt omgegaan verschuift, wat ook geldt voor de wijze waarop inwoners betrokken worden bij de planvorming. We vinden het van belang dat de gemeente Heerenveen op beide ontwikkelingen inspeelt en een samenhangend beleid hiervoor heeft.

Het vigerende mobiliteitsbeleid, het GVVP, dateert uit 2017. Sindsdien heeft de wereld niet heeft stilgestaan op het gebied van mobiliteit. En heeft de

Omgevingswet zijn intrede gedaan in januari 2024. Het huidige mobiliteitsbeleid sluit onvoldoende aan op de Omgevingswet, de Omgevingsvisie 1.0 (2.0 is in de maak) van gemeente Heerenveen en de hierboven genoemde ontwikkelingen.

Dit alles maakt dat we geconstateerd hebben dat er behoefte is aan het actualiseren van het mobiliteitsbeleid, waarin duidelijke keuzes worden gemaakt om te voldoen aan de toekomstige mobiliteitsbehoefte. In dit beleidskader wordt de visie en uitwerking voor het mobiliteitsbeleid tot 2040 vastgelegd.



Figuur 1-3 Verbeelding inclusieve mobiliteit (CROW)

### Gemeentegrens overstijgende belangen koppelen aan onze ambities

Niet alleen beschrijft dit Omgevingsprogramma Mobiliteit welke lange termijn ambities we hebben binnen de gemeente, maar ook de relatie met 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 wij als gemeente willen aansluiten op nationale en regionale ambities, zoals in het verleden bij de frequentieverhoging van de treinen tussen Leeuwarden en Zwolle, het doortrekken van een deel van de treinen vanuit Groningen via Leeuwarden richting Heerenveen, de potentie voor goederenoverslag via de verbinding over het water van Heerenveen naar het Prinses Margrietkanaal en de mogelijke komst van de Lelylijn.

### 1.3 Hoe is deze Mobiliteitsvisie tot stand gekomen?

De Mobiliteitsvisie 2040 voor Heerenveen is tot stand gekomen in nauwe afstemming met de relevante stakeholders en de bovenliggende Omgevingsvisie 1.0. Deze wordt parallel geactualiseerd (versie 2.0). Belangrijkste opgave daarbij is geweest om vanuit de omgeving op te halen wat er speelt op het gebied van mobiliteit, wat er beter kan en hoe we vanuit mobiliteit kunnen bijdragen aan een beter woon- en werkklimaat.

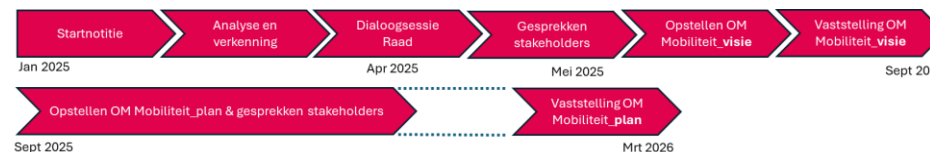
Binnen de gemeente is een kernteam samengesteld, bestaande uit specialisten op het gebied van mobiliteit, ruimte ordening, economie, beheer en participatie. Adviesbureau Antea Group is gevraagd om ondersteuning te bieden aan het kernteam. Het college van B&W heeft begin 2025 de Raad een startnotitie voorgelegd met daarin de te volgen aanpak. Deze startnotitie is eind maart 2025 vastgesteld.

Vervolgens heeft het kernteam in diverse werksessies de ambities, knelpunten, ontwikkelingen en opgaves op het gebied van mobiliteit in onze gemeente verkend en uitgediept. Op 3 april 2025 heeft er een dialoogsessie met de gemeenteraad plaatsgevonden. Tijdens deze sessie zijn de eerste inhoudelijke denkrichtingen besproken en is input opgehaald over ambities, doelen en aandachtspunten.

Parallel zijn er ook diverse gesprekken gevoerd met stakeholders over de mobiliteitsopgaven op lange termijn:

- Op 17 maart 2025 is met diverse interne vakdisciplines afgestemd met welke raakvlakken en belangen van andere gemeentelijke opgaven we rekening moeten houden;
- Op 15 april is er een participatiesessie met belangenorganisaties georganiseerd. Hier hebben zij hun visies gedeeld op de inrichting en koers van ons toekomstige mobiliteitssysteem;
- Op 7 mei is er een gesprek met vertegenwoordigers van de dorps- en wijkbelangen georganiseerd. Tijdens dit gesprek zijn ideeën, aandachtspunten en aanbevelingen besproken.
- De buurgemeenten, provincie en regio zijn in mei 2025 schriftelijk geraadpleegd over wat er in de regio op het gebied van mobiliteit speelt en waarmee Heerenveen rekening dient te houden.

De opbrengst van deze bijeenkomsten hebben geleid tot de strategische opgaven voor mobiliteit van Heerenveen, uitgewerkt in deze Mobiliteitsvisie 2040.



Figuur 1-4 Proces samenstellen Omgevingsprogramma Mobiliteit

### 1.4 Hoe verder?

Na vaststelling van het Omgevingsprogramma Mobiliteit, bestaande uit Deel I - Mobiliteitsvisie 2040 en Deel II - Mobiliteitsplan 2035, dient de uitgewerkte aanpak vertaald te worden in concrete projecten en opgaves voor de korte termijn (2-3 jr.) in de vorm van een Uitvoeringsprogramma. In het uitvoeringsprogramma wordt tevens de koppeling gemaakt naar budget en benodigde capaciteit. Dit uitvoeringsprogramma maakt geen onderdeel uit van het Omgevingsprogramma Mobiliteit, maar wordt na vaststelling van het Omgevingsprogramma Mobiliteit separaat door het College van B&W opgesteld, inclusief fasering en financiële onderbouwing. De gemeenteraad kan deze fasering beïnvloeden bij het vaststellen van de gemeentelijke begroting.

#### Monitoring

Nieuw in de Omgevingswet is de verplichting om als gemeente actiever de effecten van het beleid en bijbehorende aanpak te monitoren. Daarvoor wordt een set aan indicatoren in het Mobiliteitsplan opgenomen die aan de hand van data jaarlijks gemonitord wordt. De uitkomsten worden jaarlijks gerapporteerd aan het College van B&W en de gemeenteraad. Middels nieuwe uitvoeringsprogramma's kan het College 2-3-jaarlijks actief bijsturen, mocht uit de monitoring blijken dat doelstellingen op bepaalde thema's achterblijven. De gemeenteraad kan op haar beurt sturen op deze doelstellingen middels de gemeentelijke begroting.



## 2. Aansluiten bij (inter)regionale opgaves

## 2. Aansluiten bij (inter)regionale opgaves en trends

### 2.1 Samen optrekken

Net als op veel andere beleidsterreinen moet de gemeente Heerenveen ook bij het opstellen van mobiliteitsbeleid rekening houden met beleid, ambities, regelgeving en richtlijnen van andere organisaties en (mede) overheden. Deze vormen het kader waar het nieuwe mobiliteitsbeleid binnen moet passen. Veel van onze opgaven overstijgen immers de grenzen van de eigen gemeente. Daarbij is samenwerking met onze partners van groot belang. We hebben daarom bij het Omgevingsprogramma Mobiliteit ook afstemming gezocht met onze regionale overheden en andere partijen, voornamelijk in de regio.

#### Internationaal

Internationaal zijn de Sustainable Development Goals (SDG's) van de Verenigde Naties belangrijk. Op het gebied van mobiliteit vormen de navolgende doelen het kader voor het omgevingsprogramma mobiliteit:



Binnen de Europese Unie zijn beleidskaders opgesteld om de transitie naar duurzame mobiliteit te versnellen en daarmee invulling te geven aan, o.a. het klimaatakkoord van Parijs. De gemeente Heerenveen zet zich in om te voldoen aan deze kaders.

#### Nationaal

Naast internationale kaders zijn ook binnen Nederland kaders op het gebied van mobiliteit. Op rijksniveau bijvoorbeeld de Mobiliteitsvisie 2050, het Klimaatakkoord en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Deze nationale kaders geven richting aan de opgaves op gemeentelijk niveau, maar kunnen ook benut worden om de benodigde financiering voor maatregelen rond te krijgen. Een

voorbeeld hiervan is het Strategisch Programma Verkeersveiligheid, waarbij we als gemeente 50% cofinanciering kunnen krijgen om verkeersveiligheidsknelpunten in de gemeente op te lossen.

Een belangrijk wens vanuit de regio waarover op nationaal niveau een beslissing moeten worden genomen is de aanleg van een nieuwe spoorlijn die Noord-Nederland beter verbindt met de Randstad (de Lelylijn). In de meest kansrijke tracévarianten die nu op tafel liggen loopt het spoortracé via Heerenveen en krijgt Heerenveen een eigen station.

#### LELYLIJN

De Lelylijn is een voorgestelde, nieuwe spoorlijn in Nederland die een snellere verbinding moet bieden tussen het Noorden (Groningen, Leeuwarden) en de Randstad via Lelystad. De lijn zou eventueel ook Emmeloord, Heerenveen en Drachten kunnen bedienen. Het doel is om reistijden te verkorten en zo de verschillen tussen regio's te verkleinen.

In opdracht van rijk en regio verdiept het projectteam Lelylijn zich in 2025-2026 in het 'Masterplan Lelylijn'. Dat betekent dat financieringsmogelijkheden worden bekeken en inhoudelijke vraagstukken verder worden besproken: in dit masterplan wordt gekeken naar vier stationslocaties, waarvan Heerenveen er één van is, en wordt met een brede blik naar de langetermijneffecten van de Lelylijn gekeken.



Annex met de aanleg van de spoorlijn is het de bedoeling om ook te flink te groeien qua wonen en werken (wonen in de kern Heerenveen wordt ruwweg twee keer zo groot als de huidige ambities). Dit betekent dat naast de fysieke impact van de inpassing van de lijn in onze gemeente, ook de ruimtelijke impact op de leefomgeving, voorzieningen, economie en bijbehorende mobiliteitsbehoefte flink verandert. Door alvast na te denken over de impact van een dergelijk lange termijn scenario, zijn we beter in staat nu alvast de juiste richtingen te kiezen qua inrichting van ons mobiliteitssysteem.

De Lelylijn is momenteel in een onderzoeksfase, waarin de route, de haalbaarheid en de impact worden onderzocht. Daarnaast is de financiering en daarmee de komst van de Lelylijn ongewis. Mocht dit project doorgaan dan wordt gemikt op een opening van de spoorlijn rond 2050.

### Regionaal

Provincie Fryslân heeft in Omgevingsvisie “De romte diele” (2020) ambities en doelen opgenomen voor de komende 25 jaar. De hoofdambitie van de provincie Fryslân voor de Friese leefomgeving is brede welvaart in een vitaal, veerkrachtig, karakteristiek en gezond Fryslân. Een goed netwerk over weg, spoor, water en digitaal van/naar en tussen steden en dorpen in en buiten de provincie zijn daarbij van essentieel belang. Relevante thema’s die een rol spelen bij deze ambitie en impact hebben op het mobiliteitssysteem (van Heerenveen) zijn:

- de bevolkingsontwikkeling (minder inwoners, meer ouderen, minder jongeren, dalende beroepsbevolking) en de gevolgen daarvan voor leefbaarheid en sociaaleconomische vitaliteit van gebieden. Fryslân heeft in zekere mate te maken met een braindrain;
- aanzienlijke toename van het binnenlands en vooral van het buitenlandse toerisme;

Verder wordt benoemd dat de provincie Friesland zowel per auto als met het openbaar vervoer goed verbonden is met de Randstad. Om de provincie Friesland ook in de toekomst bereikbaar te houden is een transitie vereist: herstructureren van het OV, versterken van de fietsnetwerken, goede bereikbaarheid met andere regio’s en steden via het spoor en de weg en een blik op de toekomst door gebruik te maken van nieuwe vervoersconcepten en -technologieën.

Het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) komt voort uit de provinciale Omgevingsvisie. De ambitie die hierin benoemd staat luidt:

*‘Iedereen kan zich veilig verplaatsen in, van en naar Fryslân. Belangrijke bestemmingen beschikken over een betrouwbare en toekomstbestendige bereikbaarheid over land en/of water en/of door de lucht. Dit alles vindt plaats op een schone, duurzame en betaalbare wijze, rekening houdend met de leefbaarheid en de omgeving van onze provincie’.*

Deze ambitie is vertaald in vijf programmalijnen:

1. We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig;
2. We verplaatsen ons duurzaam;
3. We zetten in op mobiliteit voor iedereen;
4. We verplaatsen ons veilig;
5. We zetten in op slimme technieken en gedrag.

Per programmalijn zijn doelen en maatregelen opgesteld in de periode tot 2040 om zo de ambitie te kunnen bereiken.

### Lokaal

Op grond van de Omgevingswet heeft Heerenveen twee belangrijke documenten opgesteld, de vastgestelde Omgevingsvisie 1.0 en de startnotitie voor het opstellen van de Omgevingsvisie 2.0. Daarnaast beschikt Heerenveen over andere documenten die als input dienen voor het nieuwe omgevingsprogramma Mobiliteit.

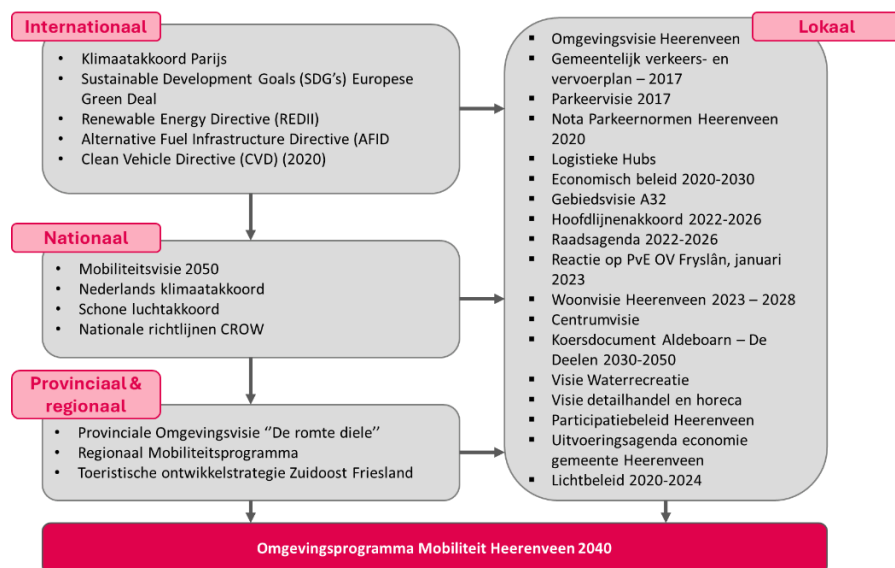
De centrale kernopgaven van Heerenveen zoals beschreven in Omgevingsvisie 1.0 zijn:

1. Heerenveen als centrum voor (top) sport, werk en voorzieningen;
2. Toekomstbestendige woningen;
3. Gezonde, klimaatbestendige en leefbare wijken en dorpen
4. Kwaliteit en veerkracht van het landelijk gebied

Uit verschillende beleidsstukken (Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, Woonvisie, Centrumvisie, etc.) komen de volgende opgaven naar voren:

- **Verkeersveiligheid:** beperken van het aantal verkeersslachtoffers en het gevoel van onveiligheid.
- **Bereikbaarheid:** behouden en verbeteren bereikbaarheid en toegankelijkheid van zowel de kernen, de centrumgebieden als de dorpen op het gebied van fiets, voetgangers, OV en auto.
- **Duurzaamheid en gezondheid:** bevorderen van duurzame en gezonde verplaatsingen. Inzetten op duurzame vormen van mobiliteit.
- **Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid:** kwalitatieve insteek van de openbare ruimte, met een klimaat adaptieve woonomgeving en ruimte voor ontwikkeling op het gebied van werkomgevingen.
- **Toegankelijkheid:** toegankelijk voor voetgangers, fietsers en mensen met een beperking.

Onderstaande afbeelding toont een schema met het beleidskader van de gemeente Heerenveen.



Figuur 2-1 Schema beleidskaders gemeente Heerenveen

## 2.2 Trends en ontwikkelingen

Naast (lokaal) beleid spelen er ook op (inter-)nationaal en gemeentelijk niveau trends en ontwikkelingen die impact hebben op de keuzes die gemaakt moeten worden om ook in de toekomst ons mobiliteitssysteem in Heerenveen betrouwbaar, veilig en toegankelijk voor iedereen te houden. Het is belangrijk om deze trends in het vizier te hebben en hierop in te spelen wanneer nodig. Hieronder worden zeven trends/ontwikkelingen beschreven die relevant zijn voor de toekomstige inrichting van mobiliteit in Heerenveen.

### 1. Inspelen op de toenemende behoefte aan verplaatsingen is noodzakelijk

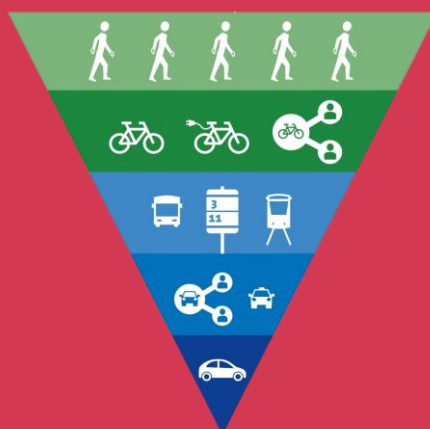
Vooralsnog neemt het aantal verplaatsingen nog steeds toe in Nederland, ook al vakt de stijging qua tempo af. Ook stijgt het autobezit, in 2024 rijden er circa 9,1 miljoen in Nederland rond en in 2040 is het aantal auto's gestegen naar meer dan 10 miljoen (KiM, 2022).

Ondanks dat reizigers ook steeds vaker kiezen voor andere vervoerswijzen (met name de fiets), blijft de auto dit en komend decennium een veel gebruikt vervoersmiddel in Nederland. En ook de manier, het tijdstip, en het motief van verplaatsen veranderen. Doordat bijvoorbeeld meer thuis wordt gewerkt, gaan werknemers juist minder naar kantoor. En doordat we meer goederen en diensten online afnemen, stijgt het aantal verplaatsingen van bezorgdiensten voor goederen en eten.

Maar door de flexibiliteit van de auto, de afname van OV-kwaliteit en de afname van voorzieningen (op met name het platteland) blijft de auto als vervoersmiddel een aantrekkelijk en belangrijk middel voor dagelijkse verplaatsingen. Veel van onze inwoners zijn en blijven dan ook voorlopig sterk afhankelijk van de auto als vervoersmiddel. Dit geldt zeker in onze kleinere kernen en het buitengebied. Tegelijk zien we landelijk in meer stedelijke gebieden een tegengestelde beweging, als gevolg van de schaarse ruimte, klimaat adaptieve maatregelen, hoge parkeertarieven en hoogwaardige duurzame mobiliteit alternatieven. Dit biedt ook voor ons als gemeente kansen, waarbij een gezonde balans moet worden gezocht tussen beide trends.

**STOMP** staat voor **Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS)** en ten slotte de **Privéauto**. De gedachte bij het STOMP principe is dat men bij het zoeken naar mobiliteitsoplossingen in een gebied eerst begint met oplossingen voor voetgangers, dan voor fietsers et cetera. Door dit principe toe te passen wordt 'de mens' centraal gezet bij gebiedsontwikkeling.

Wanneer bij iedere fase van de planvorming alle vijf de stappen worden doorlopen, ontstaat inzicht in de wensen en vraagstukken voor iedere modaliteit. Het resultaat vormt vervolgens samen een integraal beeld van de gebiedsontwikkeling. Doordat bij STOMP als eerste gedacht wordt aan mobiliteitsoplossingen voor voetgangers en fietsers, krijgen deze kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers een ruimere en prominere plek in het straatbeeld. Dit komt de leef- en verblijfsomgeving ten goede en werkt als stimulans voor mensen om zich vaker te voet of met de fiets te verplaatsen.



Figuur 2-STOMP Beeld-auteur: Gemeente Den Haag

## 2. Duurzame mobiliteit en elektrisch rijden krijgt steeds meer prioriteit

Duurzame mobiliteit is een trend die al enige tijd een opmars kent en ook de komende jaren verder toeneemt (Rijksoverheid, 2025). Andere duurzame modaliteiten (zoals de voetgangers, fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit) krijgen een steeds belangrijkere en prominere plek in ons mobiliteitssysteem,

onder andere door beleidskeuzes zoals de toepassing van het STOMP-principe bij de (her)inrichting van onze openbare ruimtes en de elektrificatie van het stadsvervoer. Door hierop in te zetten kan de gemeente zowel bijdragen aan een gezonde en duurzame leefomgeving als de behoefte tot verplaatsen.

Daarnaast verandert ook het wagenpark door het gebruik van waterstof of elektrificatie, wat een grote impact heeft op (het aantal) oplaadpunten en parkeervoorzieningen wat nodig is om in deze behoefte te voorzien.

## 3. Mobiliteit flexibeler en slimmer door ontwikkeling technologie & bundeling in mobiliteitshubs

Er is een algemene trend te zien onder de jongere generatie waarbij er een verschuiving van het bezitten van voertuigen naar het gebruiken van voertuigen plaatsvindt (Koninklijke RAI Vereniging, 2023). Door middel van slimme apps (Mobility as a Service) zijn gebruikers flexibel in hun reislocatie en reiswijze. In de kernen zorgt deze trend voor ruimtebesparing, omdat reizigers vaker verleid worden te kiezen voor duurzame vormen van vervoer (OV, fiets en lopen). Hierdoor is er minder (parkeer)ruimte vereist in de openbare ruimte. Ook de infrastructuur kan tegenwoordig voorzien worden van slimme software, waardoor route, voertuig en tijdstipkeuzes beïnvloed worden. Deze software maakt de dagelijkse reis efficiënter en beter te voorspellen.

Deze ontwikkeling biedt kansen om onze inwoners te stimuleren vaker de auto te laten staan en meer gebruik te maken van het openbaar vervoer en actieve mobiliteit (fietsen, lopen). Als regionaal knooppunt biedt dit kansen om verschillende vervoersvormen en doelgroepen beter op elkaar af te stemmen en te bundelen in bijvoorbeeld mobiliteitshubs. Voor de reiziger wordt het dan aantrekkelijker te kiezen voor duurzame vormen van vervoer.

## 4. Opkomst e-bike, we fietsen vaker, verder en langer

Met de opkomst van de elektrische fiets (e-bike) neemt de gemiddelde fietsafstand toe. De e-bike levert gemiddeld bijna 6 kilometer per fietsverplaatsing op, dat is ruim 60% langer dan een verplaatsing met de gewone fiets. Daarmee is voor de omliggende dorpen, alsmede de grotere kernen Joure, Drachten en Wolvega, de kern Heerenveen beter bereikbaar geworden met de fiets.

In het straatbeeld is de e-bike al gewoongood. Schatting van de ANWB (E-bike Monitor 2024) is dat Nederland nu ruim 5,9 miljoen e-bikes kent. Het aantal e-bikes blijft de komende jaren verder toenemen, waardoor voor meer mensen de fiets een goed alternatief is. Voor Heerenveen wordt een goede fietsinfrastructuur daarmee steeds belangrijker. Maar ook moet worden gekeken of bestaande fietsinfrastructuur nog voldoet qua maatvoering en veilige inrichting van oversteeklocaties.

### 5. Veranderende fietstypes

De afgelopen jaren heeft de fiets een ontwikkelingsslag doorgemaakt. Waar vroeger enkele soorten fiets aanwezig waren (stadsfiets, racefiets, etc.) is dit de afgelopen jaren, naast de opkomst van de E-bike, uitgebreid met de komst van onder anderen: elektrische bakfietsen, fatbikes en driewielers. De veranderende fietsen hebben als gevolg dat er meer gefietst wordt en dat de doelgroepen veranderen, waarbij ouderen en mindervaliden langer deel kunnen nemen aan het verkeer.

De veranderende fietsen hebben door grotere afmetingen en hogere snelheden ook invloed op de ontwerpseisen van fietspaden. Oude fietspaden zijn nu veelal te smal om alle soorten fietsen veilig deel te laten nemen aan het verkeer.

### 6. Meer prioriteit bij klimaat en gezonde leefomgeving

Vervoerwijzen met een fossiele verbrandingsmotor leveren een aanzienlijke bijdrage aan de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Vanuit een duurzame en volhoudbare toekomst is het zaak om ook vanuit mobiliteit de uitstoot te verminderen. Ook in onze gemeente moeten we nadenken hoe toekomstige mobiliteitskeuzes daarom substantieel bij dragen aan meer schone verplaatsingen.

De opwarming van de aarde heeft grote gevolgen voor stedelijk gebied, wat vaker en in extremere vorm te maken krijgt met hittestress (Wageningen University & Research, 2023). Naast hitte neemt ook de frequentie en intensiteit van extreme neerslag toe door klimaatverandering. In stedelijk gebied is het belangrijk rekening te houden met deze fenomenen bij de inrichting van de openbare ruimte.

### 7. Toenemend belang gezondheid en toegankelijke mobiliteit voor ieder

We zien meer ouderen, die tegelijkertijd ook langer gezond en vitaal blijven. Deze

doelgroep die niet meer werkt, maakt meer sociaal-recreatieve verplaatsingen. De waarde en kwaliteit van de directe woonomgeving en de leefbaarheid wordt daarmee belangrijker. Dit vraagt om een andere inrichting van de openbare ruimte. Ouderen behoren immers ook tot de meer kwetsbare verkeersdeelnemers.

De sterkere bewustwording van gezondheid is een trend om op in te spelen naar meer gezonde en duurzame mobiliteit. De helft van onze autoritten is namelijk nog steeds korter dan 7,5 kilometer (KiM). Afstanden die gemakkelijk en dus gezond met de fiets zijn af te leggen.



### 3. Ontwikkelingen gemeente Heerenveen

### 3. Ontwikkelingen gemeente Heerenveen

#### Transitie naar een groener en prettiger leefklimaat

Het aantal inwoners in onze gemeente is de afgelopen 30 jaar met 16% toegenomen tot bijna 52.000 inwoners in 2024. Gemeente Heerenveen is voornemens om tot 2030 minimaal 2.000 extra woningen te realiseren (Woonvisie 2023-2028). Hiermee zal de komende jaren het aantal inwoners van gemeente Heerenveen verder stijgen, inclusief de bijbehorende behoefte aan verplaatsingen. De verwachte bevolkingsgroei voor Heerenveen tussen 2021 en 2035 bedraagt 6,96% (CBS, Groei en krimp per gemeente).

De groei van de bevolking zorgt ook voor een groei van de dagelijkse mobiliteit. Naast meer lopen, fietsen en OV-gebruik is ook de verwachting dat het autogebruik in de toekomst blijft toenemen. De groei van het autoverkeer gaat op meerdere plekken binnen de gemeente leiden tot een grotere druk op het bestaande wegennet en tot meer luchtvervuiling en geluidsbelasting. Ook zullen er extra parkeervoorzieningen aangelegd moeten worden om al deze nieuwe voertuigen een plekje te geven, wat ten koste gaat van andere noodzakelijke ingrepen in de openbare ruimte. Dit alles staat haaks op de ambities om juist te investeren in het leefklimaat, het vergroenen van onze woongebieden en beter voorbereid zijn op de klimaatuitdagingen die ons te wachten staan.



Figuur 3-1 Impressie nieuwe parkeergarage (bovengronds) B. Kuperusplein (links) en entree bestaande parkeergarage Geerts Willigenplein (rechts)

Bij de aanpak van het centrum van Heerenveen zoeken we reeds naar de juiste mix, door naast het bouwen van een nieuwe parkeergarage op het Burgemeester Kuperusplein ook meer ruimte te creëren voor kwaliteit van de openbare ruimte, ontmoetingsplekken en meer ruimte te geven aan langzaam verkeer. Door de toevoeging van 350 nieuwe ondergrondse parkeerplaatsen in de nieuwe parkeergarage voldoen we aan de extra vraag als gevolg van de toevoeging van woningen, en kan op termijn het resterende parkeren op straat verder afgeschaald worden.

Voor andere dorpen en wijken in onze gemeente zullen we ook kritisch moeten kijken of de balans tussen leefbare en groene woongebieden en mobiliteit nog voldoet aan onze ambities. Zo niet, dan zijn verbeteringen nodig.


#### Zonder nieuwe beleidskeuzes gaat onze bereikbaarheid achteruit

Door de verwachte groei van het aantal inwoners en bijbehorend extra verkeer komt ook de bereikbaarheid en doorstroming van verkeer in en rondom met name Heerenveen in het geding. In de regio vormt de veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer op het klaverblad A7-A32 het grootste aandachtspunt.

Plannen voor grootschalige woningbouw aan de westkant van Heerenveen, wooninbreidingsplannen binnen Heerenveen, maar ook de entree van Heerenveen vanaf de A32 richting centrum/sportstad zullen zonder flankerende verkeerskundige maatregelen zorgen voor nieuwe knelpunten. Bewoners van Skoatterwald maken zich nu al zorgen over de ontsluiting van hun wijk. De verwachting is dat de bereikbaarheid van de overige dorpen binnen de gemeente wel op peil blijft, uitgezonderd het bestaande knelpunt in het centrum van Akkrum.

Dit alles overziend betekent dat nagedacht moet worden waar en hoe geïnvesteerd moet worden in het op peil houden van onze bereikbaarheid. Dit kan door nieuwe (auto) infrastructuur aan te leggen, door juist de auto minder ruimte te geven ten voordele van betere verbindingen voor langzaam verkeer (de opkomst van bijvoorbeeld de elektrische fiets zorgt dat mensen sneller bereid zijn de fiets te pakken over lange afstanden, maar ook dat fietspaden breder opgezet moeten worden) of inzetten op beter ketenvervoer (OV-Fiets-Lopen, doelgroepenvervoer, mobiliteitshubs). Mobiliteitshubs worden steeds belangrijker om vervoersstromen aan elkaar te koppelen en een verbinding te worden tussen verkeer en voorzieningen. Figuur 3-2 geeft een toelichting op mobiliteitshubs.

**Mobiliteitshubs**  
Hubs zijn knooppunten waar verschillende vormen van vervoer samenkomen, waardoor reizen efficiënter en duurzamer wordt. Hubs zijn er in verschillende vormen:



**Stedelijke mobiliteitshubs**

- Liggen in drukke stadscentra, vaak bij treinstations of belangrijke ov-knooppunten.
- Voordelen: snelle overstap tussen fiets, ov en deelvervoer, minder verkeersdruk, en verbeterde toegankelijkheid.

**Regionale mobiliteitshubs (transferium)**

- Bevinden zich aan de rand van steden of langs belangrijke wegen.
- Voordelen: verminderen autoverkeer in stadscentra, stimuleren openbaar vervoer, en verbeteren bereikbaarheid van omliggende dorpen.

**Bedrijfs- en werklocatiehubs**

- Liggen bij grote kantoren of bedrijventerreinen.
- Voordelen: stimuleren duurzaam woon-werkverkeer, faciliteren deelauto's en fietsen, en verminderen parkeerdruk.

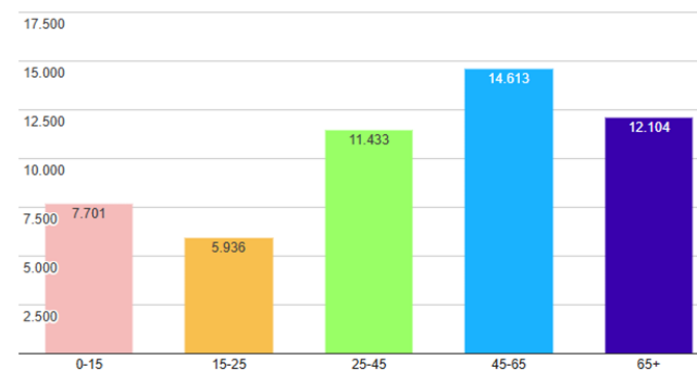
**Multimodale hubs**

- Combineren verschillende vervoerswijzen zoals trein, bus, fiets, taxi en deelvervoer in één locatie.
- Voordelen: naadloze overstapmogelijkheden, tijdbesparing, en verduurzaming van mobiliteit.

Figuur 3-2 Beschrijving verschillende vormen van mobiliteitshubs

### Toenemend belang gezondheid, recreatie en beleving

In 2024 was 23% van de inwoners van Heerenveen 65 jaar of ouder. En 28% van de inwoners behoort tot de leeftijdsgroep 45-65 jaar. De komende jaren neemt het aantal 65-plussers verder toe. In 2040 is 30% van de bevolking in Heerenveen 65-plus. We zien dus meer ouderen, die ook langer gezond, vitaal én mobiel blijven.



Bevolking, leeftijdsgroepen: aantal inwoners op 1 januari 2024 per leeftijdsgroep.

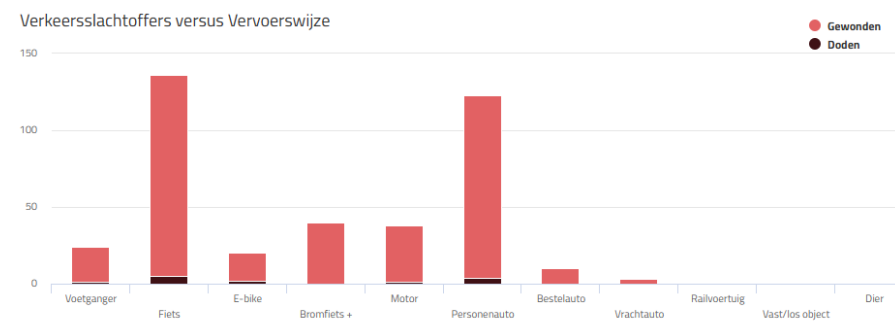
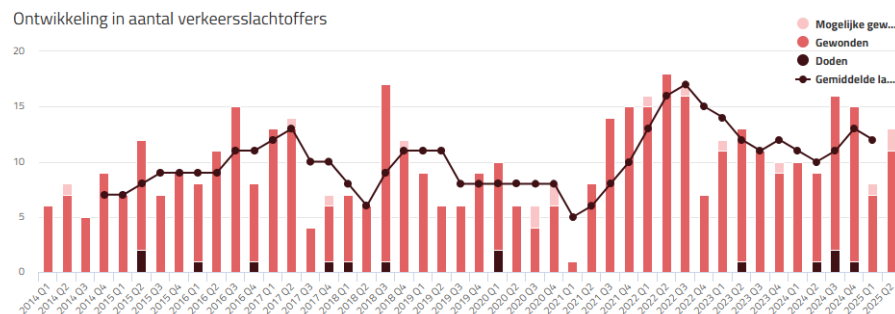
Figuur 3-3 Bevolkingsopbouw gemeente Heerenveen (Allecijfers)

Deze doelgroep op leeftijd die niet meer werkt, maakt meer sociaal-recreatieve verplaatsingen. Dit gaat hand in hand met een toename van toerisme en recreatie. Toeristen komen om te genieten van ons landschap, grote sportevenementen te bezoeken, om bezienswaardigheden te bezoeken zoals parklandschap Oranjewoud, museum Belvédère en voor watersportrecreatie in het gebied Akkrum - Aldeboarn.

De waarde en kwaliteit van de directe woonomgeving en de leefbaarheid wordt daarmee belangrijker. Dit vraagt om een andere inrichting van de openbare ruimte. Ouderen en toeristen behoren immers ook tot de meer kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook zal het belang van goed georganiseerd doelgroepenvervoer in de toekomst toenemen.

### Verkeersveiligheid in onze wijken en dorpen staat onder druk

In de afgelopen 10 jaar is het aantal verkeersslachtoffers gestaag gestegen op onze gemeentelijke wegen. Dit staat haaks op de doelen uit landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren in ons land. De meeste ongevallen vonden plaats op 50km/u wegen en met personenauto's en fietsers. De doelgroepen die relatief het vaakst betrokken zijn bij ongevallen zijn de inwoners tussen 18 t/m 24 jaar en 50 t/m 65 jaar.



Figuur 3-4 Verkeersveiligheid: verkeersslachtoffers 2014-2024 op gemeentelijke wegen en toedeling per vervoerswijze (bron: ViaStat)

De reden voor het geschetste ongevallenbeeld zit in de opkomst van elektrische fietsen en varianten daarop, die juist voor deze beide risicogroepen nieuwe veiligheidsrisico's vormen. De elektrische fiets is immers niet meer uit het straatbeeld weg te denken. Maar daarnaast zien we ook fatbikes, elektrische steps, elektrische bakfietsen en hoverboards opkomen. Klein elektrisch vervoer is een kans voor het terugdringen van het autogebruik. En vraagt om extra investeringen in goede fietsverbindingen. Maar tegelijkertijd leiden dit soort nieuwe voertuigen tot risico's voor de verkeersveiligheid. Dit verklaart het ongevallenbeeld van onze gemeente.

Bij jongere verkeersdeelnemers is met name het gebruik van fatbikes de laatste jaren enorm toegenomen, waarbij zonder helmplicht veel hogere snelheden bereikt kunnen worden dan op de fiets. De komst van de elektrische fiets heeft

ervoor gezorgd dat veel oudere verkeersdeelnemers tot op veel latere leeftijd de (elektrische) fiets gebruiken. Zij zijn echter ook een kwetsbaardere doelgroep met een hoger risico op ongevallen. De landelijke wetgeving speelt hier gedeeltelijk op in, maar loopt achter op de ontwikkelingen en perkt niet in alle veiligheidsrisico's in. Ook is de inrichting van onze wegen, fietspaden en oversteekvoorzieningen hier vaak nog niet goed op berekend.

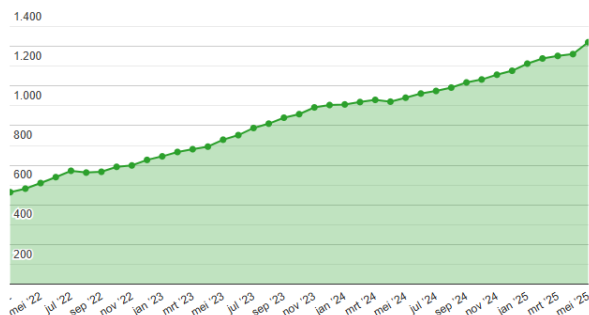
Voor de provinciale wegen binnen onze gemeente, de N380 en de N392, geldt dat het aantal ongevallen nagenoeg gelijk is gebleven in de periode 2014-2025 (circa 4 tot 8 ongevallen per jaar). De ongevallen vonden plaats op 60- en 80km/u wegen en met name met personenauto's. De doelgroepen die relatief het vaakst betrokken zijn bij ongevallen zijn de inwoners tussen 17 t/m 24 jaar en 25 t/m 39 jaar.

### Inrichting fietsinfrastructuur kan veiliger

In opdracht van Bouwend Nederland en in samenwerking met de Fietzersbond is een onderzoek in februari 2025 opgeleverd over de verkeersveiligheid van fietsroutes in Friesland. Gemeente Heerenveen is de gemeente in Friesland met het grootste weglengte aan wegen waar 50 km/u geldt zonder vrijliggende fietspaden, waar toch veel (>150 fietsers per dag) op gefietst wordt (ruim 15 km fietspad). Dit leidt tot verkeersonveilige situaties en vergroot de kans op ongevallen. Ook kent onze gemeente binnen haar grenzen circa 16 km fietspad die qua breedte niet voldoet aan de eisen (> 1 meter te smal en >150 fietsers per dag). Op deze routes is het wenselijk om te de fietspaden te verbreden, zodat het comfort en de veiligheid voor fietsers verbetert.

### Meer prioriteit energietransitie en elektrische voertuigen

Er is een transitie gaande van fossiele naar groene en schone energie. De groei van elektrische voertuigen zet de komende jaren verder door (Klimaatakkoord). Elektrische voertuigen vereisen zowel private als publieke laadinfrastructuur. Bovendien zijn elektrische voertuigen zwaar. Hierdoor kan aanpassing van de bestaande infrastructuur eveneens nodig zijn.



Figuur 3-5 Aantal elektrische voertuigen in de gemeente Heerenveen 2022-2025 (Allecijfers)

In onze gemeente is het aantal elektrische voertuigen in de afgelopen 3 jaar fors gestegen, bijna een verdrievoudiging. Tegelijkertijd is een aantal laadpalen gestegen naar 80 openbare locaties met in totaal 200 beschikbare laadpunten. Het aantal aanvragen en vergunningen voor het plaatsen van laadpalen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Het plaatsen van laadpalen loopt in de praktijk echter om diverse redenen tegen vertraging aan, waaronder factoren die buiten de invloedssfeer van de gemeente liggen. Daarnaast heeft de druk op het elektriciteitsnetwerk, die tegen zijn grens aan loopt, invloed op de snelheid van elektrificatie binnen Heerenveen.

Voor Heerenveen betekent dit naast het toevoegen van extra laadvoorzieningen: sterker dan voorheen kiezen voor energie-efficiënte mobiliteit zoals wandelen, (elektrisch) fietsen, OV en (elektrische) deelmobiliteit als alternatief voor gewoontegebruik van de eigen (fossiele) auto.

In de periode tot 2040 zal het aantal zware voertuigen dat niet op fossiele brandstof rijdt naar verwachting toenemen. In Heerenveen zijn, als regionaal knooppunt, relatief veel logistieke bedrijven aanwezig met zware voertuigen. Om de verduurzaming van deze bedrijven te faciliteren, is het belangrijk in te spelen op de innovaties met betrekking tot het rijden op elektriciteit en op termijn ook waterstof. Lokale ondernemers geven aan hier graag mee aan de slag te gaan. Een uitdaging hierbij is de lokalisatie van (openbare) tankstations.



Figuur 3-6 Laadplein distributiecentrum Heerenveen: geopend sinds eind 2024 (bron: Transport & Milieu)

De komst van het laadplein bij een distributiecentrum is een goed voorbeeld van wat er op het gebied van laadinfra voor zwaar verkeer al mogelijk is. Nu is het zaak om dit voorbeeld verder uit te breiden, met name op goed bereikbare locaties rondom de knoop A7-A32. Op deze manier kan Heerenveen een koploper worden op dit gebied en bijdragen aan de verdere verduurzaming van het goederenvervoer.

**Meer aandacht voor bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid**

De stakeholders vinden dat we de komende jaren extra moeten inzetten op het verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid in onze gemeente. Vooral de bereikbaarheid van scholen, dorpen en bedrijventerreinen is belangrijk. Ook het beter toegankelijk maken van voorzieningen zorgt dat onze bereikbaarheid verbetert.

Daarnaast worden lopen, fietsen en openbaar vervoer genoemd als de belangrijkste vervoersmiddelen die meer aandacht verdienen. Ook de bereikbaarheid van winkels voor bevoorrading blijft een belangrijk punt.

Verkeersveiligheid staat ook hoog op de agenda. Vooral de veiligheid van fietsers en voetgangers moet beter, bijvoorbeeld door veilige oversteekplaatsen, goede verlichting en een slimme inrichting van de wegen. Extra aandacht is er voor ouderen en mensen met een beperking, omdat zij steeds meer gebruik maken van het verkeer.

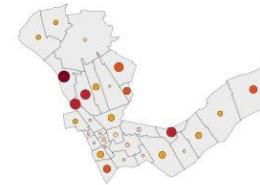
De stakeholders benadrukken dat verkeer uit verschillende onderdelen bestaat: de infrastructuur en het gedrag van weggebruikers. Daarom is het belangrijk om ook te investeren in verkeerseducatie en handhaving.

**Behoud van goede verbindingen met voorzieningen vraagt aandacht**

Binnen onze gemeente blijft de auto voor veel bewoners, zeker in de dorpen en het buitengebied, een onmisbare schakel om veel van de dagelijkse voorzieningen als scholen, supermarkt of dokter vlot en veilig te bereiken. Het belang voor een prettige leefomgeving om als inwoner van onze gemeente op acceptabele reisafstand de beschikking te hebben over alle basisvoorzieningen is groot. Heerenveen vervult daarbij ook een belangrijke regionale functie. Vooral in kleinere kernen staan veel basisvoorzieningen onder druk en wordt de afstand alsmear groter.

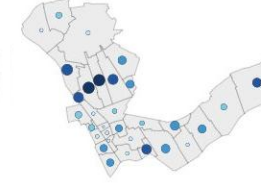
**Onderwijs**

Basisonderwijs  
 Afstand tot school



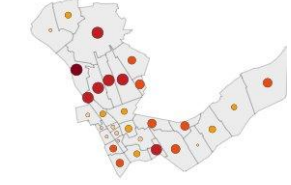
**Detailhandel**

Dagelijkse boodschappen  
 Afstand tot levensmiddelen



**Gezondheid en Welzijn**

Huisartsenpraktijk  
 Afstand tot huisartsenpraktijk



Figuur 3-7 Nabijheid voorzieningen binnen gemeente Heerenveen (bron: CBS)

Om deze acceptabele reisafstanden te borgen en waar mogelijk te versterken kijken we naar alle modaliteiten: lopen, fiets, OV en auto. Maar ook naar de belangen van verschillende doelgroepen.

Zo zijn jongeren veelal aangewezen op goede fiets- en ov-voorzieningen en hebben ouderen meer belang bij goed georganiseerd doelgroepenvervoer. Dit betekent dat we goed moeten kijken of er kansen zijn om de ov-kwaliteit te versterken, zetten we in op doorfietsroutes tussen kernen en moet bij de aanleg van nieuwe woonwijken goed nagedacht worden over de verbinding met nabijgelegen voorzieningen en voorzieningen binnen de nieuwe woonwijken. Tot slot moet ook ons parkeerbeleid hier goed op afgestemd zijn.

### Herijking wegennet nodig

In het wegencategoriseringsplan is opgenomen welke wegen zijn toebedeeld aan de verschillende wegtypes, zoals erftoegangswegen (30- en 60km/u) en gebiedsontsluitingswegen (50- en 80 km/u). De toedeling vindt plaats op de functie en het gebruik van een weg. Wegen die een belangrijke rol spelen in de verkeersafwikkeling en belangrijk zijn in de ontsluiting worden gezien als gebiedsontsluitingswegen en wegen die primair verblijfsgebieden ontsluiten, worden gezien als erftoegangswegen.

Er zijn ook wegen die beide functies hebben, routes waar de functie en het gebruik in de loop van de jaren verandert en/of routes waar een nieuwe visie gewenst is (a.g.v. bijvoorbeeld de mobiliteitstransitie). Om deze reden is een herijking van de categorisering van ons wegennet nodig.

### Inwoners willen meer aandacht voor fiets en voetganger, beter OV en blijvend aandacht voor verkeersveiligheid

Uit het gesprek met wijk- en dorpsbelangen blijkt dat in het nieuwe mobiliteitsbeleid meer prioriteit aan fietsers en voetgangers gegeven moet worden en minder prioriteit voor autoverkeer. Dit betekent inzetten op betere en veiligere fiets- en loopvoorzieningen, waarbij de routes naar dagelijkse bestemmingen de prioriteit hebben. Voorbeelden die genoemd worden zijn:

- de wens om alle wijken en dorpen de beschikking hebben over veilige en directe fietsverbindingen met centrumgebieden binnen en buiten de gemeente;
- rondom scholen de fietser en voetganger altijd prioriteit heeft boven al het andere verkeer
- het verminderen van sluipverkeer van auto's door wijken en dorpen;
- het terugdringen van de snelheid van het autoverkeer waar mogelijk;
- en het beter verlichten van routes met veel langzaam verkeer.

Ook vinden inwoners dat het openbaar vervoer in de dorpen versterkt moet worden. Niet alleen door het toevoegen van extra buslijnen en haltes, maar het uitbreiden van belbussen, betere voorzieningen rondom ov-haltes of andere maatwerkoplossingen worden ook als verbetering gezien.

### De wijk- en dorpsbelangen zijn ook gevraagd naar hun ervaring met het huidige mobiliteitsnetwerk en welke knelpunten zij hierin ervaren.

Hieruit komt naar voren dat autoverkeer (nog) te veel prioriteit heeft boven langzaam verkeer op straat. Een verbetering zou zijn om de voorrangssituatie te wijzigen ten gunste van fietsverkeer. Ook geven zij aan dat de wegen in de kern Heerenveen op piekmomenten de drukte niet aankunnen, waardoor opstoppingen ontstaan. Gevolg hiervan is dat men sluiproutes neemt door de kernen waardoor overlast ontstaat. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen is over het algemeen op orde. Wel is de wens dat er beter gehandhaafd wordt op foutparkeerders.



# 4. Onze ambities

## 4. Onze ambities

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit draagt actief bij aan de vier centrale kernopgaven uit de vastgestelde Omgevingsvisie 1.0 van Heerenveen (2021). Deze vier centrale kernopgaven zijn:



Figuur 4-1 Vastgestelde kernopgaven vanuit de Omgevingsvisie Heerenveen (2021)

Wij hanteren deze vier kernopgaven voor het opstellen van een nieuw mobiliteitsbeleid. Hierbij maken wij een doorvertaling van de kernopgaven naar de ambities op mobiliteitsvlak die hieraan gekoppeld zijn.

Voor alle vier kernopgaven worden in het hierna op te stellen Mobiliteitsplan meetbare parameters geformuleerd die inzicht bieden in de mate waarin de kernopgave met de bijbehorende ambities bijdragen aan thema's als veiligheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Definities:

- **Leefbaarheid:** Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving door hinder van verkeer te verminderen en een evenwichtige inrichting van de openbare ruimte na te streven.
- **Verkeersveiligheid:** Het voorkomen van ongevallen en het waarborgen van de veiligheid van alle verkeersdeelnemers, met bijzondere aandacht voor kwetsbare groepen zoals voetgangers en fietsers.
- **Toegankelijkheid:** Het waarborgen van gelijke toegang tot vervoersmogelijkheden en het optimaliseren van de bereikbaarheid van bestemmingen voor alle burgers, ongeacht hun fysieke mogelijkheden of sociaaleconomische situatie.
- **Duurzaamheid:** Het bevorderen van milieuvriendelijk vervoer door te investeren in groene technologieën en infrastructuur die duurzame mobiliteit stimuleren, zoals het gebruik van elektrische voertuigen en fietsvriendelijke voorzieningen.
- **Bereikbaarheid:** Het behouden van een vlotte, veilige en efficiënte bereikbaarheid van bestemmingen en verbindingen met regio's, door middel van een goed uitgebalanceerd netwerk van verschillende vervoersmodi die goed op elkaar aansluiten.



Figuur 4-2 Pumptrack bij Sportstad Heerenveen (voorbeeld thema leefbaarheid)

## 4.1 Heerenveen als centrum voor (top)sport, werk en voorzieningen

Heerenveen vervult een centrale rol binnen de regio. We zijn een belangrijk centrum voor werkgelegenheid, zorg, cultuur, recreatie en detailhandel. Daarnaast zijn we toonaangevend op het gebied van (top)sport in Noord-Nederland. Deze functies zijn waardevol voor onze inwoners en omliggende gemeenten. We willen ze behouden en verder versterken.



### We kunnen ons veilig in het verkeer bewegen

Iedereen moet zich veilig kunnen verplaatsen of je nu fietst, loopt, met de auto rijdt of gebruikmaakt van het openbaar vervoer. Daarom zetten we in op het verminderen van verkeersongevallen én op het vergroten van het gevoel van veiligheid in de openbare ruimte.

Wegen worden waar nodig beter afgestemd op hun functie en omgeving. Verkeerseducatie en bewustwordingscampagnes spelen hierbij een belangrijke rol. Zo werken we samen aan veilig verkeer voor alle weggebruikers.

### Het verkeer stroomt goed door

We willen dat gemotoriseerd verkeer vlot en veilig doorstroomt, binnen onze gemeente én naar de omliggende regio's. Dat vraagt om goed onderhouden en slimme infrastructuur. We blijven investeren in het lokale hoofdwegennet en

zorgen dat de bereikbaarheid van voorzieningen, wijken en bedrijventerreinen gewaarborgd blijft.

### De fiets, auto en het OV sluiten logisch op elkaar aan

Onze ambitie is een samenhangend mobiliteitssysteem waarin fiets, auto en openbaar vervoer logisch op elkaar aansluiten. Dat maakt het reizen eenvoudiger en efficiënter – zowel voor inwoners als voor bezoekers.

We realiseren dit door op strategische plekken in de gemeente mobiliteitshubs te ontwikkelen waar verschillende vervoersmiddelen samenkomen.

### Strategische vervoersknooppunten versterken de regio

Heerenveen is een belangrijk knooppunt in Friesland, met een centrale ligging aan snelwegen, spoorlijnen en fietsroutes. Die positie willen we verder uitbouwen. We richten ons op het verbeteren van overstaplocaties zoals het treinstation, het busstation, carpoolplaatsen en de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Hier komen meerdere vervoersvormen samen, zodat reizigers soepel kunnen overstappen, maar tegelijkertijd ook de verbindingen met onze dorpen versterkt wordt. Dit draagt bij aan een duurzaam en toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

### We hebben hoogwaardige fietspaden en -faciliteiten

De fiets, en met name de elektrische fiets, wint aan populariteit. Daar spelen we op in door te investeren in comfortabele en veilige fietspaden en missing links. Hierdoor beschikken we straks over snelle en directe fietsroutes naar belangrijke bestemmingen, zowel in de kern Heerenveen als naar dorpen in ons buitengebied. Ook investeren we in goede fietsparkeerfaciliteiten. Een aantrekkelijk fietsnetwerk stimuleert duurzaam vervoer en recreatief gebruik en helpt om de verkeersdruk tijdens spitsmomenten te verlagen.

### We maken logische verbindingen met de Lelylijn

De mogelijke komst van de Lelylijn is een kans voor Heerenveen. Deze snelle treinverbinding zou de reistijd naar Groningen, Lelystad en de Randstad aanzienlijk verkorten en het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Dit maakt Heerenveen aantrekkelijker als woon-, werk- en vestigingslocatie. Hoewel de exacte route nog niet vaststaat, is het belangrijk dat we nu al ruimte reserveren in onze ruimtelijke plannen om op deze ontwikkeling voorbereid te zijn en helpt dit

ons om beter voorbereid te zijn op de lange termijn (periode na 2040), ook als de Lelylijn niet doorgaat.

### Ambities toegespitst per zone

In de Omgevingsvisie is een aantal zones binnen de gemeente aangewezen waar specifieke functies, kwaliteiten en voorzieningen worden gebundeld. We willen deze zones met ons mobiliteitsbeleid versterken, elk met specifiek omschreven ambities die aansluiten bij de algemene in dit hoofdstuk beschreven ambities. De volgende zones zijn nader uitgewerkt:

- Centra van Heerenveen, Akkrum en Jubbega
- Stationsgebied Heerenveen
- Hotspot Stad van Sport; Thialf, Abe Lenstra Station en Sportstad
- Diverse werklocaties

#### 4.1.1 Centra van Heerenveen, Akkrum en Jubbega

Ontvangen en ontmoeten staan centraal staan in onze centrumgebieden. Onze centra worden compacter (verdichting) met meer ruimte voor beleving. Dit maakt het aantrekkelijker voor bezoekers én bewoners. De verblijfskwaliteit en de bereikbaarheid van deze gebieden zijn belangrijk.

#### Bereikbaarheid

Het is van belang dat de bereikbaarheid van deze gebieden met de fiets, openbaar vervoer en auto goed geborgd is. Daarbij horen; voldoende en comfortabele fietsenstallingen, goede haltevoorzieningen en voldoende parkeervoorzieningen.

#### Stimuleren voetgangers en fietsers

We bereiken dit door extra in te zetten op faciliteiten voor voetgangers en met name aan de randen van het centrum op fietsers. Hierbij zijn voorzieningen ook belangrijk, zoals voldoende fietsstallingsmogelijkheden. Het (kern)winkelgebied van Heerenveen is reeds vrij van autoverkeer.

#### Laden en lossen

Met de (nog) betere regulering van laad- en losverkeer is het mogelijk om het comfort voor langzaam verkeer verder te verhogen (stimulans) in het kernwinkelgebied van Heerenveen, Akkrum en Jubbega. Hoe we dat willen doen is op dit moment nog niet uitgewerkt. Andere gemeenten hebben gekozen voor

(strengere) venstertijden, (herijking) verplichte rijroutes, opzetten centrale bevoorradingshubs, alleen toestaan emissievrij laad- en losverkeer etc.

### Parkeervoorzieningen

Rondom het centrum van Heerenveen stimuleren we bezoekers om gebruik te maken van de twee grote centrale parkeervoorzieningen: Parkeergarage Geerts Willigen en de nog te bouwen Parkeergarage Burgemeester Kuperusplein. Daarbij dient op zeer drukke dagen in het centrumgebied de parkeercapaciteit rondom Sportstad beter benut te worden. Dit bereiken we door het straatparkeren duurder te maken dan het parkeren in de parkeergarages. Hierdoor kunnen we geleidelijk het aantal parkeerplaatsen op straat verminderen en verschuiven naar de parkeergarages om zo meer ruimte te creëren voor groen, wandelen en verblijven. Er is hierbij geen sprake van directe afname van parkeercapaciteit, maar enkel van verschuiving van parkeerplaatsen naar parkeergarages.

Nieuwe ontwikkelingen in onze centra (Heerenveen en Akkrum) moeten op eigen terrein in hun parkeerbehoefte voorzien, gebruik maken van (nog te realiseren) centrale parkeervoorzieningen of gebruik maken van het Mobiliteitsfonds.

#### Deelmobiliteit

De verdichting van centra biedt kansen om nieuwe vormen van deelmobiliteit in te introduceren. Dit verhoogt de verblijfskwaliteit en economische aantrekkingskracht. Voor mensen met een beperking wordt waar mogelijk maatwerk toegepast.

#### 4.1.2 Stationsgebied Heerenveen

##### Centraal Knooppunt voor Openbaar Vervoer

Het stationsgebied in Heerenveen heeft veel potentie als centraal gelegen knooppunt voor openbaar vervoer en duurzame mobiliteitsvormen. Deze potentie willen we beter benutten. We doen dit door de openbare ruimte te verbeteren voor reizigers. Dit betekent meer ruimte, beleving en faciliteiten toevoegen voor reizigers aan het stationsgebied. Daarbij helpt het dat faciliteiten op de juiste wijze gebruikt worden. Voorbeelden als het ongewenst gebruik van bushaltes voor OV als kiss en ride plek (tút en der út) en de aanwezigheid van veel weesfietsen rondom het station gaan we tegen door duidelijke markering en eventueel extra handhaving.

### Nieuwe mobiliteitsvormen

We willen de mogelijkheden verkennen om nieuwe mobiliteitsvormen toe te voegen aan het gebied (bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen en/of MaaS concepten).

### Bereikbaarheid station

We willen meer verkeer naar de westzijde van het station aantrekken door de entree aan die kant aantrekkelijker te maken. De bereikbaarheid rondom het station met de fiets en te voet is goed en we zorgen ervoor dat dit zo blijft. Wel onderzoeken we of verbindingen voor langzaam verkeer met andere belangrijke bestemmingen beter kunnen worden ingericht.

### Versterken verbinding Stationsgebied - Sportstad

Het stationsgebied is belangrijk voor mensen die een bezoek brengen aan Heerenveen. Een plek waar bezoekers met hun vervoermiddel aankomen en vanwaar zij lopend naar hun bestemming gaan. Het Sportstadgebied ligt aan de belangrijkste ontsluitingsweg van het Heerenveense centrum en is een belangrijk visitekaartje. Voor het versterken van de ruimtelijke samenhang tussen Stationsgebied-Centrumgebied-Sportstadgebied is een betere verbinding voor fietsers en voetgangers van belang. En moet worden ingezet op het faciliteren van een frequente, vlotte en comfortabele verbinding.

### 4.1.3 Hotspot Stad van Sport

In Heerenveen staat sport hoog op de agenda, met Sportstad Heerenveen en Thialf heeft de gemeente twee locaties waar volop topsport wordt beoefend. Het faciliteren van topsport betekent ook het faciliteren van supporters.

Tijdens topsportwedstrijden in Heerenveen neemt de vraag naar parkeerruimte sterk toe. Parkeren in de omgeving van Sportstad, het Abe Lenstrastadion en Thialf leidt hierbij tot overlast. Om parkeeroverlast te voorkomen en de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid in deze gebieden te waarborgen wordt geïnvesteerd in een betere parkeersituatie in de omgeving van Sportstad. In totaal worden ruim 2000 parkeerplaatsen verbeterd.

Door woon- of werkfuncties toe te voegen aan deze sportlocaties wordt invulling gegeven aan de terreinen op het moment dat geen topsport wordt bedreven, wat ten goede komt aan de leefbaarheid van deze gebieden. Door het realiseren van

een transferium of mobiliteitshubs bij het Abe Lenstrastation en/of het evenemententreinstation IJssstadion bij Thialf, kunnen parkeren, deelmobiliteit en openbaar vervoer worden gecombineerd met functies als recreatie, wonen en werken. De mobiliteitstransitie wordt versterkt door in de omgeving van Sportstad de verbindingen voor langzaam verkeer te versterken. Zo gaan we onder meer een nieuwe noord-zuid route parallel aan de A32 aanleggen voor langzaam verkeer, wordt de verbindingen met het centrum en belangrijke bestemmingen (o.a. scholencluster Fedde Schurerplein) in Skoatterwald versterkt. Hierbij houden we wel aandacht voor de positie van het gemotoriseerd verkeer, om zo tot een optimale balans te komen tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.

### 4.1.4 Diverse werklocaties

Het is van belang dat bereikbaarheid van werklocaties op lange termijn gewaarborgd is, omdat dit voor bedrijven een belangrijke vestigingsvoorwaarde is. Daarbij wordt bereikbaarheid via verschillende netwerken (weg, spoor en vaarweg) belangrijker.

### Uitbreiding en verbetering van de ontsluitingsstructuur

We zetten ons in voor de uitbreiding en verbetering van de ontsluitingsstructuur van bedrijventerreinen, zoals het International Businesspark Friesland (IBF), het kanaalgebied en de noordelijke zones. Hoewel de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer over het algemeen goed op orde is, zien we ruimte voor verbeteringen op het gebied van fietsverbindingen, openbaar vervoer en wandelen. We willen daarom de verbetering van fietsverbindingen, openbaar vervoer en wandelroutes stimuleren, om werknemers en bezoekers te verleiden met goede alternatieven. Dit vraagt ook inzet op bewustwording en draagvlak bij ondernemers. Door deze gebieden beter bereikbaar te maken, wordt niet alleen de lokale economie gestimuleerd, maar wordt ook de aantrekkelijkheid voor nieuwe bedrijven vergroot.

Heerenveen wil zich ontwikkelen tot een Circular Valley, een gebied waar volop ruimte is voor experimenteren met circulaire innovaties en het ontplooiën van nieuwe initiatieven.

We zetten de eerste stap in de ontwikkeling van een clean energy hub-netwerk. We geven de markt hierdoor ruimte om een netwerk van clean energy hubs op te zetten. Dit stimuleert bedrijven om te investeren en draagt bij aan het aanbod van bijvoorbeeld elektrische laadpunten, waterstof en andere energiebronnen. Voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van Klaverblad Noordoost, waar zonnepanelen bijdragen aan clean energy.



Daarnaast zetten we breder ook in op de vorming op termijn van een Logistics Energy Hub Netwerk in onze gemeente. Hier komen faciliteiten van verschillende hubtypes samen, zoals publieke schone oplaadvormen voor vervoer over weg en water, truckstops met extra faciliteiten, parkeren, e.d. Dit draagt bij aan de positie van Heerenveen als regionaal knooppunt.

## 4.2 Toekomstbestendige woningen

De komende jaren groeit Heerenveen flink. We staan voor een forse woningbouwopgave, die deels wordt ingevuld door uitbreiding met nieuwe woonwijken en deels door inbreiding in bestaande buurten. Deze groei biedt kansen om wonen, verkeer, groen en klimaat slim met elkaar te verbinden.



### We hebben leefbare woonwijken door minder geparkeerde auto's

We willen woonwijken aantrekkelijker en leefbaarder maken. Eén van de manieren om dat te bereiken, is het terugdringen van het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte.

We stimuleren alternatieve vormen van vervoer, zoals fietsen, deelmobiliteit en openbaar vervoer. Waar mogelijk creëren we parkeervoorzieningen aan de rand van de wijk. Zo ontstaat er meer ruimte voor groen, speelplekken en ontmoetingsplekken – wat ten goede komt aan de kwaliteit van leven in de wijk.

### Er is ruimte voor kwetsbare verkeersdeelnemers

Bij het bouwen van nieuwe woningen en het herinrichten van wijken houden we nadrukkelijk rekening met kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers, kinderen, ouderen en mensen met een beperking.

We investeren in veilige, toegankelijke wandel- en fietspaden en in overzichtelijke oversteekplaatsen. Ook voeren we, waar passend, snelheidsbeperkingen in, zoals

30 km/u binnen de bebouwde kom. Dit alles wordt ondersteund met verkeerseducatie en gedragsmaatregelen gericht op veiligheid.

### Er is ruimte voor klimaatadaptatie en groen

Klimaatverandering vraagt om aanpassingen in onze woonomgeving. Meer hitte, intensievere regenbuien en langere droge periodes stellen ons voor nieuwe uitdagingen.

Bij nieuwbouwlocaties en herinrichting van bestaande wijken zetten we in op klimaat adaptieve ontwerpen. We creëren ruimte voor groen, schaduw, waterberging en verkoeling. Zo bouwen we aan toekomstbestendige en prettige leefomgevingen.

Deze ruimtelijke ingrepen bieden ook kansen om mobiliteit en infrastructuur slimmer in te richten. Groene zones kunnen bijvoorbeeld worden gecombineerd met aantrekkelijke fiets- en wandelroutes. Ook strategische (vervoers)knooppunten kunnen klimaat adaptief worden ingericht, met schaduwrijke wachtruimtes, groene daken en waterdoorlatende verharding.

### Nieuwe fietspaden en routes voor een betere verbinding

We investeren actief in nieuwe fietspaden en veilige fietsroutes, zodat buurten beter met elkaar verbonden zijn. Door deze investeringen wordt fietsen niet alleen veiliger en comfortabeler, maar ook een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Ook zorgen we voor goede verbindingen naar scholen, werkplekken, voorzieningen en recreatiegebieden (ommetjes, beleving, etc.).

### We stimuleren alternatieven voor de eigen auto

Onze ambitie is om inwoners minder afhankelijk te maken van de eigen auto. Minder auto's in de woonstraat betekent een veiligere, rustigere en groenere leefomgeving – iets waar iedereen van profiteert.

We stimuleren alternatieve vormen van vervoer, zoals deelmobiliteit, het openbaar vervoer en de fiets. Ook versterken we strategische vervoersknooppunten, zodat overstappen gemakkelijker en logischer wordt.

### 4.3 Gezonde, klimaatbestendige en leefbare wijken en dorpen

In gemeente Heerenveen hechten we veel waarde aan een gezonde, veilige en leefbare fysieke omgeving. Mobiliteit speelt hierin een belangrijke rol. Door bewust te kiezen voor het toepassen van het STOMP principe (zie paragraaf 2.2) bij de inrichting van onze openbare ruimte, stimuleren we duurzame en toegankelijke vormen van vervoer, dragen we bij aan de gezondheid van onze inwoners en aan een prettige leefomgeving.



#### We stimuleren het lopen en het fietsen

We willen gezonde en duurzame verplaatsingen stimuleren – met wandelen en fietsen in de hoofdrol.

Daarom investeren we in hoogwaardige fietspaden, veilige en goede stallingsvoorzieningen. We moedigen inwoners, werknemers en bezoekers aan om vaker te lopen of te fietsen, bijvoorbeeld via gedragscampagnes. Zo bevorderen we een actieve levensstijl en verminderen we de afhankelijkheid van gemotoriseerd vervoer.

#### Mobiliteit is voor iedereen beschikbaar

Toegang tot vervoer is essentieel om mee te kunnen doen in de samenleving. Daarom zorgen we in dorpen voor goede bereikbaarheid van voorzieningen en blijven we inzetten op het behoud van een goed openbaar vervoernetwerk.

We verbeteren overstapmogelijkheden via vervoersknooppunten en onderzoeken de inzet van deelmobiliteit, zoals deelfietsen en deelscooters – ook in kleinere kernen. Voor mindervaliden zetten we in op toegankelijke mobiliteit. Het wegnemen van fysieke barrières is hierbij van groot belang voor een inclusieve samenleving.

#### Binnen de bebouwde kom is 30 km/u de norm

Om de verkeersveiligheid te vergroten én de leefbaarheid in dorpen en wijken te verbeteren, hanteren we 30 km/u als uitgangspunt binnen de bebouwde kom. De invoering van 30 km/u gaat hand in hand met handhaving én een zorgvuldige afstemming van de inrichting van de weg op zijn functie, volgens de principes van 'Duurzaam Veilig'.

Deze maatregel verkleint het risico op ongelukken en maakt de openbare ruimte veiliger voor fietsers en voetgangers. Uitzondering hierop vormen de wegen met een belangrijke ontsluitingsfunctie (GOW50) en belangrijke OV-routes, waar extra aandacht wordt besteed aan de positie van fietsers.

#### Veilige oversteeklocaties voor voetgangers en fietsers

We zorgen voor veilige en goed zichtbare oversteekplaatsen, met extra aandacht voor plekken waar veel kwetsbare verkeersdeelnemers zijn – zoals rondom scholen en zorgvoorzieningen.

Waar nodig verbeteren we oversteeklocaties of breiden die uit, zodat iedereen zich veilig te voet of per fiets kan verplaatsen. Ook gaan we onderzoeken of het haalbaar is om fietsers op oversteeklocaties en/of op fietsroutes in de voorrang te zetten.

### **In woongebieden komt nauwelijks zwaar verkeer voor**

Zwaar verkeer hoort bij voorkeur niet thuis in woonstraten. We weren zwaar verkeer zoveel mogelijk uit woonstraten door het aanwijzen en faciliteren van alternatieve routes buiten onze wijken en dorpen. Dit draagt bij aan de veiligheid en leefbaarheid van woonomgevingen, en voorkomt onnodige overlast.

Op locaties waar geen geschikte alternatieve routes aanwezig zijn (denk o.a. aan doorgaande routes door dorpen en lintbebouwing) blijft zwaar verkeer aanwezig. Hierbij zetten we in op een optimale balans qua inrichting tussen leefbaarheid, veiligheid en doorstroming.

**Er is voldoende laadcapaciteit voor emissievrije voertuigen** De overstap naar emissievrije voertuigen vraagt om een goed netwerk van laadvoorzieningen. Daarom maken we het mogelijk om te voorzien in voldoende en strategisch geplaatste laadpalen, onder andere bij winkelcentra, parkeergarages, woonwijken en vervoersknooppunten.

Met deze aanpak stimuleren we elektrisch rijden en dragen we bij aan een schonere lucht en een duurzamere toekomst.

### **Het OV in dorpen en buurten blijft op peil**

We blijven inzetten op bereikbaarheid met het openbaar vervoer, ook in de kleinere kernen. Waar nodig zetten we in op verbetering of uitbreiding van bestaande buslijnen. Als gemeente zijn we voor uitbreiding van buslijnen afhankelijk van de Provincie en de vervoersorganisatie. Wel kunnen we als gemeente openbaar vervoer beïnvloeden door middel van weginrichting, denk hierbij aan de aanleg van busbanen, vrije doorstroom op belangrijke OV-lijnen, de aanleg van gemeentelijke bushaltes en het optimaliseren van haltevoorzieningen door bijvoorbeeld het realiseren van fietsenstallingen nabij belangrijke OV-haltes.

Als uitbreiding of optimalisatie van OV-lijnen niet mogelijk is, stimuleren we alternatieve vormen van collectief vervoer, zoals buurtbussen, deeltaxi's en andere dorpsinitiatieven, naast deelmobiliteit.

### **We leggen nieuwe fiets- en wandelroutes aan**

We investeren in nieuwe fietspaden en wandelroutes, waaronder snelle en directe fietsroutes, om dorpen en wijken beter met elkaar te verbinden.

Daarnaast zorgen we voor goede verbindingen naar scholen, werkplekken en recreatie. Zo maken we fietsen en wandelen aantrekkelijker, veiliger en logischer. En bieden we inwoners een duurzaam alternatief voor de auto.

## 4.4 Kwaliteit en veerkracht van het landschap

Gemeente Heerenveen beschikt over een groot buitengebied waarin landbouw en recreatie een belangrijke rol spelen. In Heerenveen hechten we waarde aan dit gebied en dragen we zorg voor kwaliteit en veerkracht van het landschap.



### We maken landbouwverkeer veiliger

We willen de veiligheid van andere weggebruikers vergroten in gebieden waar landbouwverkeer rijdt. Dit doen we door specifieke landbouwroutes aan te wijzen en bestaande routes te verbeteren.

Door landbouwverkeer zoveel mogelijk van andere verkeersstromen te scheiden, verkleinen we het risico op ongelukken en zorgen we voor een veiligere situatie voor alle weggebruikers in het buitengebied.

### Recreatief wandelen en fietsen krijgt meer ruimte

Heerenveen biedt volop mogelijkheden voor recreatie. Om dat aanbod te versterken, verbeteren we het netwerk van recreatieve wandel- en fietspaden in onze gemeente.

We pakken knelpunten aan, verbeteren de kwaliteit en zetten in op uitbreiding van het netwerk. Zo maken we recreatief fietsen en wandelen aantrekkelijker voor zowel inwoners als bezoekers.

### Buiten de bebouwde kom is 60 km/u de norm

We maken onderscheid tussen gemeentelijke en provinciale wegen. Voor een veilige verkeerssituatie buiten de bebouwde kom stellen we – waar mogelijk – 60 km/u in als maximumsnelheid op gemeentelijke wegen.

Deze maatregel verkleint het risico op verkeersongevallen en maakt wegen veiliger voor fietsers en langzaam verkeer. Voor wegen met een belangrijke ontsluitingsfunctie (GOW) blijft 80 km/u van toepassing, met extra aandacht voor de bescherming van langzaam verkeer.

Voor provinciale wegen geldt dat hiervoor afstemming en samenspraak met provincie Friesland noodzakelijk is, omdat de provincie wegbeheerder is van de N280 en de N392.

### Heerenveen is goed bereikbaar voor vervoer over water

De vaarweg tussen Heerenveen en het Prinses Margrietkanaal is van groot belang voor de logistieke ontsluiting van onze bedrijventerreinen.

Ondanks het provinciale besluit om geen ontheffingen meer te verlenen voor grotere binnenvaartschepen (klasse Va), blijft Heerenveen zich inzetten voor het behoud en de verbetering van deze vaarweg. Een goede bereikbaarheid over water versterkt de multimodale positie van Heerenveen.

## 4.5 Samenvatting Ambities



### Kernopgave 1:

#### HEERENVEEN ALS CENTRUM VOOR (TOP)SPORT, WERK EN VOORZIENINGEN

#### Ambities

- We kunnen ons veilig in het verkeer bewegen
- Het verkeer stroomt goed door
- De fiets, auto en het OV sluiten logisch op elkaar aan
- Strategische (vervoers)knooppunten versterken de regio
- We hebben hoogwaardige fietspaden en -faciliteiten
- We maken logische verbindingen met de Lelylijn

#### Ambities

- We hebben leefbare woonwijken door minder geparkeerde auto's
- Er is ruimte voor kwetsbare verkeersdeelnemers
- Er is ruimte voor klimaatadaptatie en groen
- We hebben nieuwe fietspaden- en routes
- We stimuleren alternatieven voor de eigen auto



### Kernopgave 2:

#### TOEKOMSTBESTENDIGE WONINGEN



### Kernopgave 3:

#### GEZONDE, KLIMAAT- BESTENDIGE EN LEEFBARE WIJKEN EN DORPEN

#### Ambities

- We stimuleren het lopen en fietsen
- Mobiliteit is voor iedereen beschikbaar
- Binnen de bebouwde kom is 30 km/u de norm
- In woongebieden komt nauwelijks zwaar verkeer
- Er is voldoende laadcapaciteit voor emissievrije voertuigen
- Het OV in dorpen en buurten blijft op peil
- We leggen nieuwe fietspaden en wandelroutes aan

#### Ambities

- We maken landbouwverkeer veiliger
- We leggen recreatieve wandel- en fietsroutes aan
- Buiten de bebouwde kom is 60 km/u de norm
- Heerenveen is goed bereikbaar voor vervoer over water



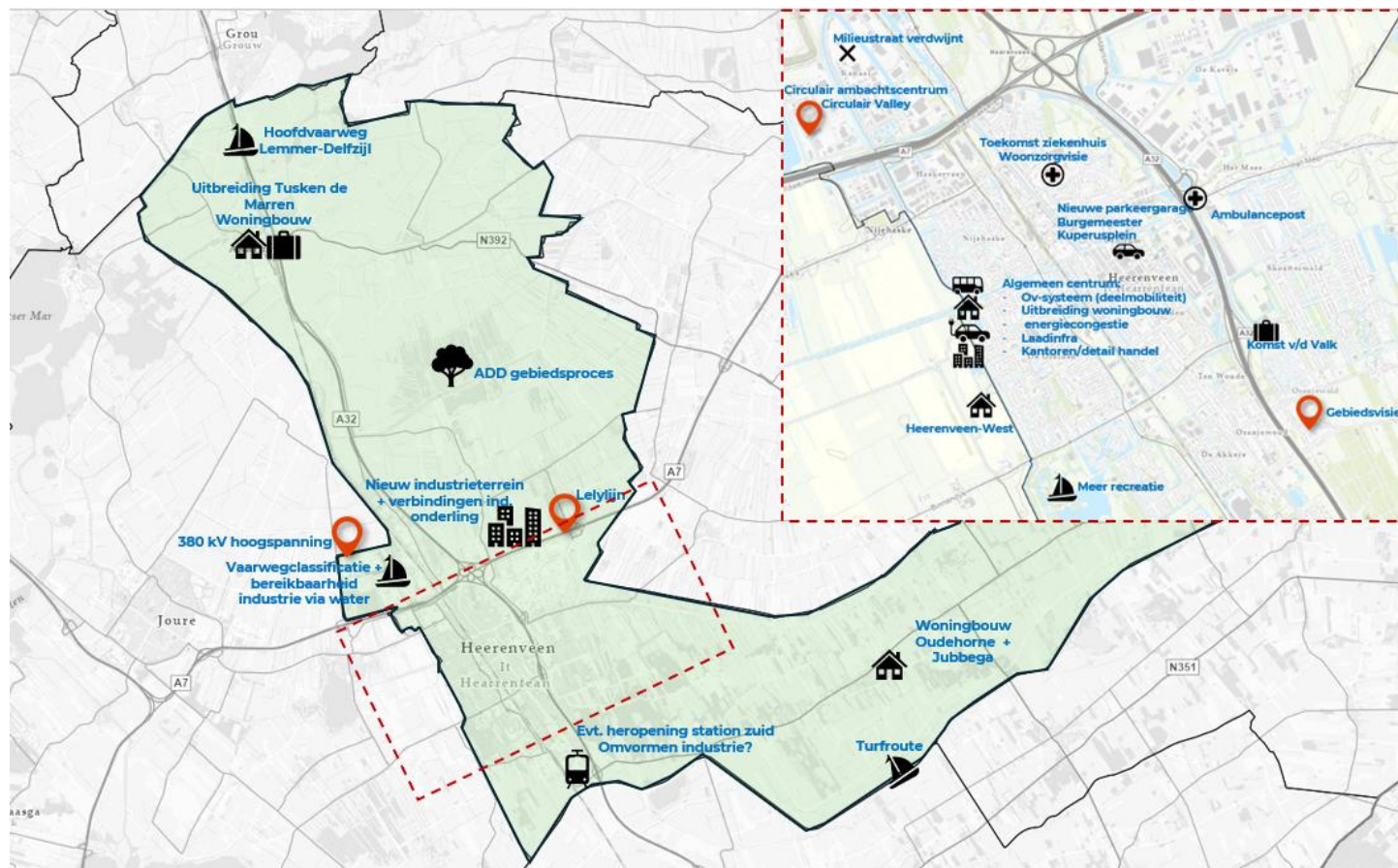
### Kernopgave 4:

#### KWALITEIT EN VEERKRACHT VAN HET LANDSCHAP

# Bijlagen

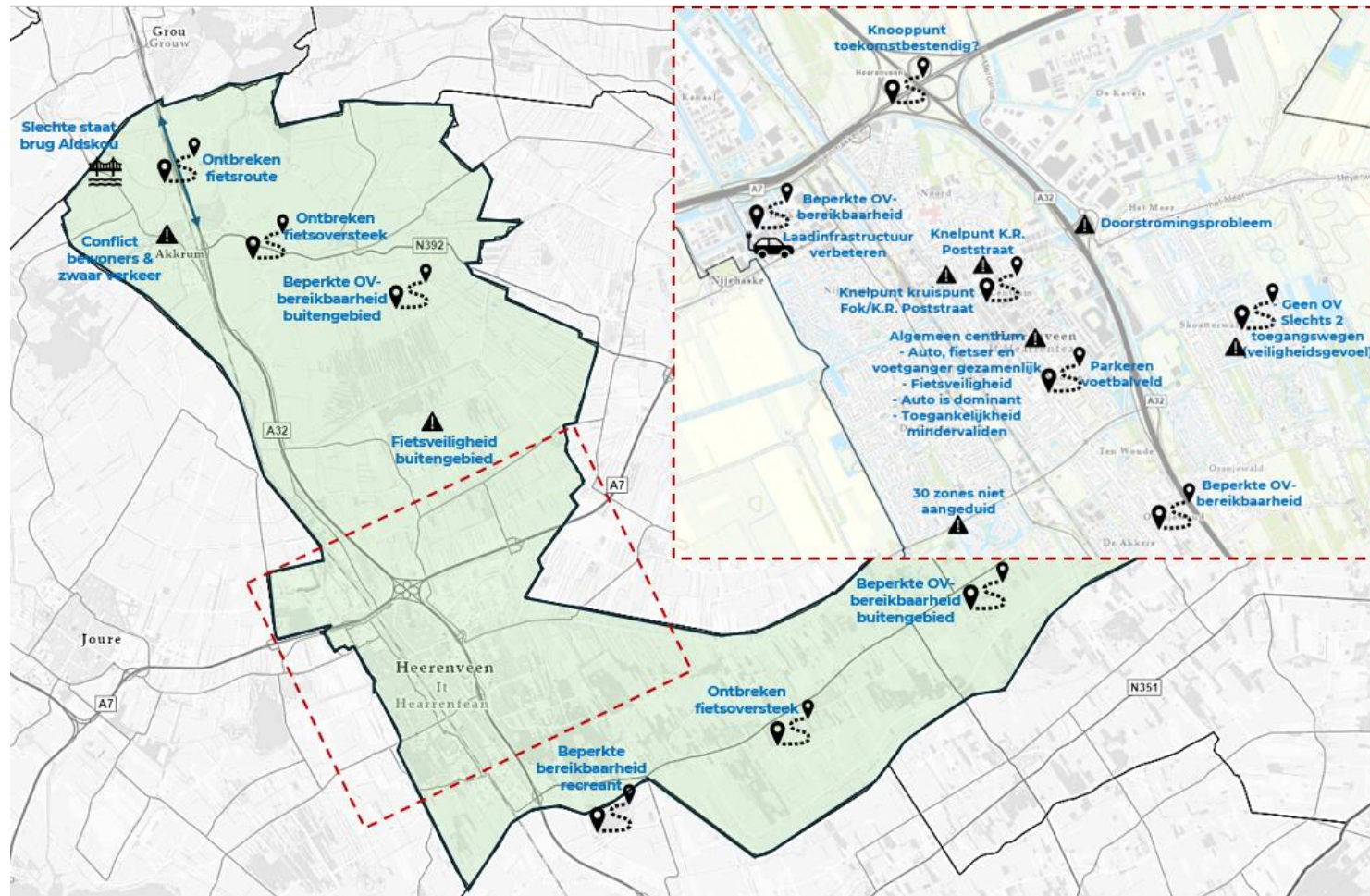
## Bijlage A - Ontwikkelingen Heerenveen

Deze kaart toont de huidige ontwikkelingen, zowel vastgestelde als losse ideeën, binnen de gemeente Heerenveen.



## Bijlage B - Opgaves Heerenveen

Deze kaart toont de huidige opgaves binnen de gemeente Heerenveen. Betreffen naast vastgestelde plannen, ook wensen en ideeën die binnen de gemeente leven.



## Bijlage C - Participatieproces

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit van Heerenveen, deel I Mobiliteitsvisie 2040, is tot stand gekomen in nauwe afstemming met de relevante stakeholders. Belangrijkste opgave daarbij is geweest om vanuit de omgeving op te halen wat er speelt op het gebied van mobiliteit, wat er beter kan en hoe we vanuit mobiliteit kunnen bijdragen aan een beter woon- en werkklimaat.

Onder begeleiding van het kernteam zijn op diverse momenten de ambities, knelpunten, ontwikkelingen en opgaves op het gebied van mobiliteit in onze gemeente verkend en uitgediept. Hiervoor zijn verschillende gesprekken gevoerd:

- Op 3 april heeft een Dialoogsessie met de Raad plaatsgevonden. Tijdens deze sessie is input opgehaald bij de raadsleden.
- Op 15 april is er een participatiesessie met belangenorganisaties georganiseerd. Hier hebben zij hun visies gedeeld op de inrichting en koers van ons toekomstige mobiliteitsstelsel;
- Op 7 mei is er een gesprek met vertegenwoordigers van de dorps- en wijkbelangen georganiseerd. Tijdens dit gesprek zijn ideeën, aandachtspunten en aanbevelingen besproken.
- De buurgemeenten, provincie en regio zijn in mei 2025 geraadpleegd over wat er in de regio op het gebied van mobiliteit speelt en waarmee Heerenveen rekening dient te houden (hiervan is geen overzicht van de reacties beschikbaar).

### C1 - Dialoog sessie Raad

**Datum:** 3 april

**Tijdstip:** 19:30-20:30

- Onderhoud en staat van de fietspaden.
- Transferium, bijvoorbeeld aan de rand van het centrum (McDonald's), bij het treinstation of bij de supermarkt Jubbega.
- Goed nadenken over mobiliteit in Heerenveen en het buitengebied voor mindervaliden.
- STOMP-principe: bepaalde zones binnen de gemeente vanuit het STOMP-principe benaderen.

- Aandacht voor bezorging aan huis.
- Kijk ook naar de parkeernormen.
- Centrum van Heerenveen autoluw maken: dit moet wel bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers. De laatste kilometers zijn op dit moment vaak oncomfortabel.
- Investeren in infrastructuur (zeker voor fietsers en voetgangers).
- Recreatie is onderling niet goed verbonden.
- Bereikbaarheid van het ziekenhuis, centrum en station en buitengebied moet goed zijn.
- Veiligheid voor kwetsbare doelgroepen.
  - We moeten kinderen veilig en zelfstandig naar school kunnen laten gaan.
- Veiligheid voor bromfietzers en scooterrijders: bebording kan verbeterd worden.
- Maak het aantrekkelijker voor mensen uit het buitengebied om het OV te gebruiken.

### C2 – Sessie met belangenorganisaties

**Datum:** 15 april

**Tijdstip:** 10:00-13:00

**Locatie:** Antea Group

#### Gezonde klimaatbestendige en leefbare dorpen en wijken

- Aandacht voor bereikbaarheid scholen
- Permanente verkeerseducatie
- Aandacht voor goederenmobiliteit (bevoorrading winkels)
- Het OV in dorpen en wijken moet op peil blijven
- Regelingen handhaven
- Rekening houden met 'oudere' verkeersdeelnemers (oversteeklocaties)
- Aandacht voor veiligheid, o.a. verlichting (nieuwe fietspaden en routes)
- MTB-route (nieuwe fietspaden en routes)

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

- Aandacht voor mobiliteitsmogelijkheden op bedrijventerrein (zoals OV, fiets- en wandelpaden)

- Educatie (we kunnen ons veilig in het verkeer bewegen)
- Aandacht voor minder validen (veilig in verkeer bewegen)
- Duurzaamheid stimuleren (deelmobiliteit, groen)
- K.R. Poststraat is niet aantrekkelijk voor de fietser
- STOMP principe hanteren
- Goederentransport over water

#### Toekomstbestendige woningen

- Campagnes voor het stimuleren van lopen, fietsen en voor kwetsbare verkeersdeelnemers'
- Autoluwe wijken
- Handhaving
- Verlichting fietspaden
- Aandacht voor bouwlogistiek en bevoorrading

#### Kwaliteit en veerkracht van het landschap

- We maken landbouwverkeer veiliger, ook voor zwaar transport
- Minder sluipverkeer en crimineel verkeer in buitengebied (handhaving)
- Heerenveen is goed bereikbaar voor verkeer over water -> ambitie naar bedrijventerrein
- Modal shift draagt bij aan congestie
- Doorfietsroutes uitbreiden met aandacht voor veiligheid

### C3 – Sessie met wijk- en dorpsverenigingen

**Datum:** 7 mei

**Tijdstip:** 19:45-21:30

**Locatie:** MFA Aengwirden, Tjalleberd

#### Openbaar vervoer

- Lelylijn liever niet benoemen in de mobiliteitsvisie: extra woondruk ongewenst en groen behouden
- Openbaar vervoer op peil houden veranderen in OV versterken
  - Wie zit er dan in het OV?
  - Wordt het ook gebruikt?
- Versterken van OV zoeken op het gebied van

- Extra haltes
- Belbussen,
- Maatwerkoplossingen
- Doelgroepenvervoer

#### Veiligheid

- Mobiliteit in relatie tot damherten – probleem is aanrijdingen
  - Aantal officiële registraties klopt niet, echte aantal ligt veel hoger
  - Werkgroep damherten geweest, er is geen oplossing gekomen
- Straatverlichting moet terug in Katlijk -> nu te donker
- Snelheid op wegen buiten de bebouwde kom is te hoog
- Veiligheid auto en fiets:
  - Helmplicht
  - Fietsers wel/niet in de voorrang = onduidelijk.
  - Vrijliggende fietspaden
  - Fietsers over voorrang geven + meer ruimte voor de fietser

#### Bereikbaarheid

- Doorstroming vanuit Heerenveen Noord is zorgpunt (via K.R. Poststraat)
- Sluipverkeer door wijk is een knelpunt
- Centrum autoluwe maken
- Ontsluiting Skoatterwald -> wens om extra ontsluitingsroute te creëren

#### Fiets

- Wens tot fietspad langs de Tjonger.
- Vloeiende veilige fietsroute vanaf de wijken en dorpen richting het centrum van Heerenveen.
- Meer aandacht voor oversteeklocaties voor fietsers.
- Fietsroutes naar de dorpen zijn te donker door ontbreken verlichting, hierdoor onveilig gevoel en afname van gebruik.
- Fietsverbinding Skoatterwald – ziekenhuis is onvoldoende.
- Meer aandacht voor fiets en minder voor autoverkeer.
- Fietspaden passend bij de fiets; afmeting, snelheid, ruimtegebruik.

### **Parkeren**

Parkeren: parkeerbeleid best goed, maar in sommige wijken (deel Skoatterwald) wordt niet goed geparkeerd en vooral niet op gehandhaafd. Betere handhaving is nodig.

*Disclaimer: niet representatief voor alle dorpen. Dit omdat de omvang van de opkomst tijdens de sessie met de wijk- en dorpsverenigingen laag was.*

### **C4 – Schriftelijke toetsing stakeholders**

In de periode 6 - 13 juni hebben we alle genodigden van de sessies C2 en C3 in de gelegenheid gesteld om hun laatste aanvullingen op de concept-visie te geven.

