

# Heerenveen: bereikbaar tijdens evenementen!

Strategie voor het evenementenverkeer van en naar Heerenveen  
Plan in het kader van 2<sup>e</sup> fase RSP Bereikbaarheid Heerenveen



# Heerenveen: bereikbaar tijdens evenementen!

Strategie voor het evenementenverkeer van en naar Heerenveen  
Plan in het kader van 2<sup>e</sup> fase RSP Bereikbaarheid Heerenveen

Datum 8 oktober 2010  
Kenmerk FLD112/Sma/1297

## Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Provincie Fryslân
Titel rapport	Heerenveen: bereikbaar tijdens evenementen!
Kenmerk	FLD112/Sma/1297
Datum publicatie	8 oktober 2010
Projectteam opdrachtgever(s)	Gosse Schriemer, Fokko Cuperus, Peter Gerrits, Jouke van Schepen en Rob Geverink
Projectteam Goudappel Coffeng	Harry Kingma en Annet Dijk-Schepman
Projectomschrijving	Onderzoek naar de mogelijkheden om bereikbaarheid van Heerenveen tijdens evenementen te verbeteren
Trefwoorden	Verkeer, parkeren, evenementen, Heerenveen, strategie, bereikbaarheid, routes

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>1</b>
1.1	Vraagstelling.....	1
1.2	Proces.....	1
1.3	Leeswijzer.....	2
<b>2</b>	<b>Probleemschets.....</b>	<b>3</b>
2.1	Evenementen: waar hebben we het over?.....	3
2.2	Evenementen: wat is het probleem en voor wie?.....	5
2.3	Samenvattend.....	6
<b>3</b>	<b>Strategie evenementenverkeer.....</b>	<b>7</b>
3.1	Centrale gedachte.....	7
3.2	Spoor 1 – informeren.....	7
3.3	Spoor 2 – infrastructuur.....	8
3.4	Spoor 3 – organiseren.....	8
<b>4</b>	<b>Uitwerking informeren.....</b>	<b>9</b>
4.1	Strategie bewoners.....	9
4.2	Strategie regulier verkeer.....	10
4.3	Strategie evenementenbezoekers.....	10
<b>5</b>	<b>Uitwerking infrastructuur.....</b>	<b>14</b>
5.1	Voldoende parkeercapaciteit.....	14
5.2	Duidelijke routes.....	17
<b>6</b>	<b>Uitwerking organiseren.....</b>	<b>24</b>
6.1	Evenementenregisseur.....	24
6.2	Mobiliteitsplatform.....	24
<b>7</b>	<b>Hoe nu verder?.....</b>	<b>25</b>
7.1	Essentie van de strategie.....	25
7.2	Korte termijn maatregelen.....	25
7.3	Maatregelen voor de langere termijn.....	26

# 1

## Inleiding

De bereikbaarheid van Heerenveen staat op dit moment onder druk. Door allerlei ontwikkelingen wordt dit in de toekomst echt een probleem. Eerder onderzoek richtte zich op de bereikbaarheid van Heerenveen in het algemeen. Nu ligt de focus op de bereikbaarheid tijdens evenementen.

### 1.1 Vraagstelling

De provincie Fryslân heeft Goudappel Coffeng gevraagd om een strategie te ontwikkelen voor het evenementenverkeer, zodat Heerenveen tijdens evenementen bereikbaar blijft. De strategie beschrijft uitgangspunten op tactisch niveau en is dus geen volledig uitgewerkt plan. De toetsing van de maatregelen vindt plaats op operationeel niveau en valt hier dus buiten.

Naar het evenementenverkeer wordt specifiek gekeken, omdat dit een andere situatie is dan een reguliere ochtend- of avondspits. De (infrastructurele) maatregelen die genomen zullen worden om Heerenveen in reguliere situaties bereikbaar te houden, worden uiteraard in deze studie meegenomen. Van deze maatregelen profiteert het evenementenverkeer immers ook.

### 1.2 Proces

De kern van de strategie voor het evenementenverkeer in Heerenveen is tijdens een gezamenlijk proces ontwikkeld. Hiervoor zijn 3 werksessies georganiseerd. Bij de eerste twee werksessies waren vertegenwoordigers van de provincie Fryslân, de gemeente Heerenveen, Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de politie betrokken. Tijdens de derde werksessie zijn de hoofdlijnen van de strategie voor het evenementenverkeer gepresenteerd aan een bredere groep, met ook vertegenwoordigers van Sportstad Heerenveen en sc Heerenveen.

Tijdens de eerste werksessie zijn alle voorgaande onderzoeken besproken om duidelijkheid te verschaffen over de uitgangspunten. Daarnaast is onderling veel informatie uitgewisseld over knelpunten, over reeds geïmplementeerde en geprobeerde oplossingen en over andere ideeën. Dit heeft geleid tot een gelijkwaardig kennisniveau bij alle deelnemers aan het einde van de eerste werksessie.

Na de eerste werksessie is alle beschikbare informatie verwerkt tot een strategie voor het evenementenverkeer. De strategie voor het evenementenverkeer is tijdens de tweede werksessie met de betrokkenen besproken en bediscussieerd. Dit heeft geleid tot aanvullingen en aanscherpingen van de strategie.

Het doel van de derde werksessie was om de strategie voor het evenementenverkeer te toetsen aan de visie van de deelnemers en draagvlak te verkrijgen voor de gevonden resultaten. Naar aanleiding van de reacties tijdens de derde werksessie is de strategie op kleine onderdelen aangescherpt. De hoofdlijn van de strategie kon echter rekenen op de instemming van de deelnemers.

### 1.3 Leeswijzer

In dit rapport wordt allereerst in hoofdstuk 2 de problematiek geschetst. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de strategie gepresenteerd. In de hoofdstukken 4, 5 en 6 wordt deze strategie nader uitgewerkt. Dit rapport wordt afgesloten met een korte blik vooruit in hoofdstuk 7.

# 2

## Probleemschets

De bereikbaarheid van Heerenveen staat tijdens evenementen onder druk. Over wat voor evenementen gaat dit? Wat betekent 'onder druk'? Hoe vaak komt dit voor? Kortom, een uiteenzetting van de aanleiding tot en het doel van het ontwikkelen van een strategie voor het evenementenverkeer.

### 2.1 Evenementen: waar hebben we het over?

Als we het hebben over de bereikbaarheid van Heerenveen tijdens evenementen, dan hebben we het over evenementen in het Abe Lenstra Stadion en in Thialf. In Heerenveen vinden uiteraard ook op andere locaties evenementen plaats, maar deze evenementen kennen een minder grote toestroom van bezoekers en/of vormen een minder grote belasting voor de bereikbaarheid van Heerenveen.

#### 2.1.1 *Het gebruik van het Abe Lenstra Stadion*

In het Abe Lenstra Stadion worden jaarlijks 17 thuiswedstrijden van sc Heerenveen gespeeld. Daarnaast kunnen er, afhankelijk van de prestaties van sc Heerenveen, één of meerdere voetbalwedstrijden in het kader van de Johan Cruyffschaal, de KNVB beker en de Europa League gespeeld worden. In het seizoen 2009-2010 ging het om 7 extra wedstrijden.

In het Abe Lenstra Stadion kunnen op dit moment 26.000 bezoekers een voetbalwedstrijd bijwonen. Op basis van parkeertellingen is geconcludeerd dat tijdens een thuiswedstrijd van sc Heerenveen bijna 7.000 parkeerplaatsen nodig zijn.<sup>1</sup>

Er ligt een aanvraag om de capaciteit van het Abe Lenstra Stadion in de nabije toekomst uit te breiden naar 32.000 zitplaatsen. Op basis van het huidige gebruik is becijferd dat dan bijna 8.600 parkeerplaatsen nodig zijn om alle bezoekers een plek te kunnen geven.<sup>2</sup>

Naast de voetbalwedstrijden van het eerste team van sc Heerenveen worden in het Abe Lenstra Stadion ook andere voetbalwedstrijden, zoals interlands en jeugdwedstrijden (beloftes), gespeeld. Ook vinden in het Abe Lenstra Stadion andersoortige evenementen, zoals concerten, een open dag van sc Heerenveen, de energiebeurs en het turngala, plaats. Dergelijke evenementen vinden door het jaar heen plaats, op minstens 10 verschillende momenten. Dit aantal kan met incidentele evenementen, zoals het EK voor onder de 21 en afgelopen jaar de griepvaccinatie, veel hoger zijn.

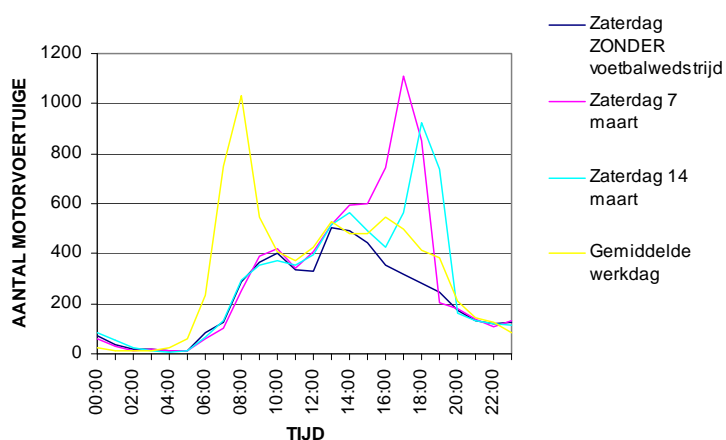
<sup>1</sup> Parkeersituatie evenementenverkeer, notitie van de gemeente Heerenveen d.d. 21 december 2009 o.b.v. een onderzoek van Mobycon (Stadiononderzoek) d.d. november 2009.

<sup>2</sup> Parkeersituatie evenementenverkeer, notitie van de gemeente Heerenveen d.d. 21 december 2009.

Een maatgevend evenement, anders dan een voetbalwedstrijd van sc Heerenveen, is een concert in het Abe Lenstra Stadion. Een concert kan door maximaal 29.000 bezoekers bijgewoond worden (een deel van de zitplaatsen in het stadion is tijdens een concert niet bruikbaar, maar bezoekers kunnen ook op het veld staan). In dat geval zijn er ruim 7.700 parkeerplaatsen nodig.<sup>3</sup>

De bezoekerscapaciteit na de uitbreiding van het stadion is nog niet bepaald, maar in deze studie nemen we aan dat 4.000 van de 6.000 extra zitplaatsen bruikbaar zijn tijdens een concert. In dat geval kunnen maximaal 33.000 bezoekers een concert bijwonen en zijn hiervoor 8.800 parkeerplaatsen benodigd.

Evenementen zonder vaste begin- of eindtijd, zoals een open dag van sc Heerenveen, hebben een beperkte invloed op de bereikbaarheid van Heerenveen. Bezoekers komen immers gespreid aan en vertrekken ook niet allemaal tegelijk. Evenementen met een vaste



begin- en/of eindtijd, zoals een voetbalwedstrijd of een concert, hebben wel een grote impact op de bereikbaarheid van Heerenveen: de smalle en sterke piek in de hoeveelheid verkeer is vergelijkbaar met de ochtendspits (zie figuur).

De meeste evenementen met een vaste begin- en/of eindtijd vinden plaats in het weekend. Dit betekent dat de extra verkeersstromen niet samenvallen met de spits. Ook als evenementen doordeweeks plaatsvinden, blijkt de toestroom naar het evenement hoogstens samen te vallen met de uitloop van de avondspits. Er is dus geen sprake van een dubbele drukte.

### 2.1.2 Het gebruik van Thialf

Thialf wordt bij deze studie betrokken, omdat een locatie direct aan de noordkant van het Abe Lenstra Stadion in beeld is als nieuwbouwlocatie, aangezien het stadion op de huidige locatie niet meer voldoet. Dit betekent voor de toekomst mogelijk een directe interactie tussen Thialf en het Abe Lenstra Stadion.

Schaatswedstrijden in Thialf kunnen worden bezocht door 14.000 bezoekers. Hiervoor zijn 2.800 parkeerplaatsen nodig.<sup>4</sup> De frequentie van schaatswedstrijden is wisselend. Tijdens het seizoen 2009-2010 zijn er tijdens 15 weekenden schaatsevenementen geweest. Voor het seizoen 2010-2011 staat vooralsnog alleen een weekend met een WK Sprint ingepland.

In het stadion kunnen ook ijshockeywedstrijden plaatsvinden. Dergelijke wedstrijden zijn minder druk bezocht (6.000 bezoekers en 600 parkeerplaatsen).<sup>4</sup> De frequentie is onbekend.

In Thialf vinden ook andersoortige evenementen plaats, zoals een rommelmarkt, indoor cross, een Jehova congres en concerten. Gegevens over bezoekersaantallen en benodigde parkeerplaatsen tijdens evenementen in Thialf zijn beperkt voor handen. Een concert van André Rieu in 2009 trok op de drukste avond 8.600 bezoekers.<sup>5</sup> Er zijn geen tellingen uitgevoerd, maar gesteld is dat dit op basis van een in de branche gemiddelde voertuigbezetting 3.750 voertuigen genereert.<sup>6</sup>

<sup>3</sup> Mobiliteitsplan concerten Guus Meeuwis d.d. januari 2010.

<sup>4</sup> Ecorys, Parkeren en verkeersafwikkeling Thialf en Sportclub Heerenveen, 7 augustus 2009.

<sup>5</sup> Dit is niet het definitieve aantal bezoekers, maar het verkochte aantal tickets op 6 juli 2009 terwijl de concerten op 28, 29 en 30 augustus gepland waren.

<sup>6</sup> Bron: aanvraag evenementenvergunning door André Rieu Productions.

### 2.1.3 *Samenvattend: waar hebben we het over?*

Op het moment dat het nieuwe Thialf stadion direct aan de noordkant van het Abe Lenstra Stadion wordt gebouwd, zal er minstens 50 keer per jaar een evenement in dit gebied plaatsvinden: 30 in het Abe Lenstra Stadion en 20 in Thialf. Aangezien een deel van het jaar geen evenementen plaatsvinden, betekent dat op andere momenten vaak meer dan één evenement per week.

Zowel de bezoekersaantallen als de benodigde parkeercapaciteit zijn voor evenementen in Thialf lager dan voor evenementen in het Abe Lenstra Stadion. Daarnaast kennen veel evenementen in Thialf geen vaste begin- of eindtijd, waardoor bezoekers gespreid komen en gaan en de invloed op de bereikbaarheid van Heerenveen beperkt is. In dit onderzoek zal de focus daarom liggen op de maatgevende evenementen in het Abe Lenstra Stadion, en meer specifiek de circa 25 evenementen met een vaste begin- of eindtijd, aangezien deze evenementen met name van invloed zijn op de bereikbaarheid van Heerenveen.

## 2.2 Evenementen: wat is het probleem en voor wie?

Er vinden zo'n 50 evenementen per jaar plaats, waarvan ongeveer de helft substantiële invloed heeft op de bereikbaarheid van Heerenveen. Wat is op dat moment het probleem? En wie ervaart dat probleem?

### 2.2.1 *Veiligheid*

Door het evenementenverkeer komt de veiligheid in Heerenveen onder druk te staan. Zo heeft het extra verkeer filevorming op de afritten van het hoofdwegennet tot gevolg. Zeker als de capaciteit van de afritten niet meer voldoende is en de file gebruik gaat maken van de vluchtstrook, ontstaan er gevaarlijke situaties.

De filevorming in de stad beïnvloedt daarnaast de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

De verslechterde bereikbaarheid leidt ook tot de zogenaamde 'korte lontjes'. Gelukkig is dit nog nooit uit de hand gelopen.

### 2.2.2 *Hinder*

De verslechterde bereikbaarheid is uiteraard vervelend voor de evenementenbezoeker, maar deze bezoeker kiest er zelf voor om met de auto en op dat moment naar Heerenveen te reizen. Veel vervelender is het voor de bewoners van Heerenveen en het overige, reguliere verkeer in en rondom Heerenveen. Zij worden geconfronteerd met een andere situatie dan normaal. De hinder die bewoners en regulier verkeer ondervinden van evenementen bestaat uit verkeershinder en parkeerhinder.

#### *Verkeershinder*

De oorzaken van de verkeershinder tijdens evenementen zijn divers:

- De routes voor het evenementenverkeer hinderen elkaar onderling en hinderen het reguliere verkeer. Het evenementenverkeer komt vanuit verschillende windstreken naar Heerenveen en rijdt in een beperkt gebied naar verschillende parkeerlocaties. Deze routes lopen door elkaar heen.
- De evenementenbezoeker die niet bekend is in Heerenveen is op zoek naar een geschikte parkeerlocatie en wordt daarin onvoldoende geleid. Dit zoekverkeer treedt vooral op tijdens andere evenementen dan voetbalwedstrijden van sc Heerenveen.
- Rondom de parkeerlocaties die bedoeld zijn voor parkeerkaarthouders (P1 tot en met P4, P6 en P7) treedt filevorming op. Enerzijds doordat de kaartcontrole vertragend werkt op het doorrijden en anderzijds doordat voertuigen zonder parkeerkaart de rij alsnog moeten verlaten.
- Voetgangersstromen vanaf de parkeerlocaties naar het Abe Lenstra Stadion conflicteren soms met de autoverkeersstromen naar de parkeerlocaties. Hierdoor wordt het autoverkeer in de meeste gevallen vertraagd.

De piek in de hoeveelheid verkeer wordt niet als specifiek probleem gezien. De piek is vergelijkbaar met de ochtendspits en voor het waarborgen van de bereikbaarheid tijdens de ochtendspits worden reeds maatregelen genomen.

#### *Parkeerhinder*

Voor de bewoners van Heerenveen ervaren parkeerhinder, aangezien veel evenementenbezoekers in de woonwijken rondom het Abe Lenstra Stadion parkeren. Zij parkeren hier niet omdat er elders onvoldoende ruimte beschikbaar is: op P8 bijvoorbeeld zijn tijdens een voetbalwedstrijd gemiddeld ruim 1.000 vrije parkeerplaatsen te vinden.<sup>7</sup> De evenementenbezoekers parkeren hier, omdat zij dan gevoelsmatig dichterbij staan en omdat zij na afloop van het evenement makkelijk kunnen wegrijden.

De parkeerhinder voor het evenementenverkeer is beperkt: er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar en het parkeren is gratis. De parkeerkaarthouders (zakelijke bezoekers) kunnen parkeerhinder ervaren doordat de controle van de parkeerkaarten veel tijd vergt.

### 2.3 Samenvattend

De bereikbaarheid van Heerenveen wordt zo'n 50 keer per jaar beïnvloed door evenementen in het Abe Lenstra Stadion en Thialf. Ongeveer 25 keer is die invloed zodanig dat de veiligheid in het geding is en dat bewoners en regulier verkeer hinder ondervinden van deze evenementen. De invloed van de mogelijke bouw van een nieuw Thialf even ten noorden van het Abe Lenstra Stadion is beperkt: wel in het aantal evenementen, maar niet in evenementen met een substantiële impact op de bereikbaarheid van Heerenveen.

De strategie voor het evenementenverkeer heeft als doel om het openbare leven tijdens evenementen zo min mogelijk te ontwrichten. Dit betekent dat enerzijds de veiligheid gewaarborgd blijft en dat de hinder voor bewoners en regulier verkeer beperkt moet blijven.

Om dit te realiseren zijn globaal drie uitdagingen te benoemen:

- de geleiding van het auto- en voetgangersverkeer tijdens evenementen verbeteren;
- de overlast van geparkeerde voertuigen in de woonwijken verminderen;
- het gebruik van de evenementenparkeerterreinen verbeteren.

---

<sup>7</sup> Mobycon, Stadiononderzoek, november 2009.

# 3 Strategie evenementenverkeer

De strategie voor het evenementenverkeer in Heerenveen is opgebouwd rondom een centrale gedachte. Deze centrale gedachte wordt in dit hoofdstuk toegelicht en in de volgende hoofdstukken uitgewerkt.

## 3.1 Centrale gedachte

Infrastructurele maatregelen zullen in de nabije toekomst de bereikbaarheid van Heerenveen in reguliere situaties moeten verbeteren. Het evenementenverkeer zal ook van deze maatregelen kunnen profiteren. Dit betekent echter niet dat Heerenveen tijdens evenementen per definitie goed bereikbaar zal zijn. De specifieke eventensituatie heeft immers specifieke oorzaken (de parkeer- en verkeershinder en de veiligheid) die vragen om specifieke evenementenmaatregelen. Wij zijn van mening dat de focus ligt op 'informereren'. Doel is het gedrag van de verschillende doelgroepen en hun beleving van de eventensituatie te beïnvloeden. Dit moet leiden tot het verminderen van de hinder en het waarborgen van de veiligheid.

Daarnaast is er uiteraard een rol weggelegd voor de fysieke infrastructuur: voldoende parkeercapaciteit en goede routes ten einde de specifieke onderdelen van de parkeer- en verkeershinder aan te pakken. En ten slotte is, overkoepelend, een goede organisatie essentieel voor een bereikbaar Heerenveen tijdens evenementen.

## 3.2 Spoor 1 – informeren

Het informeren, en daarmee het beïnvloeden van gedrag en beleving, vormt de basis van de strategie voor het evenementenverkeer. Hiervoor onderscheiden wij drie doelgroepen.

### *Bewoners*

Bewoners in de directe omgeving van het Abe Lenstra Stadion moeten worden geïnformeerd over op handen zijnde evenementen, zodat zij weten wat er komen gaat en zij desgewenst hun gedrag daarop kunnen aanpassen.

### *Regulier verkeer*

Regulier verkeer betreft alle verkeersdeelnemers in en rond Heerenveen: bewoners, bezoekers en doorgaand verkeer, met uitzondering van de evenementenbezoekers. Door hen te informeren over op handen zijnde evenementen, weten zij wat er komen gaat en kunnen zij desgewenst hun gedrag daarop aanpassen. Het informeren van het reguliere

verkeer heeft als doel deze verkeersstromen zo veel mogelijk te ontweven met de evenementenverkeersstromen.

#### *Evenementenbezoekers*

Bij evenementenbezoekers maken we nog een verder onderscheid in:

- De bekende bezoeker die regelmatig naar Heerenveen toekomt en bekend is in het gebied; oftewel de bezoekers van voetbalwedstrijden van sc Heerenveen. Hun gewoontegedrag is lastig te beïnvloeden.
- De incidentele bezoeker, in de meeste gevallen is dit de bezoekers van concerten, speciale voetbalwedstrijden en andere evenementen, maar ook een klein deel van de bezoekers van de thuiswedstrijden van sc Heerenveen. Incidentele bezoekers komen sporadisch naar Heerenveen en zijn niet bekend in het gebied. Hun gedrag is daardoor makkelijker te beïnvloeden.

Doel van het informeren van de evenementenbezoekers is het beïnvloeden van de keuzes die zij maken over bijvoorbeeld hun vervoerswijze en de te volgen route naar een parkeerlocatie. Daarnaast is het geleiden van de verkeersstromen tijdens evenementen onderdeel van de informatie richting evenementenbezoekers.

Het informeren van de doelgroepen wordt in hoofdstuk 4 nader uitgewerkt. Bij deze uitwerking wordt onderscheid gemaakt naar 4 informatiefasen:

- Fase 1: voorafgaand aan het evenement  
doel: beïnvloeden van gedrag en te maken keuzes
- Fase 2: op weg naar het evenement  
doel: geleiden van verkeersstromen
- Fase 3: op weg naar huis na het evenement  
doel: geleiden van verkeersstromen
- Fase 4: nazorg  
doel: beïnvloeden van beleving en te maken keuzes in de toekomst

### 3.3 Spoor 2 – infrastructuur

Voldoende parkeercapaciteit en duidelijke routes voor het autoverkeer en de voetgangers vormen het tweede spoor van de strategie voor het evenementenverkeer.

#### *3.3.1 Parkeren*

Voor een goed verloop van evenementen moeten er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Doel is enerzijds om de parkeerhinder in de woonwijken te verminderen en anderzijds om elders voldoende parkeercapaciteit beschikbaar te hebben en deze capaciteit efficiënter en meer evenredig te gebruiken dan nu het geval is. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

#### *3.3.2 Routes*

Voor een goed verloop van evenementen moet het auto- en voetgangersverkeer beter worden geleid. Doel is om de routes te ontvlechten en zoekverkeer te voorkomen, zodat de huidige knelpunten opgelost worden en het verkeer evenredig wordt verdeeld over de beschikbare infrastructuur.

In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

### 3.4 Spoor 3 – organiseren

Voor een goed verloop van evenementen is een goede organisatie van essentieel belang. Dit betekent dat alle betrokken partijen op regelmatige basis een (mobiliteits)overleg moeten hebben. Daarnaast is het belangrijk dat er een onafhankelijke eindverantwoordelijke komt die de rol van evenementenregisseur op zich neemt. In hoofdstuk 6 wordt hier nader op ingegaan.

# 4

## Uitwerking informeren

Het eerste spoor van de strategie voor het evenementenverkeer is het informeren van de doelgroepen. Het doel van deze informatie en het moment waarop zij geïnformeerd worden is per doelgroep verschillend. Daarom in dit hoofdstuk aandacht voor de verschillende doelgroepen en de verschillende informatiefasen.

### 4.1 Strategie bewoners

De bewoners van Heerenveen passen op dit moment hun gedrag vooral aan tijdens de thuiswedstrijden van sc Heerenveen. Dit onderschrijft het belang om bewoners actief te informeren over de evenementen die gaan plaatsvinden (informatiefase 1). Dit draagt bij aan een positieve beleving van de situatie tijdens het evenement: men was erop voorbereid. En de bewoners kunnen kiezen of zij hun gedrag aanpassen. Tijdens een evenement (informatiefase 2 en 3) is het informeren van bewoners niet aan de orde. Als zij zich verplaatsen, behoren zij tot de doelgroep regulier verkeer. Na afloop van evenementen is het wel zinvol om bewoners actief te informeren over de leerpunten van de afgelopen evenementen (informatiefase 4). Dit draagt bij aan een positieve beleving van evenementensituaties; men krijgt het gevoel dat er iets aan gedaan wordt.

Informatie over de planning van de thuiswedstrijden van sc Heerenveen is makkelijk te vinden. De evenementenkalender van de gemeente Heerenveen bevat ook informatie over andersoortige evenementen in het Abe Lenstra stadion en in Thialf. Deze kalender is echter niet volledig, te meer daar de agenda aan het begin van het jaar wordt uitgegeven. Via andere kanalen, zoals websites, is geen aanvullende informatie te vinden. Daarom een aantal aanbevelingen ten aanzien van informatiefase 1:

- zorg voor één compleet overzicht waarop alle evenementen te vinden zijn, ook niet-openbare evenementen;
  - zet dit overzicht bijvoorbeeld op de gemeentelijke website en werk dit overzicht regelmatig bij;
  - geef de (papier) evenementenkalender per seizoen uit om te voorkomen dat het overzicht incompleet is;
- informeer bewoners actief over de evenementen die op korte termijn plaatsvinden, bijvoorbeeld via het gemeentelijke huis-aan-huisblad, en informeer ze daarbij ook over bijzonderheden, zoals wegafsluitingen, en over de te verwachten drukte.

Ten aanzien van informatiefase 4 is de aanbeveling om bewoners actief te informeren over de evaluatie van gewezen activiteiten: wees eerlijk over dingen die fout zijn gegaan,

maar laat ook weten wat er goed ging en vooral welke lering getrokken wordt voor de toekomst.

## 4.2 Strategie regulier verkeer

De bereikbaarheid van Heerenveen en daaraan verbonden de verkeersveiligheid komen tijdens evenementen mede onder druk te staan doordat regulier verkeer en evenementenverkeer voor een deel van dezelfde routes gebruik maken. Vooral de eerste beïnvloedingsfase, informatievoorziening voorafgaand aan het evenement, kan ertoe bijdragen dat de hoeveelheid verkeer afneemt doordat het reguliere verkeer ervoor kiest om via een andere route en/of op een ander moment te reizen. Om dit te bewerkstelligen is dezelfde informatie nodig als de richting bewoners, zoals beschreven in paragraaf 4.1:

- één compleet overzicht waarop alle evenementen te vinden zijn;
- actieve informatievoorziening over de evenementen die op korte termijn plaatsvinden.

Het reguliere verkeer zal echter nauwelijks kennis nemen van informatie in een gemeentelijk huis-aan-huisblad. Een vergelijkbaar medium richting de bedrijven in Heerenveen is daarom wenselijk. Daarnaast kan het reguliere verkeer vooraf geattendeerd worden op evenementen middels (digitale) informatiepanelen en reclamezuilen.

Door het reguliere verkeer tijdens een evenement (informatiefase 2 en 3) te verwijzen naar andere routes kan tevens de hoeveelheid verkeer op de 'evenementenroutes' verminderd worden. Aangezien op dat moment ook het evenementenverkeer geïnformeerd wordt, vormt het een uitdaging om voldoende duidelijk richting beide doelgroepen te informeren. Middelen die ingezet kunnen worden, zijn tijdelijke bebording, digitale informatiepanelen en eventueel verkeersregelaars. Overigens ligt de nadruk tijdens een evenement op het verwijzen van het evenementenverkeer.

Informatie tijdens fase 4 (nazorg) is voor het reguliere verkeer niet van belang: zij zijn in deze fase moeilijk bereikbaar.

## 4.3 Strategie evenementenbezoekers

De strategie voor de evenementenbezoeker wordt uitgewerkt langs de 4 beïnvloedingsfasen. Maar eerst enige achtergrondinformatie over de bekende en incidentele evenementenbezoeker.

### 4.3.1 Enige achtergrondinformatie

#### *De bekende evenementenbezoeker*

De bekende bezoeker komt regelmatig naar het Abe Lenstra Stadion of Thialf. Hij kent het gebied en vertoont gewoontegedrag: hij is al geruime tijd gewend een bepaald vervoermiddel, een bepaalde route en een bepaalde parkeerlocatie te gebruiken. Daarin accepteert hij bepaalde zaken: hij neemt de hinder op de koop toe.

Doordat de bekende bezoeker zijn bestemming kent, wil hij zo dicht mogelijk bij 'zijn' ingang van het Abe Lenstra Stadion of Thialf parkeren. Voor hem is dus niet zo zeer zijn herkomst als wel zijn bestemming bepalend voor de locatie waar hij parkeert. Daarbij denkt de bekende bezoeker vanuit zijn vertrek: de neus van de auto staat al de goede kant op en hij kiest een parkeerlocatie waarvan hij snel kan weggrijpen.

Het veranderen van het gedrag van de bekende bezoeker is moeilijk, niet alleen vanwege het gewoontegedrag, maar vooral ook omdat hij niet open staat voor informatie. Dit betekent dat de bekende bezoeker eerder gestuurd dan geleid moet worden.

### *De incidentele evenementenbezoeker*

De incidentele bezoeker handelt uit gemak en comfort. Het bezoek aan het evenement is iets bijzonders, een uitje. Dit betekent dat alles er om heen, zoals de reis, makkelijk en prettig moet verlopen. De incidentele bezoeker is bereid om voor dit gemak en comfort te betalen, juist omdat het eenmalig is.

Incidentele evenementenbezoekers lijken makkelijker te beïnvloeden dan bekende bezoekers. Toch is dit maar ten dele waar. Uit onderzoek<sup>8</sup> blijkt dat de meeste mensen thuis hun keuze maken met betrekking tot de vervoerwijze, de route, de parkeerlocatie, et cetera. Vaak wordt deze keuze echter gemaakt zonder er echt over na te denken. Ook incidentele bezoekers hebben dus gewoontegedrag.

Uit onderzoek blijkt tevens dat mensen die eenmaal hebben gekozen hoe ze naar een bestemming willen reizen, nauwelijks afwijken van hun keuze. Zelfs wanneer deze mensen in de file dreigen te komen, houden ze vast aan hun keuze. Dit komt voort uit onzekerheid: liever in de file op een bekende of vooraf bedachte route dan reizen via een snellere, maar onbekende route. Juist de incidentele bezoeker is onbekend in het gebied en houdt dus vast aan de vooraf bedachte route en parkeerlocatie.

#### *4.3.2 Beïnvloeding voorafgaand aan het evenement (fase 1)*

Fase 1 is gericht op het verstrekken van informatie om de keuzes die de evenementenbezoeker gaat maken ten aanzien van zijn reis te beïnvloeden. Doel is om de vervoerswijze, de route, de parkeerlocatie en het moment van reizen te beïnvloeden, teneinde het gebied zo veel mogelijk te ontlasten en zoekverkeer en conflicterende verkeersstromen te voorkomen.

De bekende evenementenbezoeker is tijdens fase 1 moeilijk te bereiken. Hij weet immers waar hij naar toe gaat, dus informatie zoekt hij niet zelf op. Om de bekende bezoeker te bereiken is dus actieve informatievervalsing noodzakelijk.

De incidentele evenementenbezoeker staat tijdens fase 1 open voor informatie: hij gaat immers een onbekende locatie bezoeken. Hij heeft dus informatie nodig om dit bezoek te kunnen afleggen. Zijn gewoontegedrag maakt echter uit in hoeverre zijn gedrag te beïnvloeden is. Een verstokte autorijder zal immers minder snel verleid worden tot het gebruik van openbaar vervoer dan iemand die altijd al gewend is allerlei vervoermiddelen te gebruiken.

De informatie die de bekende en de incidentele bezoeker nodig hebben tijdens fase 1 is identiek.

Het verschaffen van informatie kan bijvoorbeeld door het meesturen van een informatiefolder met een toegangkaart. Ook de supportersvereniging van sc Heerenveen kan hierin een rol spelen. Maar het is ook belangrijk om alle informatie makkelijk vindbaar op de websites van de stadions en de organiserende partijen te hebben staan. Hierna zijn enkele informatiemogelijkheden nader uitgewerkt.

### *Reisopties*

De informatie over de verschillende reisopties betreft zowel de verschillende routes als de verschillende vervoerswijzen. Voor een goede vergelijking is het essentieel dat de totale reistijd tot aan de evenementenlocatie (dus bijvoorbeeld inclusief de tijd om te parkeren en naar het stadion te lopen) wordt gepresenteerd. Een voorbeeld van dergelijke informatie is de website [www.tripticket.nl](http://www.tripticket.nl). Op deze site worden reistijd en reisprijs getoond van verschillende opties: auto, openbaar vervoer en touringcar. De bezoeker kan het vervoer of een parkeerplaats ook via deze site boeken. Idealiter wordt deze informatie ontsloten via de site van de organiserende instantie en van het stadion en wordt de reistijd voor de gehele reis berekend (dat is nu niet duidelijk).

---

<sup>8</sup> De informatie in deze paragraaf is gebaseerd op verschillende publicaties van Matthijs Dicke-Ogenia (en anderen), adviseur bij Goudappel Coffeng en promovendus op het gebied van ergonomie en verkeerspsychologie.

Ook samenreizen is een optie die direct bijdraagt aan het verminderen van het aantal auto's. Veel supporters (bekende bezoekers) reizen al samen, maar op de website van sc Heerenveen kan dit wel verder gefaciliteerd worden via bijvoorbeeld een 'samenreismarktplaats'.<sup>9</sup> Ook marktinitiatieven voor collectief busvervoer kunnen gestimuleerd worden door bijvoorbeeld deze bussen gratis en dicht bij het stadion te laten parkeren.

De kans dat de bekende bezoeker zijn gewoontegedrag zal doorbreken is het grootst als hij op basis van de informatie ziet dat een ander vervoermiddel, een andere route en/of een andere parkeerlocatie zijn reistijd zal verkorten.

De incidentele bezoeker zal de informatie gebruiken om zijn reis te plannen. De kans dat hij een niet-conventionele vervoerwijze of -route kiest is het grootst als alle informatie overzichtelijk en bij elkaar gepresenteerd wordt. Voor de incidentele bezoeker is niet alleen informatie over de heenreis, maar zeker ook over de terugreis van belang.

### *Parkeren*

Informatie over de kans op een vrije parkeerplaats op de verschillende parkeerlocaties kan de keuze voor een bepaalde parkeerlocatie beïnvloeden. Dit betekent dat bijvoorbeeld wordt aangegeven dat de kans op een vrije parkeerplaats 2 uur voor aanvang groot is en 1 uur voor aanvang klein is. De incidentele evenementenbezoeker zal gevoeliger voor deze informatie zijn dan de bekende bezoeker.

Daarnaast is informatie over de looptijd vanaf de parkeerlocaties naar het stadion van belang om de gevoelsmatig verder gelegen parkeerlocaties aantrekkelijker te maken.

### *Activiteiten*

Informatie over activiteiten voorafgaand aan of na afloop van een evenement kan het moment van reizen beïnvloeden en daarmee zorgen voor een lagere piekbelasting direct voor of na het evenement. Daarbij moet gedacht worden aan informatie over bijvoorbeeld activiteiten vanuit de supportersvereniging van sc Heerenveen, de bar in het stadion of een specifieke afterparty.

#### *4.3.3 Beïnvloeding op weg naar het evenement (fase 2)*

Fase 2 is gericht op de beïnvloeding van de daadwerkelijke reis, zowel richting de bekende als de incidentele bezoeker:

- de aanrijroute vanaf het hoofdwegennet naar de parkeerlocatie;
- de parkeerlocatie;
- de looproute vanaf de parkeerlocatie naar het stadion.

Het doel van deze informatie is een evenredige verdeling van het verkeer uit alle windstreken over de beschikbare infrastructuur zonder onderlinge hinder en een evenredig gebruik van alle parkeerlocaties.

Idealiter leidt de informatie uit fase 1 er automatisch toe dat de evenementenbezoeker de gewenste routes en parkeerlocaties gebruikt. De praktijk zal echter uitwijzen dat de evenementenbezoeker hier vooral in gestuurd zal moeten worden, bijvoorbeeld via verplichte rijrichtingen, oftewel het onmogelijk maken van andere rijrichtingen. Daarnaast ondersteunt een goede verwijzing, statisch met borden en dynamisch met DRIPS, aangevuld met verkeersregelaars op essentiële locaties het gebruik van de gewenste routes (wat de gewenste routes zijn wordt in paragraaf 5.2 uitgewerkt). En informatie over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op de verschillende parkeerlocaties kan bijdragen aan een meer evenredig gebruik van de beschikbare capaciteit.

Het is vooral belangrijk om de informatie op een overzichtelijke en begrijpelijke manier te presenteren en een overmaat aan informatie te voorkomen.

---

<sup>9</sup> De samenreismarktplaats houdt in dat mensen autostoelen voor een bepaalde route aanbieden en dat anderen juist autostoelen vragen. Het gaat puur om het faciliteren van deze dienst, de mensen moeten elkaar vervolgens zelf vinden.

#### 4.3.4 *Beïnvloeding op weg naar huis na het evenement (fase 3)*

Fase 3 is, net als fase 2, gericht op het geleiden c.q. sturen van de daadwerkelijke reis, zowel richting de bekende als de incidentele bezoeker:

- de looproute van het stadion naar de parkeerlocatie;
- de wegroute vanaf de parkeerlocatie naar het hoofdwegennet.

Het doel van deze informatie is dat het autoverkeer en voetgangersverkeer elkaar zo min mogelijk hinderen en dat het vertrekkende verkeer elkaar zo min mogelijk hindert, waardoor een snelle afwikkeling mogelijk is.

De middelen zijn hetzelfde als tijdens fase 2, net als het te bereiken doel: evenredig gebruik beschikbare infrastructuur en zo min mogelijk oponthoud door conflicterende routes.

#### 4.3.5 *Beïnvloeding tijdens de nazorg (fase 4)*

Fase 4 is gericht op keuzes die de evenementenbezoeker een volgende keer gaat maken:

- Ga ik een volgende keer met hetzelfde vervoermiddel?
- Ga ik een volgende keer via dezelfde route?
- Parkeer ik een volgende keer op dezelfde locatie?

De beïnvloeding is in eerste instantie gericht op een volgend bezoek aan Heerenveen, maar kan wellicht ook van invloed zijn op de keuzes bij een volgend bezoek aan welk evenement dan ook. Daarnaast gaat het om het beïnvloeden van de algehele (beklijvende) beleving van de bereikbaarheid van Heerenveen.

De informatie zal vooral gericht moeten zijn op de knelpunten die er tijdens het afgelopen evenement waren ('herkenning'), op de lering die daaruit getrokken wordt en op de dingen die wel goed gingen (routes die goed doorreden en parkeerlocaties die nog voldoende vrije plekken hadden).

De bekende bezoeker is tijdens de vierde fase lastig te bereiken, aangezien hij vanuit zijn gewoontegedrag de perceptie heeft dat hij al de ideale route en parkeerlocatie heeft gevonden. Verandering zal naar zijn idee geen voordelen opleveren. Toch is de bekende bezoeker wel belanghebbend, juist omdat hij regelmatig terug komt. De bekende bezoeker kan het beste via vertrouwde informatiekanalen, zoals de supportersvereniging en de website van sc Heerenveen, aangesproken worden.

Een luchtige manier is bijvoorbeeld om na elke thuiswedstrijd vanuit de supportersvereniging een mail te sturen met enkele 'wist u datjes', zoals wist u dat er op P8 nog 1.000 parkeerplaatsen beschikbaar waren, terwijl de Kavels helemaal vol stonden? Op die manier wordt de bekende bezoeker geïnformeerd over alternatieven om zijn eigen knelpunten te omzeilen. Het belang dat de bekende bezoeker bij de informatie heeft, is een alternatieve route of een andere parkeerlocatie waardoor zijn totale reistijd korter en/of meer betrouwbaar wordt.

Ook de incidentele bezoeker is tijdens fase 4 lastig te bereiken, vooral omdat deze bezoeker geen binding heeft met het gebied of een organisatie. De informatie zal toch vanuit deze organisaties beschikbaar gesteld moeten worden op de website en, indien voorhanden, via de mail in de vorm van een kleine enquête. Overigens kunnen de organisaties ook zelf op basis van de feedback hun keuzes (zoals hun mobiliteitsplan) in de toekomst aanpassen.

# 5

## Uitwerking infrastructuur

Het tweede spoor van de strategie voor het evenementenverkeer is de fysieke infrastructuur: voldoende parkeercapaciteit en duidelijke routes voor de verkeersstromen en de voetgangersstromen.

### 5.1 Voldoende parkeercapaciteit

In paragraaf 5.1.1 wordt verkend in hoeverre vraag en aanbod met elkaar in balans zijn. Vervolgens wordt in paragraaf 5.1.2 ingegaan op de maatregelen die nodig zijn om voldoende parkeercapaciteit beschikbaar te hebben en te houden.

#### 5.1.1 Vraag en aanbod

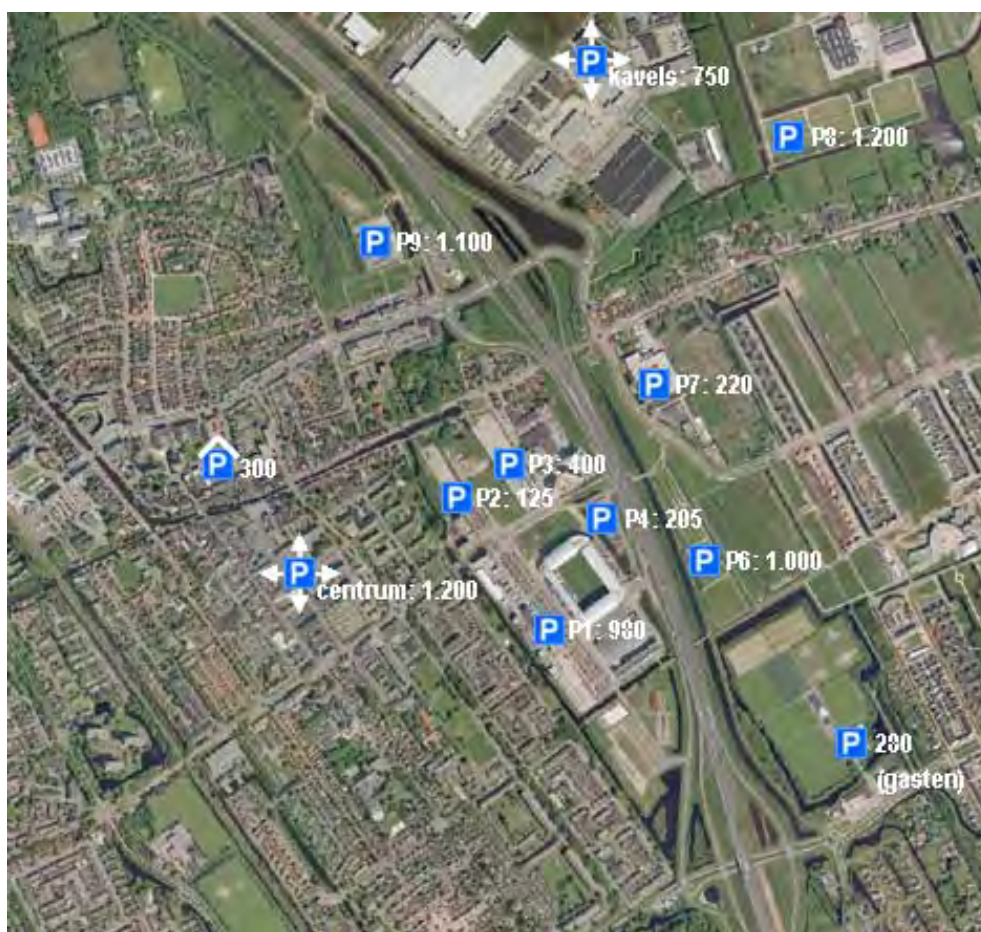
Zoals in paragraaf 2.1 is opgenomen zijn, als het Abe Lenstra Stadion is uitgebreid tot 32.000 zitplaatsen, 8.600 parkeerplaatsen nodig tijdens een maatgevende voetbalwedstrijd en 8.800 parkeerplaatsen nodig tijdens een concert, een maatgevend andersoortig evenement. In deze aantallen is geen rekening gehouden met effecten die de strategie kan hebben op het autogebruik.

De beschikbare parkeercapaciteit bestaat uit verschillende onderdelen (zie ook figuur 5.1 op de volgende pagina):

- Op de parkeerlocaties die tijdens voetbalwedstrijden zijn gereserveerd voor kaarthouders, P1, P2, P3, P4, P6 en P7, bevinden zich circa 3.250 parkeerplaatsen. Als met de komst van Thialf P2 en P3 komen te vervallen, wordt deze capaciteit op P6 gecompenseerd. Daarmee blijven dus ook in de toekomst 3.250 parkeerplaatsen beschikbaar.
- Buiten het stadiongebied vinden circa 5.000 auto's een plekje op een niet-gereserveerde parkeerplaats, dit is dus beschikbare parkeercapaciteit tijdens een evenement.<sup>10</sup>
- Op het moment dat deze 5.000 auto's een plekje hebben gevonden, zijn er op de evenementenparkeerlocaties P8, P9 en P Noord en in de parkeergarage in het centrum nog circa 2.150 parkeerplaatsen beschikbaar.<sup>11</sup>
- Op het moment dat het Abe Lenstra Stadion wordt uitgebreid naar 32.000 zitplaatsen wordt een nieuw parkeerterrein met 400 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit betekent dat er in totaal bijna 11.000 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

<sup>10</sup> Parkeersituatie evenementenverkeer, notitie van de gemeente Heerenveen d.d. 21 december 2009.

<sup>11</sup> Restcapaciteit P8 gemiddeld 1.050 parkeerplaatsen, restcapaciteit P9 gemiddeld 700 parkeerplaatsen, restcapaciteit P Noord gemiddeld 110 parkeerplaatsen, restcapaciteit parkeergarage centrum gemiddeld 325 parkeerplaatsen.



*Figuur 5.1: Evenementenparkeerlocaties*

In principe is er dus voldoende parkeeraanbod (11.000 parkeerplaatsen) om de vraag naar parkeerplaatsen (8.600 tot 8.800 parkeerplaatsen) te accommoderen. Hier moeten echter een paar kanttekeningen bij worden geplaatst:

- Op de gereserveerde parkeerlocaties zijn tijdens een thuiswedstrijd van sc Heerenveen circa 1.000 plaatsen onbenut, deze kunnen niet door de 'gewone' evenementenbezoeker gebruikt worden.
- Het parkeren in de woonwijken levert hinder op, het gaat hierbij om circa 1.100 auto's.

Cijfermatig zijn er nog steeds voldoende parkeerplaatsen beschikbaar als de reservering van parkeerplaatsen in stand wordt gehouden en het parkeren door evenementenbezoekers in de woonwijken onmogelijk wordt gemaakt en deze auto's elders een plek moeten vinden. Vraag en aanbod naderen elkaar dan echter wel zo dicht dat de parkeersituatie dan toch wel knelpunten kan opleveren.

### **5.1.2 Maatregelen**

In deze paragraaf wordt ingegaan op de maatregelen die nodig zijn om voldoende parkeercapaciteit beschikbaar te hebben tijdens evenementen, waarbij tevens de hinder en de knelpunten, zoals het matige gebruik van evenementenparkeerlocaties, worden aangepakt.

#### ***Parkeren in woonwijken***

De hinder die het parkeren van evenementenbezoekers oplevert in de woonwijken is een van de aanleidingen om de strategie voor het evenementenverkeer te ontwikkelen. Het aanpakken van dit knelpunt is dan ook een essentieel onderdeel van deze strategie. De

enige effectieve manier om deze hinder te verminderen is het invoeren van vergunninghoudersparkeren in de woonwijken. Bewoners en werknemers van bedrijven kunnen dan gewoon in het gebied parkeren. Ook voor het ontvangen van bezoek is regeling te ontwikkelen. Het invoeren van betaald parkeren zal een minder groot effect hebben, evenementenbezoekers die bereid zijn te betalen voor het parkeren, komen er dan immers nog steeds staan.

Het is verstandig om in gesprek met bewoners en bedrijven de precieze regeling vorm te geven: geldt het vergunninghoudersparkeren bijvoorbeeld overdag en 's avonds, geldt overall in het gebied vergunninghoudersparkeren of zijn er 'enclaves' waar nog wel gratis of tegen betaling geparkeerd kan worden? Door de regeling in gesprek met bewoners en bedrijven te ontwikkelen wordt voorkomen dat het oplossen van de hinder door parkerende evenementenbezoekers leidt tot een andere vorm van hinder voor de bewoners.

### *Inefficiënt gebruik gereserveerde parkeerlocaties*

Idealiter worden de parkeerplaatsen op de gereserveerde parkeerlocaties volledig vrijgegeven en kunnen er dus ook andere bezoekers parkeren. Deze oplossing stuit echter op weerstand, sc Heerenveen is immers voor een groot deel afhankelijk van sponsors en de parkeerplaatsen worden juist voor hen gereserveerd. Overigens geldt dat sterker voor P1 tot en met P4, op P6 en P7 staan vooral supporters die een parkeerkaart hebben aangeschaft.

Een efficiënter gebruik van de gereserveerde parkeerlocaties is echter essentieel om aan de voorwaarde van voldoende beschikbare parkeercapaciteit te kunnen voldoen. Daarom is het belangrijk om een uitgebreidere analyse van het gebruik van de gereserveerde parkeerlocaties uit te voeren ten aanzien van het moment van aankomst, de manier waarop de verschillende parkeerlocaties gevuld worden en sponsors die hun parkeerkaarten eigenlijk nooit gebruiken. Aan de hand van deze uitgebreide analyse kan gedestilleerd worden hoeveel capaciteit nu echt nodig is, eventueel met variatie per type evenement, en welke locaties de grootste aantrekkingskracht hebben. Op die manier kunnen maatregelen bepaald worden, zoals het vrijgeven van een deel van de gereserveerde parkeerlocaties, het op een bepaald moment voorafgaand aan het evenement vrijgeven van een deel van de capaciteit op basis van het gebruik, et cetera. Op dit moment is de beschikbare informatie te beperkt om hier reeds een voorzet voor te doen. De analyse waarmee de meest efficiënte manier kan worden bepaald, zal daarom op een later moment worden uitgevoerd.

### *Controle parkeerkaarten*

Het controleren van de parkeerkaarten bij de gereserveerde parkeerlocaties levert filevorming op. Dit komt onder meer doordat bezoekers hun kaart nog moeten zoeken als ze al bij de controleur staan, overigens ondanks borden die vragen de kaart gereed te houden.

Het digitaliseren van de kaarten en de controle zal weliswaar een tijdwinst opleveren, maar de kosten die dit met zich meebrengt, wegen niet op tegen de mate van hinder. Een sluitende oplossing is er dan ook niet. Geadviseerd wordt om te experimenteren met de volgende maatregelen:

- Handmatige, steekproefsgewijze controle van de parkeerkaarten voorafgaand aan het evenement.
- Handmatige controle van de parkeerkaarten voorafgaand aan het evenement aan de hand van eenmalige stickers die de bezoeker op de voorruit moet plakken (zichtbaar in wisselende kleuren (snellere controle).
- Handmatige controle van de parkeerkaarten tijdens het evenement. Dit betekent wel dat er een onaantrekkelijke sanctie moet staan op het niet hebben van een geldige kaart.
- Controle van de parkeerkaarten na afloop van het evenement:
  - handmatig, zoals nu gebeurt voorafgaand aan het evenement;

- automatisch door de parkeerlocaties af te sluiten met een slagboom en de slagboom alleen te openen bij een geldige kaart of bij betaling van bijvoorbeeld € 10,-.

### *Stimuleren gebruik evenementenparkeerlocaties*

Sommige evenementenparkeerlocaties worden zeer weinig gebruikt. Op P8 bijvoorbeeld staan gemiddeld 150 bezoekers, terwijl er ruimte is voor 1.200 voertuigen. De reden dat evenementenbezoekers sommige evenementenparkeerlocaties weinig gebruiken, is dat deze locaties soms gevoelsmatig verder van het stadion afliggen en dat de ontsluiting van de parkeerlocaties te wensen over laat, waardoor het erg lang duurt om na een evenement weg te rijden.

Door te communiceren over de looptijden van de verschillende parkeerlocaties naar de evenementenlocatie kan dit voor een deel ondervangen worden. Niet elke bezoeker zal zich hierdoor echter laten verleiden. Daarom zijn vanaf het hoofdwegennet duidelijke aanrijroutes naar de parkeerlocaties (en in omgekeerde richting wegrijroutes) met een goede doorstroming van belang om te evenementenbezoeker naar de parkeerlocaties te geleiden. In paragraaf 5.2 wordt hier nader op ingegaan. Daarbij is ook aandacht voor de looproutes tussen de parkeerlocaties en het stadion.

Ten slotte zal door het invoeren van vergunninghoudersparkeren in de woonwijken en door strenger te handhaven op foutparkeren, zoals door de politie is aangekondigd, de evenementenbezoeker wel van de evenementenparkeerlocaties gebruik moeten maken.

### *Afstemming tussen evenementen*

Bij gelijktijdige evenementen in het Abe Lenstra Stadion, Thialf en/of het centrum is de beschikbare capaciteit niet meer voldoende. Alleen kleinere evenementen in Thialf of het centrum kunnen gelijktijdig met een evenement in het Abe Lenstra Stadion plaatsvinden. Afstemming tussen de programmering van evenementen is dus essentieel.

### *Parkeerlocaties handhaven*

Er blijft alleen voldoende capaciteit beschikbaar als alle parkeerlocaties in tact blijven of als te vervallen parkeercapaciteit elders gecompenseerd wordt (P2 en P3 verdwijnen op termijn, maar deze capaciteit wordt gecompenseerd op P6).

### *Georganiseerd busvervoer*

Met name tijdens evenementen in Thialf komen veel bezoekers met de bus naar Heerenveen. Parkeerlocatie P8 is aangewezen als locatie om deze bussen te stallen. Uiteraard kan ervoor gekozen worden om de buspassagiers nabij Thialf te laten uitstappen, maar aangezien P8 op loopafstand ligt, is het niet nodig. Het kan zelfs bijdragen aan het gebruik van P8 om dit niet te doen: een terugkerende evenementenbezoeker is dan immers al gewend om op P8 te parkeren en van daar te lopen.

Ook tijdens andere evenementen is georganiseerd busvervoer denkbaar, bijvoorbeeld tijdens concerten. Het stimuleren van dit busvervoer draagt bij aan het verminderen van de verkeer- en parkeerdruk in Heerenveen.

## 5.2 Duidelijke routes

Duidelijk routes, zowel voor auto's als voor voetgangers, moeten bijdragen aan het verminderen van de hinder en het waarborgen van de verkeersveiligheid. In deze paragraaf wordt ingegaan op de uitgangspunten en vervolgens op de autoroutes van en naar de parkeerlocaties en de looproutes van en naar het stadion voor de korte en de langere termijn.

### *5.2.1 Uitgangspunten*

Gezien de huidige knelpunten in de bereikbaarheid van Heerenveen tijdens evenementen, zijn 3 uitgangspunten gehanteerd ten aanzien van het autoverkeer:

- Verkeersstromen ontvlechten  
Dit betekent bijvoorbeeld dat tijdens evenementen conflicterende afslagbewegingen verboden worden, dat per parkeerlocatie aanrij- en wegrijroutes worden gedefinieerd die elkaar niet kruisen en dat verkeersstromen vroegtijdig van de autosnelweg worden geleid.
- Grootschalige inzet van politie vermijden  
Dit moet enerzijds gerealiseerd worden door de kruisbestuiving met de infrastructurele maatregelen die worden genomen in het kader van de verbetering van de algehele bereikbaarheid van Heerenveen. En anderzijds moet dit gerealiseerd worden door 'flexibele' infrastructuur te realiseren; een rotonde is bijvoorbeeld minder flexibel te gebruiken dan een (met verkeerslichten geregelde) kruising.
- Alternatieve routes "binnen het zicht van de autosnelweg"  
Voor de oriëntatie van de evenementenbezoeker is het wenselijk om, bij vroegtijdige geleiding van de autosnelweg wel binnen het zicht van die autosnelweg te rijden. En daarnaast werkt het communicatief richting de bezoeker die (eigenwijs) wel op de autosnelweg is blijven rijden als de doorstroming op de alternatieve route gewaarborgd kan worden en het verkeer op de autosnelweg vertraging oploopt.

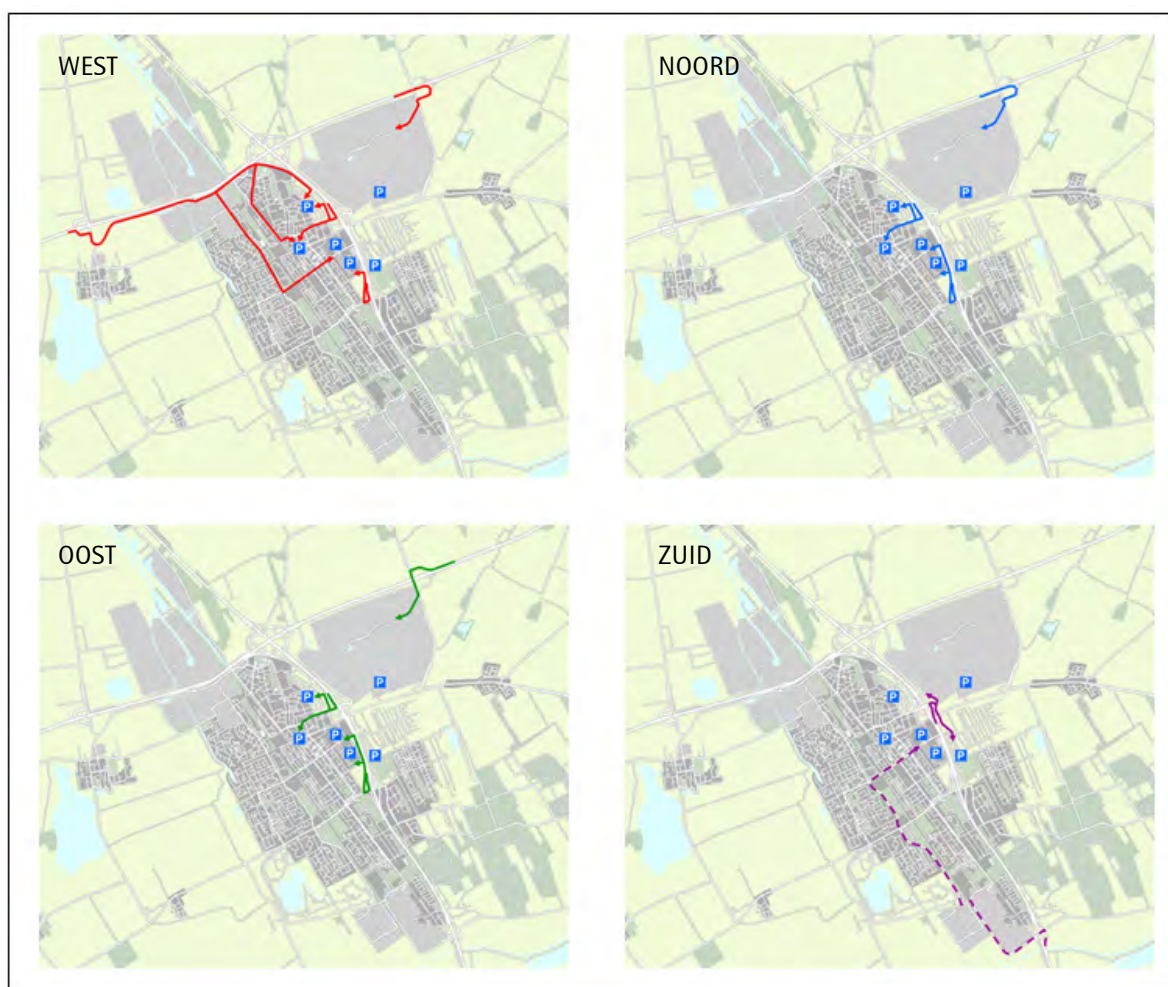
Overigens kan het reguliere verkeer hinder ondervinden van bepaalde evenementenmaatregelen, zoals het verbieden van conflicterende afslagbewegingen. Deze maatregelen worden echter genomen om de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer in Heerenveen te verbeteren, hetgeen ook ten goede komt aan het reguliere verkeer. De hinder van deze maatregelen weegt dus op tegen de verbeterde verkeersveiligheid en bereikbaarheid, waardoor per saldo de hinder verminderd wordt en de veiligheid gewaarborgd wordt.

### 5.2.2 Aanrijroutes

De aanrijroutes zijn zowel voor de korte termijn als voor de langere termijn uitgewerkt.

#### *Korte termijn*

De strategie voor de korte termijn gaat al zoveel mogelijk uit van de uitgangspunten zoals hiervoor verwoord. Figuur 5.2 geeft een impressie van de aanrijroutes, waarbij per windstreek een routeplan is gemaakt.



*Figuur 5.2: Aanrijroutes korte termijn*

Het evenementenverkeer uit westelijke richting wordt zoveel mogelijk bij de aansluiting Oudehaske (afslag 25) van de snelweg geleid. Verkeer dat is 'vergeten' af te slaan kan bij de aansluiting Heerenveen-noord (afslag 12) alsnog bij de terreinen P9 en centrum komen. Teneinde andere parkeerstromen niet te hinderen, wordt afslaan naar de parkeervoorzieningen aan de oostzijde van de A32 onmogelijk gemaakt. Dit geldt tevens voor de verkeersbewegingen richting de Stadionweg. Het stadiongebied wordt bereikbaar gemaakt vanuit westelijke richting via de Koornbeursweg en via de afrit van de aansluiting Heerenveen (afslag 11).

De parkeerterreinen aan de oostzijde van de A32 zijn voor het verkeer uit westelijke richting alleen maar bereikbaar via de aansluiting Tjalleberd (afslag 26A).

Het evenementenverkeer uit noordelijke richting wordt via de aansluiting Heerenveen-noord (afslag 12) en aansluiting Heerenveen (afslag 11) naar de terreinen ten westen van de A32 geleid. Een adequaat alternatief "binnen het zicht van de autosnelweg" is er niet voor deze aanrijrichting. Massaal gebruik van de route via aansluiting Akkrum (afslag 13) zorgt voor teveel hinder binnen de bebouwde gebieden die door deze route wordt doorsneden.

De parkeerterreinen aan de oostzijde van de A32 zijn ook voor het verkeer uit noordelijke richting alleen maar bereikbaar via de aansluiting Tjalleberd (afslag 26A)

Het evenementenverkeer uit oostelijke richting wordt zoveel mogelijk bij aansluiting Tjalleberd (afslag 26A) van de snelweg geleid. Hiermee wordt een extra druk op de aansluiting Heerenveen-noord (afslag 12) voorkomen. Bezoekers die per se aan de

westzijde van de A32 willen parkeren kunnen alsnog gebruik maken van de aansluiting Heerenveen-noord (afslag 12) en aansluiting Heerenveen (afslag 11).

Voor het evenementenverkeer uit zuidelijke richting is de aansluiting Heerenveen-noord (afslag 12) de enige mogelijkheid om conflictvrij een parkeerlocatie te bereiken. Indien de parkeerterreinen nabij het stadion (P6 en P7) onvoldoende ruimte bieden voor deze stroom evenementenverkeer, wordt het bedrijventerrein De Kavels als overloopgebied gebruikt. In een dergelijke situatie wordt er geen stroom evenementenverkeer toegestaan vanaf de aansluiting Tjalleberd (afslag 26A) naar de terreinen P6 en P7. Dit om kruisende verkeersstromen te voorkomen.

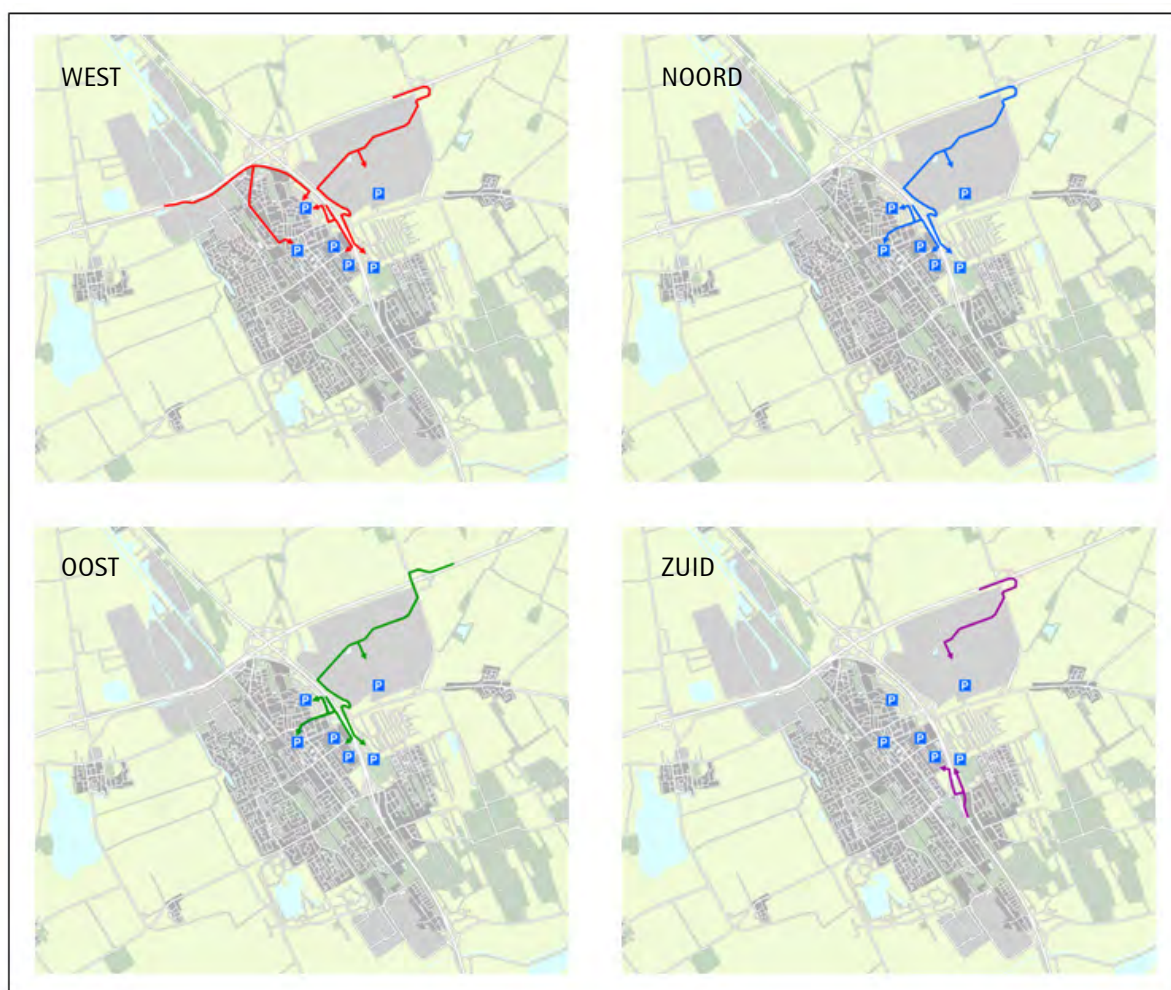
De parkeerterreinen aan de westzijde van de A32 kunnen alleen via een omweg bereikt worden. Hiervoor wordt de aansluiting Heerenveen-zuid (afslag 10) gebruikt, waarna het verkeer via de Industrieweg en De Zanden wordt geleid. Hier ligt een duidelijke opgave voor de strategie op de langere termijn.

Tijdens voetbalwedstrijden parkeren de supporters van de bezoekende club op het Aldi-parkeerterrein. Deze verkeersstroom conflicteert echter met de verkeersstromen van de supporters van sc Heerenveen. Een andere parkeerlocatie is echter niet wenselijk, aangezien de bezoekende supporters binnen de met camera's toegeruste zone moeten parkeren. Dit betekent dat het wenselijk is om (op termijn) het cameratoezicht uit te breiden, zodat de bezoekende supporters op een andere locatie kunnen parkeren waar zij conflictvrij heen kunnen rijden. Zo nodig kunnen pendelbusjes worden ingezet om deze supporters van de parkeerlocatie naar het stadion te brengen. Eventueel kan er ook voor gekozen worden om de bezoekende supporters te verplichten om met busvervoer te komen, waardoor zij bij het stadion afgezet kunnen worden en de bussen op P8 kunnen parkeren.

#### *Langere termijn*

De provincie Fryslân en de gemeente Heerenveen hebben gezamenlijk een strategie voor de bereikbaarheid van Heerenveen ontwikkeld, waarbij de infrastructuur in de A32-zone wordt aangepast. Deze langetermijnvisie gaat uit van een reconstructie van de aansluitingen Heerenveen-Noord en Heerenveen. Tevens is voorzien in de aanleg van een parallelweg ten oosten van de A32. De beide aansluitingen worden zogenaamde halve aansluitingen. Op de aansluiting Heerenveen-noord zijn dan alleen verkeersbewegingen van en naar het knooppunt Heerenveen mogelijk, oftewel voor verkeer van en naar de windstreken noord, west en oost. Op de aansluiting Heerenveen zijn alleen verkeersbewegingen van en naar zuidelijke richting mogelijk.

In figuur 5.3 zijn de aanrijroutes die bij deze ontwikkelingen aansluiten weergegeven.



*Figuur 5.3: Aanrijroutes langere termijn*

Voor het evenementenverkeer uit westelijke richting, noordelijke richting en oostelijke richting is het bereikbaarheidsplaatje nagenoeg identiek. De aansluiting Heerenveen-noord (afslag 12) is bedoeld voor alle parkeerlocaties ten westen van de A32, de aansluiting Tjalleberd (afslag 26A) voor alle parkeerlocaties ten oosten van de A32. Specifiek voor het evenementenverkeer uit westelijke richting is er een volwaardig alternatieve aanrijroute via de aansluiting Oudehaske (afslag 25). De bereikbaarheid van P6, die op langere termijn mogelijk ook in capaciteit zal worden uitgebreid, wordt voor de westelijke, noordelijke en oostelijke richting verbeterd.

Voor het evenementenverkeer uit zuidelijke richting wordt de aansluiting Heerenveen (afslag 11) het verdeelpunt om de parkeerlocaties aan beide zijden van de A32 te bereiken. Voorkomen moet worden dat de bezoekersstroom uit zuidelijke richting de bezoekersstromen uit de andere richtingen hindert. Dit betekent dat er op de parallelwegen van de A32 een scheiding in routes ligt ter hoogte van het stadion. Om bijvoorbeeld parkeerterrein P8 te kunnen bereiken, wordt het verkeer via de A32 en A7 doorgestuurd naar de aansluiting Tjalleberd (afslag 26A). De route via de nieuwe parallelweg aan de oostzijde van de A32 zou teveel hinder opleveren voor kruisend verkeer uit noordelijke richting.

### 5.2.3 Wegrijroutes

Ook de wegrijroutes zijn zowel voor de korte termijn als voor de langere termijn uitgewerkt.

#### *Korte termijn*

Na afloop van een evenement is het belangrijk dat hinder voor en door het evenementenverkeer wordt voorkomen. De wegrijroutes die na afloop van een evenement gelden, zijn in onderstaande figuur weergegeven.



*Figuur 5.4: Wegrijroutes korte termijn*

#### *Langere termijn*

De wegrijroutes die bij het lange termijn beeld horen (zie figuur 5.5), zijn zonder aanvullende maatregelen niet geheel conflictvrij. Ter hoogte van aansluiting Heerenveen-noord (afslag 12) en aansluiting Heerenveen (afslag 11) komen verkeersstromen samen. Een vlotte afwikkeling is alleen mogelijk door op de kruispunten het verkeer met verkeersregelaars te regelen en de toerit te voorzien van twee rijstroken.



*Figuur 5.5: Wegrijroutes langere termijn*

#### 5.2.4 Looproutes

Voor de looproutes gelden in feite gelijksoortige uitgangspunten als voor de verkeersroutes: de looproutes moeten zo veel mogelijk ontvlochten worden met de verkeersroutes, grootschalige inzet van politie en verkeersregelaars moet vermeden worden en de looproutes moeten in het zicht van het stadion lopen.

De ontvlochting zou bijvoorbeeld gerealiseerd kunnen worden door een autovrije zone rondom het stadion in te stellen. Voordat echter kan worden bekeken hoe de looproutes effectief aangepakt kunnen worden, moeten de verkeersstromen uitgekristalliseerd zijn. In de praktijk moet daarom worden gezien hoe de verkeersstromen en de voetgangersstromen gaan lopen in de nieuwe situatie. Dat vergt enige gewenning. Pas dan kan worden bekeken welke maatregelen op het operationele niveau nodig zijn om de voetgangersstromen beter te kunnen kanaliseren. Het zal echter lastig zijn deze gedragscomponent zonder al te grote inzet van middelen wezenlijk te veranderen. Op korte termijn moet al wel aan de looproutes een looptijd tussen parkeerlocatie en stadion gekoppeld worden, zodat de afstand van de evenementenparkeerlocaties tot het stadion geduid wordt in een, voor de evenementenbezoeker, relevante eenheid

# 6

## Uitwerking organiseren

Het derde spoor van de strategie voor het evenementenverkeer is een goede organisatie. Het aanstellen van een evenementenregisseur en het instellen van een mobiliteitsplatform zijn hier de uitwerking van.

### 6.1 Evenementenregisseur

Een evenementenregisseur is iemand die eindverantwoordelijk is voor het gebied waar het Abe Lenstra Stadion en in de toekomst wellicht Thialf zijn gelegen. Dit betekent dat de evenementenregisseur het functioneren van het gebied in de gaten houdt. Deze verantwoordelijkheid geldt vooraf, bijvoorbeeld voor de planning en afstemming van evenementen. Maar deze verantwoordelijkheid geldt ook voor de operationele gang van zaken tijdens evenementen, zoals beslissingen in het kader van de veiligheid.

Het is belangrijk dat de evenementenregisseur onafhankelijk is, zodat hij een eerlijke afweging van belangen kan maken. Ook wordt een onafhankelijk evenementenregisseur makkelijker erkend door alle betrokken partijen. Overigens betekent dit niet dat de evenementenregisseur niet vanuit de gemeente kan opereren. De gemeente stelt immers het evenementenbeleid vast dat in feite het kader vormt waarbinnen de evenementenregisseur kan opereren.

### 6.2 Mobiliteitsplatform

Naast een eindverantwoordelijke die knopen kan doorhakken, draagt een mobiliteitsplatform met alle betrokken partijen bij aan een goede organisatie. Deelnemers zijn ten minste de gemeente Heerenveen, Rijkswaterstaat, de politie en vertegenwoordigers van het Abe Lenstra stadion, Thialf, sc Heerenveen en Sportstad Heerenveen. Een dergelijk mobiliteitsplatform past binnen de bestaande overlegstructuur. Op dit moment is het echter nog niet geformaliseerd, en dat is wel nodig. Net als het aanbrengen van een vaste regelmaat in de frequentie van het overleg.

Tijdens elk mobiliteitsplatform worden drie zaken besproken:

- Evaluatie
  - Wat ging er afgelopen evenementen goed?
  - Welke leerpunten zijn over de afgelopen evenementen te destilleren?
- Vooruitblik
  - Welke evenementen komen er aan?
  - Welke maatregelen moeten hiervoor genomen worden?
  - Zijn er nog bijzonderheden, zoals wegwerkzaamheden?
- Communicatie richting bewoners, bedrijven en regulier verkeer

# 7

## Hoe nu verder?

In de voorgaande hoofdstukken is de strategie voor het evenementenverkeer gepresenteerd. Hierna volgt een korte weergave van de essentie van de strategie en vervolgens een opsomming van maatregelen die al op korte termijn te nemen zijn en maatregelen waarvan de implementatie wat langer duurt.

### 7.1 Essentie van de strategie

De strategie voor het evenementenverkeer is er op hoofdlijn op gericht om filevorming te voorkomen en parkeeroverlast in de woonwijken tegen te gaan. Daarbij gaat het enerzijds om het beïnvloeden van het gedrag en de beleving van de evenementenbezoeker, de bewoner en het reguliere verkeer en anderzijds om een goede organisatie, voldoende parkeergelegenheid en afdoende infrastructuur. Met de implementatie van de strategie wordt bereikt dat de hinder van het evenementenverkeer wordt verminderd voor bewoners, regulier verkeer en evenementenbezoekers en dat de veiligheid wordt gewaarborgd.

### 7.2 Korte termijn maatregelen

Veel van de maatregelen die in de voorgaande hoofdstukken zijn benoemd, zijn op korte termijn te implementeren. Hierna volgt een niet-uitputtend overzicht van deze maatregelen.

#### *Informereren*

- evenementenkalender
  - website gemeente met alle evenementen
  - papieren versie per seizoen
  - in huis-aan-huisblad komende evenementen
- informatiefolder over routes en parkeren
  - bij seizoenskaart
  - bij concertkaartjes en andere toegangskaartjes
- informatie op website sc Heerenveen en Thialf
  - reisopties van deur tot deur met reistijd, reiskosten en boekingsmogelijkheden
  - activiteiten voorafgaand en na afloop van het evenement
  - samenreismarktplaats
- supportersvereniging
  - actieve informatievoorziening, zoals de 'wist u datjes' na afloop van een wedstrijd

- organiseren activiteiten voorafgaand en na afloop van een wedstrijd

#### *Parkeren*

- instellen vergunninghoudersparkeren in de woonwijken
- analyse gebruik gereserveerde parkeerlocaties ten behoeve van (gedeeltelijke) vrijgave
- gebruik evenementenparkeerlocaties bevorderen
  - informatie over looptijden
  - snelle routes van het hoofdwegennet naar de parkeerlocaties en vice versa
  - handhaven op foutparkeren elders

#### *Routes*

- uitwerken regelscenario voor evenementen met een voorrangregeling voor de aanrij- en wegrijroutes
- beborden van de aanrij- en wegrijroutes

#### *Organiseren*

- aanstellen evenementenregisseur
- instellen mobiliteitsplatform

### 7.3 Maatregelen voor de langere termijn

De maatregelen die op langere termijn geïmplementeerd moeten worden, zijn met name de infrastructurele maatregelen. Zowel het WK in 2018 als de mogelijke verplaatsing van Thialf vormen daarvoor duidelijke deadlines. Met het WK hangt de capaciteitsuitbreiding van het Abe Lenstra Stadion samen, en daarmee een grotere toestroom met incidentele evenementenbezoekers. Met de verplaatsing van Thialf hangt het vervallen van de parkeerlocaties P2 en P3 en het compenseren van deze capaciteit op parkeerlocatie P6 samen. Op dat moment speelt de noodzaak van een goede ontsluiting van parkeerlocatie P6.

Voor de implementatie van infrastructurele maatregelen is in het kader van het RSP geld beschikbaar. Gezien de problematiek tijdens evenementen en het oplossend vermogen van deze strategie is het redelijk om een deel van dit budget aan te wenden voor de korte en langere termijn maatregelen, die voortvloeien uit deze strategie.