

Ons nummer: O22.001040



Informatie raad/mededeling college

Onderwerp	uitwerking verkeerscirculatie plan Sneek
Commissie	Doarp, Stêd en Omkriten
Collegebesluit d.d.	12 april 2022
Portefeuillehouder	M.E.T. Bakker MSc
Team	Ruimtelijke Ontwikkeling
Behandelend ambtenaar	R.K. Halbesma

Reden informatieverstrekking actieve informatie van het college

Collegebesluit

1. In te stemmen met de voorbereiding en uitvoering van de drie maatregelen in samenwerking met de belanghebbenden
2. De kosten € 45.000,- te dekken uit de reguliere exploitatie post verkeersveiligheid en tellingen: 64912

Toelichting/achtergrond

Eind 2019, begin 2020 en oktober 2021 bent u geïnformeerd over de aanzet om te komen tot een verbeterde verkeerscirculatie voor Sneek. Onderstaand de aanleiding en de uitgangspunten zoals eind 2019 is besproken met verschillende belanghebbenden: bewoners, ondernemers, horeca, loonbedrijven, LTO, TLN, lokale transporteurs en nood- en hulpdiensten. De belanghebbenden hebben gezamenlijk toen de uitgangspunten bepaald.

Aanleiding en uitgangspunten (afkomstig uit collegevoorstel van november 2019):

De huidige verkeersstromen in de binnenstad van Sneek vragen vanuit verschillende invalshoeken, bewoners, ondernemers en vanuit het project centrale huisvesting om aandacht. Om te bepalen of en welke maatregelen nodig zijn, is het van belang om eerst een breed gedragen visie te hebben. In dit proces is begonnen om eerst afzonderlijk met verschillende belanghebbenden een gesprek te voeren. Uit deze gesprekken is een gezamenlijke hoofdlijn gekomen: een mooiere, leefbare binnenstad zonder onnodig (groot) verkeer in de binnenstad. Met daarbij de volgende vijf uitgangspunten:

1. Logistiek verkeer op ongewenste tijden en plaatsen verminderen
Laden en lossen blijft noodzakelijk, de uitdaging is of dit beter en efficiënter kan.
2. Zwaar verkeer door binnenstad verminderen
Specifiek de hoeveelheid zwaar (landbouw) verkeer over de Singel en de Prins Hendrikkade verminderen. Grootste punt van aandacht is hierbij de routing van het landbouwverkeer, aangezien er geen goed alternatief is.
3. Onnodig verkeer verblijfsgebied verminderen
Tellingen van het verkeer laten zien dat er nog te veel verkeer door de binnenstad gaat. Op veel plaatsen zal verkeer moeten kunnen komen, definieer deze gebieden goed om discussie rond autoluw en autovrij te voorkomen.
4. Stimuleren parkeren buiten verblijfsgebied, binnenstad.
Vanaf 1 september 2019 is hier een start gemaakt in het kader van de herziening van de parkeervisie. Het effect ervan zal de komende jaren zichtbaar worden.
5. Meer ruimte en veiligheid voor voetgangers en fietsers
Als er minder verkeer in en door de binnenstad gaat, zal het klimaat voor fietsers en voetgangers ook verbeteren.

Na het vaststellen van deze vijf uitgangspunten zou er begin 2020 worden begonnen met enkele onderzoeken en de verder concretisering van maatregelen. Planning was om eind 2020 te komen met maatregelen. Door COVID is deze planning vertraagd. Nu de beperkingen als gevolg van COVID zijn opgeheven is het wenselijk om dit verhaal weer op te pakken en af te ronden zoals afgesproken. In de tussentijd is er nog wel contact geweest met de verschillende belanghebbenden.

Het doel is om te komen tot een mooiere en beter leefbare binnenstad van Sneek met minder (doorgaand) verkeer. Om dit doel te bereiken zijn hardere maatregelen vereist. Noodzakelijk is dat deze maatregelen op brede steun kunnen rekenen van de diverse belanghebbenden.

Met de belanghebbenden is altijd gesproken over maatregelen die recht doen aan de geformuleerde uitgangspunten. Op 22 december 2021 zijn de maatregelen nogmaals afgestemd met de belanghebbenden en is er een prioriteit bepaald. Afgesproken is dat we inzetten op drie zaken, hieronder verder uitgewerkt. Dit is 8 februari nogmaals afgestemd met belanghebbenden

De drie maatregelen waarmee de belanghebbenden aan de slag willen:

- Naamswijziging transferpunten en bewegwijzering;
- Marktstraat, tijdelijke situatie afsluiting Kleine Kerkstraat als gevolg van Corona definitief maken, als het kan gecombineerd met de afsluiting;
- Laden en lossen Singel (Min 12) bekijken en in algehele zin de routing Singel, Kleinzand en Hooiblokstraat onder de loep nemen. Deze in combinatie met de afsluitingen.

Deze maatregelen kunnen rekenen op brede steun waarmee de belanghebbenden graag samen met de gemeente aan de slag willen. Dus gaan we dan ook gaan beginnen met deze maatregelen en voor de rest zoveel mogelijk aansluiten bij Vitaal Sneek.

Daarnaast is het idee om zowel de Singel als de Prins Hendrikkade deels voor doorgaand verkeer af te sluiten, gedurende een proefperiode. De afsluiting middels camera's, is vergelijkbaar met het Ruiterskwartier in Leeuwarden waar het doorgaande verkeer ook geweerd wordt. Toen de gemeente Leeuwarden dit besluit ruim tien jaar geleden nam was er nogal wat weerstand en negatieve publiciteit. Inmiddels is het gebied getransformeerd van een drukke verkeersweg tot een prachtig stukje binnenstad zonder auto verkeer.

Ook vanuit Vitaal Sneek wordt gestreefd naar een mooier centrum mooier te maken. De voorgestelde proef sluit dan ook prima aan op de ideeën vanuit Vitaal Sneek. Zo kunnen we tijdens de proefperiode ervaring op doen en de effecten goed in kaart brengen.

Denk bijvoorbeeld aan het vraagstuk Landbouwverkeer, verschuiving van verkeersstromen en overige zaken. In de bijlage het plaatje van de proef-afsluiting met een toelichting.

Dit voorstel is besproken met een aantal belanghebbenden en de eerste reacties zijn positief. De ondernemers vinden het van lef getuigen en ook de bewoners zien het idee wel zitten.

Waarom de proef afsluiting, enige achtergrondinfo?

- **In 2019 is de gezamenlijke ambitie vastgesteld:** Binnenstad aantrekkelijker maken door (overlast van) voertuigbewegingen te verminderen.

Na het vaststellen van deze ambitie en de uitgangspunten is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit met als doel om het zware (landbouw) verkeer inzichtelijk te maken. Gevoelsmatig was er sprake van te veel zwaar landbouwverkeer, onderzoek moest dit duiden. Onderzoek is later uitgevoerd als gevolg van corona. In september 2020 is een representatief onderzoek uitgevoerd.

Kort samengevat rijdt er gewoon te veel verkeer door het centrum. Percentage gewijs valt het zware verkeer mee. Wel geeft dit zware (landbouw) verkeer een zeer onveilig gevoel bij vooral het langzame (kwetsbare) verkeer. Even een vergelijk ter hoogte van het Hoogend:

Totaal opgeteld Hoogend, heen en terug.

Dit is een samenvoeging van eerdere tellingen en de resultaten uit september
Fietsers 6750 totaal

Auto's, kleine bestelbusjes:	7000 totaal (91%)
Grote bestelbusjes, kleine vrachtwagens	500 totaal (7,5%)
Zwaar (landbouw) verkeer	100 totaal (1,5%)*

**Percentage gewijs is het aantal normaal, echter totaal opgeteld is dit wel een erg drukke straat.
Minimaal uitgangspunt zou zijn minder dan 5.000 motorvoertuigen in plaats van de huidige 7600.
Lemmerweg, Jousterkade, Prins Hendrikkade en Leeuwarderweg zitten op 10.000 motorvoertuigen.*

Het onderzoek van september 2020 is uitgevoerd op drie kruispunten. Onderstaand per kruispunt de belangrijkste bevindingen:

- **Hoogend, Oude Koemarkt.** Doorgaande route voor het zware verkeer is Hoogend richting Singel en omgekeerd. De aantallen zwaar verkeer 40 en landbouwverkeer minder dan 20 per dag zijn percentage gewijs beperkt. Wat wel opvalt is het hoge aantal fietsers dan komend vanaf de Lemmerweg richting Oude Koemarkt rijdt, en andersom. Het betreft hier een belangrijke route naar de scholen en station.
- **Oosterpoort.** Doorgaande route is voornamelijk Prins Hendrikkade - Jousterkade en omgekeerd en daarna gevolgd door de route Leeuwarderweg - Jousterkade. De aantallen zwaar verkeer 70 en landbouwverkeer 30 per dag zijn percentage gewijs beperkt. Ook hier valt de grote omvang van het langzame verkeer op; veel fietsers en voetgangers ruim de helft van het totaal. Belangrijkste fietsroute is Jousterkade - Leeuwarderweg en omgekeerd. Bijzonder is dat ruim 1000 fietsers vanaf de Leeuwarderweg de Oosterdijk op gaan.
- **Marktstraat, Grote Kerkstraat.** Tijdens de metingen werden op de marktstraat slechts zeven vrachtwagens geteld. Wat hier opvalt is dat ruim drie kwart van het verkeer uit fietsers bestaat. Gemotoriseerd verkeer is er amper. Dit lijkt sprekend op de (aansluitende) situatie Oud Kerkhof waar eerder (op verzoek van de gemeenteraad) onderzoek is gedaan. Conclusie voor het Oud Kerkhof was toen dat er sprake was van een autoluwe situatie en er geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

We gaan nu andermaal in gesprek met de belanghebbenden om de onderzoeksvragen helder te krijgen ten tijde van de proef. Na afloop van de proef moet er dan ook op basis van de beantwoording van de onderzoeksvragen worden bepaald of en hoe de afsluiting wordt voortgezet.

Planning: We starten nu met de voorbereiding van de drie maatregelen inclusief de proef afsluiting: na de zomer komen we met een uitgewerkt verhaal richting college en raad voor de uitvoering. Mochten we al eerder kunnen starten met de uitvoering dan zal dat ook gebeuren. Met name gelet op het zorgvuldige proces rond de (proef) afsluiting zal hier pas na de zomer duidelijkheid over zijn.

Bijlage(n)

kaart met proefopstelling