

Ons nummer: 023.000876



Informatie raad/mededeling college

Onderwerp	Plan van Aanpak Proef autoluwe binnenstad Sneek
Commissie	DSO
Collegebesluit d.d.	11 april 2023
Portefeuillehouder	Michel Rietman
Team	Projecten
Adviseur	Marijke Sinnema-Grondsma

Reden informatieverstrekking Actieve informatie van het college

Collegebesluit

- a. Kennis te nemen van Plan van Aanpak Proef autoluwe binnenstad Sneek.
- b. De gemeenteraad actief te informeren.

Toelichting/achtergrond

Begin maart is de gemeenteraad geïnformeerd over de uitkomsten van de enquête Proef autoluwe binnenstad Sneek en de inloopbijeenkomsten voor ondernemers, inwoners en overige belangstellenden.

Wij hebben aangegeven dat wij de resultaten verder gaan gebruiken om de proef autoluwe binnenstad Sneek verder voor te bereiden met belanghebbenden. In het bijgevoegde uitgebreide Plan van Aanpak kunt u lezen hoe wij dit hebben gedaan, wat hieronder is samengevat.

Waarom

De binnenstad van Sneek is niet gebouwd voor veel gemotoriseerd verkeer. Door de jaren heen is er steeds meer gemotoriseerd verkeer gekomen, ondanks alle goede bedoelingen om dit terug te dringen. Uit tellingen blijkt dat op bepaalde wegen in de binnenstad ongeveer 10.000 motorvoertuigen per dag rijden. Veel van dit verkeer heeft geen bestemming in de binnenstad en rijdt er 'gewoon' doorheen. Veel verkeer maakt een binnenstad niet veilig, niet goed bereikbaar en ook niet prettig om te verblijven en te wonen.

Op verschillende manieren en vanuit verschillende belangen is er de afgelopen jaren herhaaldelijk gevraagd om maatregelen in de binnenstad van Sneek. Daarbij zijn verschillende oplossingen aangedragen om de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer terug te dringen (fietspaden, drempels, rijrichtingen omdraaien, handhaving en parkeren etc.).

De verschillende oplossingen zijn bekeken, maar geven nog niet de oplossing voor het vele verkeer. *Zie hoofdstuk 1 van het Plan van Aanpak (zie bijlage).*

In 2019 is gestart met het proces om te komen tot een mooiere en leefbare binnenstad van Sneek, met minder (doorgaand) verkeer. Er zijn met verschillende belanghebbenden meerdere gesprekken gevoerd, waaruit een gezamenlijke hoofdlijn is gekomen (college oktober 2019): een mooiere, leefbare binnenstad zonder onnodig (groot) verkeer in de binnenstad. Met daarbij een aantal uitgangspunten: zwaar verkeer door de binnenstad verminderen, onnodig verkeer in het verblijfsgebied verminderen en meer ruimte en veiligheid voor fietsers en voetgangers. Daarnaast is samen met de belanghebbenden gekeken naar oplossingsrichtingen. Dit heeft geleid tot het voorstel om als proef de binnenstad van Sneek autoluw te maken. Hieruit is de werkgroep 'autoluwe binnenstad Sneek' ontstaan, bestaande uit ondernemers (Vereniging Ondernemers Sneek), bewoners (Bewonersplatform) en de landbouwsector (LTO, CUMULA).

Oplossing

Door wegafsluitingen in de binnenstad van Sneek toe te passen, halen we het doorgaande verkeer eraf. Zo houden we verkeer over wat 'echt' in de binnenstad moet zijn. Op routes met veel doorgaand verkeer gaan we een 'knip' leggen. Dit zijn op: de Prins Hendrikkade, Kleine Kerkstraat, de Singel en op de Harinxmakade.

Er komt geen fysieke afsluiting, maar het doorrijverbod wordt door middel van verkeersborden en camera's gehandhaafd. De afsluiting geldt zeven dagen per week tussen 12.00 uur en 18.00 uur. Buiten deze tijden kan men er wel doorheen rijden. Ook kan het verkeer tot aan de handhavingcamera doorrijden en dan weer keren en terug rijden. Dit betekent dat alle woningen, winkels en parkeerplaatsen altijd bereikbaar blijven. Nood- en hulpdiensten, lijnbussen, (brom)fietsers en voetgangers mogen er altijd doorheen. Het is de bedoeling om een jaar lang deze wegafsluitingen in te stellen en te gaan monitoren wat de effecten van de proef zijn. Doel is om het doorgaande verkeer te weren en de binnenstad bereikbaar te houden en zo ook veiliger te maken.

Enquête en inloopbijeenkomsten

De gemeenteraad is begin maart geïnformeerd over de proef autoluwe binnenstad Sneek en de uitkomsten van de enquête en inloopbijeenkomsten voor ondernemers, inwoners en andere belangstellenden. <https://sudwestfryslan.nl/wp-content/uploads/2023/03/Actieve-informatie-Resultaten-enquete-autoluwe-binnenstad-Sneek.pdf>

Het doel van de enquête was om mensen de gelegenheid te geven om kennis van de proef te nemen en vragen en opmerkingen te plaatsen. Dit was ook nadrukkelijk een bestuurlijke wens. De avonden werden druk bezocht en de enquête is door maar liefst 2200 mensen ingevuld. Dit alles leverde waardevolle informatie op waar we mee verder kunnen.

De belangrijkste uitkomsten zijn:

- Bijna de helft is van mening dat er teveel gemotoriseerd verkeer in de binnenstad is;
- Om de binnenstad te verbeteren wil men meer groen en meer ruimte voor fietsers;
- Een op de drie vindt de huidige verkeerssituatie onveilig;
- 54% verwacht een verbeterde verkeersveiligheid ten tijde van de proef;
- Ruim een kwart verwacht meer te gaan fietsen ten tijde van de proef;
- 15% geeft aan dat ze door het centrum rijden zonder hier te moeten zijn.

Op de website, onder het kopje 'Meer informatie en documenten' staan alle resultaten van de enquête: <https://sudwestfryslan.nl/onderwerp/autoluwe-binnenstad-sneek>

Vervolgstappen

In de digitale kaart van de enquête hebben ruim 500 personen aangegeven waar we tijdens de proef aandacht voor moeten hebben. Deze reacties zijn verder uitgewerkt om de proef goed vorm te kunnen geven, bijvoorbeeld door het monitoren van de verkeersbewegingen (verwachte sluiproutes) en de bezetting van de parkeerplaatsen in en rond de binnenstad. En (nog) duidelijker communiceren wat de proef nu inhoudt, een duidelijke plattegrond met de verschillende routes, waar komt de 'knip' waar je niet verder mag rijden. Daarnaast gaan we de bezoekersstromen monitoren. Een koopstromenonderzoek voor en tijdens de proef geeft een beeld van hoe onze bezoekers/winkelend publiek de binnenstad ervaren. *Zie hoofdstuk 5 (pagina 13) van het Plan van Aanpak.*

We houden nauw contact met de werkgroep autoluwe binnenstad Sneek en we nemen ook Stuurgroep Vitaal Sneek mee. De werkgroep heeft aandacht gevraagd voor eventuele maatwerkoplossingen, voor bijvoorbeeld landbouwverkeer. Daarnaast heeft de werkgroep ook naar concrete bouwstenen gevraagd om de proef te kunnen starten. Daarmee wordt duidelijk wanneer de proef is geslaagd.

Wanneer is de proef geslaagd?

Wanneer is de proef geslaagd of juist niet? De opzet van de proef geeft ruimte om tussentijds nog bij te sturen. In hoofdstuk 5 (pagina 12 en 13) van het Plan van Aanpak wordt per onderdeel beschreven waar kritische grenzen zijn en wat gewenste resultaten zijn. Vandaar ook een proef om belanghebbenden het vertrouwen te geven dat we nog terug kunnen. De belangrijkste punten:

- Geen verslechtering van bezoekers centrum. Enkele instrumenten om dit te meten zijn koopstromenonderzoek en parkeertellingen voor en tijdens de proef.
- Minder doorgaand verkeer, circa 25% op de doorgaande routes, dit wordt gemeten voor en tijdens de proef.
- Geen verschuiving van het probleem naar andere straten die hiervoor ongeschikt zijn, dit wordt ook gemeten voor en tijdens de proef.
- En uiteindelijk moet de algehele beleving verbeteren, dit wordt ook gemeten tijdens de proef door meerdere keren belanghebbenden te bevragen.

Hieronder een uitgebreidere toelichting:

a. Verkeersstromen

Op de Prins Hendrikkade, de Singel, de Hooiblokstraat en Harinxmakade (straten met een afsluiting) wordt een afname van 25% verkeer verwacht. Dit verkeer moet niet in directe omgeving zichtbaar zijn, eigenlijk willen we een toename op de rondweg.

In het begin zal men moeten zoeken naar een alternatieve route en de prognose is dat dit verkeer de rondweg meer gaat gebruiken. Uiteraard zal met name in het begin sprake zijn van gewinning. Een belangrijke randvoorwaarde is dat het in de straten en wijken rond het centrum te druk wordt en het probleem niet naar de juiste plaatsen is verschoven. Gelet op de enquête verwachten we meer fietsers en 'verdwijnt' ook een deel van het verkeer.

De 'erftoegangswegen' (30 km per uur wegen) kunnen ongeveer 5000 motorvoertuigen per etmaal verwerken. Het is ongewenst als er (veel) meer dan 5000 gemotoriseerde voertuigen op de 'erftoegangswegen' zitten. Wel zal de toename van verkeer op de 30 km per uur wegen in verhouding moeten zijn met het verkeer wat er nu rijdt. Dat is voor elke weg anders.

b. Bezoekersstromen

Een koopstromenonderzoek voor en tijdens de proef geeft een beeld van hoe onze bezoekers/ winkelend publiek de binnenstad ervaren. De insteek is dat het beeld niet slechter wordt.

Met de parkeertellingen krijgen we inzicht in het gebruik van alle parkeerplaatsen in en rond de binnenstad. Hieruit is te zien hoe bepaalde parkeerterreinen gebruikt worden. Door het te vergelijken met eerdere parkeertellingen krijgen we een goed beeld.

Door een aantal ondernemers te volgen tijdens de proef, willen we inzicht krijgen in de beleving van de ondernemers.

c. Monitoring, vóór en tijdens de proef

- Er worden mechanische tellingen uitgevoerd in en rond de binnenstad. Dit gaan we vóór de proef doen en op drie momenten tijdens de proef.
- Op basis van floating cardata hebben we een nulsituatie van de verkeersstromen voor heel Sneek. Deze floating cardata halen we ook op tijdens de proef, zodat we kunnen zien waar het verkeer
- We hebben een verkeersmodel waarin de proef is gesimuleerd. Door middel van de mechanische tellingen en de floating cardata checken we de modelgegevens.
- We gaan de proef met camera's uit 2019 herhalen zodat we exact in beeld hebben hoeveel auto's, vrachtwagens, landbouwvoertuigen en fietsers door de binnenstad rijden.

d. Bereikbaarheid en parkeren

Het centrum is goed bereikbaar via de bedoelde invalswegen, Bolswarderweg, Oppenhuizerweg, Leeuwarderweg en Lemmerweg. In de parkeervisie is ook vastgelegd dat alles in Sneek en Bolsward beloopbaar is, daarom ook de (deels) gratis transferpunten.

Met de vaststelling van de (herziene) Parkeervisie 2018 is o.a. afgesproken dat er in de nabijheid van het centrum voldoende parkeercapaciteit moet zijn. Dit wordt bepaald door jaarlijks rond september te tellen. De uitbreiding van de parkeercapaciteit waaronder het Boschplein en de Bolswarderpoort is ook gedaan op basis van deze tellingen.

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen, welke zijn afgeleid van de CROW normen. In oudere gebieden is nog gebruik gemaakt van oudere parkeernormen.

In hoofdstuk 5, pagina 13 van het Plan van Aanpak is een tabel opgenomen met tellingen vanaf 2003 t/m 2022.

Parallel aan de proef autoluwe binnenstad Sneek wordt er een plan gemaakt voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de transferpunten. In dit plan wordt gekeken naar de benaming van de transferpunten, de bewegwijzering en looproutes van de transferpunten naar de binnenstad. De transferpunten worden nu voldoende aangegeven, alleen ontbreekt het met name aan de uniformiteit.

e. Veiligheid

Veiligheid is ook een belangrijk doel van de proef.

De drukte nu zorgt voor onveilige situaties. Als tijdens de proef blijkt dat er op andere plekken onveilige situaties ontstaan, of de bereikbaarheid achteruit gaat, dan is bijsturing mogelijk.

Hiervoor zijn verschillende scenario's uitgewerkt. Op het moment dat er ergens anders problemen ontstaan, kunnen we snel bijsturen.

f. Algemeen

Voorafgaand aan de proef hebben we een enquête uitgezet. Deze enquête willen we tijdens de proef weer uitzetten, om te horen hoe iedereen de situatie ervaart en om het vervolg van de proef te kunnen bepalen.

Wat betekent de proef voor een bewoner of ondernemer in de binnenstad?

Woningen en winkels blijven bereikbaar met de auto en de parkeerplaatsen blijven intact. Tussen 12.00 uur en 18.00 uur kan de route naar de woning/winkel anders zijn.

Zie hoofdstuk 6 (pagina 14) van het Plan van Aanpak.

Bijlage(n)

1. Plan van Aanpak Proef autoluwe binnenstad Sneek