

# VERKEERSBESLUIT

Datum: 5 december 2023

Onderwerp: Verkeersbesluit proef Autoluwe binnenstad Sneek

## HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DE GEMEENTE SÚDWEST-FRYSLÂN

### OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

#### Juridisch kader

De wegenverkeerswet 1994, het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV) en het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW).

#### Doelstelling Wegenverkeerswet

In artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 is aangegeven dat vastgestelde regels kunnen strekken tot:

1. Het verzekeren van de veiligheid op de weg;
2. Het beschermen van weggebruikers en passagiers;
3. Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
4. Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Op grond van artikel 2, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 kunnen de regels voorts strekken tot:

1. Het voorkomen of beperken van het door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
2. Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

#### Vereiste van het besluit

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 zijn wij bevoegd dit besluit te nemen.

#### Motivering

##### *Aanleiding*

- Op verschillende manieren en vanuit verschillende belangen is er in de afgelopen jaren herhaaldelijk gevraagd om maatregelen in de binnenstad van Sneek om de verkeersdrukke terug te dringen (Uitgangspuntennotitie en Vitaal Sneek).
- Samen met een werkgroep waarin bewoners, ondernemers en belangenorganisaties zijn vertegenwoordigd is onderzoek gedaan naar een pakket van verkeersmaatregelen voor de binnenstad van Sneek. Dit heeft onder andere geresulteerd in maatregelen om het doorgaande verkeer in de binnenstad te beperken (autoluwe binnenstad Sneek).
- De autoluwe binnenstad Sneek is in het coalitieakkoord van de gemeenteraad als speerpunt opgenomen.
- Het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) en de risicoanalyse van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) laten zien dat er maatregelen in de binnenstad nodig zijn. Doel vanuit het GVVP en het SPV is om ongevallen te voorkomen en de leefbaarheid te verbeteren. In het

centrum rijdt te veel verkeer (zie ook onder huidige situatie) en gelet op de functie van de wegen (erftoegangsweg) is de kans op een ernstig ongeval groter.

- Het doel van een autoluwe binnenstad Sneek is om te komen tot een verkeersveilige, en leefbare stad zonder gevolgen voor de (economische) bereikbaarheid.

#### *Huidige situatie*

- De binnenstad van Sneek is niet gebouwd voor veel gemotoriseerd verkeer. Door de jaren heen is er steeds meer gemotoriseerd verkeer gekomen. Uit tellingen blijkt dat op de Prins Hendrikkade meer dan 10.000 motorvoertuigen per dag rijden. Veel van dit verkeer heeft geen bestemming in de binnenstad en rijdt er 'gewoon' doorheen.
- Veel gemotoriseerd verkeer maakt een binnenstad niet veilig, niet goed bereikbaar en ook niet prettig om te verblijven en te wonen.
- De verkeersstructuur van Sneek is ingedeeld in verschillende type wegen (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen). Ieder met een eigen functie en vermogen om verkeer te verwerken. De 'erftoegangswegen' (30 km per uur wegen) kunnen rond de 5000 motorvoertuigen per etmaal verwerken. Het is ongewenst als er per etmaal meer dan 5000 motorvoertuigen op deze erftoegangswegen rijden. De meer dan 10.000 voertuigen die uit de tellingen komen, zijn te veel.
- De afgelopen jaren zijn er diverse herinrichtingen van wegen in de binnenstad geweest, waaronder de herinrichting van de Prins Hendrikkade en de Singel. Deze herinrichtingen hebben er wel toe geleid dat er minder snel wordt gereden, alleen is de hoeveelheid verkeer niet afgenomen, het is zelfs toegenomen. Op wegen die geschikt zijn om veel verkeer te verwerken (zoals de stadsrondweg) is minder verkeer dan op wegen in de binnenstad. Het doorgaande verkeer door de binnenstad zou juist van wegen zoals de rondweg gebruik moeten maken.
- De openbare ruimte is in een historische binnenstad beperkt. Het gebruik van de openbare ruimte is de afgelopen jaren toegenomen. De openbare ruimte draagt bij aan de beleving van bezoekers en is ook een plek voor vergroening om het klimaat te verbeteren. Het gemotoriseerde verkeer neemt nu de meeste ruimte in, waardoor er geen ruimte is om veranderingen aan te brengen.
- In de binnenstad zit veel verkeer. Door dit verkeer te spreiden wordt de CO2 en fijnstof uitstoot in de binnenstad verlaagd en wordt de lucht schoner. Veel gemotoriseerd verkeer levert overlast op voor bezoekers, bewoners en ondernemers denk aan geluid, trillingen en stank.
- Het parkeerbeleid is er opgericht dat de grote parkeerterreinen (transferpunten) op beloopbare afstand van het centrum zijn. In het centrum zijn er voldoende parkeerplaatsen voor de snelle boodschap en voor de mindervalide bezoekers.
- In het centrum waar voetgangersgebieden zijn, zijn venstertijden ingesteld voor het laden en lossen van bevoorradingsverkeer.

#### *Maatregelen*

- Er is een maatregel nodig die dwingender is dan de gebruikelijke maatregelen. De eerder getroffen maatregelen (denk aan: herinrichtingen van wegen in de binnenstad, aanleg rondwegen en uitbreiding van parkeren) hebben geen vermindering van het verkeer door de binnenstad opgeleverd. Het verkeer moet meer gestuurd worden. In 2019 is er samen met de werkgroep gekeken naar oplossingsrichtingen. De oplossing is gevonden in een autoluwe binnenstad. Dit betekent dat alle woningen, bedrijven en parkeerplaatsen in het centrum bereikbaar blijven, maar dat er op sommige punten niet door mag worden gereden. Dit is een ingrijpende maatregel, maar wel een maatregel die recht doet aan het probleem.
- De binnenstad van Sneek wordt autoluw gemaakt. Dit betekent dat al het verkeer wat in de binnenstad moet zijn de bestemming kan blijven bereiken, alleen wordt het doorgaande verkeer zonder bestemming in het centrum gedwongen een andere route te kiezen. Zo houden we verkeer over wat 'echt' in de binnenstad moet zijn. De binnenstad is en blijft bereikbaar. Op routes met veel doorgaand verkeer komt een doorrijverbod. Dit komt op de Singel, de Prins

Hendrikkade, de Harinxmakade en op de Kleine Kerkstraat. Op de Kleine Kerkstraat is reeds al een afsluiting.

- Er komt geen fysieke afsluiting. Er wordt door middel van borden en handhavingscamera's duidelijk gemaakt dat op eerdergenoemde plekken doorrijden verboden is.
- Het doorrijverbod geldt zeven dagen per week tussen 12.00 uur en 18.00 uur (deze tijden sluiten aan op de huidige venstertijden). Buiten deze tijden is doorrijden wel toegestaan. Voor het grootste gedeelte van de dag is er geen belemmering voor het verkeer.
- Op de Kleine Kerkstraat geldt het doorrijverbod zeven dagen per week tussen 12.00 uur en 7.00 uur. Dit is een bestaande afsluiting en hier zijn de tijden afgestemd op de horeca.
- Het doorrijverbod is het meest effectief als er geen uitzonderingen voor het gemotoriseerde verkeer wordt gegeven. Het uitzonderen van herkenbare verkeerscategorieën zoals lijnbussen zijn voor een verkeersdeelnemer beter te begrijpen dan een uitzondering voor een normale personenauto.
- Personenauto's kunnen altijd tot aan de handhavingscamera doorrijden en parkeren of keren en terugrijden. Dit betekent dat alle woningen, winkels en parkeerplaatsen altijd bereikbaar blijven.
- Nood- en hulpdiensten, lijnbussen, (brom)fietsers en voetgangers zijn uitgezonderd van het doorrijdverbod.
- Voor de landbouwvoertuigen die door de binnenstad moeten rijden om werkzaamheden in directe nabijheid van Sneek te moeten uitvoeren, wordt een ontheffing verleend. Vanwege een verbod voor het gebruik van een deel van de ringwegen voor landbouwverkeer is er voor veel landbouwers geen goede alternatieve route.
- Er is gekeken naar een alternatieve oplossing in de vorm van een uitzondering in de vorm van een onderbord voor landbouwverkeer. Daarmee zouden we echter het doel van de proef voorbijschieten. We willen verkeer motiveren om na te denken over en gebruik te maken van alternatieve routes en/of rijtijden. Een ontheffingsstelsel draagt daaraan bij
- Het biedt ons tevens de mogelijkheid om meer inzicht te krijgen in de verkeersstromen. We kunnen over landbouwverkeer dat Sneek gebruikt als onderdeel van een langeafstandsroute in gesprek om een andere route te kiezen of te kijken naar de redenen waarom die niet wordt gekozen. Ook kan lokaal landbouwverkeer wel van de noordkant naar de zuidkant van Sneek<sup>1</sup>.
- Met bebording en verwijzingen worden de doorrijverboden voor al het verkeer aangekondigd. Grote voertuigen worden op logische plekken (daar waar ze fysiek kunnen keren) omgeleid.
- Door het instellen van een doorrijverbod op de Prins Hendrikkade is het verstandig om het huidige eenrichtingsverkeer op de Kruizebroederstraat om te draaien. De rijrichting wordt van de Muntstraat naar de Gedempte Neltjeshaven. Voor de aansluitende weg de Wijde Noorderhorne wordt er tweerichtingsverkeer ingesteld.
- Door het omdraaien van het eenrichtingsverkeer wordt het 'klemrijden' van gemotoriseerd verkeer op de Muntstraat/Kleine Kerkstraat (waar ook een doorrijverbod geldt) voorkomen.
- Om het 'klemrijden' van vrachtverkeer op de Harinxmakade te voorkomen wordt het huidige vrachtwagenverbod op de Harinxmabrug uitgebreid naar de kruising van de Harinxmakade met de Kleine Palen.

<sup>1</sup> (nadere onderbouwing: Deze proef met een afsluiting tussen 12:00 en 18:00 uur, moet ertoe leiden dat er minder doorgaand verkeer door Sneek gaat. Waarbij alles en iedereen altijd bereikbaar blijft. Voor auto's zijn er alternatieve routes, bijvoorbeeld via de ringwegen. Voor landbouwverkeer direct ten noorden en ten zuiden van Sneek is dit niet mogelijk gezien het verbod van gebruik van een deel van de ringwegen. Daarom is met de landbouwbranche afgesproken dat landbouwverkeer gebruik kan blijven maken van de route via de Singel en de Prins Hendrikkade. Dit via een systeem van ontheffing en geen volledige uitzondering. Daarmee krijgen we ook inzicht over landbouwverkeer dat Sneek gebruikt als onderdeel van een langeafstandsroute. Met hen kunnen we in gesprek over andere routes. Zo kan lokaal landbouwverkeer wel van de noordkant naar de zuidkant van Sneek. Daarnaast krijgt de gemeente hiermee inzicht in de hoeveelheid en tijdstip van het gebruik door landbouwverkeer. Deze informatie wil de gemeente gebruiken om te werken aan een lange termijn oplossing voor landbouwverkeer.

Daarom is er gekozen voor een combinatie van een ontheffingensysteem met slimme camera's. Deze registreren het trekkende landbouwvoertuig (ook als er een aanhangwagen achter zit). Hiervoor is het noodzakelijk dat de kentekens van het trekkende voertuig eenmalig vooraf worden opgegeven. Het gaat daarbij om beperkte administratieve lasten, waarvoor

geen leges in rekening worden gebracht. Op deze wijze krijgt de gemeente tevens inzicht in de exacte hoeveelheid landbouwverkeer, om zo in de toekomst een definitieve oplossing, met mogelijk grootschalige ingrepen te realiseren. Het registreren kan vooraf, waarbij het aan de brancheorganisaties is om met ondersteuning van de gemeente hier goed over te communiceren. Het registreren kan ook ter plaatse.)

### *Uitvoering*

- De eerdergenoemde verkeersmaatregelen hebben gevolgen voor de verkeersstromen. Aan de hand van verkeersmodelsimulaties is hier inzicht in. Alleen wat gebeurt er in de praktijk. Daarom worden de doorrijverboden een jaar lang gemonitord. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de verkeersstromen, de bezoekersstromen en de parkeerbezetting.

### *Communicatie/beheer*

- In de voorbereiding om te komen tot de maatregelen is er uitvoerig gesproken met belanghebbenden, omwonenden en diverse belangenorganisaties. Vanaf 2019 is er samen met een werkgroep gewerkt aan de plannen. In 2022 is er gestart met een intensief communicatietraject. Er zijn gesprekken/inloopavonden/straatgesprekken/10 minuten gesprekken/enquête/contactformulieren geweest om iedereen de mogelijkheid te geven om kennis te nemen van de plannen. Hier is goed gebruik van gemaakt (een aantal suggesties ten aanzien van bijvoorbeeld de bebording/bewegwijzering, sluiproutes, communicatie en parkeren zijn ter harte genomen).
- Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is op meerdere momenten het overleg gevoerd met de politie en de politie stemt in met het verkeersbesluit.
- De betreffende weggedeelten liggen binnen de bebouwde kom en zijn in het beheer van de gemeente Súdwest-Fryslân.

### **Procedure (proef)**

- De proef autoluwe binnenstad Sneek heeft gevolgen voor de verkeersstromen. Een belangrijk onderdeel van de proef is dat er inzicht komt in de verkeersstromen. Dit gebeurt op de volgende manieren:
  - 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 (via navigatie en mobiel) hebben we een nul situatie voor heel Sneek. Deze floating cardata halen we ook op tijdens de proef.
  - We hebben een verkeersmodel waarin de proef is gesimuleerd. Door middel van de mechanische tellingen en de floating cardata checken we de modelgegevens.
- Als tijdens de proef blijkt dat er op andere plekken onveilige situaties ontstaan, of de bereikbaarheid achteruitgaat, dan is bijsturing mogelijk (zie bijlage *stappenplan bijsturen proef Autoluwe Binnenstad Sneek*). De proef kan ook effecten hebben voor ondernemers rond de binnenstad (De proef kan vroegtijdig worden beëindigd als er dusdanige negatieve effecten zijn die tot ernstige problemen of onveiligheid leiden. Dit besluit ligt bij het college van Burgemeester en Wethouders. De proef kan ook effecten hebben voor de ondernemers rond de binnenstad (denk bijvoorbeeld aan het pompstation aan de Bolswarderweg)<sup>2</sup>).
- De proef heeft een looptijd van een jaar, zodat alle seizoensinvloeden meegenomen worden (insteek 2 januari 2024 tot en met 1 januari 2025).
- Wanneer is de proef geslaagd:
  - Geen verslechtering van bezoekers van het centrum. Enkele instrumenten om dit te meten zijn een koopstromenonderzoek en parkeertellingen voor en tijdens de proef.
  - Minder doorgaand verkeer, circa 25% op de doorgaande routes (eerdergenoemde wegen), 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.

- Uiteindelijk moet de algehele beleving verbeteren, dit wordt ook gemeten tijdens de proef door meerdere keren belanghebbenden te bevragen.

<sup>2</sup> (nadere onderbouwing: Het belang van de proef is evident. De binnenstad van Sneek is niet gebouwd voor de grote aantallen verkeersbewegingen die er nu doorheen gaan. Uit tellingen blijkt dat op de Prins Hendrikkade meer dan 10.000 motorvoertuigen per dag rijden. Veel van dit verkeer heeft geen bestemming in de binnenstad en rijdt er 'gewoon' doorheen. Veel gemotoriseerd verkeer maakt een binnenstad niet veilig, niet goed bereikbaar en ook niet prettig om te verblijven en te wonen. Maatregelen om het verkeer te verspreiden zijn dan ook noodzakelijk.

De eigenaar van het pompstation aan de Bolswarderweg stelt daar een financieel belang tegenover: het verkeersbesluit zou leiden tot minder klandizie en dus minder omzet.

De proef met een doorrijdverbod op vier locaties in de binnenstad van Sneek betekent dat er een verschuiving komt in de verkeersstromen. Hoe het verkeer zich gaat gedragen kunnen we deels simuleren/voorspellen maar moet in de praktijk blijken. Juist daarom is er gekozen om een proef te doen. Met behulp van verkeersmodellsimulaties en verkeersgegevens van wegen in en rondom de binnenstad is er een inschatting gemaakt van wat het verkeer gaat doen. De onzekere factor blijft natuurlijk de weggebruiker zelf. Gedrag is moeilijk te sturen. Door de proef autoluwe binnenstad Sneek verwacht de eigenaar van het pompstation aan de Bolswarderweg negatieve financiële gevolgen van de proef. Door het dagelijkse doorrijdverbod tussen 12:00 en 18:00 uur op de Prins Hendrikkade verwacht de eigenaar minimaal 25% tot wel 50% volume motorbrandstoffen zal afnemen. Deze afname is gebaseerd op een vermindering van 5000 motorvoertuigen per etmaal op de Bolswarderweg. Een dergelijke vermindering is niet realistisch.

In september 2023 laat de mechanische telling zien dat er op een gemiddelde werkdag 7205 motorvoertuigen per etmaal op de Bolswarderweg rijden. Tijdens de proef blijft de Bolswarderweg in beide richtingen toegankelijk en blijft een belangrijke toegangsweg naar de binnenstad toe. Via deze route worden meerdere 'transferpunten' ontsloten.

Aan de hand van tellingen en 'floating cardata' is er een inschatting van hoeveel doorgaand verkeer op de Bolswarderweg naar de binnenstad gaat. Ongeveer 50% van het verkeer op de Bolswarderweg (tussen 12:00 en 18:00 uur) is doorgaand verkeer richting de binnenstad. Van de 7205 motorvoertuigen rijdt ongeveer de helft van het verkeer tussen 12:00 en 18:00 uur. Dit betekent dat ongeveer 1800 motorvoertuigen van de Bolswarderweg een andere route gaan rijden. Door de doorrijdverboden ontstaan er alternatieve doorgaande routes door de binnenstad. Dit betekent echter niet zonder meer dat deze niet meer langs het pompstation rijden. Eén van deze alternatieve routes gaat bijvoorbeeld via de Stationsstraat, hier is dan ook een toename van verkeer tijdens de proef ingeschat. Deze toename van verkeer gaat ook via de Bolswarderweg.

Voor de alternatieve routes is een soort maximale toename (ligt hier bij de 2000 motorvoertuigen per etmaal) afgesproken voordat er maatregelen worden getroffen. Ook zal een gedeelte van het verkeer in plaats van tijdens de doorrijdverboden buiten de venstertijden gaan rijden. Dit verkeer blijft ook op de Bolswarderweg rijden. Hiermee is het niet aannemelijk dat de intensiteit op de Bolswarderweg terug gaat naar 2205 motorvoertuigen per etmaal (dus met 5000 motorvoertuigen afnemen). Het aantal verkeersbewegingen zal veel eerder rond de 5500/6500 komen te liggen. De afname van verkeersbewegingen en daarmee de effecten voor het pompstation lijken vele malen minder ernstig te zijn dan dat door de eigenaar ingeschat is. Zij zijn dan ook niet zodanig dat op voorhand moet worden gesteld dat het verkeersbesluit niet in stand kan blijven. Dit laatste ook omdat toegezegd is we tijdens de proefperiode de eigenaar in gesprek blijven:

- Afspraak is om structureel tijdens de proefperiode met elkaar te overleggen en gegevens uit te wisselen.
- Afhankelijk van de resultaten kunnen sturingsmaatregelen worden ingezet (denk aan o.a. bebording en verwijzing).

De kennisgeving van het verkeersbesluit wordt geplaatst in de Staatscourant en het elektronische gemeentebblad.

## Besluit

Op grond van de eerdergenoemde overwegingen besluiten wij:

- a) Op de Prins Hendrikkade een geslotenverklaring in beide richtingen in te stellen met uitzondering voor bussen en (brom) fietsers en geldt voor alle dagen van 12.00 uur tot en met 18.00 uur door middel van plaatsing van de verkeersborden C01 en onderborden OB62, OB54 en OB203p van bijlage 1 van het RVV;
- b) Op de Singel een geslotenverklaring in beide richtingen in te stellen met uitzondering voor bussen en (brom) fietsers en geldt voor alle dagen van 12.00 uur tot en met 18.00 uur door

middel van plaatsing van de verkeersborden C01 en onderborden OB62, OB54 en OB203p van bijlage 1 van het RVV;

- c) Op de Harinxmakade een geslotenverklaring in beide richtingen in te stellen met uitzondering voor bussen en (brom) fietsers en geldt voor alle dagen van 12.00 uur tot en met 18.00 uur door middel van plaatsing van de verkeersborden C01 en onderborden OB62, OB54 en OB203p van bijlage 1 van het RVV;
- d) Op de Kleine Kerkstraat een geslotenverklaring in beide richtingen in te stellen met uitzondering voor (brom) fietsers en geldt voor alle dagen van 12.00 uur tot en met 7.00 uur door middel van plaatsing van de verkeersborden C01 en onderborden OB62, OB54 en OB203p van bijlage 1 van het RVV;
- e) Op de Kruizebroederstraat eenrichtingsverkeer in te stellen, met de rijrichting vanaf de Muntstraat naar de Gedempte Neltjeshaven, met uitzondering voor (brom) fietsers door middel van plaatsing van de verkeersborden C02, C03 en onderbord OB54 van bijlage 1 van het RVV;
- f) Op de Wijde Noorderhorne tweerichtingsverkeer in te stellen, tussen de Prins Hendrikkade en de Gedempte Neltjeshaven door intrekking van het huidige eenrichtingsverkeer door middel van het verwijderen van de verkeersborden C02, C03 en onderbord B54 van bijlage 1 van het RVV;
- g) Op de Harinxmakade een vrachtwagenverbod in te stellen en geldt voor alle dagen van 12.00 uur tot 18.00 uur door middel van plaatsing van de verkeersborden C07 en OB203p van bijlage 1 van het RVV.

Bij dit besluit behoort één bijlage waarop de situatie is uitgetekend.

Hoogachtend,

het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Súdwest-Fryslân,

burgemeester,

gemeentesecretaris,



mr. drs. J.A. de Vries

drs. E.K. Strijker

