

Ons nummer: O24.000389



Informatie raad/mededeling college

Onderwerp	Eerste bevindingen proef autoluwe binnenstad Sneek
Commissie	Doarp, Stêd en Omkriten
Collegebesluit d.d.	13 februari 2024
Portefeuillehouder	Michel Rietman
Team	Ruimtelijke ordening
Adviseur	Marijke Sinnema-Grondsma

Reden informatieverstrekking actieve informatie van het college

Collegebesluit

- Kennis te nemen van het gespreksverslag van de gesprekken met inwoners en ondernemers, feitelijke ontwikkelingen aan de hand van verkeerstellingen en de evaluatie routenavigatie.
- In te stemmen met de voorgestelde wijze van bijsturen.
- In te stemmen met de actieve info aan de raad betreffende de proef autoluwe binnenstad Sneek.

Toelichting/achtergrond

Sneek heeft een mooie binnenstad die we graag leefbaar willen houden. Het doorgaande verkeer in de binnenstad neemt toe. Hierdoor voelen fietsers en voetgangers zich niet veilig. We willen graag dat mensen met plezier naar de stad komen en tegelijkertijd vinden we het belangrijk dat alles bereikbaar blijft. Daarom zijn we op 2 januari 2024 gestart met een proef waarbij op een paar plekken in de binnenstad, zoals de Singel en de Prins Hendrikkade, een doorrijverbod geldt. Hiermee willen wij proberen om het doorgaande verkeer in de binnenstad terug te dringen, maar blijven alle woningen, winkels en parkeerplaatsen wel bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer.

In de voorbereidingsperiode van de proef autoluwe binnenstad Sneek is een plan van aanpak opgesteld, waarin is vermeld hoe wij tijdens de proef de voortgang monitoren en waar nodig maatregelen kunnen nemen. Wij monitoren aan de hand van verkeerstellingen op verschillende plekken in de stad. De resultaten hiervan zijn als bijlage toegevoegd. Daarnaast hebben wij in drie dagen 80 gesprekken gevoerd met inwoners en ondernemers. Van deze gesprekken is een samenvattend verslag gemaakt. De samenvatting is hierna opgenomen en ook als bijlage toegevoegd. Op basis van wat wij hebben opgehaald aan feedback van inwoners en ondernemers, sturen wij de proef bij. Hoe en wanneer wij gaan bijsturen lichten wij hieronder in deze actieve info toe.

Wij blijven investeren in gesprekken met onze inwoners en ondernemers. Het eerstvolgende moment is op 28 februari 2024. Ook dan willen wij zoveel mogelijk personen spreken.

1 Gesprekken met inwoners en ondernemers

Inleiding

Dinsdag 30 januari 2024, woensdag 31 januari 2024 en donderdag 1 februari 2024 hebben 80 inwoners en ondernemers hun ervaringen met de gemeente gedeeld. Gesprekken waar vragen zijn gesteld, zorgen zijn gedeeld en aanbevelingen en tips zijn gegeven. Naast inwoners is er onder andere gesproken met winkeliers, taxibedrijven, rijkschoolhouders, thuiszorg, verloskundigen en scholen. Van de 80 aanmeldingen hadden er zich 32 als ondernemer aangemeld. Veel van deze ondernemers zijn eveneens inwoner en hebben ook vanuit die hoedanigheid ervaringen aangedragen.

Aan de deelnemers (= de inwoners en ondernemers waarmee is gesproken) is toegelicht dat wij van de gesprekken een samenvattend verslag maken van wat is besproken. Dit verslag hebben wij als volgt opgesteld:

- *de rode draad van de gesprekken*
- *gesprekken met de inwoners*
- *gesprekken met de ondernemers*

Dit verslag sturen wij toe aan de deelnemers en wordt ook geplaatst op de gemeentelijke website. Naast de samenvatting, kunnen raadsleden de afzonderlijke gespreksverslagen opvragen. Als inleiding op de gesprekken is aangegeven dat de gemeente deze gesprekken combineert met de meetresultaten van de verkeerstellingen en parkeermetingen op diverse plekken in en rond het centrum.

Tijdens de gesprekken zijn twee vragen gesteld:

1. Wat ervaart u van autoluw in het dagelijks leven en wat wilt u aan ons meegeven?
2. Heeft u tips of adviezen ter verbetering?

De deelnemers hebben hun persoonlijke ervaringen kunnen delen. Het merendeel van de deelnemers was positief over de vorm van de gesprekken. Men was benieuwd of de opmerkingen zouden leiden tot bijsturing van de proef.

Rode draad van de gesprekken

In de gesprekken met inwoners en ondernemers is een aantal ervaringen vaker teruggekomen. Deze zijn hieronder samengevat.

- **Het doel van de proef**

Voor een aantal inwoners en ondernemers is het doel van de proef onduidelijk, men mist het waarom. In veel gesprekken werd genoemd dat men begrip heeft voor het afsluiten van de Singel, maar men begrijpt niet waarom de Prins Hendrikkade is afgesloten. Als voorbeeld is door een aantal genoemd dat de Prins Hendrikkade niet direct onderdeel is van het centrum, maar juist een doorgaande route waar geen winkels aan zitten. Verbeterpunt is om naar buiten toe beter te communiceren waarom de proef wordt gedaan. Verder willen de mensen die hebben deelgenomen aan de gesprekken graag weten wat het uiteindelijke doel is en welke ideeën er nog meer zijn om de leefbaarheid van het centrum te verbeteren.

- **Beleving alternatieve routes**

De verkeersdruk op alternatieve routes zoals de Worp Tjaardastraat en Willem Lodewijkstraat is toegenomen volgens de inwoners en ondernemers. Dit wordt als onveilig ervaren. Als voorbeeld is tijdens de gesprekken genoemd dat het verkeer vast loopt in de Noorderhoek en Sperkhem en het is te druk bij de Julianaschool en Zwetteschool, wat als gevaarlijk voor de schoolgaande kinderen wordt benoemd. Er worden situaties beschreven als het kerende verkeer met opstoppingen en onoverzichtelijke situaties als gevolg.

Aangegeven wordt dat een mogelijk gevolg van de toegenomen verkeersdruk is, dat dit gevaarlijke situaties kan opleveren en bijna aanrijdingen. De bewoners geven aan dat ze de indruk hebben dat automobilisten vaker geïrriteerd zijn, omdat ze niet hun gebruikelijk route kunnen rijden. De perceptie van de mensen is dat het lijkt of men hierdoor harder gaat rijden. Een 30 km zone invoeren en verkeersremmende maatregelen nemen, wordt hier als tip gegeven.

- **Ervaring bebording**

Een aantal inwoners en ondernemers geeft aan dat ze van mening zijn dat de gele bebording rond het centrum niet duidelijk is. Er staat te veel informatie op deze borden, het is niet duidelijk voor de automobilist waar deze langs moet. Bij de ingangswegen is niet duidelijk aangegeven hoe de parkeergarages bereikbaar zijn en dat je een centrum inrijdt dat gedeeltelijk autoluw is.

Dit heeft volgens de deelnemers tot gevolg dat mensen het niet meer weten en hierdoor Sneek mijden. Genoemd wordt dat men bang is dat door de onduidelijke bebording het in de zomer een chaos wordt als de toeristen naar Sneek komen. Veel mensen spreken de behoefte uit om meer duidelijke bebording, waaruit blijkt dat het centrum wel bereikbaar is en waar men kan parkeren.

- **Beleving bereikbaarheid binnenstad**

In de gesprekken is aangegeven dat onduidelijk is of alle winkels en woningen bereikbaar zijn. Het gevoel is dat het centrum niet meer bereikbaar is en men niet kan rijden naar parkeerplaatsen in het centrum voor een gerichte boodschap. De ondernemers missen de 'stop en shop' klanten. In het begin van de proef merkte men dat de verkeersregelaars onvoldoende lokale kennis hadden en daarom mensen niet altijd de goede kant op stuurden. Het zou goed zijn dat de gemeente de ondernemers helpt met het communiceren van informatie naar bezoekers hoe ze de binnenstad kunnen bereiken.

- **Beleving autoverkeer**

Meerdere inwoners en ondernemers geven aan tevreden te zijn met de proef. Het winkelend publiek ervaart meer rust en ruimte in het centrum zonder druk autoverkeer. Het centrum wordt aantrekkelijker en inwoners ervaren de rust als veiliger voor fietsers en voetgangers.

- **Beleving ruimte voor fietsers en voetgangers**

Meerdere bewoners en ondernemers geven aan dat de proef leidt tot een rustiger wegbeeld met juist meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Daarbij werd aangegeven dat het beter is de proef uit te breiden naar de gehele dag. Dit geeft meer duidelijkheid en is daarmee veiliger voor fietsers en voetgangers.

Gesprekken met inwoners

In de gesprekken met de inwoners zijn de volgende ervaringen naar voren gekomen:

- **Uitbreiding proef**

Een aantal inwoners geeft aan heel tevreden te zijn met de proef, deze mag wel uitgebreid worden naar het hele centrum. Zij ervaren een plezierige (leef)omgeving waar het veel fijner verblijven is voor de inwoner en bezoeker, doordat de voetganger en fietser meer ruimte hebben gekregen.

- **Beleving alternatieve routes**

Een aantal inwoners uit het Sperkhem geeft aan dat sinds de Prins Hendrikkade is afgesloten, er meer vrachtverkeer door de Willem Lodewijkstraat rijdt, dit wordt als onveilig ervaren. Automobilisten lijken daarnaast harder te rijden. In de ogen van de inwoners kan dit leiden tot irritatie omdat een andere route moet worden gereden. Dit zou tot onveilige situatie kunnen leiden voor spelende kinderen en fietsers in de wijk.

Ook inwoners van de Worp Tjaardastraat en aanliggende straten ervaren extra verkeersdruk sinds de autoluwe binnenstad. Er is veel meer verkeer en er wordt hard gereden. Mensen geven aan dat het als automobilist lastig is om op de Worp Tjaardastraat te komen en een aantal fietsers voelen zich onveilig. Een 30 km zone invoeren en verkeersremmende maatregelen wordt hier als tip gegeven. Het is jammer dat verkeer er nog niet voor kiest om meer via de rondweg te rijden. Men verwacht dat de gemeente aanvullende maatregelen neemt om verkeer minder door de wijken te laten gaan.

- **Ervaring bebording**

In de gesprekken wordt aangegeven dat de bebording erg onduidelijk is, er staat te veel tekst op. De inwoner en de bezoeker weet niet waar je nog mag doorrijden en waar niet. De parkeergarages zijn moeilijk te vinden, de doorverwijzing klopt niet. Het advies is de gele borden te verwijderen, deze geven alleen maar onduidelijkheid en zijn niet nodig als de afsluitingen goed in de navigatieapps staan aangegeven.

Gesprekken met ondernemers

In de gesprekken met de ondernemers zijn de volgende ervaringen naar voren gekomen:

- Winkelervaringen

Een aantal winkeliers/ondernemers geven aan dat klanten geïrriteerd zijn, omdat ze moeten omrijden om hun auto te kunnen parkeren. Ondernemers geven aan dat doordat zij in de binnenstad een andere route rijden zij extra kilometers maken, wat tijd en geld kost en slecht is voor het milieu. Dit geldt eveneens voor de parkeerwijzing. Klanten zouden hierdoor minder naar Sneek komen en gaan elders winkelen, de 'stop en shop' is er niet meer. Oudere, vaste, klanten vinden het lastig hoe ze nu op een parkeerplaats kunnen komen en komen niet meer in de middaguren. Gevolg is dat te veel rust wordt ervaren. Het centrum is meer een 'beleefcentrum' in plaats van een koopcentrum. Een aantal winkeliers geeft aan dat zij het in omzetcijfers merken. Dit geldt niet voor alle winkeliers.

- Ervaring proef

Een aantal winkeliers geeft aan tevreden te zijn met de proef. Geluiden die zij van klanten horen zijn dat het winkelend publiek meer rust en ruimte ervaart in het centrum zonder druk autoverkeer. Het centrum wordt aantrekkelijker en dat maakt het winkelen prettiger.

- Ervaring bebording

Ondernemers geven aan dat de bebording onduidelijk is, er staat te veel tekst op. De bezoeker weet niet waar je nog mag doorrijden en waar niet. De parkeergarages zijn moeilijk te vinden en de doorverwijzing klopt niet. Ondernemers vinden het belangrijk om de bezoekers van Sneek op de invalswegen op een gastvrije manier welkom te heten en aan te geven dat de binnenstad goed bereikbaar is. De navigatieapps dienen hiervoor op orde te zijn.

- Beleving uitstraling proef

Ondernemers geven aan dat de proef autoluwe binnenstad momenteel een negatieve uitstraling heeft, dit zou impact kunnen hebben op het aantal bezoekers van de stad. Ook de negatieve media aandacht draagt hier niet aan bij. Het is de wens van de ondernemers dat er meer positieve communicatie komt over de binnenstad Sneek.

Samengevat is er een top drie van ervaren problemen, namelijk:

1. Bewoners in de wijk Noorderhoek en Sperkhem ervaren meer drukte in de straten.
2. Ondernemers ervaren minder winkelend publiek die even snel langskomt. En ze ervaren dat de bezoekers niet meer de goede route kunnen vinden naar de winkel.
3. De gele borden worden als verwarrend ervaren door de automobilist en de reden van de proef is niet duidelijk.

We komen in het pakket van bijsturingsmaatregelen in deze actieve info tegemoet aan de problemen die worden ervaren.

2 Evaluatie Routenavigatie

Voorop staat dat wij willen dat de verkeersdeelnemers die op de navigatie rijden goed worden geleid. Daarvoor is het van groot belang dat de doorrijverboden waarvoor wij gekozen hebben om het doorgaande verkeer in de binnenstad van Sneek te kunnen beperken, zichtbaar zijn in de verschillende navigatiesystemen. Om dat voor elkaar te krijgen, werken wij met een meldsysteem. Dit systeem heet Melvin en staat voor Melden van Verstoringen in de Infrastructuur in Nederland. Wegafsluitingen die hierin staan, kunnen worden overgenomen door serviceproviders.

Voor de proef autoluwe binnenstad Sneek zijn de plekken waar gedurende een jaar niet mag worden doorgereden, ingevoerd in Melvin. Dat is op de Singel, op Prins Hendrikkade, op de Harinxmakade en op de Kleine Kerkstraat. Dit is de gebruikelijke werkwijze en daarom is ervan uitgegaan dat ook het invoeren van deze doorrijverboden in Melvin voldoende was. Maar in de eerste weken van de proef bleek dat in de navigatieapps de afsluitingen op de hiervoor genoemde straten nog niet zichtbaar waren. Het verwerken van een afsluiting die niet de hele dag geldt, in ons geval alleen van 12:00 - 18:00 uur was technisch niet plaatsbaar voor het door ons gebruikte systeem. Dit wisten

wij voorafgaand aan de proef niet en daar hebben wij niet - en achteraf terugkijkend onvoldoende - bij stilgestaan.

Toen bleek dat de afsluitingen niet goed waren verwerkt, hebben wij contact opgenomen met deskundigen op dit gebied van routenavigatie. Sinds 6 februari jl. zijn de afsluitingen goed verwerkt in google. De verwachting is dat de kaarten van tomtom zullen volgen. Deze verwachting baseren wij op ervaringen die wij hebben bij andere verkeersbesluiten. Om hier zeker van te zijn, wordt dit dagelijks gecontroleerd en houden we ook nog nauw contact met onze contactpersoon voor wijzigingen in de kaarten.

Naast de hiervoor genoemde wegen, is ook in het systeem Melvin ingevoerd dat de Harinxmabrug, de Koningsbrug en de Woudvaartburg zouden zijn afgesloten. De intentie was om deze kort in het systeem te laten staan. Alleen de verkeerscoördinator van de politie is hierover telefonisch geïnformeerd gelet op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten.

De bedoeling van het invoeren van fictieve werkzaamheden aan deze bruggen was om de omliggende wijken te ontlasten. Verkeersdeelnemers die op de navigatie rijden zouden zo niet door de wijken gaan dwalen, maar via een andere route worden geleid. Het idee kwam naar aanleiding van gesprekken die in de voorbereiding van de proef in de zomer van 2023 zijn gevoerd met bewoners van de Balthuskade en Prinsengracht. Later is dit ook besproken met bewoners van de Harinxmakade en Stationstraat. In deze gesprekken uitten zij hun zorgen over de mogelijke gevolgen van de proef.

De raadvragen die hierover zijn gesteld, stelden onze werkwijze aan de orde. Wij hebben daarop geantwoord waarom en voor wie op deze manier is gehandeld. Ook zijn de fictieve afsluitingen van de bruggen uit het meldsysteem Melvin verwijderd. Het college was over het fictief afsluiten van de drie bruggen niet geïnformeerd. De acties zijn vanuit de uitvoering in gang gezet, maar het college is en voelt zich wel verantwoordelijk. Hoe graag wij ook willen dat inwoners van Sneek weten dat wij er voor ze zijn, dat wij naar hun zorgen luisteren en de zorgen ook het liefst wegnemen, het invoeren van fictieve werkzaamheden is daarvoor geen oplossing. Dit hadden wij niet moeten doen en wij hebben hiervan geleerd, op alle niveaus. In het vervolg zullen wij alerter zijn en zorgvuldiger handelen, daar staan wij voor en dat mag iedereen van ons verwachten.

3 Bijsturingsmaatregelen

Vanuit de gesprekken met de bewoners en ondernemers is een aantal suggesties gedaan die kunnen bijdragen aan de ondervonden overlast als gevolg van de proef autoluwe binnenstad. We komen tot maatregelen die een positief effect hebben op de ondervonden overlast. We willen direct starten met alle hieronder genoemde maatregelen. De verschillende maatregelen hebben hun eigen doorlooptijd, die tussen haakjes wordt weergegeven.

1. *Ontheffing*

Voor specifieke zorg gerelateerde beroepen en personenvervoer wordt het mogelijk om een ontheffing aan te vragen. Deze keuze maken wij vanwege hun beroepservaringen in de praktijk. Om in aanmerking te komen voor deze specifieke ontheffing moet in ieder geval gelden dat deze specifieke zorggroep (net als huisartsen) expliciet in de binnenstad moet zijn (binnen 1 week).

Het gevolg is dat er ruimte voor mogelijke andere doelgroepen ontstaat voor het aanvragen van ontheffingen.

2. *Duur 'doorrijdverboden' beperken*

Op de Worp Tjaardastraat/Goeman Borgesiuslaan/Berkenlaan en op de Willem Lodewijkstraat is de verkeersdruk in de avondspits (16:00-18:00 uur) toegenomen. Dit is het effect van de maatregelen die zijn genomen op de Prins Hendrikkade en de Singel. Door de 'doorrijdverboden' terug te brengen van 18:00 uur naar 17:00 uur kan een groot deel van de verkeersoverlast op deze alternatieve routes worden ingeperkt.

Dit betekent dat het verkeer over de Prins Hendrikkade en de Singel weer toeneemt. De inschatting is dat de afname op deze wegen binnen de gewenste 25% minder doorgaand verkeer blijft (dit was uitgangspunt bij de invoering van de proef). Voor bovenstaande maatregel moet een aangepast verkeersbesluit en een besluit van het CVOM (onderdeel verkeer van het Openbaar Ministerie) worden genomen (binnen 1 -3 maanden).

Het gevolg van het nemen van een nieuw verkeersbesluit over de proef is dat er onzekerheden zijn over het tijdsplan. Kans op bezwaren is groot (zowel voor- als tegenstanders van de proef). Daarnaast is deze aanpassing nog niet afgestemd met de werkgroep Autoluw. Ook zijn we afhankelijk van de beoordeling van het CVOM hierin. Een positief besluit daarin staat niet op voorhand vast.

3. Aanpassingen alternatieve routes

a) Worp Tjaardastraat/Goeman Borgesiuslaan/Berkenlaan

De verkeersstructuur van Sneek maakt dat de Prins Hendrikkade, Worp Tjaardastraat en de Stadsrondweg Noord sterk verbonden zijn met elkaar. Maatregelen op de één hebben effect op de ander. Dit gebeurt nu ook met het 'doorrijdverbod' op de Prins Hendrikkade, hierdoor is er meer druk op de Worp Tjaardastraat. Het is gewenst om aanvullende maatregelen op de Worp Tjaardastraat/Goeman Borgesiuslaan/Berkenlaan te treffen. De eerste stap nu is om voor de hele weg 30 km/u in te stellen en de kruisingen gelijkwaardig te maken. Deze aanpassing van de snelheid is al langer de wens van de bewoners (binnen 1-3 maanden).

Het gevolg van dit besluit is dat er voor het invoeren van de 30 km/u en het gelijkwaardig maken van de kruisingen een verkeersbesluit nodig is. Dit besluit staat ook open voor bezwaar (kans op bezwaar wordt laag ingeschat vanwege draagvlak bewoners).

In een later stadium kunnen we nadenken om de weg her in te richten en de kruising Bolswarderweg/Worp Tjaardastraat aan te passen. De proef kan niet los worden gezien van de herinrichting. Als de proef stopt en de Worp Tjaardastraat wordt wel aangepast, wordt het weer veel drukker op de Prins Hendrikkade.

b) Willem Lodewijkstraat

Om de overlast op de Willem Lodewijkstraat te beperken gaan we matrixborden (snelheidsdisplays) en aanvullende bebording plaatsen. Ook gaan we met de buurt in gesprek om andere snelheidsremmende maatregelen te treffen (binnen 4 weken).

4. Praktische maatregelen

- De gele borden worden weggehaald, omdat de indruk bestaat dat bezoekers vroegtijdig de binnenstad worden teruggestuurd (binnen 1 week).
- Om de 'doorrijdverboden' duidelijker te accentueren wordt belijning op het wegdek aangebracht (binnen 1 week).
- We blijven eerst nog gebruik maken van de inzet van de verkeersregelaars en ze krijgen ook nieuwe instructies mee. Dit doen we in het kader van de klantvriendelijkheid naar de bewoners en bezoekers van de binnenstad (binnen 1 week). De verkeersregelaars blijven in ieder geval totdat de bebording goed is ingeregeld.
- We plaatsen bij de invalswegen welkomstborden waarop de bezoeker welkom wordt geheten en ook gewezen wordt op de bereikbaarheid van de binnenstad (binnen 6 weken).
- Over het nut en noodzaak van de proef wordt nog meer uitleg gegeven. Daarnaast wordt tegemoet gekomen aan de wens van ondernemers om een communicatie middel te ontwerpen met daarop beknopte informatie over de proef en de parkeermogelijkheden (binnen 6 weken).
- De bewegwijzering naar de parkeerterreinen (transferpunten) wordt binnenkort definitief afgerond (binnen 8 weken). Dit zijn de laatste puntjes op de i.
- Vanaf de transferpunten komen verwijzingen naar het centrum voor voetgangers (binnen 6 weken).

4 Vervolg

De 10 minutengesprekken eind januari werden positief ontvangen. Aanwezigen gaven aan dit een fijne manier van overleg te vinden. Dat is voor ons reden om ook in februari op diezelfde manier met inwoners en ondernemers in gesprek te gaan. 28 februari staan deze gesprekken gepland. Belangstellenden kunnen zich binnenkort weer inschrijven via de website van de gemeente. Daarnaast gaan wij twee momenten organiseren, één in de Noorderhoek en één in Sperkhem, om daar met de inwoners te praten over verkeersmaatregelen in de wijk om het ervaren ongemak te verminderen.

Bijlage(n)

1. verkeerstellingen
2. gespreksverslag van de gesprekken met de inwoners en ondernemers