

Aan de leden van de gemeenteraad

Onderwerp	Autoluwe binnenstad
Uw kenmerk	Z233021-2021
Ons kenmerk	Fysiek Domein
Dienst	Projectenbureau
Sector	
Contact	Sebastiaan Mulder, 058 233 8169
WhatsApp	
Bijlagen	1
Datum	30 maart 2021

Geachte leden van de gemeenteraad,

Graag informeren wij u over de voortgang van het autoluw maken van de omgeving van het Gouverneursplein, zoals opgenomen in ons collegeprogramma. Aanleiding van de plannen is de verandering van de functie van de binnenstad. Deze ontwikkelt steeds meer van een 'place to buy' naar een 'place to be', oftewel een verblijfsgebied.

Met de ambitie om de binnenstad aantrekkelijker en leefbaarder te maken speelt Leeuwarden in op deze verandering. Het overgrote deel van de ondernemers en bewoners heeft aangegeven een aantrekkelijke en leefbare binnenstad te willen met minder vervoersbewegingen. Het is in het belang van de stad, haar horeca, de binnenstadsondernemers en bewoners dat de autoluwe plannen concreet worden gemaakt en op korte termijn worden gerealiseerd. Uw raad is hier 9 juni 2020 over geïnformeerd.

Het autoluw maken van het Noordwestelijk deel is één van de vele stappen die de komende jaren worden gezet om de binnenstad aantrekkelijker, veiliger en leefbaarder te maken. Naast de autoluwe binnenstad spelen namelijk ook andere projecten. Ook ligt er een motie om voor september 2021 te komen tot een integrale agenda binnenstad voor de komende jaren.

Proces autoluwe binnenstad

Afgelopen periode zijn, middels analyse van de huidige en toekomstige situatie, maar vooral ook door middel van vele gesprekken en bijeenkomsten met de bewoners, ondernemers, leveranciers, betrokkenen en experts, de wensen en aandachtspunten voor een autoluwe binnenstad onderzocht. Op basis daarvan is een aantal scenario's uitgewerkt en is een voorkeursscenario gekozen. Dit voorkeursscenario is getoetst en aangevuld op basis van bijeenkomsten en gesprekken met betrokkenen. In juni 2020 is besloten het Noordwestelijk gedeelte van de binnenstad autoluw te maken (zie bijlage 1) en meer ruimte te creëren voor een aantrekkelijk verblijfsgebied.

In dit gebied is de urgentie en draagvlak voor maatregelen het grootst. Door in dit gebied te starten, zijn ook dit jaar de eerste resultaten zichtbaar. Resultaten die laten zien dat de verblijfsruimte in het gebied verbetert. Juist in de huidige tijd, nu de binnenstad onder druk staat, is het belangrijk de binnenstad aantrekkelijker te maken en zichtbare verbeteringen te realiseren. Juist deze zichtbare verbeteringen op korte termijn bieden de juiste basis voor de verkenning naar uitbreiding van de plannen in een volgende fase.

Maatregelen autoluwe binnenstad

Om het gebied op een duidelijke manier autoluw en daarmee aantrekkelijker en leefbaarder te maken zijn diverse maatregelen nodig. Rond de zomer van 2021 kunnen we de eerste maatregelen (Fase1) doorvoeren waardoor het gemotoriseerd verkeer in het Noordwestelijk gedeelte van de binnenstad (waaronder de Eewal en rond het Gouverneursplein) meteen afneemt.

In grote lijnen wordt ingezet op:

Fase 1 - Bebording, inrichting en toegangsbeleid (zomer 2021)

- het toegangsbeleid voor het autoluwe gedeelte van de binnenstad aanpassen;
- de entrees tot het autoluwe gedeelte zichtbaar(der) maken;
- bebording plaatsen / verkeersbesluit publiceren;
- opheffen betaald parkeren Eewal en Wortelhaven

Toegangsbeleid

Het nieuwe toegangsbeleid is ruimhartig voor ondernemers, bewoners en een aantal andere groepen en tegelijkertijd strenger voor onnodig verkeer. Om te voorkomen dat ongewenst gemotoriseerd verkeer het autoluwe gebied in rijdt is het nodig eenduidige regels te hanteren. Bij de ingangen van het autoluwe gebied wordt daarom een inrijdverbod geplaatst (gesloten voor alle motorvoertuigen).

Betaald parkeren op de Wortelhaven en Eewal komt dan ook te vervallen. Hiervoor zijn voldoende alternatieven op loopafstand. Het vervallen van de betaalde parkeerplaatsen biedt (op termijn) ruimte voor andere inrichting van het gebied. Voor de nieuwe situatie geldt dat alleen vergunninghouders van deze parkeerplaatsen gebruik kunnen maken.

Ook zullen er aanpassingen worden gedaan aan de entrees naar het autoluwe gebied.

De venstertijden voor het winkelgebied worden aangepast naar maandag t/m zaterdag van 7:30-12:00 uur en gaan ook gelden voor het autoluwe gebied. Dat betekent dat laden en lossen nog steeds mogelijk is, weliswaar tijdens venstertijden. Zodoende ontstaat op de drukke momenten een prettigere ruimte voor bezoekers.

Ondernemers en bewoners die in het gebied gevestigd zijn blijven 24/7 toegang houden tot het gebied en voor bedrijven die voor leveringen gebruik willen maken van het huidige avondvenster blijft de mogelijkheid bestaan een ontheffing aan te vragen.

Ook andere groepen zullen toegang blijven houden tot het gebied. Denk aan nood- en hulpdiensten, taxi's, zorgpersoneel, bedrijven in het gebied die hun voertuig nodig hebben voor uitoefening van hun werkzaamheden, inchecken hotels, aannemers, verhuizers, gehandicapten, et cetera. Zij kunnen met een ontheffing het gebied ook buiten de venstertijden binnen rijden.

Het toegangsbeleid in Leeuwarden sluit hiermee aan op de wensen van de belanghebbenden en doet recht aan het doel van de plannen. Bovendien is het

in lijn met het toegangs- en ontheffingenbeleid in andere steden en houdt het rekening met de bedrijfsvoering van ondernemers.

Handhaving

Om te voorkomen dat er straks nog steeds onnodig gemotoriseerd verkeer in het autoluwe gebied rondrijdt, is goede handhaving nodig. Dat wordt in Fase 1 gedaan middels gemeentelijke handhavers (Boa's). Nadat de werkzaamheden van Fase 1 zijn uitgevoerd, waaronder de inrichting en bebording van het autoluwe gebied, wordt in het autoluwe gebied meer fysieke handhaving ingezet om de nieuwe regels te handhaven. Ook zal de scanauto overtreders in het gebied beboeten.

Planning

Extern hebben wij de afgelopen periode veel informatie opgehaald en hebben wij ook goed gekeken naar andere gemeenten die een autoluwe binnenstad hebben ingevoerd. De vele gesprekken en bijeenkomsten met stakeholders hebben een belangrijke basis gevormd voor de plannen. Uiteraard blijven we ook in deze periode de gesprekken met stakeholders voeren.

Doel is om komende zomer de entrees naar de autoluwe binnenstad en de bebording (toegangsbeleid) aan te passen.

Er loopt nog een aantal gesprekken met de omgeving van de Monnikemuurstraat. Vandaar dat dit gebied nu nog niet definitief aan het autoluwe gebied is toegevoegd. Op korte termijn is hier duidelijkheid over. Vooralsnog gaan we er vanuit dan ook dit gebied wordt meegenomen.

Een succesvolle invoering van de autoluwe maatregelen, in een gebied waar de overlast en het draagvlak voor de maatregelen het grootst is, bevordert het draagvlak voor maatregelen in andere delen van de binnenstad. De ervaringen van de autoluwe binnenstad moeten goed gemonitord en geëvalueerd worden voordat een volgende fase wordt opgepakt en uitgevoerd. Naast de monitoring en evaluatie van Fase 1 (het autoluwe maken van het Noordwestelijk gedeelte van de binnenstad) die begin 2022 zal plaatsvinden wordt ook bekeken of de uitrol van camerahandhaving (Fase 2) wenselijk / noodzakelijk is. Ook kunnen we dan in grote lijnen de volgende onderwerpen bekijken:

- autoluwe maken omgeving Korfmakersstraat en Tweebaksmarkt.
 - o Vanuit ondernemers rond de Korfmakerstraat is de afgelopen periode een aantal keren de wens uitgesproken om ook dit gebied autoluwe te maken. Het gaat dan om het gebied tussen de Weaze / Voorstreek, Tuinen, Oosterkade, Keizersgracht en Nieuweweg.
 - o Er is door het college de toezegging gedaan een verkennend onderzoek te doen om het autoluwe gebied verder uit te rollen. Hoe een eventuele uitbreiding het beste gerealiseerd kan worden is natuurlijk afhankelijk van de evaluatie van het Noordwestelijk gedeelte.
- Herinrichting St. Jacobsstraat.
- Optimaliseren van het gebied.

Kantttekeningen en risico's

Door het vervallen van de openbare parkeerplaatsen op de Eewal en de Wortelhaven kan er een waterbedeffect ontstaan (parkeeroverlast). Door een goede communicatie en het verwijzen naar de alternatieven (bijvoorbeeld de parkeergarages) en een passend ontheffingenbeleid, verwachten we dit te

kunnen voorkomen/beperken. Uiteraard nemen we dit ook mee in de monitoring en evaluatie.

Communicatie

Afgelopen anderhalf jaar zijn in nauwe samenwerking met de Stichting Binnenstadsmanagement de diverse stakeholders betrokken. Tientallen bilaterale gesprekken zijn gevoerd en meerdere bijeenkomsten zijn gehouden, zowel gezamenlijk als separaat met diverse groepen. Nieuwsbrieven zijn verstuurd en samen met stakeholders is gezocht naar maatwerkoplossingen. Resultaat is dat er een goed beeld is gevormd van de wensen van de diverse stakeholders en er een plan ligt dat gedragen wordt door het grootste deel van bewoners en ondernemers.

De komende periode vraagt een intensieve voortzetting van de communicatie met de omgeving omdat de maatregelen binnenkort daadwerkelijk worden doorgevoerd. Vanuit het project worden daarom betrokken bewoners en ondernemers in het gebied maar ook de leveranciers, bewoners in de gehele binnenstad, bewoners van Leeuwarden en uw raad actief betrokken bij de verdere planontwikkeling van het autoluw maken van de binnenstad.

Financiën

Investeringskosten

Voor het realiseren van Fase 1 zijn investeringen nodig die bestaan uit voorbereidings- en begeleidingskosten, aanpassingen aan de entrees, bebording, wijzigingen in beleid en communicatie. De investeringskosten zijn berekend op € 200.000,- en zullen voor een bedrag van € 100.000 worden gedekt uit het krediet Infrastructurele middelen en voor € 100.000 uit het krediet Smart Mobility .

Structurele lasten en derving baten

Naast investeringskosten dienen ook kosten gemaakt te worden voor extra handhaving. In 2021 kunnen we de voor fietshandhaving bestemde extra formatie nog inzetten voor Fase 1 maar in de 1e helft van 2022 is dit niet meer mogelijk en is extra inzet nodig. Deze kosten zijn becijferd op € 50.000,-. Ook verdwijnen in dit gebied 74 betaalde parkeerplaatsen (worden vergunninghoudersplaatsen) met een jaarlijkse opbrengst van rond de € 300.000. Het is op dit moment moeilijk in te schatten welk substitutie-effect hierbij optreedt en welke impact dat heeft op de parkeeropbrengsten. De verwachting is dat in ieder geval een deel zal wegvloeien naar de parkeergarages. Een eventueel nadeel zal worden verrekend binnen het product parkeren waarbij rekening gehouden wordt met een mogelijke kapitaalstorting vanuit de CV parkeergarages. Op termijn kan in ieder geval de 3-jaarlijkse tariefsverhoging per 2023 worden aangewend voor een eventueel structureel nadeel.

Fase 2

Mocht uit de monitoring en evaluatie begin 2022 blijken dat er een vervolg wenselijk / noodzakelijk is, om Fase 2 (uitrol digitale handhaving middels camera's) uit te voeren dan worden o.a. de incidentele en structurele kosten hiervoor inzichtelijk gemaakt en ter besluitvorming voorgelegd.

Een globale kostenraming van Fase 2 vergt een investering van nog eens € 300.000,-. Deze investeringskosten bestaan uit aanschaf camera's inclusief hard- en software, voorbereidings- en begeleidingskosten, externe

ondersteuning, ICT-implementatie en communicatie. Van de benodigde investering in 2022 van € 300.000,- kan € 100.000,- nog gefinancierd worden uit het krediet Smart Mobility. Blijft over een investering van € 200.000,- wat geactiveerd wordt.

Aan deze investering is een structurele last gekoppeld van ca. € 110.000,- per jaar. Dit zijn enerzijds lasten voor beheer en onderhoud camera's, licentie software en beheer ten bedrage van € 65.000,- en anderzijds kapitaallasten voor het activeren van de investering € 45.000,-.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

burgemeester,

secretaris,

**Dit document is rechtsgeldig digitaal ondertekend.*

