

Raadsvoorstel

Krediet realisatie en exploitatie fietsenstalling Nieuwestad
Zaaknummer: 2025-108206

Aan de gemeenteraad.

Inleiding

Leeuwarden streeft ernaar dat minimaal 50% van het aantal verplaatsingen binnen de stad op de fiets plaatsvindt en wil ook het gebruik op grotere afstand stimuleren. Door meer in te zetten op het stimuleren van de fiets dragen we bij aan minder broeikasgassen, schonere lucht, minder verkeerslawaaï, langer en gezond leven en een betere bereikbaarheid. In de Omgevingsvisie (2022), het collegeakkoord (2022-2025) en het in oktober 2024 vastgestelde beleidskader Mobiliteit wordt het belang van de fiets duidelijk aangegeven. Lopen en fietsen wordt conform het beleidskader gezien als hoofdvervoerwijzen (conform de STOMP gedachte).

Op 13 november 2023 heeft de gemeenteraad van Leeuwarden met brede steun de CDA-motie “Veni Vedi Fietsie” aangenomen. In deze motie wordt het college verzocht om met structurele oplossingen te komen voor de groeiende problematiek rondom fietsparkeren in de binnenstad. Daarbij wordt verwezen naar het zogenoemde Groninger model als mogelijke inspiratiebron. De motie benadrukt het belang van voldoende, aantrekkelijke en toegankelijke fietsparkeerplekken, aangevuld met gerichte communicatie over gewenst fietsparkeergedrag en passende handhaving. Deze oproep sluit aan bij de bredere ambitie van de gemeente om de binnenstad leefbaar, veilig en goed bereikbaar te houden voor alle gebruikers.

Het is noodzakelijk om de komende jaren in te blijven zetten op de fiets. De groei van de stad maakt dit extra van belang. Dit doen we door een verdere uitbreiding van het fietsnetwerk en in te zetten op het stimuleren van het gebruik van de fiets.

Voldoende bewaakte overdekte fietsenstallingen in het centrum is daarbij een belangrijk onderdeel en randvoorwaardelijk voor een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte én is essentieel voor een goed functionerend fietsnetwerk.

De groei van het fietsgebruik zorgt voor meer gestalde fietsen in de binnenstad, ook op ongewenste plekken. Het succes van de fiets heeft duidelijk een keerzijde, omdat fietsparkeren veel ruimte in beslag neemt en een rommelig beeld oplevert. Dit zorgt voor spanning met andere doelen in de binnenstad. De toegankelijkheid en veiligheid komt onder druk te staan en daarnaast zorgt een teveel aan gestalde fietsen voor een onaantrekkelijk kernwinkelgebied.

Uit door ons uitgevoerd onderzoek blijkt dat er (op piekmomenten) een tekort is van circa 800 fietsparkeerplekken in het kernwinkelgebied. Dit zal de komende jaren oplopen tot een tekort van 1200 -1500 plekken. In deze prognose zijn de volgende trends en ontwikkelingen voorzien:

- Doorgroei van het aantal (elektrische) fietsen binnen alle leeftijdsgroepen. Steeds meer verplaatsingen over langere afstand met de fiets zijn aantrekkelijker geworden ten opzichte van dezelfde verplaatsing met de auto;
- Leeuwarden bouwt de positie van de fiets verder uit door o.a. de realisatie van doorfietsroutes;
- Minder aantrekkelijk maken van de binnenstad voor autoverkeer;
- Bewoners die in stedelijke omgeving wonen, kiezen vaker voor de fiets (denk o.a. aan gebieden zoals Spoordok en Middelsee);
- Groei van het aantal inwoners zal het fietsgebruik verder toenemen;
- Groei van het aantal studentenwoningen in de binnenstad;
- Verdere groei van het fietsverkeer als onderdeel van de ketenverplaatsingen/slimme mobiliteit (toename fietsgebruik/fiets parkeren bij stations en park en bike locaties/hubs);
- Groei van het aantal zogenaamde buitenmodelfietsen (denk aan bakfietsen, fietsbezorgdiensten, fatbikes);
- Door toename van het aantal woningen (appartementen) in de binnenstad worden er ook meer fietsen op straat geparkeerd.

Als er geen adequate maatregelen getroffen worden op het gebied van fiets parkeren in de binnenstad zullen de nu al voorkomende negatieve neveneffecten verder toenemen.

Nieuwe fietsenstalling

Dit voorstel voorziet in de realisatie van een fietsenstalling onder het huidige pand waarin Costes en Cotton Club gevestigd zijn, ook bekend als voormalig V&D-pand. Samen met de eigenaar van het pand, Warenhuis B.V., hebben we hiervoor een plan gemaakt en een intentieovereenkomst gesloten.

Het plan voorziet in een grote fietsenstalling waarbij er naar verwachting ruimte is voor ca. 800-1300 fietsen op een oppervlakte van ca. 1400 m². Het precieze aantal parkeerplekken is afhankelijk van de precieze invulling van de stalling. Omdat er steeds meer 'buitenmodelfietsen' zijn (zoals elektrische fietsen, bakfietsen, fatbikes) is er veel minder behoefte aan de gebruikelijke tweelaags-fietsenrekken. We kiezen er daarom voor om een substantieel deel van de ruimte in te richten met vakken en geen rekken. Dit leidt (op papier) tot minder stallingscapaciteit, maar wel tot de juiste stallingscapaciteit. Deze ontwikkeling zien we ook bij andere stallingen in Nederland. Door de juiste mix van stallingsruimte te maken willen we een optimum bereiken in het faciliteren van de juiste parkeerbehoefte.

De ingang van de fietsenstalling komt tussen Costes en Douglas aan de Nieuwestad en zal worden voorzien van een 'tapis roulant', een vlakke roltrap (zie afbeelding 1). Hiermee wordt het voor een grote groep gebruikers makkelijk toegankelijk, zoals fatbikes, bakfietsen en elektrische scooters. De stalling wordt verboden voor fossiel aangedreven scooters en brommers, vanwege de uitlaatgassen en de overlast die dat met zich meebrengt. Deze brommers en scooters zullen dus alsnog op straat moeten parkeren, in de daarvoor aangegeven gebieden. Omdat deze voertuigen in de toekomst steeds verder elektrificeren, kunnen deze steeds meer terecht in de stalling.



Afbeelding 1 en 2: voorbeeld van een fietsenstalling met een 'tapis roulant' en de boogde ingang van de stalling aan de Nieuwestad.

We voorzien een aantrekkelijke en lichte inrichting, als verlengstuk van de openbare ruimte. Veilig en schoon zijn kernpunten, incl. toilet, waarbij het beheer zal worden verzorgd door de Stichting Parkeergarages Leeuwarden. Zij beheren ook de andere twee stallingen in de stad. In dit geval wordt niet voorzien in scannen van de fietsen, maar alleen toezicht.

De stalling wordt gratis, net als onze andere stallingen. De ervaring in Nederland leert dat gratis gebruik een randvoorwaarde voor succes is. Om die reden zijn inmiddels alle binnenstedelijke fietsenstallingen in Nederland gratis. We kiezen ervoor om vergelijkbare openingstijden te hanteren als die van stalling Zaailand. Dat betekent ruime openingstijden, maar niet 24/7.

Door de fietsen niet te scannen en door de openingstijden houden we de exploitatielasten beheersbaar.

Programma binnenstad: Fietsenstalling randvoorwaardelijk voor ontwerp Nieuwestad

Binnen het programma binnenstad werken we aan 'De Nieuwestad vernieuwt'. Dit betreft de herinrichting van de Nieuwestad, Peperstraat en Sint Jacobsstraat. Tegelijk met dit voorstel wordt ook het kredietvoorstel voor het Voorlopige Ontwerp (VO-) voor 'de Nieuwestad vernieuwt' ter besluitvorming voorgelegd.

Als belangrijkste winkelstraat trekt de Nieuwestad veel fietsers en daarmee ook veel geparkeerde fietsen. Het huidige tekort aan fietsparkeerplekken levert al knelpunten op het gebied van toegankelijkheid, veiligheid en uitstraling. Een nieuwe inpandige fietsenstalling aan de Nieuwestad is een randvoorwaarde voor het ontwerp. Dit schept ruimte voor:

- Verbeteren toegankelijkheid voor voetgangers. Als 'huiskamer' moet de Nieuwestad voor iedereen toegankelijk en aangenaam zijn.
- Meer verblijfskwaliteit; de Nieuwestad moet uitnodigen tot (langer) verblijf. Dit doen we o.a. door een verlaagde zone langs het water en door het gebied rond De Waag op te knappen. Hier is geen ruimte meer voor fietsparkeren.
- Vergroening: We voegen veel bomen en groen toe in het plangebied. Hierdoor is er minder plek voor fietsen.

In het nieuwe ontwerp is er nog wel ruimte voor (kort) parkeren binnen daarvoor aangewezen fietsvakken, maar daarbuiten wordt fietsparkeren verboden en gehandhaafd. Dit is cruciaal om de gewenste kwaliteitssprong te maken met betrekking tot verblijfskwaliteit, ruimtelijke kwaliteit en toegankelijkheid. Hoe verder vanaf de stalling, hoe meer plekken er op straat zullen worden gerealiseerd.

Als de fietsenstalling niet gerealiseerd wordt dan kan het beoogde ontwerp voor de Nieuwestad niet op deze wijze gerealiseerd worden. Het ontwerp vraagt dan zo'n 600 tot 700 *extra* fietsparkeerplekken op straat. De verlaagde kade bij het water kan dan niet gerealiseerd worden omdat hier ruimte voor fietsparkeren nodig is. Ook rondom De Waag komen dan fietsparkeerplekken en er is aanzienlijk minder ruimte voor groen en bomen.

Argumenten en beoogd effect

1. Belang voor de fietser:

Met voldoende stallingsruimte kunnen fietsers gratis hun fietsen gemakkelijk, snel en veilig parkeren, wat het gebruik van de fiets als vervoermiddel stimuleert. Een goede fietsenstalling biedt een veilige plek voor fietsen, waardoor het risico op diefstal en vandalisme vermindert. Het stimuleren van de fiets draagt bovendien bij aan de doelstelling van een actieve en gezonde bevolking.

2. Mobiliteit:

De realisatie van de stalling sluit aan bij doelen van het nieuwe Beleidskader Mobiliteit 2040. We stimuleren hiermee het gebruik van de fiets en verminderen automobiliteit. Goede fietsparkeervoorzieningen moedigen mensen aan om de fiets te gebruiken als milieuvriendelijk alternatief voor gemotoriseerd vervoer. Een centrale fietsenstalling maakt het gemakkelijker voor inwoners om de fiets te gebruiken voor korte afstanden, wat de bereikbaarheid van lokale voorzieningen en bedrijven vergroot. Het stimuleren van fietsgebruik draagt bovendien bij aan een duurzamer vervoerssysteem, vermindert verkeerscongestie en verlaagt de CO₂-uitstoot.

3. Kwaliteit van de openbare ruimte:

De fietsenstalling zorgt voor een efficiënter gebruik van de openbare ruimte, waardoor er meer ruimte overblijft voor andere functies, zoals groen, recreatie of cultuur. Ook neemt het autoverkeer in de binnenstad af. Hiermee versterken we de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad.

Bovendien kan door het stallen van fietsen in een stalling, 'wildparkeren' worden tegengegaan, wat de netheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte ten goede komt.

Ook wordt de stalling voorzien van toiletten wat voor de werknemers en gebruikers van de stalling een gewenste voorziening is.

4. Nu is het juiste moment:

De kans doet zich nu voor, mede omdat het gebouw ingrijpend verbouwd wordt met ruim 30 appartementen op de bovenste verdiepingen. De realisatie van de fietsenkelder kan mee in de bouwlogistiek. Het is de enige inpandige plek in het gebied met veel ruimte voor fietsen; reële alternatieven zijn er niet. De locatie sluit direct aan op een drukke fietsroute in het fietsnetwerk.

Daarnaast is het nu een goed moment voorafgaand aan de voorgenomen herinrichting van de Nieuwestad. De keuze voor een stalling levert duidelijkheid op voor het herontwerp van de Nieuwestad. Minder fietsen op straat levert belangrijke en noodzakelijke ruimte op voor andere functies en doelen, zoals meer ruimte voor vergroening.

Door de stalling medio 2026 in gebruik te nemen kunnen we fietsers laten wennen aan de nieuwe stalling en bieden we bovendien alternatieve parkeerplek tijdens de werkzaamheden aan de herinrichting van de Nieuwestad.

Kanttekeningen en risico's

Nudging en handhaving

Om de stalling succesvol te laten zijn is additioneel budget voor 'nudging' en handhaving nodig. Nudging gaat over fietsvriendelijke/uitnodigende maatregelen om de gewenste gedragsverandering te bewerkstelligen. Het gaat dan met name om stewards die als gastheren optreden en mensen naar de juiste plek wijzen. Bij handhaven gaat het vooral om handhavers die fietsen labelen en afvoeren naar het depot.

De ervaring uit andere steden leert dat zonder flankerend beleid de fietsen anders toch op straat worden geparkeerd en dit alsnog leidt tot een rommelige, ontoegankelijke en onaantrekkelijke binnenstad.

Dit flankerend beleid houdt in dat het gebied waar het verboden is (brom)fietsen te stallen buiten de daarvoor bestemde rekken of vakken - (zoals nu rond het station en Doelesteeeg) wordt uitgebreid. Dat betekent dat in de heringerichte Nieuwestad, Sint Jacobsstraat en Peperstraat alleen geparkeerd mag worden op de daarvoor aangegeven plekken (vakken of rekken), en daarbuiten niet. In deze gebieden zal een zogenaamd stallingsverbod voor (brom)fietsen worden geïntroduceerd.

Een dergelijk stallingsverbod is een succesfactor voor het gebruik van de nieuwe stalling. Zeker in het begin zal dit gewenning en een gedragsverandering vragen. Voorbeelden in andere steden (zoals Groningen) laten intussen zien dat hiermee een belangrijke bijdrage geleverd wordt aan een aantrekkelijke en vitale binnenstad.

Huurovereenkomst en aannemersovereenkomst

Met de eigenaar, Warenhuis B.V., wordt een huurovereenkomst afgesproken. Daarnaast wordt met de eigenaar een aanneemovereenkomst gesloten voor de verbouwing van de ruimte tot fietsenstalling.

Het huurcontract voorziet in een recht van eerste koop door de gemeente, alleen in die situatie dat eigenaar in de toekomst bereid is de stalling te verkopen. De gemeente kan dan overwegen de stalling te kopen en eventueel door te verkopen aan de Stichting Parkeergarages, die ook de andere twee fietsenstallingen in bezit heeft.

De huur- en aannemersovereenkomst zullen door ons college worden vastgesteld en ondertekend nadat uw raad ingestemd heeft met dit raadsvoorstel en -besluit.

Financiën

Met de realisatie van de fietsenstalling zijn zowel incidentele als structurele kosten gemoeid.

Incidentele kosten

De incidentele kosten zijn gericht op de realisatie van de stalling. Het gaat dan om de volgende kosten (excl. btw):

- Verbouwingskosten conform raming	€ 1.615.000,-
- Projectkosten:	€ 70.000,-
- Inrichtingskosten:	€ 275.000,-
Totaal realisatiekosten:	€ 1.960.000,-

Hiervoor wordt de volgende dekking voorgesteld:

- Fonds 3 strategische ontwikkeling & innovatie, stedelijke vernieuwing, mobiliteit	€ 1.000.000,-
- Eenmalige bijdrage reserve Parkeren	€ 710.000,-
- Bijdrage Stichting Parkeergarages Leeuwarden	€ 250.000,-
Totaal:	€ 1.960.000,-

De fondsbijdrage van € 1 miljoen is het bedrag dat eerder door het college is gereserveerd binnen de fondsen. De reserve Parkeren heeft voldoende omvang om deze onttrekking mogelijk te maken en bedraagt dan nog ca. € 400.000.

Bijdrage Stichting Parkeergarages.

Met de Stichting Parkeergarages is gesproken over en financiële bijdrage in de eenmalige investering en de Stichting is bereid een bijdrage van € 250.000,- te doen. Dit omdat de beoogde locatie bijdraagt aan de mobiliteitsdoelen voor de binnenstad en de investering aansluit op de mobiliteitsdoelen van de Stichting.

Structurele kosten:

De structurele exploitatiekosten betreffen:

- Het beheer van de stalling.
- Kosten voor nudging en handhaving om de stalling goed te laten functioneren.
- Jaarlijkse vergoeding huur aan eigenaar.

De structurele lasten zijn nodig vanaf 2026, wanneer conform de huidige planning beoogd is om de stalling te openen. De kosten worden geraamd op:

- Beheer	€ 250.000,-
- Handhaving / nudging	€ 150.000,-
- Huur	€ 100.000,-
Totaal:	€ 500.000,-

Beheer van de stalling

Het beheer van de stalling betreft het openen en sluiten van de stalling, het houden van toezicht en het schoonhouden van de stalling. Om de exploitatiekosten niet te hoog op te laten lopen wordt voorgesteld in deze stalling uitsluitend toezicht te houden en geen fietsen te scannen zoals in de

huidige stallingen gebeurt. Dit scheelt ca. € 150.000,- exploitatielasten per jaar. Dit voordeel komt omdat voor het scannen op basis van ervaring 2 personen nodig zijn; zeker vanwege de omvang van deze stalling. Bij alleen toezicht kan volstaan worden met 1 persoon. Met alleen toezicht worden de beheerskosten geraamd op ca. € 250.000,-.

Dit is weliswaar anders dan in de huidige stallingen in Leeuwarden gebeurt, maar niet uitzonderlijk ten opzichte van andere stallingen in Nederland. De ervaring uit Groningen leert dat er wel meer kans is op vandalisme en diefstal aan fietsen. Scannen levert ook goede data voor bezettingscijfers. Omwille van kostenbeheersing wordt hier nu eerst niet voor gekozen.

Nudging en handhaving

Zoals eerder genoemd is nudging en vooral handhaving randvoorwaardelijk voor het succesvol laten functioneren van de fietsenstallingen.

Voor het laten slagen van de fietsenstalling Nieuwestad gaan we uit van een inzet in het projectgebied met het accent op het gebied rondom De Waag. Deze kosten worden geraamd op jaarlijks € 150.000,-. Dit is het minimale bedrag om de stalling voldoende te kunnen laten functioneren en (veel) 'wildparkeren' op straat te voorkomen. Uitbreiding naar het volledige kernwinkelgebied (dus ook buiten het projectgebied) wordt een onderdeel van het bredere mobiliteitsvraagstuk en is mogelijk onderdeel voor inzet van een nieuwe coalitieperiode.

Vergoeding huur

De huurovereenkomst ziet op een huurperiode van 20 jaar. Hiermee huren we ca. 50 m² op de begane grond (entree) en ca. 1400 m² in de kelder.

Het afgesproken huurbedrag bedraagt € 96.000,- per jaar. Dit is inclusief onderhoud aan de stalling (roltrap, verlichting, installaties e.d.).

Dekking

De voorgestelde dekking van de exploitatielasten wordt als volgt voorgesteld:

1. Extra verhoging parkeertarieven met gemiddeld 5% (bovenop voorgenomen 10%). Dit levert € 300.000,- op.
2. Sluiting van fietsenstalling Sint Jacobsstraat per 2028. Dit levert € 200.000,- exploitatieruimte op.

Extra verhoging parkeertarieven

Het is een logische denklijn om vanuit de opbrengst van autoparkeren de exploitatie van de fietsenstalling te betalen. De exploitatie van de huidige fietsenstallingen (Zaailand en Sint Jacobsstraat) en handhaven van fietsparkeren worden namelijk ook bekostigd uit het *product parkeren*. Autoparkeren betaalt mee aan fietsparkeren is een lijn die ook in centrumgebieden van andere steden voorkomt om het gebruik van de fiets te stimuleren. Bovendien wordt hiermee de dekking deels opgelost binnen het product parkeren, wat een logische en uitlegbare keuze is omdat het financieel wordt opgelost binnen één en hetzelfde beleidsdomein.

Het principe is dat de parkeertarieven voor de garages eens per drie jaar worden verhoogd; met een gemiddelde inflatie is dit normaliter 10%. Deze verhoging is per 2026 opnieuw aan de orde. De voorgenomen verhoging van de

tarieven met gemiddeld 10% per 2026 is precies voldoende om de gestegen kosten te dekken. Deze tariefsverhoging kan derhalve niet worden ingezet voor de exploitatie van de fietsenstalling.

Een additionele verhoging (bovenop de voorgenomen 10%) kan voor dekking zorgen. Een extra verhoging van 5% geeft jaarlijkse extra inkomsten van gemiddeld € 300.000,-. Deze opbrengst kan als gedeeltelijke dekking van de exploitatielasten van de fietsenstalling dienen. De totale verhoging bedraagt dan gemiddeld 15%. We spreken van een gemiddelde verhoging omdat daarbinnen nog varianten mogelijk zijn om te differentiëren naar dagtarief en uurtarief. Bijvoorbeeld door het dagtarief van de parkeergarages extra te verhogen kan de stijging van het uurtarief beperkter blijven.

De (hoge) inflatie van afgelopen jaren rechtvaardigt een extra verhoging. Een (totale) verhoging van 15% blijft binnen de lijn van de inflatie van afgelopen jaren (18% in periode 2022-2024). Daarnaast is relevant dat Leeuwarden in vergelijking met andere grotere steden lage parkeertarieven kent. Het onlangs uitgevoerde koopstromenonderzoek laat zien dat andere plaatsen in Fryslân geen concurrentie vormen als het gaat om parkeertarieven.

De voorgenomen tariefsverhoging van de parkeertarieven zal later dit jaar in de legesverordening 2026 worden verwerkt en de legesverordening zal zoals gebruikelijk dit najaar aan uw raad worden voorgelegd ter vaststelling.

In de bijlage bij dit voorstel is een nadere duiding gegeven van de verhoging van de tarieven en de mogelijke opties hierin.

Vorgenomen sluiting stalling Sint Jacobsstraat:

Om tot volledige dekking te komen van de exploitatielasten stellen wij voor om een besluit tot voornemen van de sluiting van de stalling Sint Jacobsstraat te nemen. We betalen nu jaarlijks € 200.000,- voor deze stalling. Door sluiting valt dit bedrag vrij en samen met de hiervoor genoemde extra tariefsverhoging van de parkeertarieven levert dit samen de benodigde dekking.

Hoewel de huidige bezettingsgraad van de fietsenstalling St. Jacobsstraat aan de lage kant is zijn we in principe geen voorstander van sluiting van de stalling. In het ontwerp voor de herinrichting van de Sint Jacobsstraat is een parkeerverbod gewenst, zodat ook hier een aantrekkelijker verblijfskwaliteit ontstaat. Daarnaast is deze fietsenstalling strategisch gelegen; door de voorgenomen vergroening van de Eewal en Gouverneursplein is er in de toekomst minder ruimte voor fietsparkeren en kan de stalling Sint Jacobsstraat hierin voorzien.

Alles overwegende stellen we voor om de stalling in principe te sluiten, om hiermee structureel geld vrij te maken voor de exploitatielasten van de stalling aan de Nieuwestad. Het belang van de stalling Nieuwestad is op dit moment namelijk belangrijker dan de Sint Jacobsstraat. In deze omgeving is de meeste traffic, is gelegen in het hart van het kernwinkelgebied en staan de meeste fietsen. De afstand tussen beide stallingen is 220 meter; een afstand die is te overbruggen.

Voor een nette overgang zou sluiting per 2028 een logisch moment zijn, zodat de stalling in ieder geval nog in 2026 en 2027 in gebruik is. De verwachting is

dat de stalling Nieuwestad medio 2026 in gebruik genomen kan worden, hierbij gaan we uit van 1 juli. Voor de dubbele exploitatielasten in 2026 en 2027 is nog eenmalige dekking nodig van € 275.000,- die gedekt kan worden uit de reserve parkeren.

Het voornemen om de stalling pas te sluiten per 1 januari 2028 geeft de mogelijkheid om in de tussenliggende jaren het gebruik van de nieuwe fietsenstalling aan de Nieuwstad en aan de St. Jacobsstraat te monitoren. Mocht er toch de nadrukkelijke (bestuurlijke) wens zijn om de stalling open te houden dan ligt deze vraag voor aan een volgend college/raad om hier in een volgende coalitieperiode structureel geld voor vrij te maken en hierover uiterlijk in het voorjaar van 2027 een besluit te nemen, zodat de stalling in en na 2028 toch open kan blijven.

De Stichting Parkeergarages heeft als eigenaar aangegeven onze overwegingen te begrijpen en akkoord te kunnen gaan met de sluiting van de stalling Sint Jacobsstraat.

Vervolgproces

Als positief op dit voorstel wordt besloten werken we de inrichting van de stalling uit in overleg met de eigenaar en de BV Parkeergarages Leeuwarden. De verwachting en inzet is dat de werkzaamheden mogelijk eind 2025 en vooral begin 2026 plaatsvinden en de stalling in Q2 van 2026 in gebruik genomen kan worden, ongeveer gelijktijdig met het begin van de werkzaamheden voor de herinrichting van de Nieuwestad.

Voorafgaand aan de opening zal een communicatievoorstel worden uitgewerkt, in de huisstijl van het programma binnenstad. Dit om de bekendheid en het gebruik van de stalling breed onder de aandacht te brengen.

Leeuwarden, 13 mei 2025,

Burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

Burgemeester

Secretaris