

Vraag en Antwoord over 'Proef autoluwe binnenstad'

Zwart: vragen ondernemers

Blauw: antwoorden gemeente

A. Communicatie

Citaat uit het Plan van Aanpak, Gemeente Súdwest-Fryslân: "Er is draagvlak, maar het vraagt wel iets van inwoners, ondernemers en bezoekers." En daar gaan we mee aan de slag. "Door iedereen mee te nemen in de plannen, met duidelijke voorwaarden te komen en ook in gesprek te blijven, kunnen we de proef goed voorbereiden." **Waarom ervaren belanghebbenden het tegendeel?**

Verschillende ondernemers geven aan dat er met hen nooit overleg is geweest, zij hebben inhoudelijk nooit wat vanuit de gemeente of de VOS gehoord.

Vanaf het eerste moment in 2018 is de gemeente in gesprek met Stuurgroep Vitaal Sneek en de werkgroep Proef Autoluwe Binnenstad bestaande uit ondernemers (Vereniging Ondernemers Sneek), bewoners (Bewonersplatform) en de landbouwsector (LTO, CUMELA). Ook voert de gemeente gesprekken met andere partijen zoals de taxibranche, rijsscholen en (thuis)zorgverleners. De gemeente neemt iedereen mee in het vraagstuk, de achtergrond en de afwegingen die de gemeente heeft gemaakt. Belangrijk hierin is dat alle partijen zich gehoord voelen en ook zorgen kunnen delen, ook ondernemers en inwoners. Door actief te communiceren houdt de gemeente doelgroepen op de hoogte van wat er speelt en wat er staat te gebeuren.

Er zijn meerdere gesprekken met inwoners en ondernemers, 3 inloopavonden, straatgesprekken op 4 locaties, 10 minuten gesprekken, enquête, persberichten en mogelijkheid om contactformulieren in te vullen geweest om iedereen de mogelijkheid te geven kennis te nemen van de plannen. Hier is goed gebruik van gemaakt (en loopt nog steeds).

Zie ook <https://sudwestfryslan.nl/onderwerp/autoluwe-binnenstad-sneek/>

Ook met ondernemers van de werkgroep Bereikbare Binnenstad zijn meerdere gesprekken gevoerd. De door hen genoemde suggesties zijn meegenomen ter voorbereiding op de start van de proef.

Te weten:

- a. Garantie dat alle woningen, parkeerplaatsen en winkels bereikbaar blijven. De proef is zo opgezet dat dit altijd gegarandeerd kan blijven.
- b. 150 extra parkeerplaatsen zodat het totaal aantal parkeerplaatsen op 2650 komt waarvan 60% deels gratis en deels betaald op de transferpunten en 100% het eerste half uur gratis in het centrum.
- c. De optimalisatie van de bebording/bewegwijzering is doorgevoerd.
- d. Het duidelijk communiceren richting inwoners en ondernemers rondom de start van de proef worden ingezet (voorafgaand aan de start ontvangen inwoners en ondernemers huis-aan-huis een nieuwsbrief).

2. Wat verwacht het college van de inbreng van ondernemers?

Tijdens de proef organiseert de gemeente iedere vier tot zes weken een inloopmoment in het gemeentehuis, waarbij iedereen ervaringen kan delen of vragen kan stellen. De gemeente hoort hier graag de eerste ervaringen van de ondernemers.

Individueel contact is altijd mogelijk.

3. Waarom zijn de ondernemers niet betrokken geweest bij het samenstellen van de enquête die verspreid is vanuit de gemeente SWF en Royal Haskoning DHV?

Door het ontbreken van inbreng vanuit de groep ondernemers bij de opzet van de enquête, en het publiceren van (als voorbeeld) verschillende cijfers over aantallen respondenten, bestaan er ernstige bedenkingen bij de validiteit en betrouwbaarheid van de enquête.

De enquête lijkt gestuurd en is vrij eenzijdig opgezet. Er zijn veel vragen gesteld over de verkeerssituatie en de veiligheid in de binnenstad. In vraag 6 werd de volgende vraag gesteld: "Wat vindt u dat er moet gebeuren om de openbare ruimte in de binnenstad (binnen de stadsgrachten) aantrekkelijker, mooier en leefbaarder te maken?" Door denkbeelden in de vraag te verwerken bestaat de kans dat de mening van de respondent (on) bewust wordt beïnvloed. Desondanks bleek dat

51% van de respondenten behoefte had aan meer winkel/retail. Juist over dit onderwerp had, in onze opinie, meer en beter geoperationaliseerd moeten worden.

Samen met de werkgroep autoluwe binnenstad (zie antwoord 1 voor de deelnemers van deze werkgroep) is de enquête opgesteld. In de werkgroep zitten ondernemers en bewoners.

4. Hoe vaak is de enquête in totaal ingevuld?

In de infographic resultaten enquête van de gemeente Súdwest-Fryslân staat dat de enquête in totaal door 2200 mensen is ingevuld. In de PowerPoint van Royal HaskoningDHV wordt vermeld dat de enquête ca. 500 keer is ingevuld. Dit duidt op een verschil van 1700 respondenten waardoor sterk aan het betrouwbaarheidsniveau van de enquête wordt getwijfeld.

→ **Hoeveel enquêtes in totaal en onder welke doelgroepen zijn deze enquêtes uitgezet?**

Ruim 2200 personen hebben de enquête ingevuld en daarmee levert het een representatief beeld op, met 400 reacties was de steekproef al representatief geweest. Zie website van de gemeente <https://sudwestfryslan.nl/onderwerp/autoluwe-binnenstad-sneek/> voor de resultaten enquête.

5. Het autoluwe plan is opgezet omdat de binnenstad: (Pag. 4, Plan van Aanpak)

- Niet veilig is.
- Niet goed bereikbaar is.
- Niet prettig als verblijfplaats.
- Niet prettig als woonplaats.

Waarom zijn deze onderdelen en de te behalen resultaten, gekoppeld aan deze onderdelen, niet in het plan opgenomen?

Deze onderdelen zijn er in verwerkt, bijvoorbeeld minder verkeer is veiliger.

Welke meetresultaten worden aan deze items gesteld?

zie plan van aanpak op de website.

Waaruit blijkt dat er een relatie bestaat tussen de genoemde vier onderdelen en het verminderen van gemotoriseerd verkeer?

Minder gemotoriseerd verkeer geeft minder stankoverlast, meer ruimte voor het langzaam verkeer. Maakt oversteken van de weg makkelijker, kans op ongevallen wordt kleiner. Ook geluids- en stankoverlast verminderd.

6. Waarom wordt de bewegwijzering naar en van de parkeerterreinen niet voor de proef uitgevoerd?. Dit is namelijk een gestelde en noodzakelijke randvoorwaarde.

Dit wordt nu gedaan, 1^e week december 2023

→ **Hoe ziet de roadmap eruit?**

Er is voldoende parkeergelegenheid en voor een groot deel is dat gratis. Bezoekers van de binnenstad hoeven straks niet zelf te zoeken of rond te dwalen om een parkeerplekje te vinden. De gemeente vangt bezoekers aan de rand van Sneek al op met nieuwe duidelijke verkeersborden waarmee we ze naar de veelal gratis parkeerterreinen dichtbij het centrum leiden. Die nieuwe borden worden in de komende weken geplaatst. Ook op de navigatie wordt straks een aanpassing gedaan, zodat mensen niet meer door het centrum worden geleid. De gemeente wil het doorgaande verkeer naar de ringweg leiden, en inwoners van Sneek stimuleren om vaker op de fiets te gaan.

7. Wanneer is het verkeersbesluit genomen? 🗳️ Wat staat daarin?

Het verkeersbesluit voor de proef Autoluwe binnenstad Sneek heeft vanaf 11 juli 2023, 6 weken ter inzage gelegen. In het Verkeersbesluit zijn de wettelijke gronden genoemd en de motivering waarom de gemeente een proef autoluwe binnenstad wil starten (zie bijlage). Het verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant. En is breed gecommuniceerd via een persbericht, in de Nieuwsbrief van juli 2023 en op de website van de gemeente.

8. Wat is de reden voor het wijzigen van de namen van de parkeerterreinen? (Zoals het veranderen van de naam van de Boschplein garage naar Waterpoort garage) → **Wat betekenen deze**

wijzingen voor internet systemen (zoekmachines en navigatieapparatuur, lokale bebording- en stadsplattegronden, lokale administratiesystemen, informatie-flyers van ondernemingen en musea etc.?)

Het wijzigen van namen van de transferpunten heeft met het uitdragen van de identiteit van Sneek te maken en was een wens van de ondernemers.

De naamswijziging is met name gericht op bezoekers van buitenaf en is voor deze groep zichtbaar

9. Welke criteria worden er verbonden aan de zogeheten 'rode knop' en in welk mogelijk scenario drukt de wethouder deze knop in?

Als er op plekken onveilige situaties ontstaan, of de bereikbaarheid gaat ernstig achteruit dan is bijsturing wenselijk. Deze bijsturing gaat aan de hand van een stappenplan, zie bijlage.

Als de bijsturingsmaatregelen niet werken en de verkeerstoename gaat niet onder de kritieke grens, dan komt beëindiging van de proef in beeld. Het college neemt hierin een besluit (zie bijlage Stappenplan).

10. Is er al een plan voor de herinrichting van de binnenstad van Sneek? Met andere woorden, wat is het einddoel van dit autoluwe plan?

Eerste stap is om de proef te doorlopen en te kijken of Autoluwe binnenstad Sneek op deze manier kan worden voortgezet. Gaat dit goed dan ontstaat er ruimte om naar herinrichtingsplannen te kijken, dit blijft onderdeel van de gesprekken die volgen.

11. Hoe kunnen we de communicatie tussen belanghebbenden optimaliseren?

We blijven voortdurend in gesprek met elkaar, ook tijdens de proef. Er zijn duidelijke communicatielijnen, we zijn en blijven in gesprek.

Bijvoorbeeld met bewoners Harinxmakade, Prinsengracht en de werkgroep, en voor ieder individu zijn we bereikbaar met of zonder wethouder.

Zie ook de website: <https://sudwestfryslan.nl/onderwerp/autoluwe-binnenstad-sneek/>

B. Verkeer

1. Er wordt door de gemeente gesteld dat door minder verkeer te creëren er een aantrekkelijkere binnenstad voor bewoners en bezoekers ontstaat.

🚫 Wat verstaat de gemeente SWF onder het woord 'verkeer'?

Onder verkeer valt niet alleen gemotoriseerde voertuigen maar ook voetgangers en fietsers.

🚫 Veroorzaakt nu het algemene 'verkeer' de problemen of zijn het de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen?

Doorgaand gemotoriseerd verkeer zonder bestemming.

2. Waarom wordt aan de verkeersdeelnemers overgelaten van welke alternatieve routes zij gebruik kunnen maken?

Vrijheid van het verkeer, alles en iedereen moet bereikbaar zijn.

🚫 Kortom: waarom wordt er zoveel aan het toeval overgelaten? De beoogde maatregel wordt ingevoerd zonder dat daarvoor de benodigde infrastructurele maatregelen worden getroffen. Denk hierbij ook aan sluipverkeer.

Tijdens de proef zijn geen extra infrastructurele maatregelen nodig. De belangrijkste alternatieve infrastructuur is aanwezig: namelijk de ringweg.

3. Zijn de draai kommen geschikt voor desbetreffende voertuigen om te keren? Denk hierbij aan voertuigen als vrachtwagens. Dit met het oog op de veiligheid van met name kwetsbare verkeersdeelnemers.

N.v.t. al het verkeer is en blijft mogelijk.

4. Voor doorgaand landbouwverkeer wordt onder bepaalde situaties een 'uitzondering' gemaakt. **Echter, agrarische (verkeer) werkzaamheden laten zich niet altijd tijdig plannen? Betekent dit een toename van het zwaar landbouwverkeer op de daar niet ingerichte wegen?**

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. Aantallen is zeer beperkt.

5. Waarom wordt er niet eerst gekozen voor een optimalisering van de wegenstructuur?

Eerst de uitvoering van de proef, vervolgens beoordelen of het realiseren van extra infrastructuur maatschappelijk verantwoord is.

6. Binnen het plan wordt het volgende genoemd (zie Plan van Aanpak, Pag. 9) U kunt doorrijden tot de camera's, weg bereikbaar door keerbeweging. Hierdoor zullen mensen kort moeten parkeren, keren om vervolgens weer terug te rijden.

Zijn alle wegen hier wel geschikt voor (is er genoeg ruimte)? Tot hoeveel onnodige verkeersbewegingen zal dit leiden?

Alle wegen zijn geschikt hiervoor.

→ **Hoe zorgen jullie ervoor dat navigatiesystemen deze veranderingen tijdig op zullen nemen?** Dit gebeurt tot nu toe zelden bij tijdelijke afsluitingen. Hierdoor valt te verwachten dat bestuurders in een soort fuik rijden. De praktijk leert ons dat bestuurders bij het bepalen van de route eerder geneigd zijn om de navigatieapparatuur dan de borden te volgen

Zoals bij alle verkeersmaatregelen of werkzaamheden wordt dit gemeld en verwerkt zodat dit online zichtbaar is in navigatiesystemen.

7. Is er ook een duidelijk schema van het soort/type wegen van de binnenstad?

De wegen zijn gecategoriseerd naar functie (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg). Voor de wegen in de binnenstad zijn het voornamelijk erftoegangswegen (30 km per uur wegen).

8. In het Plan van Aanpak (Pag. 4) staat de volgende zin: "Drempels zijn in een binnenstad niet geschikt, omdat dit leidt tot meer trillingen".

Hoe denkt de gemeente dan over de drempels in de aangrenzende woonbuurten waar sprake zal zijn van de toename van ongestuurde toenemende verkeersstromen, waaronder ook zwaar verkeer?

Drempels zijn zeer efficiënt om de snelheid van het verkeer te sturen, niet om het doorgaand verkeer te sturen.

9. Is er ook gekeken naar een verkeerscirculatieplan?

Denk hierbij aan een wijziging van de rijrichting van de Hooiblokstraat/Singel, wat ook zal leiden tot een afname van verkeer over het Kleinzand en de oversteekplaats bij de Oosterdijk/Wijde Burgstraat. Er is gekeken naar 'kleine aanpassingen' in de verkeerscirculatie, alleen levert dat geen grote afname in de verkeersstromen op.

→ **Komen er ook parallelwegen langs de N7?**

Eerst de uitvoering van de proef, vervolgens beoordelen of het realiseren van extra infrastructuur maatschappelijk verantwoord is.

10. Niemand is gebaat bij sluipverkeer, wat wordt daar effectief aan gedaan? Hoe voorkom je een toename in het sluipverkeer?

Dat is correct. Daarom hebben we voorafgaand aan de proef metingen uitgevoerd. En voeren we tijdens de proef metingen uit zodat we zicht krijgen of er sluipverkeer ontstaat. Zie Plan van Aanpak en Stappenplan.

→ Is er in het kader van sluipverkeer ook gekeken naar de situatie die mogelijk op de Oude

Koemarkt, Oud Kerkhof, Stationstraat en het Zuidend ontstaat?

11. Is er vanuit de gemeente over nagedacht welke situaties er mogelijk kunnen ontstaan in het centrum van Sneek als de bruggen openstaan?

Openstaande bruggen is reeds jaren een actuele situatie, aangezien Sneek een Waterstad is. Door het terugbrengen van het aantal doorgaande verkeer verwachten we juist minder opstoppingen in het centrum.

12. Waarom worden er maar 3 toegangswegen in het bebodingsplan benoemd en worden de overige buiten beschouwing gelaten?

Wel genoemd:

- Zuidwesthoekweg (Parkeerterrein Kanaalstraat-Veemarkt-Antoniussplein)
- Bolswarderweg (Parkeerterrein Bolswarderweg)
- Lemmerweg (Parkeerterrein Boschplein en overdekte garage)

Niet genoemd:

- Leeuwarderweg (Normandiasplein en de overdekte garage)
- Oppenhuizerweg (Parkeerterrein W. Lodewijkstraat en toekomstig parkeerterrein Flexa) → **Heeft de gemeente inzichtelijk waar het meeste verkeer in Sneek vandaan komt?**

In het bebodingsplan worden WEL alle vijf invalswegen benoemd in tegenstelling tot gesteld in bovenstaande vraag.

C. Bereikbaarheid

1. In het Plan van Aanpak (Pag. 14) staat: "De taxi kan overal komen, alleen moeten zij zich aan het doorrijverbod houden. tussen 12-18 betekent dit mogelijk een andere route." onder taxibedrijven, hieronder valt ook het speciaal vervoer invaliden, deze vallen niet onder het vergunningstelsel.

Betekent dit voor mensen met een (fysieke) beperking dat zij tussen de bepaalde slottijden de binnenstad niet meer kunnen bezoeken? Hoe zit het met de extra gemaakte kosten? Door omrijden moeten taxibedrijven meer kosten in rekening brengen. Dit komt dus op het bordje van de burger terecht.

→ **Hoe zit het met?:**

- Bestuurders van motorvoertuigen voorzien van een invalidenparkeerkaart.
- Mensen die gebruikmaken van een WMO-voorziening voor het bezoeken van fysiotherapie, winkels en dergelijke.
- Schoolvervoer met taxibedrijven.
- Dokters die hun normale visites naar hun patiënten rijden.
- Thuiszorginstellingen die binnenstadbewoners moeten bezoeken.
- Het eventueel omrijden voor taxibedrijven is minimaal in tijd en kilometers.
- Alle invaliden parkeerplaatsen blijven bereikbaar. WMO vervoer kan ten alle tijden woningen of winkels bereiken. Eventueel extra kosten voor eventueel omrijden wordt door de gemeente binnen de WMO afspraken vergoed.
- Scholen blijven bereikbaar.
- Dokters kunnen een ontheffing aanvragen, te gebruiken voor spoedgevallen.
- Thuiszorginstellingen zien geen grote bezwaren met de proef. Zij houden hier rekening mee met hun planning door de meeste bezoeken in de ochtend te plannen en 's middags zoveel mogelijk op de fiets te gaan voor bezoeken in de binnenstad.

2. Hoe zorgen jullie ervoor dat het clusteren van de aanvoer van goederen in de vrij toegankelijke uren door het grote aantal transporteurs niet zal leiden tot een ernstige verstopping van de binnenstad?

Door het inrijverbod vanaf 12 uur zijn alle transporteurs genoodzaakt om voor 12 uur de binnenstad te bereiken en verlaten. Dit zal ertoe leiden dat er veel vrachtwagens op hetzelfde moment op dezelfde plek moeten zijn.

Er gelden al jaren venstertijden in Sneek voor de bevoorrading door transporteurs. Ondernemers zijn

hiervan op de hoogte. Het tijdstip waarop de autoluwe binnenstad geldt is vanaf 12.00 uur 's middags, dus na het tijdstip waar de op de bevoorrading mag plaats vinden. Er wordt op dit moment alleen niet actief op gehandhaafd.

3. Gesteld wordt dat alle winkels, woningen en parkeerplaatsen altijd bereikbaar blijven. Betekent dit dan een uitbreiding van het huidige beleid?

Op dit moment zijn niet eens alle winkels en woningen bereikbaar. Altijd is onwaar en kan nimmer worden gewaarborgd. Dit zou immers betekenen dat er bij evenementen waarvoor verkeersmaatregelen worden getroffen, de winkels en de woningen ook bereikbaar zijn.

Het belangrijkste is dat de binnenstad altijd bereikbaar is en blijft voor nood en hulpdiensten. Winkels en woningen welke nu bereikbaar zijn blijven bereikbaar. Voor winkels in straten waar op dit moment autoverkeer niet is toegestaan blijft ook tijdens de proef gehandhaafd.

4. Is er gedacht aan het optimaliseren van het fietsbeleid?

Denk hierbij aan het optimaliseren van het aantal parkeerplekken voor fietsen, of aan een beveiligde fietsenstalling?

→ Een sterk fietsklimaat zal een aanzienlijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van het centrum. Als fietsers hun bestemming in de binnenstad via veilige, directe routes dicht kunnen naderen en er voldoende klantvriendelijke en bewaakte stallingen zijn. Dan zal dit zichtbaar effect hebben op het gebruik van de fiets en afname van het gemotoriseerde verkeer.

De proef richt zich voornamelijk op het terugbrengen van het doorgaande gemotoriseerde verkeer. Minder gemotoriseerd verkeer geeft ruimte voor het fietsverkeer. Tijdens de proef doen we ook een fietsmeting. In het vervolg kan er gekeken worden naar de fietsstallingen.

5. Welke conclusie wordt er verbonden aan de bezetting van de parkeerterreinen? → Wordt er ook rekening mee gehouden dat het aantal parkeerplaatsen wordt beïnvloed door de toename van het aantal bewoners in de binnenstad?

(Aansluitend wordt hier het aantal bezoekers van deze bewoners aan gekoppeld).
Algemeen of er voldoende capaciteit en spreiding is.

6. Kunnen er op strategische punten ook speciale grotere parkeervakken komen voor laden-lossen van vrachtverkeer?

Op dit moment is dit niet noodzakelijk. Tijdens de proef zal dit verdere beoordeeld worden. Dit zou kunnen leiden tot een betere doorstroom van de straat.

7. Hoever wil een consument lopen van zijn/haar parkeerplek naar de binnenstad?

Beleidsmatig is alles in Sneek op loopafstand.

De consument wil 300 tot 400 meter lopen vanaf de parkeerplek naar de binnenstad (dit heeft Inretail ook aangegeven).

8. Parkeertarieven moeten acceptabel en begrijpbaar blijven voor bewoner, bezoeker en consument. Waarom worden de parkeertarieven nu met 20% verhoogd en moet er op zondag ook betaald worden?

Betaald parkeren was ooit bedoeld om de schaarse openbare ruimte te verdelen of om grip te houden op de verkeerstromen. In hoeverre is de aanstroom op zondag dusdanig groot dat betaald parkeren echt nodig is.

Op dit moment zijn er 2650 transferpunten met ruim voldoende gratis parkeerplaatsen. Deze transferpunten liggen op loopafstand van het centrum. Door betaald parkeren in de binnenstad wordt er meer gestuurd op het gebruik van de Transferpunten. Daarnaast is het eerste halfuur altijd gratis voor de snelle boodschap. Afgelopen periode is het parkeerbeleid met deelnemers (inwoners en ondernemers) van het 'Verkeer Petear' geëvalueerd. Hierin kwam naar voren dat het gratis parkeren in Sneek een groot succes is.

9. Waarom wordt er op dit moment maar één aanrijroute naar het centrum via GoogleMaps aangegeven?

→ Op dit moment is deze aanrijroute namelijk over de Lemmerweg. Dit zorgt voor meer doorgaand

verkeer door de binnenstad (Singel, Gedempte Pol, Prins Hendrikkade, Oude Koemarkt)

Dat is afhankelijk van waar je wilt zijn in de binnenstad. Afhankelijk van de straat waar je wilt zijn geeft Google een optie aan. En dit heeft ook te maken met de startlocatie. Kom je vanuit Bolsward, Joure of Leeuwarden..

10. Het belang van Google is erg groot. Dit loopt niet synchroon met het plan. Voorbeeld: je wilt naar de andere kant van de stad om te parkeren. Bijv. vanaf het Boschplein voor bijvoorbeeld het scheepvaartmuseum, je moet dan terug naar de rondweg. Dit zorgt voor een toename in reistijd. **Google geeft de gebruiker automatisch de kortste route. Hoe voorkom je dan een toename in het sluipverkeer in de omliggende wijken?**

Dit hangt van ook weer van de bestemming af en vanaf welke locatie je komt aanrijden.

11. De Stationsstraat, Oudkerkhof en de Oude Koemarkt zijn onderdeel van de zogenaamde calamiteiten route. Deze wegen moeten dus ten alle tijden een vrije route vormen voor hulpdiensten. Hoe wordt er gewaarborgd dat de hulpdiensten hier in elke omstandigheid langs kunnen?

Er zijn geen belemmeringen, dat is voor deze groep afdoende.

D. Veiligheid

1. De tekst op de borden voor de autoluwe proef is dusdanig veel dat de bestuurders op de rijbaan moeten stoppen om dit te lezen en te begrijpen.

Hoe verhoudt dit zich met, bijvoorbeeld, veiligheid op de weg, waarvoor de wegbeheerder verantwoordelijkheid draagt?

Deze bebording voldoet aan de geldende richtlijnen.

2. De gemeente stelt dat 5000 gemotoriseerde voertuigen per etmaal het maximum is voor erftoegangswegen.

Wat zijn de gevolgen bij overschrijding? Neemt dan de onveiligheid toe? Of vermindert deze juist doordat er geen doorstroming is? Heeft dit maximale aantal ook te maken met de brugopeningstijden?

Het gaat hier om een landelijke richtlijn voor erftoegangswegen. Het is per situatie afhankelijk. Op de Prins Hendrikkade zitten ongeveer 10.000 motorvoertuigen wat te veel is. Door veel verkeer is het voor het langzaam verkeer moeilijker om hun plek in te nemen. De brugopeningsten staan hier los van, dit levert juist weerstand op waardoor bestuurders van het gemotoriseerde verkeer eerder geneigd zijn om juist de rondweg te nemen.

3. Welke onveilige situaties of plekken worden bij uitvoering van de autoluwe proef voorzien?

Welke scenario's gelden daarvoor?

Klopt het dat de scenario's niet in het plan zijn opgenomen?

Op dit moment worden er geen onveilige situaties of plekken voorzien.

Er is door de gemeente een 'Stappenplan bijsturing Proef Autoluwe Binnenstad' opgesteld, zie bijlage.

4. **Opmerking:** Men mist op de Lemmerweg veilige oversteekpunten voor met name ouderen en/of invaliden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan zebrapaden. Uit ervaring blijkt dat deze groep mensen vaak geholpen moet worden tijdens het oversteken op de Lemmerweg.

De gemeente besteedt veel aandacht om het vooral voor wandelaars veilig te maken in het verkeer. Voor de genoemde situatie is er een alternatieve oversteekplaats, te weten bij het Hoogend. Hier wordt veel gebruik van gemaakt door met name ouderen.

E. Bebording

1. Er zijn 73 locaties opgenomen in het bordenplan. De bijgevoegde tekeningen geven onvoldoende

duidelijkheid die vervolgens ook weer tot andere onduidelijkheden kunnen leiden. **Waarom wordt er niet voor verkeersborden uniformiteit gekozen? Zoals opgenomen in het reglement verkeersregels en tekens.**

🚫 **Is er al een duidelijk bebordingsplan?**

De bewegwijzering wordt straks uniform en volgens de richtlijnen van het CROW geplaatst. Een bewegwijzeringstekening is vaak moeilijk te lezen. Dit zijn ook tekeningen voor de 'specialisten' en niet voor 'leken'.

2. Wordt de digitale informatie m.b.t. de parkeerterreinen ook geoptimaliseerd? Denk hierbij aan het vermelden van het aantal minuten van de Parkeerterreinen naar de binnenstad?

🚫 **Komen er ook dynamische parkeer verwijzingsborden?**

Dit is mogelijk en wordt gedaan bij de parkeergarages aangezien hier het aantal parkeerders geteld kan worden. Op de andere transferpunten is hiervoor op dit moment geen digitale registratie van toepassing dus kan dit ook niet weergegeven worden

3. Tijdens de bijeenkomst en daarbuiten hoort men veel geluiden over de slechte zichtbaarheid en bereikbaarheid van de Boschplein garage. Men zou niet duidelijk hebben wat de juiste aanrijroute is en waar de ingang zit.

Wordt er ook gewerkt aan een betere zichtbaarheid van de Boschplein Garage?

Klopt, er komen duidelijke verwijzingen en nieuwe portalen met lichtbakken bij de ingang van de garage.

4. In het bebordingsplan wordt er niet gesproken over het parkeerterrein op de Prins Hendrikkade en het Martiniplein. Wat is hier de reden van?

🚫 Bij het zoeken naar een parkeerterrein is Google een veel gebruikte zoekmachine, hierbij komen het Martiniplein en de Prins Hendrikkade hoog uit. Dan is het zeer bijzonder dat deze niet meegenomen worden in de bebording?

Deze twee genoemde parkeerplaatsen zijn geen gratis Transferpunten. Onze gasten willen we graag gratis laten parkeren. Bij de nieuwe naamgeving van de transferpunten zullen deze ook hoger bij Google worden geplaatst.

F. Economische factoren

1. Als er sprake is van een afname van de consumenten stroom tijdens de autoluwe proef, is dit dan een ondernemersrisico? (Denk hierbij aan in welke mate het beleid gastvrijheid uitstraalt).

Tijdens de proef wordt tevens het koopstromenonderzoek meegenomen. De VOS heeft opdracht gegeven voor bezoekerstellingen en data analyse opnieuw op te starten voor de binnenstad van Sneek voor een periode van 3 jaar.

2. Een koopstromenonderzoek geeft geen enkel beeld over hoe de bezoekers de binnenstad ervaren en waarom worden bewoners hierbij niet meegenomen?

Mogelijk, afhankelijk van hoe de proef loopt, gaan we onderzoeken wat de ervaringen van onze inwoners en bezoekers zijn middels een enquête. Zolang we aan het bijsturen zijn voegt dit weinig toe.

3. Hoe zit het met de mogelijkheden voor een vangnet als afnemende klandizie zorgt voor dalende omzetten en er dus daadwerkelijk ondernemers onderuit gaan?

Afnemende klandizie voor een individuele ondernemer kan niet direct gekoppeld worden aan het totaal aantal bezoekers van onze stad. Ondernemers blijven zelf verantwoordelijk voor het motiveren van klanten om hun winkel te bezoeken.

Tijdens de proef meten we het totaal aantal bezoekers van onze stad. Deze worden met de ondernemersvereniging gedeeld.

4. Kunnen de rijsschoolhouders hun leerlingen nog op een normale lesgeven en laten afrijden in Sneek?

🚫 Kunnen zij de CBR-licentie behouden?

Ook tijdens het laatste gesprek met het CBR in juli 2023 heeft het CBR de gemeente bevestigd dat Sneek gevalideerd is om examens af te nemen.

5. Het is voor een stad erg belangrijk om gastvrij te zijn naar je bezoekers en consumenten. We hebben de consument nodig om de binnenstad levendig en vitaal te houden. **Hoe voorkom je de afstroom van consumenten naar omliggende plaatsen zoals Bolsward en Joure?** Je stuurt de consument immers over de rondweg, dit maakt de stap naar omliggende plaatsen gemakkelijker. Dit kan voor een leegstroom in de binnenstad van Sneek zorgen, wat uiteindelijk ook tot leegstand kan leiden. [InRetail benoemde een aantal belangrijke uitgangspunten voor een succesvolle winkelstad.](#)

Dit zijn:

- Een goede bereikbaarheid van de stad.
- Voldoende gratis parkeerplaatsen.
- Een goed gevarieerd winkelaanbod.
- Een gezonde mix van horeca aanbod.

Op al deze uitgangspunt scoort de Waterstad Sneek uitstekend. De gemeente is trots om haar winkeliers en horeca ondernemers en verwacht daarom ook geen verplaatsing van bezoekers naar omliggende steden/kernen omdat Sneek de Proef Autoluwe Binnenstad gaat invoeren. En daarnaast zijn gasten vanzelfsprekend ook van harte welkom in onze stad Bolsward.