

Uitvoeringsplan autoluwe binnenstad Leeuwarden



Maart 2021

Gemeente **Leeuwarden**

Inhoudsopgave

- 1 Samenvatting**
- 2 Inleiding**
- 3 De autoluwe binnenstad**
- 4 Herkenbaar, eenduidig en handhaafbaar met ruimte voor maatwerk**
 - 4.1 Toegangsbeleid
 - 4.2 Herkenbaar, ruimtelijke kwaliteit, eenduidig en handhaafbaar
 - 4.3 Parkeren
 - 4.5 Handhaving
- 5 Aanpak en vervolg**
 - 5.1 Maatregelen en fasering
 - 5.2 Planning
 - 5.3 Monitoring en optimalisatie
 - 5.4 Raakvlakken met andere projecten / toekomst / vervolg
- 6 Participatie en Communicatie**
 - 6.1 Het participatieproces tot nu toe
 - 6.2 Communicatie vanaf begin 2021
- 7 Financiën**

1 Samenvatting

Aanleiding

Aanleiding van dit uitvoeringsplan is de verandering van de functie van de binnenstad. Deze ontwikkelt zich 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. Bij een aantrekkelijke en leefbare binnenstad horen minder vervoersbewegingen, zo vindt ook het overgrote deel van de ondernemers en bewoners.

Het autoluwe 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 en ligt er sinds kort een motie om voor september 2021 te komen tot een integrale agenda binnenstad voor de komende jaren.

Proces

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 zijn 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 autoluwe 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 al 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.

Er lopen 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 dat ook dit gebied wordt meegenomen.

Maatregelen autoluwe binnenstad

Om het gebied op een duidelijke manier autoluwe en daarmee aantrekkelijker en leefbaarder te maken zijn diverse maatregelen nodig. Rond de zomer van 2021 kunnen we de eerste maatregelen (Fase 1) door voeren 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 (of zoveel sneller als mogelijk):

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.

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.

- 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.

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 geharmoniseerd en aangepast naar maandag t/m zaterdag van 7:30-12:00 uur en gaan ook gelden voor het bewonersgebied. 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 dus wél 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 tegelijkertijd recht aan het doel van de plannen om het aantal voertuigbewegingen significant te verminderen. Bovendien houden we met dit toegangs- en ontheffingenbeleid, dat in lijn is met andere steden, hiermee rekening met de bedrijfsvoering van ondernemers.

Handhaving

Om te voorkomen dat er straks nog steeds onnodig gemotoriseerd verkeer in het autoluwe gebied rond rijdt 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, waarvan de verwachting is dat deze in het najaar van 2021 zal gaan rijden, 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.

Op hoofdlijnen ziet de planning er als volgt uit (of zoveel sneller als mogelijk):

Wat	Wanneer	1^e kwartaal 2021	2^e kwartaal 2021	3^e kwartaal 2021	4^e kwartaal 2021	1^e kwartaal 2022
------------	----------------	--	--	--	--	--

Collegebesluit	30 mrt					
Raad (via collegestukken)	30 mrt / middag					
Persconferentie (persbericht)	30 mrt / middag					
Website met projectinfo, Q&A	30 mrt					
Nieuwsbrief	31 maart					
Video (Friso / Hayo Galema / wijkpanel)	2 ^e helft week 13					
Digitale informatiesessie	Week 15/16					
Vorbereiden toegangsbeleid / verordeningen / ontheffingen / inrichting / handhaving / ICT / etc	voorjaar					
Fase 1: -Aanpassen entrees, uniforme bebording, etc -Kickoff autoluwe binnenstad	Zomer					
Monitoring en evaluatie	Begin 2022					

Communicatie

Afgelopen anderhalf jaar zijn in nauwe samenwerking met de Stichting Binnenstadsmanagement de diverse stakeholders betrokken. Tientallen bilaterale gesprekken zijn gevoerd, meerdere bijeenkomsten zijn gehouden, zowel gezamenlijk als 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 de bewoners en ondernemers.

De komende periode vraagt een intensieve voortzetting van de communicatie met de omgeving omdat de maatregelen binnenkort echt 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 de raad actief betrokken bij de verdere planontwikkeling van het autoluwe 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 kunnen voor een bedrag van € 100.000 worden gedekt uit het krediet Infrastructurele middelen en eveneens voor € 100.000 uit het krediet Smart Mobility (€ 100.000).

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. 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 laat zien dat nog eens een investering van ca. € 300.000,- nodig is. 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,-.

2 Inleiding

Citaat vanuit het collegeprogramma 'De kracht van samen':

Als gemeente staan we voor een vitale binnenstad met goede voorzieningen. Een binnenstad waar mensen met plezier wonen, werken, winkelen en recreëren. Een binnenstad die van betekenis is voor onze eigen gemeente en ook voor een veel grotere regio van belang is. Het op peil houden van de kwaliteit van de openbare ruimte en gebouwde omgeving is een belangrijke voorwaarde voor een aantrekkelijke binnenstad.

Om invulling te geven aan deze ambitie vanuit het collegeprogramma is de afgelopen periode samen met Binnenstadsmanagement Leeuwarden gewerkt aan één van de speerpunten uit het collegeprogramma. De uitwerking van het autoluw maken van de omgeving van het Gouverneursplein (Noordwestelijk deel van de binnenstad) als bijdrage aan een aantrekkelijke, leefbare en vitale binnenstad.

De Leeuwarder binnenstad ontwikkelt zich 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 stapsgewijs in op deze verandering. Bij een aantrekkelijke en leefbare stad horen minder voertuigbewegingen, zo vindt ook het overgrote deel van de ondernemers en bewoners. Met name in het Noordwestelijk deel van de binnenstad wordt het aantal onnodige vervoersbewegingen als hoog ervaren en zien bewoners en ondernemers veel verbetermogelijkheden.

Voor het autoluw maken van de omgeving van het Gouverneursplein zijn drie gebiedsscenario's bekeken.

- 1) Alleen het autoluw maken van het Gouverneursplein
- 2) Autoluw maken van de omgeving van het Gouverneursplein inclusief Eewal, Wortelhaven en omliggende straten in het Noordwesten van de Binnenstad.
- 3) Een heel groot gebied in de binnenstad in één keer autoluw maken, inclusief het gebied rond de Korfmakerstraat en Tweebaksmarkt.

Alleen het autoluw maken van het Gouverneursplein zou als negatief gevolg hebben dat gemotoriseerd verkeer nog steeds via de Wortelhaven en Eewal richting het Gouverneursplein kan rijden en daar in een soort doodlopende fuik terecht komt. Nu meteen een heel groot gebied (inclusief het gebied rond de Korfmakersstraat en Tweebaksmarkt) autoluw maken ligt in verband met de complexe opgave niet voor de hand. Het duurt dan bovendien langer voordat resultaten zichtbaar worden.

Op basis daarvan heeft het college op 9 juni 2020 gekozen voor het voorkeursscenario om het gebied autoluw te maken vanaf de Wortelhaven. Het autoluw maken vanaf de Wortelhaven (en daarmee het Noordwestelijk deel van de binnenstad) voldoet aan het collegeprogramma en is in lijn met de op 9 maart 2020 breed aangenomen motie Autoluwe Binnenstad Leeuwarden. Voor dit scenario is bovendien veel draagvlak en het aantal vervoersbewegingen in het Noordwestelijk deel van de binnenstad gaat hierdoor significant afnemen. Uitbreiding van het gebied is echter niet genoeg. Het is ook noodzakelijk dat het toegangsbeleid (bebording) en de handhavingswijze worden aangepast. Door het uitvoeren van dit plan wordt het gebied niet alleen autoluw maar ook aantrekkelijker, leefbaarder en veiliger. Daarbij blijft het goed bereikbaar voor de bewoners, en ondernemers die in het gebied gevestigd zijn en voor de leveranciers en hulpdiensten. De onderzoeken en gesprekken hebben daarbij goed inzicht gegeven in de haalbaarheid, het effect en draagvlak.

In dit uitvoeringsplan wordt onder andere ingegaan op de uitbreiding van het autoluwe gebied, aanpassing van het toegangsbeleid, de handhaving, planning, communicatie en financiën.

Uiteraard kunnen de ervaringen worden gebruikt voor het mogelijk op termijn verder autoluw maken andere gedeelten van de binnenstad. Juist zichtbare successen op korte termijn leggen de juiste basis voor eventuele uitbreiding van de plannen.

3 De autoluwe binnenstad

Het Noordwestelijk deel van de binnenstad is één van de oudste delen van de (binnen)stad van Leeuwarden en onderdeel van het beschermd stadsgezicht. Een gebied dat wordt gekenmerkt door historische bebouwing, een afwisselende mix aan straten, steegjes en pleinen, op sommige plaatsen karakteristiek groen dat wordt omsloten door de voor Leeuwarden kenmerkende waterstructuur en de nabijgelegen Prinsentuin. Een gebied dat een afwisseling kent aan woningen, bedrijven, horeca, zakelijke dienstverlening en culturele instellingen (woon- en werkgebied).

In de huidige situatie is een deel van de binnenstad autoluw (volgens de bebording is in dit gebied niet al het verkeer welkom). Enerzijds betreft dit het kernwinkelgebied bestaande uit een groot deel van de Nieuwestad, Sint Jacobsstraat, Wirdumerdijk, Peperstraat en Ruiterskwartier (tussen Doelesteeg en Wirdumerdijk) dat voor bestemmingsverkeer toegankelijk is tijdens de venstertijden en anderzijds een schil met straten, stegen en pleinen daaromheen die 24/7 toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer.

Naast de bestaande autoluwe gedeelten is het gebied in het Noordwestelijk deel van de binnenstad nog wel bereikbaar met de auto (waaronder de Eewal, Gouverneursplein, Grote Hoogstraat, Speelmansstraat). Door deze straten aan het bestaande autoluwe gebied toe te voegen is er in het Noordwesten van de binnenstad een duidelijk te omsluiten gebied waar autoluwe maatregelen kunnen worden ingevoerd. In Bijlage 1 wordt het autoluwe gebied aangegeven.

Het aanpassen van het toegangsbeleid binnen dit deel van de binnenstad heeft een positief effect op het woon- en leefklimaat van de binnenstad. Verminderen van het autoverkeer leidt onder andere tot minder zoek- en sluipverkeer, minder verkeerslawaai, minder uitlaatgassen, minder fijnstof en een betere verkeersveiligheid. Kortom minder overlast en meer ruimte voor woon-, verblijfs- en winkelkwaliteit.

Daarnaast draagt het bij aan de ruimtelijke kwaliteit en beleving van het gebied. Iets wat ook duidelijk naar voren is gekomen uit de reacties die zijn opgehaald bij bewoners, ondernemers en instellingen die in het gebied actief zijn. Er ontstaat meer ruimte voor de bezoeker van de binnenstad, meer kwaliteit voor een drankje op het terras, ruimte voor de fiets en voor (gevel)groen.

4 Herkenbaar, eenduidig en handhaafbaar met ruimte voor maatwerk

Het gebied moet een prettige ruimte zijn om te wonen en verblijven. En een gebied waar minder overlast van voertuigbewegingen ervaren wordt. Het is ook een gebied waar de bevoorrading van bedrijven mogelijk moet blijven en ondernemers bij hun pand moeten kunnen komen. En een gebied waar mensen, die hun voertuig simpelweg nodig hebben, moeten blijven kunnen komen omdat dat nodig is voor het uitoefenen van hun functie, ze minder valide zijn of voor incidentele zaken zoals verbouwingen, verhuizingen of reparaties in het gebied. Het gebied blijft daarom ook in de nieuwe situatie toegankelijk. Hiermee doen de plannen recht aan de wensen van betrokkenen die naar voren zijn gekomen in de vele gesprekken en bijeenkomsten.

Voor andere groepen, zij die niet per se met hun voertuig in het gebied moeten kunnen komen, zijn we strenger. Ook deze wens kwam sterk naar voren in de uitgebreide consultatie met de omgeving. Het merendeel van bewoners en ondernemers vindt dit maatwerk in toegangsbeleid een goede maatregel in een gebied waar volgens hen nu nog veel 'onnodig' verkeer rijdt. Dit onnodige verkeer zorgt voor een ongewenste situatie, zeker op momenten dat het druk is met bezoekers aan de binnenstad. De omgeving vindt het verder belangrijk dat de nieuwe situatie herkenbaar, duidelijk en handhaafbaar is. Dit plan doet recht aan deze wensen.

Hoewel we toegang blijven verlenen aan een aantal groepen voor wie dat echt nodig is, verwachten we met het nieuwe toegangsbeleid een significante vermindering van het aantal voertuigbewegingen. Met name ook op de momenten dat we ruimte willen bieden aan de verblijfsfunctie van dit gebied. De effecten van Fase 1 worden geëvalueerd door middel van een nulmeting in de huidige situatie en tellingen in de nieuwe situatie en zullen gesprekken worden gevoerd met belanghebbenden. Zodoende kunnen de plannen indien nodig worden geoptimaliseerd.

4.1 Toegangsbeleid: Ruimhartig voor ondernemers en bewoners, streng voor onnodig verkeer.

Met het nieuwe toegangsbeleid is voor iedereen duidelijk wie wel en wie niet toegang heeft tot het gebied. Bewoners en ondernemers die in het gebied gevestigd zijn hebben evenals een aantal andere groepen ook in de nieuwe situatie 24/7 toegang tot het autoluwe gebied. Enige uitzondering hierop is het kernwinkelgebied (Nieuwestad (vanaf Dr. Martenapijp), Sint Jacobsstraat, Wirdumerdijk, Peperstraat en Ruiterswartier (tussen Doelsteeg en Wirdumerdijk). Wij vinden het namelijk niet wenselijk dat iemand die bijvoorbeeld in de Grote Kerkstraat woont, zich tijdens drukke momenten, wanneer de winkels open zijn, mengt met het winkelend publiek op de Nieuwestad. In de huidige situatie wordt hier in het kernwinkelgebied ook al onderscheid in gemaakt.

Het toegangsbeleid in het autoluwe gebied wordt geregeld via bebording en via ontheffingen. Om duidelijkheid en uniformiteit te creëren (een nadrukkelijke wens van bewoners, ondernemers, maar ook van vervoerders) hanteren we in het hele gebied dezelfde bebording en dezelfde venstertijden. De borden geven aan dat al het gemotoriseerd gewoerd wordt, met uitzondering van laad- en losverkeer tijdens venstertijden. De uitzondering laad- en losverkeer is beter handhaafbaar dan de huidige onderborden, waarbij een uitzondering geldt voor bestemmingsverkeer. Door deze aanpassing van de onderborden in combinatie van uitbreiding van het autoluwe gebied verwachten we een significant deel van de (overlast van) voertuigbewegingen te verminderen en daarmee met name op drukke momenten een prettigere verblijfsruimte te creëren voor bezoekers, bewoners en klanten van binnenstadondernemers. Fase 2 (uitrol van camerahandhaving) kan het ongewenste verkeer nog verder verminderen.



Venstertijden:
Ma t/m Za
7:30 t/m 12:00 uur

De nieuwe venstertijden gelden voor alle ochtenden op maandag tot en met zaterdag van 7:30 uur tot en met 12:00 uur. Zij zijn daarmee eenduidig, helder en afgestemd met andere steden, een wens van de logistieke sector. Bovendien verminderen we hiermee de overlast van voertuigbewegingen in de avonden, een nadrukkelijke wens van de omgeving. In de ochtenden blijft laden en lossen van goederen dus mogelijk, zowel voor leveranciers als voor particulieren. Maar óók buiten de ochtenden zal het voor bepaalde groepen mogelijk blijven het gebied binnen te rijden. We hebben daarin goed geluisterd naar de wensen van ondernemers en bewoners. Ondernemers en bewoners die in het gebied gevestigd zijn kunnen een permanente ontheffing aanvragen om het gebied in te rijden. Daarnaast bieden we leveranciers de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen voor leveringen tijdens de voormalige avondvensters.

Verder zijn er nog een aantal andere groepen voor wie de mogelijkheid om het gebied in te rijden blijft bestaan. Dit wordt geregeld via het ontheffingenbeleid. Dit ontheffingenbeleid is in lijn met het ontheffingenbeleid dat in veel andere steden wordt gehanteerd. We zetten de belangrijkste groepen die ook in de nieuwe situatie toegang tot het gebied kunnen krijgen op een rij:

- Bewoners die in het gebied gevestigd zijn
- Ondernemers en instellingen die in het gebied gevestigd zijn
- Ondernemers en instellingen die in het gebied gevestigd zijn en extra ontheffing(en) nodig hebben voor uitoefening werkzaamheden
- Bezoek voor bewoners, ondernemers en instellingen met parkeerplek op eigen terrein (bezoek voor ingezetenen zónder parkeerplaats op eigen terrein krijgt geen toegang, dat zou de 'sluis' te fors open zetten en is in strijd met het doel van de plannen)
- Laden en lossen (toegang tijdens venstertijden, geldt ook voor particulieren, hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd)
- Avondleveringen (leveringen die niet in het ochtendvenster geleverd kunnen worden, hiervoor dient wél een ontheffing te worden aangevraagd).
- Laden en lossen zware en waardevolle goederen waarbij het niet mogelijk is dit binnen venstertijden te doen
- Inchecken bagage hotels
- Huurders particuliere parkeergarage
- Technische dienstverleningen (bijv. servicediensten, storingen)
- Optredens en evenementen
- Nood- en hulpdiensten
- Taxi's
- Minder validen in bezit van GPK krijgen 24/7 toegang tot het gebied
- Tijdelijke situaties met medische noodzaak (bijv. ziekte, gebroken been)
- Huwelijken (met maximum)
- Gemeentelijke vergunningen
- Medisch (huisarts, (mantel)zorg), e.a.)
- Bijzondere voertuigen (bijv. draaiorgel)

Naast deze categorieën kan het college van B&W in bijzondere gevallen ten gunste van de aanvrager afwijken van de bepalingen van het ontheffingenbeleid, als toepassing van het beleid gevolgen heeft voor de aanvrager die onevenredig zijn in verhouding tot de met het beleid te dienen doelen.

Ontheffingen worden op vrijwel dezelfde manier aangevraagd als dat het nu gaat.

De bebording en de uitgangspunten van het ontheffingenbeleid van Leeuwarden zijn hiermee in lijn met het toegangsbeleid in andere steden. Doet recht aan de wensen de belanghebbenden. Zij hebben er straks dagelijks mee te maken en zijn bij het opstellen van dit beleid en het zoeken naar maatwerkoplossingen nadrukkelijk betrokken. Met de maatregelen in dit plan wordt het grootste deel van het verkeer geweerd en houden we het gebied gastvrij en toegankelijk. Zowel voor voetganger, fiets, als ook voor bewoners en bedrijven die hun bedrijfsvoering goed moeten kunnen blijven organiseren.

4.2 Herkenbaar, ruimtelijke kwaliteit, eenduidig en handhaafbaar

Ervaringen in andere steden en in Leeuwarden (op het Ruiterskwartier) hebben geleerd dat duidelijk zichtbaar moet zijn waar een autoluwe gebied begint om onnodig verkeer te voorkomen. Een herkenbare afbakening van het autoluwe gebied met duidelijke entrees is hiervoor nodig. Het gemotoriseerde verkeer kan aan de hand van de inrichting en bebording zien dat het niet toegestaan is dit autoluwe gebied in te rijden (uitgezonderd bewoners, ondernemers, leveranciers, mantelzorg en enkele andere groepen). Daarbij moet de entree zodanig zijn vormgegeven dat ze geen afbreuk doen aan de historische en ruimtelijke kwaliteit van het gebied maar juist als een kwaliteitsverbetering en verduidelijking worden ervaren. Er wordt daarom ingezet op uniforme maar zorgvuldig ingepaste entrees om onnodig inrijden zoveel mogelijk te beperken. Daarbij is uniforme en duidelijke bebording nodig bij de diverse ingangen naar het autoluwe gebied zodat het voor het gemotoriseerd verkeer duidelijker wordt dat hij/zij een ander gebied nadert. De handhaving wordt in Fase 1 fysiek door de Boa's op straat gedaan. Na de evaluatie van Fase 1 wordt bekeken of Fase 2 (uitrol van

camerahandhaving) wenselijk en noodzakelijk is. In steeds meer steden wordt gebruik gemaakt van camerahandhaving.

4.3 Parkeren

Op de Eewal en Wortelhaven zijn 74 parkeerplaatsen beschikbaar voor vergunninghouders en betaald parkeren. Om het gebied autoluw te maken komt betaald parkeren ter plaatse van de Eewal en Wortelhaven te vervallen. Alleen vergunninghouders kunnen daar dan nog parkeren. Voor bezoekers zijn voldoende alternatieven op loopafstand. Zij kunnen in de nieuwe situatie gebruik maken van (bij voorkeur) de parkeergarages rond het gebied (o.a. Zaailand, Oldehove en Hoeksterend) of kort straatparkeren (bijvoorbeeld op de Voorstreek, Tuinen, Nieuweburen, Doelestraat/plein, Groeneweg en rond het Natuurmuseum). De verwachting is dat een groot deel van de te vervallen parkeeropbrengsten van de Eewal en Wortelhaven op een andere plek terugkomen omdat het daar drukker zal worden. De parkeermonitor zal deze verandering in beeld brengen. In de financiële paragraaf wordt aangegeven hoe met de parkeeropbrengsten wordt omgegaan.



Aan het parkeren voor vergunninghouders verandert, met het autoluw maken van het gebied, niks. Ook mensen in het bezit van een gehandicaptenkaart hebben toegang (24/7) tot het gebied.

Nadat de werkzaamheden van Fase 1 voor de autoluwe binnenstad zijn doorgevoerd wordt er op basis van monitoring en evaluatie bekeken hoeveel vergunning parkeerplaatsen er op de Eewal en Wortelhaven daadwerkelijk nodig zijn en hoeveel daarmee kunnen vervallen. Door het vervallen van de parkeerplaatsen kan die ruimte mogelijk anders worden ingericht.

4.4 Handhaving

Er zijn verschillende manieren mogelijk om een autoluw gebied te handhaven. Een bekend systeem is het pollersysteem (paaltje in de weg). De fysieke barrière van het pollersysteem kent een aantal nadelen. Door de bewegende delen van de fysieke barrière zijn de exploitatiekosten hoog, kan filevorming ontstaan omdat moet worden gewacht en blijken aanrijdschades onontkoombaar. Bovendien is de toegang voor hulpdiensten niet altijd gegarandeerd.



Een alternatief voor de fysieke afsluiting is de controle uit laten voeren door de gemeentelijke handhavers (BOA's). Met de inzet van BOA's, kan nooit een 100% controle plaatsvinden en het handhaven is arbeidsintensief. Bovendien is het voor BOA's moeilijk in te schatten welk voertuig wel en welk voertuig niet in het gebied mag zijn (onthefingen).



De dynamiek en bereikbaarheid van de binnenstad en het garanderen van de doorgang voor hulpdiensten vereist een systeem waarmee niet-noodzakelijk autoverkeer wordt geweerd, maar waarbij noodzakelijk verkeer gegarandeerd vrije doorgang heeft. Camerahandhaving bij de entrees naar de autoluwe binnenstad is hier bij uitstek geschikt voor. Het kent geen fysieke barrière, maar wel een 100% controle. Naast de camerahandhaving blijven de BOA's dan wel nodig voor handhaving binnen het gebied.



Landelijk worden vele pollers ook om deze redenen vervangen door camera's. Het is de meest gangbare en meest efficiënte wijze van handhaving.

Voor het autoluwe gebied kiezen we bij de uitrol van Fase 1 voor fysieke handhaving door de BOA's. Ook zal de scanauto overtreders in het gebied beboeten. Nadat de werkzaamheden van Fase 1 zijn uitgevoerd, waaronder de inrichting en bebording van het autoluwe gebied, wordt in dit gebied meer fysieke handhaving ingezet om de nieuwe regels te handhaven. De resultaten hiervan worden gemonitord en geëvalueerd. Op basis daarvan wordt ook bekeken of een Fase 2 (uitrol

camerahandhaving bij de 4 entrees naar het autoluwe gebied) wenselijk en noodzakelijk is. Mocht Fase 2 doorgaan dan zal fysieke handhaving in het gebied minder nodig zijn.

Mocht er in 2022 besloten worden om camerahandhaving door te voeren dan is wel een intensieve afstemming met het Openbaar Ministerie (OM) vereist. Dat gaat onder andere over de noodzaak, gebied, duidelijke inrichting, camerapositie, bebording, communicatie, registratie, privacy, etc. Ervaring in andere steden leert dat een akkoord vanuit het OM de nodige doorlooptijd vraagt.

Privacy

Het kentekenregistratiesysteem (camerahandhaving) voldoet aan alle geldende privacy wet- en regelgeving. Bij een systeem met kentekenherkenning is geen sprake van live videobeelden. Het betreft uitsluitend digitale afbeeldingen met kentekeninformatie. Alleen overtreeders komen voor een beperkte duur op een 'overtrederslijst'. Een kenteken is persoonsgebonden en hieruit zijn altijd persoonsgegevens te herleiden. Deze informatie is echter enkel beschikbaar van kentekenhouders die in overtreding zijn geweest doordat deze op de 'overtrederslijst' staan.

5 Aanpak en vervolg

5.1 Maatregelen en fasering

Om het bestaande autoluwe gebied uit te breiden naar het Noordwestelijk gedeelte (met o.a. Wortelhaven, Eewal en Gouverneursplein) en op een duidelijke manier autoluwe en daarmee leefbaarder te maken zijn diverse maatregelen nodig. We beginnen met Fase 1 (bebording, inrichting en toegangsbeleid) en bekijken begin 2022 middels monitoring en evaluatie of het wenselijk en noodzakelijk is ook Fase 2 (uitrol handhaving middels camera's) uit te voeren. Op die manier is het mogelijk rond de zomer van 2021 de maatregelen op straat door te voeren waardoor het gemotoriseerd verkeer meteen een stuk minder wordt.

Fase 1 Bebording, inrichting en toegangsbeleid (zomer 2021)

- Het toegangsbeleid in het gehele autoluwe gebied wordt aangepast
- Het ontheffingenbeleid wordt aangepast
- Er komt uniforme duidelijke bebording t.b.v. autoluwe gebied
- De entrees tot het autoluwe gedeelte worden zichtbaar(der) gemaakt
- Verkeersbesluit wordt gepubliceerd
- Betaald parkeren op de Wortelhaven en Eewal vervalt, de bestaande parkeerplekken blijven vooralsnog beschikbaar voor vergunninghouders.
- Om te voorkomen dat verkeer uit het bewonersgebied het winkelgebied Kleine Kerkstraat inrijdt zijn aanpassingen van de rijrichting (naar tweerichtingen verkeer) van de Bollemanssteeg en de Bagijnestraat noodzakelijk. Op die manier kunnen ingezetenen het gebied buiten de venstertijden in en uit zonder gebruik te maken van de Kleine Kerkstraat.
- Extra fysieke handhaving

Hierbij zijn nog 2 scenario's denkbaar:

- Scenario 1: Bewoners- en winkelgebied **exclusief** omgeving Monnikemuurstraat
- Scenario 2: Bewoners- en winkelgebied **inclusief** omgeving Monnikemuurstraat

Bij scenario 1 komt de bebording te staan op de hoek van de Speelmanstraat / Bij de Put. In scenario 2 schuift deze op naar de Monnikemuurstraat aan de zijde van de Nieuweburen. Er lopen nog een aantal gesprekken met deze omgeving, vandaar dat dit gebied nu nog niet definitief aan het autoluwe gebied is toegevoegd. Op korte termijn is hier duidelijkheid over. Vooralsnog gaan we ervanuit dat ook dit gebied wordt meegenomen.

In bijlage 1 staan de locaties op kaart aangegeven. Dit zijn de indicatieve locaties.

Afhankelijk van monitoring en evaluatie die begin 2022 zal plaatsvinden wordt bekeken of het wenselijk / noodzakelijk is Fase 2 door te voeren. Fase 2 bestaat uit de handhaving in het gebied verder te verbeteren door plaatsing van 4 camera's bij de entrees van het autoluwe gebied met kentekenherkenning op de volgende locaties:

- Grote Hoogstraat (zijde Kelders)
- Wortelhaven
- Hoek Grote Kerkstraat en Doelestraat
- Hoek Bij de Put / Speelmannsstraat dan wel Monnikemuurstraat / Nieuweburen

5.2 Planning

Extern is de afgelopen periode veel informatie opgehaald en is ook goed gekeken naar andere gemeenten die een autoluwe binnenstad hebben ingevoerd. De aandacht gaat daarbij uit naar de keuzes die de komende periode moeten worden gemaakt, de benodigde afstemming en acties.

Onderstaande planning is de planning op hoofdlijnen (of zoveel sneller als mogelijk).

Wat	Wanneer	1 ^e kwartaal 2021	2 ^e kwartaal 2021	3 ^e kwartaal 2021	4 ^e kwartaal 2021	1 ^e kwartaal 2022
Collegebesluit	30 mrt					
Raad (via collegestukken)	30 mrt / middag					
Persconferentie (persbericht)	30 mrt / middag					
Website met projectinfo, Q&A	30 mrt					
Nieuwsbrief	31 maart					
Video (Friso / Hayo Galema / wijkpanel)	2 ^e helft week 13					
Digitale informatiesessie	Week 15/16					
Vorbereiden toegangsbeleid / verordeningen / ontheffingen / inrichting / handhaving / ICT / etc	voorjaar					
Fase 1: -Aanpassen entrees, uniforme bebording, etc -Kickoff autoluwe binnenstad	Zomer					
Monitoring en evaluatie	Begin 2022					

5.3 Monitoring en optimalisatie

Al tijdens de invoering van Fase 1 kan gemonitord worden hoe het verkeer en parkeergedrag verandert. Ook komt er dan een beter beeld van de benodigde inzet van onder andere handhaving en de backoffice (ontheffingen) en kan er, waar nodig worden geoptimaliseerd. Nadat alle bovengenoemde maatregelen (Fase 1) zijn doorgevoerd wordt regulier gemonitord hoe het verkeer, ten opzichte van eerdere metingen, is veranderd. Denk hierbij aan de aantallen, ongewenst verkeer, het parkeergedrag, rijroutes, boetes, aandachtspunten, inzet handhaving en backoffice, etc. Op basis daarvan wordt bekeken of er nog extra maatregelen noodzakelijk en wenselijk zijn zoals Fase 2 (uitrol van camerahandhaving).

5.4 Raakvlakken met andere projecten / toekomst / vervolg

Het autoluwe 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. Dit project beperkt zich tot het autoluwe maken van het beschreven gedeelte.

Naast de autoluwe binnenstad spelen nog diverse andere projecten en moties die mogelijk raakvlakken hebben met dit project. Door elkaar goed op de hoogte te houden van de opgave, stand van zaken en planning kunnen, waar mogelijk, werkzaamheden worden gecombineerd.

Een project dat in het autoluwe gebied speelt is bijvoorbeeld de Bollemanssteeg die de komende periode wordt aangepakt. Daarnaast ligt er sinds kort een motie om voor september 2021 te komen tot een integrale agenda binnenstad voor de komende jaren. Het autoluwe, leefbaar, veilig en aantrekkelijker maken van de binnenstad zullen hierin naar verwachting ook belangrijke onderwerpen zijn.

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 (bebording, inrichting en toegangsbeleid) 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.

- Vanuit ondernemers rond de Korfmakerstraat is de afgelopen periode een aantal keren de wens uitgesproken om ook dit gebied autoluw te maken. Het gaat dan om het gebied tussen de Weaze / Voorstreek, Tuinen, Oosterkade, Keizersgracht en Nieuweweg.
- 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 en vergroenen van het gebied

6 Participatie en Communicatie

6.1 Het Participatieproces tot nu toe

De aandacht van het project is afgelopen twee jaar nadrukkelijk extern gericht geweest. Vanaf het begin van het project, ruim twee jaar geleden, is ingezet op participatie. In dit intensieve traject is de problematiek goed in kaart gebracht, zijn de wensen en ideeën van belanghebbenden verzameld en is draagvlak voor de plannen gerealiseerd. In dit stakeholdertraject is de gemeente gezamenlijk opgetrokken met de Stichting Binnenstadsmanagement. Een waardevolle samenwerking die er vanaf het begin voor heeft gezorgd dat dit niet alleen een plan is van de gemeente, maar een plan waar gemeente en het merendeel van de ondernemers, bewoners en andere betrokkenen achter staan en in hebben meegedacht.

Nadat het thema 'Aantrekkelijke binnenstad' de kapstok was van de bijeenkomst om (overlast van) logistieke voertuigbewegingen in de binnenstad te verminderen, is in het voorjaar van 2019 gestart met het brede traject om de binnenstad autoluw te maken. In april dat jaar is als onderdeel van een afstudeeropdracht door de NHL in samenwerking met de gemeente en Stichting Binnenstadsmanagement, een enquête verspreid onder meer dan 400 bewoners en ondernemers in de binnenstad. Hieruit bleek de brede wens van zowel bewoners als ondernemers om het aantal voertuigbewegingen in de binnenstad te verminderen, waarbij veel steun was voor maatwerk in toegangsbeleid. De geënquêteerden zijn bovendien gevraagd mee te denken in het vervolgetraject. Een aantal heeft hier positief op gereageerd. Met hun, maar ook met betrokkenen die zich niet zelf hebben gemeld, zijn in het vervolgetraject meerdere gesprekken gevoerd.

In het najaar van 2019 is de verkeerskundige situatie geanalyseerd (o.a. telling, verkeerscirculatie, toegangsbeleid) om een beeld te krijgen van de mogelijke scenario's. Om een goed gevoel te krijgen bij het voorkeursscenario, het draagvlak en de consequenties, zijn in het eerste deel van 2020 gesprekken gevoerd met een diversiteit aan betrokkenen, waaronder bewoners, retail, horeca, instellingen, werkgroep toegankelijkheid en vervoerders(organisaties). Vaak zijn de eerste gesprekken opgevolgd met een verdiepend gesprek. Soms ook in groepsverband (bijvoorbeeld met bewoners van de Grote Kerkstraat en coffeeshophouders). Op deze manier is een zo goed mogelijk beeld ontstaan van de wensen van deze stakeholders en hebben we een eerste beeld gevormd van mogelijke maatwerkoplossingen voor specifieke groepen of situaties.

Op basis van de analyse van de scenario's en de gesprekken met de stakeholders is een voorkeursscenario opgesteld. Dit scenario is in juni 2020 gedeeld met de Raad en in juli 2020 middels een nieuwsbrief huis-aan-huis verspreid in de binnenstad (1500 adressen). Met deze nieuwsbrief zijn de betrokkenen geïnformeerd over de plannen maar zijn ze ook gevraagd vragen te stellen, input te leveren en zijn zij uitgenodigd voor een gezamenlijke bijeenkomst in september 2020. De sfeer tijdens deze bijeenkomst en reacties op het plan waren overwegend positief. Voor een aantal bewoners en ondernemers ontstaat een nieuwe situatie. Voor deze betrokkenen zijn mogelijke maatwerkoplossingen onderzocht. In het najaar van 2020 zijn vervolgesprekken over maatwerkoplossingen gevoerd. Voor een groot deel van deze casussen kan de oplossing gevonden worden binnen het ontheffingenbeleid. In sommige gevallen worden de maatwerkoplossingen de komende periode verder uitgewerkt.

Onderstaand overzicht geeft het stakeholder traject in vogelvlucht weer:

Wanneer	Wat
Eind 2018	Gezamenlijke bijeenkomst Logistiek in de Binnenstad. Kapstok van de bijeenkomst was het aantrekkelijker maken van de binnenstad i.r.t. logistiek, met ook aandacht voor de autoluwe binnenstad
April 2019	Enquête onder ondernemers en bewoners binnenstad (>100 respondenten, afstudeeropdracht NHL)
Najaar 2019	Verkeerskundige analyse (tellingen, verkeerscirculatie, toegangsbeleid). Opstellen en in kaart brengen consequenties van meerdere scenario's
Eerste helft 2020	Meerdere gesprekken met betrokkenen waaronder retailondernemers, horeca, coffeeshophouders, bewoners, hotel, wijkpanel, school, werkgroep toegankelijkheid, vervoerders. In deze gesprekken zijn ideeën en wensen opgehaald. Samen met de analyse vormde dit de basis voor het opstellen van het voorkeursscenario

Juni 2020	Informerende brief aan de raad: communicatie over proces en informeren over het voorkeursscenario
Juli 2020	Nieuwsbrief met besluit voor autoluw gebied huis aan huis verspreid (1500 adressen)
Juli 2020 – heden	Verdiepende gesprekken met betrokkenen, op zoek naar maatwerkoplossingen en mogelijkheid tot het stellen van aanvullende vragen en inbrengen ideeën
September 2020	Bijeenkomst voor belanghebbenden in de Westerkerk (ca 60 aanwezigen): toetsen voorkeursscenario, ophalen wensen, ideeën en vragen
Begin 2021	Informereren raad en de omgeving

Tijdens het proces hebben bewoners en ondernemers in ruime mate draagvlak getoond voor de plannen. Om dit draagvlak vast te houden vraagt de implementatie van de maatregelen om goede communicatie. Door middel van een intensieve en heldere communicatie worden bewoners, ondernemers en andere stakeholders geïnformeerd over de autoluwe binnenstad en de maatregelen. Hierin wordt ook in het vervolg nauw samengewerkt met Binnenstadsmanagement Leeuwarden om over de autoluwe binnenstad te communiceren met de ondernemers.

6.2 Communicatie vanaf begin 2021

Omdat de eerste zichtbare werkzaamheden medio 2021 worden uitgevoerd is het van belang het communicatie- en participatietraject intensief voort te zetten.

Voor de communicatie wordt een plan van aanpak gemaakt. Ook het OM eist duidelijke communicatie naar de verschillende doelgroepen in verband met de camerahandhaving.

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 de raad actief betrokken bij de verdere planontwikkeling van het autoluw maken van de binnenstad.

7 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 kunnen voor een bedrag van € 100.000 worden gedekt uit het krediet Infrastructurele middelen en eveneens voor € 100.000 uit het krediet Smart Mobility (€ 100.000).

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. 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 laat zien dat nog eens een investering van ca. € 300.000,- nodig is. 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,-.

Bijlage 1 Autoluwe binnenstad

