Achtergrondinformatie voor Boodschap aan de Raad, 28 januari 2026
Onderwerp: ontsluiting en bereikbaarheid van de Schrijversbuurt

1. Ligging Schrijversbuurt

Wij beginnen met aan te geven hoe de Schrijversbuurt in Leeuwarden is gesitueerd. De Schrijversbuurt ligt ingeklemd tussen de Harlingerstraatweg – Europaplein- Heliconweg-WTC/Cambuurterrein. In de onderstaande link is dat visueel weergegeven. U kunt schuiven met deze kaart zodat u de hieronder beschreven problematiek zelf goed kunt zien.

https://maps.app.goo.gl/okQbeyCVWbrbuCm38

2. Toename autoverkeer geeft problemen

Het verkeer rondom de Schrijversbuurt is sinds 2017 (fors) toegenomen, vooral op de Harlingerstraatweg en de Heliconweg. En dat geldt voor beide rijrichtingen. Dat zorgt niet alleen bij voetbalwedstrijden en evenementen voor files en langzame verkeersafwikkeling, maar vooral ook tijdens de ochtend en avondspits (07.15-9.15 uur en 16.00-18.30 uur). En als het regent dan is het nog erger dan wanneer het droog is.

Oorzaken hiervoor zijn volgens de Schrijversbuurt:

- Europaplein dat anders is ingericht en nu veel meer verkeer verwerkt dan voor Covid-19 (vanuit Valeriusstraat en vanaf de Heliconweg om richting Harlingen te gaan en vanaf Valeriusstraat en Harlingen om richting Heliconweg te gaan. De Harlingerstraatweg en de Heliconweg worden daardoor steeds drukker.
- Haak om Leeuwarden met afslag nr. 23 van de N31 Leeuwarden-Noord leidt over de Harlingerstraatweg naar het Europaplein en het Centrum.
- Ringwegen om de binnenstad worden steeds drukker vanwege meer autoverkeer, waaronder de Heliconweg en de Valeriusstraat. Dit leidt tot veel filevorming en trage verkeersafwikkeling in de ochtend- en avondspits.
- Een deel van het verkeer op Harlingerstraatweg slaat rechtsaf naar de Heliconweg waardoor de wijk 2x last heeft van dezelfde automobilist.
- Afslag 24 van de N31wordt onvoldoende gebruikt om verkeer af te wikkelen met bestemming Centrum (“de westelijke invalsweg via Johannes Brandsmaweg en Marshallweg);
- Verkeer dat via afslag 23 van de N31 (Leeuwarden-Noord) binnenkomt, wordt feitelijk niet via de Slauerhoffweg richting Centrum geleid (wat een boel verkeer zou schelen op de Harlingerstraatweg en het Europaplein);
- Gebiedsontwikkeling WTC/Cambuur dat niet alleen bij voetbalwedstrijden en evenementen een aanzuigende werking op auto’s heeft, maar ook meer regulier vanwege vestiging van andere bedrijven (onder andere twee supermarkten, een drogist, de Action, Basic Fit een uitzendbureau, ROC Firda, een bowlingcentrum, de IJshal en de McDonalds). Al deze bedrijven worden dagelijks druk bezocht en kunnen vanaf de Heliconweg of de Slauerhoffweg worden bereikt.
- Inrichting Harlingerstraatweg richting Europaplein is niet goed. Je komt aanrijden via een 80-50 km weg (50 km moet wel maar doet bijna niemand). Dan geldt dat je of moet stoppen voor de stoplichten bij Crystallic of nog net het groene licht kunt halen (met hoge snelheid). Als het stoplicht op groen komt trek je snel op want de weg wordt van tweebaans éénbaans en dan wil je graag de eerste zijn en niet langzaam naar het Europaplein kruipen want dat scheelt zo een paar minuten reistijd. Aanleg weg bevordert te snel rijden en leidt door overgang tweebaansweg naar eenbaansweg tot files en verkeer dat zich op de Harlingerstraatweg opstopt tot aan de stoplichten bij Crystallic. Hierdoor blijft het verkeer als een stoplicht op groen staat eindeloos doorstromen zonder dat er gaten vallen.
- Stoplichtintervallen Crystallic moeten langer duren zodat bewoners vanuit Bilderdijkstraat makkelijker en veiliger de Harlingerstraatweg op kunnen rijden. Dit schiet nu door veel verkeersaanbod

(files van Crystallic tot aan Europaplein) zijn doel voorbij want er ontstaat een continue stroom van auto's zonder dat er gaten vallen. Automobilisten zien op één of andere wijze, ondanks bumper-aan-bumper-rijden niet dat mensen vanuit Bilderdijkstraat de Harlingerstraatweg op willen rijden en/of vanaf de Harlingerstraatweg de Bilderdijkstraat in willen rijden. Zij laten je er gewoon niet tussen en je staat als automobilist vaak minutenlang te wachten voordat je af kunt slaan.

- En als er weinig verkeer op de weg is, dan wordt vaak (veel) te hard gereden waardoor afslaan minder veilig is (altijd harder dan 30 km/uur wat een bord verplicht, maar er is geen handhaving).
- Zowel voor de Heliconweg als voor de Harlingerstraatweg loopt een fietspad waardoor je met afslaan extra goed moet uitkijken (zeker bij voetbalwedstrijden en evenementen en in de ochtend- en avondspits want veel fietsverkeer dat je niet over het hoofd moet zien als automobilist). Electrische fietsen en fatbikes zijn er soms ineens ……..

3. Proactieve houding Schrijversbuurt richting gemeente

A. Deelname aan werkgroepen bij gebiedsontwikkeling WTC/Cambuur

Bij het maken van het (ontwerp-)bestemmingsplan heeft de gemeente Leeuwarden interactieve werkgroepen ingesteld waaraan bewoners van de Schrijversbuurt hebben deelgenomen. Er waren twee werkgroepen die zich bezighielden met mobiliteit, verkeer, parkeren en bereikbaarheid van de Schrijversbuurt.

Vanaf 2017 hebben de deelnemers aan die werkgroepen zich sterk gemaakt voor:

- Een veilige en goede ontsluiting en bereikbaarheid van de Schrijversbuurt via twee in- en uitvalswegen Bilderdijkstraat en Rhijnvis Feithstraat. Later is daar een bypass vanaf de Heliconweg bijgekomen die via het WTC-terrein uitkomt op de Nicolaas Beetsstraat (alleen de wijk ingaand).
- Het huidige niveau van verkeersafwikkeling, vooral na realisatie van de gebiedsontwikkeling WTC/Cambuur, gewaarborgd is en blijft en vooral niet verslechtert ten opzichte van de situatie voor de gebiedsontwikkeling.

B. Zienswijze ingediend op bestemmingplan

Juni/juli 2019 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan goedgekeurd. De bewoners van de Schrijversbuurt hebben een zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Leeuwarden-Gebiedsontwikkeling WTC/Cambuur. Het College van B&W heeft een "Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Leeuwarden-Gebiedsontwikkeling WTC/Cambuur(18 juni 2019). Zienswijze nummer 8, is van de Schrijversbuurt. Het gaat in het bijzonder om de vragen en antwoorden die vallen onder C. Onderzoek Verkeer en parkeren, nrs. 1 t/m 11. De Reactie- en antwoordnota is als bijlage bij dit document gevoegd zodat u niet hoeft te zoeken.

Belangrijke passages uit het antwoord op vraag C1 waarin door ons wat geciteerde passages geel zijn gearceerd:

"Op basis van het verkeersmodel van 2012 en de tellingen uit januari 2018 is de te verwachten verkeerssituatie met en zonder de gebiedsontwikkeling rond WTC/Cambuur doorgerekend met behulp van simulaties. Uitgangspunt daarbij is dat de verkeersafwikkeling aan de westkant van de stad niet verslechterd door de ontwikkelingen in het WTC/Cambuur gebied. Aan de hand daarvan zijn aanpassingen aan het verkeerssysteem bedacht en ontwikkeld om te borgen dat verkeersafwikkeling in 2030 niet minder goed verloopt dan in de huidige situatie.

Op basis van de doorrekening zijn er aanvullende maatregelen nodig om de huidige verkeersafwikkeling te kunnen handhaven. Het gaat hierbij om:
- de aanleg van een extra aansluiting op de Slauerhoffweg ter hoogte van het Wetterskip;
een extra ontsluiting op de Slauerhoffweg voor de uitsupporters ter hoogte van het stadion (tevens te gebruiken tijdens grote evenementen);
- het aanleggen van een parkeerterrein op de Zwette;
- het vergroten van de capaciteit van kruispunt Westeinde door aanpassing van de verkeerslichten en een optimalisatie van de rijstrookindeling.

In het bestemmingsplan is de noodzakelijke ruimte gereserveerd om de aanpassingen in het verkeerssysteem uit te kunnen voeren. Daarnaast worden aanvullend op de voorgenoemde maatregelen tijdens de grote evenementen en voetbalwedstrijden verkeersregelaars en stewards ingezet om het verkeer in goede banen te leiden. Dit in combinatie met een goede bewegwijzering en informatie op diverse websites en de inzet van social media. Al deze maatregelen zijn opgenomen in het bestemmingsplan en zorgen voor het in stand houden van het huidige niveau van de verkeersafwikkeling na realisatie van het programma. Daarmee is de gebiedsontwikkeling rond Cambuur/WTC op het gebied van verkeer voldoende gewaarborgd.

In de huidige situatie worden met name in de spits door de bewoners / bedrijven ook knelpunten ervaren. In de werkgroep Infra onderzoeken bewoners / bedrijven samen met de gemeente naar de optimalisatie van de verkeerssituatie rondom het WTC gebied. Ook de optimalisatie van de rijstrookindeling bij Westeinde wordt door de werkgroep nog nader onderzocht. De uitkomsten worden in het najaar van 2019 ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. De gebiedsontwikkeling rond Cambuur/WTC kan onafhankelijk van de uitkomsten van dit proces worden uitgevoerd aangezien het hier gaat om een verbetering van de verkeersafwikkeling ten opzichte van de huidige situatie."

De ontsluiting en bereikbaarheid van de Schrijversbuurt is in diverse ontmoetingen met (leden van) de gemeenteraad besproken. Zo is ook onze zienswijze besproken met (leden van) de gemeenteraad besproken, waaronder ook de punten C1 t/m C11.
De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan goedgekeurd en daarbij aangegeven dat de ontsluiting en bereikbaarheid van de Schrijversbuurt "nu" en in de toekomst veilig en geborgd moet zijn. De Schrijversbuurt ervaart niet wat hierboven staat. De knelpunten worden alleen maar erger.

C. Contact met ambtenaren Verkeer en Vervoer gemeente Leeuwarden na realisatie gebiedsontwikkeling WTC/Cambuur

Op 18 september 2024 vindt er, op verzoek van de Schrijversbuurt, een gesprek plaats tussen een aantal ambtenaren van de afdeling Verkeer en Vervoer en bewoners van de Schrijversbuurt, over de (slechte) bereikbaarheid en ontsluiting van de Schrijversbuurt, zowel vanaf Harlingerstraatweg als Heliconweg (die ook steeds drukker wordt en veel filevorming heeft rondom de spits). Dat heeft geleid tot extra maatregelen (naast aanpassing kruispunt bij Crystallic en andere rijbaanindeling Harlingerstraatweg) die in mei-juni 2025 zijn gerealiseerd . Zie bijlage "Aanpassingen Schrijversbuurt V01-01 (sept 2024). Maatregelen die zijn gerealiseerd zijn:

- Invoeren 30 km/uur voor het kruispunt Harlingerstraatweg-Bilderdijkstraat zodat de Bilderdijkstraat makkelijker en veiliger in- en uitgereden kan worden (politie heeft overigens negatief geadviseerd hierover);
- Vanuit Bilderdijkstraat alleen nog maar rechtsaf slaan naar het Europaplein (dus niet meer afslaan richting Harlingen);
- Snelheidsdisplay (met smileys in het begin) voor kruising Harlingerstraatweg-Bilderdijkstraat;
- Diverse markeringen op de weg van de Harlingerstraatweg;
- Zebra op Heliconweg is beter gemarkeerd en er is nu ook verlichting;
- Verlichting bij het kruispunt Heliconweg-toegang WTC/Cambuurterrein (vanwege (bijna) ongelukken met fietsers op het fietspad).

Een detectielus of een stoplichtdoseersysteem (zoals je bij op- en afritten bij de A-10 in Amsterdam bv. ziet) in de Bilderdijkstraat werd afgewezen want te duur.

Daarnaast heeft de Schrijversbuurt gevraagd om snelheidsmetingen op de Harlingerstraatweg omdat daar volgens de buurt veel harder dan 30 km/uur wordt gereden. Zowel vanaf Europaplein richting Harlingen als vanaf Crystallic naar Europaplein. Hieronder wordt de uitkomst geciteerd uit een e-mail van 31 oktober 2025 van een ambtenaar van de afdeling Verkeer en Vervoer:

- "Onderstaand een overzicht van de resultaten van de snelheidsmeting (0-meting) en na uitvoering van de maatregelen (1-meting). De V85 is een statistische maat die vaak wordt gebruikt bij verkeerssnelheidsmetingen. Het staat voor de **snelheid waaronder 85% van de gemeten voertuigen rijdt of lager rijdt**. Met andere woorden: 85% van de bestuurders rijdt met een

snelheid die gelijk is aan of lager is dan de V85-waarde, en 15% rijdt sneller. Uit de resultaten kunnen we het volgende concluderen:

- De snelheid van het verkeer richting het Europaplein is na het uitvoeren van de maatregelen gedaald. Gemiddelde snelheid is gedaald van 44 naar 40 km/uur. En de V85 van 55 naar 52 km/uur.
- De snelheid van het verkeer stad uit is gelijk gebleven.

0 -meting

Snelheid			
	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gemiddelde	45	44	46
V85	56	55	56

1-meting

Snelheid			
	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gemiddelde	43	40	46
V85	54	52	56

Het effect van de maatregelen is qua snelheidsreductie (helaas) beperkt. Ik had graag de snelheidsreductie wat hoger gezien en begrijp dat dit ook voor u teleurstellend is."

Conclusie is dus dat er veel harder dan 30 km/uur wordt gereden hetgeen een veilig uitrijden en inrijden van de Bilderdijkstraat niet goed mogelijk maakt.

Naar aanleiding hiervan is gevraagd om handhaving (met financiële consequenties/boetes) omdat dat de enige manier is dat automobilisten hun gedrag veranderen. Dat zou naar de mening van de Schrijversbuurt kunnen met een tijdelijke mobiele flitspaal (al dan niet gevolgd door een vaste flitspaal), politieauto of motoragent die zichtbaar geparkeerd staat, (motor)agent met lasergun.

Omdat de politie destijds negatief heeft geadviseerd over de instelling van 30 km/uur (die wel is gerealiseerd) gaan zij niet handhaven. Het Openbaar Ministerie gaat over de inzet van (mobiele) flitspalen en wil hier geen toestemming voor geven.

Na deze teleurstellende resultaten is er op 27 november 2025 per e-mail opnieuw met de afdeling Verkeer en Vervoer en met wethouder Evert Stellingwerf gecommuniceerd over het opnieuw bespreekbaar maken van maatregelen die eerder zijn afgewezen (bv. opnieuw met politie en OM in gesprek en detectielus/stoplichtdoseersysteem opnieuw onderzoeken) en het onderzoeken van nieuwe maatregelen. Dit omdat:

- eerdere aanpassingen helaas niet effectief zijn gebleken, en
- in de antwoorden op onze zienswijze beloften zijn gedaan die niet geborgd zijn. Het is nog geen 2030 en de verkeersafwikkeling is nu, januari 2026, echt slechter dan in 2019. Wij hebben niet de hoop dat die zonder verdere maatregelen in positieve zin zal veranderen.
- De gemeenteraad het bestemmingsplan met inachtneming van bepaalde waarborgen heeft goedgekeurd.

Daarop is 23 december 2025 per e-mail geantwoord dat:

"Ik heb deze afgelopen maandag met wethouder Stellingwerf doorgenomen. In overleg met wethouder Stellingwerf hierbij een reactie op je mail.

De afgelopen jaren hebben we in goed overleg met de Schrijversbuurt diverse maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren evenals het beperken van de overlast van supporters die parkeren in de Schrijversbuurt. We hebben daarbij zelfs een negatief advies van de politie naast ons neergelegd voor het invoeren van 30km/uur ter plaatse van het kruispunt met Bilderdijkstraat.

We beseffen ons goed dat de situatie in de spits om de wijk uit te komen best lastig kan zijn. Dit komt op meerdere drukke plekken in de stad voor. Doordat de Schrijversbuurt grenst aan de stadsring en een belangrijke invalsweg, zal dat helaas ook niet snel veranderen. Wel gaan we (zie ook beleidskader mobiliteit) de komende jaren vooral inzetten om voor de wandelaars en fietsers de oversteekbaarheid van de stadsring te verbeteren.

Tot slot monitoren we jaarlijks middels verkeerstellingen de verkeersstomen op de stadsring / invalswegen. De uitkomsten gebruiken we voor onze eigen verkeerskundige analyses. Mocht hieruit naar voren komen dat er maatregelen getroffen moeten worden dan wordt dit ter besluitvorming voorgelegd aan het college, daarna aan de raad. Het is voor ons niet werkbaar en realistisch om hierover vooraf afspraken te maken met de verschillende wijken. We moeten elk jaar integraal kunnen wegen op welke plek investeringen het meest noodzakelijk zijn."

Hieruit valt af te leiden dat er de komende jaren ten aanzien van afwikkeling autoverkeer weinig tot niets valt te verwachten (focus op wandelaars en fietsers). En ook wil men geen aparte afspraken met Schrijversbuurt, ondanks het feit dat bij het maken van de keuze voor de locatie van Gebiedsontwikkeling WTC/Cambuur deze wijk ook al aan de stadsring lag en er vooraf gewaarschuwd is voor wat er zou gaan gebeuren in de toekomst. We moeten het er maar mee doen ……

4. <u>Huidige situatie: geen verbetering mogelijk, daarom actie richting gemeenteraad</u>

Aangezien:

- de Schrijversbuurt al vanaf 2017 proactief is geweest op de ontsluiting en bereikbaarheid en daar door de ambtenarij en de wethouder aan voorbij wordt gegaan;
- de toezeggingen van het College van B&W in zienswijze en goedgekeurd bestemmingsplan op het onderwerp ontsluiting en bereikbaarheid Schrijversbuurt niet worden nagekomen;
- de gemeenteraad t/m de zienswijze en het vaststellen van het bestemmingsplan steeds goed is meegenomen, maar vanaf najaar 2019 er geen contact meer over dit specifieke onderwerp is geweest (omdat de Schrijversbuurt goed overleg met ambtenaren Verkeer en Vervoer had en er geen noodzaak was om met (leden van) de gemeenteraad te communiceren);
- de gemeenteraad wel het bestemmingsplan heeft goedgekeurd en daarbij heeft aangegeven dat de ontsluiting en bereikbaarheid van de Schrijversbuurt ook in de toekomst veilig en geborgd moet zijn;
- de ambtenaren Verkeer en Vervoer op 23 december 2025 hebben aangegeven (met instemming van de wethouder) dat zij, na maatregelen die niet effectief zijn, geen mogelijkheden meer zien om iets te doen aan de knelpunten die de Schrijversbuurt ervaart en het voor de ambtenaren Verkeer en Vervoer niet werkbaar en realistisch is om over ontsluiting en bereikbaarheid met individuele wijken afspraken te maken,

richt de Schrijversbuurt zich via een Boodschap aan de Raad zich tot (leden van de) gemeenteraad.

In onze presentatie gaan wij niet exact herhalen wat u in dit document heeft kunnen lezen, maar presenteren wij een aantal maatregelen om te onderzoeken die naar onze mening de huidige situatie zouden kunnen verbeteren. Aan u als gemeenteraad om deze handschoen op te pakken en de gedane toezeggingen te waarborgen voor nu en in de toekomst.

<u>Bijlagen:</u>

- Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Leeuwarden – Gebiedsontwikkeling WTC/Cambuur;
- Aanpassingen Schrijversbuurt V01-01 (sept. 2024)