



## **Uitvoeringsplan Handhaving 2023: Gezamenlijke input van de negen samenwerkende wijkverenigingen van de Leidse binnenstad** (09 November, 2022)

Onderstaande geeft de ervaringen van de wijkverenigingen van de Leidse binnenstad weer met handhaving. Wij refereren naar het Jaarverslag 2021 en de voor 2022 gestelde prioriteiten. Wij geven vervolgens aan wat wij voor 2023 noodzakelijke verbeteringen vinden. Onze input betreft *alleen* de binnenstad met insluiting van de Maredijkbuurt en de Zeeheldenbuurt.

Er is een algemeen en een specifiek gedeelte. Het algemene gedeelte geeft onze brede impressie weer, het specifieke gedeelte verwijst naar afzonderlijke thema's. Dit geheel is in *gevarieerde* mate valide voor alle betrokken wijken.

Wij zijn ons ervan bewust dat een aantal observaties buiten het mandaat van de uitvoeringsinstantie liggen en kwesties zijn voor het gemeentebestuur en de politiek. Voor context vinden wij het echter belangrijk die te noemen.

Algemeen.

Handhaving schiet in Leiden op veel terreinen tekort, zeker ook in de binnenstad. Voor alle met elkaar verbonden aspecten die de stad maken is handhaving één van de zwakste schakels die het optimaal functioneren van de stad in de weg staat. Beleid is om de Leidse binnenstad zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor bezoekers (Visie Bezoekerseconomie, 2021), toerisme en vestiging van studenten met stimulering van de economie als hoofdmotief. Horeca en evenementen met daarbij ook een bruisend nachtleven zijn belangrijke ingrediënten, adequate mobiliteit, stadsreinheid en veiligheid onmisbare aspecten. Het beleid erkent dat de binnenstad een woongebied is en stelt dat levendigheid en leefbaarheid voor bewoners in balans moeten zijn. Inherent hieraan is de noodzaak voor aan het beleid gebonden proportionele handhaving en wel 24/7. Echter deze ontbreekt en genoemde balans blijft verstoord.

Er is veel door de Gemeente zelf ingevoerde regelgeving, incl. APV's voor de openbare ruimte. Monitoring van implementatie vindt op veel terreinen echter niet of nauwelijks plaats en handhaving is vaak inadequaat of gebeurt in het geheel niet. Deze situatie raakt aan verkeer, vele bronnen van ernstige overlast, verkamering, Airbnb, alcohol- en drugsmisbruik en/of -verkoop op straat, straat- en watervervuiling, etc. Dit werkt niet alleen voor bewoners maar zeker ook voor de economische bedrijvigheid nadelig uit.

Klachten worden door de Gemeente regelmatig genegeerd, in elk geval waar het aankomt op het ondernemen van actie. Daarnaast meent de Gemeente te kunnen concluderen dat er niet veel problemen zijn omdat er relatief weinig klachten geregistreerd worden. Maar men gaat er dan aan voorbij dat dit voortkomt uit "klachtenmoeheid" onder de bewoners die toch geen opvolging op hun klachten ervaren. Dit laatste is ook van toepassing op uitkomsten van het Buurtkaderoverleg waarvan momenteel het nut wat ons betreft ter discussie staat. Andere vormen van reguliere samenwerking tussen wijkverenigingen en handhavers zijn er niet m.u.v. het BVOR overleg in de Noordvest-Molenbuurt. De bewering in het Jaarverslag dat wijk BOA's dan wel wijkagenten regelmatig bij bestuursvergaderingen of andere bewoners-bijeenkomsten aanschuiven gaat in de meeste gevallen niet op. In een enkele wijk is wel de wijkagent eens per jaar bij een ALV aanwezig en/of bij buurtborrels e.d., en wat ook helpt, maar dit is niet algemeen. Inloopsprekuren bestaan niet en bereikbaarheid van BOA's en wijkagenten is beperkt en omslachtig. "Blauw" op straat is er

maar mondjesmaat en mogelijkheden om handhavers aan te spreken daarmee te beperkt, wat overigens niet suggereert dat zij dan niet aanspreekbaar zijn.

Opmerkelijk is de voortdurende van wat wij het handhavingsvacuüm noemen. Het is ons bekend dat de taken van handhavers zich onder andere op verschillende vormen van overlast richten terwijl de politie zich vooral bezig houdt met geweld en andere criminaliteit. Handhavers werken echter tot 23.00 's avonds maar juist dan begint met name in de weekenden de voor bewoners ernstigste overlast toe te nemen en duurt vaak tot in de vroege ochtenduren, met name in de uitgaansgebieden maar ook op het water. Omdat de politie andere prioriteiten heeft betekent dit dat er 's nachts gedurende zo'n 6 uur niet gehandhaafd wordt op overlast. Dit geldt zowel voor overlast op straat als op het water waarbij voor het laatste slechts één dag per week BOA's beschikbaar zijn en op vaarsnelheid niet gehandhaafd wordt om dat dit een politietak is maar geen prioriteit heeft.

De hele bovengenoemde gang van zaken is voor de bewoners onaanvaardbaar, evenals het veel gehoorde capaciteitsprobleem van zowel handhavers als politie maar kennelijk noch het gemeentebestuur noch de politiek op verbetering in wil zetten. Wij begrijpen dat deze observatie niet direct relevant is voor het uitvoeringsplan maar willen dit punt toch wel maken.

Specifieke thema's.

Bij het onderstaande kunnen wij niet altijd zeggen of er wel/niet gehandhaafd is. Wel kunnen wij zeggen of dit zichtbaar plaats vond en/of effectief was.

Overlast

Geluid

De belangrijkste en ernstige overlast die bewoners ervaren is geluid. Dit kan overdag zijn maar vooral ook 's avonds en 's nachts, hetgeen bovenal slaap verstorend en gezondheidsbedreigend is maar incidenteel zelfs inspannende gesprekken moeilijk maakt. (NB – RIVM stelde in 2020 dat geluidsoverlast in steden één van de grootste bedreigingen zijn voor gezondheid; UNICEF concludeerde in 2022 hetzelfde voor kinderen).

Bronnen beslaan een breed palet:

- Evenementen: harde muziek met lage bas dat het toegestane aantal decibellen overschrijdt, versterkt met stemgeluid van het publiek. Hier wordt zelden op gehandhaafd.
- Horeca: betreft niet noodzakelijkerwijs de onderneming zelf. Overlast is van stemgeluid van overvolle terrassen maar ook het wangedrag van bezoekers buiten in de omgeving van de horecaonderneming – veel hard geschreeuw, gesmijt met glazen, drankflessen en -blikken, met name 's avonds en 's nachts. Alhoewel het Jaarverslag anders beweert wordt hierop nooit gehandhaafd (zie boven: handhavings-vacuüm). Dit geldt ook voor alcohol- en drugsgebruik op straat, er is geen handhaving op de betreffende APV (Gebiedsaanwijzing alcoholverbod art. 2:48)
- Particuliere (studenten/jongeren-)feesten: regelmatig luidruchtige feesten met harde muziek in slecht geïsoleerde panden die tegen de 22.00 uur regel in ook later vaak naar buiten verplaatst worden. Hierop wordt slechts in uitzonderlijke gevallen gehandhaafd nadat klachten zijn ingediend. En ook studenten maken zich regelmatig schuldig aan soortgelijk wangedrag op straat als sommige horecabezoekers, ook in de omgeving van enkele studentenverenigingen.
- AirBnb: Het is ons bekend dat er een aantal AirBnb's in de binnenstad zijn waarbij de eigenaar van het pand tegen de regels in niet in het pand woont maar alle ruimten verhuurt. Bij sommige van deze ondervonden bewoners vaak overlast van de gasten. Het gaat dan om soortgelijke overlast als ondervonden van de hierboven genoemde particuliere feesten en/of

uitgaanspubliek. Voor zover wij weten wordt er niet of nauwelijks op de AirBnb regels gehandhaafd en is handhaving op overlast net zo beperkt als boven is weergegeven.

- Jeugdoverlast: groepen hangjongeren die zich op bepaalde, bij de Gemeente bekende locaties ophouden, schreeuwend door de straten lopen of anderszins lawaai maken en (soms zwaar) vuurwerk afsteken, bij voorkeur 's avonds en 's nachts. Lachgas-, alcohol- en drugsgebruik draagt sterk bij aan hun luidruchtigheid. Aanpak van jeugdoverlast werd als handhavingsprioriteit voor 2022 gesteld maar als er al opgetreden is was dit niet zichtbaar en zeker niet effectief. Ook hier speelt het handhavings-vacuüm weer een rol.
- Verkeer: Vaak hard optrekkende of te snel rijdende auto's, motoren en scooters (soms zonder adequate geluiddempers), overdag maar ook 's avonds en 's nachts. Er is geen of nauwelijks sprake van handhaving. Een recente survey wijst uit dat Leiden achter loopt bij veel andere steden.
- Watertoerisme: Met name 's zomers is er soms tot diep in de nacht veel extreme luidruchtigheid van opvarenden, zowel op de grachten in het centrum als de singels rondom de binnenstad. Of hierop tijdens die ene dag per week dat er BOA's beschikbaar zijn gehandhaafd wordt is onduidelijk. Op avonden en 's nachts wordt zeker niet gehandhaafd vanwege het handhavings-vacuüm.

## Veiligheid

Verschillende vormen van veiligheid zijn in de binnenstad niet optimaal. Onze mening wordt bevestigd door onder meer de opeenvolgende tweejaarlijkse resultaten van de Leefbaarometer welke laat zien dat veiligheid en mate van overlast als kenmerk lager scoort dan het gemiddelde in Nederland en dat er een negatieve trend is. Wij merken verder op dat recente nieuwspublicaties Leiden een tamelijk verkeersonveilige stad noemen met de Oude Morsch als de meest verkeersonveilige buurt van Nederland. Wij beschikken niet over relevante, harde data maar kunnen ons hier wel een voorstelling van maken.

Enkele van onze waarnemingen:

- Jeugdoverlast: groepen hangjongeren die soms voorbijgangers lastig vallen, vernielingen aanrichten, geparkeerde fietsen over de straat smijten, soms vechtpartijen aangaan en bewoners fysiek bedreigen die er wat van zeggen. Aanpak van jeugdoverlast werd als handhavingsprioriteit voor 2022 gesteld maar als er al opgetreden is was dit op een enkele uitzondering na niet zichtbaar en zeker niet effectief. Ook hier speelt het handhavings-vacuüm weer een rol.
- Verkeer:
  1. Voetgangerspaden worden vaak geblokkeerd door bestelwagens die op het voetgangersgedeelte van straten parkeren. Voetgangers worden gedwongen over het rijgedeelte te lopen maar waar rijdend verkeer (vooral fietsers en scooters) geen rekening mee houdt. In nauwere straten passeren bussen soms door over het tegenover gelegen voetgangersgedeelte te rijden (zoals b.v. in de Steenstraat) wat het voor voetgangers nog moeilijker maakt. Aangezien het vaak dezelfde bestelwagens betreft lijkt het er niet op dat hierop handhaving plaatsvindt.
  2. In een aantal gevallen geldt hetzelfde voor permanente blokkering door gestalde fietsen. Op sommige plekken, zoals b.v. de 2<sup>e</sup> Binnenvestgracht die ook al volledig geblokkeerd wordt door zowel een terras als geparkeerde bestelscooters van een horecaonderneming worden voetgangers gedwongen over de drukke, smalle rijweg te lopen omdat het tegenovergelegen voetgangersgedeelte ook al geblokkeerd is door bestelwagens en/of fietsen en gedeeltelijk door een ander terras. Voetgangers moeten er dan alles aan doen om bussen en fietsers te ontwijken en voor mensen met een beperking is doorgang al helemaal niet mogelijk. Dit is een al lang bestaande situatie en ook al is er over geklaagd is er geen teken van handhaving.
  3. Alhoewel niet duidelijk is of hier handhaafbare regels voor zijn ontstaan er overal in de binnenstad in toenemende mate gevaarlijke situaties veroorzaakt door snelbezorgers die op

scooters en E-bikes op een naar onze mening veel te hoge snelheid door de straten jagen. Wij vinden dat ongeacht of er regels zijn handhavers een verantwoordelijkheid hebben betrokkenen hierop aan te spreken.

#### Verkeer (niet veiligheid gerelateerd)

- Fiets parkeren: Blokkering door fietsen van nauwe stegen is een algemeen probleem door de hele binnenstad evenals het parkeren van fietsen op plaatsen waar dit niet gewenst of zelfs verboden is (vaak ook samenhangend met evenementen). In veel gevallen is er ook sprake van weesfietsen of fietswrakken. Van de in juli aangekondigde grote opruimactie van de laatste hebben wij nu na bijna 4 maanden nog weinig gemerkt. Het blijft ons ook verbazen dat er alleen voor het Stationsgebied speciaal een APV is waardoor er gehandhaafd kan worden op foutgeparkeerde fietsen maar anders er elders niet gehandhaafd kan worden.
- Auto parkeren: Op veel plaatsen in de binnenstad is er regelmatig sprake van foutparkeren, op sommige plaatsen zelfs zo dat straten geblokkeerd worden of doorgang van ander verkeer tenminste zwaar gehinderd. Handhaving vindt sporadisch plaats maar lijkt zich verder vooral alleen te richten op controle van parkeervergunningen. Op enkele plaatsen in uitgaansgebieden is dit een nachtelijk probleem en vaak ook een bron van geluidsoverlast (toeterende boze automobilisten). Handhaving vindt niet plaats vanwege het handhavings-vacuüm.
- Watertoerisme: Op het water wordt regelmatig te hard gevaren met vooral vervelende gevolgen voor woonarkbewoners maar het leidt soms ook tot gevaarlijke situaties voor opvarenden zelf. Handhaving door BOA's is blijkbaar wettelijk niet mogelijk maar is een taak voor de politie. Wij hebben echter nog geen actie door de politie waargenomen.
- Bouw/wegprojecten: aanduiding is niet altijd helder en tijdig wat in sommige gevallen resulteert in blokkering van straten waar bewoners niet op rekenden. Het lijkt er niet op dat handhaving de aannemers hier (altijd) op aanspreekt, ook niet na klachten van bewoners.

#### Stadsreinheid

De Leidse binnenstad is relatief schoon. Plaatsing van ondergrondse afvalcontainers heeft hieraan bijgedragen evenals het dagelijks schoonmaken van (veel) straten en soms van grachten en singels door de Gemeente. Desalniettemin blijft zwerfvuil op veel plaatsen een probleem, zowel op straat als in het water. En dit vooral in winkel- en uitgaansgebieden maar ook op sommige hot-spots elders. Bronnen van zwerfvuil ontstaan vooral uit het gedrag van mensen dat niet altijd eenvoudig is aan te pakken. Er zijn echter zaken waar handhaving wel degelijk kan helpen. In het Jaarverslag wordt handhaving op vervuiling van de openbare ruimte als prioriteit voor 2022 aangemerkt maar wij constateren dat dit slechts matig gebeurt.

De volgende bronnen van vervuiling zijn een punt van aandacht:

- Ondergrondse afvalcontainers: bij een aantal containers is bijzetting schering en inslag. Dit kan gaan om grof vuil maar vaker om afvalzakken met als gevolg dat afval vaak uit door meeuwen opengetrokken zakken of al open dozen over de straat verspreid wordt. Meldingen hiervan door bewoners worden door de Gemeente vrijwel altijd opgevolgd maar gezien de takenverdeling over verschillende uitvoerders kan volledige opruiming dagen duren en zelfs soms weken. Opruimen is uiteraard geen zaak voor handhaving. Wat echter wel een verantwoordelijkheid van handhaving is, is het monitoren van bijzetting en het controleren op mogelijke indicaties van wie afvalzakken en/of dozen of ander materiaal heeft bijgezet. Het Jaarverslag stelt expliciet dat dit in 2022 vaker gaat gebeuren. Wij hebben dit echter niet waargenomen (NB – in sommige gevallen doen bewoners dit zelf en spreken “bijzetter” aan, waaronder soms horecaondernemers.
- Particuliere afvalcontainers: op verschillende punten in de binnenstad staan grote containers van horecaondernemers, soms drie of vier op een rij. Deze uiterst ontsierende containers zijn

vaak overvol, deels omdat ook anderen er hun afval in dumpen, en het afval komt gemakkelijk op straat terecht. Het is ons bekend dat plaatsing van deze containers verboden is maar om niet geheel onbegrijpelijke redenen gedoogd wordt. In het Jaarverslag wordt echter gesteld dat deze praktijk in 2022 niet meer gedoogd zal worden. Wij hebben hiervan nog geen resultaten gezien. (NB – iedere ondernemer heeft een eigen ophaalbedrijf gecontracteerd wat als voor bewoners de bijkomstige ergernis oplevert dat er meerdere malen per dag verschillende zware vrachtwagens door de vaak nauwe straten denderen en die tijdelijk blokkeren).

- De markt in het centrum is een grote bron van straat- en watervervuiling en veel strengere handhaving is noodzakelijk.
- Parken en water: Een speciale bron van zwerfvuil is park- en watertoerisme. Verschillende delen van b.v. het Singelpark ligt vaak bezaaid met afval afkomstig van parkbezoekers maar ook watertoeristen die even aan land gaan. Met name jongeren laten vaak drankflessen en -blikken en etensresten met hun verpakkingsmaterialen liggen. Afval komt ook vaak in het water terecht, met name plastic. Handhavers fietsen regelmatig door de parken en zouden vaker mensen op hun gedrag kunnen aanspreken dan wij waarnemen.

#### Verbeterpunten.

Wij beseffen met onderhavige input veel kritiek naar voren te brengen maar wij benadrukken ook waardering te hebben voor het uitdagende werk die handhavers verrichten. Wij zijn ons bewust van de beperkingen die handhaving in Leiden kent. Ook erkennen wij niet altijd het inzicht te hebben in waar wel en waar niet daadwerkelijk op gehandhaafd wordt en hoe intensief dit gebeurt. Zoals gezegd is bovenstaande dan ook alleen een samenvatting van wat wij waarnemen en ervaren. Waar het dan gaat om aanbevelingen voor verbeteringen kunnen wij geen technische adviezen geven alhoewel wij suggereren dat meer *preventieve* handhaving (b.v. “Blauw op straat”) wenselijk is en een oplossing gezocht moet worden voor het handhavingsvacuüm. Wij beperken ons verder tot het verzoek met meer prioriteit aandacht te schenken aan bovengenoemde zaken dan wel ook daadwerkelijk uitvoering te geven aan de door de handhavingsinstanties zelf in het Jaarverslag genoemde prioriteiten. Extra aandacht voor uitgaansgebieden met overlast hot-spots is noodzakelijk. Daarnaast menen wij dat er veel ruimte is voor verbetering in communicatie, inclusief tussentijdse terugkoppeling van genomen acties en hun resultaten.

Wij staan te allen tijde open voor een gesprek over onderhavige input waarbij wij mogelijk een verdere toelichting kunnen geven en de handhavingsinstanties ons verder kunnen informeren en wellicht mogelijke misverstanden kunnen wegnemen.

Aart Martin de Jong, voorzitter Pieters- & Academiewijk en Levendaal-West, Annemarie Koopman, secretaris Zeeheldenbuurt, Arthur Elias, voorzitter Maredorp-de Camp, Ben Zech, voorzitter De Put in de Oude Morsch, Foppe van Rees Vellinga, voorzitter Pancras-West, Marcel Spaargaren, voorzitter Hogewoerd en omgeving, Nelleke van Varick, voorzitter Tussen de Rijnen, Wiecher Steenge, voorzitter Noordvest-Molenbuurt, Ad van der Steld, voorzitter Maredijkbuurt.

Cc Gemeenteraad van Leiden