Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Harderwijk
Datum	3 april 2026
Kenmerk	021218.03042026.N1.02
Pagina	1/3

Parkeerregulering Kranenburg

Algemeen

- Hoewel primair gebouwd wordt voor een doelgroep zonder eigen auto, kunnen bewoners van Kranenburg juridisch niet verplicht worden om geen privéauto te bezitten.
- Er zijn ons geen projecten bekend waarbij voor een gehele woonwijk wordt gekozen voor de door de gemeente Harderwijk beoogde systematiek. Er zijn echter geen redenen om aan te nemen dat het niet zou zijn toegestaan. Er moet wel worden gemotiveerd dat het als geheel 'gaat werken' (zowel praktisch als juridisch om de planvorming RvS-proof te maken).

Zonering parkeerregulering - loopafstanden

- Er moet worden voorkomen dat auto's in de omgeving van Kranenburg in woonwijken kunnen worden gestald. Hiertoe is instellen van parkeerregulering noodzakelijk.
- Er is in Nederland geen vaste (juridisch) geaccepteerde loopafstand voor de afbakening van een reguleringsgebied. Er wordt vooral getoetst of de gebiedsgrens en de maatregelen zijn onderzocht en of de keuze deugdelijk is gemotiveerd.
- De loopafstand moet in ieder geval (ruim) groter zijn dan 100 meter, de acceptabele loopafstand van woning naar een geparkeerde auto (CROW-publicatie 744).
- In Harderwijk parkeren sommige bewoners van de binnenstad op parkeerterrein op ongeveer 500 meter afstand (zoals op Westeinde). In de parkeernormennota staat aangegeven "Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft (is mogelijk), waarbij de extra parkeervraag kan worden opgevangen op de bestaande openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving (buiten het centrum maximaal 500 meter) van het plan." Hierbij wordt het voor Westeinde aangegeven voorbeeld dus ook in het beleid 'onderschreven'.
- Maar ook 200-300 meter is een afstand die in de praktijk veel voorkomt. Gemeenten gebruiken een 300 meter-contour vaak om te bepalen waar parkeerregulering moet worden ingevoerd om te voorkomen dat parkeerdruk uitwijkt naar omliggende woonwijken (het zogenaamde waterbedeffect). Voor bewoners wordt in stedelijk gebied

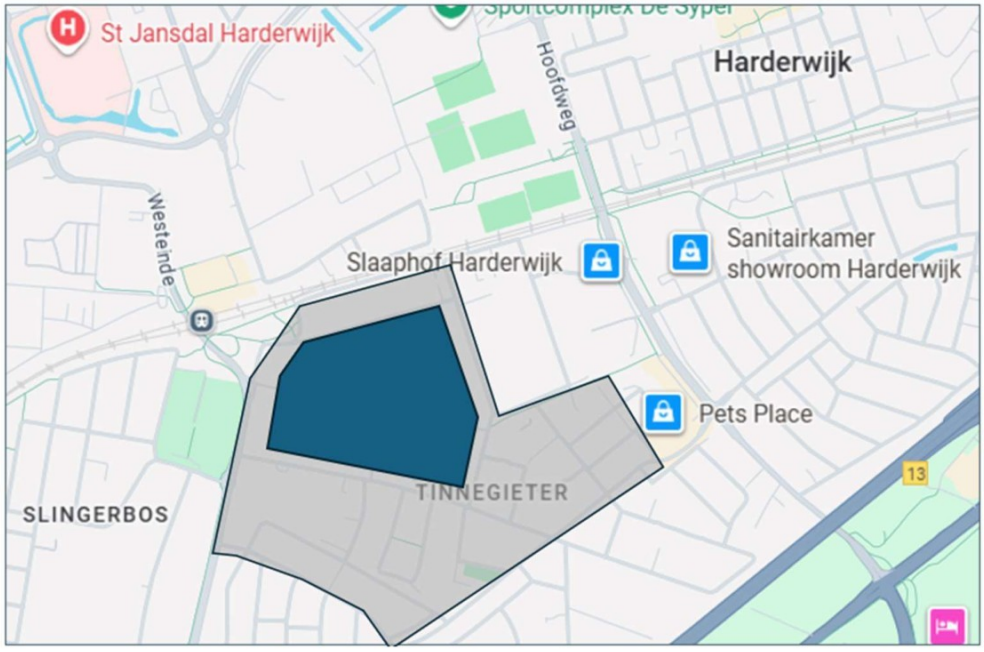
tot 200 meter nog als acceptabel gezien voor de loopafstand van huis naar de geparkeerde auto.

- ***Conclusie: parkeerregulering in een zone van minimaal 200 tot maximaal 500 meter ligt voor de hand. Omdat primair wordt gebouwd voor een doelgroep zonder eigen auto, kan o.i. met een zone van 200 meter worden volstaan, waarbij bij klachten de omvang van de zone op termijn eventueel uitgebreid zou kunnen worden.***

Zonering parkeerregulering – concrete begrenzing

Kranenburg wordt op zes plekken ontsloten naar de omgeving: vanaf/naar de Graaf Ottolaan (noord en zuid), vanaf/naar Mecklenburglaan (oost en west), vanaf/naar de Oranjelaan en vanaf/naar de Prins Frederik Hendriklaan. Uitgaande van een loopafstand van 200 meter vanaf de grenzen van het Kranenburg, danwel de eerste bebouwing binnen Kranenburg (en rekening houdend met de aanwezige functies, de daadwerkelijk beschikbare parkeergelegenheden en logische begrenzingen) stelen we de volgende concrete begrenzing van het te reguleren gebied voor:

- ***Oranjelaan, Middenlaan, Veldkamp, Nassaulaan, Bernhardlaan, Boerhaavelaan, Graaf Ottolaan, Prins Mauritslaan, Oranjepark, Oranjelaan***



- Het is in gangbare situaties gewenst om een systeem van parkeerregulering direct bij het opleveren van de eerste woningen werkend te hebben. Bij Kranenburg gaat het in eerste instantie echter om een proof of concept (PoC), gericht op bewoners zonder eigen auto. Onzes inziens is invoering van parkeerregulering in de omgeving pas nodig bij het opleveren van woningen als vervolg op het PoC (woning 25-500). NB. Het monitoren van autobezit/parkeren door bewoners en eventueel daaruit voortvloeiende overlast is bij het PoC al wel noodzakelijk (al is het maar om bezwaren te voorkomen/te kunnen pareren).
- Er dient uiteindelijk inhoudelijk de afstemming plaats te vinden met het project Nieuw-Weiburg en de verdere ontwikkeling van het NS-Station (vaker spitstreinen, IC-stop).

Wijze van parkeerregulering

- Er kan bij gereguleerd parkeren gekozen worden uit het invoeren van parkeerduurbeperking (blauwe zone), het invoeren van belanghebbenden parkeren (vergunninghouders) en/of het invoeren van betaald parkeren.
- Gezien de beperkte omvang de van de te verwachten parkeerproblematiek en parkeerkosten voor bezoekers van bewoners wordt aangeraden om te kiezen voor een systeem met zo min mogelijk impact voor de omgeving: een parkeerduurbeperking via een blauwe schijfzone. Dit houdt in dat in aangewezen gebieden alleen kort parkeren is toegestaan (een vooraf vastgestelde maximum duur). Bestuurders moeten een blauwe parkeerschijf gebruiken om hun aankomsttijd aan te geven, waarna ze een beperkte tijd (gratis) mogen parkeren. Met deze vorm van regulering wordt langdurig parkeren voorkomen.
- Bewoners kunnen voor zichzelf (en/of mantelzorgers) en voor specifieke incidentele gevallen een parkeerontheffing aanvragen. Gemeente Harderwijk heeft hiervoor al een parkeerloket.
- Voor bewoners van project Kranenburg geldt dat er geen vergunningen te verkrijgen zijn in de blauwe schijfzone (de adressen komen op een zogenaamde GROP-lijst; geen recht op parkeervergunning).