



Bijlage 2: Commentaarnota zienswijzen onderdeel Parkeren

1. Korte inleiding

De gemeente Harderwijk groeit de komende jaren en daarmee het autobezit ook. Die groei in auto's kunnen we niet doorzetten, want dan slibt de stad dicht. Het Programma Bouw & Infrastructuur onderdeel Parkeren: "Een blik op parkeren in de gemeente Harderwijk" wordt als instrument ingezet om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen zoals lopen en fietsen te stimuleren. We hanteren hiervoor het zogeheten STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, en Privé-auto). Deze mobiliteitstransitie is niet van de één op de andere dag verwezenlijkt maar kost tijd. Met dit onderdeel Parkeren en de ontwerp-uitvoeringsagenda is hiervoor de koers uitgezet.

2. Termijn

Het Concept Programma Bouw & Infrastructuur onderdeel Parkeren: "Een blik op parkeren in de gemeente Harderwijk" heeft met ingang van 24 oktober 2024 gedurende zes weken voor iedereen ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder schriftelijk of digitaal zienswijzen kenbaar maken bij de Burgemeester en wethouders. Desgewenst kon ook worden volstaan met een mondelinge zienswijze. Dit is op 23 oktober 2024 bekendgemaakt in het Gemeenteblad. Ook is een publicatie opgenomen in de Harderwijker Courant. Het document was ook raadpleegbaar op Overheid.nl via onderstaande link:

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2024-447102.html>

3. Ontvankelijkheid

Er zijn 47 individuele zienswijzen ingediend. Van dit totaal is door 38 personen gebruikgemaakt van een gestandaardiseerd formulier. Ook is 1 zienswijze ingediend binnen de daarvoor gestelde termijn met het verzoek uitstel te verstrekken voor de inhoudelijke gronden van deze zienswijze. Hiervoor is uitstel gegeven tot 24 december 2024. Wij hebben ervoor gekozen om deze zienswijze als ontvankelijk te verklaren en te behandelen.

4. Zienswijzen en gemeentelijk commentaar

Er zijn uiteindelijk 47 zienswijzen in behandeling genomen waarbij de 38 gestandaardiseerde ingediende zienswijze is opgenomen en is samengevoegd onder zienswijze 5. Van de mogelijkheid om uitsluitend mondeling te reageren is geen gebruik gemaakt. De ingekomen zienswijzen zijn hieronder opgenomen.

Per zienswijze is beoordeeld en becommentarieerd of dit aanleiding geeft voor tekstuele wijzigingen en/of aanvullingen van het onderdeel Parkeren. Ook geldt voor een deel van de zienswijzen dat er dermate specifieke vragen zijn opgenomen die in dit stadium nog niet beantwoord kunnen worden. In deze fase gaat het om een visiedocument waarin nu op hoofdlijnen de koers is geschetst.

Vanwege de privacywetgeving zijn de zienswijzen geanonimiseerd. De namen en adressen van de indieners van deze zienswijzen zijn opgenomen in de – niet openbare – bijlage 1.

5. Vervolg

Na vaststelling van de definitieve versie van het onderdeel Parkeren worden nu in de volgende fase de verschillende aspecten zoals nu opgenomen in de uitvoeringsagenda verder uitgewerkt. Bij deze uitwerking worden de benodigde stakeholders hier tijdig over geïnformeerd en waar nodig betrokken.

6. Ambtshalve wijzigingen

Naast de ingediende zienswijzen zijn er ook ambtshalve wijzigingen voorgesteld. Deze zijn hoofdzakelijk gericht op aanpassing van terminologie. Zie hiervoor ook paragraaf 7 van deze commentaarnota.

Zienswijze 1.

Opmerking 1.1

Indiener is van mening dat auto's pas uit de binnenstad kunnen verdwijnen als er alternatieve parkeerplaatsen op een andere locatie in de binnenstad worden geboden.

Commentaar

De gemeente deelt de opvatting dat eerst alternatieve parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd voordat er in de binnenstad zelf parkeerplaatsen verdwijnen. Zie ook pagina 37, 'Gefaseerd afschaffen parkeren binnenstad'. Deze alternatieve parkeerplaatsen worden zowel in, als net tegen de rand van de binnenstad gecompenseerd.

Opmerking 1.2.

De indiener heeft bezwaar tegen het ontoegankelijk maken van de parkeerkelder onder het stadhuis voor bewoners. Een reden hiervoor is dat de kelder dan 's avonds en in het weekend leeg staat.

Commentaar

De parkeergarage Stadhuis wordt nu gebruikt door medewerkers van het Stadhuis en door bewoners uit de binnenstad. De gemeente begrijpt de gedachtegang dat leegstand moet worden voorkomen en dat de parkeergarages zo optimaal mogelijk gebruikt moeten worden. De tekst wordt hierop aangepast.

Opmerking 1.3.

Indiener is tegen het uitwijken naar P8 voor bewoners, dan kan het personeel van de gemeente beter op P8 gaan staan en waar mogelijk op de fiets komen.

Commentaar

Het parkeren voor bewoners uit de binnenstad wordt uiteindelijk beoogd op één van de aangegeven locaties zoals aangegeven in tabel 5.3. Voor eventuele 2e vergunningen van bewoners uit de binnenstad, kan een aanvullende vergunning worden aangevraagd op het transferium Zonneweide (P8). Voor de medewerkers van het gemeentehuis geldt dat deze op eigen terrein parkeren in de parkeergarage Stadhuis. Recent is er binnen de gemeentelijke organisatie een opdracht uitgezet om mobiliteitsbeleid te formuleren voor de medewerkers van het stadhuis. Hier maakt het parkeervraagstuk ook een belangrijk onderdeel van uit.

Deelconclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het onderdeel Parkeren te wijzigen:

Tabel 5.3 wordt aangepast. Bij P22 Stadhuisgarage staat nu aangegeven dat hier alleen werknemers van het stadhuis kunnen parkeren. Dit wordt aangevuld met bewoners uit de binnenstad.

Zienswijze 2

Opmerking 2.1.

In de eerste plaats wordt door indiener geconstateerd dat de concept-visie het Harderwijkse parkeervraagstuk behandelt tegen een brede achtergrond van algemene mobiliteitsontwikkelingen binnen een maatschappelijke context zoals ruimteschaarste en duurzaamheids opgaven. Dit leidt mede tot het op zich aantrekkelijke beleidsuitgangspunt de binnenstad autoluw(er) te maken.

Commentaar:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Opmerking 2.2

Indiener is van mening dat de nota veel relevante, deels theoretische aspecten van de parkeerproblematiek in de Binnenstad belicht. Wat volgens indiener ontbreekt is een helder en sluitend overzicht van de huidige parkeerbehoefte ten opzichte van de nu beschikbare parkeervoorzieningen in vergelijking met de toekomstige behoefte ten opzichte van voorgenomen parkeerlocaties met bijbehorende capaciteit.

Commentaar:

Het onderdeel Parkeren betreft een visie waarin een uiteenzetting is opgenomen van de uiteindelijk beoogde parkeersituatie voor de verschillende doelgroepen zoals ook opgenomen in paragraaf 5.3, 'Doelgroepen op de juiste plek'. De gemeente is van mening dat een "overzicht van het exacte aantal beschikbare parkeervoorzieningen in vergelijking met de toekomstige behoefte ten opzichte van voorgenomen parkeerlocaties met bijbehorende capaciteit", nu niet expliciet in het document opgenomen hoeft te zijn. Zoals ook in de tekst staat omschreven, vindt de verdere uitwerking hiervan plaats na vaststelling van het document.

Opmerking 2.3

Indiener geeft aan dat het ontbreken van een overzicht te meer klemmt nu de ambitie is om het aantal bewonersvergunningen in de binnenstad te beperken tot 1 ten opzichte van 1,8 (!) zijnde de parkeernorm voor het centrumgebied in de Parkeernormen nota 2013. Een ambitie die kennelijk nodig is om tot een sluitende oplossing te komen: "De belangrijkste reden hiervoor is dat we het aantal uitgegeven vergunningen zoals dat nu het geval is, niet kunnen herbergen op de locaties zoals we die nu voor ogen hebben" (blz. 35 van de nota).

Commentaar:

Zie ook het commentaar bij opmerking 2.2. De nota parkeernormen bevat parkeernormen die van toepassing zijn bij nieuwbouw of bij functiewijziging. Deze normen kunnen niet met terugwerkende kracht van toepassing worden verklaard op woningen uit een historische binnenstad.

Opmerking 2.4

Indiener hecht aan het voortzetten van de mogelijkheid een tweede vergunning per adres te kunnen krijgen. Capaciteitsproblemen kunnen worden opgelost door locatie P6 op het Dolfinariumeiland te handhaven voor bewonersparkeren en in de toekomst in te bouwen bij een definitieve invulling van het gebied.

Commentaar:

In de tekst is opgenomen dat de gemeente in de toekomst idealiter gaat voor één vergunning per adres voor bewoners in de binnenstad. Dit wordt de komende jaren (binnen nu en vijf jaar) verder

uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd aan het gemeentebestuur. Tot die tijd bestaat de mogelijkheid om ook een 2e parkeervergunning aan te vragen zoals dat nu ook het geval is.

Vanaf het eerste kwartaal in 2027 is de nieuwe parkeergarage Jan Krulkade in gebruik. Bewoners die nu op P6A parkeren komen dan in aanmerking om hier een parkeervergunning aan te vragen. Het parkeerterrein P6A blijft in zijn huidige hoedanigheid bestaan totdat het gebied verder ontwikkeld wordt. Als er meer duidelijkheid is over het functieprogramma op het Dolfinariumeiland zelf, wordt opnieuw bekeken of er nut- en noodzaak is om hier aanvullend vergunningparkeren voor bewoners van de binnenstad onder te brengen.

Opmerking 2.5

Het lijkt indiener bij de capaciteitsbepalingen verstandig rekening te houden met maatschappelijke ontwikkelingen als 24-uurs economie, (beide) werkende partners, koopzondagen, variabele werktijden, thuiswerken etc. De scheiding tussen parkeertijden voor bewoners en werkers is daardoor diffuser geworden en de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerplaatsen geringer.

Commentaar:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen en we houden hier rekening mee bij de capaciteitsbepalingen.

Opmerking 2.6

Indiener vindt een loopafstand van 2 - 10 minuten tussen voordeur en parkeerplaats acceptabel. Dit impliceert dat binnenstadbewoners gebruik kunnen maken van locaties als Jan Krul kade voor de noordoostelijke binnenstad en -na intensivering van de capaciteit- het Westeinde voor de zuidwestelijke binnenstad. De Zonneweide ligt te ver van de binnenstad en is om die reden niet geschikt als parkeerlocatie voor binnenstadbewoners. Daar komt bij dat de geïsoleerde ligging avond- en nacht gebruik weinig aantrekkelijk maakt. Voor werkers ziet indiener daar meer mogelijkheden, zeker als het gebruik wordt ondersteund met bv. fietsvoorzieningen en shuttlevervoer.

Commentaar:

De gemeente is het met indiener eens dat het transferium Zonneweide in essentie geschikt is voor langparkeerders. Zoals in de tekst is opgenomen wordt hier voorzien in aanvullende voorzieningen in de vorm van (bewaakte) fietsenstallingen en een shuttledienst of andere vormen van openbaar vervoer. Een randvoorwaarde om parkeerterrein Zonneweide voor het parkeren van vergunninghouders (werkers en bewoners) in te zetten, is dat de veiligheid en voorzieningen op orde zijn. Om die reden wordt op korte termijn (nu en vijf jaar) een onderzoek uitgevoerd en inzichtelijk gemaakt hoe hier invulling aan gegeven kan worden. De tekst wordt hierop aangepast

Opmerking 2.7

Indiener onderstreept nadrukkelijk de passage op blz 37 over het gefaseerd afschaffen van het vergunningparkeren in een vijftal vergunningszones (P17, P16, P18, P5 en P6A): "Vanzelfsprekend wel onder de voorwaarde dat er ook alternatieve locatie(s) aanwezig zijn zoals Westeinde en de Jan Krul kade". Dit impliceert ook: niet vooruitlopen op de nieuwe, gewenste aanpak voordat dit door de raad vastgesteld beleid is. Dus nieuwe aanvragen van bewonersvergunningen verlenen dan wel op de wachtlijst plaatsen en niet op voorhand weigeren.

Commentaar:

De uitgifte van de parkeervergunningen blijft ongewijzigd tot het moment dat de gemeenteraad instemt met een wijziging hiervan in de Verordening Fysieke Leefomgeving en de nadere regels omtrent vergunninguitgifte zoals bijvoorbeeld de vergunningplafonds per sector. Belanghebbenden worden

hierover tijdig geïnformeerd. Op de parkeerlocaties Vitringasingel P16 en de Boulevard P5 worden overigens geen parkeervergunningen uitgegeven in de huidige situatie. Dit betreffen parkeerplaatsen waar betaald parkeren van toepassing is.

Opmerking 2.8

Vliegwielen Westeinde, in de visie wordt wat eufemistisch gesproken over intensivering van de parkeerlocatie Westeinde. In een eerste becijfering wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen op 450 - 500 geschat. Gelet op de beschikbare ruimte denkt indieneer (en waarschijnlijk ook de omwonenden) meer concreet aan een voorziening met 3 wellicht 4 lagen. Daar zit de buurt niet op te wachten. Juist omdat de locatie de spil is waar het nieuwe parkeerbeleid voor de westelijke binnenstad om draait, doet indieneer een aantal suggesties:

- Ga vanaf het eerste begin in open overleg met omwonenden en belanghebbenden;
- Zorg voor een optimale inpassing in de woonomgeving op basis van het principe: minimaal 1 dek ondergronds, maximaal 2 dekken bovengronds;
- Zorg voor een fysieke scheiding tussen de parkeervoorziening en de omringende woonomgeving die de huidige overlopmogelijkheid naar de woonbuurt uitsluit;
- Zorg voor effectieve handhaving van de blauwe zone;
- Verken niet alleen de intensivering Westeinde maar breng ook de mogelijkheden van een separate voorziening voor St. Jansdal in beeld. Een en ander ter verzekering dat St. Jansdal qua parkeren op eigen benen kan staan;
- Breng het belang van een autovrije inrichting van het Kloosterplein als onderdeel van sleutellocatie Donkerstraat/Kloosterplein motiverend in beeld. Een inrichting gericht op het ontwikkelen als onderscheidend deelgebied op recreatief en cultureel vlak ter versterking van de kwaliteit en verblijfswaarde van de historische binnenstad.
- En wellicht ten overvloede: start de verkenning, verdere uitwerking en vereiste planologische procedures onmiddellijk na definitieve vaststelling van de visie op. Dit gelet op de spilfunctie van de locatie Westeinde en de terecht door u geformuleerde en door indieneer onderschreven randvoorwaarde: eerst alternatieven en dan herschikken.

Commentaar:

Uitgangspunt is het principe zoals ook opgenomen in de Omgevingsvisie dat parkeren zoveel als mogelijk uit het zicht moet plaatsvinden. Na definitieve vaststelling van het onderdeel Parkeren wordt gestart met een haalbaarheidsonderzoek voor mogelijke uitbreiding van parkeerlocatie Westeinde. Dit onderzoek gaat in op de technische, financiële en planologische haalbaarheid van een uitbreiding op deze locatie. Mede afhankelijk van onder andere de bodemgesteldheid moet meer duidelijkheid komen over de (technische) mogelijkheden van al dan niet een volledige of gedeeltelijk ondergrondse parkeergarage. Uitgangspunt hierbij is dat het principe zoals ook opgenomen in de Omgevingsvisie dat parkeren zoveel als mogelijk uit het zicht moet plaatsvinden. Bij aanvang van dit onderzoek gaan we hierover in open gesprek met omwonenden en belanghebbenden.

Zoals indieneer aangeeft is een randvoorwaarde dat het parkeervraagstuk voor medewerkers van het Sint Jansdal niet op deze locatie wordt ondergebracht. Tenslotte onderschrijft de gemeente de opmerking van indieneer: eerst alternatieven en dan herschikken.

Opmerking 2.9

Flankerend beleid; het nieuwe parkeerbeleid zet niet alleen in op herijking van de vergunninguitgifte en op toevoeging van nieuwe parkeerlocaties. Er zal ook sprake zijn van een flankerende aanpak gericht op verbetering van het openbaar vervoer, verdere verbetering van fietsroutes naar en fietsenstallingen in de binnenstad en het inspelen op het gebruik van deelauto's. Gelet op de in de nota vermelde landelijke ervaringen verwacht indieneer vooral effect van deelauto's. De gemeente kan

dat bevorderen door het creëren van gunstig gelegen concentraties van deelauto's bv. op de locaties Houtwal, Westeinde en Jan Krul kade. Is het effect op de parkeerbehoefte ook te kwantificeren en op te nemen in het hiervoor gevraagde overzicht?

Commentaar:

De inzet van deelauto's nemen wij mee in de verdere uitwerking van de capaciteitsbepaling van de parkeerbehoefte voor de verschillende doelgroepen en parkeerlocaties. Op voorhand is nu niet te kwantificeren wat het gevolg hiervan is op het totale parkeeraanbod. Dit is van meerdere factoren afhankelijk en per locatie verschillend.

Opmerking 2.10

Indiener geeft aan dat de parkeergarage onder het stadhuis de afgelopen 40 jaar gebruikt voor werkers en bewoners van de aangrenzende woonbuurt. Indiener heeft zich dan ook verbaasd over het voornemen om deze parkeerlocatie in de nieuwe situatie enkel voor de werkers van het stadhuis te gebruiken. Dit leidt niet alleen tot onderbenutting van beschikbare capaciteit maar ondergraaft ook het draagvlak voor het voorgestelde beleid. Een psychologische barrière tegen het accepteren van minder vergunningen per adres en parkeren op het terrein Zonneweide!

Commentaar:

De parkeergarage Stadhuis wordt nu gebruikt door medewerkers van het Stadhuis en door bewoners uit de binnenstad. De gemeente onderschrijft de gedachtegang dat leegstand moet worden voorkomen en dat de parkeergarages zo optimaal mogelijk gebruikt moeten worden. De tekst wordt hierop aangepast. Overigens is binnen de gemeentelijke organisatie recent een opdracht uitgezet om mobiliteitsbeleid te formuleren voor de medewerkers van het stadhuis. Hier maakt het parkeervraagstuk ook een belangrijk onderdeel van uit.

Opmerking 2.11

Het opheffen van de parkeerfunctie van het Kloosterplein legt met 69 parkeerplaatsen een fors beslag op het creëren van vervangende capaciteit elders. Dat vraagt om een stevige motivatie. Indiener is het eens met de aanwijzing van de combinatie Donkerstraat/Kloosterplein als "sleutellocatie" in de Binnenstad visie. Maar daar lijkt indiener meer voor nodig dan een herinrichting in de groene sfeer. In dit verband brengt indiener graag de notitie "Kloosterplein, van parkeerterrein naar cultuurplein" van stedenbouwkundige Jos van der Mark onder de aandacht.

Commentaar:

Vanuit het uitvoeringsprogramma Binnenstadvisie is inmiddels gestart met een gebiedsverkenning voor de invulling van de Donkerstraat en het Kloosterplein. De programmatische invulling van de functies in en om het plein maken hier juist ook een heel belangrijk onderdeel van uit. De eerste inloopbijeenkomst heeft inmiddels plaatsgevonden. Het uitgangspunt voor de uiteindelijke transformatie van het Kloosterplein en daarmee het uiteindelijk opheffen van het parkeren op deze locatie is dat eerst alternatieve parkeervoorzieningen beschikbaar moeten zijn voor de vergunninghouders en bezoekers van de binnenstad.

Opmerking 2.12

De analyse van het functioneren van de blauwe zone rond de binnenstad stemt indiener niet vrolijk: een onbeheersbare regeling en gebrekkige handhaving. Indiener steunt uw voornemen om op korte termijn regie te nemen en de nodige effectieve maatregelen te nemen. Dit om nu en in de toekomst afwenteling van effecten van het nieuwe parkeerbeleid voor de binnenstad en Waterfrontwijk op de omringende woonomgevingen te voorkomen.

Commentaar:

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

Opmerking 2.13

In de nota worden diverse nadere of verkennende onderzoeken opgevoerd. Indiener blijft graag op de hoogte en is als Vereniging uiteraard bereid op een goed gereguleerde manier positief met u mee te denken. En daarbij ook te functioneren als schakel tussen de gemeente en onze leden/bewoners van de binnenstad.

Commentaar:

Bij de verdere uitwerking van de diverse deelprojecten zoals nu opgenomen in de uitvoeringsagenda, informeren en betrekken wij de verschillende belanghebbenden tijdig.

Deelconclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het onderdeel Parkeren te wijzigen:

Tabel 5.3 wordt aangepast. Bij P22 Stadhuisgarage staat nu aangegeven dat hier alleen werknemers van het stadhuis kunnen parkeren. Dit wordt aangevuld met bewoners uit de binnenstad.

De tekst wordt aangevuld met een paragraaf over het proces en de wijze waarop we het parkeren op transferium Zonneweide kunnen stimuleren voor de verschillende doelgroepen. Een belangrijk onderdeel hiervan is een verbetering van de sociale veiligheid.

Zienswijze 3.

Opmerking 3.1

Indiener geeft aan dat een autoluwe woonomgeving iets is wat bijna alle bewoners van de Harderwijkse binnenstad wel omarmen. Tegelijk vragen bewoners bij het verdwijnen van parkeerplaatsen in de binnenstad parkeerlocaties op een alternatief en op redelijke loopafstand in of aan de rand van de binnenstad. Wanneer er bredere stoepen voor in de plaats komen aangevuld met groen verbetert het de leefbaarheid in de soms smalle straten in onze binnenstad. Toch is ook de bereikbaarheid van de woning voor het laden/losseren van eigen auto's van belang en ook bezorgend verkeer moet haar doorgang kunnen blijven houden.

In het verleden zijn bewoners van de Vischmarkt en nu ook bewoners van de Kleine en Grote Oosterwijk nauw betrokken geweest bij de herinrichting van de straten. Helaas is deze nieuwe visie op lange termijn zonder deze inspraak ontwikkeld. Indiener spreekt de wens uit om met de Gemeente de ontwikkeling van het vergunning-parkeren in de binnenstad samen verder vorm te geven. Navolgend enige historie, kanttekeningen en wensen aangaande de visie zoals nu aan indiener is voorgelegd.

Commentaar:

Bij de verdere uitwerking van de diverse deelprojecten zoals nu opgenomen in de uitvoeringsagenda, informeren en betrekken wij de verschillende belanghebbenden tijdig.

Opmerking 3.2

Indiener maakt wat betreft het proces de volgende opmerkingen:

- Bewoners van de binnenstad zijn niet betrokken geweest bij de aanvankelijke opzet van Parkeervisie Binnenstad Harderwijk van de Gemeente.
- De Bewonersvereniging Vischmarkt e.o. is al ruim veertig jaar gesprekspartner voor parkeren in de binnenstad voor de Gemeente. Zo blijkt ook uit alle stukken die we van Gemeente ontvingen.
- Het eerste Parkeervisie document is bij het zien naar prullenbak verwezen. Vervolgens door Wethouder Wilco Mazier hetzelfde.
- De ambtelijke afdeling heeft vervolgens de Gemeentelijke Visie zelf geschreven zonder input van bewoners en andere stakeholders.
- Er is recent een samenwerking ontstaan met de Bewonersvereniging Binnenstad Zuid.
- Er is daarop één vergadering geweest waarin bewoners en stakeholders hun reactie mochten geven. Uitkomst was dat een grote meerderheid de Gemeentelijke Parkeervisie niet deelde en er kritiek op hebben gegeven.
- De uiteindelijke Parkeervisie is zonder aanpassingen definitief geworden met slechts een enkele voetnoot.
- Kortom, bewoners van de Binnenstad Harderwijk voelen zich ongehoord en niet betrokken bij het verlopen proces en onderschrijven de Gemeentelijke Parkeervisie niet.

Commentaar:

Bij de totstandkoming van dit onderdeel Parkeren is gedurende een termijn van anderhalf jaar uitgebreid geparticipeerd en is op verschillende manieren informatie opgehaald. Dit bestaat uit:

- 3 inloopbijeenkomsten
- Meerdere enquêtes waaronder een online stadsgesprek
- 4 bijeenkomsten met het parkeerpanel waarvan de laatste bijeenkomst op 3 september 2024
- Ook is het concept-document voorgelegd aan het 'Verkeersplatform'. Dit platform bestaat uit een groep vaste personen die de belangen behartigen van hun achterban zoals rijkschoolhouders, Veilig Verkeer Nederland, de Fietzersbond, de Politie en de Brandweer.

Bij de verdere uitwerking van de diverse deelprojecten zoals nu opgenomen in de uitvoeringsagenda, informeren en betrekken wij de verschillende belanghebbenden tijdig.

Opmerking 3.3

Indiener geeft wat betreft een autoluwe binnenstad het volgende aan:

- Bewoners dragen en onderschrijven het streven naar een autoluwe binnenstad.
- De eeuwenoude binnenstad met smalle straten is feitelijk niet gebouwd voor het hedendaagse gemotoriseerd verkeer en al helemaal niet voor masaal parkeren van auto's.
- Zo'n twintig jaar geleden is de Vischmarkt parkeervrij gemaakt en met bewoners is overeengekomen dat auto's direct rondom de stad op loopafstand (Boulevard) en in de bestaande parkeergarage onder Stadhuis geparkeerd kunnen worden. Een grote parkeergarage aan Boulevard zou volgen,
- Nu zijn ook de Grote en Kleine Oosterwijk parkeervrij gemaakt. Bewoners zetten hun auto's nu helaas in omliggende straten waar geen beleid voor afgesproken is.
- Ook andere straten lenen zich uitermate om parkeervrij gemaakt te worden zoals de Grote Markerstraat, Molenstraat, Nonnenstraat, omgeving Blokhuis en andere straten in de Harderwijkse binnenstad.
- Autoluwe straten moeten wel bereikbaar blijven voor bezorgend verkeer (PostNL, DHL, AH, Jumbo, etc.) en dienstverleners als bijvoorbeeld glazenwassers.
- Naar bewoners toe wordt een tolerant beleid gevraagd wanneer het gaat om los- en laadtijden voor de deur van een betreffend woonhuis.

Commentaar:

Bij de verdere uitwerking van het gefaseerd opheffen van de openbare parkeerplaatsen in de woonstraten van de binnenstad (sectoren) informeren en betrekken wij de verschillende belanghebbenden tijdig. De gemeente begrijpt de vraag naar een tolerant beleid als het gaat om de bereikbaarheid van een woning en houdt hier rekening mee bij de verdere uitwerking.

Opmerking 3.4

Indiener somt bestaande parkeerlocaties op die (gaan) verdwijnen.

In de Parkeervisie van de Gemeente worden de volgende parkeerlocatie voor bewoners gesloten / gewijzigd :

- P6A : Dolfinaruimeiland : Op dit eiland zou voor de bewoners van de binnenstad een grote parkeergarage komen met 400 parkeerplekken voor bewoners en 200 voor bezoekers. De bestaande tijdelijke parkeerplaats met 160 plekken gaat nu verdwijnen en de parkeergarage komt niet meer in de visie terug.
- Stadhuisparkeergarage : Bij de bouw van het Stadhuis 45 jaar geleden is ook het vergunning-parkeren ingevoerd. Door het wegvallen van parkeermogelijkheden daar en het verdwijnen van de Vuldersbrink is bewoners een 85 parkeerplaatsen (vergunningen) toegezegd onder het Stadhuis. Deze zouden nu gaan verdwijnen en er blijkt al een stop te zijn.
- P2 : Parkeren bij molen : Nu parkeren nog veel bewoners van de Binnenstad Noord op P2. Daar komt binnenkort woningbouw en de parkeerplaatsen gaan verdwijnen. Voor veel bewoners was dit al een goedkoper alternatief op verdere afstand.
- Waltoren Vuldersbrink : Deze zijn nu gemengd en worden volledig voor bewoners gereserveerd.
- Houtwal parkeergarage : Eveneens gemengd en belangrijk voor bewoners in het zuidelijke deel.
- Westeinde : Deze parkeerlocatie is belangrijk voor bewoners in Binnenstad Zuid. De locatie wordt door het deels al gesloten Kloosterplein steeds voller. Opmerkelijk is dat bij de nieuwbouw van Randmeer er 50 parkeerplaatsen gegund zijn aan bezoekers van Randmeer. Ook St Jansdal gebruikt Westeinde als overloop. De locatie is nu al praktisch altijd vol.

Commentaar:

De parkeergarage Stadhuis wordt nu gebruikt door medewerkers van het Stadhuis en door bewoners uit de binnenstad. De gemeente onderschrijft de gedachtegang dat leegstand moet worden voorkomen en dat de parkeergarages zo optimaal mogelijk gebruikt moeten worden. De tekst wordt hierop aangepast.

Voor wat betreft de opmerking over het overloopparkeren van medewerkers van het St Jansdal op het Westeinde, zoals door indiener wordt gesteld, het volgende. Deze parkeerlocatie is niet als zodanig aangemerkt als overlooplocatie voor deze medewerkers. Zoals ook in de tekst is opgenomen, is met het St. Jansdal afgesproken dat het Westeinde zelf geen ruimte biedt om hier het parkeervraagstuk van het ziekenhuis op te vangen. Het bouwinitiatief op de voormalige Randmeer locatie is in eigendom van woningcorporatie Habion. Een deel van het bezoekersparkeren voor de locatie Randmeer, 30 plekken, wordt opgelost in de directe omgeving waaronder op het huidige parkeerterrein Westeinde. Dit aantal wordt van 50 parkeerplaatsen aangepast naar 30 parkeerplaatsen in de tekst. Zie hiervoor ook de beantwoording bij zienswijze 5.

Vanaf Q1 2027 is de nieuwe parkeergarage Jan Krulkade in gebruik. Deze parkeergarage faciliteert onderstaande doelgroepen:

- Een deel van de huidige vergunninghouders (bewoners en werkers) P2 Lelykade.*
- De huidige vergunninghouders (bewoners) P6A Dolfinariumeiland.*
- De huidige vergunninghouders Binnenstad (bewoners) sector P3.*
- Vergunninghouders voor werknemers uit binnenstad.*
- De toekomstige bewoners Kop van de Stadswerven en bezoekers hiervan.*
- Een deel van de bezoekers voor het Dolfinarium.*

Expliciet voor het Dolfinariumeiland geldt dat de bestaande parkeerterreinen waaronder voor het vergunningparkeren voor bewoners blijven bestaan tot er meer duidelijkheid is over het functieprogramma op het Dolfinariumeiland zelf. Dan wordt opnieuw bekeken of er nut- en noodzaak is om hier vergunningparkeren voor bewoners van de binnenstad onder te brengen. Hierbij is het belangrijk te vermelden dat met het raadsbesluit van 4 juli 2024 is vastgesteld dat voor de bouw van een eventuele parkeergarage op het Dolfinariumeiland opnieuw krediet moet worden aangevraagd/vrijgegeven door de gemeenteraad.

Opmerking 3.5

Indiener benoemt de alternatieve parkeerlocaties met voor- en nadelen.

De Parkeervisie van de Gemeente stelt bewoners voor om als alternatieve parkeerlocaties te gaan gebruiken:

- P8 Zonneweide : De parkeerlocatie Zonneweide aan de andere kant van de Provinciale weg N302 is op een te grote afstand van de Binnenstad Harderwijk en daarmee volstrekt ongeschikt voor parkeren voor bewoners. Bedenk dat oudere, wellicht minder valide, bewoners van P8 naar de binnenstad moeten lopen naar hun woonhuis. Ook voor werkende bewoners die 's avond later of in de nacht, thuiskomen of moeten vertrekken is de afstand te ver. In de notitie van de Gemeente wordt de pendel genoemd maar die rijdt alleen overdag en alleen in de seizoenen.
- Parkeergarage Jan Krulkade : De te bouwen parkeergarage Jan Krul is een goed en redelijk alternatief voor bewoners in het noordelijk deel van de Binnenstad Noord maar met beperkte ruimte.
- Vuldersbrink parkeergarage : Wanneer de Gemeente het voor elkaar krijgt is de Vuldersbrink parkeergarage een goed alternatief voor bewoners in de Binnenstad Noord. Er wel bij aangemerkt dat de plekken zeer klein zijn en er nu ook al bewoners staan.

Commentaar:

Transferium Zonneweide is op verdere loopafstand dan de overige parkeerterreinen. Zoals in de tekst is opgenomen, wordt hier mede om die reden voorzien in aanvullende voorzieningen in de vorm van (bewaakte) fietsenstallingen, op langere termijn een shuttledienst of andere vormen van openbaar vervoer. Een randvoorwaarde om parkeerterrein Zonneweide voor het parkeren van vergunninghouders (werkers en bewoners) in te zetten, is dat de veiligheid en voorzieningen op orde zijn. Om die reden wordt op korte termijn (nu en vijf jaar) een onderzoek uitgevoerd en inzichtelijk gemaakt hoe hier invulling aan gegeven kan worden. Hierin wordt ook het aspect sociale veiligheid meegenomen. De tekst wordt hierop aangepast

Opmerking 3.6

Indiener somt loopafstanden en normen op.

- De Nota Parkeernormen vanuit de Overheid rekent als norm voor loopafstanden voor bewoners 150 meter. Zie tabel onderstaand.
 - De norm voor loopafstanden voor werkers is 200 – 800 meter.
 - De afstand van P8 Zonneweide naar Havendam is 1.000 meter.

Commentaar:

De genoemde gemiddelde acceptabele loopafstanden zoals deze nu zijn opgenomen in de gemeentelijke nota parkeernormen dateren uit 2013. De loopafstand naar het transferium Zonneweide is zoals door indiener aangegeven verder. Zoals ook in de tekst is opgenomen wordt hier om die reden dan ook voorzien in aanvullende voorzieningen in de vorm van (bewaakte)fietsenstallingen en op langere termijn een shuttledienst of andere vormen van openbaar vervoer. Hierdoor bestaat de mogelijkheid om naast lopen, ook op andere wijze naar de binnenstad terug te gaan na het parkeren van een auto op dit transferium.

Opmerking 3.7

Indiener geeft over het aantal vergunningen per voordeur aan dat:

- De Parkeervisie van de Gemeente stelt als doel om naar 1 parkeervergunning te gaan per voordeur.
- De Nota Parkeernormen vanuit de Overheid is de norm voor een woning in het centrum gemiddeld 1,3 (zie afbeelding links).
- Het aantal parkeervergunningen in de Harderwijkse binnenstad aan bewoners uitgegeven is eveneens 1,3 gemiddeld. Kortom, de uitgegeven vergunningen komen overeen met de landelijk bepaalde parkeernorm.
- Met het dwingend korten op het aantal vergunningen van bewoners met 2 of meer vergunningen wordt inbreuk gedaan op hun rechten.

Commentaar:

De nota parkeernormen Harderwijk (2013) bevat parkeernormen die van toepassing zijn bij nieuwbouw of bij functiewijziging. Deze normen kunnen niet met terugwerkende kracht van toepassing worden verklaard op woningen uit een historische binnenstad. Het onderdeel Parkeren betreft een visiedocument waarin een uiteenzetting is opgenomen van de uiteindelijk beoogde parkeersituatie waarbij onderscheid is gemaakt per doelgroep. De uitgifte van het maximale aantal parkeervergunningen blijft ongewijzigd tot het moment dat de gemeenteraad instemt met een wijziging hiervan in de Verordening Fysieke Leefomgeving en de nadere regels omtrent vergunninguitgifte zoals bijvoorbeeld de vergunningplafonds per sector. Belanghebbenden worden tijdig geïnformeerd.

Opmerking 3.8

Indiener maakt een opsomming van aantallen parkeerplaatsen, vergunningen en kosten.

- De parkeergarage onder het Stadhuis bood twintig jaar geleden aan 84 bewoners een parkeerplek.

Nu nog aan minder dan 40 bewoners. Dit, terwijl de bezetting in het Stadhuis de afgelopen twintig jaar aanzienlijk verminderd is. De Gemeente is verantwoordelijk om deelgebruik en OV te stimuleren voor haar medewerkers.

- Aantal bewoners parkeerplaatsen aan de Scheepssingel in in de afgelopen twintig jaar bijna gehalveerd van 62 naar minder dan 30 stuks. Ook op de Scheepssingel moeten weer meer plekken komen voor bewoners.
- Vanaf 2014 wordt jaarlijks al een bedrag genoteerd in de Gemeentelijke begroting voor een parkeergarage op het Dolfinarium-eiland van € 605.000,- per jaar. Hetzelfde voor een parkeergarage aan de Kop van de Stadswerven van € 1.115.000,- per jaar vanaf 2015 jaarlijks als kapitaalslasten. Idem aan exploitatielasten jaarlijks respectievelijk € 270.000,- en € 464.000,-. De twee parkeerlocaties staan volledig los van elkaar.
- Aan bewoners van de Binnenstad Harderwijk is toegezegd dat er uiteindelijk een parkeergarage op de Dolfinarium-eiland gebouwd gaat worden met 600 parkeerplaatsen waarvan 400 plekken bestemd voor vergunninghouders van bewoners van de Binnenstad.
- Blijkbaar is er nu al een stop op de vergunningen voor bewoners in de Stadhuisgarage omdat wachtlijst 0 is wat beslist niet waar is. Overigens hier 35 op de wachtlijst van ambtenaren.
- Eerder is berekend dat de parkeergarage op de Kop van de Stadswerven een behoefte moet dekken van 756 parkeeders. Hiervan vanuit de binnenstad : P2 70 ; P6 116 ; extra vanuit de stad door autoluw 100, dat is totaal slechts 286 vergunninghouders.
- Binnenstad telt 1208 vergunningen voor bewoners tegenover 541 voor werkers (= 45%) !!!
- Er zijn op dit moment al wachtlijsten voor bewoners, namelijk 72 tegenover de 1208 vergunningen = 6%. Hetzelfde overigens voor werkers 365 tegenover 541 = 67% !!!
- De nieuwbouw van Randmeer maakt dat de Gemeente heeft toegestaan dat er 50 parkeerplaatsen aan bezoekers van Randmeer zijn toebedeeld. Tegelijk staat vast dat de parkeergelegenheid bij het St Jansdal onvoldoende toereikend is en Westeinde makkelijk als overloop gezien wordt.

Commentaar

De gemeente herkent zich niet in de rekensommen en aantallen zoals voorgesteld door indiener. Het onderdeel Parkeren betreft een visie waarin een uiteenzetting is opgenomen van de uiteindelijk beoogde parkeersituatie voor de verschillende doelgroepen zoals ook opgenomen in paragraaf 5.3, 'Doelgroepen op de juiste plek'. De exacte uitwerking van het aantal beschikbare parkeerplaatsen per doelgroep en locatie vindt plaats na vaststelling van het document.

Zoals in de tekst staat opgenomen wordt voor de middellange termijn een haalbaarheidsonderzoek gestart en inzichtelijk gemaakt of parkeervoorziening Scheepssingel verder geïntensiveerd kan worden op deze locatie. Ten aanzien van de overige genoemde locaties zie ook de reactie bij opmerking 3.4.

Opmerking 3.9

Indiener beschrijft de impact opsommingsgewijs.

Op pagina 35 concluderen bewoners dat:

- Parkeren op P6A (Dolfinarium-eiland) verdwijnt en er komt geen parkeergarage met 400 plaatsen voor bewoners.
- Ook verdwijnen voor bewoners de parkeerlocaties Kloosterplein, Vitringasingel, Plantage, en Boulevard.
- De Jan Krulkade garage (Kop van de Stadswerven) aan slechts 286 bewoners van de Binnenstad.
- P8 (de Zonneweide) bestemd is voor parkeren voor bewoners van de Binnenstad.
- Waltoren en Vuldersbrink volledig voor bewoners parkeren bestemd wordt in plaats van deels.

- Garages Houtwal, Bleek en Hortus blijven behouden voor bewoners van de binnenstad.
- Op P2 (bij de molen) en Westeinde staan nu verschillende bewoners die er goedkoop staan en ervoor kiezen iets te lopen. Dadelijk moeten zijn dezelfde afstand lopen naar de Jan Krul garage of een Westeinde maar dan tegen een veel hoger parkeergarage-tarief.

Commentaar

De vergunninghouders die nu op Lelykade P2 parkeren staan op een tijdelijk bouwterrein voor een relatief laag bedrag. Een deel van deze vergunninghouders krijgt de mogelijkheid om vanaf het eerste kwartaal van 2027 in de Jan Krulkade te parkeren. Gelet op het gegeven dat dit een gebouwde parkeervoorziening betreft, gelden hier ook andere tarieven die in lijn zijn met de overige parkeergarages.

Impact algemeen

- De gemeentelijke visie is dat nieuwe bewoners in – alleen – de binnenstad geen auto's hebben om bijvoorbeeld naar het werk te gaan en stelt dat de parkeernorm daarom 0 moet zijn. Bedacht is dat daarmee de bewoning boven winkels bijvoorbeeld gefaciliteerd en bespoedigd wordt (???)
- De gemeentelijke visie is dat kostenbewustzijn van bewoners en daarmee het terugbrengen van het autobezit afgedwongen kan worden door een duurdere tweede vergunning.
- Het streven in de parkeervisie naar een situatie van 1 vergunning per voordeur grijpt sterk in op de persoonlijke omstandigheden achter deze voordeur. Woont er een stel waar beiden werken en beide een auto noodzakelijk voor het werk in bezit hebben dan zijn twee vergunningen een must. Wanneer er een zelfstandig kind in huis woont, achter dezelfde voordeur, en deze een auto bezit dan is er ook een derde vergunning noodzakelijk. De Gemeente kan en mag dat niet afdwingen.
- Bewoners wonende in de Harderwijkse binnenstad zijn niet anders, niet meer of minder dan bewoners in een van de buitenwijken van Harderwijk. Het gelijkheidsbeginsel geeft aan dat alle bewoners gelijk behandeld dienen te worden.
- Bewoners in de binnenstad voelen zich al achtergesteld op andere bewoners van Harderwijk omdat zij moeten betalen om te parkeren terwijl dat in andere wijken niet hoeft.
- De meeste bewoners op de wachtlijsten hebben al een bestaande parkeerplek. Pas op dubbeltelling bij de verschillende tellingen.
- De Stadhuisgarage wordt afgesloten voor bewoners en volledige toegewezen aan medewerkers van het Stadhuis. De Parkeervisie schrijft over werkers : "Gelet het gegeven dat deze doelgroep een vaak een langere parkeerduur kent, faciliteren we deze niet in het centrum maar op iets verdere (loop-) afstand." Kortom, geldt dus niet voor ambtenaren zelf ...
- Bij herverdeling parkeermogelijkheden wordt bewoners als eerste een vergunning op P8 de Zonneweide aangeboden. In 2027 zal daar 200 dagen per jaar een pendel gaan rijden. Waarschijnlijk niet in de avonduren en zeker niet 's nachts. Daarbij vrezen bewoners schade of diefstal omdat er geen enkele sociale controle is op het afgelegen parkeerterrein.
- Het sluiten van de Vuldersbrink-parkeergarage voor bezoekers zal minder filevorming geven en een veiliger situatie.
- Het laten verdwijnen van bezoekersparkeerplaatsen aan de Vitringasingel geeft wellicht daar de mogelijkheid diepere laad- / loslocaties te maken voor vrachtwagens.

Commentaar

In de tekst staat nu opgenomen dat we bij het actualiseren van de parkeernormennota een parkeernorm van '0' introduceren in de binnenstad voor nieuwe woningen en appartementen. Een belangrijke voorwaarde is dan wel dat deze adressen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning en dit vroegtijdig bij de betrokkenen bekend is en als zodanig wordt vastgelegd. Deze actualisatie wordt de komende jaren verder uitgewerkt en als apart onderdeel aan het gemeentelijk bestuur ter besluitvorming aangeboden.

De uitgifte van de parkeervergunningen blijft ongewijzigd tot het moment dat de gemeenteraad instemt met een wijziging hiervan in de Verordening Fysieke Leefomgeving en de nadere regels omtrent vergunninguitgifte zoals bijvoorbeeld de vergunningplafonds per sector. Belanghebbenden worden hierover tijdig geïnformeerd. Het is hierbij niet de insteek om een vorm van rechtsongelijkheid te creëren voor wat betreft bewoners van de binnenstad ten opzichte van bewoners daarbuiten. De beschikbare ruimte is in een historische binnenstad beperkter dan in een woonwijk. Daar komt bij dat de binnenstad, gelet op alle aanwezige functies, meer verkeer trekt en de beschikbare parkeercapaciteit ook gebruikt moet kunnen worden door andere doelgroepen zoals bezoekers van de binnenstad. Een tweede en eventueel een derde vergunning kan ook aangevraagd worden maar dan wel op verdere afstand zoals op het transferium Zonneweide. Vanzelfsprekend moeten hiervoor dan wel de voorzieningen op orde zijn zoals ook benoemd bij opmerking 3.6.

Opmerking 3.10

Indiener geeft aan dat de visie van de bewoners is:

- Gemeente komt toezegging uit verleden na dat er een parkeergelegenheid gebouwd gaat worden op het Dolfinarium-eiland. Tot die tijd blijven de parkeerlocaties P6A Dolfinarium-eiland en P2 Molen gehandhaafd voor bewoners Binnenstad Noord.

Commentaar

Zie hiervoor ook de beantwoording bij opmerking 3.4

Opmerking 3.11

Indiener geeft aan dat de Stadhuis parkeergarage weer open gaat en voert aantal vergunningen weer op naar 85 bewonersplekken. Vervolgens onderzoekt ze de mogelijkheden voor het parkeren van werkers op afstand. Ook aantallen op de Scheepssingel worden weer opgevoerd naar het oude niveau.

Commentaar

Zie hiervoor ook de beantwoording bij opmerkingen 3.4 en 3.8

Opmerking 3.12

Indiener stelt dat de gemeente op heel korte termijn de voorbereidingen van de bouw van een parkeergarage op het Westeinde start. Tevens start de Gemeente een onderzoek naar een meerlaagse ondergrondse parkeermogelijkheid op de Scheepssingel

Commentaar

Na definitieve vaststelling van het onderdeel Parkeren wordt gestart met een haalbaarheidsonderzoek voor mogelijke uitbreiding van parkeerlocatie Westeinde. Dit onderzoek gaat in op de technische, financiële en planologische haalbaarheid van een uitbreiding op deze locatie. Mede afhankelijk van onder andere de bodemgesteldheid moet meer duidelijkheid komen over de (technische) mogelijkheden van al dan niet een volledige of gedeeltelijk ondergrondse parkeergarage. Bij aanvang van dit onderzoek gaan we hierover in open gesprek met omwonenden en belanghebbenden. Voor eventuele uitbreiding van parkeerterrein Scheepssingel wordt op de middellange termijn een haalbaarheidsstudie uitgevoerd.

Opmerking 3.13

Indiener stelt dat de Gemeente stelt dat het aantal verstrekte vergunningen volledig conform is met de door de Overheid vastgestelde parkeernorm in de binnenstad, namelijk 1,3. De Gemeente ziet volgen sindere derhalve af van het gedwongen sturen van bewoners op haar aantal parkeervergunningen.

Commentaar

Zie hiervoor ook de beantwoording bij opmerkingen 3.7 en 3.9.

Opmerking 3.14

- Gemeente stelt een matrixschema op met aantal huidige parkeerplaatsen in straten (niet in sectoren) en verschillende parkeerlocaties. Vervolgens een planning in de tijd wanneer bepaalde straten autoluw gemaakt worden en waar bewoners naar toe kunnen. Van belang dat er eerst een alternatief komt voordat straten autoluw gemaakt worden.
- Gemeente betreft bewonersverenigingen actief bij besprekingen en toekomstige plannen.

Commentaar

Het onderdeel Parkeren betreft een visie waarin een uiteenzetting is opgenomen van de uiteindelijk beoogde parkeersituatie voor de verschillende doelgroepen. De gemeente is van mening dat een door indiener omschreven matrix nu niet expliciet in het document opgenomen hoeft te zijn. Zoals ook in het document aangegeven wordt, vindt komend jaar de verdere uitwerking hiervan plaats. Wij onderschrijven dat bij het uiteindelijke autoluw maken van de woonstraten eerst alternatieve parkeercapaciteit aanwezig moet zijn voordat hier uitvoering aan kan worden gegeven.

Bij de verdere uitwerking van de diverse deelprojecten zoals nu opgenomen in de uitvoeringsagenda, informeren en betrekken wij de verschillende belanghebbenden tijdig.

Deelconclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het onderdeel Parkeren te wijzigen:

Tabel 5.3 wordt aangepast. Bij P22 Stadhuisgarage staat nu aangegeven dat hier alleen werknemers van het stadhuis kunnen parkeren. Dit wordt aangevuld met bewoners uit de binnenstad.

De tekst wordt aangevuld met een paragraaf over het proces en de wijze waarop we het parkeren op transferium Zonneweide kunnen stimuleren voor de verschillende doelgroepen. Een belangrijk onderdeel hiervan is een verbetering van de sociale veiligheid.

Zienswijze 4.

Opmerking 4.1

Indiener heeft bezwaar tegen de vorm van het proces van het onderdeel Parkeren:

- ❖ Binnenstad visie – stakeholders hebben de noodzaak en prioriteit van ‘gratis parkeren’ sterk benadrukt. Tevens is aangegeven dat er geen parkeerplaatsen in en rond de binnenstad zouden moeten verdwijnen, totdat er op korte loopafstand (200 – max. 400 meter) vervangende parkeergelegenheid is gerealiseerd;
- ❖ Zo schrijft wethouder W. Mazier; “Deze Visie is tot stand gekomen na uitgebreid onderzoek, participatie onder inwoners en overleggen met betrokkenen zoals ons parkeerpanel. Door deze brede insteek hopen wij een parkeerbeleid te kunnen ontwikkelen dat recht doet aan de "belangen en wensen van zoveel mogelijk mensen.”

Indiener attendeert het College erop dat:

- De portefeuillehouder binnen het College in Q2 – '23 een mondelinge toezegging heeft gedaan dat indiener als stakeholder namens enkele vastgoedondernemers en filiaalbedrijven, zou deelnemen aan de vraagstukken parkeren;
- Vanaf 28 februari '24 tot aan 03 september (6 maanden) er slecht alleen mailcorrespondentie is geweest met beleidsmedewerkers m.b.t. parkeren over het proces, maar niet inhoudelijk;
- Dat op 03 september een bijeenkomst heeft plaatsgevonden, waarbij eindelijk een grote delegatie (ongeveer 16 vertegenwoordigers) direct belanghebbende stakeholders aanwezig zijn geweest, waarvan er slecht één positief was op het concept Visie stuk en waarbij BOH uitspreekt ook niet betrokken geweest te zijn bij de totstandkoming van deze visie;
- Dat de beleidsmedewerkers met goedkeuring van de wethouder de gehele visie parkeren niet hebben aangepast ondanks het nadrukkelijke verzoek van de 16-1 vertegenwoordigers waarmee zij inderdaad het draagvlak niet vergroten, laat staan consensus creëren, waar de vele stakeholders wel nog steeds voor open staan!

Indiener vraagt hoe het kan dat het College het volgende in haar interne communicatie schrijft:

- “Uitgebreid geparticipeerd”;
- “Bijeenkomsten” (meervoud) – slechts één avond met de stakeholders van de binnenstad;
- “Voldoende aan de orde geweest” – slecht één meeting met de stakeholders van de binnenstad;
- “Naar verwachting geen nieuwe inzichten opleveren.” Waar is dat op gebaseerd?

Beschouwt het College dit als participatie en draagvlak?

Commentaar

Bij de totstandkoming van dit onderdeel Parkeren is gedurende een termijn van anderhalf jaar uitgebreid geparticipeerd en is op verschillende manieren informatie opgehaald. Dit bestaat uit:

- 3 inloopbijeenkomsten
- Meerdere enquêtes waaronder een online stadsgesprek
- Ook is het concept-document voorgelegd aan het ‘Verkeersplatform’. Dit platform bestaat uit een groep vaste personen die de belangen behartigen van hun achterban zoals rijschoolhouders, Veilig Verkeer Nederland, de Fietzersbond, de Politie en de Brandweer.
- 4 bijeenkomsten met het parkeerpanel waarvan de laatste bijeenkomst op 3 september 2024

Ook zijn er op meerdere momenten inloopbijeenkomsten georganiseerd. In de binnenstad is de samenwerking tussen en met ondernemers en vastgoedeigenaren in opbouw, dit zorgt in de nabije

toekomst voor een gezamenlijk gesprek over thema's in de binnenstad. We betrekken ondernemers en andere belanghebbenden bij de verdere uitwerking van de verschillende aspecten uit het onderdeel Parkeren.

Opmerking 4.2

Indiener geeft aan dat vele stakeholders (belanghebbende) in de binnenstad geheel niet betrokken zijn geweest bij het tot stand komen van deze voorliggende visie. Indiener geeft aan dat de benoemde belangenvetegenwoordigers er voor de volledigheid van deze 'visie' er grote waarde aan hechten aanvullende relevante informatie te verstrekken, welke inzichten zullen verschaffen dat de voorliggende visie niet compleet en/of transparant is in de daadwerkelijke weergave van de afzonderlijke beschreven onderwerpen. Onderstaand zullen wij u per onderwerp daarin meenemen.

Opmerking 4.2.1

(pag.8) – 2 uur gratis parkeren.

De relevantie van 2 uren gratis parkeren staat onomstotelijk vast. Het causale verband tussen gratis parkeren en de progressie in bezoekers en bestedingen ten opzichte van betaald parkeren is landelijk vaak onderzocht en aangetoond. De samenstellers van deze visie laten echter na te onderbouwen wat de gevolgen zijn van het afschaffen van de 2 uren gratis parkeren. Te denken valt aan gevolgen op aantal bezoekers binnenstad en hun bestedingen, korte en middellange termijn. Mogelijke gevolgen op leegstand en werkloosheid, maar ook waarde panden (WOZ beschikkingen) etc. etc.. Indiener is van mening dat er geen grondig en zorgvuldig onderzoek is gedaan.

Zoals in de tekst is opgenomen is deze maatregel ingegeven vanuit verschillend perspectief:

1. *Eenzijds omdat gratis parkeren haaks staat op de ambities van de Omgevingsvisie en onze ambities op het gebied van duurzame mobiliteit en het hanteren van het STOMP-principe. Het uiteindelijke doel is om de verschillende doelgroepen bewuster te maken van hun vervoerskeuze. Het (gefaseerd) opheffen van twee uur gratis parkeren speelt hierin een belangrijke rol. Met een deel van deze inkomsten ontstaat ook (financiële) ruimte om te kunnen blijven investeren in parkeren en de bereikbaarheid.*
2. *Gelet op de gemeentebrede ombuigingsoperatie heeft de gemeenteraad (september 2024) ingestemd met een pakket aan maatregelen. Eén van die maatregelen is het gefaseerd terugbrengen van het gratis parkeren. Vanaf 2025 geldt er nog één uur gratis parkeren en vanaf 2026 wordt dit volledig opgeheven. Vanuit dit perspectief is deze fasering nu als kader meegenomen in het onderdeel Parkeren en de verdere uitwerking daarvan.*

Er zijn verschillende onderzoeken beschikbaar die de relatie tussen onder andere betaald parkeren en de financiële gevolgen hiervan laten zien voor wat betreft de gemiddelde besteding per bezoeker. Een belangrijke constatering hierbij is dat deze onderzoeken elkaar ook tegenspreken. Gelet op bovenstaande uiteenzetting kiest de gemeente daarom nu voor de ambities en maatregelen zoals opgenomen in het onderdeel Parkeren.

Opmerking 4.2.2

(pag.9) – 2.3 Participatie: wat vindt men er van parkeren in Harderwijk?

Weinig tot geen respons (participatie – zie opmerkingen bij 'vorm') ondernemingen! Hoe kan dat, oorzaak, proces niet goed geweest?

Commentaar

De enquête waaraan wordt gerefereerd is uitgevoerd in november 2022. Dit was helemaal aan de start van het traject en hoofdzakelijk bedoeld om ideeën, knelpunten en ervaringen op te halen. De enquête heeft een totale respons van 348. Het aantal ondernemers uit de binnenstad die deze

enquête hebben ingevuld bedraagt 17. Destijds is via de gemeentelijke website, een bericht in de lokale krant en via de socialmedia-kanalen van de gemeente gevraagd om deze enquête in te vullen. Via de volgende link is deze enquête te zien:

<https://experience.arcgis.com/experience/34d85e5d2d2745a48203afa20adb5ee6/page/Home/>

Opmerking 4.2.3

(pag. 15) - 2.5 Parkeeronderzoek Binnenstad.

Stelling parkeerdruk op zondag (aanzienlijk) lager. Conclusie op basis van slechts één meting en wel op zondag 03/12 (vieren families Sint feest) terwijl onderzoekers stellen dat dit een drukkere zondag moet zijn, maar laten na waarom zij dit vinden of onderbouwen?

Commentaar

De strekking van deze paragraaf is om aan te geven dat op basis van onderzoek is gebleken dat de parkeerdruk op de (koop)zondag relatief beperkt is op de parkeerterreinen/garages in en om de binnenstad.

Er is hier geen aantoonbare relatie met eerdere (koop)zondagen direct voor het Sinterklaasweekend. Om die reden komt deze tekst daarom te vervallen.

Opmerking 4.3.3

(pag. 24) – Beleidskaders.

Binnenstadvisie: strekking en prioriteit 'projectgroep Binnenstadvisie' – 2 uren gratis parkeren handhaven en parkeerplaatsen uitbreiden en pas opheffen als vervanging gereed is.

Indiener vraagt of de Gemeente Harderwijk - ruimtelijke oplossingen (autoluw, bevorderen te voet, te fiets of openbaar vervoer) zonder doorrekening (ramingen) van mogelijke financiële gevolgen voor de binnenstad heeft gedaan.

Commentaar

De gemeente heeft inzichtelijk gemaakt wat de extra te verwachten parkeerinkomsten zijn bij het gefaseerd opheffen van 2-uur gratis parkeren. Het is op voorhand niet inzichtelijk te maken wat de economische gevolgen zijn van het terugbrengen van het gratis parkeren. Zie hiervoor ook de beantwoording bij opmerking 4.2.1.

Opmerking 4.3.4

(pag. 27) – Met parkeeropbrengsten versterken we de bereikbaarheid van de stad.

De opbrengsten uit parkeren in en rond de binnenstad zijn sedert vele jaren niet gebruikt voor verdere expansie parkeerplaatsen w.o. opbrengsten van de 'Houtwal garage'. Ook wordt niet transparant gedeeld wat de parkeeropbrengsten zijn geweest en hoe deze 1 op 1 ten gunste van parkeren worden gebruikt zoals gesteld. Ook werkt meer parkeeropbrengsten door afschaffen 2 uren gratis parkeren niet gunstig op de economie van de binnenstad –direct causale verband (zie eerder dit schrijven). Indiener geeft aan dat het is nagelaten dit inzichtelijk te maken en de gevolgen te schetsen.

Commentaar

Zie hiervoor ook de beantwoording bij opmerking 4.3.3

Opmerking 4.3.5

(pag. 29) – Gebiedsprogramma Vuldersbrink & Kloosterplein opstellen.

Indiener ziet graag dat het opstellen van het Gebiedsprogramma gebeurt op voorwaarden dat huidige bestemmingen niet eerder gewijzigd worden dan dat vervangende parkeerplaatsen gerealiseerd zijn met gelijke of betere parkeercondities/-kwaliteit – uitgangspunt projectgroep Binnenstadvisie.

Commentaar

De gemeente deelt de opvatting dat er eerst alternatieve parkeerplaats/capaciteit moet zijn voordat de parkeerplaatsen in de binnenstad zoals het Klooster komen te vervallen.

Opmerking 4.3.6

(pag. 31) – Getrapt afschaffen 2 uur gratis parkeren.

Indiener is van mening dat Afbeelding 4.6 een vertekend beeld geeft en misleidend is.

Indiener adviseert een financiële onderbouwing op te nemen van de gevolgen van afschaffing 2 uren gratis parkeren voor de binnenstadondernemingen (horeca/Retail/cultuur/etc.) op:

1. Jaar van invoering 1e fase op omzet degressie en bezoekers afname binnenstad;
2. Het 2e jaar bij fase 2
3. Gevolgen na jaar 2
4. Gevolgen afschaffen 'gratis parkeren' op extra leegstand binnenstad – toename leegstand % per straat;
5. Gevolgen afschaffen 'gratis parkeren' koopafvloeiing binnenstad en toevloeiing naar omliggende plaatsen met blijvende gratis parkeerfaciliteiten (Ermelo, Nunspeet, e.d.).

De beleidsmedewerkers schrijven hierover: "Deze informatie hebben wij niet. Zoals ook in de visie opgenomen vindt monitoring plaats na invoering van de mogelijke gefaseerde maatregelen."

In de 'Visie' schrijft de gemeente; "Na één jaar wordt geëvalueerd in welke mate dit invloed heeft op de bezetting van de parkeerlocaties door parkerende bezoekers van de binnenstad."

- ❖ Welke norm is dan bepalend om beleid aan te passen?
- ❖ Welke evaluatie vindt er plaats op de economische gevolgen van dit besluit?
- ❖ Waarom pas na één jaar evalueren, waarmee 2026 dan ook al het laatste uur gratis parkeren al ten einde is? Indiener verwacht op dit onderwerp dat er grondig en volledig onderzoek is verricht gezien de economische gevolgen voor de binnenstad. Indiener is van mening dat dit is nagelaten.

Commentaar:

Zoals in de tekst is opgenomen is deze maatregel ingegeven vanuit verschillend perspectief:

1. *Eenzijds omdat gratis parkeren haaks staat op de ambities van de Omgevingsvisie en onze ambities op het gebied van duurzame mobiliteit en het hanteren van het STOMP-principe. Het uiteindelijke doel is om de verschillende doelgroepen bewuster te maken van hun vervoerskeuze. Het (gefaseerd) opheffen van twee uur gratis parkeren speelt hierin een belangrijke rol. Met een deel van deze inkomsten ontstaat ook (financiële) ruimte om te kunnen blijven investeren in parkeren en de bereikbaarheid.*
2. *Gelet op de gemeentebrede ombuigingsoperatie heeft de gemeenteraad (september 2024) ingestemd met een pakket aan maatregelen. Eén van die maatregelen is het gefaseerd terugbrengen van het gratis parkeren. Vanaf 2025 geldt er nog één uur gratis parkeren en vanaf 2026 wordt dit volledig opgeheven. Vanuit dit perspectief is deze fasering nu als kader meegenomen in het onderdeel Parkeren en de verdere uitwerking daarvan.*

Voor wat betreft het inzichtelijk maken van de effecten hiervan monitoren wij vanuit de ombuigingsoperatie het onderstaande:

- *de aantallen parkeertransacties en parkeeropbrengsten*
- *de aantallen binnenstadbezoekers op basis van het Dashboard Visit-Veluwe*
- *het aantal gestalde fietsen in de binnenstad (herhaling fietsparkeeronderzoek binnenstad juni)*
- *gebruik openbaar (bus)vervoer*

De uitkomsten van de monitoring/evaluatie zijn nog niet bekend. Indien uit deze gegevens blijkt dat hier dringend aanleiding voor is, betrekken we dit bij de nu ingezette koers vanuit de ombuigingsoperatie.

Opmerking 4.3.7

(pag. 32) – Intensiveren handhaving.

“Uit de onderzoeksgegevens komt naar voren dat de wens bestaat dat er frequenter wordt opgetreden tegen fout geparkeerde voertuigen (auto's en fietsen).” Volgens indiener ervaren burgers en ondernemers al jaren de nalatende handhaving in Harderwijk. Indiener vindt het passend in een visie daar meer concreet oplossingen, richtlijnen en kaders over op te nemen om uit te werken voor de komende jaren, waarmee draagvlak wordt gecreëerd.

Commentaar:

De gemeente is van mening dat dit een belangrijk onderdeel uitmaakt bij het vervolg en om die reden wordt dit na de definitieve vaststelling van het onderdeel Parkeren verder uitgewerkt en geëffectueerd.

Opmerking 4.3.8

(pag. 35 – 37) - 5.3 Wat gaan we daarvoor doen.

- Gevolgen bezoekers verplaatsen van parkeren dichtbij de binnenstad naar aanzienlijk grotere afstand. Indiener vraagt of dit geheel niet is onderzocht? Hier worden ook wederom geen richtlijnen en kaders voor mee gegeven. Bijvoorbeeld loopafstand naar de binnenstad voor bezoekers maximaal 400 meter afstand.

Commentaar:

Bezoekers van de binnenstad worden in de toekomstige situatie gefaciliteerd op parkeervoorzieningen direct bij de binnenstad. Op basis van landelijke kencijfers (CROW) bedraagt de acceptabele loopafstand voor bezoekers van een binnenstad 200-600 meter.

Opmerking 4.3.9

- Tabel 5.3 werknemers uit de binnenstad parkeren, behalve werknemers stadhuis, gelijkheidsbeginsel, waarom uitzondering voor medewerkers gemeente terwijl overige medewerkers in de binnenstad wel elders dienen te parkeren? Indiener is van mening juist deze garage te gebruiken voor bewoners en bezoekers binnenstad.

Commentaar

De parkeergarage Stadhuis wordt nu gebruikt door medewerkers van het Stadhuis en door bewoners uit de binnenstad. De gemeente onderschrijft de gedachtegang dat leegstand moet worden voorkomen en dat de parkeergarages zo optimaal mogelijk gebruikt moeten worden. De tekst wordt hierop aangepast.

Opmerking 4.3.10

- Afbeelding 5.4 parkeerlocatie P8 dr.Lelystraat – parkeren bezoekers binnenstad, afstand staat altijd tot relatie bereidheid bezoekers. Dit is te ver blijkt uit onderzoek (zie bijlage), zelfs P7 is al te ver voor bezoekers binnenstad. Parkeerplaats P14 Houtwal staat in dit overzicht als uitsluitend ‘bezoekers’ bestempeld?

Commentaar

Voor wat betreft de doelgroep bezoekers, is het transferium Zonneweide P8 een parkeerlocatie die vooral ingezet wordt voor het parkeren van Dolfinariumbezoekers en bezoekers bij grootschalige evenementen. De binnenstadbezoeker wordt gefaciliteerd op één van de parkeerlocaties in de directe

nabijheid van de binnenstad. Denk hierbij aan Scheepssingel, Houtwalgarage en het Westeinde zoals in tabel 5.4 in het onderdeel Parkeren staat opgenomen. In deze tabel staat dat de Houtwalgarage is aangewezen als parkeerlocatie voor bezoekers van en bewoners uit de binnenstad.

Opmerking 4.3.11

- Tabel 5.5 Parkeerplaats P19 Westeinde, in de tabel is slechts rekening gehouden met toevoegen parkeerplaatsen van verschillende locaties, maar geen voorziening opgenomen voor groei-ramingen bezoekers e.o. tot 2040? Wat te doen met bezoekers/werknemers zorgcentrum en het St. Jansdal.
- Indiener adviseert eerst uitbreiding P19 Westeinde realiseren, dan pas verplaatsen/opheffen parkeerplaatsen Kloosterplein, Vuldersbrink e.d..

Commentaar

Het volgende staat nu opgenomen in de tekst “Gelet op de groei van de gemeente en daarmee ook de bezoekersaantallen zal met een extra opslag van het aantal parkeerplaatsen moeten worden gerekend”. Ook is opgenomen, dat met het St. Jansdal is afgesproken dat het Westeinde zelf geen ruimte biedt om hier het parkeervraagstuk van het ziekenhuis op te vangen.

Uitgangspunt bij het gefaseerd opheffen van de parkeerplaatsen in de binnenstad is dat eerst parkeercapaciteit op alternatieve locaties moet worden gecreëerd.

Opmerking 4.3.12

(pag. 47) – 8. Evaluatie en bijsturing

Kaders, normen en of richtlijnen van bijsturing worden in de visie geheel niet beschreven/benoemd. Indiener geeft aan dat stakeholders daardoor geen zicht hebben op en hoe eventuele bijstellingen/aanpassingen ten uitvoer worden gebracht en belangrijker nog binnen welk tijdsbestek? Zo staat in deze ‘Visie’ te lezen: *“Het inzichtelijk maken van de gerealiseerde extra inkomsten door het gefaseerd opheffen van de eerste twee uur gratis parkeren.”*

Indiener vraagt:

- (1) Wat wordt dan mogelijk met de opbrengst gelden gedaan en met ingang van welke datum,
- (2) wordt er in de afweging opbrengsten/kosten ook gekeken naar de economische gevolgen voor de binnenstad ondernemingen?

Commentaar:

Zoals in hoofdstuk 9 in het onderdeel Parkeren staat opgenomen wordt het uitvoeringsprogramma begin 2025 verder uitgewerkt en voorzien van een financiële paragraaf. Tevens worden de benodigde financiële middelen waar mogelijk gekoppeld aan de kadernota 2026-2029 en het zogenoemde gemeentelijk brede ombuigingsplan waarmee de gemeenteraad in september 2024 heeft ingestemd. Vooruitlopend daarop kunnen daarom nu geen financiële uitspraken worden gedaan zoals door indiener wordt omschreven.

Het is nu op voorhand niet volledig inzichtelijk te maken wat de economische gevolgen zijn van het terugbrengen van het gratis parkeren. Mede om die reden wordt vanuit de ombuigingsoperatie de feitelijke situatie gemonitord zoals ook omschreven bij opmerking 4.3.6.

Opmerking 4.3.13

❖ (pag. 48/49) – Concept uitvoeringsagenda.

Tabel – korte termijn w.o. afschaffen 2 uur gratis parkeren is niet afhankelijk gemaakt van uitgangspunten (opbrengsten/kosten c.q. gevolgen) en is daarmee onherroepelijk voor de jaren 2025 en 2026. Zie rapport bijlage gevolgen en relevantie parkeren dichtbij en gratis parkeren.

De onderzoeksrapporten die ten grondslag liggen aan de 'Visie parkeren' bevatten ook diverse punten, waaraan conclusies te verbinden zijn die haaks staan (?) op de voorliggende 'Visie'.

Enkele voorbeelden:

➤ Parkeeronderzoek rapport enquête Gemeente Harderwijk:

- Vraag: "Als ik (ook de eerste 2 uur) moet betalen voor parkeren in de binnenstad, dan:

Antwoord: "ga ik mijn inkopen in een andere plaats doen" – 33,9% (!)

• Indiener vraagt: wat zijn dan de economische gevolgen voor de binnenstad als 2 uren gratis parkeren wordt afgeschaft?

- Vraag: "In Harderwijk kan ik met het openbaar vervoer makkelijk komen waar ik wil.

Antwoord: "Helemaal mee oneens! – 39,8%

• Indiener vraagt: kan men dan wel het principe STOMP gaan toepassen?

Commentaar

Zie voor de reactie op de vraag over de financiële gevolgen van het gefaseerd afschaffen van het twee uur gratis parkeren ook het commentaar bij opmerking 4.3.6.

De gemeente ziet invoering van het STOMP-principe niet als doel maar als middel om de bereikbaarheid van de (binnen)stad te verbeteren. Zoals in het onderdeel Parkeren is opgenomen wordt hier de komende jaren op ingezet.

Opmerking 4.3.14

➤ Strabo rapportage parkeeronderzoek Harderwijk 2023:

- 94% (!) van de parkeerders geeft aan vrijwel altijd met de auto naar de binnenstad te komen;

- Winkelbezoek is de belangrijkste reden bij het bezoek, genoemd als primair doel door circa driekwart van de respondenten;

- Het feit dat de parkeerlocatie dicht bij de bestemming ligt is verreweg de belangrijkste reden voor het gebruik van de desbetreffende parkeerlocaties;

- Gemiddelde parkeerduur op parkeerplaatsen bij de binnenstad 72 minuten (binnen de scope van 2 uren gratis parkeren!)

- De helft van alle parkeerders geeft aan dat 2 uren gratis parkeren van invloed is op de parkeerduur, de andere helft van niet.

- 31% van respondenten geeft aan dat als de parkeerplaatsen dicht bij het centrum niet beschikbaar zijn, terug naar huis gaan

• Indiener concludeert: het belang van parkeren dicht bij de binnenstad staat hiermee wederom vast en de relevantie van 2 uren gratis parkeren ook.

1. De gevolgen van afschaffen 2 uren gratis parkeren is met deze gegevens met grote waarschijnlijk in te schatten nml. een omzet degressie van 10 -15% aan bestedingen.

2. Indien bezoekers van de binnenstad op grote loopafstand dienen te parkeren (P8 zelfs 1000-1200 meter!) dan gaan zij dat niet doen gezien de gemiddelde verblijfsduur in de binnenstad.

Commentaar

Bij het parkeeronderzoek waaraan wordt gerefereerd zijn alleen bezoekers die met de auto komen bevraagd. Wij delen uw opvatting dat het parkeren van binnenstadbezoekers idealiter plaatsvindt in de nabijheid van het centrum. Zie hiervoor ook de beantwoording bij opmerking 4.3.10.

Opmerking 4.3.15

➤ Bureau de Groot Volker:

- Parkeeronderzoeken tonen aan dat de parkeerdruk (bezettingsgraad) op de dichtstbijzijnde parkeerplaatsen bij de binnenstad te hoog is (meer dan 80%).
- Meting op slechts één zondag is (i) niet representatief, (ii) op zondag 3 december als vele families Sint vieren al helemaal niet. Hoe kan je hier dan conclusies aan verbinden?

• Indiener concludeert: de parkeerplaatsen dichtbij de binnenstad hebben een hoge bezettingsgraad en daarmee parkeerdruk. Dit toont aan (i) dat bezoekers parkeren dichtbij in/aan de binnenstad overduidelijk prevaleren, (ii) een uitbreiding van een parkeergarage dichtbij het centrum (Westeinde) dusdanig veel (grondig onderzoek!) parkeerplaatsen dient te bezitten dat deze garage tot 2040 bezoekers kan voorzien!

Commentaar

De gemeente deelt de opvatting over het uitbreiden van parkeerlocatie Westeinde. Zoals nu in de tekst staat omschreven, houden wij hierbij rekening met een extra opslag van het benodigde aantal parkeerplaatsen.

Opmerking 4.4

Indiener concludeert:

Bij het tot stand komen van de 'Visie Parkeren' is geheel geen rekening gehouden met de diverse belangrijke stakeholders in en rond de binnenstad (ondanks toezeggingen). Hierdoor ervaren al deze directe belanghebbende geen participatie. Nog steeds staan deze stakeholders open voor deelname bij de uitwerking van deze Visie en eventuele herzieningen hierin.

Ook adviseren enkele stakeholders een 'Denktank' te formeren met ervaringsdeskundigen, die woonachtig zijn in Harderwijk en daarmee lokale betrokkenheid en ervaring hebben welke specifieke uitdagingen er nu al liggen en welke de komende jaren erbij zullen komen.

Commentaar

Zie hiervoor ook de beantwoording bij opmerking 4.1. Bij de verdere uitwerking van de diverse deelprojecten zoals nu opgenomen in de uitvoeringsagenda, betrekken en informeren wij de verschillende belanghebbenden tijdig.

Uit de onderzoeken (landelijk en gehouden in Harderwijk) blijkt onomstotelijk dat het parkeerterrein 8 (transferium) te ver weg ligt voor bezoekers (consumenten) in de binnenstad. Ongeacht het beschikbaar stellen van deelfietsen en/of -auto's, een ander gratis ter beschikking gesteld vervoer, de afstand is te ver! Dit is geen alternatief voor bezoekers van de binnenstad en gaat bij het handhaven van deze plannen, grote gevolgen hebben voor het aantal bezoekers en daarmee bestedingen in de binnenstad. Dit werd recent nog erkend door een spreker van 'bureau Vierkant', die in opdracht van de Gemeente Harderwijk werkt. Het stimuleren van het fietsgebruik juichen ook deze stakeholders unaniem toe. En verzoeken ook de faciliteiten voor fietsen aanzienlijk te verbeteren en of uit te breiden. Dit schaaft het autoparkeren en de bijbehorende faciliteiten niet, sterker, het zal de faciliteiten ontlasten, hetgeen gewenst is.

Commentaar

Zie hiervoor ook de beantwoording bij opmerking 4.3.10.

Indiener verzoekt grondig en zorgvuldig onderzoek te verrichten voor de uitbreiding en haalbaarheid van parkeerterrein 'Westeinde'. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig tot medio 2040 waarbij een

parkeerdruk van lager dan 70% overeind blijft (doelstelling). Rekening houdende met bewoners, bezoekers binnenstad, Randmeren, St. Jansdal en overige bezoekers (cultuur en personeel).

Commentaar

Na definitieve vaststelling van het onderdeel Parkeren wordt gestart met een haalbaarheidsonderzoek voor mogelijke uitbreiding van parkeerlocatie Westeinde. Dit onderzoek gaat in op de technische, financiële en planologische haalbaarheid van een uitbreiding op deze locatie. Voor wat betreft het aantal parkeerplaatsen wordt vooralsnog uitgegaan van hetgeen is opgenomen in het onderdeel Parkeren. Mede afhankelijk van onder andere de bodemgesteldheid, moet meer duidelijkheid komen over de (technische) mogelijkheden van al dan niet een volledige of gedeeltelijk ondergrondse parkeergarage.

Indiener adviseert parallel aan dit onderzoek oriënterende gesprekken te voeren met commerciële partijen over mogelijke aanvullende parkeergelegenheden onder het maaiveld dichtbij de binnenstad (voorbeeld Den Bosch centrum aan de Singel). De gemeente Harderwijk blijft haar eigen parkeergarages exploiteren (inkomsten en regie over tarieven in eigen hand), echter indien er geen toereikende financiële middelen zijn van uitbreiding parkeergarages w.o. Westeinde, of regelgeving dit verhinderd, dient er naar oordeel van de stakeholders geen vooraf afwijzende houding te zijn van de lokale bestuurders om niet in overleg te treden met commerciële partijen (Q Park e.d.).

Commentaar

De gemeente neemt dit ter kennisgeving aan.

Deelconclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het onderdeel Parkeren te wijzigen:

Tabel 5.3 wordt aangepast. Bij P22 Stadhuisgarage staat nu aangegeven dat hier alleen werknemers van het stadhuis kunnen parkeren. Dit wordt aangevuld met bewoners uit de binnenstad.

Er is geen aantoonbare relatie met de bezetting van de parkeerterreinen op (koop)zondagen direct voor het Sinterklaasweekend. Om die reden komt deze tekst te vervallen.

Zienswijze 5.

Deze zienswijze is ingediend door 35 individuele personen waarbij gebruik is gemaakt van een gestandaardiseerd formulier.

Opmerking 5.1

Indiener heeft bezwaar tegen het besluit om onderzoek te doen naar het uitbreiden van parkeerplaats Westeinde zonder andere alternatieven te benoemen en dus al een keuze aan te wijzen. Beter is te formuleren: onderzoek doen naar de noodzaak van het verplaatsen van parkeerplaatsen uit de binnenstad Harderwijk naar bestaande of nieuw te bouwen parkeerplaatsen daarbuiten.

Commentaar

In het kader van de door de raad vastgestelde Omgevingsvisie is besloten om de straten in de binnenstad op termijn autoluw, liefst autovrij te maken. In de binnenstadsvisie is onder andere het Kloosterplein aangewezen als zogenoemde 'sleutellocatie' voor de binnenstad. Eén van de uitgangspunten hier is om het Kloosterplein te transformeren van (primair) parkeer- naar multifunctioneel (groen) belevingsplein, te beginnen met een oriëntatie naar een alternatieve parkeerlocatie. Gelet op de aanwezigheid van de bestaande Houtwalgarage, de toekomstige garage Jan Krulkade aan de oostzijde van de stad is nu gekeken naar een mogelijke uitbreiding aan de zuidwestzijde van de stad. Het huidige parkeerterrein Westeinde, dat al een belangrijke parkeerfunctie heeft en langs een directe ontsluitingsroute ligt, is hiermee volgens de gemeente de meest logische en goed bereikbare locatie.

Opmerking 5.2

Indiener heeft bezwaar tegen de toename van de verkeersdruk en onveiligheid die een 3x zo grote parkeerplaats met zich meebrengt in een toch al onder druk staande wijk door de bouw van 2 appartementencomplexen (Randmeer) en de al bestaande sociale voorzieningen in de omliggende straten.

Commentaar

Naast het haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden voor uitbreiding van deze parkeerlocatie wordt als onderdeel daarvan ook gekeken naar de verkeersafwikkeling van een eventuele uitbreiding van deze locatie en meegenomen in het vervolgproces. De tekst wordt hierop aangepast.

Opmerking 5.3

Indiener heeft bezwaar tegen het bovengronds bouwen van een eventuele parkeergarage. Met name voor de aangrenzende woningen uit Diepegracht, Harmonielaan, Weidemeesterlaan en Wethouder Jansenlaan wordt het uitzicht gevuld met stenen en verminderd zon- en buitenlicht bij een verhoogde parkeergarage - een ondergrondse parkeergarage met behoud van groen erop en het alleen parkeren voor bewoners in de omliggende straten is bespreekbaar.

Commentaar

Uitgangspunt is het principe zoals ook opgenomen in de Omgevingsvisie dat parkeren zoveel als mogelijk uit het zicht moet plaatsvinden. Na definitieve vaststelling van het onderdeel Parkeren wordt gestart met een haalbaarheidsonderzoek voor mogelijke uitbreiding van parkeerlocatie Westeinde. Dit onderzoek gaat in op de technische, financiële en planologische haalbaarheid van een uitbreiding op deze locatie. Mede afhankelijk van onder andere de bodemgesteldheid moet meer duidelijkheid komen over de (technische) mogelijkheden van al dan niet een volledige of gedeeltelijk ondergrondse parkeergarage. Bij aanvang van dit onderzoek gaan we hierover in open gesprek met omwonenden en belanghebbenden. Dat geldt ook voor het al dan niet invoeren van een ander parkeerregime in de straten zoals door indiener omschreven.

Opmerking 5.4

Indiener heeft bezwaar tegen het weghalen van het stuk groen met hoge bomen in het midden van de huidige parkeerplaats Westeinde. Als ook tegen het eventueel weghalen van de bloesembomen langs

de parkeerplaats en de speeltuin. Dit staat ook haaks op de visie van de gemeente Harderwijk om te zorgen voor een groene gemeente.

Commentaar:

De gemeente is het met indiener eens dat (openbaar) groen een belangrijke functie heeft binnen de gemeente. Mede om die reden wordt hier als onderdeel van de haalbaarheidsstudie hier ook aandacht aan besteed. Daarbij wegen we het groen als volwaardige functie mee ten opzichte van andere functies en belangen. De tekst wordt hierop aangepast.

Opmerking 5.5

Indiener heeft bezwaar tegen het proces; een jaar geleden was er vanuit de gemeente Harderwijk geen geld beschikbaar voor een ondergrondse parkeergarage bij het nieuw te bouwen Randmeer met voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers op eigen grond. Uiteindelijk heeft de gemeente geld voor een parkeergarage via de Provincie verkregen met nog steeds een tekort aan parkeerplaatsen voor bezoekers (die moeten maar uitwijken naar Westeinde). Raar om in het Concept Programma Bouw & Infrastructuur te zien staan dat er nu wel geld beschikbaar is voor 50 parkeerplaatsen extra bij Westeinde voor bezoekers Randmeer terwijl de bouw van Randmeer pas eind 2025 gaat starten. Eén ondergrondse parkeergarage bij Randmeer zou een completere oplossing zijn en minder ingrijpend voor omwonenden

Commentaar:

Deze ontwikkeling is niet in eigendom van de gemeente zelf maar in eigendom van woningcorporatie Habion. Vanuit die hoedanigheid wordt door de initiatiefnemer voorzien in een parkeeroplossing op eigen terrein, waaronder ook in een private ondergrondse parkeergarage. Een deel van het bezoekersparkeren voor de locatie Randmeer (30 plekken) wordt opgelost in de directe omgeving waaronder op het huidige parkeerterrein Westeinde. Dit aantal parkeerplekken maakt daarmee geen onderdeel uit van het intensiveringsvraagstuk en maakt om die reden geen onderdeel uit van de optelsom zoals deze nu in de tekst is opgenomen. De tekst wordt hierop aangepast

De subsidie vanuit de provincie is bedoeld om de bouw van de sociale huur aantrekkelijker te maken (regeling sociale huurwoningen). Deze subsidie is door de gemeente aangevraagd en als zodanig verleend. Initiatiefnemer ontvangt deze subsidie na oplevering van de woningen. Dit onder strenge voorwaarden van de provincie.

Deelconclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het Onderdeel Parkeren te wijzigen:

In de rekensom voor de beoogde intensivering van het parkeerterrein Westeinde is nu ook gerekend met de parkeerbehoefte van 50 parkeerplaatsen voor bezoekers van (toekomstige) bewoners aan het voormalige verzorgingstehuis Randmeer. Deze tekst komt te vervallen. Op basis van onderzoek is aangetoond dat het bezoekersparkeren voor deze functie kan worden opgelost in de directe omgeving waaronder op het bestaande parkeerterrein Westeinde. Overigens bedraagt het nu omschreven aantal parkeerplaatsen voor bezoekers niet 50, maar 30 parkeerplaatsen op het drukste moment (werkdagavond).

De tekst in paragraaf 'intensiveren parkeercapaciteit Westeinde' wordt gewijzigd. Hierin wordt aangevuld dat als onderdeel van het haalbaarheidsonderzoek rekening wordt gehouden met een optimalisatie van de verkeersafwikkeling en de waarde van het bestaande groen ook wordt meegenomen.

Zienswijze 6.

Opmerking 6.1

Indiener vindt het onlogisch een parkeergarage te bouwen voor auto's uit de stad. Indiener snapt dat de gemeente de stad autoluw wil maken. Indiener snapt alleen niet waarom hij dit als bewoner uit de krant moet lezen. Wat is de reden om niet met bewoners in contact te komen en gewoon een afspraak te maken om met de bewoners in gesprek te gaan en samen te kijken wat de mogelijkheden zijn. Transparantie zou fijn zijn en openheid ook. Er komen voor bezoekers uit de regio geen parkeerplekken bij, als jullie het Klooster en de Vintringasingel autoluw willen maken. De bewoners van Weidemeesterlaan willen graag in gesprek met de wethouder hierover. Verder staat dit haaks op de visie van de gemeente Harderwijk om te zorgen voor een groene gemeente, als jullie de bomen en de struiken gaan weghalen.

Commentaar

Zie ook de beantwoording van zienswijze 5.

Deelconclusie

Zie ook de deelconclusie bij zienswijze 5.

Zienswijze 7.

Opmerking 7.1

Indiener vindt het uitbreiden parkeren P19 geen goed plan. Een parkeergarage voor de deur is niet leuk. Vreemd dat deze alleen bestemd is voor de auto's van het Kloosterplein en de Vrintingasingel. En ook nog eens 50 stuks voor het nieuwe Randmeer. Waar laten jullie de auto's van de bezoekers? Indiener wil graag een gesprek met de wethouder hierover. Verder is het vreemd dat je als gemeente een visie hebt om te zorgen voor een groene gemeente en vervolgens bomen en struiken gaat weghalen. Jammer is het ook om deze plannen via de krant te moeten lezen en dat de bewoners van de Weidemeesterlaan dit niet via een gesprek met de wethouder te horen hebben gekregen. Waar is de transparantie?

Commentaar

Zie ook de beantwoording van zienswijze 5.

Deelconclusie

Zie ook de deelconclusie bij zienswijze 5.

Zienswijze 8.

Opmerking 8.1

Parkeren Kruithuis. Indiener is voorstander van een parkeergarage ondergronds, met een groene (natuurlijke) bovenkant. Daarnaast de Wethouder Jansenlaan tot fietsstraat maken, met auto te gast. Enkel bestemmingsverkeer! Er wordt voortdurend te vaak en te hard tegen het verkeer in gereden! De straat wordt aan beide kanten gebruikt om te parkeren en is voor fietsers en voetgangers levensgevaarlijk, doordat er veelvuldig tegen het verkeer wordt ingereden! Het wordt vaak als sluiproute gebruikt!!

Commentaar

Zie ook de beantwoording van zienswijze 5.

Deelconclusie

Zie ook de deelconclusie bij zienswijze 5.

Zienswijze 9.

Opmerking 9.1

Indieners zijn zeer ontstemd en bezorgd. Indieners geven aan dat buurtbewoners Vuldersbrink en Waltorenstraat wederom totaal niet zijn betrokken bij dit proces, ook nadat zij deze wens hebben aangegeven via inspraak in de raad. Ook nadat zij daarna hebben aangegeven dat zij als bewoners betrokken wilde worden en onderdeel wilden uitmaken van het proces bij wethouder Wilco Mazier en de voormalige wijkmanager, zoals eerder in de raad door Wilco Mazier werd beloofd "ik zal de buurtbewoners bij het hele proces betrekken". Zo voelen indieners zich temeer de "rotte kies" van Harderwijk en voelen zich niet gehoord of gezien en vooral in de steek gelaten.

Commentaar

De gemeente neemt dit ter kennisgeving aan, maar dit geeft geen aanleiding voor aanpassing van het onderdeel Parkeren.

Dat P10 en P11 pas over middellange termijn tot stand komen, terwijl voor indieners de overlast niet langer houdbaar is. Daarbij vragen indieners zich af of hier ook onderzoek gedaan is naar de gevolgen van geluidsoverlast(stress) en fijnstof en invloed (trillingen door zwaar verkeer) op de bebouwing die aan de Waltorenstraat ligt. De files die hier dagelijks uren staan geven geluidsoverlast en vooral gezondheidsrisico's. Indieners zien graag dat de gemeente daar onderzoek naar doet. Ook is van belang dat zo spoedig mogelijk P10 afgesloten gaat worden zoals het vroeger was met een slagboom, dit om te zorgen dat er vooral in de nacht geen overlast is van rellende jeugd, dealers en auto's die rondscheuren en nog maar te zwijgen over de schade en vuil die ze veroorzaken. Dit is echt een doorn in het oog van de bewoners en vele voelen zich in de nacht niet veilig op straat. Dit werkt verpaupering in de hand. De Vuldersbrink garage is de enige garage waar elke, maar dan ook elke, dag files staan. Als er overdag geen files staan is het 's nachts een taxistandplaats. Hoe onleefbaar wil je het hebben.

Commentaar:

De gemeente heeft begrip voor uw belangen. Tegelijkertijd is dit een afweging van verschillende belangen en is het de insteek om niet eerder openbare parkeerplaatsen op te heffen voordat er vervangende capaciteit is.

Ja, het kan nog gekker, er komen hier dagelijks zeker meer dan 10 vrachtwagens (met oplegger) achteruit inrijden met alle toeters en bellen en de bijbehorende uitlaatgassen laden en lossen of als er al een vrachtwagen staat met draaiende motor (koeling ook aan) op de gele streep te wachten op hun beurt. Dit is een totaal onleefbare en zeker ongezonde en onveilige situatie. Tevens is de bestrating niet gemaakt voor het gewicht van deze vrachtwagencombinaties. Indieners pand aan de Waltorenstraat loopt hier schade door op. Zij zitten te trillen op de bank hier. Dit moet met spoed opgepakt worden en kan niet wachten op middellange termijn, de koek is op hier. Onlangs hebben indieners foto's gestuurd van de dagelijkse chaos, er moet wat gebeuren. Als de gemeente meer foto's wil is dit geen enkel probleem. Indieners hebben ook foto's van de brandweer te voet naar een brand boven de non-food-discountwinkel, omdat het verkeer vaststond, levensgevaarlijk.

Ook zouden indieners heel graag zien dat op korte termijn de Waltorensteeg afgesloten wordt met paaltjes, zodat daar geen auto's meer door kunnen rijden. Er rijdt dagelijks verkeer door de steeg, terwijl dit een voetgangersgebied is. Dit zorgt voor gevaarlijke en onwenselijke situaties. Indiener is hier al vele jaren mee bezig en het heeft nog nooit iets concreets opgeleverd behalve zoethoudertjes (laaghangend fruit). Indieners voelen zich totaal niet serieus genomen en zijn daar dan ook ten einde raad mee. Zij zijn beide ondernemer en als zij hun zaak zouden runnen zoals de gemeente op het dossier "rotte kies" acteert kunnen zij per direct opdoeken.

Commentaar:

De gemeente neemt dit ter kennisgeving aan. De gemeente constateert dat de genoemde onderwerpen geen onderdeel uitmaken van het onderdeel Parkeren. Daarom geeft dit geen aanleiding voor aanpassing hiervan.

Deelconclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het onderdeel Parkeren te wijzigen.

Zienswijze 10.

Opmerking 10.1

Eigendomssituatie parkeergarage aan de Vuldersbrink

In het conceptparkeerbeleid (pagina 28) wordt volgens indiener ten onrechte gesuggereerd dat de gemeente eigenaar is van de parkeerterreinen en parkeergarages in het parkeerreguleringsgebied. Ten aanzien van de Vuldersbrink is dat onjuist. Indiener geeft aan dat de parkeergarage Vuldersbrink gemeenschappelijke eigendom is van vastgoedeigenaar en van een woningcorporatie. Overigens is vastgoedeigenaar mede de eigenaar van de winkels in de Vuldersbrink.

Commentaar:

In de tekst van het onderdeel Parkeren (p 28) is inderdaad onterecht gesuggereerd dat de gemeente eigenaar is van de parkeergarage. Uit de leveringsakte van 16 maart 2020 volgt dat de parkeergarage in eigendom is van vastgoedeigenaar. Echter, in deze leveringsakte is ook een erfdienstbaarheid gevestigd voor de gemeente. Deze erfdienstbaarheid bestaat uit een eeuwigdurend recht van gebruik van de open ruimtes onder het woondek (ook wel genoemd de overdekte openbare parkeergarage).

- *De hiervoor bedoelde ruimte onder het woondek zal worden ingericht als en bestemd tot parkeergarage;*
- *deze parkeergarage zal een openbare bestemming als bedoeld in de Wegenwet hebben;*
- *de gemeente is gerechtigd deze ruimte te voorzien van een verharding met toebehoren;*
- *de krachtens deze bepaling aan te brengen casu quo aangebrachte materialen blijven eigendom van de gemeente.*

Daarnaast is in de leveringsakte bepaald dat het parkeerbeleid van de gemeente voor de binnenstad van Harderwijk ook op het parkeren in de hiervoor vermelde parkeergarage door de gemeente zal worden toegepast. De tekst over de eigendomssituatie zelf wordt in het document aangepast.

In de leveringsakte is opgenomen dat de garage een openbare bestemming zal hebben. In het kader van deze overeenkomst zullen wij ons standpunt, voor het uiteindelijk toewijzen van deze parkeergarage aan alleen vergunninghouders van de binnenstad in de tekst aanpassen. Op termijn bekijken we de verhouding vergunninghouders en betalende bezoekers en zoeken hierin een betere balans. Dit met als doel om bezoekers van de binnenstad zelf meer te verleiden om op de andere locaties te parkeren. Hierover treden we in overleg met de vastgoedeigenaar.

Opmerking 10.2

Belang winkeliers bij parkeervoorziening

Volgens indiener is het complex Vuldersbrink ontwikkeld inclusief deze parkeergarage, welke is bedoeld ter dekking van de parkeerbehoeften van de bezoekers van de winkels. De exploitanten van de winkels, en daarmee de eigenaar van het complex als verhuurder, hebben er een groot belang bij dat deze parkeervoorziening beschikbaar blijft. Indiener geeft aan dat uit het onderzoek op pagina 16 blijkt dat de gebruikers van de parkeergarage Vuldersbrink in belangrijke mate gerichte bezoekers zijn van de winkels in Vuldersbrink. Daarmee vervult de parkeergarage precies de rol die volgens indiener, bij de bouw was beoogd.

Commentaar:

De gemeente begrijpt het belang van indiener dat bezoekers dicht bij de winkels kunnen parkeren. Tegelijkertijd wordt ook geconstateerd dat er met grote regelmaat sprake is van filevorming voor deze garage en daarmee gepaard gaande (verkeers)onveilige situaties. De parkeerdruk in de Vuldersbrinkgarage is relatief hoog. De parkeergarage ligt in de binnenstad zelf en wordt daardoor niet enkel door bezoekers van de winkels in de Vuldersbrink gebruikt maar in meerdere mate door

bezoekers die andere bezoekdoelen in de binnenstad hebben (zie ook de onderzoeksresultaten waaraan wordt gerefereerd). Zie ook het commentaar bij opmerking 10.1 over het in stand houden van deze parkeerlocatie voor bezoekers van de winkels.

Opmerking 10.3

Gebruiksrecht gemeente

Indiener geeft aan dat bij de ontwikkeling van de parkeergarage afgesproken is dat de ontwikkelaar de parkeergarage zou ontwikkelen en dat de gemeente een gebruiksrecht zou hebben. Dit gebruiksrecht is niet-exclusief en kan volgens indiener niet ten koste gaan van het (mede)gebruik van de parkeergarage ten behoeve van de winkels. Ook voor het overige is het gebruiksrecht aan voorwaarden onderhevig. Als onderdeel van de afspraken is o.a. vastgelegd dat de parkeergarage openbaar zou zijn.

Commentaar:

In tegenstelling tot wat indiener aangeeft, is het gebruiksrecht aan de gemeente wel exclusief. Dit recht van gebruik is door middel van een zakelijk recht, in de vorm van een erfdienstbaarheid, gevestigd en doet inbreuk op het recht van eigendom. Voor wat betreft de voorwaarde over de openbaarheid van de garage zie ook de beantwoording bij opmerking 10.1.

Opmerking 10.4

Afschaffen eerste twee uur gratis parkeren voor parkeergarage Vuldersbrink

Op pagina 31 wordt aangegeven dat de twee uur 'gratis' parkeren voor alle vier de parkeerlocaties trapsgewijs zal worden afgeschaft. Op pagina 33 wordt gesteld dat de eerste twee uur gratis parkeren op de Vuldersbrink leidt tot veel kortparkeerders en daarmee gepaard gaande verkeersbewegingen. Voor zover dat al zo is, is dit volgens indiener een beoogd effect omdat de parkeerplaatsen juist zijn bedoeld om bezoek van de winkels in de Vuldersbrink per auto mogelijk te maken.

Indiener geeft aan dat de gratis twee uur voor de Vuldersbrink is ingesteld om te zorgen dat de bezoekers van de winkels geen nadeel zouden hebben van het invoeren van betaald parkeren en om zodoende het gebruik van de parkeerplekken door bezoekers van de winkels niet te hinderen. Het (getrapt) afschaffen van de twee uur gratis parkeren is volgens indiener zeer nadelig voor de bezoekers van de winkels, voor de winkeliers en de eigenaar van het vastgoed. Indiener geeft aan dat uit het voorgenomen beleid blijkt, dat niet de belangen van de winkelbezoekers, de winkeliers en van vastgoedeigenaar deugdelijk zijn meegewogen. Het afschaffen van de gratis twee uur maakt daarnaast inbreuk op het eigendomsrecht van de vastgoedeigenaar en is aan de gemeente niet toegestaan ingevolge het aan de gemeente verleende (niet-exclusieve) gebruiksrecht. Indiener geeft aan dat: Als de bezoekers van de winkels ook voor de eerste twee uur moeten betalen, verhindert dit op onrechtmatige wijze het medegebruik ten behoeve van de winkeliers en het gebruiksrecht van de gemeente strekt niet zo ver dat zij op basis hiervan dit medegebruik mag hinderen.

Commentaar:

In 2019 is het 2-uur gratis parkeren uitgebreid van twee naar vijf parkeerlocaties waaronder ook voor de Vuldersbrinkgarage. Aanleiding hiervoor was destijds dat er hierdoor meer eenduidigheid ontstond in de parkeertarieven voor met name de 'onbekende' bezoekers. Zoals in de tekst is opgenomen is deze maatregel ingegeven vanuit verschillend perspectief:

1. *Enerzijds omdat gratis parkeren haaks staat op de ambities van de Omgevingsvisie en onze ambities op het gebied van duurzame mobiliteit en het hanteren van het STOMP-principe. Het uiteindelijke doel is om de verschillende doelgroepen bewuster te maken van hun vervoerskeuze. Het (gefaseerd) opheffen van twee uur gratis parkeren speelt hierin een*

belangrijke rol. Met een deel van deze inkomsten ontstaat ook (financiële) ruimte om te kunnen blijven investeren in parkeren en de bereikbaarheid.

2. *Gelet op de gemeentebrede ombuigingsoperatie heeft de gemeenteraad (september 2024) ingestemd met een pakket aan maatregelen. Eén van die maatregelen is het gefaseerd terugbrengen van het gratis parkeren. Vanaf 2025 geldt er nog één uur gratis parkeren en vanaf 2026 wordt dit volledig opgeheven. Vanuit dit perspectief is deze fasering nu als kader meegenomen in het onderdeel Parkeren en de verdere uitwerking daarvan.*

Zoals bij de beantwoording van de opmerkingen 10.1 en 10.3 is gesteld, betreft de gevestigde erfdienstbaarheid een exclusief recht van gebruik aan de gemeente, welke naar zijn aard inbreuk doet op het eigendomsrecht van de eigenaar. In de leveringsakte is bepaald dat het parkeerbeleid van de gemeente voor de binnenstad van Harderwijk ook op het parkeren in de hiervoor vermelde parkeergarage door de gemeente zal worden toegepast. Het gefaseerd afschaffen van het 2 uur gratis parkeren is onderdeel van het parkeerbeleid van de gemeente. Aangezien het toepassen van het parkeerbeleid door de gemeente expliciet is opgenomen als een bijzondere bepaling in de erfdienstbaarheid, kan de gefaseerde afschaffing hiervan niet als een inbreuk op het eigendomsrecht worden beschouwd.

Opmerking 10.5

Vuldersbrink geheel voor bewonersparkeren te bestemmen

Op pagina 29 van het conceptparkeerbeleid wordt aangegeven dat de gemeente de bewoners niet langer in de woonstraten wil laten parkeren en de parkeergarage graag exclusief voor de bewoners wil aanwijzen. Op pagina 35 wordt gesteld dat het doel van het gewijzigde parkeerbeleid is om de binnenstad autoluw te maken en om de parkeergarage Vuldersbrink alleen te bestemmen voor bewonersparkeren. Volgens het beleid zouden bezoekers van de binnenstad in parkeergarages aan de rand van de binnenstad moeten parkeren. Los van de vraag of met deze maatregel het door de gemeente beoogde doel wordt bereikt, constateert indiener dat deze maatregel zeer nadelig is voor de winkeliers in de Vuldersbrink. Bezoekers van deze winkels willen volgens indiener dichtbij kunnen parkeren en de boodschappen in de auto kunnen laden en niet afhankelijk zijn van verderweg gelegen parkeerlocaties. Indiener geeft aan dat ook hier geldt dat het beleid de belangen van de bezoekers van de winkels, de winkeliers en van vastgoedeigenaar niet of onvoldoende meeweegt. Aangegeven wordt dat de gemeente hiertoe ingevolge de gemaakte afspraken evenmin bevoegd is. Volgens indiener wordt met deze maatregel het medegebruik van de parkeergarage voor de winkels niet alleen gehinderd, doch zelfs geheel onmogelijk gemaakt.

Commentaar:

Zie ook de beantwoording bij de opmerking 10.1.

Opmerking 10.6

Afbreuk trekkersfunctie complex

In het conceptparkeerbeleid wordt overwogen: *"Ruimtelijk-economisch bekeken is de Vuldersbrink in de huidige vorm (met supermarkt, non-food-discountwinkel en parkeergarage) een belangrijk bronpunt in de binnenstad a: "voor veel lokale bezoekers is dit het beginpunt van, of een belangrijke bestemming tijdens, het doelgerichte centrumbezoek". Deze trekkersfunctie van het complex dient vanuit het economisch perspectief (zie p. 14) zo veel mogelijk behouden te blijven."* Indiener geeft aan dat de voorgenomen inperkingen van het parkeren voor de bezoekers van de winkels strijdig zijn met dit uitgangspunt.

Commentaar:

De door indiener omschreven overwegingen staan niet als zodanig expliciet omschreven in het onderdeel Parkeren. Hierin staat wel omschreven dat uit onderzoek blijkt dat bezoekers van de binnenstad bij voorkeur dicht bij de bestemming parkeren. Voor wat betreft de door indiener omschreven inperking van het parkeren van bezoekers zie ook de beantwoording bij voorgaande opmerkingen.

Opmerking 10.7**Concluderend**

Vastgoedeigenaar verzoekt het college af te zien van het voornemen om de eerste twee gratis uren in de parkeergarage Vuldersbrink af te schaffen en/of de parkeerplekken in deze parkeergarage exclusief voor bewoners te bestemmen.

Commentaar:

Zie ook de beantwoording bij de eerdere opmerkingen uit deze zienswijze.

Deelconclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het onderdeel Parkeren te wijzigen:

In de tekst staat nu opgenomen dat de parkeerterreinen en parkeergarages in het parkeerreguleringsgebied in eigendom zijn van de gemeente. Dit wordt aangevuld met de tekst. *“De parkeergarage Vuldersbrink is in eigendom van een vastgoedeigenaar”*. Hier is wel een zakelijk recht van gebruik gevestigd voor de gemeente”.

In de tekst bij Project Sleutel locatie Vuldersbrink staat nu opgenomen: *“Hierbij wordt ingebracht dat wij de parkeerlocatie Vuldersbrink, waar nu vergunninghouders en bezoekers van de binnenstad kunnen parkeren, graag expliciet voor bewoners (vergunninghouders) aanwijzen”*. Dit wordt vervangen door

“Hierbij wordt ingebracht dat wij voor de parkeerlocatie Vuldersbrink op zoek gaan naar een betere balans in het aantal afgegeven parkeervergunningen voor bewoners uit de binnenstad en plekken voor bezoekers van de omliggende winkels”.

De tekst *“Het bezoekersparkeren wordt op termijn op andere locaties opgevangen aan de rand van de historische binnenstad”* wordt gewijzigd naar *“Het bezoekersparkeren wordt op termijn zoveel als mogelijk op andere locaties opgevangen aan de rand van de historische binnenstad”*

Tabel 5.3 wordt aangepast. Bij P11 Vuldersbrink staat nu aangegeven dat hier alleen bewoners uit de binnenstad kunnen parkeren. Dit wordt aangevuld met bezoekers van de binnenstad.

Afbeelding 5.4 wordt aangepast. Bij P11 Vuldersbrink staat nu aangegeven dat hier alleen bewoners uit de binnenstad kunnen parkeren. Dit wordt aangevuld met bezoekers van de binnenstad.

In de tekst voor het bezoekersparkeren staat omschreven: *“Deze locaties zijn bereikbaar via het hoofdwegennet en voorkomt daarmee onnodig verkeer in de binnenstad.”* Dit wordt aangevuld met de tekst: *“Gelet op de situering van garage Vuldersbrink zoeken we een betere balans tussen de aantallen uit te geven vergunningen en beschikbare plekken voor bezoekersparkeren.”*

7. Samenvatting

Geconcludeerd wordt dat de zienswijzen aanleiding geven tot het aanbrengen van een aantal wijzigingen van het voorgenomen besluit op het Concept Programma Bouw & Infrastructuur onderdeel Parkeren: "Een blik op parkeren in de gemeente Harderwijk".

Het gaat om de volgende wijzigingen:

- De tekst wordt op pagina 36 aangevuld met een paragraaf: Onderzoek stimuleren parkeren transferium Zonneweide (korte termijn). *"Om de verschillende doelgroepen op deze locatie te faciliteren, is het belangrijk om aanvullende maatregelen te treffen op deze locatie zoals hiervoor omschreven. Een belangrijke voorwaarde om het transferium Zonneweide voor het parkeren van vergunninghouders (werkers en bewoners) in te zetten, is dat de veiligheid en voorzieningen op orde zijn. Om die reden wordt op korte termijn (nu en vijf jaar) een onderzoek uitgevoerd en inzichtelijk gemaakt hoe hier invulling aan gegeven kan worden."*
- Tabel 5.3 Parkeerlocaties en doelgroepen wordt aangepast. Hier staat nu voor parkeerlocatie P22 Stadhuisgarage dat hier alleen 'werknemers stadhuis' van het stadhuis kunnen parkeren. Hier wordt de doelgroep 'bewoners uit de binnenstad' aan toegevoegd.
- De tekst in paragraaf 2.5 Parkeeronderzoek Binnenstad wordt verwijderd: *"Op zondag is de parkeerdruk (aanzienlijk) lager. Er komen dan minder bezoekers naar de binnenstad. De meting is gedaan tijdens de koopzondag voor Sinterklaas. Over het algemeen is dit vaak juist een drukker koopzondag."*
- Tabel 5.5. Voor de berekening van de beoogde uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op het Westeinde, is nu gerekend met de parkeerbehoefte van 50 parkeerplaatsen voor bezoekers van (toekomstige) bewoners aan het voormalige verzorgingstehuis Randmeer. Deze tekst komt hier in de tabel te vervallen. Het totale aantal van de optelsom wordt daarmee gewijzigd van 291 naar 241 extra parkeerplaatsen.
- De tekst in paragraaf: "Intensiveren parkeercapaciteit Westeinde" wordt aangevuld met de volgende tekst: *"Op de korte termijn wordt gestart met een haalbaarheidsstudie naar de (technische)mogelijkheden voor intensivering van de parkeercapaciteit op deze locatie. Hierbij rekening houdend met het uitgangspunt dat het parkeren zo veel als mogelijk uit het zicht moet plaatsvinden. Daarnaast wordt als onderdeel van deze studie een optimalisatie van de verkeersafwikkeling gezocht en aandacht besteed aan het bestaande groen op deze locatie."*
- In de tekst staat nu opgenomen dat de parkeerterreinen en parkeergarages in het parkeerreguleringsgebied in eigendom zijn van de gemeente. Dit wordt aangevuld met de tekst. *"De parkeergarage Vuldersbrink is in eigendom van een vastgoedeigenaar. Hier is wel een zakelijk recht van gebruik gevestigd voor de gemeente"*.
- In de tekst bij Project Sleutel locatie Vuldersbrink staat nu opgenomen: *"Hierbij wordt ingebracht dat wij de parkeerlocatie Vuldersbrink, waar nu vergunninghouders en bezoekers van de binnenstad kunnen parkeren, graag expliciet voor bewoners (vergunninghouders) aanwijzen"*. Dit wordt vervangen door: *"Hierbij wordt ingebracht dat wij voor de parkeerlocatie Vuldersbrink op zoek gaan naar een betere balans in het aantal afgegeven parkeervergunningen voor bewoners uit de binnenstad en plekken voor bezoekers van de omliggende winkels"*.
- De tekst *"Het bezoekersparkeren wordt op termijn op andere locaties opgevangen aan de rand van de historische binnenstad"* wordt gewijzigd naar *"Het bezoekersparkeren wordt op termijn zoveel als mogelijk op andere locaties opgevangen aan de rand van de historische binnenstad"*
- Tabel 5.3 wordt aangepast. Bij P11 Vuldersbrink staat nu aangegeven dat hier alleen bewoners uit de binnenstad kunnen parkeren. Dit wordt aangevuld met bezoekers van de binnenstad.

- Afbeelding 5.4 wordt aangepast. Bij P11 Vuldersbrink staat nu aangegeven dat hier alleen bewoners uit de binnenstad kunnen parkeren. Dit wordt aangevuld met bezoekers van de binnenstad.
- In de tekst voor het bezoekersparkeren staat omschreven: *“Deze locaties zijn bereikbaar via het hoofdwegennet en voorkomt daarmee onnodig verkeer in de binnenstad.”* Dit wordt aangevuld met de tekst: *“Gelet op de situering van garage Vuldersbrink zoeken we een betere balans tussen de aantallen uit te geven vergunningen en beschikbare plekken voor bezoekersparkeren.”*

Aanvullend hierop worden onderstaande ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

- De omschrijving *“parkeerverordening en gerelateerde beleidsregels”* wordt vervangen door *“Verordening Fysieke Leefomgeving Harderwijk en gerelateerde beleids- en nadere regels”*.
- De term *“gebiedsprogramma”* wordt vervangen door *“project Sleutellocatie”*
- De omschrijving over het parkeren van grote voertuigen wordt aangepast van: *“Buiten de bebouwde kom gelden geen lokale regels voor het parkeren van grote voertuigen, anders dan de landelijke wetgeving”* naar *“Voor het buiten de bebouwde kom parkeren van grote voertuigen gelden ook regels zoals opgenomen in de Vflo. Dit gaat specifiek over het verbod van het parkeren van uitzicht belemmerende voertuigen op openbare plekken waarbij het uitzicht wordt belemmerd of anderszins hinder of overlast wordt aangedaan. Dit met uitzondering van de tijd waarvoor een voertuig als zodanig moet parkeren voor het uitvoeren van werkzaamheden.”*
- De tekst in paragraaf 2.4 Parkeeronderzoeken Zeebuurt wordt aangevuld. *“Periodiek wordt een parkeeronderzoek uitgevoerd in delen van de wijken Zeebuurt en Waterfront”*. Dit wordt aangevuld met de tekst: *waar geen parkeerregulering geldt.*
- In paragraaf 4.5 staat nu bij punt 2 omschreven *“Actualisatie parkeerverordeningen (binnen de Vflo)”*, Dit wordt aangepast naar *“Actualisatie regelgeving parkeren”*. Ook wordt hier de volgende tekst aangepast van: *“Sinds begin 2024 is de Parkeerverordening ondergebracht in hoofdstuk 7 van de Verordening Fysieke Leefomgeving (Vflo)”* naar *“Sinds begin 2024 is de Parkeerverordening gesplitst en deels ondergebracht in de paragrafen 1 en 2 van hoofdstuk 7 van de Verordening Fysieke Leefomgeving (Vflo) en deels in hoofdstuk 3 van de Algemene Verordening Harderwijk.”*
- Op pagina 38 staat nu onder punt 5 beschreven: *“Dat is in de huidige situatie niet meer mogelijk en zeker ook niet wenselijk aangezien de Boulevard nu is aangewezen als voetgangerszone”*. Dit wordt aangevuld met *“in de zomermaanden”*.
- De omschrijving van de huidige situatie in paragraaf 7.1 wordt aangepast van *“Vanuit Hierden en de verschillende woonwijken van Harderwijk zijn op basis van de enquêteresultaten de minste signalen binnengekomen over onvrede over de parkeersituatie in de wijk. Uit de bijeenkomsten met het parkeerpanel is onderstaande wel genoemd.”* naar: *“Het is goed te melden dat we weinig negatieve signalen vanuit Hierden en de Harderwijkse woonwijken hebben ontvangen. “Uit de bijeenkomsten met het parkeerpanel zijn wel een aantal aandachtspunten en aanvullende doelen genoemd.”*
- De omschrijving van de tekst in de uitvoeringsagenda in hoofdstuk 9 wordt aangepast van: *“Opheffen mogelijke parkeerlocaties binnenstad”* naar *“mogelijk op te heffen parkeerlocaties binnenstad”*.

Bijlage 1: Adressenlijst van de indieners van de zienswijzen (niet openbaar)