

Verkeersbesluit evaluatie plan Ter Steeg

Inleiding

In oktober 2005 heeft de commissie Ter Steeg (bestaande uit vertegenwoordigers van bewoners- en ondernemersgroeperingen uit Elburg-Vesting, aangevuld met enkele adviseurs, en met ondersteuning van extern adviesbureau Stienstra) aan de gemeenteraad advies uitgebracht over de gewenste verkeers- en parkeersituatie in en rondom Elburg-Vesting.

In 2007 heeft de gemeenteraad dit advies met 1 amendement (fietsen in het winkelgebied) in grote meerderheid overgenomen.

Op 10 juni 2008 is het verkeersbesluit genomen dat nodig was als juridische basis voor uitvoering van een aantal adviezen. Dit verkeersbesluit is in oktober 2008 tot uitvoering gebracht.

In 2010 en 2011, nog voordat het totale pakket aan voorstellen van de commissie Ter Steeg volledig was uitgevoerd, is op verzoek van de gemeenteraad het 'plan Ter Steeg' geëvalueerd door dezelfde bewoners- en ondernemersgroeperingen, en met dezelfde externe ondersteuning. Dit heeft geleid tot een evaluatie-advies d.d. januari 2012.

Op 24 september 2012 heeft de gemeenteraad dit advies ongewijzigd in grote meerderheid overgenomen. Het nu voorliggende verkeersbesluit is de juridische basis voor de uitvoering van een aantal evaluatie-adviezen.

De volgende maatregelen uit het evaluatie-advies van de commissie Ter Steeg vergen een verkeersbesluit:

- a. Het op proef opheffen van het eenrichtingsverkeer in de Mheenpoort, in samenhang met het omdraaien van de rijrichting in de driehoek Oude Bleeksweg-Kamperweg-Kamperdijk;
- b. Het instellen van eenrichtingsverkeer in de Goorpoort;
- c. Het voor het grootste deel opheffen van de parkeerschijfzone op de Nuns peterweg;
- d. Het toestaan van bromfietsen op 'de busbaan';
- e. Het toestaan van laden/losseren in de voetgangerszone op vrijdagavonden (koopavonden).

Bij deze elementen kunnen de volgende opmerkingen worden geplaatst:

- a. De handhaving van het huidige eenrichtingsverkeer in de Mheenpoort is lastig vanwege het relatief grote aantal ontheffinghouders. Omdat niet direct zichtbaar is dat sprake is van ontheffinghouders, rijden niet-ontheffinghouders regelmatig achter ontheffinghouders de Mheenpoort in.

Bovendien is door dit eenrichtingsverkeer Elburg-Vesting voor autoverkeer vanaf bedrijventerrein Kruismaten en Flevoland slechts via een omweg te bereiken. De ondernemers vrezen hierdoor omzetterdrijving (al kan dat niet worden aangetoond). In deze moeilijke economische omstandigheden is ieder steuntje in de rug welkom. Daarom bepleiten de ondernemers het opheffen van het eenrichtingsverkeer.

De bewonersorganisaties in de commissie Ter Steeg (daarin bijgevalen door bewoners van het gedeelte van de Beekstraat nabij de Goorpoort) vrezen echter dat het opheffen van het eenrichtingsverkeer een duidelijke verkeersaantrekkende werking zal hebben, mede doordat er weer een doorgaande route tussen Mheenpoort en Goorpoort mogelijk wordt. Dit zou in strijd zijn met het –nog steeds geldende- uitgangspunt van het oorspronkelijke 'plan Ter Steeg' dat de verkeersintensiteiten in Elburg-Vesting dienen te worden beperkt door doorgaand verkeer (= verkeer dat geen herkomst of bestemming in Elburg-Vesting heeft) zoveel mogelijk te voorkomen.

De commissie Ter Steeg heeft beide standpunten weten te verenigen in de constatering dat er geen maatregelen mogen worden genomen die ertoe leiden dat op enig punt op deze doorgaande route (Mheenpoort-Beekstraat-Noorderkerkstraat-Ellestraat-Smedestraat-Beekstraat) leiden tot gemiddeld meer dan 1.800 motorvoertuigen/etmaal op maandag t/m vrijdag.

De verwachtingen lopen uiteen of met het opheffen van het eenrichtingsverkeer in de Mheenpoort blijvend aan deze doelstelling/randvoorwaarde kan worden voldaan. De commissie Ter Steeg adviseert dan ook een proef te nemen met een looptijd van (minimaal) een jaar. De commissie Ter Steeg verwacht namelijk dat men een aantal maanden nodig heeft om aan deze nieuwe situatie te wennen. Bij een proefperiode van (minimaal) een jaar zal tegen het einde van de proefperiode sprake zijn van een routekeuze die representatief genoeg is op basis daarvan uitspraken te doen.

Gezien het wegnennet en de verkeerscirculatie volstaan 2 meetpunten: de Mheenpoort en de Goorpoort. Doorlopend tellen is niet noodzakelijk; periodieke, kortdurende tellingen volstaan om de vinger aan de pols te houden. Tegen het einde van de proefperiode zal een langere telling op beide telpunten tegelijk worden gehouden, waarop de evaluatie gebaseerd zal worden.

Mocht uit de proef blijken dat er gemiddeld meer dan 1.800 motorvoertuigen/etmaal op maandag t/m vrijdag op (een van) beide meetpunten zijn gesignaleerd, dan zal (zonder nieuwe verkeersbesluitprocedure) het eenrichtingsverkeer in de Mheenpoort weer worden ingesteld.

In dat geval zal de hoeveelheid inkomend autoverkeer in de Mheenpoort weer fors verminderen omdat dan alleen nog ontheffinghouders formeel Elburg-Vesting mogen inrijden. Het is gewenst dat in de aansluitende wegendriehoek Oude Bleeksweg-Kamperweg-Kamperdijk het meeste verkeer (Vesting uit) wordt geleid over de breedste weg (Oude Bleeksweg). Dat betekent dat het huidige eenrichtingsverkeer 'tegen de klok in' gewijzigd zal worden naar 'met de klok mee' wanneer in de Mheenpoort weer eenrichtingsverkeer zou worden ingevoerd.

- b. In het oorspronkelijke plan Ter Steeg werd gemotoriseerd verkeer de mogelijkheid geboden om vanaf de Nunspeterweg de Vesting in te rijden. Dit vooral met het oog op bevoorradingsverkeer bestemd voor het gedeelte van de Beekstraat tussen Goorpoort en 'de knip', dat op deze wijze de Jufferenstraat, Ledige Stede en Bloemstraat zou kunnen mijden. (Met alle voordelen voor het leefklimaat van de aanwonenden van dien.)

In de praktijk werd dit echter niet begrepen. Doorgaand autoverkeer mist of negeert de voorwaarschuwingsborden ter hoogte van de Gregorystraat, rijdt legaal de Vesting in, komt in de Vesting tot de ontdekking dat men niet verder mag, en rijdt vervolgens tegen de rijrichting in door Bloemstraat en Ledige Stede (en Jufferenstraat). Dit komt ook na een lange periode van gewenning nog steeds regelmatig voor. Daaruit mag worden afgeleid dat we hier niet alleen te maken hebben met incidentele bezoekers, die gewoontegetrouw de vanouds bekende route blijven volgen, maar ook met ter plaatse goed bekenden, die zich weinig gelegen laten liggen aan de huidige verkeerscirculatie. Dit is uiteraard niet de bedoeling, en niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Daarom stelt de commissie Ter Steeg voor om in de Goorpoort eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer (Vesting uit) in de voeren. Dit schept voor iedereen duidelijkheid en bevordert de verkeersveiligheid.

- c. Uit het parkeeronderzoek dat in het kader van de evaluatie van het plan Ter Steeg werd uitgevoerd, blijkt dat de parkeerdruk op het gedeelte van de Nunspeterweg tussen de Vesting en de Gregorystraat niet hoog is. Daarentegen voorziet het parkeerterrein nabij het Nieuwe Feithenhof wel in een behoefte voor ontheffinghouders. Daarom zullen we de parkeerschijfzone opheffen voor het gedeelte van de Nunspeterweg ten zuiden van de aansluiting naar het Nieuwe Feithenhof.

De langspaarkeerstrook langs de Nunspeterweg ligt deels ter hoogte van de genoemde aansluiting. Wij willen bereiken dat op deze gehele strook zonder parkeerschijf geparkeerd kan worden. Het is juridisch niet toegestaan een zonegrens schuin op de as van de weg te leggen. Dit dient (nagenoeg) haaks te gebeuren. Hierdoor zal een klein gedeelte van de parkeerstrook in de parkeerschijfzone komen te liggen. Om in dit gedeelte toch parkeren zonder parkeerschijf mogelijk te maken, zal dit gedeelte worden voorzien van p-tegels.

Een positief bijkomend effect hiervan is dat langparkeerders (m.n. werknemers van winkels en bedrijven in de Vesting) geen behoefte meer zullen hebben om hun voertuig te parkeren op het Bagijnendijkje. Het uitbreiden van de parkeerschijfzone met het Bagijnendijkje, dat we ons hadden voorgenomen in combinatie met het eventueel ongemoeid laten van de parkeerschijfzone op de Nuns peterweg, kan hierdoor achterwege blijven.

- d. In de Vesting is 'tegen het verkeer in rijden' alleen gelegaliseerd voor fietsers. Bromfietzers die op een legale manier naar Elburg-Oost, Oostendorp of verder willen, moeten ofwel lopend door de Vesting gaan, ofwel omrijden via de Molenweg of de Hellenbeekstraat. Deze maaswijdte is groter dan wenselijk is. Om die reden zullen wij bromfietsverkeer toestaan op 'de busbaan', in de richting van de Gregorystraat naar de Zwolscheweg.
- e. Bij overlegorganen die het monumentale karakter van de Vesting een warm hart toedragen, leeft de sterke wens het aantal verkeersborden in de Vesting te verminderen, zelfs al leidt dit tot juridisch niet waterdichte (en dus niet handhaafbare) situaties. De ca. 20 verkeersborden - met evenzovele onderborden- die zijn verwijderd wegens het opheffen van het eenrichtingsverkeer in 'het kruis' in samenhang met de instelling van de voetgangerszone (waardoor nu laad-/ losverkeer in twee richtingen is toegestaan) gaat hen niet ver genoeg.

Wij hebben de afgelopen jaren de burgers opgeroepen aan te geven welke verkeersborden naar hun oordeel geen functie meer hadden, zowel in de Vesting als daarbuiten. Voor de Vesting hebben wij geen tips ontvangen. Sterker nog: er kwamen diverse verzoeken om nog meer te reguleren dan nu al het geval is. Uiteraard zullen wij alert blijven op borden die hun functie verloren hebben.

Wij zijn met de commissie Ter Steeg van mening dat de verkeerssituatie in de Vesting vraagt om handhaving, en dat de handhavers niet in hun werk mogen worden belemmerd door gebrekkige bebording.

Binnen die randvoorwaarde zien wij geen mogelijkheden om te voldoen aan de wens van de monumenten-overlegorganen in de omvang die zij wensen. Met de commissie Ter Steeg zijn wij dan ook van mening dat het belang van adequate handhaving moet prevaleren boven het belang om de monumentale Vesting 'bordschoon' te houden.

Van de huidige borden worden met name de grote onderborden aan de rand van de voetgangerszone als storend ervaren. De grootte van deze onderborden is onvermijdelijk gezien de informatie die zij moeten bevatten over 'uitzondering op uitzondering', namelijk dat op koopavond laden/lossen in de voetgangerszone niet is toegestaan. De commissie Ter Steeg is van mening dat het aantal bezoekers van de koopavond dermate een dalende tendens laat zien dat laden/lossen op de koopavond de verkeersveiligheid niet noemenswaardig in gevaar brengt (mede gezien het feit dat laden/lossen in de avonduren weinig voorkomt). Daarom adviseert de commissie Ter Steeg laden/lossen op koopavonden voortaan toe te staan. Hierdoor kan de grootte van de betreffende onderborden tot meer gangbare proporties worden teruggebracht. Bovendien zullen de borden worden ingepast in een frame, hetgeen een meer verzorgde aanblik geeft.

Advies en inspraak

Het ontwerpbesluit is in het kader van artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer voorgelegd aan de politie.

Tijdens het overleg met de politie bleek dat de tot op heden bestaande uitwerking van het inrijverbod voor bromfietsen in een gedeelte van de Havenstraat en Vischpoortstraat juridisch een ongewenst neveneffect heeft. Het inrijverbod geldt namelijk ook voor gehandicaptenvoertuigen met in werking zijnde motor. Daaronder worden niet alleen de zogenaamde bromauto's verstaan, maar ook scootmobiel en bepaalde types spartamets en elektrische fietsen. Dat is niet de bedoeling van dit inrijverbod. Dit ongewenste neveneffect kan worden voorkomen door niet bord C13 (gesloten voor bromfietzers, snorfietzers en voor gehandicaptenvoertuigen met in werking zijnde motor) te plaatsen, maar bord G13 (onverplicht fietspad). De consequentie hiervan is dat motorvoertuigen, die nu nog wel in deze weggedeelten mogen rijden, dat met bord G13 niet mogen. Voor verkeer dat geen herkomst/bestemming in deze weggedeelten of de Noorderwalstraat heeft, is dat geen probleem; dit verkeer is hier niet gewenst. Voor aanwonenden van deze weggedeelten of de Noorderwalstraat is dit alleen acceptabel wanneer een ontheffing van dit inrijverbod mogelijk is. Wij zullen deze ontheffingen

verstrekken, waar mogelijk geïntegreerd in de parkeeronthefing. (Dezelfde werkwijze is tot op heden gevolgd met betrekking tot het inrijverbod Mheenpoort.)

De politie heeft op 19 december 2012 schriftelijk laten weten met het ontwerpbesluit in te kunnen stemmen, met uitzondering van punt 11. Dit vanwege de term bestemmingsverkeer. Iedereen die een reden, hoe irreëel ook, opgeeft waarom men in het betreffende weggedeelte moet zijn, moet als bestemmingsverkeer worden beschouwd. En dus is handhaving op dit onderdeel praktisch niet mogelijk. Wij zijn ons hiervan bewust, maar zien hierin geen aanleiding ons besluit op dit punt aan te passen. Ook is hetzelfde ontwerpbesluit voorgelegd aan de brandweer en deze heeft per mail op 28 november 2012 aangegeven tegen dit voorgenomen besluit geen bezwaar te hebben.

Het ontwerpbesluit heeft van 15 januari t/m 26 februari 2013 voor een ieder ter inzage gelegen. In dezelfde periode zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hierover zienswijzen in te dienen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt door de heer G. Stijf, Ellestraat 24, en de heer W.A.C. Huismans, Westerwalstraat 28.

De heer Stijf betoogt, samengevat, het volgende:

- De afgelopen 25 jaar is de verkeerssituatie –en daarmee ook het woon- en verblijfsklimaat- in de ring aanmerkelijk verbeterd, al blijft de snelheid(shandhaving) wel een aandachtspunt. Dit komt in belangrijke mate door het inrijverbod Mheenpoort.
- De belangen van de ondernemers worden steeds weer zwaarder gewogen dan de belangen van de bewoners.
- De ondernemers denken vooral aan het eigen korte termijn-belang, niet aan de positieve lange termijn-gevolgen van een aantrekkelijk woon- en verblijfsklimaat voor bewoners en toeristen, en daarmee indirect weer voor de plaatselijke middenstand.
- De gemeente volgt hierin de ondernemers, en negeert het belang van de bewoners.
- De organisaties die de belangen van de bewoners zeggen te vertegenwoordigen, hebben de laatste jaren geen overleg gepleegd met wat hun achterban zou moeten zijn.
- Ook hebben de bewoners niets van de gemeente vernomen.
- Heropenstelling van de Mheenpoort (Vesting-in) is het terugdraaien van een goede maatregel: het zal leiden tot meer verkeer (in de ring), met alle gevolgen van dien.
- Bezoekers uit de richting Flevoland hebben geen openstelling van de Mheenpoort nodig. Zij houden zich keurig aan het inrijverbod, en parkeren vervolgens gewoon op een van de parkeerterreinen buiten de Vesting, en gaan lopend de Vesting in. Dat versterkt hun 'feel good beleving' van de mooie Vesting.
- Het zijn juist de ter plaatse bekenden die de verkeersregels negeren. Er moet meer gehandhaafd worden.
- De hoeveelheid verkeer die vanaf de Zwolscheweg de Vesting inrijdt, is groter dan vanaf de andere ingangen. Juist/ook daar moeten beperkende maatregelen worden genomen.

Onze reactie op deze punten is als volgt:

Wij zijn blij dat de heer Stijf, net als wij, ervaart dat het woon- en verblijfsklimaat in de ring verbeterd is. Dat komt niet in de laatste plaats door de inbreng van de bewonersgroeperingen BVB, BOE en Verontruste moeders in de oorspronkelijke commissie Ter Steeg. Die heeft onder andere geleid tot de doelstelling dat er gemiddeld in geen enkele straat in de Vesting meer voertuigen zouden mogen rijden dan 1.800/etmaal. Dit criterium wordt landelijk wel vaker gehanteerd als acceptabel voor een woonomgeving als de Vesting (bron: adviesbureau Stienstra). Die doelstelling zou in een aantal straten leiden tot een halvering (!) van de hoeveelheid verkeer.

Met name de volgende maatregelen waren bedoeld om dat doel te halen:

- a. Openstellen van de busbaan voor autoverkeer (in 1 richting);
- b. Omdraaien van de rijrichting in Ledige Stede en (gedeeltelijk) Bloemstraat;
- c. Inrijverbod Mheenpoort.

Daarnaast leidt het parkeervrij maken van de stegen en het aanleggen van vervangende parkeergelegenheid (exclusief voor ontheffinghouders) op de locaties Oude Gasfabriek en Oude School in de stegen ertoe dat in de stegen nog slechts zeer beperkt autoverkeer is.

In driekwart van de ring hebben de onder 1 genoemde maatregelen tot een duidelijke afname van de hoeveelheid verkeer geleid. Het nagestreefde doel is overal gehaald. Soms 'zo goed als', soms ruimschoots. Dat is niet in het belang van de ondernemers, wel in het belang van de bewoners. Wij herkennen ons dan ook niet in het tweede en vierde punt dat de heer Stijf inbrengt.

De gemeenteraad heeft besloten dat het plan Ter Steeg geëvalueerd diende te worden door dezelfde groeperingen als die het oorspronkelijke plan hebben opgesteld. Dit om discussies over de uitgangspunten en de denkwijze te voorkomen. Het uitgangspunt (niet meer dan 1.800 voertuigen/etmaal) staat dus nog steeds ongewijzigd overeind. Op dit punt is dus geen sprake van een achteruitgang of van terugdraaien.

Wij begrijpen dat het vanuit bewonersperspectief aantrekkelijk is om daar waar de doelstelling ruimschoots gehaald is, de norm voor het aantal voertuigen/etmaal naar beneden bij te stellen. Maar daarmee zou het moeizaam bereikte evenwicht tussen de belangen van de ondernemers en de belangen van de bewoners doorslaan naar de kant van de bewoners. Dat staat op gespannen voet met de juist door de heer Stijf bepleite evenwichtige behartiging van de soms tegengestelde belangen. De gezamenlijke doelstelling dateert uit 2005/2007. Noch tijdens de toenmalige verkeersbesluit-procedure, noch in latere jaren, is door de heer Stijf of anderen een onderbouwd signaal afgegeven dat deze doelstelling onevenwichtig zou zijn. De heer Stijf onderbouwt niet waarom daarin het afgelopen jaar verandering zou zijn gekomen.

Bij herhaling zijn de in de evaluatiecommissie Ter Steeg vertegenwoordigde groeperingen herinnerd aan hun verplichting om het besprokene terug te koppelen met alle bewoners en ondernemers in de Vesting, ook als ze niet waren aangesloten bij de betreffende groeperingen. Alle groeperingen hebben bij herhaling verklaard zich bewust te zijn van deze verplichting, en daaraan ook gevolg en inhoud te geven. De in de commissie Ter Steeg vertegenwoordigde organisaties zijn de afgelopen 10 jaar dezelfde gebleven. Ook de heer Stijf heeft de afgelopen 10 jaar in de Vesting gewoond. Tijd genoeg dus voor de bewonersorganisaties om contact te zoeken met de heer Stijf. En omgekeerd. Waar er iets mis is gegaan in de communicatie tussen deze groeperingen en de heer Stijf onttrekt zich aan onze waarneming. De gemeente heeft van geen van beide 'partijen' het verzoek gehad om hen/hem met de andere partij in contact te brengen.

Wij hebben (via adviesbureau Stienstra) alle (!) bewoners en ondernemers in de Vesting per brief benaderd om mee te werken aan een enquête over het plan Ter Steeg. Verder heeft de gemeente de geëigende procedures bewandeld en communicatiekanalen gebruikt, waardoor alle belanghebbenden op de hoogte hadden kunnen zijn van behandeling van het evaluatierapport door de gemeenteraad.

Uit het voorgaande is al gebleken dat de heer Stijf en de commissie Ter Steeg van inzicht verschillen over de status van het inrijverbod Mheenpoort: doel (dhr. Stijf) of middel (cie. Ter Steeg). De gemeenteraad en wij delen het standpunt van de commissie Ter Steeg. En dus is er naar onze mening ruimte om deze maatregel ongedaan te maken, mits nog steeds aan het doel (maximaal 1.800 voertuigen/etmaal) wordt voldaan.

Evenmin als de bewonersorganisaties kan de heer Stijf zijn vrees met harde cijfers onderbouwen dat het ongedaan maken van het inrijverbod leidt tot een duidelijke toename van de hoeveelheid verkeer. Net zo min als de ondernemersorganisatie haar vertrouwen met harde cijfers kan onderbouwen dat het ongedaan maken van het inrijverbod niet leidt tot een duidelijke toename van de hoeveelheid verkeer. Ook de externe (verkeers)deskundige kan geen van beide standpunten met harde cijfers onderbouwen. Daarom heeft de evaluatiecommissie Ter Steeg geadviseerd een praktijkproef te houden. Dat advies nemen wij over.

Een verkeersbesluit wordt krachtens wettelijk voorschrift (door de politie) beoordeeld op het criterium of het goed te handhaven is. De mate van handhaving valt buiten de reikwijdte van een verkeersbesluit.

Beperking van de hoeveelheid verkeer via de enige toegang tot de Vesting voor niet-ontheffinghouders, de Zwolsche poort, is door de evaluatiecommissie Ter Steeg niet overwogen. Daartoe blijkt geen aanleiding te zijn nu ook aan die zijde van de Vesting wordt voldaan aan de meermaals genoemde doelstelling.

De heer Huismans betoogt, samengevat, het volgende:

- De moeite met het verkeersbesluit wordt mede onderschreven door 9 andere bewoners van de Westerwalstraat.
- Door het voorstel alle parkeerplaatsen in de ring (excl. laad-/losplaatsen en gehandicaptenparkeerplaatsen) aan te wijzen als parkeerschijfzone-parkeerplaatsen, verdwijnt in de omgeving van de Westerwalstraat nagenoeg alle parkeercapaciteit voor ontheffinghouders. De betreffende bewoners zullen dus verder moeten lopen naar een parkeerplaats.
- Dat wordt kennelijk wel geaccepteerd, terwijl een afname op het Veghenhofplein niet wordt geaccepteerd.
- De parkeerschijfzone-parkeerplaatsen staan lang niet altijd vol.
- De doelstelling is steeds geweest dat er niet meer dan 60 parkeerschijfzone-parkeerplaatsen in de Vesting zouden zijn. Die doelstelling wordt nu losgelaten.
- Door woningsplitsing blijft het aantal ontheffingsgerechtigden toenemen, terwijl door winkelsluiting of -verhuizing de behoefte aan kortparkeermogelijkheden voor winkelend publiek afneemt. Deze ontwikkeling is niet terug te vinden in het verkeersbesluit.
- Door het vervallen van de parkeerschijfzone op de Nunspeterweg vervalt deze locatie als exclusieve uitwijkmogelijkheid voor ontheffinghouders. Is het een idee de parkeerschijfzone op (een gedeelte van) de Nunspeterweg toch voor dit doel in stand te houden?

Onze reactie op deze punten is als volgt:

De onderschrijving van de inspraakreactie door medebewoners blijkt niet uit mede-ondertekening (of machtigingen). Daardoor zijn deze medebewoners formeel geen mede-indieners van deze zienswijze.

Welke parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone parkeerschijfzone-vakken ("blauwe vakken") zijn, en welke niet, wordt niet geregeld in dit verkeersbesluit. Die aanwijzing is onze bevoegdheid, die los staat van het verkeersbesluit. Het verkeersbesluit geeft alleen het kader aan: niet meer dan 60 parkeerschijfzone-plaatsen. De discussie over de locatie van deze vakken hoort dan ook formeel niet in deze zienswijze thuis. Het doet echter geen recht aan de samenhang van het betoog van de heer Huismans, noch aan de samenhang van onze reactie, wanneer wij een deel van de zienswijze van de heer Huismans zouden behandelen in dit verkeersbesluit, en een ander deel daarbuiten. Daarom behandelen wij toch de volledige zienswijze in dit besluit.

De heer Huismans heeft volledig gelijk dat er straks in de omgeving van zijn woning nauwelijks parkeercapaciteit voor ontheffinghouders overblijft, waardoor zij verder zullen moeten lopen. De loopafstand naar de parkeerlocaties Jos Lussenburgplein en Oude Gasfabriek bedraagt ca. 250 m. Dat is ruim meer dan de 100 m die volgens landelijke richtlijnen doorgaans als acceptabel wordt gezien. Wij hebben er begrip voor dat de heer Huismans dit als een belangrijk nadeel ervaart. Dat geldt ook voor de evaluatiecommissie Ter Steeg (en ons). De commissie Ter Steeg heeft echter na uitvoerig overleg gemeend dat dit nadeel toch niet opweegt tegen het voordeel van een eenduidige communicatie: "alle parkeerplaatsen in de ring voor winkelbezoekers, alle overige parkeerplaatsen voor bewoners". De gemeenteraad en wij volgen de commissie daarin.

Er is een wezenlijk verschil tussen de discussie over Ellestraat en Smedestraat enerzijds, en Veghenhofplein anderzijds.

Het voorstel voor het Veghenhofplein zou, ontdaan van minder realistische compensatievoorstellen, per saldo leiden tot een afname van de totale parkeercapaciteit. En dat terwijl het Veghenhofplein, samen met het Jos Lussenburgplein, mede moet voorzien in de parkeerbehoefte van het Vesting-kwadrant waar de heer Huismans woont. Daarom kunnen de commissie Ter Steeg en wij daar niet mee instemmen.

Het voorstel van de commissie Ter Steeg voor de verdeling van de parkeerschijfzone-plaatsen over de Vesting leidt wel tot een 'verkleuring' van een aantal vakken, maar niet tot wijziging van de totale parkeercapaciteit.

Conform het oorspronkelijke advies van de commissie Ter Steeg is ook geëvalueerd of de parkeerschijfzone-parkeerplaatsen in de Vesting op de drukste dagdelen (koopavond en zaterdag) voor meer dan 25% bezet zijn. Uit het parkeeronderzoek door Stienstra blijkt dat het geval te zijn.

De door de heer Huismans gesignaleerde ontwikkeling van meer woningen en minder winkels vertaalt zich dus (nog) niet in een structurele overcapaciteit/onderbezetting van de parkeerschijfzone-parkeerplaatsen. (Al signaleert Stienstra wel dat dit mede het gevolg kan zijn van illegaal langparkeren op deze plaatsen.)

Bespiegelingen over de vraag welke conclusies zouden moeten worden getrokken wanneer uit een eventueel toekomstig parkeeronderzoek zou blijken dat wel sprake is van een structurele overcapaciteit/onderbezetting, in combinatie met het communicatie-motto "alle parkeerplaatsen in de ring voor winkelbezoekers, alle overige parkeerplaatsen voor bewoners", vallen buiten het bestek van dit verkeersbesluit.

Momenteel zijn er 50 parkeerschijfzone-parkeerplaatsen in de ring, 5 in de Beekstraat (bij Chr. Ger. Kerk), en 15 parkeerplaatsen op de Nunspeterweg (bron: parkeeronderzoek Stienstra). Dat worden er straks 60 in de ring. De parkeerschijfzone-parkeerplaatsen in de Beekstraat en de Nunspeterweg vervallen. Daarmee wordt dus nog steeds gewerkt binnen het destijds door de commissie Ter Steeg geformuleerde kader. Per saldo komen 15 parkeerplaatsen (Nunspeterweg) beschikbaar voor algemeen gebruik, dus mede voor binnenstadsbewoners.

Bewoners hebben straks de keuze tussen de exclusief voor ontheffinghouders gereserveerde parkeerplaatsen (m.n. 'Oude Gasfabriek', 'Oude School', Jos Lussenburgplein en Nieuwe Feithenhof) –met daaraan verbonden legeskosten-, of de –gratis- parkeerplaatsen aan de Nunspeterweg. (We laten de bestaande gratis parkeerplaatsen op Het Schootsveld en op de Havenkade in dit verband even buiten beschouwing.) Uit het parkeeronderzoek dat Stienstra in 2002 uitvoerde, blijkt dat de bezettingsgraad op de ontheffinghouders-parkeerplaatsen niet boven de 85% uitkwam. Er was toen dus eigenlijk altijd voldoende parkeercapaciteit voor de ontheffinghouders/bewoners beschikbaar. Er zijn geen signalen dat daarin sindsdien verandering is gekomen.

De suggestie van de heer Huisman om de parkeerplaatsen op de Nunspeterweg exclusief te reserveren voor ontheffinghouders is bruikbaar. Al moeten de nadelen daarvan voor de bewoners van de Nunspeterweg en het Bagijnendijkje, en ook voor de gebruikers van volkstuinen achter het Bagijnendijkje niet uit het oog worden verloren. Maar gelet op het feit dat wij hierboven beschreven dat er voldoende parkeercapaciteit voor ontheffinghouders is, zien wij nu geen aanleiding die suggestie uit te voeren. En dus ook niet om de hierboven bedoelde belangen tegen elkaar af te wegen.

Uit het voorgaande trekken wij de conclusie dat de ingediende zienswijzen voor ons geen aanleiding zijn de ontwerpтекst van het besluit te wijzigen.

BESLUIT

Op grond van het voorgaande is het noodzakelijk het verkeersbesluit d.d. 10 juni 2008 op een aantal punten te wijzigen en aan te vullen. Ter wille van de overzichtelijkheid kiezen wij ervoor hier niet slechts de gewijzigde punten op te nemen, maar het oude verkeersbesluit formeel in te trekken en de oude tekst waar mogelijk ongewijzigd in dit nieuwe besluit op te nemen.

Op grond van het voorgaande besluit het college van burgemeester en wethouders van Elburg in overeenstemming met artikel 12 van het BABW en met artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994:

1. Het verkeersbesluit d.d. 10 juni 2008 in te trekken.
- 2a. Een parkeerschijf-zone in te stellen met een maximale parkeerduur van 1 uur voor alle wegen binnen de Vesting en het gedeelte van de Nunspeterweg tussen de Beekstraat en de verbindingsweg naar het Nieuwe Feithenhof (incl. die verbindingsweg).
- 2b. Deze zone kenbaar te maken door het plaatsen van borden E10 en E11 (begin resp. einde parkeerschijf-zone) aan de randen van het bovenbedoelde gebied. De maximale parkeerduur van 1 uur wordt op het bord aangegeven.
- 2c. In deze parkeerschijf-zone maximaal 60 plaatsen aan te wijzen als parkeerplaats.
- 2d. Dit kenbaar te maken door de parkeerplaatsen als bedoeld onder 2c te voorzien van een blauwe streep als bedoeld in RVV-art. 25, lid 1.
- 2e. Het gedeelte van de langsparkeerstrook langs de Nunspeterweg dat in de parkeerschijfzone valt aan te duiden als parkeerplaatsen als bedoeld in RVV-art. 25, lid 1.
- 2f. Van het parkeerverbod ingevolge de parkeerschijf-zone ontheffingen te verlenen krachtens de vigerende Parkeerverordening.
- 3a. In te stellen een verbod tot stilstaan op alle wegvakken in de Vesting binnen 10 m van een kruispunt.
- 3b. Dit verbod kenbaar te maken d.m.v. een gele doorgetrokken streep als bedoeld in RVV 1990, art. 23, sub g.
- 4a. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in te stellen op de volgende locaties:
 - Bloemstraat ter hoogte van perceel Beekstraat 51;
 - Ellestraat ter hoogte van perceel Vischpoortstraat 22;
 - Van Kinsbergenstraat ter hoogte van perceel Beekstraat 11;
 - Ledige Stede ter hoogte van de percelen 2 en 4.
- 4b. Deze plaatsen kenbaar te maken door het plaatsen van borden E6 (gehandicaptenparkeerplaats).
- 5a. Gelegenheid te geven tot het onmiddellijk laden en lossen van goederen op de volgende locaties:
 - Bloemstraat ter hoogte van de percelen 15 en 17;
 - Ellestraat ter hoogte van perceel 35;
 - Ledige Stede ter hoogte van de percelen 1 t/m 13;
 - Noorderkerkstraat ter hoogte van de percelen 7 en 9;
 - Smedestraat ter hoogte van perceel 19;
 - Zuiderkerkstraat tegenover perceel 5.
- 5b. Deze plaatsen kenbaar te maken door het plaatsen van borden E7 (laad-/losplaats).
- 6a. Een inrijverbod voor de wegen in de Vesting in te stellen voor voertuigen langer dan 9 m.
- 6b. Dit verbod kenbaar te maken door het plaatsen van bord C17 van bijlage I van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (gesloten voor voertuigen en samenstellen van voertuigen die, met inbegrip van de lading, langer zijn dan 9 m) bij de toegangswegen tot de Vesting.
- 7a. In de volgende weggedeelten eenrichtingsverkeer in te stellen voor bestuurders met uitzondering van fietsers:
 - Beekstraat: van Smedestraat naar Nunspeterweg;
 - Bloemstraat: van Ledige Stede naar Beekstraat;
 - Ellestraat: van Noorderkerkstraat naar Smedestraat;
 - Jufferenstraat: van Zwolschepoort naar Ledige Stede/Zuiderkerkstraat;

- Van Kinsbergenstraat: van Zuiderkerkstraat naar Beekstraat;
 - Ledge Stede: van Jufferenstraat naar Bloemstraat;
 - Noorderkerkstraat: van Beekstraat naar Ellestraat;
 - Smedestraat: van Ellestraat naar Beekstraat;
 - Zuiderkerkstraat: van Jufferenstraat naar Van Kinsbergenstraat;
 - Zwolschepoort: van Zwolscheweg naar Jufferenstraat.
- (N.B.: In de niet genoemde delen van Bloemstraat en Ellestraat blijft tweerichtingsverkeer toegestaan.)
- 7b. Dit eenrichtingsverkeer kenbaar te maken door het plaatsen van borden C3 (eenrichtingsweg) op alle wegvakken binnen de onder 7a genoemde weggedeelten, gerekend vanaf de eerstgenoemde zijstraat, en borden C2 (eenrichtingsweg, in deze richting gesloten [...]) op alle wegvakken binnen de onder 7a genoemde weggedeelten, gerekend vanaf de laatstgenoemde zijstraat). Op onderborden (OB52) wordt kenbaar gemaakt dat fietsers van dit eenrichtingsverkeer zijn uitgezonderd.
- 7c. Op de Nunspeterweg nabij de Gregorystraat een vooraankondiging van het inrijverbod te plaatsen, door het plaatsen van bord C2 met een onderbord "na 250 m" (OB401-250).
8. Te onderzoeken tot welke verkeersintensiteit het tweerichtingsverkeer in het gedeelte van de Mheenpoortstraat tussen Doelenlaan en Kamperweg leidt op het traject Mheenpoortstraat-Beekstraat-Noorderkerkstraat-Ellestraat-Smedestraat-Beekstraat-Nunspeterweg. Daartoe zal ca. een jaar na uitvoering van dit besluit (die voor het genoemde gedeelte van de Mheenpoortstraat inhoudt dat weer tweerichtingsverkeer in de toegestaan is) de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op dit traject op maandag t/m vrijdag worden geteld. Als daaruit blijkt dat de gemiddelde verkeersintensiteit meer dan 1.800 motorvoertuigen/etmaal bedraagt, dan zal B&W de volgende maatregelen uitvoeren:
- a. Het opnieuw invoeren van eenrichtingsverkeer voor bestuurders met uitzondering van fietsers, bromfietsers en ontheffinghouders in het gedeelte van de Mheenpoortstraat tussen Doelenlaan en Kamperweg, in de richting van Doelenlaan naar Kamperweg.
 - b. Het omdraaien van het eenrichtingsverkeer voor bestuurders met uitzondering van fietsers en bromfietsers op de Oude Bleeksweg (wordt: van Kamperweg naar Kamperdijk), de Kamperweg (wordt: van Kamperdijk naar Oude Bleeksweg) en een gedeelte van de Kamperdijk (wordt: van Oude Bleeksweg naar Kamperweg).
 - c. Dit eenrichtingsverkeer kenbaar te maken door het plaatsen van borden C3 (eenrichtingsweg) nabij de aansluiting met de eerstgenoemde zijstraat en borden C2 (eenrichtingsweg, in deze richting gesloten [...]) nabij de aansluiting met de laatstgenoemde zijstraat). Op onderborden (OB52) wordt kenbaar gemaakt dat fietsers van dit eenrichtingsverkeer zijn uitgezonderd.
 - d. Op de Oude Bleeksweg nabij de J.P. Broekhovenstraat een vooraankondiging van het inrijverbod ad 8a te plaatsen met de tekst "Vesting niet bereikbaar".
- 9a. Op de verbindingsweg tussen Gregorystraat en Het Schootsveld eenrichtingsverkeer in te stellen van de Gregorystraat naar Het Schootsveld.
- 9b. Dit kenbaar te maken door:
- het op de rijbaan aangebrachte woord '(lijn)bus' te verwijderen;
 - aan de zijde van de Gregorystraat borden C3 (eenrichtingsweg), C14 (gesloten voor fietsen en voor gehandicaptenvoertuigen zonder motor) en C16 (gesloten voor voetgangers) en onderbord OB62 (uitgezonderd bussen) te plaatsen;
 - aan de zijde van Het Schootsveld borden C2 (eenrichtingsweg, in deze richting gesloten [...]), C16 (gesloten voor voetgangers) te plaatsen, met een onderbord dat bussen hiervan uitzondert (OB62).
- 10a. Een onverplicht fietspad in te stellen op het gedeelte van de Havenstraat tussen Noorderwal en Noorderwalstraat en op het gedeelte van de Vischpoortstraat tussen de Noorderwalstraat en de Ellestraat.
- 10b. Dit kenbaar te maken door het aan weerszijden van de betreffende wegvakken plaatsen van borden G13 (onverplicht fietspad).

- 11a. Gemotoriseerd niet-bestemmingsverkeer niet toe te staan in het gedeelte van de Ellestraat tussen de Smedestraat en de Westerwalstraat.
- 11b. Dit kenbaar te maken door het plaatsen van bord C12 (gesloten voor alle motorvoertuigen). Door middel van een onderbord (OB108) wordt bestemmingsverkeer hiervan uitgezonderd.
- 12a. Een voetgangerszone in te stellen voor de wegen in het gebied gelegen binnen de 'ring' Zuiderkerkstraat-Van Kinsbergenstraat-Noorderkerkstraat-Ellestraat-Smedestraat-Bloemstraat-Ledige Stede.
- 12b. Een uitzondering op dit inrijverbod te maken voor laden/lossen, dagelijks tussen 7.00 en 10.00 uur en tussen 18.00 en 21.00 uur.
- 12c. Dit verbod kenbaar te maken door het plaatsen van zone-borden G7 (voetgangerszone) met een onderbord met de tekst "laden/lossen 7-10 en 18-21 uur toegestaan, fietsen toegestaan, snorfietzers niet" aan de randen van dit gebied. Bij het verlaten van het betreffende gebied worden zone-borden G8 (einde voetgangerszone) geplaatst.
- 13a. Een parkeerverbod in te stellen aan de oostzijde van de Kamperweg en op de weg aan de buitenzijde van de vestinggracht, ten oosten van de Kamperweg.
- 13b. Dit verbod kenbaar te maken door het plaatsen van borden E1 (parkeerverbod).

Alle genoemde wegen liggen binnen de bebouwde kom van Elburg, en zijn in beheer en onderhoud bij de gemeente Elburg.

Aldus besloten in de vergadering van het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Elburg d.d. 26 maart 2013.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Elburg,
de burgemeester, de secretaris,

F.A. de Lange

J.K.C. van der Jagt