

## **NOTA ZIENSWIJZEN**

**ontwerp verkeersbesluiten herinrichting openbaar gebied nabij  
café 't Vierkantje in Berkel en Rodenrijs**

## 1. Inleiding

Op 31 maart 2016 heeft de gemeenteraad in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan onder andere aangegeven dat het plein bij café 't Vierkantje autovrij wordt. Ook is het voornemen geuit om de Herenstraat verder autoluw (minder parkeerplaatsen) te maken. Met het autovrij maken van het plein ontstaat de mogelijkheid om dit plein opnieuw in te richten en een functie als ontmoetingsplaats te geven.

In overleg met de belanghebbenden en met ondersteuning van landschapsarchitect Karres en Brands is eind 2016/begin 2017 een modellenstudie opgesteld voor de inrichting van het plein en het aangrenzende openbare gebied (Kerkstraat, Herenstraat en Nieuwstraat). In de tweede helft van 2017/begin 2018 zijn de uitgangspunten van de modellenstudie in samenwerking met twee klankbordgroepen bestaande uit winkeliers, ondernemers, omwonenden, pandeigenaren en marktkooplieden/standplaatshouders vertaald naar een concreet inrichtingsplan.

Het inrichtingsplan bevat een aantal verkeersmaatregelen, waarvoor de wettelijke verplichting bestaat om hiervoor verkeersbesluiten te nemen. Dit betreffen de volgende verkeersmaatregelen:

- Opheffen parkeerschijfzone Herenstraat en Nieuwstraat en instellen parkeerschijfzone Nieuwstraat (T18.02170)
- Opheffen parkeergelegenheden Herenstraat (T18.02171)
- Opheffen en instellen fysieke afsluiting Herenstraat (T18.02172)
- Opheffen en instellen gehandicaptenparkeerplaatsen Herenstraat (T18.02173)
- Opheffen eenrichtingsweg Nieuwstraat en Kerksingel en instellen eenrichtingsweg en lengtebeperking Nieuwstraat en Achter de Kerkstraat (T18.02174)
- Opheffen onverplicht fietspad Kerkstraat en gehandicaptenparkeerplaats Nieuwstraat en instellen voetgangerszone en fysieke afsluiting Kerkstraat en Kerksingel (T18.02175)
- Opheffen laad/losplaatsen Kerksingel en Nieuwstraat en instellen laad/losplaatsen Herenstraat (T18.03280)

Bij deze verkeersbesluiten hoort het bebodingsplan (T18.03281).

## 2. Procedure

De ontwerp verkeersbesluiten zijn op 9 april 2018 gepubliceerd op de gemeentelijke website. Gedurende een periode van 6 weken is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen over de ontwerp verkeersbesluiten naar voren te brengen.

## 3. Zienswijzen

### 3.1 Ingekomen zienswijzen

In deze nota van beantwoording zijn de reclamanten geanonimiseerd. De gemeente vindt het belangrijk de privacy van de indieners van zienswijzen te waarborgen.

De volgende zienswijzen zijn ontvangen:

1. **Reclamant 1**  
Brief d.d. 17 mei 2018, [I18.17107], ingekomen op 22 mei 2018.
2. **Reclamant 2**  
Brief d.d. 16 mei 2018, [I18.16921], ingekomen op 18 mei 2018.
3. **Reclamant 3**  
Brief d.d. 16 mei 2018, [I18.17108], ingekomen op 22 mei 2018.
4. **Reclamant 4**  
Brief d.d. 18 mei 2018, [I18.25181], ingekomen op 18 mei 2018.

**5. Reclamant 5**

Brief d.d. 18 mei 2018, [I18.17348], ingekomen op 23 mei 2018.

**6. Reclamant 6**

Brief d.d. 18 mei 2018, [I18.17115], ingekomen op 22 mei 2018.

**7. Reclamant 7**

Brief d.d. 19 mei 2018, [I18.17349], ingekomen op 23 mei 2018.

### **3.2 Ontvankelijkheid van de zienswijzen**

Alle ontvangen zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ontvangen en zijn derhalve allemaal tijdig ingediend. De ingekomen zienswijzen worden daarom allemaal inhoudelijk behandeld.

## 4. Beantwoording van de zienswijzen

Hieronder zijn per reclamant de zienswijzen beantwoord.

Reclamant 1	
Verkeersbesluit	Zienswijze
T18.02172	<p>a) Reclamant geeft aan dat de verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers zo duidelijk mogelijk moet zijn, en dat vraagt om:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- goede bewegwijzering en informatieborden;</li><li>- een gesynchroniseerd bewegingspatroon van beide pollers;</li><li>- goed functionerende pollers.</li></ul> <p>b) Reclamant vermoedt dat de verplaatsing van de poller tot een vergroting van het aantal verkeersbewegingen zal leiden. Reclamant geeft aan dat als een verplaatsing van de poller noodzakelijk is voor de belangen van de afhaalhoreca er sprake moet zijn van compenserende maatregelen die de uit de verplaatsing resulterende toename van de verkeersstromen verminderen. Hierbij wordt gedacht aan slimmere pollers die altijd omhoog staan, maar waarbij door middel van een signaleringsfunctie (een lus in de weg vóór de poller) de poller zakt. Dit heeft tot gevolg dat alleen bestemmingsverkeer overblijft.</p>
	<p><b>Reactie gemeente:</b></p> <p>a) De gemeente zorgt voor een duidelijke verkeerssituatie. In het kader van de centrumontwikkeling wordt in 2019 een parkeerroute ingesteld die de bezoekers om het centrum langs de (grote) parkeerlocaties leidt.</p> <p>De toekomstige twee pollers op de Herenstraat hebben gelijke tijdsvensters en zullen dus synchroon bewegen. De gemeente streeft ook naar goed functionerende pollers. Daarom vinden regelmatig onderhoud en inspecties plaats. Hiermee kan echter niet voorkomen worden dat de pollers soms tijdelijk buiten gebruik worden gesteld vanwege reparatie en/of storing. Wanneer de pollers niet buiten gebruik gesteld zouden worden dan kunnen gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan. De gemeente poogt het aantal keren dat de poller(s) buiten gebruik gesteld zijn zo laag en zo kort mogelijk te houden.</p> <p>b) De verplaatsing van de poller op de Noordeindseweg houdt verband met het bereikbaar houden van de Nieuwstraat. In de toekomstige situatie wordt de Herenstraat aan de noordzijde ook afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Wanneer de huidige poller niet verplaatst zou worden is de Nieuwstraat niet meer bereikbaar (bewoners en afhaalhoreca) en kunnen voertuigen de Nieuwstraat niet meer verlaten. Het verplaatsen van de poller zal niet leiden tot een forse toename van het verkeer. Doordat de Nieuwstraat wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, zal het vooral bestemmingsverkeer zijn. Voor de Nieuwstraat wordt een lengtebeperking ingevoerd waardoor de toename aan zwaar verkeer minimaal zal zijn. Met het verdwijnen van de parkeergelegenheid op het plein en in de Herenstraat zullen, gedurende de tijden dat de poller naar beneden staat (tussen 7.00 uur en 12.00 uur), minder bezoekers van het centrum met de auto het gebied inrijden. De gemeente wil de Herenstraat in de ochtend openhouden voor doorgaand verkeer en laden en lossen. Dit verhoudt zich niet met een slimme poller die constant omhoog staat.</p>

	<b>Conclusie</b>
	De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het verkeersbesluit.

<b>Reclamant 2</b>	
<b>Verkeersbesluit</b>	<b>Zienswijze</b>
T18.02172	Reclamant verzoekt de bestaande poller op de Noordeindseweg te handhaven en deze 24 uur per dag omhoog te zetten met gebruik van transponders.
	<b>Reactie gemeente:</b>
	De verplaatsing van de poller op de Noordeindseweg houdt verband met het bereikbaar houden van de Nieuwstraat. In de toekomstige situatie wordt de Herenstraat aan de noordzijde ook afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Wanneer de huidige poller niet verplaatst zou worden is de Nieuwstraat niet meer bereikbaar (bewoners en afhaalhoreca) en kunnen voertuigen de Nieuwstraat niet meer verlaten. Het verplaatsen van de poller zal niet leiden tot een forse toename van het verkeer. Doordat de Nieuwstraat wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, zal het vooral bestemmingsverkeer zijn. Voor de Nieuwstraat wordt een lengtebeperking ingevoerd waardoor de toename aan zwaar verkeer minimaal zal zijn. Met het verdwijnen van de parkeergelegenheid op het plein en in de Herenstraat zullen, gedurende de tijden dat de poller naar beneden staat (tussen 7.00 uur en 12.00 uur), minder bezoekers van het centrum met de auto het gebied inrijden. De gemeente wil de Herenstraat in de ochtend openhouden voor doorgaand verkeer en laden en lossen. Dit verhoudt zich niet met een slimme poller die constant omhoog staat.
	<b>Conclusie</b>
	De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het verkeersbesluit.

<b>Reclamant 3</b>	
<b>Verkeersbesluit</b>	<b>Zienswijze</b>
T18.02170	De zienswijze richt zich op het voornemen om het vergunninghoudersparkeren in de bedieningsstraat Kerkstraat op te heffen en te vervangen door een parkeer-schijfzone. Hierover wordt het volgende naar voren gebracht: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) De motivering is ondeugdelijk en overtuigt niet. Er wordt niet aangegeven hoeveel parkeertellingen zijn gehouden en op welke dagen en tijdstippen deze tellingen zijn uitgevoerd. Daarnaast zijn de tellingen uitgevoerd in een periode waarin diverse winkelpanden en appartementen leegstaan of leeg hebben gestaan.</li> <li>b) De ervaring van belanghebbenden is dat de parkeerdruk doorgaans hoog is. Doordeweeks en op zaterdag biedt de bedieningsstraat onvoldoende ruimte om alle vergunninghouders te kunnen laten parkeren. Bij volledige bezetting zijn er 23 parkeervergunningen in omloop. De bedieningsstraat voorziet momenteel in 17 parkeerplaatsen. Als gevolg van de overige ontwerp verkeersbesluiten, zal het aantal parkeerplaatsen in bedieningsstraat Kerkstraat teruglopen naar 15. Daarmee is volstrekt helder dat de bedieningsstraat geen overschot, maar juist een tekort aan parkeerplaatsen kent.</li> <li>c) Voorts maken veel parkeerders uit de Kerkstraat bij gebrek aan voldoende parkeercapaciteit ook gebruik van het parkeerdek van de voormalige jumbo supermarkt. Voorzienbaar is dat bij een nieuwe gebruiker van het pand de parkeerdruk in de bedieningsstraat verder zal toenemen.</li> </ul>

- d) Het ontwerp verkeersbesluit houdt geen rekening met de parkeerdruk in het bedieningsstraat als gevolg van de overige ontwerp verkeersbesluiten, waaronder de ontwerp verkeersbesluiten opheffen parkeergelegenheden Herenstraat (T18.02171) en opheffen en instellen fysieke afsluiting Herenstraat (T18.02172). Deze maatregelen leiden ook tot een extra parkeerdruk in de bedieningsstraat Kerkstraat.
- e) Winkeliers en winkelpubliek kunnen eenvoudig de parkeerschijf verdraaien, zodat zij langer kunnen parkeren.
- f) De stelling dat een groot deel van de ondernemers zich kan vinden in het voornemen om de parkeervergunningen in te trekken is onjuist.
- g) Het afschaffen van het vergunningshouders parkeren leidt tot een onevenredige schending van de belangen van belanghebbenden. Met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid zal de uitvoering van het ontwerpbesluit i.c.m. de andere ontwerpbesluiten ertoe leiden dat belanghebbenden ernstig in hun parkeermogelijkheden in de nabije omgeving van hun appartement of winkelpand worden beperkt als gevolg van een enorme toename van de parkeerdruk in de bedieningsstraat. Daarvoor bestaat geen enkel rechtens te respecteren belang mede gelet op de omstandigheid dat het vergunningshouders parkeren al 30 jaar zonder problemen functioneert.
- h) De afhaalhoreca dreigt grotendeels te verdwijnen in verband met het voorgenomen plan om de Nieuwstraat doodlopend te maken. Van behoefte voor de (afhaal)horeca lijkt dan ook geenszins sprake te zijn.
- i) Voor de bewoners van de rijtjeswoningen aan de Nieuwstraat geldt dat deze parkeergelegenheid op eigen perceel kennen, in de vorm van garages en paden aan de achterzijde van hun woningen, zodat voor deze bewoners geen dringende behoefte bestaat aan (extra) parkeergelegenheid.
- j) Door het ontwerpverkeersbesluit i.c.m. de andere ontwerpverkeersbesluiten worden belanghebbenden geconfronteerd met een grote hoeveelheid 'zoekverkeer' in de Nieuwstraat en bedieningsstraat. Dit terwijl de openstelling van de bedieningsstraat als blauwe schijf zone nauwelijks additionele parkeergelegenheid zal opleveren.
- k) Belanghebbenden doen om voormelde redenen beroep op de hardheidsclausule in het ontwerpbesluit.

**Reactie gemeente:**

- a) Er hebben in totaal 10 parkeertellingen op 8 verschillende dagen plaatsgevonden. Hierbij is in verschillende perioden en op verschillende maatgevende tijdstippen de parkeerbehoefte geteld. De tellingen geven naar onze mening een representatief beeld van de parkeerdruk. Het leegstaan van een aantal winkel- en of woonpanden is een situatie die bijna doorlopend plaatsvindt en past binnen de dynamiek van centrumgebieden. Bovendien is de leegstand relatief gezien laag, waardoor de mogelijke extra parkeerbehoefte laag zal zijn en dit argument niet tot andere inzichten leidt.
- b) De parkeertellingen bevestigen dit beeld niet. In onderstaande tabel zijn de resultaten van de parkeertellingen (aantal bezette plekken) weergegeven.

Datum	Nieuwstraat	(Bedieningsstraat) Kerkstraat
24-1-2017 05.00 uur	12	11
25-1-2017 05.00 uur	13	11
9-2-2017 05.00 uur	12	9
10-2-2017 05.00 uur	12	8
22-8-2017 12.00 uur	17	8
22-8-2017 22.00 uur	16	6

24-8-2017 18.00 uur	18	9
25-8-2017 12.00 uur	18	9
25-8-2017 18.00 uur	19	7
29-8-2017 22.00 uur	14	10

Daarnaast hebben er in juni 2018 ook nog tellingen plaatsgevonden. Deze tellingen bevestigen bovenstaand beeld.

- c) Het parkeerterrein bij de voormalige Jumbo supermarkt wordt door diverse parkeerders gebruikt, waaronder bewoners uit het centrum en de Nieuwstraat en bezoekers aan het centrum. Dit was ook het geval toen de Jumbo nog op deze locatie gevestigd was. Bij de komst van een nieuwe huurder gelden dezelfde voorwaarden als bij de Jumbo. Het parkeerterrein moet openbaar toegankelijk blijven zodat bewoners hier, met de inachtneming van de regels van de blauwe zone, kunnen parkeren. Het is ook niet de verwachting dat een nieuwe huurder alle parkeerplaatsen nodig heeft. Het pand is qua parkeren gedimensioneerd op een supermarkt, dit is een zware functie. Een nieuwe functie heeft dus zeer waarschijnlijk minder parkeerplaatsen nodig, waardoor juist meer ruimte ontstaat voor bewoners. We verwachten niet dat bezoekers aan het pand gaan parkeren in de Nieuwstraat. Deze is moeilijker te bereiken en heeft een veel kleinere parkeercapaciteit dan de parkeergarage en parkeerterrein bij de locatie zelf.
- d) In de huidige situatie wordt in de bedieningsstraat geparkeerd door ondernemers en bewoners. In de Nieuwstraat staan naast ondernemers en bewoners soms ook bezoekers. Met de voorgenomen verkeersbesluiten worden de ondernemers geweerd uit de Nieuwstraat en bedieningsstraat Kerkstraat, omdat lang parkeren niet is toegestaan. Natuurlijk is het mogelijk dat enkele bezoekers hier gaan parkeren, het zijn immers openbare parkeerplaatsen. Maar gezien het beperkte aantal parkeerplaatsen en beperkte bereikbaarheid (doodlopende straat en aanwezigheid poller) zijn deze parkeerplaatsen minder interessant voor bezoekers van het winkelcentrum. De Nieuwstraat en bedieningsstraat worden daarom ook niet opgenomen in de toekomstige parkeerbewegwijzering (parkeerroute) die gemotoriseerde voertuigen om het centrum langs de grote parkeerlocaties leidt. We verwachten daarom dat bezoekers die nu gebruik maken van de parkeerplaatsen aan de Herenstraat eerder gaan parkeren aan de oost- en westzijde van het centrum dan in de Nieuwstraat/bedieningsstraat.
- e) Op grond van de verkeersregels uit het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 is het verboden een parkeerschijf te verdraaien. De gemeentelijke Buitengewone Opsporing Ambtenaren (BOA) zien erop toe dat de parkeerschijf volgens de wettelijke voorschriften gebruikt wordt.
- f) De herinrichting van het gebied rondom het Vierkantje is meerdere keren besproken met een klankbordgroep bestaand uit bewoners, ondernemers en winkeliers uit het centrumgebied. Namens de winkeliersvereniging is het standpunt van de ondernemers in de Kerkstraat over dit voorgenomen besluit geïnventariseerd. Er was groot draagvlak voor het opheffen van het vergunninghoudersparkeren en instellen van een blauwe zone. De zienswijze van reclamant verbaast de gemeente dan ook.
- g) Door het in stand houden van het vergunninghoudersparkeren worden de parkeerplaatsen in de Nieuwstraat en de bedieningsstraat niet efficiënt gebruikt. Uit diverse parkeertellingen blijkt dat wanneer de totale parkeerbehoefte van de Nieuwstraat en bedieningsstraat verdeeld wordt een evenwichtige parkeerdruk ontstaat en geen parkeerknelpunten ontstaan. De

verwachting is dat gezien de ligging en beperkte bereikbaarheid van de Nieuwstraat het aantal parkeerders in de Nieuwstraat als gevolg van de effecten van de overige ontwerp verkeersbesluiten niet noemenswaardig zal wijzigen. De bewoners van de Kerkstraat kunnen nog steeds gebruik blijven maken van deze parkeerplaatsen. Het enige dat wijzigt is dat hiervoor voortaan een parkeerontheffing nodig is in plaats van een vergunning. Het beeld dat de huidige regeling zonder klachten functioneert delen wij niet. In de bijeenkomsten van de klankbordgroepen is geconstateerd dat het systeem met vergunningen ertoe leidt dat plekken onbezet blijven die anders door andere gebruikers benut zouden kunnen worden. Met het instellen van de parkeerschijfzone worden de parkeerplaatsen maximaal benut.

- h) Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat er nieuwe horeca komt in de Nieuwstraat. Daarnaast zijn er in de huidige situatie nog drie (afhaal)horecagelegenheden aanwezig. De belangen van deze huidige (en mogelijk toekomstige) horecagelegenheden worden daarom terecht meegewogen in het voorgenomen besluit.
- i) Slechts één woning heeft daadwerkelijk een oprit aan de achterzijde. De garages waarop wordt gedoeld zijn in gebruik als berging en niet als garage. Deze woningen hebben geen aparte berging waar bijvoorbeeld fietsen veilig gestald kunnen worden. Van een volwaardige parkeerplaats op eigen terrein is dan ook geen sprake.
- j) Vanwege de ligging van de Nieuwstraat en bedieningsstraat en de beperkte bereikbaarheid worden deze ook niet opgenomen in het toekomstige parkeerverwijssysteem (parkeerroute). Er is daarom geen reden aanwezig om te veronderstellen dat veel zoekverkeer verwacht wordt.
- k) De hardheidsclausule in het besluit is opgenomen voor individuele gevallen die onvoorzien en onevenredig door het besluit worden getroffen. Het college kan dan beslissen om hiervoor een maatwerkoplossing te bieden. De hardheidsclausule kan pas ingeroepen worden na het onherroepelijk worden van het verkeersbesluit. De argumenten van reclamant tegen het voorgenomen verkeersbesluit zijn hierboven beantwoord.

**NB**

In de inleiding van zijn brief verwijst reclamant naar de 'Parkeerverordening bedieningsstraat Kerkstraat Berkel en Rodenrijs 2009'. Het is juist dat voor het intrekken van de, op basis van deze verordening, verstrekte vergunningen een afzonderlijk besluit vereist is. De gemeente zal hiertoe overgaan op het moment dat onderhavig voorgenomen verkeersbesluit (T18.02170) onherroepelijk is.

**Conclusie:**

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het verkeersbesluit.



<b>Reclamant 4</b>	
<b>Verkeersbesluit</b>	<b>Zienswijze</b>
T18.02170	Reclamant richt haar zienswijze tegen het instellen van de parkeerschijfzone voor de gehele Nieuwstraat. Reclamant steunt de zienswijze van reclamant 3.
	<b>Reactie gemeente:</b>
	Voor de reactie van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij reclamant 3
	<b>Conclusie:</b>
	De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het verkeersbesluit.

Reclamant 5	
Verkeersbesluit	Zienswijze
T18.02172 T18.02174 T18.03280	<p>a) De woning van reclamant is zeer trillingsgevoelig. Reclamant stelt dat onvoldoende onderzocht is wat de effecten van de ontwerp verkeersbesluiten zijn op de woning. Op grond van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht is de gemeente hiertoe wel verplicht.</p> <p>b) Reclamant kan zich niet verenigen met ontwerpverkeersbesluit T18.02172, in het bijzonder de verplaatsing van de poller. Reclamant merkt op dat de Nieuwstraat toegankelijk kan zijn via de Wilhelminastraat vanaf het parkeerterrein van de oude Jumbo. Als de Nieuwstraat toegankelijk zou zijn via de Wilhelminastraat dan kan de fysieke afsluiting op de huidige plaats blijven staan. Dit is echter niet als alternatief in het ontwerp besluit benoemd.</p> <p>c) Uit het ontwerpverkeersbesluit blijkt naar het oordeel van reclamant niet dat verplaatsing van de markt en standplaatsen naar de Herenstraat strikt noodzakelijk is. Als verplaatsing van de markt en de standplaatsen naar de Herenstraat niet noodzakelijk zou zijn, ziet reclamant ook geen reden op grond waarvan een fysieke afsluiting op de Herenstraat ten noorden van de Terpstraat geplaatst moet worden. De fysieke afsluiting op de Noordeindseweg zou dan ook niet verplaatst hoeven te worden. Indien een verplaatsing van de markt en standplaatsen wel noodzakelijk zou zijn, vraagt reclamant zich af of het belang van het afsluiten van de Herenstraat voor één marktdag per week zwaarder dient te wegen dan de dagelijkse belangen van reclamant. Er zou ook gedacht kunnen worden aan het op marktdagen treffen van een voor cliënt minder ingrijpende maatregel zoals het afsluiten van de Herenstraat met hekken.</p> <p>d) Het verplaatsen van de fysieke afsluiting naar de zuidkant van de kruising met de Nieuwstraat heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit voor de woning van cliënt zal toenemen. Dit brengt met zich mee dat de verkeersveiligheid afneemt gelet op feit dat zich dagelijks veel voetgangers, fietsers en ander ongemotoriseerde verkeersdeelnemers in het centrum bevinden. Door een toename van de verkeersintensiteit zal reclamant hinder ondervinden in de vorm van trillingen, geluidshinder en een verslechtering van de luchtkwaliteit.</p> <p>e) Reclamant merkt op dat uit het bebordingsplan volgt dat de gemeente de fysieke afsluiting de gehele week, behalve woensdag, wil gebruiken tussen 12.00 uur en 19.00 uur. Op woensdag zal de fysieke afsluiting worden gebruikt van 7.00 uur tot en met 19.00 uur. De fysieke afsluiting ter hoogte van de woning van reclamant is nu dagelijks in gebruik van 12.00 uur tot en met 07.00 uur. Een aanpassing van de tijden van de fysieke afsluiting is voor reclamant onaanvaardbaar.</p> <p>f) Reclamant merkt op dat uit het bebordingsplan volgt dat dagelijks van 07.00 uur tot en met 18.00 uur geladen en gelost kan worden. Dit valt naar het oordeel van reclamant niet te rijmen met het bebordingsplan waaruit blijkt dat de fysieke afsluiting gebruikt zal worden tussen 12.00 uur en 19.00 uur, dan wel tussen 07.00 uur tot en met 19.00 uur. Reclamant vraagt zich af op welke manier de gemeente het mogelijk gaat maken om dagelijks te laden en te lossen tussen 07.00 uur en 18.00 uur, terwijl de voorgestelde tijden voor het gebruik van de fysieke afsluiting dat niet toelaten. Betreffende de tijden van de fysieke afsluiting verzoekt reclamant om eerder op de Noordeindseweg, bijvoorbeeld ter hoogte van de Oranjestraat, een bord te plaatsen waarmee automobilisten op voorhand worden geïnformeerd over de</p>

	<p>fysieke afsluiting en zij niet onnodig twee maal langs de woning van cliënt rijden.</p> <p>g) Om te voorkomen dat grotere voertuigen de Nieuwstraat inrijden, zal een geslotenverklaring worden ingesteld voor voertuigen en samenstellen van voertuigen die, met inbegrip van de lading, langer zijn dan acht meter. Reclamant vraagt zich af waarom er niet voor wordt gekozen om een geheel vrachtwagenverbod te hanteren, of in ieder geval naast het hanteren van een lengtebeperking ook een gewichtsbepaling te hanteren. De reden hiervoor is, dat reclamant vreest dat zijn woning schade zal lijden als gevolg van de trillingen die ontstaan door veel verkeersbewegingen, en met name van zwaar vrachtverkeer. Indien en voor zover toch besloten wordt enkel een lengtebeperking te hanteren, verzoekt reclamant om op de Noordeindseweg, bijvoorbeeld ter hoogte van de Oranjestraat, een bord te plaatsen. Op die manier wordt het verkeer zoveel mogelijk beperkt bij de woning van reclamant.</p> <p>h) Reclamant verzoekt om het toepassen van trillingsreducerende bestrating en trillingsschermen. Reclamant ziet graag dat de Noordeindseweg tot voorbij nummer 6 of 8 wordt bestraat met één soort bestrating. Dit geldt eveneens voor de overgang in de Nieuwstraat nabij Noordeindseweg 2. Dit is onvoldoende onderzocht. Ook wordt aandacht gevraagd voor maatregelen om verkeer te dwingen zich te houden aan de maximum snelheid en voor het onderhoud dat nodig is voor een redelijke staat van de weg.</p> <p>i) Naar het oordeel van reclamant wordt de verkeersveiligheid niet gestimuleerd door het realiseren van vier extra parkeerplekken op de Noordeindseweg. De extra parkeerplaatsen nodigen uit om via de Noordeindseweg en dus langs de woning van reclamant naar het centrum te komen. De extra parkeerplaatsen hebben ook tot gevolg dat reclamant zijn vrije uitzicht verliest en dagelijks parkerend verkeer voor zijn woning heeft, waardoor zijn woning minder waard wordt. Het zou een aanvaardbare oplossing zijn voor reclamant als de vier parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor de fysieke afsluiting aan de andere kant van het centrum ter hoogte van de Terpstraat.</p>
	<p>Reactie gemeente:</p> <p>a) Mede naar aanleiding van de zienswijze, heeft een uitgebreid en zorgvuldig onderzoek plaatsgevonden (uitgevoerd door Fugro) naar trillingen van verkeer en de kans op hinder en schade aan de woning van reclamant. Geconstateerd is dat de grenswaarden niet worden overschreden. Dit onderzoek heeft in overleg met reclamant plaatsgevonden en de uitkomsten zijn met hem gedeeld. Hoewel de gemeente daartoe niet verplicht is, overweegt zij maatregelen te treffen om de kans op hinder en schade te verminderen. Dit wordt nog uitgewerkt. Reclamant wordt daarover nog nader geïnformeerd.</p> <p>b) Doel van de gemeente is om een autoluw centrumgebied te realiseren. Om die reden wordt doorgaand verkeer vanuit de Nieuwstraat over de Kerksingel naar de Wilhelminastraat in die nieuwe situatie niet meer toegestaan. Doorgaand verkeer vanuit de Wilhelminastraat over het parkeerdek van de Jumbo naar de Nieuwstraat achten wij onwenselijk. De doorgang vanaf het parkeerdek naar de Nieuwstraat is niet geschikt om als doorgaande verbinding te fungeren. Bovendien zijn het parkeerdek en de doorgang niet in eigendom van de gemeente, zodat de gemeente daarover geen zeggenschap heeft.</p> <p>c) De markt is niet de reden voor de beoogde pollers in de Herenstraat. De pollers zijn niet bedoeld om de markt te kunnen faciliteren. Doel van de</p>

	<p>gemeente is om een autoluw centrumgebied te realiseren. De pollers in de Herenstraat dragen daaraan bij en zorgen voor een veilig voetgangersgebied in het winkelcentrum. Een deel van de marktkramen zal op woensdag op de Herenstraat geplaatst worden. Door de aanwezigheid van de pollers kan dit op een veilige wijze afgesloten worden. De verplaatsing van de poller op de Noordeindseweg houdt verband met het bereikbaar houden van de Nieuwstraat.</p> <p>d) De Noordeindseweg is de afgelopen jaren afgewaardeerd, waardoor de verkeerintensiteiten sterk zijn afgenomen. Verkeerstellingen bevestigen dit ook. Waar in 2003 nog ruim 5.000 motorvoertuigen gebruik maakte van de Noordeindseweg is de verkeersintensiteit gedaald naar ruim 500 motorvoertuigen per etmaal in 2017. Het verplaatsen van de poller zal niet leiden tot een forse toename van het verkeer. Doordat de Nieuwstraat wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, zal het vooral bestemmingsverkeer zijn. Voor de Nieuwstraat wordt een lengtebeperking ingevoerd, waardoor de toename aan zwaar verkeer minimaal zal zijn. Met het verdwijnen van de parkeergelegenheid op het plein en in de Herenstraat zullen, gedurende de tijden dat de poller naar beneden staat (tussen 7.00 uur en 12.00 uur), minder bezoekers van het centrum met de auto het gebied inrijden. Wij verwachten dan ook geen extra hinder in de vorm van trillingen, geluidshinder en een verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast zorgt de combinatie van de voorgenomen verkeersbesluiten (pollers Herenstraat, afsluiten Nieuwstraat, geen parkeergelegenheid op plein en in Herenstraat) naar onze mening juist voor een situatie die de verkeersveiligheid ten goede komt.</p> <p>e) De pollertijden worden niet gewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. In het verkeersbesluit is dit juist aangegeven. Het bebordingsplan bevat inderdaad een onjuiste weergave van de tijden. Dit passen wij aan.</p> <p>f) Laden en lossen wordt toegestaan van ma t/m za van 7.00 tot 12.00 uur in het gebied tussen de pollers in de Herenstraat en van 7.00 tot 18.00 uur buiten dit gebied. Wij passen het verkeersbesluit en bebordingsplan aan.</p> <p>g) De lengtebeperking volgt uit de toegepaste bochtstralen in de Nieuwstraat. Wij verwachten dat met de lengtebeperking ook voldoende zorgt voor een beperking van het gewicht. De gemeente zal bij de uitvoering van de herinrichting van het centrumgebied zodanige maatregelen treffen dat de grenswaarden niet langer worden overschreden. Dit onderzoek heeft in overleg met reclamant plaatsgevonden en de uitkomsten zijn met hem gedeeld. Doordat laden en lossen is toegestaan in de Herenstraat, is het niet mogelijk om het gewenste informatiebord ter hoogte van de Oranjestraat te plaatsen.</p> <p>h) Mede naar aanleiding van de zienswijze, heeft een uitgebreid en zorgvuldig onderzoek plaatsgevonden (uitgevoerd door Fugro) naar trillingen van verkeer en de kans op hinder en schade aan de woning van reclamant. Geconstateerd is dat de grenswaarden niet worden overschreden. Dit onderzoek heeft in overleg met reclamant plaatsgevonden en de uitkomsten zijn met hem gedeeld. Hoewel de gemeente daartoe niet verplicht is, overweegt zij maatregelen te treffen om de kans op hinder en schade te verminderen. Dit wordt nog uitgewerkt. Reclamant wordt daarover nog nader geïnformeerd. De weg is/wordt ingericht als 30km/u zone. Extra snelheidsremmende maatregelen achten wij niet nodig en zouden mogelijk ook een negatief effect hebben op de trillingen die worden ervaren. Gemeente voert haar wettelijke onderhoudstaken uit.</p> <p>i) Deze parkeerplaatsen zijn de uitkomst van een belangenafweging. Wij willen voldoende parkeergelegenheid bieden aan de bewoners van de Nieuwstraat</p>
--	---

	<p>en Herenstraat en de afhaalhoreca. De afhaalhoreca is aan deze kant van de Herenstraat gevestigd. Wij verwachten geen significante waardedaling van de woning van reclamant. Het staat reclamant vrij een verzoek om nadeelcompensatie in te dienen.</p>
	<p><b>Conclusie</b></p>
	<p>De zienswijze leidt tot een aanpassing van de pollertijden (bebodingsplan) en laad en los tijden (besluit en bebodingsplan).</p>

<b>Reclamant 6</b>	
<b>Verkeersbesluit</b>	<b>Zienswijze</b>
Algemeen	<p>Reclamant heeft bezwaar tegen het verdwijnen van parkeerruimte voor kort parkeren in het centrumgebied. Voorgesteld wordt kort parkeren in te stellen op de parkeerplaatsen aan de Terpstraat.</p>
	<p><b>Reactie gemeente:</b></p>
	<p>De parkeervoorzieningen aan de Terpstraat worden voornamelijk gebruikt door langparkeerders. Hierbij moet gedacht worden aan bewoners en personeel/ winkeliers. Met het instellen van een parkeerschijfzone bestaat de kans dat de langparkeerders - met uitzondering van de bewoners want die kunnen een parkeeronthefing krijgen - worden verdrongen naar omliggende woongebieden. Dit kan een negatief effect hebben op de leefbaarheid in deze woongebieden. Met de parkeervoorzieningen aan de Terpstraat wordt in de huidige situatie invulling gegeven aan de parkeerbehoefte van de langparkeerders uit het gebied.</p> <p>Reclamant heeft ingesproken bij de commissie Ruimte op 19 juni 2018. De wethouder heeft toegezegd dit te onderzoeken. Besluitvorming hierover vindt in het najaar van 2018 plaats. Indien besloten wordt tegemoet te komen aan het verzoek van reclamant, dan zal hiervoor een afzonderlijk verkeersbesluit genomen worden.</p>
	<p><b>Conclusie</b></p>
	<p>De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van de verkeersbesluiten.</p>

<b>Reclamant 7</b>	
<b>Verkeersbesluit</b>	<b>Zienswijze</b>
T18.02172	<p>Door de levertijd van de producten van reclamant, worden de venstertijden van de pollers in de Herenstraat (7.00 uur - 12.00 uur) niet gehaald. Hierdoor moet gebruikgemaakt worden van de laad en losplaats aan de Herenstraat bij de Terpstraat. De loopafstand tot de winkel is te groot voor de zware producten, waardoor de bereikbaarheid van de winkel onevenredig verslechterd ten opzichte van de huidige situatie. Het verlenen van een ontheffing voor deze situatie om buiten de venstertijden voorbij de pollers te mogen rijden, geeft geen verstoord beeld van de plannen en ook geen gevaarlijke situaties.</p>
	<p><b>Reactie gemeente:</b></p>
	<p>De afstand tussen de laad en losplaats ter hoogte van de Terpstraat en de winkel bedraagt ca 60 meter. De gemeente acht deze afstand als acceptabel en ziet daarom geen reden tot het afgeven van een ontheffing. Het algemeen belang (een autoluw en veilig centrumgebied) weegt voor de gemeente zwaarder dan het individuele belang van reclamant. Het verlenen van een ontheffing voor één ondernemer kan leiden tot een ongewenste precedentwerking.</p>

	<b>Conclusie</b>
	De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het verkeersbesluit.

## 5. Ambtshalve wijzigingen

### 1. *Blauwe zone Nieuwstraat uitgebreid met 6 parkeerplaatsen aan Herenstraat/Noordeindseweg*

Om de bewoners van de Herenstraat 4 a, b en c, 6 a, b en c, 12a en 14a ook parkeergelegenheid op loopafstand te bieden, is besloten om de blauwe zone uit te breiden met de 6 parkeerplaatsen aan de Herenstraat/Noordeindseweg. De bewoners van de Nieuwstraat en Kerkstraat die in aanmerking komen voor een ontheffing mogen ook gebruik maken van deze plekken. Door dit flexibele gebruik (uitwisselbaarheid) en het geringe aantal adressen aan de Herenstraat, verwachten wij dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is voor de bewoners van de Nieuwstraat, Kerkstraat en Herenstraat.

### 2. *Geen bevoorrading in (voorzijde) Kerkstraat*

Aan het verkeersbord voor laden en lossen dat geplaatst wordt op de hoek Wilhelminastraat - Kerksingel, wordt een onderbord toegevoegd waardoor laden en lossen alleen in de Kerksingel en niet in de (voorzijde) Kerkstraat is toegestaan. Dit is ook nu de situatie en het was niet beoogd dit te wijzigen. In het ontwerpbesluit was dit echter niet voldoende gewaarborgd.