



gemeente harderwijk

Commentaarnota zienswijzen verkeersbesluiten autoluwe binnenstad



Inhoud

1. Inleiding	4
2. Termijn	4
3. Ontvankelijkheid.....	4
4. Zienswijzen en gemeentelijk commentaar.....	5
5. Vervolg.....	5
6. Ambtshalve wijzigingen.....	5
Zienswijze 1	7
Zienswijze 2	8
Zienswijze 3	10
Zienswijze 4	11
Zienswijze 5	12
Zienswijze 6	14
Zienswijze 7	18
Zienswijze 8	19
Zienswijze 9	20
Zienswijze 10	22
Zienswijze 11	24
Zienswijze 12	25
Zienswijze 13	26
Zienswijze 14	28
Zienswijze 15	31
Zienswijze 16	33
Zienswijze 17	39
Zienswijze 18	40
Zienswijze 19	41
Zienswijze 20	45
Zienswijze 21	46
Zienswijze 22	50
Zienswijze 23	52

Zienswijze 24	54
Zienswijze 25	61
Zienswijze 26	63
Zienswijze 27	65
Zienswijze 28	70
Zienswijze 29	71
Zienswijze 30	75
Zienswijze 31	78
Zienswijze 32	81
Zienswijze 33	82
Zienswijze 34	85
Zienswijze 35	87

1. Inleiding

De achterliggende jaren heeft de gemeenteraad verschillende documenten vastgesteld waarin de toekomst van Harderwijk wordt uitgestippeld. Bijvoorbeeld de ambitie om Harderwijk autoluw(er) te maken. In dit kader zijn met name de Binnenstadvisie (2023) en de Omgevingsvisie (2024) van belang.

Ter uitvoering van de onderdelen van genoemde visies, heeft het college van burgemeester en wethouders op 25 maart 2025 besloten om een groot deel van de binnenstad autoluw te maken, en hiervoor ontwerp-verkeersbesluiten ter inzage te leggen.

2. Termijn

Op 27 maart 2025 zijn de volgende ontwerp-verkeersbesluiten ter inzage gelegd:

- Ontwerp autoluw maken Smeepoortenbrink (Gemeentebblad 2025, nummer 133079, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2025-133079.html>)
- Ontwerp autoluw maken binnenstad-noord (Gemeentebblad 2025, nummer 133085, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2025-133085.html>)
- Ontwerp autoluw maken Luttekepoortstraat (ged.), Doelenstraat en Academiestraat (Gemeentebblad 2025, nummer 133088, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2025-133088.html>)
- Ontwerp autoluw maken Bruggestraat, Vijhestraat, Kerkstraat e.o. (Gemeentebblad 2025, nummer 133086, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2025-133086.html>)

Vanwege een publicatiefout, waarbij een deel van de tekst is weggefallen, is het ontwerpbesluit voor het autoluw maken van de Smeepoortenbrink op 2 april 2024 gerectificeerd (Gemeentebblad 2025, nummer 141376, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2025-141376.html>).

Verder is op 27 maart 2025 het ontwerp van de beleidsregel ontheffingen autoluwe binnenstad ter inzage gelegd (Gemeentebblad 2025, nummer 133076, <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2025-133076.html>).

Alle publicaties zijn ook aangekondigd op de gemeentepagina in de Harderwijker Courant.

De ontwerpbesluiten hebben gedurende zes weken voor iedereen ter inzage gelegen, gerekend vanaf de dag van publicatie. Tijdens deze termijn kon een ieder zienswijzen schriftelijk kenbaar maken bij het college van burgemeester en wethouders. Desgewenst konden mensen ook hun zienswijze mondeling kenbaar maken, na het maken van een afspraak.

Ten slotte is op 14 april 2025 een wijkspreekuur georganiseerd. Belanghebbenden konden inlopen om vragen te stellen over de ontwerpbesluiten.

3. Ontvankelijkheid

Er zijn 35 individuele zienswijzen ingediend.

4. Zienswijzen en gemeentelijk commentaar

Er zijn 35 zienswijzen in behandeling genomen. De ingekomen zienswijzen staan hieronder. Per zienswijze is beoordeeld en becommentarieerd of deze aanleiding geeft voor tekstuele wijzigingen en/of aanvullingen van de verkeersbesluiten.

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

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- De verplaatsing van de fysieke afsluiting bij Doelenstraat 2 naar Doelenstraat 8 gaat niet door. De betreffende afsluiting blijft op de huidige locatie staan.
- Het venstertijdenregime in de Sint-Annastraat voor inrijdend verkeer, Grote Marktstraat, Nonnenstraat en Molenstraat (wegvak Scheepssingel – Grote Marktstraat) komt te vervallen. Bestemmingsverkeer mag met ontheffing 24/7 inrijden.
- Op de Vischmarkt gaat één venstertijdenregime gelden. De regimescheiding die halverwege de Vischmarkt was bedacht vervalt.
- De venstertijden op de Sint-Annastraat voor uitrijdend verkeer, Vischmarkt, Hoogstraat, Grote Poortstraat (wegvak Schoenmakersstraat – Sint-Annastraat), Kaatsbaan, Keizerstraat (wegvak beoosten Kaatsbaan), Molenstraat (wegvak Keizerstraat – Scheepssingel) en Zoutkeetstraat worden verruimd. In het voorstel stond ma t/m vr 6 tot 17 uur en za 6 tot 11 uur. Dit wordt gewijzigd naar ma t/m vr 6 tot 18 uur en za 6 tot 11 uur.
- Er wordt een aanvullend verkeersbesluit genomen om de Blokhuisbuurt autoluw te maken.
- In de beleidsregel, onder de opsomming 'langlopende ontheffingen', wordt de categorie Supermarktbezorgdiensten toegevoegd. Zij komen ook in aanmerking voor een langlopende ontheffing.
- Verder zijn er nog enkele tekstuele wijzigingen en correcties doorgevoerd aan de toelichtende tekst in de verkeersbesluiten.

5. Vervolg

Na vaststelling van de definitieve versie van de verkeersbesluiten kunnen de verkeersmaatregelen als genoemd in de betreffende besluiten worden uitgevoerd.

6. Ambtshalve wijzigingen

Naast de wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn er ook ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

In het ontwerpbesluit is aan de Kerkstraat en Kerkplein (noordzijde) verkeersbord C6 (geslotenverklaring voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen) van bijlage 1 van het RVV 1990 toegepast. Op alle andere straten wordt verkeersbord G7 (voetgangersgebied) gebruikt. Voor de eenduidigheid is het wenselijk om in de gehele binnenstad hetzelfde bord te gebruiken. Daarom wordt op de genoemde straten ook bord G7 toegepast. Dat houdt in dat snorfietzers, bromfietzers en motoren zonder ontheffing ook geen toegang meer hebben tot deze straten. Het ontheffingregime blijft ongewijzigd van kracht. Bestemmingsverkeer, zoals bezorgbrommers van in het autoluwe gebied gelegen eetgelegenheden, mogen met ontheffing wel door de genoemde straten rijden.

Verder zijn de straten Achterom en Korte Kerkstraat toegevoegd aan het verkeersbesluit voor het autoluw maken van de Bruggestraat, Kerkstraat, Vijhestraat e.o. Het Achterom en de Korte Kerkstraat zijn in de huidige situatie al niet bereikbaar voor autoverkeer, maar nog niet aangewezen als voetgangersgebied waar fietsen is toegestaan. In de nieuwe situatie liggen de straten ingeklemd in het nieuwe voetgangersgebied. Daarmee is het logisch deze straten ook bij het voetgangersgebied te betrekken. Dit leidt ertoe dat snorfietzers, bromfietzers en motoren de straten niet langer mogen inrijden.

In het verkeersbesluit voor het autoluw maken van de binnenstad-noord zijn in de toelichtende tekst een aantal aanvullingen/correcties gedaan. Hierbij gaat het om verwijzingen naar oude verkeersbesluiten.

Zienswijze 1

Opmerking 1.1

Indiener is eigenaar van diverse huurpanden aan de Luttekepoortstraat, Bruggestraat en Smeepoortstraat. Om in geval van calamiteiten, zoals bijvoorbeeld lekkage of verstopping, maar ook voor ander regulier onderhoud bij de panden te kunnen komen, vindt indiener een permanente ontheffing noodzakelijk. Een dagontheffing vindt indiener geen optie, omdat deze steeds opnieuw aangevraagd moet worden en omdat elke aanvraag opnieuw kosten met zich meebrengt.

Commentaar

Zoals in artikel 2 van de ontwerp-beleidsregel staat, is het mogelijk om een zogenoemde 'langdurige ontheffing' aan te vragen voor onder andere service- en onderhoudsdiensten. Het gaat hierbij om diensten die regelmatig en niet incidenteel in het gebied moeten zijn. In de situatie die indiener voorstelt wordt dus reeds voorzien.

Opmerking 1.2

Indiener vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van het autoluwe gebied voor de brandweer.

Commentaar:

Het belang van de bereikbaarheid van het gebied voor hulpdiensten onderschrijft de gemeente van harte. Hulpdiensten hebben sowieso ontheffing om het autoluwe gebied te allen tijde te berijden. Ook worden de pollers uitgerust met apparatuur, waardoor deze automatisch doorgang bieden aan de voertuigen van lokale hulpdiensten en ook vanuit de meldkamer te bedienen is.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 2

Opmerking 2.1

Op 29 juli 2021 zijn er paaltjes weggehaald in de Doelenstraat. Deze paaltjes dienden ter preventie van parkeren van voertuigen. Indiener wil een verklaring waarom dit is gedaan.

Commentaar

In het verleden stonden op veel plekken, waaronder aan de Doelenstraat, anti-parkeerpaaltjes. Sinds 2018 geldt er een parkeerverbodzone in de binnenstad. Daarom zijn de paaltjes niet meer nodig om parkeren tegen te gaan.

Op verschillende locaties zijn paaltjes sindsdien weggehaald. Soms op verzoek van omwonenden. Vaak waren enkele paaltjes ook aan vervanging toe. Omdat de paaltjes vanuit verkeerskundig oogpunt niet langer noodzakelijk zijn, is ervoor gekozen om ze te verwijderen in plaats van te vervangen.

Opmerking 2.2

Indiener geeft aan dat in het onderzoek dat voorafgaand aan het vaststellen van het ontwerp-verkeersbesluit heeft plaatsgevonden slechts is gesproken met een aantal onbekende belanghebbenden om ideeën en aandachtspunten op te halen. Volgens indiener is dit in strijd met het beleid.

Commentaar

Voorliggende ontwerpbesluiten zijn voortgekomen als uitwerking van de Binnenstadvisie en de Omgevingsvisie.

Tijdens de totstandkoming van de Binnenstadvisie zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd, waarop belanghebbenden en belangstellenden hun input konden geven. Ook heeft de visie van 16 maart tot en met 12 april 2023 ter inzage gelegen op het stadhuis en op overheid.nl. Bekendmaking hiervan heeft plaatsgevonden in het Gemeenteblad op 15 maart 2023. Tijdens de ter inzagetermijn kon iedereen schriftelijk of mondeling een inspraakreactie geven.

Bij de voorbereiding op de Omgevingsvisie is inbreng opgehaald met een korte vragenlijst. Daarnaast zijn er ruim 30 gesprekken gevoerd met sleutelfiguren uit de Harderwijkse samenleving. Dit heeft geleid tot een Regierapport, vastgesteld in januari 2022 door de gemeenteraad. Aanvullend is besloten om alle inwoners in Harderwijk en verdere belangstellenden in de participatieweken van 13 september tot en met 11 oktober 2023 te vragen om te reageren op de concept-omgevingsvisie. Ze konden participeren via de online enquête op onlinestadsgesprekharderwijk.nl, door inloopbijeenkomsten te bezoeken die per wijkwethouder zijn georganiseerd of door op eigen wijze een reactie te geven. Meer informatie hierover is te vinden in het participatieverslag. Deze is te raadplegen via <https://harderwijk.bestuurlijkeinformatie.nl/>, bij de raadsvergadering van 12 december 2024, agendapunt 7, bijlage 4.

Juist om belanghebbenden voldoende in de gelegenheid te stellen om hun mening te geven, leggen we de ontwerp-verkeersbesluiten eerst ter inzage. Dit is dus nog geen voldongen besluit, maar slechts een ontwerp. Nadat de inzagetermijn is verstreken, wordt bekeken of er aanpassingen nodig zijn aan het ontwerp. Daarna wordt een definitief besluit genomen.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 3

Opmerking 3.1

Indiener vraagt om rekening te houden met bewoners die in het autoluw te maken gebied wonen. Indiener vindt het belangrijk dat de bewoners zelf te allen tijde met de auto bij de woning kunnen komen. Dit geldt ook voor bezoek, bijvoorbeeld om boodschappen thuis te brengen of als er een spoedsituatie met betrekking tot gezondheid is.

Commentaar

Gemeente onderschrijft het belang dat noodzakelijk bestemmingsverkeer het autoluwe gebied kan blijven betreden. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen.

Opmerking 3.2

Indiener geeft aan dat een ontheffing zes weken van tevoren moet worden aangevraagd. Het kan voorkomen dat er een calamiteit is, waar bewoners direct bij geholpen moeten worden.

Commentaar

Er komt een digitaal loket, waarbij ontheffingen geautomatiseerd worden verleend en dus niet meer via het gemeentelijke fysieke loket hoeven worden aangevraagd en getoetst. Op deze manier wordt het mogelijk om de aanvraagtijd in de meeste gevallen te verkorten tot slechts enkele seconden.

Aanvragen voor langlopende ontheffingen voor niet-bewoners vormen een uitzondering. Deze ontheffingen kunnen niet geautomatiseerd worden verleend en hebben daarom een iets langere doorlooptijd (een tot drie weken).

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 4

Opmerking 4.1

Indiener geeft aan dat de geplande locatie van de vaste paal ter hoogte van Doelenstraat 8 niet handig is. Vrachtverkeer die ten behoeve van bevoorrading van en naar de Academiestraat rijden, gebruiken de Doelenstraat als keermogelijkheid. Als er een vaste paal staat ter hoogte van Doelenstraat 8, wordt dit verkeer belemmerd.

Commentaar

Het plaatsen van een paal bij Doelenstraat 8 leidt er inderdaad toe dat bevoorradingsverkeer, ook tijdens venstertijden, de Academiestraat niet of moeizaam kan bereiken omdat steken/keren wordt belemmerd. Om dit te voorkomen blijft de fysieke afsluiting bij Doelenstraat 2 staan. We verplaatsen de bestaande afsluiting niet. Er komt dus geen fysieke afsluiting ter hoogte van Doelenstraat 8. Op deze manier blijft de toegang tot de Smeepoortenbrink afgesloten, maar blijft de toegankelijkheid van en naar de Academiestraat geborgd.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om het verkeersbesluit voor het autoluw maken van de Smeepoortenbrink te wijzigen. Beslispunten 3 en 4 uit het ontwerpbesluit komen in het definitieve besluit te vervallen. Ook de toelichtende tekst in het verkeersbesluit wordt hierop aangepast.

Zienswijze 5

Opmerking 5.1

Indiener heeft een winkel in de Hoogstraat. Indiener ontvangt leveringen, waarbij leveranciers niet altijd voor 11 uur kunnen komen. Ook komen klanten die slecht ter been zijn met de auto naar de winkel. Verder brengt indiener zelf bestellingen met de auto weg. In de kerstperiode verzorgt indiener kerstpakketten die met de auto worden opgehaald. Indiener geeft aan dat het ondoenlijk is om steeds opnieuw een ontheffing voor zichzelf, leveranciers en klanten aan te vragen.

Commentaar

Vanuit de Vischmarkt en Hoogstraat zijn diverse zienswijzen ingediend. Deze hebben ertoe geleid dat de gemeente het venstertijdenregime verruimt.

Vooropgesteld vindt de gemeente het belangrijk om, overeenkomstig het ontwerpbesluit, de binnenstadstraten aan te duiden als voetgangersgebied waarbij alleen bestemmingsverkeer toegang heeft. Zo wordt het karakter van de straten het beste geduid, niet-noodzakelijk verkeer geweerd en worden diverse belangen geborgd, waaronder op het vlak van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Het verruimen van de venstertijden ten opzichte van het ontwerpbesluit komt er kortgezegd op neer dat de venstertijden die in 1991 voor de Hoogstraat zijn vastgesteld voor de Hoogstraat blijven gelden, en ook op de omliggende straten (zoals de Vischmarkt) worden toegepast. Hetzij met enige aanpassingen. De venstertijden die in 1991 zijn ingesteld op de Hoogstraat, zijn nu t/m za 7 tot 18 uur. Omdat op alle andere straten in de binnenstad de begintijd 6 uur is, wordt dit gelijkgetrokken. Ook voor de Hoogstraat gaat 6 uur gelden als starttijd in plaats van 7 uur. Dit was ook al in het ontwerpbesluit als uitgangspunt genoemd. De eindtijd blijft 18 uur. Op zaterdagen worden de venstertijden wel teruggebracht, te weten naar 6 tot 11 uur, zoals ook in het ontwerpbesluit staat. De zaterdag is in het algemeen de drukste dag qua voetgangers, fietsers, winkelend publiek en toeristisch verkeer. Om de verkeersveiligheid te borgen is het gewenst gemotoriseerd verkeer na 11 uur zoveel mogelijk te weren.

Het doel van het autoluw maken van delen van de binnenstad is dat gemotoriseerd verkeer wordt teruggebracht. Gemotoriseerd verkeer dat noodzakelijk in de binnenstad moet zijn, zoals bevoorradingsverkeer, wordt zoveel mogelijk gestimuleerd om op tijden te komen dat het aantal fietsers en voetgangers relatief laag is: vandaar venstertijden in de ochtend. Op deze manier ontstaat een kleine drempel of stimulans om niet 's middags of 's avonds, als er doorgaans meer voetgangers en fietsers zijn, in de binnenstad te komen.

Gemeente onderschrijft het belang dat noodzakelijk bestemmingsverkeer het autoluwe gebied indien nodig kan blijven betreden, ook buiten de venstertijden. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen. Zoals in artikel 2 van de Beleidsregel Ontheffingen Autoluwe Binnenstad Harderwijk staat is het mogelijk om een zogenoemde 'langdurige ontheffing' aan te vragen voor onder andere ondernemers en gehandicaptenparkeerkaarthouders. Het gaat hierbij om diensten die regelmatig en niet incidenteel in het gebied moeten zijn. In de situatie die indiener voorstelt wordt dus grotendeels voorzien.

In de beleidsregel staat dat leveranciers alleen in aanmerking kunnen komen voor een dagontheffing. De gemeente begrijpt dat er leveranciers zijn die ook regelmatig en niet incidenteel in het autoluwe gebied moeten zijn en daarom idealiter ook in aanmerking moeten komen voor een langdurige ontheffing. De beleidsregel wordt daarop aangepast.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om de beleidsregel te wijzigen. Aan artikel 2 wordt de doelgroep 'leveranciers' toegevoegd.

Zienswijze 6

Opmerking 6.1

Indiener steunt de plannen om de binnenstad van Harderwijk autoluw te maken van harte. Indiener vindt dat de motivatie hiervoor niet alleen "flaneren over de boulevard" zou moeten zijn, wat vooral een focus op het toerisme impliceert, maar juist ook op een veilige, prettige woonomgeving voor de bewoners van Harderwijk.

Commentaar

Het autoluw maken van de binnenstad dient meerdere doelen. De kreet 'flaneren tussen havens en Markt', zoals in de begeleidende tekst bij het ontwerpbesluit staat, is een op een overgenomen uit de Binnenstadsvisie en doelt specifiek op de Bruggestraat. Ook bijvoorbeeld de Omgevingsvisie is van toepassing. In de verschillende visies ligt de focus op het brede gebruik van de gehele binnenstad. Dus breder dan alleen toerisme en breder dan alleen de Bruggestraat.

Het autoluw maken van (delen van) de binnenstad leidt ertoe dat er meer ruimte ontstaat voor onder andere voetgangers, fietsers en groen. Op deze manier wordt de leefbaarheid, omgevingskwaliteit, verblijfskwaliteit, levendigheid, aantrekkelijkheid en de verkeersveiligheid verbeterd. En zo wordt door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade beperkt. Bovendien wordt op deze manier het karakter van de binnenstad behouden dan wel hersteld. Deze doelen bevorderen niet alleen toerisme, maar dragen juist ook bij aan de kwaliteit voor bewoners.

Opmerking 6.2

Indiener maakt zich zorgen over de toename van de drukte, verkeersonveiligheid en gevoel van onveiligheid van de bewoners van de straten Kerkplein, Blokhuis, Blokhuissteeg, Burgtstraat en de Muntsteeg als gevolg van de locatie van de nieuwe pollers op de hoek van de Vijhestraat en het Kerkplein. De hoek zelf wordt in de plannen gezien als keermogelijkheid voor wanneer automobilisten bemerken dat ze niet verder kunnen. Indiener voorziet hier opstoppen en extra drukte. Wanneer de automobilisten hier niet makkelijk kunnen keren, zullen ze de kleinere straten in de Blokhuisbuurt gebruiken om weg te komen.

Commentaar

Een groot deel van de binnenstad wordt afgesloten voor verkeer dat geen toestemming of ontheffing heeft om in te rijden. Daardoor zal de hoeveelheid verkeer dat de binnenstad inrijdt afnemen. De verkeersdrukte op het Kerkplein en omliggende straten wordt zodoende juist kleiner in plaats van groter.

Het is inderdaad mogelijk dat er meer gekeerd wordt op het Kerkplein als gevolg van de locatie van de nieuwe pollers. Daarbij moet aangegeven worden dat de poller in de Vijhestraat op dezelfde plek terugkomt als waar de oude poller stond. De locatie van de poller op het Kerkplein is nieuw. In theorie kan dit leiden tot meer kerend verkeer op de kruising Kerkplein / Vijhestraat / Straat van Sevenhuysen. Tegelijkertijd is dit ook de meest geschikte plek om te keren. Deze kruising is wat ruimer vormgegeven dan bijvoorbeeld de kruising Kerkplein / Burgtstraat. Gelet op de relatief beperkte hoeveelheid verkeer deelt de gemeente de angst voor opstoppen niet.

Een belangrijke 'piek' in de hoeveelheid verkeer ontstaat tijdens de schoolspitstijden. Ouders die hun kinderen met de auto ophalen bij basisschool De Rank kunnen in de huidige situatie doorrijden naar de Bongerdsteeg. Deze mogelijkheid blijft in stand. Tijdens het uitgaan van de basisschool zal de poller zakken, zodat deze automobilisten toegang hebben tot het autoluwe gebied. Hierdoor wordt het Kerkplein (westzijde) tijdens de schoolspits niet extra belast.

Wel onderschrijft de gemeente dat de locatie van de pollers tot gevolg kan hebben dat er (iets) meer verkeer door de Blokhuisbuurt gaat rijden. De gemeente deelt de mening dat dit niet wenselijk is. Temeer omdat de gemeentelijke visies ook aanleiding toe geven om dergelijke straten juist autoluw(er) te maken. Om hierin te voorzien wordt een aanvullend verkeersbesluit genomen om het autoluwe regime uit te breiden naar de straten in de Blokhuisbuurt.

Opmerking 6.3

De ervaring van indiener is dat bezoekers van de coffeeshop weten dat ze niet mogen parkeren op het Kerkplein, maar hier toch regelmatig kort parkeren. Hierdoor wordt (vooral tijdens coffeeshopspitstijden) de parkeercapaciteit voor vergunninghouders beperkt. In de huidige situatie maken coffeeshopbezoekers ook nog gebruik van de parkeermogelijkheden voor vergunninghouders aan de Bongerdsteeg, Fraterhuishof en andere deel Kerkplein. Wanneer het besluit uitgevoerd wordt, zal het kort parkeren door coffeeshopbezoekers zich nog meer concentreren op het eerste deel van het Kerkplein. Bezoekers van de coffeeshop worden volgens indiener steeds brutaler in hun reacties wanneer gevraagd wordt plaats te maken voor vergunninghouders. Bewoners voelen zich daarbij onveilig. Extra drukte zal dit verergeren. Is het de bedoeling van de gemeente dat eigen bewoners zich steeds onveiliger voelen?

In het verkeersbesluit wordt gesproken over een reeds bestaand stopverbod aan het Kerkplein. Dit wordt op geen enkele manier gehandhaafd. Met het voorkomen van de doorstroming door het plaatsen van pollers zal dit probleem volgens indiener enkel toenemen. Daarnaast gebruiken veel taxichauffeurs de hoek Vijhestraat/Kerkplein juist als stopplek. In de weekenden staan er vaak meerdere taxi's met draaiende motor te wachten en is er regelmatig geluidsoverlast van groepen die zich daar verzamelen.

Commentaar

De gemeente onderschrijft de gedachte dat kortparkeerders / foutparkeerders die zich nu verspreiden over de binnenstad zich mogelijk meer zullen concentreren op het westelijke deel van het Kerkplein. Om foutparkeren tegen te gaan wordt door de coffeeshop een portier ingezet en zijn de gemeentelijke handhavers bijzonder alert op deze locatie. Ook zet de coffeeshop per 1 juni 2025 extra verkeersregelaars in om foutparkeerders in de omgeving te weren. Kort parkeren ten behoeve van laden en lossen of bijvoorbeeld het in- en uitstappen van passagiers is overigens toegestaan. Tegelijkertijd betekent kortparkeren ook dat de betreffende parkeerplaats binnen enkele minuten weer beschikbaar is voor vergunninghouders.

De gemeente bekijkt de mogelijkheden voor (mede)gebruik van het kerkplein voor kortparkeerders, om zo de druk op de parkeerplekken voor vergunninghouders te verlichten. Hierover gaat de gemeente met omwonenden, het coffeeshopbestuur en het kerkbestuur in gesprek.

Indiener refereert aan het bestaande stopverbod aan het Kerkplein. Dit stopverbod geldt in de huidige situatie alleen op maandag tot en met vrijdag tussen 18 en 7 uur, en op zaterdag en zondag de gehele dag. In theorie kunnen automobilisten gehinderd worden op maandag tot en met vrijdag tussen 11 en

18 uur door een stilstaand voertuig. Om deze mogelijke verhindering te voorkomen wordt de beperking van de werkingssfeer van het stopverbod ingetrokken.

Op 18 februari 2025 heeft het college de beleidsuitwerking van het onderdeel parkeren uit de Omgevingsvisie vastgesteld. Zoals uit de diverse gemeentelijke visies en meer bepaald uit genoemde beleidsuitwerking volgt zullen de parkeerplaatsen in de binnenstad op termijn worden opgeheven. Dit gebeurt zodra er vervangende parkeercapaciteit beschikbaar is aan de randen van de binnenstad. Hiermee lost het ervaren probleem zichzelf op. Als de parkeervakken aan het Kerkplein worden opgeheven hebben vergunninghouders ook geen last van het bezet houden van de parkeervakken.

Zie aanvullend ook het commentaar op opmerking 6.2.

Opmerking 6.4

Er zijn nog geen nieuwe parkeerplaatsen voor de vergunninghouders geregeld die straks hun parkeerplaatsen volgens dit besluit gaan kwijtraken. Deze bewoners zullen ongetwijfeld ook zo dichtbij mogelijk een nieuwe parkeerplaats innemen, wat extra druk op de huidige parkeervoorzieningen zal opleveren.

Commentaar

Het verkeersbesluit gaat enkel over het afsluiten van de betreffende straten voor verkeer zonder ontheffing. De parkeervakken blijven voorlopig bestaan.

In de bij opmerking 6.3 genoemde beleidsuitwerking van het onderdeel parkeren is wel vastgesteld dat de parkeervakken in de binnenstadstraten op termijn verdwijnen. Dat gebeurt echter niet voordat er elders vervangende parkeercapaciteit aanwezig is. Er wordt dus geen extra druk door extra vergunninghouders op de parkeervoorzieningen aan het Kerkplein en in de Blokhuisbuurt voorzien.

Opmerking 6.5

Indiener geeft aan dat wonen in een binnenstad logischerwijs gepaard gaat met onrust en drukte op bepaalde momenten. Indiener roept de gemeente op om goed voor haar bewoners te zorgen en te luisteren naar de problemen/overlast die zij als bewoners van de mooie binnenstad ervaren. Een grote groep belanghebbende bewoners is volgens indiener niet vooraf geïnformeerd of betrokken bij de plannen.

Commentaar

Zie het commentaar op opmerking 2.2.

Opmerking 6.6

Indiener stelt voor om de pollers reeds bij het binnenrijden van de binnenstad te plaatsen. Daarmee wordt overlast van 'verkeerd rijdende toeristen die dus moeten keren bij het keerpunt' vermeden, en ook de coffeeshopbezoekers die hardnekkig gemotoriseerd blijven komen. Indiener realiseert zich dat dit probleem kan vormen voor bijvoorbeeld kerkbezoekers. Een mogelijkheid die indiener oppert is daarvoor ook tijdelijke openstellingen in te regelen, zoals ook voor de bevoorrading van de ondernemers wordt gedaan. Handhavers kunnen op deze wijze veel makkelijker hun controles plannen in een kortere tijdspanne.

Commentaar

De gemeente onderschrijft het ideaal dat ook de Smeepoortstraat bij het autoluw gebied getrokken wordt. Echter is gebleken dat er onvoldoende draagvlak onder belanghebbenden is om ook de Smeepoortstraat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

Naar aanleiding van deze zienswijze is nogmaals het draagvlak gepeild onder diverse belanghebbenden aan en rondom de Smeepoortstraat. Ook is bekeken of een extra poller mogelijk is, die de Smeepoortstraat alleen 's avonds en 's nachts afsluit. Helaas is deze optie niet haalbaar gebleken.

Indiener noemt specifiek de kerk. De Hervormde Gemeente (Grote Kerk) beschikt over een groot eigen parkeerterrein direct naast de kerk. Het gebruik en de openstelling van dit parkeerterrein vallen onder het kerkbestuur. Omdat het een particulier terrein is, heeft de gemeente hier geen zeggenschap over. Tegelijkertijd betekent dit wel dat de gemeente ervoor moet zorgen dat het parkeerterrein goed bereikbaar blijft voor automobilisten voor wie het kerkbestuur het terrein opengesteld heeft op de momenten dat het kerkbestuur dat nodig acht. De Grote Kerk en bijbehorende gebouwen, zoals De Wheme, worden op sterk wisselende tijden gebruikt. Denk hierbij aan de reguliere kerkdiensten, maar ook aan rouw- en trouwdiensten, concerten, verenigingsactiviteiten, catechisatie en allerlei andere activiteiten. Naast de sterk wisselende tijden wordt het parkeerterrein van de kerk gebruikt door een uiteenlopende groep automobilisten. Ten slotte loopt het parkeerterrein na een activiteit op één moment leeg. Een poller kan steeds één auto doorlaten en is daarmee niet berekend op een grote stroom voertuigen achter elkaar. Dit alles maakt dat het afsluiten van de Smeepoortstraat niet haalbaar is.

Het autoluw maken van de Blokhuisbuurt is wel haalbaar. Zie hiervoor het commentaar op opmerking 6.2.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om het verkeersbesluit te wijzigen en een extra verkeersbesluit te nemen. Het verkeersbesluit wordt uitgebreid met een beslispoint om de beperking van de werkingssfeer van het bestaande stopverbod in te trekken. Het extra verkeersbesluit omhelst het autoluw maken van de Blokhuisbuurt. De toelichting in het verkeersbesluit voor het autoluw maken van de Bruggestraat, Vijhestraat, Kerkstraat e.o. wordt hierop aangepast.

Zienswijze 7

De indieners van zienswijze 7 confirmeren zich aan zienswijze 6.

Zienswijze 8

Opmerking 8.1

In de Binnenstad-Noord komen twee verschillende venstertijden: van 6 tot 11 uur en van 6 tot 17 uur. Indiener geeft aan dat het hierdoor mogelijk wordt om tussen 11 en 17 uur via de Zoutkeetstraat de binnenstad in te rijden en via straten met een krappere venstertijd het gebied weer uit te rijden, zonder dan men een fysieke afsluiting tegenkomt. Indiener is bang dat er hierdoor meer auto's door bijvoorbeeld de Grote Oosterwijck gaan rijden. In de huidige situatie mag dat al niet, maar wordt de bebording volgens indiener massaal genegeerd. Indiener geeft aan dat er onvoldoende gehandhaafd wordt en hecht daarom waarde aan fysieke afsluitingen.

Commentaar

De scheiding tussen verschillende regimes wordt duidelijk aangegeven met verkeersborden. De verkeersborden zijn leidend, de pollers ondersteunen het inrijverbod.

In de huidige situatie zijn de Zoutkeetstraat en Vischmarkt 24/7 toegankelijk. In de nieuwe situatie alleen nog maandag t/m vrijdag tussen 6 en 18 uur en op zaterdag tussen 6 en 11 uur. Buiten die tijden wordt het gebied afgesloten door een poller. De tijden dat zonder ontheffing theoretisch de Grote Oosterwijck ingereden kan worden, worden dus aanzienlijk ingeperkt.

Ook wordt de bestaande geslotenverklaring aan de Grote Oosterwijck, Kleine Oosterwijck en Keizerstraat vervangen door een voetgangerszone. In het verkeersbesluit zijn hiervan al meerdere voordelen en argumenten benoemd. Met het oog op handhaving mag op een geslotenverklaring alleen gehandhaafd worden door de politie. Bij een voetgangersgebied mogen zowel politie als gemeentelijke boa's handhaven op gemotoriseerd verkeer zonder ontheffing. De mogelijkheden voor handhaving worden dus verruimd.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 9

Opmerking 9.1

Als bewoner van de Doelenstraat bemerkt indiener geen overlast van autoverkeer in deze straat. Alleen omwonenden en verkeer ten behoeve van laden en lossen rijden door de straat. En soms een werkbusje en bezorgdiensten.

Commentaar

De Doelenstraat is inderdaad een betrekkelijk rustige, doodlopende straat. Aan de oostzijde van de straat ligt de kruising met de Luttekepoortstraat. Dit is een drukke kruising, waar veel verkeersstromen elkaar kruisen. Met het oog op verkeersveiligheid is het wenselijk om gemotoriseerd verkeer hier zoveel mogelijk te beperken. Hoewel het deel van de Doelenstraat waar de indiener aan refereert betrekkelijk rustig is, is het niet mogelijk om voor dit deel een uitzondering te maken. De bereikbaarheid van de Doelenstraat is direct gerelateerd aan het berijden van de Luttekepoortstraat.

Opmerking 9.2

Indiener vindt het bezwaarlijk dat de Doelenstraat afgesloten wordt. Indiener ervaart dat het met regelmaat lastig is om vanuit de Hortusgarage via de Luttekepoortstraat de Vitringasingel op te komen, omdat daar aan fietsers en automobilisten van links en rechts voorrang gegeven moet worden. Ook ligt daar een zebrapad vanaf de Houtwalgarage naar de binnenstad, waar automobilisten voorrang moeten geven aan overstekende voetgangers. Er ontstaat een rij wachtende auto's op de doorgaande weg, waardoor het voor verkeer uit de zijstraat lastig is en/of lang duurt om de weg op te draaien. Als er dan ook nog een afsluiting komt door middel van een poller wordt dit nog lastiger. Zeker als er meerdere auto's vanuit de Hortusgarage de Vitringasingel op willen. Dan is het eerst wachten voor de poller en dan om de Vitringasingel op te komen.

Commentaar

De extra wachttijd die ontstaat doordat er een poller wordt geplaatst bedraagt slechts enkele seconden. Een alternatieve afsluiting door middel van alleen bebording of camerabewaking is overwogen. Deze alternatieven hebben als voordeel dat ze geen extra wachttijd opleveren. Het grote voordeel van het plaatsen van pollers is dat op die manier verkeer dat per abuis of moedwillig de geslotenverklaring negeert direct tegengegaan wordt. Zeker op deze locatie, de hoofdtoegang van het kernwinkelgebied, acht de gemeente het plaatsen van een fysieke afsluiting van groot belang voor de verkeersveiligheid ter plaatse.

In de huidige situatie staat er halverwege de Doelenstraat, nabij de kruising met de Academiestraat, een vaste fysieke afsluiting. In het ontwerpbesluit komt deze te vervallen. Ontheffinghouders van en naar de Doelenstraat kunnen voortaan kiezen of zij via de Luttekepoortstraat of via het Klooster rijden.

Opmerking 9.3

Aangezien er veel autobewegingen zijn van en naar de Hortusgarage vraagt indiener zich af hoe storingsgevoelig een poller is. Op het moment dat deze niet werkt is in- en uitrijden niet meer mogelijk en is de vraag hoe snel de defecte poller gerepareerd is. Het voorstel van indiener is om de aan de kant van de Luttekepoortstraat geen poller te plaatsen.

Commentaar

Er is bewust voor gekozen om fysieke barrières te plaatsen. Zo wordt voorkomen dat weggebruikers per abuis of moedwillig de geslotenverklaring negeren. De Doelenstraat is bereikbaar via twee verschillende routes (zie ook het commentaar op opmerking 9.2). Als er een storing voordoet aan de pollers zakken deze automatisch en/of zijn deze bovendien eenvoudig handmatig plat te leggen. Uiteraard worden de pollers vooraf uitgebreid getest, onder andere op storingsgevoeligheid.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 10

Opmerking 10.1

Indiener juicht het voornemen toe om de binnenstad autoluw te maken. In de uitvoering verwacht indiener een aantal praktische problemen. Zo is indiener afhankelijk van zowel professionele thuiszorg als mantelzorg. De zorgverleners komen verspreid over de dag. Indiener heeft geen invloed op de rijden van de afspraken. Het plaatsen van pollers belemmert de toegang voor zorgverleners. Daarom heeft indiener bezwaar tegen het plaatsen van een poller aan het Kerkplein, tussen Vijhestraat en Bongerdsteeg.

Commentaar

De gemeente onderschrijft het belang dat zorgmedewerkers te allen tijde het autoluwe gebied kunnen inrijden. Dergelijk bestemmingsverkeer komt in aanmerking voor een ontheffing, waarmee ze het gebied in mogen rijden. In de Beleidsregel Ontheffingen Autoluwe Binnenstad Harderwijk is dit nader uitgewerkt.

Opmerking 10.2

De aard en locatie van het appartementencomplex en woningen aan het Fraterhuishof brengt mee dat er veel bewoners zijn die fysiek minder fit zijn en daarom gebruikmaken van taxi's. Het taxibusje is niet altijd hetzelfde busje en dus zal kentekenherkenning wellicht leiden tot problemen. En wat te denken van de veelvuldig af en aan rijdende pakketbezorgers; niet iedere bewoner van het complex en de woningen is in staat zijn/haar aankoop af te halen bij een afhaalpunt, zodat zij zijn aangewezen op thuisbezorging of in elk geval daartoe de vrije keuze moeten blijven houden. Dan zijn er ook nog busjes die komen voor herstelwerkzaamheden aan bijvoorbeeld een driewiel fiets.

Commentaar

Ontheffinghouders met een langdurige ontheffing zullen inderdaad niet altijd met hetzelfde voertuig komen. Voor de ontheffingen wordt een digitaal loket ingericht. Daarin komt de optie om op een eenvoudige wijze het kenteken aan te passen. Voor bijvoorbeeld taxibedrijven kunnen meerdere voertuigen worden voorzien van ontheffing.

Opmerking 10.3

De poller aan het Kerkplein gaat naar beneden voor en na het uitgaan van de school. De ervaring van indiener is dat kinderen, juist van die leeftijd, vaker dan men verwacht, onder schooltijd opgehaald worden voor doktersbezoek of omdat ze ziek zijn. Ongemakkelijke bereikbaarheid van de school vormt daarvoor een obstakel.

Commentaar

Voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerpbesluit is de voorgestelde maatregel met de school besproken. In samenspraak met de school is de maatregel zoals die nu in het ontwerpbesluit staat tot stand gekomen.

Opmerking 10.4

De grootste drukte op en rondom het Kerkplein wordt veroorzaakt door de diversiteit aan functies die in het gebied zijn gelegen en bediend moeten worden, zoals winkels, school en kerk. Dit is precies op de tijden waarop gemeente voornemens is de toegang logischerwijs open te stellen. Met andere woorden: de afsluitingstijden betreffen de feitelijke actuele luwe uren.

Met dat voor ogen kan indiener de maatregel in zijn geheel moeilijk voorstellen als een adequaat middel om de door de gemeente geformuleerde voordelen te bewerkstelligen, namelijk:

- De binnenstad wordt veiliger en prettiger om in te wonen en te verblijven;
- Er is minder geluidsoverlast en luchtvervuiling door auto's;
- Er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen;
- Het historische karakter van de binnenstad blijft beter behouden.

Commentaar

In de omgeving van de school en de kerk zijn de piekdruktes inderdaad op de zogenoemde schoolspitstijden. Het autoluw maken van de binnenstad gaat echter verder dan alleen de omgeving van kerk en school. Het ontwerpbesluit en de daarbij horende venstertijden zijn daarom afgestemd op het geheel van de binnenstad, rekening houdend met de venstertijden die in de huidige situatie elders in de binnenstad al van toepassing zijn.

Opmerking 10.5

Het lijkt indiener dat met eenvoudige bebording het doel van de afsluiting effectiever kan worden bereikt zonder complexe technische toestanden en dus tegen aanzienlijk minder kosten. En mogelijk begrijpelijker voor de inwoners en vooral niet-inwoners, voor wie de maatregelen juist zijn bedoeld. Om deze redenen verzoekt indiener het voornemen om de pollers te plaatsen te heroverwegen en niet te plaatsen bij het Kerkplein of anders met werkbare, goede oplossingen te komen.

Commentaar

Zie het commentaar op de opmerkingen 9.2, 9.3, 11.1 en 14.5. Bovendien is tijdens de bijeenkomsten met belanghebbenden uit de omgeving van het Fraterhuishof juist expliciet gevraagd om pollers. Verder wordt juist met de ontheffingmogelijkheden gezorgd voor oplossingen voor noodzakelijk bestemmingsverkeer.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 11

Zienswijze 11 komt volledig overeen met zienswijze 6. Voor het commentaar wordt daarom verwezen naar zienswijze 6. Enige aanvulling die door indieners is gedaan is hieronder opgenomen als opmerking 11.1.

Opmerking 11.1

Overweeg geen pollers, maar zoals in de binnenstad van Amersfoort goed werkt: camera's.

Commentaar

Het plaatsen van camera's is overwogen. De ervaringen in andere gemeenten, zoals Amersfoort, zijn hierbij in ogenschouw genomen. Om verschillende redenen wordt er toch voor gekozen om op strategische locaties met fysieke afsluitingen te werken. Zo wordt op deze manier verkeer tegengehouden die anders per abuis of moedwillig het autoluwe gebied in zouden rijden. Zo wordt de veiligheid beter geborgd. Ook wordt de binnenstad van Harderwijk veel bezocht door toeristen, die plaatselijk niet goed bekend zijn. Vanuit het oogpunt van gastvrijheid is het niet aangenaam om toeristen na hun bezoek aan Harderwijk te confronteren met een boete, terwijl een poller kan voorkomen dat ze in overtreding gaan. Ten slotte is tijdens de verschillende gesprekken met belanghebbenden, voorafgaand aan deze ontwerpbesluiten, herhaaldelijk gevraagd en geadviseerd om fysieke afsluitingen te plaatsen.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 12

Opmerking 12.1

Door de geplande positionering van de pollers aan het begin van de Vijhestraat en aan het begin van het Kerkplein voorzien indieners een probleem in de Blokhuisbuurt. Op dit moment wordt er door bezoekers aan de coffeeshop naast het Kerkplein ook illegaal geparkeerd in de omgeving Bongerdsteeg en in de Blokhuisbuurt. In de nieuwe situatie sluiten de pollers de omgeving Bongerdsteeg af. Daardoor zal in de Blokhuisbuurt een waterbedeffect ontstaan qua illegaal parkeren. Ook zal het aantal verkeersbewegingen drastisch toenemen omdat het inrijden van de Straat van Sevenhuysen als makkelijker wordt ervaren dan het maken van een draai van 180 graden.

Gemeente wil de binnenstad autoluw maken, maar bereikt het tegenovergestelde in de Blokhuisbuurt. Het parkeerprobleem kan niet worden opgelost met het uitvoeren van extra controles. Dit zal slechts tijdelijk werken (zolang de controles doorgaan). Dit heeft het verleden al uitgewezen. Het tegenhouden van het extra verkeer is niet mogelijk omdat het inrijden van deze straat niet verboden is. Naar ons idee moeten er dan ook extra pollers in de Straat van Sevenhuysen, Burgtstraat en Muntsteeg geplaatst worden of alleen een poller aan het begin van de Smeepoortstraat ter hoogte van cafetaria "De Poort".

Wellicht voert de gemeente als reden op dat de winkels in de Donkerstraat dan niet bereikt kunnen worden, maar daar mag nu ook al niet geparkeerd worden i.v.m. een parkeerverbod.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 6.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om het verkeersbesluit te wijzigen en een extra verkeersbesluit te nemen. Het verkeersbesluit wordt uitgebreid met een besispunt om de beperking van de werkingssfeer van het bestaande stopverbod in te trekken. Het extra verkeersbesluit omhelst het autoluw maken van de Blokhuisbuurt. De toelichting in het verkeersbesluit voor het autoluw maken van de Bruggestraat, Vijhestraat, Kerkstraat e.o. wordt hierop aangepast.

Zienswijze 13

Opmerking 13.1

Voor de bewoners wordt het afsluiten van de straten een beperking en brengt het extra kosten met zich mee. Indiener begrijpt dat iedere bewoner een steentje moet bijdragen aan een betere en mooiere binnenstad. Indiener vindt dit dan ook geen probleem.

Indiener begrijpt niet dat het westelijke deel van het Kerkplein, de plek waar de meeste overlast van ongewenst verkeer is, niet wordt afgesloten. Bezoekers van de coffeeshop parkeren hier constant. Zowel op de parkeerplaatsen die voor vergunninghouders bedoeld zijn als gewoon op straat. Deze overlast zal groter worden als straks het Fraterhuishof niet meer toegankelijk is. Daar wordt nu ook vaak door bezoekers van de coffeeshop geparkeerd. Naar mening van de indiener is het verstandiger als de geplande pollers op de Vijhestraat en het Kerkplein worden verplaatst naar het begin van de parkeerplaatsen op de hoek van Hotel Baars. Indiener noemt hierbij als voordelen:

- De kerkgangers kunnen op deze manier nog wel parkeren op het kerkplein;
- Gasten van Hotel Baars kunnen nog prima het hotel bereiken;
- Er kan desnoods een keerplek worden gerealiseerd in combinatie met parkeerverbodsborden.
- De coffeeshop heeft genoeg tijd om hun klanten te informeren en te ontmoedigen om met de auto te komen.

Er zal op deze manier geen sprake meer zijn van de nu al jarenlange parkeeroverlast die bezoekers van de coffeeshop veroorzaken. Dit zal een grote opluchting zijn voor vele buurtbewoners.

Commentaar

De kern van deze zienswijze komt overeen met zienswijze 6. Zie daarom het commentaar op zienswijze 6.

Aanvullend daarop is bewust gekozen voor een keermogelijkheid op de kruising Kerkplein / Vijhestraat / Straat van Sevenhuysen, omdat daar meer ruimte is dan op de kruising Kerkplein / Burgtstraat. Het verruimen van laatstgenoemde kruising is helaas niet mogelijk vanwege de aanwezige bebouwing en kadastrale eigendommen.

Wanneer de poller nabij de kruising Kerkplein / Burgtstraat wordt geplaatst, zijn de parkeerplaatsen aan de westzijde van het Kerkplein inderdaad niet meer bereikbaar voor kortparkeerders. Het is te verwachten dat deze kortparkeerders zich dan aan de Smeepoortstraat, direct ten zuiden van de poller zullen ophouden. Gelet op verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming is het wenselijker dat kortparkeerders gebruik maken van de parkeervakken, dan dat ze aan de Smeepoortstraat gaan staan.

Wel bekijkt de gemeente de mogelijkheden voor (mede)gebruik van het kerkplein, bijvoorbeeld door kortparkeerders. Daarover gaat de gemeente het gesprek aan met omwonenden en het kerkbestuur. Voor de duidelijkheid: met 'Kerkplein' wordt de straat bedoeld, met 'kerkplein' het plein voor de kerk dat in eigendom is van de Hervormde Gemeente.

Overigens geldt voor de coffeeshop nu al dat ze hun klanten informeren en ontmoedigen om met de auto te komen. In de huidige situatie is er immers al geen parkeerruimte voor niet-vergunninghouders. In dat opzicht wijzigt de situatie niet.

Deelconclusie

Deze zienswijze, gezien in combinatie met andere zienswijzen, geeft aanleiding om het verkeersbesluit te wijzigen en een extra verkeersbesluit te nemen. Het verkeersbesluit wordt uitgebreid met een besispunt om de beperking van de werkingssfeer van het bestaande stopverbod in te trekken. Het extra verkeersbesluit omhelst het autoluw maken van de Blokhuisbuurt. De toelichting in het verkeersbesluit voor het autoluw maken van de Bruggestraat, Vijhestraat, Kerkstraat e.o. wordt hierop aangepast.

Zienswijze 14

Opmerking 14.1

De keuze om de Grote Haverstraat als hoofdroute voor fietsverkeer richting de Vuldersbrink aan te wijzen leidt tot bezorgdheid. Een bestaande, kortere en logischere route loopt reeds via de Luttekepoortstraat en Waltorenstraat. De voorgestelde route via de Grote Haverstraat zal waarschijnlijk leiden tot een toename van hinderlijk fietsparkeren in de omgeving van de Action, wat onwenselijke situaties creëert voor voetgangers en hulpdiensten. De voorgestelde gedeelde ruimte voor fietsers en voetgangers leidt bovendien tot verkeerskundige onduidelijkheid en spanningen, hetgeen door meerdere betrokkenen is bevestigd.

Commentaar

In het ontwerpbesluit wordt de huidige situatie beschreven. Daarin staat dat de Grote Haverstraat nu formeel een fietspad is. Vermoedelijk refereert indiener hieraan. Nergens staat overigens dat de Grote Haverstraat een 'hoofdroute' voor fietsverkeer is of wordt.

Gelet op de ligging, het karakter en de functie van de Grote Haverstraat is het inderdaad niet wenselijk om de Grote Haverstraat als hoofdfietsroute aan te duiden. Dit geldt voor veel straten in het autoluwe te maken gebied. Het autoluwe gebied wordt daarom aangeduid als voetgangersgebied. Fietsen is toegestaan, maar fietsers zijn te gast. Snorfietsen zijn in de nieuwe situatie niet meer toegestaan. In de huidige situatie is dat nog wel het geval.

Opmerking 14.2

Volgens de verstrekte informatie zullen parkeerterreinen Waltorenstraat en Vuldersbrink uitsluitend toegankelijk worden voor vergunninghouders, waarbij laden en lossen in de ochtenduren (6 tot 11 uur) plaatsvindt. In de Sint-Annastraat komt een poller. Indiener vraagt om verduidelijking van de exacte venstertijden voor logistiek verkeer. Als transport pas vanaf 7 uur wordt toegestaan, leidt dit tot inconsistenties met de genoemde eindtijd van 11 uur. Dat kan knelpunten opleveren voor ondernemers en leveranciers.

Commentaar

Wat betreft de parkeerterreinen Waltoren en Vuldersbrink refereert indiener aan de beleidsuitwerking van het onderdeel parkeren van de Omgevingsvisie, zoals het college op 18 februari 2025 heeft vastgesteld. Hierin staat het doel om op langere termijn parkeerterrein Waltoren alleen te bestemmen voor vergunninghouders. Parkeerterrein Vuldersbrink blijft zowel toegankelijk voor vergunninghouders als voor betalende bezoekers. Het instellen van venstertijden voor laden en lossen op de Waltorenstraat en Vuldersbrink is echter geen onderdeel van de beleidsuitwerking parkeren en ook geen onderdeel van voorliggend ontwerpbesluit.

Met betrekking tot de Sint-Annastraat staat in het definitief verkeersbesluit dat uitrijden 24/7 mogelijk is voor verkeer met en zonder ontheffing. Inrijden via de Sint-Annastraat kan alleen met ontheffing.

Opmerking 14.3

Als de Waltorenstraat en de parkeergelegenheden Waltoren en Vuldersbrink slechts toegankelijk zijn voor vergunninghouders, ligt het voor de hand om deze straat buiten de venstertijden volledig af te sluiten. Een beweegbare fysieke afsluiting van de Waltorenstraat na 11 uur zou effectief zijn in het tegengaan van overlast en maakt de afsluiting van de Sint-Annastraat overbodig. Indien een dergelijke maatregel niet haalbaar blijkt, verzoekt indiener ten minste om plaatsing van een slagboom om nachtelijke overlast door jongeren, voertuigen en drugshandel tegen te gaan.

Commentaar

Zoals in het commentaar op opmerking 14.2 benoemd blijft het parkeerterrein Vuldersbrink beschikbaar voor zowel vergunninghouders als betalende bezoekers. De definitieve versie van de beleidsuitwerking parkeren wijkt hierin namelijk af van de ontwerpversie. In het ontwerp stond inderdaad wel dat beide parkeerterreinen alleen voor vergunninghouders zouden worden bestemd. Uitgaande van de definitieve beleidsuitwerking van het onderdeel parkeren is het afsluiten van de Waltorenstraat niet meer haalbaar.

Het plaatsen van een slagboom om nachtelijke overlast tegen te gaan is geen onderdeel van voorliggend ontwerpbesluit. Voor het al dan niet nemen van maatregelen om genoemde overlast tegen te gaan loopt reeds een afzonderlijk traject.

Opmerking 14.4

De Waltorenstraat dreigt, zonder aanvullende afsluitingsmaatregelen, wederom te fungeren als overloopgebied voor verkeer ná de toegestane venstertijden. Dit leidt tot een verergering van een reeds zorgwekkende situatie. De bestaande verkeersdruk is hoog, en extra belasting zal de leefbaarheid in ernstige mate ondermijnen.

Commentaar

De gemeente begrijpt de zorg dat locaties aan de rand van het autoluwe gebied meer dan nu gebruikt worden als overloopgebied buiten de toegestane venstertijden. Door de binnenstad als geheel te bekijken is beoogd dit zoveel als mogelijk te voorkomen. In het kernwinkelgebied gelden de bestaande venstertijden al. Dit wijzigt niet. De wijziging die direct raakvlak heeft met de Waltorenstraat is de afsluiting van de Sint-Annastraat en achterliggende straten. Anders dan in het kernwinkelgebied maken deze straten deel uit van een woongebied. Er is daarom vrijwel geen sprake van winkelbevoorrading, zoals in het kernwinkelgebied wel is. Voor de woongebieden komt er bovendien een speciale ontheffingregeling, waardoor bestemmingsverkeer ook buiten venstertijden wel het gebied in mag.

Opmerking 14.5

Handhaving van de huidige regelgeving schiet tekort. Er is sprake van structureel foutparkeren, terwijl de capaciteit van de handhavingsdiensten reeds beperkt is. Een fysieke afsluiting kan hierin uitkomst bieden door structurele druk op handhaving te verlichten en tegelijkertijd de naleving van het verkeersregime te verbeteren.

Commentaar

De gemeente deelt de opvatting dat een fysieke afsluiting de druk op handhavers kan verlichten. Daarom kiest de gemeente er bewust voor om fysieke afsluitingen te plaatsen.

Opmerking 14.6

De voorgestelde maatregelen bieden, mits correct uitgevoerd, een waardevolle kans om de leefbaarheid in het gebied daadwerkelijk te verbeteren. Avond- en nachtelijke overlast, waaronder straatraces en drugshandel, kan hiermee effectief worden teruggedrongen. Ondanks langdurige gesprekken met bewoners en ondernemers, zijn er tot op heden weinig tastbare verbeteringen gerealiseerd. Dit besluit biedt een kans voor structurele vooruitgang.

Commentaar

De gemeente waardeert deze opmerking. Weliswaar wordt de Waltorenstraat niet afgesloten, deze opmerking geldt wel in de breedte van de binnenstad.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 15

Opmerking 15.1

Indiener juicht het toe dat de gehele Harderwijkse binnenstad voetgangersgebied wordt. Het overige verkeer, auto's, maar ook de (elektrische) fiets of pizzabrommer, moet zich aan de snelheid van de voetganger aanpassen. In feite een stevige bevestiging van de huidige autoluwe situatie.

Commentaar

De gemeente waardeert het toejuichen van de beoogde maatregelen. In de huidige situatie is het verkeersregime in de binnenstad nog volledig gebaseerd op autoverkeer en is de situatie nog niet autoluw. Juist om een autoluwe situatie te creëren, die inderdaad aansluiten bij het karakter van de binnenstad, zijn de voorgestelde maatregelen nodig.

Opmerking 15.2

Indiener heeft bezwaar tegen het fysiek afsluiten van de woonwijk binnenstad-noord voor autoverkeer. Toegang voor bewoners, hulpdiensten, onderhoudsdiensten, mantelzorgers en overig bestemmingsverkeer moet mogelijk blijven. Indiener heeft voorts bezwaar tegen het gebruik van elektronica (app of dergelijke) bij de toegankelijkheid van de woonwijk. Een elektronisch systeem is gebruikersonvriendelijk, storingsgevoelig en kost veel geld. Indiener is bang dat familie of vrienden niet meer voor het huis afgezet kunnen worden. Voor indiener voelt dat als sociale isolatie en uitsluiting.

Commentaar

De gemeente onderschrijft dat bewoners, hulpdiensten, onderhoudsdiensten, mantelzorgers en ander noodzakelijk bestemmingsverkeer toegang moet behouden tot de binnenstad. Daarom blijft dit ook mogelijk. De gemeente zorgt voor een speciale ontheffingregeling, waarmee digitaal op eenvoudige en snelle wijze ontheffing kan worden geregeld. Zie verder het commentaar op de zienswijzen 1, 3 en 11.

Overigens is het goed aan te geven dat andere zienswijzen aanleiding hebben gegeven om de venstertijden op de Vischmarkt te verruimen. In het definitieve verkeersbesluit wordt uitgegaan van de venstertijden maandag t/m vrijdag 6 tot 18 uur en zaterdag 6 tot 11 uur.

Opmerking 15.3

Indiener roept de gemeente op terughoudend te zijn met het plaatsen van verkeersborden in een (historische) woonwijk. Aan verkeersborden zijn allerlei eisen zijn gesteld met betrekking tot vorm, kleur en uitstraling. Dit draagt niet bij aan de fraaie uitstraling van de veelal historische panden. Situeer verkeers- en informatieborden zover mogelijk bij de toegang tot de stad.

Commentaar

De gemeente onderschrijft de oproep om terughoudend te zijn met het plaatsen van verkeersborden. Verkeersborden worden daarom alleen geplaatst als dat juridisch gezien echt nodig is.

In het ontwerpbesluit is uitgegaan van twee verschillende venstertijdenregimes op de Vischmarkt. Deze scheiding moet met verkeersborden worden aangegeven. Naar aanleiding van een andere zienswijze komt deze regimescheiding te vervallen. Heel de Vischmarkt krijgt hetzelfde venstertijdenregime (namelijk maandag t/m vrijdag 6 tot 18 uur en zaterdag 6 tot 11 uur). Bijgevolg hoeven er geen verkeersborden midden op de Vischmarkt te worden geplaatst.

Opmerking 15.4

Indiener realiseert zich afhankelijk te zijn van anderen. Wonen moet echter wel mogelijk zijn. Bereikbaarheid is daar een van de voorwaarden bij. In deze buurt wordt veel gelopen, door bewoners maar ook door bezoekers van Harderwijk. De voorzieningen zijn dichtbij. Voorts wordt er in de straten en op de Vischmarkt vooral op mooie dagen volop gespeeld en geleefd. Als bewoner wil indiener echter niet achter slot en grendel zitten en sociaal geïsoleerd worden.

De Vischmarkt en omgeving zijn al autoluw. Doorgaand verkeer is niet mogelijk. Alleen erin en eruit. Niet parkeren. Behalve op eigen terrein. Vanaf de haven komt men niet verder dan de Schapenhoek. Een doodlopende route. Laden en lossen (bijvoorbeeld voor de restaurants) vindt in de huidige situatie doorgaans overdag en doordeweeks plaats. Voor die enkele keer dat het op een ander tijdstip plaatsvindt zou het niet nodig hoeven zijn daar speciale tijden voor te stellen of de wijk fysiek af te sluiten. Het aantal autobewegingen vermindert daar niet door. Op dit moment zijn er al regels voor parkeren ten behoeve van bijvoorbeeld onderhouds- of schilderwerkzaamheden. Op zich prima om eventueel de werkzaamheden in te plannen en te spreiden. Wel wordt gerealiseerd dat dit een drempel kan zijn voor ondernemers om werkzaamheden uit te voeren in de Binnenstad en kostenverhogend werkt.

Commentaar

De Vischmarkt en omgeving zijn geen doorgaande straten, maar nog niet autoluw. Verkeer zonder noodzakelijke bestemming in de betreffende straten kan er te pas en te onpas inrijden. Uit gesprekken met bewoners is bijvoorbeeld naar voren gekomen dat het regelmatig gebeurt dat toeristen aan de hand van hun navigatie naar de Vischmarkt worden geleid, en er daar achter komen dat ze niet verder kunnen rijden en niet eens mogen parkeren in het hart van de binnenstad. Om dergelijke situaties te voorkomen is het wenselijk om de binnenstadstraten daadwerkelijk autoluw te maken. Juist om, zoals indiener aangeeft, temeer ruimte te geven aan 'spelen en leven' op het plein.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 16

Opmerking 16.1

Indiener merkt op nooit direct benaderd te zijn over het plan om hierop inspraak te hebben.

Commentaar

Voorliggende ontwerpbesluiten zijn voortgekomen als uitwerking van de Binnenstadvisie en de Omgevingsvisie.

Tijdens de totstandkoming van de Binnenstadvisie zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd, waarop belanghebbenden en belangstellenden hun input konden geven. Ook heeft de visie van 16 maart tot en met 12 april 2023 ter inzage gelegen op het stadhuis en op overheid.nl. Bekendmaking hiervan heeft plaatsgevonden in het Gemeenteblad op 15 maart 2023. Tijdens de ter inzagetermijn kon iedereen schriftelijk of mondeling een inspraakreactie geven.

Bij de voorbereiding op de Omgevingsvisie is inbreng opgehaald met een korte vragenlijst. Daarnaast zijn er ruim 30 gesprekken gevoerd met sleutelfiguren uit de Harderwijkse samenleving. Dit heeft geleid tot een Regierapport, vastgesteld in januari 2022 door de gemeenteraad. Aanvullend is besloten om alle inwoners in Harderwijk en verdere belangstellenden in de participatieweken van 13 september tot en met 11 oktober 2023 te vragen om te reageren op de concept-omgevingsvisie. Ze konden participeren via de online enquête op onlinestadsgesprekharderwijk.nl, door inloopbijeenkomsten te bezoeken die per wijkwethouder zijn georganiseerd of door op eigen wijze een reactie te geven. Meer informatie hierover is te vinden in het participatieverslag. Deze is te raadplegen via <https://harderwijk.bestuurlijkeinformatie.nl/>, bij de raadsvergadering van 12 december 2024, agendapunt 7, bijlage 4.

Juist om belanghebbenden voldoende in de gelegenheid te stellen om hun mening te geven, leggen we de ontwerp-verkeersbesluiten eerst ter inzage. Dit is dus nog geen voldongen besluit, maar slechts een ontwerp. Ruim 1.000 adressen in de binnenstad zijn hier op 25 maart 2025 per brief over geïnformeerd. Ook is er op 14 april 2025 een extra wijkspreekuur georganiseerd. Nadat de inzagetermijn is verstreken, is bekeken of er aanpassingen nodig zijn aan het ontwerp. Daarna wordt een definitief besluit genomen.

Opmerking 16.2

Binnen de gedachtegang 'gevolgen demografische factoren' is binnen het ontwerp geen erkenning of zijn eventuele gevolgen benoemd. Indiener vindt het spijtig en verwerpelijk dat dit niet is meegenomen.

Commentaar

De gevolgen voor belanghebbenden binnen het autoluw te maken gebied zijn wel degelijk meegenomen. Juist om het gebied voor diverse doelgroepen bereikbaar te houden is een speciale ontheffingregeling opgesteld.

Opmerking 16.3

Er is binnen het ontwerp geen rekening gehouden met de gehandicapte mensen en zij die belemmerd zijn in hun doen. Voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn heeft het autoluw maken van de binnenstad zeer grote nadelige gevolgen. Er zijn nu al en in de toekomst steeds meer demografische gevolgen, zoals ouder worden en langer thuis moeten blijven, steeds vaker met mantelzorg.

Commentaar

Zoals genoemd in het commentaar op opmerking 16.2 is er een speciale ontheffingregeling opgesteld. Op deze manier blijft het gebied bereikbaar voor de genoemde doelgroepen.

Opmerking 16.4

Voor het gehele gebied binnenstad-noord zal er qua drukte binnen de laad- en lostijd nagenoeg geen verandering ontstaan door fouten in ontwerp en het rekening houden met binnenlandse en buitenlandse toeristen. Slimme Harderwijkers zullen de venstertijden ook omzeilen. Voor het gehele gebied Binnenstad-Noord geldt met dit ontwerp, inrichting en aanduidingen dezelfde laad- en lostijden (ma t/m vr 6-17 uur en za 6-11 uur). Pas nadat de pollers omhoog zijn geldt voor het gehele gebied een algehele afsluiting. Dan pas is het autoluw. Dus enkel 's avonds als de bewoners thuis zijn en het toch al relatief rustiger is.

Commentaar

De geslotenverklaring wordt aangegeven met verkeersborden. Op de grens tussen verschillende regimes worden verkeersborden geplaatst. De verkeersborden zijn leidend. Ter ondersteuning van de verkeersborden worden fysieke afsluitingen (pollers) geplaatst op strategische locaties. Het omzeilen van de venstertijden is niet mogelijk zonder in overtreding te zijn.

De gemeente heeft per locatie beoordeeld waar de bebording ondersteund moet worden door een fysieke afsluiting. Bij de hoofdtoegangen van de binnenstad vindt de gemeente het van belang om automobilisten die per abuis of moedwillig het autoluwe gebied inrijden fysiek te weren, gelet op de kans en de gevaarszetting. Op de locaties waar geen fysieke afsluiting komt is de kans en gevaarszetting kleiner. Daarom blijft op die locaties een fysieke afsluiting achterwege.

Opmerking 16.5

Stoppen voor pollers leidt tot extra gebruik brandstof en lawaai. Negatief voor milieu en omgeving.

Commentaar

Het doel van het ontwerpbesluit is het autogebruik en de hoeveelheid autoverkeer in de binnenstad terug te dringen. Per saldo zullen er in de nieuwe situatie minder auto's door de binnenstad rijden dan nu het geval is. Het een heft daarmee het andere op.

Ook speelt mee dat op langere termijn de parkeervakken in de binnenstadstraten worden opgeheven. Dit staat in de beleidsuitwerking van het onderdeel parkeren uit de Omgevingsvisie, welke het college

op 18 februari 2025 heeft vastgesteld. Daarmee zal het aantal autobewegingen in de binnenstadstraten drastisch dalen. Het opheffen van parkeervakken gebeurt overigens niet voordat er vervangende parkeercapaciteit beschikbaar is.

Opmerking 16.6

De diverse maatregelen leiden tot het meer rijden door de straten. Bijvoorbeeld: boodschappen doen. Eerst auto ophalen en thuis emballage ophalen, dan pas naar supermarkt, terug eerst naar woning en dan weer rijden door het autoluwe gebied om de auto weer in de garage te krijgen.

Commentaar

In theorie, als elke bewoner vasthoudt aan het huidige autogebruik, klopt deze veronderstelling. In de praktijk worden bewoners door het parkeren op afstand gestimuleerd om meer te voet of per fiets te doen. Daarmee zal de hoeveelheid verkeer dat door de straten rijdt alsnog eerder afnemen dan toenemen.

Opmerking 16.7

Buitenlandse toeristen kunnen de verkeersborden G7 met het onderbord niet lezen en begrijpen en het gebied inrijden. Doen Nederlanders ook in Italië bij limited traffic zone Italy. Goed voor een bekeuring van € 180. Dit houdt hen dus niet tegen.

Commentaar

Weggebruikers behoren de verkeersregels en verkeersborden te (her)kennen in het land waar zij rijden. Dat niet iedere weggebruiker Nederlands kan lezen betekent niet dat een verkeersregel niet uitgevoerd kan worden. Wel moeten wegbeheerders zich aan de geldende wet- en regelgeving houden om de herkenbaarheid van verkeersregels en verkeerstekens te waarborgen. Met het voorliggende besluit wordt hier ook invulling aan gegeven.

Overigens worden er, juist ter ondersteuning aan de verkeersborden, pollers geplaatst op strategische locaties. Daarmee wordt verkeer dat per abuis of moedwillig het autoluwe gebied in wil rijden geweerd.

Opmerking 16.8

Anderen zullen denken “pollertje down: rij maar door”. Zo ook de Harderwijker. Lekker binnendoor naar Waterfront. Hoe denkt de gemeente dit tegen te gaan?

Commentaar

Zoals reeds benoemd is de bebording leidend. Op tijden dat inrijden is toegestaan is de poller omlaag. De kans op sluipverkeer door de binnenstad acht de gemeente zeer klein. In de huidige situatie is dat ook al mogelijk, maar komt dat niet of nauwelijks voor.

Opmerking 16.9

Geen druktevermindering bij open poller, wel meer drukte door uitrijden havenzijde, bij de nu al zeer gevaarlijke kruising bij Scheepssingel en filevorming.

Commentaar

Door de voorgestelde maatregelen wijzigt de verkeersintensiteit op de Scheepssingel niet.

Opmerking 16.10

Gevolgen opheffen parkeerplaatsen binnen Binnenstad-Noord:

- Snelheidsafremming verdwijnt;
- Geopperd wordt ook de zwarte palen weg te halen, zijn ter bescherming van kinderen en dergelijke;
- Er zal veel sneller gereden worden, zo ook boven 30 km/h;
- Gevaar voor voetgangers en fietsers welke nu op de weg gaan lopen en de bewoners welke gezellig rustig op de stoep een kopje koffie drinken;
- Alle bewoners zullen +/- 400 meter heen en weer 400 meter terug moeten gaan lopen naar garage, pakken misschien de fiets en moet dan daar geparkeerd worden? Plek aanwezig? Diefstal? Fiets weg;
- Oudere/invalide bewoners welke sneller de auto pakken moeten nu eerst een auto gaan ophalen. Ook bij slecht weer. Bij ijs en sneeuw in de winter wordt de binnenstad niet behandeld, maar moeten deze ouderen er wel over lopen;
- Binnen het Ontwerp Binnenstad-Noord wordt nergens het parkeren bij invalideparkeerplekken benoemd.

Commentaar

Het verkeersbesluit gaat enkel over het afsluiten van de betreffende straten voor verkeer zonder ontheffing. De parkeervakken blijven voorlopig bestaan.

In de beleidsuitwerking van het onderdeel parkeren van de Omgevingsvisie, vastgesteld door het college op 18 februari 2025, is wel opgenomen dat de parkeervakken in de binnenstadstraten op termijn verdwijnen. Dat gebeurt echter niet voordat er elders vervangende parkeercapaciteit aanwezig is. Zo wordt nog gewerkt aan de nieuwe parkeergarage Jan Krulkade, waar indiener aan refereert. Bij deze parkeergarage komt een inpandige afgesloten fietsenstalling, zodat binnenstadbewoners veilig hun fiets kunnen parkeren.

Het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad wordt gecombineerd met groot onderhoud / herinrichting van de betreffende straten. Bij het maken van een nieuw ontwerp is aandacht voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid en mindervaliden. Uiteraard worden aanwonenden te zijner tijd betrokken bij het opstellen van een nieuw inrichtingsontwerp.

Opmerking 16.11

Waar moet men de motor parkeren, welke men nu parkeren mag in de straat?

Commentaar

Voor motoren gelden dezelfde parkeerregels als voor auto's. Zie hiervoor het commentaar op opmerking 16.10.

Opmerking 16.12

Indiener gaat normaal met zijn caravan via de Grote Marktstraat naar de Nonnenstraat om voor de deur te komen. Totale lengte 12 meter. Het ontwerp staat slechts 10 meter toe.

Commentaar

De lengtebeperking van 10 meter geldt al in de huidige situatie. In het ontwerpbesluit is enkel benoemd dat dit ongewijzigd van kracht blijft. De lengtebeperking geldt om te voorkomen dat te lange voertuigen zich klemrijden in de smalle binnenstadstraten en krappe bochten.

Opmerking 16.13

Indiener vraagt zich af waar caravans geparkeerd kunnen worden om schoon te maken na een vakantie.

Commentaar

De situatie wat betreft caravanparkeren blijft ongewijzigd.

Opmerking 16.14

Indiener vraagt of een zitbank, potten met bloemen of iets dergelijks op de stoep geplaatst mag worden.

Commentaar

Dit heeft geen raakvlakken met het ontwerp-verkeersbesluit.

Opmerking 16.15

Indiener vraagt hoe alle fietsers en voetgangers vrij doorgang door diverse stegen te garanderen welke nu volledig geblokkeerd zijn met fietsen en dergelijke.

Commentaar

De situatie wat betreft het stallen van fietsen en dergelijke blijft ongewijzigd.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 17

Opmerking 17.1

Al zeker 25 jaar geleden werd er al gesproken over het autoluw maken van de binnenstad, zoals in Utrecht het geval is. Er zijn echter nog steeds geen pollers. Indiener verzoekt de pollers nu daadwerkelijk te plaatsen.

Commentaar

Met het voorliggende verkeersbesluit wordt inderdaad geregeld dat de pollers geplaatst kunnen worden.

Opmerking 17.2

Indiener vindt dat iedereen die de binnenstad in moet, om wat voor een reden dan ook, moet kunnen inrijden.

Commentaar

De gemeente vindt het belangrijk dat noodzakelijk bestemmingsverkeer het autoluwe gebied kan blijven betreden. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 18

Opmerking 18.1

Door de bewonersvereniging is gereageerd op het plan om de Vischmarkt autoluw te maken (= zienswijze 35). Indiener vermoedt dat de indruk is ontstaan dat alle Vischmarktbewoners zich tegen het plan van de gemeente hebben gekeerd. Indiener wil aangeven dat dit niet het geval is. De huidige situatie draagt volgens indiener niet bij aan de leefbaarheid en de veiligheid van de binnenstad. Indiener geeft aan erg enthousiast te zijn over het volgens indiener 'uitstekende plan' van de gemeente om de binnenstad nog een stukje mooier te maken. Indiener wenst de gemeente veel succes met het realiseren van de mooie plannen.

Commentaar

De gemeente bedankt de indiener voor de reactie.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 19

Opmerking 19.1

Indieners zijn verheugd dat de gemeente plannen heeft om de binnenstad autoluw te maken, de straten te vernieuwen en meer groen aan te brengen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid en maakt de stad nog aantrekkelijker voor bewoners en bezoekers.

Commentaar

De gemeente is blij met dit enthousiasme.

Opmerking 19.2

Indieners voelen zich onvoldoende gehoord. Ze hadden vanaf het begin van het proces betrokken willen worden. Tijdens de bijeenkomst in het oude stadhuis werd gezegd dat de visie van de indieners op het ontwerpbesluit welkom is, maar er werd direct aan toegevoegd dat het plan goed doordacht is, nog niet vast ligt en later mogelijk nog wel kan worden aangepast. Zo ontstaat de indruk dat de inbreng van indieners weinig invloed zal hebben.

Commentaar

Voorliggende ontwerpbesluiten zijn voortgekomen als uitwerking van de Binnenstadvisie en de Omgevingsvisie.

Tijdens de totstandkoming van de Binnenstadvisie zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd, waarop belanghebbenden en belangstellenden hun input konden geven. Ook heeft de visie van 16 maart tot en met 12 april 2023 ter inzage gelegen op het stadhuis en op overheid.nl. Bekendmaking hiervan heeft plaatsgevonden in het Gemeenteblad op 15 maart 2023. Tijdens de ter inzage termijn kon iedereen schriftelijk of mondeling een inspraakreactie geven.

Bij de voorbereiding op de Omgevingsvisie is inbreng opgehaald met een korte vragenlijst. Daarnaast zijn er ruim 30 gesprekken gevoerd met sleutelfiguren uit de Harderwijkse samenleving. Dit heeft geleid tot een Regierapport, vastgesteld in januari 2022 door de gemeenteraad. Aanvullend is besloten om alle inwoners in Harderwijk en verdere belangstellenden in de participatieweken van 13 september tot en met 11 oktober 2023 te vragen om te reageren op de concept-omgevingsvisie. Ze konden participeren via de online enquête op onlinestadsgesprekharderwijk.nl, door inloopbijeenkomsten te bezoeken die per wijkwethouder zijn georganiseerd of door op eigen wijze een reactie te geven. Meer informatie hierover is te vinden in het participatieverslag. Deze is te raadplegen via <https://harderwijk.bestuurlijkeinformatie.nl/>, bij de raadsvergadering van 12 december 2024, agendapunt 7, bijlage 4.

De gemeente heeft ervoor gekozen om niet direct een definitief verkeersbesluit te publiceren, maar eerst een ontwerpbesluit ter inzage te leggen. Deze route is juist gekozen om belanghebbenden de mogelijkheid te geven om hun inbreng te geven. Hierover is op 25 maart 2025 een informatiebrief verstuurd naar ruim 1.000 adressen in de binnenstad. Ook is op 14 april 2025 een extra wijksprekkuur georganiseerd. Het feit dat het ontwerpbesluit nog kan worden aangepast alvorens een definitief besluit wordt genomen, getuigt er juist van dat de inbreng van indieners wel invloed kan hebben.

Opmerking 19.3

In het gemeentelijke plan blijft het gebied van de Zoutkeetstraat, een deel van de Keizerstraat, de Molenstraat en de Nonnenstraat als enige in de binnenstad niet autoluw. Verkeer, inclusief vrachtverkeer, behoudt hier de hele dag doorgang voor bevoorrading van het gemeentehuis en ondernemers. Dit voelt als eigenbelang, niet als een evenwichtige afweging in het belang van bewoners.

Toen de Sint-Annastraat tijdelijk afgesloten was, zagen indieners het effect al: verkeer denderde dag en nacht door onze smalle straatjes. Auto's rijden gevaarlijk hard, stoepen verzakken, spiegels, verlichting en bloempotten raken beschadigd, en oude huisjes lopen risico op verzakking. Dit gebied wordt nu een sluiproute, met alle gevolgen van dien.

Commentaar

De Zoutkeetstraat, Keizerstraat (ged.), Molenstraat en Nonnenstraat krijgen volgens het ontwerpbesluit ruimere venstertijden dan de andere straten in de binnenstad. Dit leidt er inderdaad toe dat deze straten alleen 's avonds en 's nachts daadwerkelijk autoluw zijn.

Uitgaande van de argumenten voor de ruime venstertijden die in het ontwerpbesluit zijn genoemd, is er bij nader inzien geen reden om de ruime venstertijden ook in de Molenstraat (wegvak Scheepssingel – Grote Marktstraat) en de Nonnenstraat (wegvak Hospitaalhof – Grote Marktstraat) te laten gelden. Daarom wordt het verkeersbesluit hierop aangepast.

Opmerking 19.4

Indieners stellen de volgende aanpassingen voor:

1. Maak de Nonnenstraat ook autoluw, gezien de beperkte ruimte en overlast.
2. Voer eenrichtingsverkeer in op de Molenstraat en de Nonnenstraat, voor veiligheid en behoud van straat en stoepen.
3. Beperk de snelheid tot maximaal 30 km/u. Verkeersveiligheid moet voorop staan.
4. Maak uitzonderingen mogelijk voor mindervalide bezoekers, zodat zij toegang behouden tot het gebied.

Commentaar

Zoals in het commentaar op opmerking 19.3 aangegeven wordt het verkeersbesluit aangepast. De Molenstraat en de Nonnenstraat worden de gehele dag autoluw.

Met het autoluw maken van beide straten is er geen reden meer om eenrichtingsverkeer in te stellen. Automobilisten zonder ontheffing mogen de straten immers niet meer inrijden.

Het derde voorstel is de maximumsnelheid te beperken tot 30 kilometer per uur. Dat is in de huidige situatie al de geldende limiet. Overigens worden de straten in de nieuwe situatie aangeduid als voetgangersgebied. Ander verkeer, zoals fietsers en automobilisten, zijn als het ware te gast. Ze moeten hun snelheid aanpassen aan het voetgangersregime, dus stapvoets (15 km/u) rijden.

Ten slotte onderschrijft de gemeente het belang dat noodzakelijk bestemmingsverkeer, zoals mindervaliden, toegang houden tot het autoluwe gebied. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen.

Opmerking 19.5

Indieners ondersteunen vergroening van harte. Wel hebben ze enkele aandachtspunten:

1. Meer groen is welkom, mits het goed wordt onderhouden. Nu snoeien bewoners vaak zelf, omdat de gemeente dit nalaat.
2. Plaats liever geen nieuwe bomen. Deze nemen zonlicht weg en wortels verstoren de ondergrondse infrastructuur, wat verzakking kan veroorzaken.
3. Vervang de lantaarnpalen door klassieke modellen. Dit past beter bij het monumentale karakter van de straat, die ook onderdeel is van meerdere stadswandelroutes.

Commentaar

Het verkeersbesluit gaat enkel over het afsluiten van de betreffende straten voor verkeer zonder ontheffing. De weginrichting wordt nu niet gewijzigd.

De komende jaren staat er wel groot onderhoud gepland op verschillende straten in de binnenstad. Een exacte planning en fasering is nog niet bekend. Bij groot onderhoud wordt gekeken naar mogelijke aanpassingen aan de inrichting van de straat. Te zijner tijd betreft de gemeente bewoners bij het maken van een plan.

Opmerking 19.6

Veel bewoners in dit gebied zijn op leeftijd en minder mobiel. Het idee van een parkeertoren op het Waterfront is voor hen niet haalbaar. Daarnaast maken indieners zich zorgen over de kosten die dit met zich meebrengt. Indieners stellen voor:

- Gebruik de parkeerplaats op de Scheepsingel voor bewoners van de Nonnenstraat, een gedeelte van de Keizerstraat en Molenstraat.
- Behoud de huidige parkeerplekken in het hofje achter de Kaatsbaan. Deze zijn uit het zicht, veroorzaken geen overlast en zijn essentieel voor bewoners.

Commentaar

Het verkeersbesluit gaat enkel over het afsluiten van de betreffende straten voor verkeer zonder ontheffing. De weginrichting wordt nu niet gewijzigd. De parkeervakken in de genoemde straten blijven voorlopig bestaan.

In de beleidsuitwerking van het onderdeel parkeren van de Omgevingsvisie, vastgesteld door het college op 18 februari 2025, is wel opgenomen dat de parkeervakken in de binnenstadstraten op termijn verdwijnen. Dat gebeurt echter niet voordat er elders vervangende parkeercapaciteit aanwezig is. Zo wordt nog gewerkt aan de nieuwe parkeergarage Jan Krulkade, waar indiener aan refereert. Uit deze beleidsuitwerking volgt overigens ook dat het parkeerterrein Hospitaalhof (dat is het hofje achter de Kaatsbaan) wel blijft bestaan.

Het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad wordt gecombineerd met groot onderhoud / herinrichting van de betreffende straten. Bij het maken van een nieuw ontwerp is aandacht voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid en mindervaliden. Uiteraard worden aanwonenden te zijner tijd betrokken bij het opstellen van een nieuw inrichtingsontwerp.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om het verkeersbesluit te wijzigen. De Molenstraat (wegvak Scheepssingel – Grote Marktstraat) en de Nonnenstraat (wegvak Hospitaalhof – Grote Marktstraat) worden de gehele dag autoluw.

Zienswijze 20

Opmerking 20.1

Onlangs is er een gesprek geweest bij de gemeente met de voorzitter van de bewonersvereniging Vischmarkt e.o. en twee bewoners van de Vischmarkt. Als bestuurslid van de bewonersvereniging was indiener hiervan niet op de hoogte. Indiener wil benadrukken dat deze, als bestuurslid, niet achter het plan staat wat bovengenoemden hebben voorgesteld (= zienswijze 35).

In het alternatieve plan, wat is ondertekend door bestuur bewonersvereniging Vischmarkt e.o. maar waar indiener dus niet bij betrokken is geweest, is verkeerscirculatie voorgesteld betreffende de Grote Marktstraat. Ook deze bewoners zijn hiervan niet kennis gesteld.

De indruk is wellicht ontstaan dat alle bewoners zich tegen het plan van de gemeente hebben gekeerd. Dit is beslist niet het geval.

Er is door bewoners een peiling gedaan onder de Vischmarktbewoners. Echter in deze peiling is alleen het alternatieve plan uitgelicht en het plan van de gemeente onderbelicht gelaten. Dit kan geen eerlijke peiling zijn. Als bestuurslid verzet indiener zich dus ook tegen de uitkomst.

Het plan van de gemeente is een uitstekend plan waardoor onze mooie Vischmarkt (en zeker ook de omliggende straten) mooier en rustiger wordt qua autoverkeer. De indiener hoopt dan ook dat de gemeente deze mooie plannen kan realiseren en uitvoeren.

Commentaar

Gemeente dankt indiener voor het inzenden van deze reactie.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 21

Opmerking 21.1

Indiener kan zich vinden in het voornemen om niet-noodzakelijk verkeer in de binnenstad waar mogelijk iets te beperken. Indiener heeft bezwaar tegen het gebruik van pollers en het beperken van de aanlevering van goederen tot de voorgestelde venstertijden (maandag t/m zaterdag 6 tot 11 uur). Buiten deze tijden benodigen de restaurants aan de Vischmarkt namelijk diverse en noodzakelijke verkeersbewegingen.

Het terugbrengen van de bereikbaarheid van de Vischmarkt tot uiterlijk 11 uur bemoeilijkt de noodzakelijke aanlevering van goederen voor onze restaurants. De levertijden van diverse leveranciers zijn afgestemd op de werk- en openingstijden van de restaurants. Dat wil zeggen, vanaf het begin van de middag. Hierin zijn de restaurants op de Vischmarkt fundamenteel anders dan de in het voorstel vermelde andere horecagelegenheden in de binnenstad. Niet alleen qua werktijden, maar tevens qua het segment waarin zij zich bevinden. Harderwijk wordt niet voor niets als jarenlang ook door de gemeente geprezen en gepromoot als culinaire bestemming, waarvan de Vischmarkt het middelpunt vormt. Het is voor indiener niet mogelijk om de bedrijfsvoering zodanig aan te passen dat medewerkers al 's ochtends goederen in ontvangst kunnen nemen en kunnen verwerken. De welbekende krapte op de arbeidsmarkt speelt hier ook een rol in. Bovendien is een vroegere levering niet gewenst in verband met de versheid van producten en regelgeving rondom de correcte en hygiënische koeling, verwerking en opslag van goederen. Indiener heeft er dan ook een ernstig financieel belang bij dat de voorgestelde venstertijden worden verruimd tot 17:00 uur, omdat de continuatie van onze ondernemingen anders in gevaar komt. De in het voorstel vermelde ontheffingsmogelijkheid voor incidenteel laden en lossen is hier niet afdoende voor.

Indiener wil ervoor waken dat leveranciers en pakketdiensten (ook voor/van particulieren) de hoek van de Vischmarkt (grens tussen de twee venstertijdregimes) gaan gebruiken als laad-/losplek. Bijgevolg zullen leveranciers met rolcontainers de gehele Vischmarkt oversteken, waardoor veel lawaai en overlast ontstaat. Bovendien zou laden en lossen vanaf deze hoek ook praktisch niet uitvoerbaar zijn vanwege de keibestrating op de Vischmarkt.

Indiener stelt voor om op de gehele Vischmarkt venstertijden 6-17 uur van maandag t/m zaterdag te laten gelden. Dit voorkomt ook dat de restaurants ernstig worden benadeeld in vergelijking tot de restaurants die zich bevinden aan de oostzijde van de Vischmarkt.

Commentaar

Deze zienswijze geeft aanleiding om de regimescheiding op de Vischmarkt te heroverwegen. Het resultaat is dat de gehele Vischmarkt eenzelfde regime krijgt. Daarvoor wordt in het definitieve besluit afgeweken van het ontwerpbesluit. Naar aanleiding van een andere zienswijze wordt de venstertijd overigens opgerekt van 17:00 uur naar 18:00 uur.

In het ontwerpbesluit staat: "Het autoluw maken kan ertoe leiden dat laden/lossen, wat normaal in het (autoluw te maken) gebied plaatsvond, zich verplaatst naar de randen van het gebied. De situering van de afsluiting moet niet tot overlast leiden doordat dit laden/lossen zich naar ongewenste locaties verplaatst." Wanneer de Vischmarkt gedeeld wordt door twee verschillende regimes, zal laden/lossen

alsnog tot 18:00 uur blijven plaatsvinden, maar dan geconcentreerd op het oostelijke deel van de Vischmarkt. Dat is niet wenselijk.

Een derde reden om deze aanpassing te doen, is een praktische en komt niet direct voort uit deze zienswijze: de grens tussen de twee regimes moet door middel van bebording worden aangegeven. Deze grens ligt volgens het ontwerpbesluit midden op de Vischmarkt. Dit is niet direct de meest logische plek voor een regimescheiding. Een dergelijke scheiding is eerder te verwachten bij het inrijden van een zijstraat. Daarnaast is de Vischmarkt een plein, waarbij het de vraag is of één bord voldoende dekkend en zichtbaar is. Bovendien probeert de gemeente terughoudend te zijn met bebording op de Vischmarkt, vanwege de esthetische uitstraling op het monumentale plein.

Opmerking 21.2

Het is voor indiener van belang dat de restaurants te alle tijde bereikbaar zijn voor onderhoudswerkzaamheden en calamiteiten. Onder andere vanwege een aantal verplichte energiebesparende maatregelen die indiener moet nemen, en uiteraard het voldoen aan andere relevante wet- en regelgeving, dienen indieners machines en installaties regelmatig te laten onderhouden en controleren. Zo heeft het pand van Da Gabriele een vetput, welke tenminste vier keer per jaar dient te worden geledigd; glazenwasser; reinigen van afzuigsystemen; linnenleverancier; onderhoud van koel- en verwarmingsinstallaties. Het beperken van de toegang tot de Vischmarkt zou dit soort (verplichte) werkzaamheden ernstig bemoeilijken.

Commentaar

De gemeente onderschrijft het belang dat noodzakelijk bestemmingsverkeer het autoluwe gebied kan blijven betreden. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen.

Opmerking 21.3

De venstertijden beperken mindervalide bezoekers om de restaurants te bezoeken. Het historische karakter van de Vischmarkt, met onder andere de keitjes, speelt hier helaas een beperkende factor in, omdat deze vaak lastig bewandelbaar zijn voor mindervalide bezoekers en/of bezoekers op bijvoorbeeld hoge hakken.

Commentaar

De gemeente onderschrijft het belang dat noodzakelijk bestemmingsverkeer, zoals mindervaliden of bezoekers die om andere redenen moeite hebben met lopen over de Vischmarkt, toegang moeten houden tot het autoluwe gebied. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen.

Opmerking 21.4

In het voorstel staat ook het voornemen en de wens om vervoersbewegingen schoner te maken en hiermee de leefbaarheid van de binnenstad te verbeteren. Het verbaast indieners dat de mogelijkheid om bijvoorbeeld emissieloze of -arme voertuigen wel toe te staan buiten venstertijden niet is onderzocht noch wordt vermeld.

Commentaar

Omdat het doel van het verkeersbesluit breder strekt dan alleen het schoner maken van de vervoersbewegingen, is deze optie niet overwogen.

Het schoner maken van vervoersbewegingen is inderdaad een van de doelen om de binnenstad af te sluiten voor autoverkeer. Op deze manier wordt bijvoorbeeld de luchtkwaliteit verbeterd, wat positieve invloed heeft op de leefbaarheid. Er zijn echter meer redenen om dit verkeersbesluit te nemen. Een belangrijke reden is de verkeersveiligheid. Door autoverkeer te weren ontstaat er meer ruimte voor voetgangers en fietsers en worden verkeersveiligheidsrisico's ingeperkt. Ook wordt op deze manier de omgevingskwaliteit, verblijfskwaliteit, levendigheid en aantrekkelijkheid verbeterd.

Opmerking 21.5

Pollers zijn een zware maatregel, die de fysieke toegang tot de Vischmarkt buiten venstertijden te alle tijde blokkeren. Dit is voor indieners niet gewenst en werkt ook mogelijke problemen rondom ICT, storings, pasjes en dergelijke in de hand. Er zijn veel andere mogelijkheden om een autoluw gebied te introduceren, zonder gebruik te maken van pollers. Bijvoorbeeld met bebording "toegang uitsluitend bestemmingsverkeer", camera's, kentekenherkenning en dergelijke.

Commentaar

Zie het commentaar op de opmerkingen 9.2, 9.3, 11.1 en 14.5.

Opmerking 21.6

Indieners geven aan dat een pasjessysteem of iets in die trant (in het voorstel staat niet toe hoe de ontheffingsmogelijkheid (praktisch) wordt vormgegeven) niet afdoende is vanwege wisselende leveranciers, monteurs en voertuigen van de voor indieners noodzakelijke diensten.

Tijdens de bijeenkomsten is melding gemaakt van diverse wijzen waarop de ontheffingsmogelijkheden kunnen worden vormgegeven: bijvoorbeeld het toestaan van beweging buiten venstertijden onder betaling, doorlopend toegang van huidige parkeervergunninghouders, et cetera. Echter wordt van al deze zaken geen melding gemaakt in het voorstel. Volgens indiener wordt daarom niet voldoende mogelijkheid geboden om specifiek ook op deze zaken een zienswijze in te dienen. Indiener vraagt daarom het voorstel uit te breiden met deze informatie, voordat wordt overgegaan tot het definitief vaststellen van het voorgestelde ontwerp van het verkeersbesluit.

Commentaar

Het nieuwe pollersysteem wordt pas besteld nadat het definitieve verkeersbesluit is genomen. De ingediende zienswijzen kunnen namelijk nog wijzigingen teweegbrengen, waardoor het niet handig is om het pollersysteem vooruitlopend te bestellen. Omdat het ontheffingsysteem een op een verbonden is met de nieuwe pollers, is nog niet tot op detail bekend hoe dit vormgegeven wordt. Daarom kon hier ook geen precieze beschrijving van gegeven worden in het ontwerpbesluit.

Wel is al bekend dat het systeem zo ingericht wordt dat de pollers op basis van kentekenherkenning bediend kunnen worden. Hierbij is het mogelijk om wisselende kentekens in te geven of voor meerdere kentekens ontheffing te voorzien.

Overigens richt het verkeersbesluit zich op de wijze van afsluiten (fysieke afsluiting), maar niet op de wijze van ontheffingverlening en technische inregeling. De feitelijke vormgeving hiervan is geen onderdeel van het verkeersbesluit, omdat het geen onderdeel is van de wegenverkeerswetgeving.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om het verkeersbesluit te wijzigen. De venstertijden op de Vischmarkt worden verruimd.

Zienswijze 22

Opmerking 22.1

Indieners ervaren overlast van het toenemende verkeer in hun straat en de directe omgeving. De hoeveelheid zoekverkeer en automobilisten zonder bestemming in de binnenstad is de afgelopen tijd duidelijk toegenomen.

Indieners zijn voorstander van het plaatsen van een fysieke afsluiting (poller) aan het begin van de Grote Marktstraat. De straat wordt momenteel te vaak gebruikt door zoekverkeer en automobilisten die onbewust het gebied inrijden. Dit levert overlast, verkeersonveiligheid en onnodige druk op in een woon- en verblijfsgebied.

De recente tijdelijke afsluiting van de Sint-Annastraat heeft laten zien dat afsluitende maatregelen wel degelijk effect hebben. Die afsluiting werd door indieners als zeer positief ervaren. Deze ervaring bevestigt dat een afsluiting met een fysieke maatregel - zoals een poller - naar inzien van de indieners een zeer effectieve en wenselijke oplossing is.

Commentaar

De gemeente bedankt de indieners voor het onderschrijven van de beoogde maatregel.

Opmerking 22.2

Om te voorkomen dat verkeer via de Zoutkeetstraat alsnog de Nonnenstraat en Keizerstraat gebruikt als sluiproute, verzoeken indieners om ook daar de venstertijden in te stellen op 6:00 tot 11:00 uur (zoals in andere delen van het gebied). Alleen dan is de afsluiting effectief en wordt een verplaatsing van het probleem naar aangrenzende straten voorkomen. Daarnaast is er zeer weinig ruimte in deze straten gezien de geparkeerde auto's.

Door het versmallen van de venstertijden van de pollers in de Zoutkeetstraat en Grote Marktstraat wordt de verkeersveiligheid van de Binnenstad-Noord vergroot met minimale impact voor de bereikbaarheid van bewoners en ondernemers.

Commentaar

Deze opmerking sluit aan op de opmerkingen 19.3 en 19.4. Zie ook het commentaar op die opmerkingen.

De gemeente komt terug op het plan voor ruime venstertijden in de Grote Marktstraat, Nonnenstraat en Molenstraat. Dit vervalt. Bestemmingsverkeer kan met gebruik van ontheffing 24/7 de straten inrijden, zonder afhankelijk te zijn van venstertijden. In de Keizerstraat blijven de ruime venstertijden wel van kracht. De Keizerstraat is namelijk essentieel voor het bereiken van de Vischmarkt en het bereiken van de (gehandicapten)parkeerplaatsen bij de bibliotheek, stadhuis en UWV-kantoor.

Opmerking 22.3

Indieners willen expliciet aangeven dat zij géén steun geven aan de zienswijze van de bewonersvereniging Vischmarkt e.o. (= zienswijze 35). Deze zienswijze is niet namens indieners opgesteld en geeft een eenzijdig beeld van het draagvlak. Ook binnen de Vischmarkt en directe omgeving zijn bewoners die juist wél voorstander zijn van fysieke afsluiting.

Commentaar

De gemeente dankt indieners voor deze nuancering en neemt dit mee in de beoordeling van de zienswijzen.

Opmerking 22.4

Indieners vragen om een ruimhartig beleid bij het opgeven van extra kentekens voor bijvoorbeeld familieleden, mantelzorgers of andere regelmatige bezoekers. Toegang voor zorg en sociaal contact is belangrijk in een binnenstad waar veel ouderen wonen, en moet niet belemmerd worden door een te rigide ontheffingsbeleid.

Commentaar

Gemeente onderschrijft het belang dat noodzakelijk bestemmingsverkeer het autoluwe gebied gemakkelijk kan blijven betreden. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen. In de Beleidsregel Ontheffingen Autoluwe Binnenstad Harderwijk is uitgewerkt wie in aanmerking komen voor een ontheffing. In tegenstelling tot veel andere gemeenten met een autoluwe binnenstad kiest gemeente Harderwijk bewust voor een relatief ruim ontheffingbeleid.

Opmerking 22.5

Indieners stellen voor om een of meerdere pakketpunten te realiseren ter hoogte van de Sint-Annastraat / Vuldersbrink, vlak voor de ingang van de parkeergarage. Hierdoor kan een groot deel van het bezorgverkeer buiten het autoluwe gebied blijven. Dit voorkomt onnodige verkeersdruk binnen de binnenstad.

Commentaar

Gemeente steunt deze gedachte. Recent heeft DHL toestemming gekregen om een nieuwe pakketautomaat te realiseren bij het stadhuis. Gemeente kijkt positief naar het uitbreiden van het aantal pakketautomaten in de binnenstad. De komende periode wordt, los van dit verkeersbesluitproces, verder uitgewerkt hoe en waar dit haalbaar is of kan zijn.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om het verkeersbesluit te wijzigen ten aanzien van de venstertijden in de Nonnenstraat, Molenstraat en Grote Marktstraat.

Zienswijze 23

Opmerking 23.1

Indiener is groot voorstander van het terugdringen van gemotoriseerd verkeer in de binnenstad. Indiener merkt dagelijks dat het verkeer zich in de huidige situatie niet houdt aan de geldende regels. Dat uit zich in:

- Verbodsborden die al dan niet opzettelijk worden genegeerd, waardoor auto's en motoren van particulieren gedurende de hele dag volop door de Schoenmakersstraat rijden. Vaak rijden deze zich vast richting de Luttekepoortstraat, waardoor er allerlei draai- en keerbewegingen ontstaan tussen het winkelende publiek. Ook zijn er mensen die hun auto in de straat parkeren om even een boodschap te gaan doen. Dit geldt ook voor motorrijders.
- Leveranciers van winkels en bedrijven en postpakketten die gedurende de hele dag door de Schoenmakersstraat rijden en niet alleen tijdens de vaste bloktijden die hiervoor gelden. Dit geldt ook voor leveranties ruim voor 06:00 uur.

Kortom, het is mooi dat er een fysieke afsluiting komt in de Kromhoutsteeg, dat zal een deel van het verkeer dat nu vanaf de Vischmarkt de Schoenmakersstraat inrijdt, voorkomen. Tegelijkertijd is het nog wel steeds zo dat verkeer via de Hoogstraat de Schoenmakersstraat kan inrijden. Indiener hoopt dat de afsluitingen op andere punten aan de rand van de binnenstad dit verkeer gaan verminderen. De verwijdering van de poller aan het begin van de Schoenmakersstraat vorig jaar heeft ervoor gezorgd dat het gemotoriseerde verkeer in de straat flink is toegenomen.

Commentaar

De gemeente bedankt indiener voor deze opmerkingen.

Naar aanleiding van andere zienswijzen worden de venstertijden op de Hoogstraat en Vischmarkt gelijkgetrokken. Dat betekent dat de regimescheiding niet meer in de Kromhoutsteeg, maar in de Schoenmakersstraat ligt. Om die reden wordt de fysieke afsluiting verplaatst naar de kop van de Schoenmakersstraat.

Opmerking 23.2

Indiener woont in de binnenstad. Af en toe moeten er klussen aan het huis gedaan worden. Indiener pleit om een goed systeem te bedenken, waardoor aannemers, die voor kortere of langere tijd een klus moeten doen, hun bus kunnen parkeren nabij de woning. De nu geldende regeling is dat voor een of twee dagen een parkeervergunning aangevraagd moet worden bij de gemeente en daarna opnieuw een aanvraag. Erg veel administratieve rompslomp en duur. Indiener betaalt ook al voor de parkeervoorzieningen rondom de stad met een jaarlijks abonnement. Kosten die in andere woonwijken niet gelden, terwijl daar volop gratis parkeerruimte wordt gecreëerd. Kortom, graag een regeling waarbij je het liefst geautomatiseerd een ontheffing kunt aanvragen voor een aannemer voor niet al te hoge kosten. De huidige vijftien euro per dag vindt indiener sterk overdreven.

Commentaar

Gemeente begrijpt dat er regelmatig toegang tot het autoluwe gebied nodig is. Bijvoorbeeld om onderhoud aan de woning uit te kunnen voeren. Daarom is in de Beleidsregel Ontheffingen Autoluwe Binnenstad Harderwijk ook de mogelijkheid opgenomen hiervoor ontheffing aan te vragen.

Hierbij is het goed om de volgende verschillen scherp te hebben:

- Men kan een ontheffing aanvragen voor het inrijden van de autoluwe binnenstad. Met deze ontheffing mag men het autoluwe gebied inrijden om onmiddellijk te laden en lossen. Parkeren is niet toegestaan. Voor het aanvragen van deze ontheffingen wordt een digitaal loket ingericht. Via dit digitale loket kunnen dagontheffingen en jaarontheffingen worden aangevraagd. Dagontheffingen kunnen per direct aangevraagd en binnen enkele seconden verkregen worden. Jaarontheffingen voor service- en onderhoudsdiensten hebben een iets langere doorlooptijd, omdat er achter de schermen een check plaatsvindt voordat de ontheffing verleend wordt. N.B.: voor het kernwinkelgebied blijven de bestaande ontheffingregels gelden. Een ontheffingaanvraag is mogelijk, maar er zal altijd een menselijke check nodig zijn alvorens een ontheffing verleend kan worden.
- Om te parkeren in het autoluwe gebied, blijft de huidige ontheffingregeling van kracht. Elke ontheffing is namelijk een uitzondering en wordt afzonderlijk beoordeeld.

Het wonen in de binnenstad brengt met zich mee dat de verkeers- en parkeersituatie anders is dan in een reguliere woonwijk. Om het parkeren voor allerlei doelgroepen (bewoners, winkelend publiek, werknemers, onderhoudsdiensten, et cetera) goed te regelen, is parkeerregulering noodzakelijk. De gemeente kiest ervoor om voor vele doelgroepen ontheffingen beschikbaar te maken. Tegelijkertijd is het doel van het autoluwe maken van delen van de binnenstad dat gemotoriseerd verkeer wordt teruggebracht. Gemotoriseerd verkeer dat noodzakelijk in de binnenstad moet zijn wordt zoveel mogelijk gestimuleerd om op tijden te komen dat het aantal fietsers en voetgangers relatief laag is: vandaar venstertijden in de ochtend. Op deze manier ontstaat een kleine drempel of stimulans om niet 's middags of 's avonds, als er doorgaans meer voetgangers en fietsers zijn, in de binnenstad te komen. Daarbij brengt het uitgeven van ontheffingen ook kosten voor de gemeente met zich mee. Leges zijn bedoeld om deze kosten enigszins te dekken.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om de verkeersbesluiten en/of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 24

Opmerking 24.1

Indiener begrijpt het ontwerp-verkeersbesluit als volgt:

- de Smeepoortenbrink en de Doelenstraat worden voetgangersgebied, waarbij fietsen is toegestaan;
- het paaltje dat nu tussen de Smeepoortenbrink en de Doelenstraat staat, wordt verplaatst naar het begin van de Doelenstraat, gezien vanaf het Klooster;
- er komt een poller tussen café De Belofte en cafetaria De Poort;
- de poller staat op maandag tot en met vrijdag tussen 6:00 en 11:00 uur en op zaterdag tussen 6:00 en 9:00 uur open voor laden en lossen door gemotoriseerd verkeer. Op andere tijden is de poller dicht en is er dus geen toegang voor gemotoriseerd verkeer (auto's, bestelauto's, vrachtwagens, et cetera);
- er is vaste ontheffing mogelijk voor aanwonenden, dus aanwonenden kunnen op elk moment met hun voertuig op de Smeepoortenbrink en de Doelenstraat komen om te laden en lossen;
- er is incidentele ontheffing mogelijk;
- de precieze spelregels voor de vaste en incidentele ontheffing worden later vastgelegd in
 - een beleidsregel.

Commentaar

Indiener heeft het ontwerp-verkeersbesluit goed begrepen. Ter aanvulling is het ontwerp van de Beleidsregel Ontheffingen Autoluwe Binnenstad Harderwijk op 27 maart 2025 gepubliceerd in het online Gemeenteblad.

Opmerking 24.2

Indiener vindt dat de huidige verkeerssituatie op de Smeepoortenbrink veilig en voldoende is. Zo nu en dan wordt er door niet-aanwonenden geparkeerd op het plein. Gemeente treedt hier volgens indiener maar minimaal tegenop. Ook hebben diverse bewoners gemeente hierover geïnformeerd. Extra controle en handhaving hierop is vrijwel uitgebleven.

De afgelopen jaren hebben indieners meermaals brieven van de gemeente gekregen met informatie over de parkeersituatie rondom het Klooster en Westeinde waarin onjuistheden bleken te staan. Dan volgde daarna weer een brief met een correctie. Indieners hebben het niet bijgehouden, maar dit is vanaf 2024 tot en met heden meerde keren het geval geweest.

Indieners kunnen dan ook niet anders dan concluderen dat de gemeente de afgelopen jaren meermaals niet reageerde, problemen niet oploste, niet handhaafde en verwarrende informatie gaf. Ofwel, en dat spijt indiener te zeggen: slecht beleid. Er is een ronduit chaotische en onprofessionele parkeersituatie op het Klooster en Westeinde en een reeds bestaande poller in de buurt die het vaak niet doet. En een tekort aan handhaving op het plein en m.b.t. (stilstaand) verkeer op de Smeepoortstraat. Dit leidt, helaas, tot weinig vertrouwen dat de voorgenomen nieuwe inrichting deugdelijk zal zijn; dat de voorgenomen nieuwe verkeerssituatie zal worden gehandhaafd; dat de

voorgenomen nieuwe situatie zal leiden tot een veiligere verkeerssituatie dat de te volgen beleidsregel voor de vaste en incidentele juridisch deugdelijk zal zijn en praktisch uitvoerbaar.

Commentaar

De gemeente betreurt de negatieve ervaringen die indiener heeft opgedaan. Desondanks doet de gemeente haar best om de situatie en informatie zo goed mogelijk vorm te geven.

Door indiener wordt gesteld dat de Smeepoortenbrink in de huidige situatie voldoende verkeersveilig is. Aanvullende maatregelen zijn volgens indiener niet nodig. Het autoluw maken van de binnenstad dient echter meer doelen dan alleen de verkeersveiligheid. En volgt de Omgevingsvisie en Binnenstadvisie, waarin is vastgelegd dat ook relatief rustige woonstraten en -pleinen autoluw worden gemaakt. Dit is ook uiteengezet in het verkeersbesluit.

Ook is het belangrijk de situatie integraal te bekijken. In de huidige situatie kan verkeer zonder fysieke belemmering het autoluwe kernwinkelgebied inrijden via de Smeepoortenbrink. Dat is niet wenselijk. In het voorgaande onderzoek is bekeken wat de beste locatie aan de Smeepoortenbrink is om een afsluiting te plaatsen. Met de doelen van de Omgevingsvisie en Binnenstadvisie in gedachten is deze locatie gevonden op de toegang vanaf de Smeepoortstraat.

Opmerking 24.3

De straat Smeepoortenbrink is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Gemeente is voornemens, door het plaatsen van een poller ter hoogte van Café de Belofte, de vrije toegang tot het plein voor bewoners te ontnemen. Indieners begrijpen dat bewoners een ontheffing krijgen zodat zij hun huis kunnen bereiken. Echter, bewoners zijn natuurlijk niet de enige belanghebbenden die hun huis moeten kunnen bereiken.

Commentaar

Gemeente vindt het belangrijk dat noodzakelijk bestemmingsverkeer, dus ook niet-bewoners, het autoluwe gebied kan blijven betreden. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen.

Opmerking 24.4

Gemeente geeft aan dat het plein en de toeleidende straatjes smal zijn. Dit is onjuist. Het plein is immers zeer ruim. Dat de toeleidende straatjes smal zijn dat klopt wel. Echter, in een van deze reeds smalle straatjes wil de gemeente nu een obstakel plaatsen. Dit veroorzaakt volgens indiener alleen nog maar meer verkeerschaos en gevaarlijke situaties.

Commentaar

Indiener merkt terecht op dat het plein niet 'smal' is. Deze tekst wordt aangepast in het definitieve verkeersbesluit.

Bij het plaatsen van een fysieke afsluiting is het belangrijk dat verkeer er niet omheen kan rijden. Idealiter wordt de afsluiting daarom op een smalle locatie geplaatst. Dan hoeven er namelijk geen of weinig flankerende maatregelen te worden toegepast. Naar oordeel van de gemeente leidt de

voorzien locatie niet tot verkeerschaos en gevaarlijke situaties. De poller is hier juist goed en tijdig zichtbaar vanaf de Smeepoortstraat.

Opmerking 24.5

Gemeente wil een kostbare voorziening treffen die niet tot een veiligere binnenstad zal leiden. Er rijdt nu reeds al vrijwel geen autoverkeer over het plein. Ook is hier amper sprake van zoekverkeer en/of verkeer dat over het plein rijdt wat geen bestemming heeft of er “gewoon” doorheen rijdt. Het autoverkeer over het plein is zo minimaal dat gemeente door het plaatsen van een poller het aantal verkeersbewegingen niet beperkt. Immers, de meeste verkeersbewegingen met auto's et cetera vinden vooral in de ochtend, voor 11 uur, plaats. Dit verkeer rijdt doorgaans door richting de Donkerstraat. Het overige verkeer is dan met name van bewoners. Hoewel ook dit op een hand te tellen is op een dag. Alle vermelde “waaroms” een autoluwe binnenstad komen daardoor feitelijk te vervallen. Het plaatsen van een poller heeft daarom op de door gemeente bedachte locatie geen enkele meerwaarde. Wellicht kan de gemeente nagaan of en zo ja het afsluiten van de zijstraten van de Donkerstraat geen betere optie is.

Commentaar

In het voortraject is overwogen welke straten in de binnenstad onderdeel zouden worden van het autoluwe gebied. Daarbij zijn de Omgevingsvisie en Binnenstadvisie in ogenschouw gehouden, waarin staat dat idealiter alle straten in de binnenstad onderdeel worden van het autoluwe gebied.

Tegelijk is het belangrijk dat het kernwinkelgebied volledig (fysiek) is afgesloten voor autoverkeer. Om dat te bewerkstelligen moet ergens op de Smeepoortenbrink een fysieke afsluiting worden geplaatst.

Ten derde is met de Bewonersvereniging Binnenstad-Zuid overlegd over de situatie. Zij hebben positief gereageerd op het voorstel om de Smeepoortenbrink bij het autoluwe gebied te trekken. Zoals indiener zelf in andere opmerkingen al aangeeft, is er regelmatig sprake van foutparkeergedrag en andere situaties. Die worden op deze manier tegengegaan. Overigens ontvangt de gemeente met enige regelmaat meldingen over verkeer op de Smeepoortenbrink, dat hier niet zou hoeven te zijn. In het verleden is er zelfs al een fysieke afsluiting op het plein geweest om dit verkeer te weren. Daarmee onderschrijft de gemeente de opmerking van er geen aanleiding is om autoverkeer te weren niet. Uit de meldingen en de in het verleden genomen maatregelen blijkt dat die aanleiding er wel degelijk is.

Opmerking 24.6

Daarnaast vermoedt indiener dat diegene die nu kort op het plein kort parkeren omdat zij even ergens snel iets ophalen of afgegeven straks voor de poller zullen gaan staan. Immers als gemeente deze automobilisten nu al niet voldoende aanspreekt op hun parkeergedrag, hoe kan indiener er dan op vertrouwen dat gemeente dit wel zal doen als zij voor de poller staan? Daarnaast wordt er ook al regelmatig geparkeerd voor de stadsmuur voor Café de Belofte. Eveneens door mensen die ergens snel even wat willen afgeven of ophalen. Ook wijkt verkeer hier uit om ruimte te maken voor verkeer komend vanaf de Smeepoortstraat. Beide situaties creëren erg vaak een zeer onoverzichtelijke situatie voor het verkeer komend vanaf en naar de Smeepoortenbrink. Tevens is het vaak erg druk op de Smeepoortstraat wat eveneens nu al leidt tot onoverzichtelijke verkeerssituaties.

Commentaar

Het is inderdaad mogelijk dat het kortparkeergedrag zich in de nieuwe situatie meer verplaatst naar de Smeepoortstraat. Bij dergelijke maatregelen moet altijd alle voor- en nadelen worden afgewogen. De gemeente acht het risico op onveilige situaties dermate klein dat dat deze niet opwegen tegen de voordelen van het autoluw maken van delen van de binnenstad. Daarmee is dit door de indiener genoemde risico geen reden om de voorgestelde maatregelen niet te nemen.

De gemeentelijke toezichthouders zullen bovendien alert zijn op foutparkeergedrag. Al kunnen zij uiteraard niet continu aanwezig zijn.

Opmerking 24.7

Indiener ervaart het plein als zeer veilig en prettig om aan te wonen. Echter deze bewoning moet wel uitvoerbaar blijven. Dat betekent dat bewoners soms door iemand voor de deur opgehaald of afgezet worden (slecht ter been), er onderhoud moet worden gepleegd in en aan de huizen en er bijvoorbeeld bij een storing aan de CV zo snel mogelijk een onderhoudsmonteur langs moet kunnen komen. Wanneer indiener weet wie er komt en met welke auto kunnen zij dit van te voren doorgeven. Wel een heel erg omslachtig systeem. Maar niet altijd is duidelijk en vooraf bekend wie er komt.

Commentaar

Gemeente onderschrijft het belang dat noodzakelijk bestemmingsverkeer het autoluwe gebied kan blijven betreden. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen. Er komt een digitaal loket, waarbij ontheffingen niet meer via het gemeentelijke fysieke loket hoeven worden aangevraagd en getoetst. Op deze manier wordt het mogelijk om de aanvraagtijd in de meeste gevallen te verkorten tot slechts enkele seconden. Zowel bewoners als de bezoekers zelf kunnen ontheffing aanvragen.

Opmerking 24.8

Het plein is niet alleen in trek bij toeristen vanwege de historische waarde. Zo ook bij de bewoners. Als gemeente wil dat deze woningen particulier bewoond blijven en daardoor ook goed onderhouden worden dan komt de gemeente wat indiener betreft terug op het voorstel. Want naar inziens van de indiener beperkt de gemeente hen in de vrijheid van bewoning en leefbaarheid. De gemeente mag blij zijn dat bewoners hun woningen bereid zijn goed te onderhouden en daardoor veel toeristen naar Harderwijk komen om onze panden te bewonderen.

Commentaar

Zoals reeds aangegeven blijft het voor bewoners en ander noodzakelijk bestemmingsverkeer mogelijk om 24/7 op de Smeepoortenbrink te komen.

Opmerking 24.9

Voor de verkeersveiligheid van het de winkelstraten begrijpt indiener dat gemeente een voorkeur heeft tot het autoluw maken van deze straten. Dit vindt indiener ook een goede zaak. Maar de Smeepoortenbrink is vooral een woonwijkje. Indiener woont hier met erg veel plezier, maar dit woongenot wil gemeente nu ernstig inperken.

Commentaar

Zie het commentaar op opmerking 24.5.

Opmerking 24.10

Bewoners kunnen hun woning op geen enkele andere manier bereiken. Gemeente kan dan ook niet een zienswijze vragen aan bewoners die ook via een omliggende straat hun huis kunnen bereiken. Indiener is lid van de bewonersvereniging Binnenstad-Zuid. En hebben niet in een vergadering o.i.d. onze stem voor de plannen van de gemeente gegeven. Misschien heeft de gemeente iemand gesproken die positief tegenover de plannen staat, maar dat is naar inzien van de indiener dan een persoonlijke mening geweest. Er is geen stemming geweest voor de leden o.i.d. waarin indiener heeft kunnen aangegeven hoe zij tegenover de plannen staan.

Commentaar

Gemeente heeft het plan inderdaad voorgelegd aan het bestuur van de bewonersvereniging. Zij hebben teruggekoppeld dat het voorstel op de bestuursvergadering en de algemene ledenvergadering van de vereniging is besproken. En ook dat de vereniging positief tegenover het voorstel staat. Het kan uiteraard zijn dat dit geen unaniem gedragen reactie is. Desondanks gaat de gemeente er vanuit dat de bewonersvereniging een betrouwbare gesprekspartner is. Het is aan de vereniging zelf hoe zij ledenpeilingen of dergelijke organiseert en vormgeeft. De zorgvuldige terugkoppeling van de vereniging heeft de gemeente in elk geval geen reden gegeven om hun formele reactie in twijfel te trekken.

Opmerking 24.11

Wanneer gemeente voornemens is tot het nemen van een dergelijk grote verandering zou indiener het zeer op prijs stellen als gemeente indiener hier op voorhand duidelijk over informeert. Compleet met een volledig uitgewerkt plan. Met de informatiebrief van 25 maart 2025 creëert gemeente bij indiener veel onrust en onduidelijkheid en informeert gemeente indiener ook niet over hoe de verkeersveiligheid aan de kruising Smeepoortstraat / Smeepoortenbrink veiliger maakt. En ook niet hoe gemeente indiener de toegang garandeert.

Commentaar

Uiteraard informeert de gemeente alle belanghebbenden over de nieuwe situatie. Voor nu is alle informatie uitgewerkt in het ontwerp-verkeersbesluit dat op 2 april 2025 is gepubliceerd in het online Gemeentebblad. Bij wijze van service is een informatiebrief gestuurd, met daarin beknopte informatie.

De informatie in het verkeersbesluit is naar mening van de gemeente volledig en voldoende. Over de verkeerssituatie aan de Smeepoortstraat is geen informatie opgenomen omdat daar volgens de gemeente geen aanleiding voor is. De technische uitwerking van de pollerbediening wordt nog uitgewerkt. De pollers en de technische systemen worden pas besteld en ingericht nadat het definitieve verkeersbesluit is genomen. Daarom kan hierover pas later informatie worden verspreid.

Opmerking 24.12

Wanneer de zienswijze van indiener niet leidt tot het intrekken van het plan, vraagt indiener de aandacht voor het volgende:

- Ontheffing aanvragen / verkrijgen is en blijft kosteloos.
- Het vrijlaten van de toerit naar de poller wordt zowel aan de kant van de Smeepoortstraat als van de Smeepoortenbrink te allen tijde gewaarborgd. Immers anders kan indiener hun woning ook met een ontheffing niet bereiken. Kortom zeer strenge en zeer regelmatige handhaving.
- Er kunnen real time en 24/7 tijdelijke ontheffingen worden aangevraagd door belanghebbenden om zo de functie wonen te kunnen waarborgen.
- Bedrijfsontheffingen voor onderhoud aan de woning worden gehandhaafd zoals de reeds huidige regelgeving.
- De verkeersveiligheid op de kruising Smeepoortstraat / Smeepoortenbrink er niet onveiliger en onoverzichtelijker op wordt.

Indiener ervaart het als positief dat gemeente iets onderneemt tegen geparkeerde auto's op de Smeepoortenbrink en een veiligere binnenstad. Echter heeft indiener weinig vertrouwen in een goede en deugdelijke uitvoering van het plan.

Commentaar

Het aanvragen van een ontheffing is in de huidige situatie niet kosteloos, maar kost € 15,15. Ook in de nieuwe situatie blijven er legeskosten aan de ontheffingen verbonden.

Het blokkeren van de poller is verboden. Parkeren voor de poller is niet toegestaan. De gemeentelijke handhavers zullen hier alert op zijn. Het is echter ondoenlijk om hier continu personele bezetting aanwezig te hebben en daarmee ten allen tijde te waarborgen dat er niet foutgeparkeerd wordt.

Dagontheffingen kunnen real time en 24/7 worden aangevraagd en binnen enkele seconden worden verkregen.

Bedrijfsontheffingen, voor het tijdelijk parkeren op de Smeepoortenbrink, blijven gehandhaafd zoals in de huidige situatie.

Er is volgens de gemeente geen reden voor zorgen om de verkeersveiligheid op de kruising Smeepoortstraat / Smeepoortenbrink.

Opmerking 24.13

Tegenwoordig heeft elke moderne parkeergarage kentekenherkenning. Ook zijn er parkeerinrichtingen waarin middels een app real-time kan worden gereserveerd en/of de slagboom kan worden geopend meteen app of door een specifiek telefoonnummer te bellen. Indiener verzoekt gemeente een dergelijk systeem door te voeren voor de poller op de Smeepoortenbrink wanneer deze toch geplaatst gaat worden.

Een en ander komt er dan op neer dat het kenteken van de bewoner wordt herkend, zodat de poller automatisch zakt, dan wel dat de bewoner middels een app of dergelijks de poller real-time opdracht kan geven te zakken. Daarnaast dienen niet alleen bewoners, maar ook anderen real-time en op efficiënte wijze toegang kunnen krijgen. Te denken valt aan: familie die slecht ter been is, glazenwassers, schoorsteenvegers, bouwvakkers en verhuishagens. Indiener hecht er aan te benadrukken dat ook deze toegang real-time verleend dient te kunnen worden. Een systeem waarbij bijvoorbeeld 24 uur van tevoren moet worden 'gereserveerd' is, naast niet meer van deze tijd en niet efficiënt, niet werkbaar, omdat het onmogelijk is om (altijd) vooraf het kenteken van bijvoorbeeld de bezoekende bouwvakker te vernemen (denk aan ketens of een storingsdienst). Daarbij valt ook te denken aan een leenauto die een bewoner meekrijgt bij (plotselinge) reparatie van zijn voertuig. Het moet dus mogelijk zijn dat de bewoner real-time een kenteken aan de kentekenherkenning kan toevoegen, dan wel met een app of anderszins de poller opdracht kan geven te zakken.

Commentaar

Bij opmerking 24.11 en 24.12 is deze opmerking al deels van reactie voorzien.

In elk geval is al bekend dat de nieuwe pollers gaan werken met kentekenherkenning, zoals indiener vraagt. Ook komt er een mogelijkheid om realtime ontheffing aan te vragen. Dat hoeft dus niet 24 uur van te voren.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om het verkeersbesluit te wijzigen. In de tekst wordt een correctie gedaan (m.b.t. 'smal plein').

Opmerking 25.1

Indiener heeft een onderneming aan de rand van de binnenstad. Voor indiener is het van belang dat klanten de winkel met de auto kunnen bereiken. Indiener schat in dat circa 50% van zijn klanten met de auto komt. Dit varieert van klanten buiten Harderwijk, mensen met grotere bestellingen tot ouderen die minder mobiel zijn te voet of met de fiets. Naast dat klanten de winkel bezoeken schieten ze vaak ook nog even snel de stad in voor een snelle boodschap bij de bakker, kaasboer of andere winkel.

In het voorgenomen besluit is de winkel doordeweeks bereikbaar van 06.00 tot 17.00 uur en op zaterdag van 06.00 tot 11.00 uur. Vooropgesteld zal dit besluit een negatieve invloed hebben op de onderneming van indiener en ondernemers in de binnenstad. Een goed bereikbare stad is in deze tijd cruciaal voor de consument. Alleen al het label autovrije/-luwe binnenstad zal een afschrikkende werking hebben.

Voor indiener zit vooral de pijn op de zaterdagafsluiting na 11.00 uur. Het tijdvak zaterdag 11.00 tot 16.00 uur is juist het moment dat grote bestellingen voor barbecue en catering worden afgehaald omdat er op zaterdagavond en zondag nu eenmaal veel georganiseerde feesten en partijen zijn. Zaterdag is voor indiener de belangrijkste dag van de week qua omzet en vooral het tijdvak einde ochtend / begin van de middag is hierin erg belangrijk. Wij vrezen voor de bedrijfseconomische gevolgen als klanten ons dan niet meer kunnen bereiken. Daarnaast zien wij doordeweeks veel werkende klanten aan het einde van de werkdag tussen 17.00 en 18.00 nog even snel langsrijden voor een maaltijd. Door het afsluiten na 17.00 zou dit niet meer mogelijk zijn.

Indiener vraagt het verkeersbesluit als volgt aan te passen in volgorde van prioriteit:

Toegangstijden op zaterdag te verruimen tot minimaal 16.00 uur en eventueel zelfs 17.00 uur, zodat dit gelijk loopt met de andere dagen en de openingstijden van winkels in de binnenstad.

Toegangstijden doordeweeks te verruimen tot 18.00 uur. Voor klanten die na een werkdag nog een maaltijd willen halen en ook gelijk te trekken met openingstijden van winkels in de binnenstad.

Fysieke afsluiting Kromhoutsteeg te heroverwegen om een betere doorstroming en verkeersopstoppen te voorkomen.

Legeskosten à EUR 15.00 per ontheffing naar beneden bij te stellen om in een tijd dat kosten alleen maar blijven stijgen niet nog meer onnodige kosten te krijgen.

Commentaar

De gemeente heeft begrip voor de situatie van deze ondernemer en de wens om goed per auto bereikbaar te zijn en te blijven. Daarom is in het ontwerp bewust gekozen om de venstertijden op een deel van de Vischmarkt ruimer te stellen dan de venstertijden die elders in de binnenstad gebruikelijk zijn.

Zoals in het voorstel beschreven dient het autoluw maken van de binnenstad meerdere doelen. Deze volgen onder meer uit de Omgevingsvisie en Binnenstadvisie. Het weren van autoverkeer is een belangrijke maatregel om deze doelen te bereiken. Op een plein zoals de Vischmarkt spelen

meerdere belangen, die soms tegenstrijdig zijn. De gemeente heeft de diverse belangen tegen elkaar afgewogen. Dit heeft geleid tot een relatief ruime openstelling op doordeweekse dagen (17 uur in plaats van 11 uur in de rest van de binnenstad). De zaterdag is vaak de drukste dag in de binnenstad, ook qua hoeveelheid winkelend en toeristisch publiek. Om de in het verkeersbesluit genoemde doelen te dienen, acht de gemeente het belangrijk om juist op zaterdag geen ruime venstertijden te voeren. De venstertijden zijn op zaterdag gelijkgetrokken met de boulevard, namelijk tot 11 uur.

Tegelijkertijd ziet de gemeente geen zwaarwegende argumenten om de venstertijden doordeweeks te beperken tot 17 uur in plaats van de door indiener voorgestelde 18 uur. Daarom wordt in het definitieve besluit 18 uur aangehouden. Die tijd sluit bovendien beter aan op de venstertijden die sinds 1991 in de Hoogstraat van kracht zijn.

De afsluiting van de Kromhoutsteeg was een bewuste keuze. De Kromhoutsteeg vormt de verbinding tussen twee verschillende venstertijdenregimes. De Vischmarkt krijgt, zoals benoemd, een ruimer venstertijdenregime dan de Hoogstraat en de Schoenmakersstraat. Zonder fysieke afsluiting is het mogelijk om, bewust of onbewust, tussen 11 en 17 (wordt 18) uur de autoluwe binnenstad in te rijden. Dat wil de gemeente voorkomen. Naar aanleiding van andere zienswijzen gaat in de Hoogstraat hetzelfde regime gelden dan op de Vischmarkt. Daarom acht de gemeente een fysieke afsluiting niet meer nodig in de Kromhoutsteeg, maar wordt deze geplaatst op de Schoenmakersstraat.

De leges voor een ontheffing bedragen 15,15 € op basis van de huidige Legesverordening. Het doel van het autoluw maken van delen van de binnenstad is dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer wordt beperkt. Gemotoriseerd verkeer dat noodzakelijk in de binnenstad moet zijn wordt zoveel mogelijk gestimuleerd om op tijden te komen dat het aantal fietsers en voetgangers relatief laag is: vandaar venstertijden in de ochtend. Juist door leges te heffen ontstaat een kleine drempel of stimulans om niet 's middags of 's avonds, als er doorgaans meer voetgangers en fietsers zijn, in de binnenstad te komen.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om het verkeersbesluit te wijzigen. De venstertijden op de Vischmarkt worden gewijzigd in maandag t/m vrijdag van 6 tot 18 uur en zaterdag van 6 tot 11 uur. De fysieke afsluiting van de Kromhoutsteeg komt te vervallen.

Zienswijze 26

Opmerking 26.1

Indiener benadrukt het streven om de binnenstad van Harderwijk autoluw te maken volledig te ondersteunen. Het verbeteren van de leefbaarheid en het behoud van het historisch karakter van de binnenstad acht indiener van groot belang.

De geplande pollers op de hoek Vijhestraat/Kerkplein, in combinatie met de beperking dat leveranciers slechts tot 11 uur toegang hebben tot het gebied, zal naar verwachting van indiener leiden tot verkeersopstoppen. Automobilisten die de Smeepoortstraat inrijden en vervolgens moeten keren, zullen zorgen voor verkeerschaos. Daarnaast is het aannemelijk dat bestuurders zullen uitwijken naar smalle straten als de Burgtstraat en Muntsteeg, hetgeen onveilige situaties tot gevolg kan hebben, mede gezien de aanwezigheid van horeca en de coffeeshop in deze omgeving. Het alternatief om de poller te verplaatsen naar het begin van de Smeepoortstraat acht indiener eveneens niet wenselijk. Dit heeft niet alleen negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van klanten van indiener, maar ook voor alle ondernemers in deze straat. Bovendien wordt het verkeersprobleem daarmee verplaatst naar de Vitringasingel en omliggende straten.

Commentaar

Zie het commentaar op zienswijze 6.

Opmerking 26.2

Indiener ziet mogelijkheden in het herinrichten van een deel van het Kerkplein, waarbij - naast parkeerplaatsen voor hotelgasten - ook vergunningsplekken voor bewoners kunnen worden gerealiseerd. Hierdoor kunnen bestaande vergunningsplekken vrijkomen voor bezoekers van de binnenstad en klanten van ondernemers aan de Smeepoortstraat en Vijhestraat. Daarnaast acht indiener het instellen van een kiss & ride-zone, met beperkte parkeerduur, wenselijk om kort parkeren mogelijk te maken voor bezoekers die snel een boodschap willen doen.

Commentaar

De gemeente waardeert het meedenken van indiener. De gemeente zal samen met het kerkbestuur en omwonenden de mogelijkheden voor (mede)gebruik van het kerkplein bekijken. Overigens is het goed om aan te geven dat het kerkplein geen gemeentelijk terrein is, maar eigendom is van de kerk.

Op de achtergrond speelt wel dat op langere termijn de parkeervakken in de binnenstadstraten worden opgeheven. Dit staat in de beleidsuitwerking van het onderdeel parkeren uit de Omgevingsvisie, die het college op 18 februari 2025 heeft vastgesteld. Het opheffen van parkeervakken voor vergunninghouders gebeurt niet voordat er vervangende parkeercapaciteit beschikbaar is. Maar weegt wel mee in de te nemen maatregelen op of rondom de straat Kerkplein.

Opmerking 26.3

Indiener beschikt over een parkeergelegenheid op eigen terrein voor circa zes voertuigen. Deze wordt uitsluitend gebruikt door medewerkers. Voor de bereikbaarheid van deze medewerkers willen wij een beroep doen op de ontheffingsregeling. Tevens vindt de bevoorrading van de onderneming van indiener plaats via de achterzijde van het pand, waardoor een goede en continue bereikbaarheid voor leveranciers noodzakelijk is voor het voortbestaan van de onderneming.

Commentaar

Gemeente onderschrijft het belang dat noodzakelijk bestemmingsverkeer het autoluwe gebied 24/7 kan blijven betreden. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen.

In de huidige situatie is de Vijhestraat tijdens de avond- en nachtelijke uren en op zondag alleen bereikbaar via de Bruggestraat (horecagebied). In de nieuwe situatie wordt het eenrichtingsverkeer in de Vijhestraat ingetrokken. Bestemmingsverkeer kan daardoor rechtstreeks vanaf de Smeepoortstraat naar de Vijhestraat rijden. De bereikbaarheid wordt daarmee juist verbeterd ten opzichte van de huidige situatie.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het verkeersbesluit of de beleidsregel te wijzigen. Wel bekijkt de gemeente de mogelijkheden voor (mede)gebruik van het kerkplein.

Opmerking 27.1

Als bewoners van de Hoogstraat onderschrijven indieners het uitgangspunt om onnodig verkeer in de binnenstad te beperken en het straatbeeld te verbeteren door het opheffen van parkeren op straat. Tegelijkertijd roepen de voorgestelde maatregelen bij indieners bezwaren op.

Een belangrijk knelpunt in de binnenstad is het zogenaamde zwerfverkeer: bezoekers die zo dicht mogelijk bij de boulevard willen parkeren, rijden de binnenstad in en lopen daar vast. Dit leidt tot verwarring en verkeersdrukte. Indieners adviseren om te investeren in heldere bewegwijzering (ook in andere talen), vóórdát men de binnenstad bereikt, en aan te geven dat de binnenstad uitsluitend voor bestemmingsverkeer toegankelijk is. Indieners betwijfelen of het plaatsen van pollers een passende oplossing is. De huidige verkeerscirculatie wordt door inwoners niet als problematisch ervaren. De gemeente zou wel kunnen overwegen om het eenrichtingsverkeer in de Grote Marktstraat om te draaien, zodat zwerfverkeer eenvoudig de stad uit kan rijden.

Commentaar

Een van de argumenten om de voorliggende verkeersbesluiten te nemen is het tegengaan van verkeer zonder noodzakelijke bestemming in de binnenstad. Indiener noemt dit 'zwerfverkeer'. Juist om dat verkeer tegen te gaan worden de binnenstadstraten aangeduid als voetgangersgebied, waar gemotoriseerd verkeer tijdens venstertijden of buiten venstertijden met ontheffing toegestaan is. Deze aanduiding onderstreept het karakter van de straten en helpt verkeer zonder noodzakelijke bestemming in het gebied te weren.

In het voortraject is, samen met een extern verkeerskundig adviesbureau, onderzocht hoe dit doel het beste bereikt kan worden. Hierbij zijn ook andere doelen uit de Omgevingsvisie en Binnenstadvisie in gedachten gehouden. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het plan om wél een afsluiting te realiseren, ondersteund door pollers.

Het plaatsen van bebording (inrijverbod) aan de rand van de binnenstad, zonder ondersteuning door pollers, is overwogen. Het plaatsen van pollers acht de gemeente op diverse plaatsen echter noodzakelijk om automobilisten die per abuis of moedwillig het autoluwe gebied inrijden te weren. Zie hiervoor ook het commentaar op de opmerkingen 9.3, 11.1 en 14.5.

Specifiek voor bezoekers die ter plaatse niet goed bekend zijn geldt dat zij vaak op navigatie rijden. Als het toegestaan blijft om – via welke route dan ook – de binnenstad in te rijden, leidt de navigatie bezoekers die naar de binnenstad willen alsnog automatisch de binnenstad in. De achterliggende jaren is behoorlijk geïnvesteerd in bewegwijzering en parkeerrouteverwijzingen. Desondanks rijden veel bezoekers alsnog op navigatie de binnenstad in, met alle gevolgen van dien. Het bijplaatsen of aanpassen van bebording ziet de gemeente als onderdeel van de oplossing, maar niet als toereikende maatregel op zichzelf. Ook het aanpassen van de verkeerscirculatie vindt de gemeente onvoldoende aansluiten bij de gestelde doelen uit de genoemde visies. Het blijft daarmee immers mogelijk voor 'zwerfverkeer' om de binnenstad in te rijden. Overigens geeft indiener zelf al aan dat de verkeerscirculatie door bewoners niet als onderdeel van het probleem wordt ervaren.

De binnenstad is geen openluchtmuseum; er wonen en werken mensen. Bereikbaarheid is essentieel. Het college heeft zonder voorafgaande participatie of heldere communicatie vergaande voorstellen gepresenteerd. De gevolgen van de pollers — met name wat betreft de bediening, bereikbaarheid en kosten van ontheffingen — blijven onduidelijk. Daarbij is het onbegrijpelijk dat vooruitlopend op besluitvorming al voorbereidingen voor plaatsing plaatsvinden. Dit wekt wantrouwen. De afsluiting van de binnenstad heeft grote gevolgen voor zowel bewoners als ondernemers. De kernvraag die indieners aan de gemeente willen voorleggen is: Is het proportioneel om de toegang tot eigendommen dusdanig te belemmeren dat bewoners niet meer kosteloos kunnen bepalen wie en wanneer hun bezit bereikt?

Commentaar

De gemeente begrijpt dat het vooruitlopend treffen van voorbereidingen wantrouwen wekt. Gemeente heeft op een tweetal locaties werk-met-werk gemaakt, om te voorkomen dat de straat binnen korte tijd twee keer opgehaald moet worden. Bij nader inzien was het beter om deze elementen niet te treffen zoals nu uitgevoerd is.

In 1980 is besloten de Hoogstraat jaarlijks van 15 juli tot 15 augustus af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. In 1991 is dit besluit ingetrokken, en werd de Hoogstraat jaarrond afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering tijdens venstertijden (maandag t/m zaterdag van 7 tot 18 uur). Het autoluw maken van de Hoogstraat is dus niet nieuw. De Hoogstraat was zelfs een van de eerste straten in de binnenstad van Harderwijk die in het verleden autoluw gemaakt is.

In het ontwerpbesluit is uitgegaan van een aanzienlijke aanscherping van de venstertijden in de Hoogstraat. Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen kiest de gemeente ervoor om de venstertijden uit 1991 als uitgangspunt te blijven gebruiken. Hetzij met enige aanpassingen. De venstertijden die in 1991 zijn ingesteld op de Hoogstraat, zijn ma t/m za 7 tot 18 uur. Omdat op alle andere straten in de binnenstad de begintijd 6 uur is, wordt dit gelijkgetrokken. Ook voor de Hoogstraat gaat 6 uur gelden als starttijd in plaats van 7 uur. Dit was overigens ook in het ontwerpbesluit als uitgangspunt genoemd. De eindtijd blijft 18 uur. Op zaterdagen worden de venstertijden wel teruggebracht, te weten naar 6 tot 11 uur, zoals ook in het ontwerpbesluit staat. De zaterdag is in het algemeen de drukste dag qua voetgangers, fietsers, winkelend publiek en toeristisch verkeer. Om de verkeersveiligheid te borgen is het gewenst gemotoriseerd verkeer na 11 uur zoveel mogelijk te weren.

Met betrekking tot participatie en communicatie geldt dat voorliggende ontwerpbesluiten zijn voortgekomen als uitwerking van de Binnenstadsvisie en de Omgevingsvisie.

Tijdens de totstandkoming van de Binnenstadsvisie zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd, waarop belanghebbenden en belangstellenden hun input konden geven. Ook heeft de visie van 16 maart tot en met 12 april 2023 ter inzage gelegen op het stadhuis en op overheid.nl. Bekendmaking hiervan heeft plaatsgevonden in het Gemeenteblad op 15 maart 2023. Tijdens de ter inzagetermijn kon iedereen schriftelijk of mondeling een inspraakreactie geven.

Bij de voorbereiding op de Omgevingsvisie is inbreng opgehaald met een korte vragenlijst. Daarnaast zijn er ruim 30 gesprekken gevoerd met sleutelfiguren uit de Harderwijkse samenleving. Dit heeft geleid tot een Regierapport, vastgesteld in januari 2022 door de gemeenteraad. Aanvullend is besloten om alle inwoners in Harderwijk en verdere belangstellenden in de participatieweken van 13 september tot en met 11 oktober 2023 te vragen om te reageren op de concept-omgevingsvisie. Ze

konden participeren via de online enquête op onlinestadsgesprekharderwijk.nl, door inloopbijeenkomsten te bezoeken die per wijkwethouder zijn georganiseerd of door op eigen wijze een reactie te geven. Meer informatie hierover is te vinden in het participatieverslag. Deze is te raadplegen via <https://harderwijk.bestuurlijkeinformatie.nl/>, bij de raadsvergadering van 12 december 2024, agendapunt 7, bijlage 4.

De gemeente heeft ervoor gekozen om niet direct een definitief verkeersbesluit te publiceren, maar eerst een ontwerpbesluit ter inzage te leggen. Deze route is juist gekozen om belanghebbenden de mogelijkheid te geven om hun inbreng te geven. Hierover is op 25 maart 2025 een informatiebrief verstuurd naar ruim 1.000 adressen in de binnenstad. Het feit dat het ontwerpbesluit nog kan worden aangepast alvorens een definitief besluit wordt genomen, getuigt er juist van dat de inbreng van indieners invloed kan hebben.

De kernvraag van indier richt zich op de financiële gevolgen van het autoluw maken van de binnenstad voor bewoners. Voor bewoners komt het erop neer dat zij 15,15 € per jaar per ontheffing betalen om toegang te behouden tot de binnenstad. De legeskosten zijn gebaseerd op de nu geldende Legesverordening. Het doel van het autoluw maken van delen van de binnenstad is dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer wordt verminderd. Gemotoriseerd verkeer dat noodzakelijk in de binnenstad moet zijn wordt zoveel mogelijk gestimuleerd om op tijden te komen dat het aantal fietsers en voetgangers relatief laag is: vandaar venstertijden in de ochtend. Juist door leges te heffen ontstaat een kleine drempel of stimulans om niet 's middags of 's avonds, als er doorgaans meer voetgangers en fietsers zijn, in de binnenstad te komen.

De gemeente realiseert zich dat dit extra kosten met zich meebrengt voor bewoners en ander bestemmingsverkeer. Tegelijkertijd dient het autoluw maken van de binnenstad meerdere doelen. Daarnaast brengt het mogelijk maken van allerlei ontheffingen de nodige kosten voor de gemeente met zich mee. Leges zijn bedoeld om deze kosten enigermate te dekken. Gelet op het algemeen belang vindt de gemeente het proportioneel om dit plan door te voeren.

De Legesverordening wordt elk jaar in december door de gemeenteraad vastgesteld. In de huidige situatie is er geen differentiatie in tarieven voor verschillende verkeersontheffingen. Voor de Legesverordening 2026 zal de gemeenteraad voorgesteld worden verschillende categorieën te onderscheiden (bijvoorbeeld bewoners met parkeervergunning of parkeren op eigen terrein, bewoners zonder parkeervergunning, gehandicaptenparkeerkaarthouders, dagontheffingen voor bezoekers en jaarontheffingen voor bezoekers) om zo de tarieven beter af te kunnen stemmen op de doelgroep en de kosten die sommige doelgroepen al maken om te mogen parkeren in de binnenstad.

Opmerking 27.3

Indieners pleiten ervoor dat:

- bewoners en bezoekers van bewoners 24/7 kunnen laden en lossen zonder leges;
- monteurs, bezorgdiensten (zoals supermarkten), taxiservices en andere dienstverleners altijd kosteloos en zonder beperkingen toegang kunnen krijgen tot woningen;
- winkelend publiek, dat kort iets wil ophalen of kopen, niet wordt afgeschrikt;
- bevoorrading praktisch mogelijk blijft;
- bewoners met eigen parkeergelegenheid vrijgesteld worden van ontheffingskosten, ook voor bijvoorbeeld bezoekers die op hun eigendom kunnen parkeren.

Commentaar

Bewoners, bezoekers, monteurs, taxi's, bevoorradingsverkeer en andere dienstverleners kunnen, met ontheffing, 24/7 laden en lossen. Hiervoor moeten wel leges betaald worden. Dit geldt ook voor bewoners met eigen parkeergelegenheid en bezoekers daarvan. Zie hiervoor het commentaar op opmerking 27.2.

Supermarktbezorgdiensten zijn niet opgenomen in de huidige ontheffingregeling. De gemeente vindt het terecht om deze diensten expliciet te benoemen in de ontheffingregeling. Deze dienst wordt toegevoegd aan de beleidsregel.

Publiek dat goederen wil ophalen bij winkels in de binnenstad blijft welkom. Bij de toegangen tot de binnenstad wordt duidelijk aangegeven wanneer men zonder ontheffing mag inrijden. Ook wordt een gebruiksvriendelijk digitaal ontheffingloket ingericht.

Opmerking 27.4

De betrouwbaarheid van pollers roept zorgen op ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid bij storingen of calamiteiten.

Commentaar

Als er een storing voordoet aan de pollers zakken deze automatisch en/of zijn deze bovendien eenvoudig handmatig plat te leggen. Uiteraard worden de pollers vooraf uitgebreid getest, onder andere op storingsgevoeligheid.

Opmerking 27.5

Indieners begrijpen de wens van de gemeente tot een autoluw gebied, maar vinden het huidige voorstel buitenproportioneel en onzorgvuldig uitgewerkt, met name waar het de kosten en regeling van ontheffingen betreft. Indieners verzoeken dan ook om:

- het voorgenomen besluit te herzien;
- in te zetten op slimmere, duidelijke bewegwijzering en betere verkeerscirculatie;
- af te zien van fysieke afsluitingen zoals pollers;
- en inwoners actief te betrekken bij de verdere planvorming.

Commentaar

De drie eerstgenoemde verzoeken komen overeen met de hierboven beschreven opmerkingen.

Ten aanzien van het laatste verzoek: na het verstrijken van de inzagetermijn op de ontwerpbesluiten zijn alle zienswijzen beoordeeld en voorzien van commentaar. Aan de hand hiervan is bekeken welke aanpassingen er aan de verkeersbesluiten gedaan moeten worden. Daarna heeft het college een definitief besluit genomen. Indieners van een zienswijze worden hier per brief over geïnformeerd. Ook wordt dan aangegeven hoe zij eventueel beroep kunnen aantekenen tegen het definitieve besluit.

Voorafgaand aan het inwerkingtreden van het nieuwe verkeersregime worden belanghebbenden wederom actief betrokken. Onder andere met betrekking tot ontheffingaanvraag en -verlening.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om de beleidsregel te wijzigen. De categorie 'supermarktbezorgdiensten' wordt toegevoegd aan mensen die jaarontheffing kunnen aanvragen.

Zienswijze 28

Deze zienswijze is vrijwel identiek aan zienswijze 15. Zie daar het commentaar op deze zienswijze.

Opmerking 29.1

Als langjarig bewoner van de Rabbistraat heeft indiener uit een drietal inspraakronden en het voornemen begrepen dat het doel is om de overlast, veroorzaakt door onnodige verkeersbewegingen door motorvoertuigen (voornamelijk autoverkeer), sterk te beperken. Dat doel is bemoedigend, maar indiener heeft er wel kanttekeningen en vraagtekens bij.

Indiener mist in de aanpak een grondige analyse van het probleem dat de gemeente tracht op te lossen en de relatie met andere plannen die de gemeente reeds heeft goedgekeurd, uitgevoerd of in goedkeuring of uitvoering heeft. Hierdoor is een oplossing geformuleerd die ons inziens zonder samenhang de verkeerde groepen treft: de bewoners van de binnenstad, die met het voorstel zeer beperkt gaan worden in hun functioneren en in hun sociale leven. Een betere oplossing zou zijn om gemotoriseerd verkeer uit de binnenstad (specifiek het door indieners benoemde deel) te weren dat daar onnodig rijdt. Voorbeelden te over van verkeer dat alleen maar heen en weer rijdt van de Vitringasingel/Westeinde naar de omgeving van het Kerkplein en terug. Hierbij mogen de ouders die met de auto hun kinderen wegbrengen en ophalen bij Basisschool De Rank niet vergeten worden, maar ook de verschillende routekaarten (Google, TomTom, et cetera) wijzen nog steeds routes door de binnenstad naar de Boulevard, wat leidt tot verkeer dat in het beste geval omkeert, maar zich in de praktijk nogal eens vastrijdt. En zelfs verkeer dat wel “nodig” is (bestelbusjes van koeriersbedrijven) zou beter naar een verzamelpunt aan de rand van de binnenstad verbannen worden: nogal wat pakketten kunnen toch al niet afgeleverd worden omdat de bewoner niet thuis is.

Commentaar

Indiener geeft terecht aan dat juist het verkeer dat geen noodzakelijke bestemming heeft in de binnenstad het verkeer is dat geweerd moet worden. Het doel dat met het verkeersbesluit beoogd wordt, en in de Omgevingsvisie en Binnenstadvisie naar gestreefd wordt, is dat gemotoriseerd verkeer in de binnenstad zo veel mogelijk ingeperkt wordt tot alleen hetgeen echt noodzakelijk is. In het voorliggende plan ziet de gemeente bewoners als (een van de) categorieën noodzakelijk verkeer. Zij worden daarom niet beperkt in hun toegang. Door middel van ontheffingen krijgen bewoners 24/7 toegang tot de binnenstad.

Door de binnenstad autoluw te maken, en alleen verkeer wat er echt moet zijn toegang te geven, kan de leefbaarheid, omgevingskwaliteit, verblijfskwaliteit, levendigheid, aantrekkelijkheid en de verkeersveiligheid worden verbeterd. Er ontstaat meer ruimte voor fietsers, voetgangers en bijvoorbeeld voor groen. Verschillende doelgroepen, waaronder juist ook bewoners, zijn hierbij gebaat. In de overwegingen speelt mede een rol dat Harderwijk groeit. Zowel in de binnenstad als daarbuiten komen er vele woningen bij. De drukte op straat neemt toe. Om dit in goede banen te leiden, zijn maatregelen nodig. Door ervoor te zorgen dat fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen, blijft de binnenstad goed en veilig bereikbaar.

Opmerking 29.2

Daarnaast ontwikkelt de binnenstad zich als een steeds grotere magneet voor wielrijders, niet alleen gewone fietsen, maar ook massieve bakfietsen en snelle elektrische fietsen, regelmatig ook brommers en motorrijders. Zij verplaatsen zich niet alleen, maar worden ook steeds vaker op plaatsen neergezet waar ze door omvang en aantal hinder opleveren en de doorgang blokkeren. Ook het nog altijd aanwezige, maar vaak onnodige straatmeubilair (zoals paaltjes en bloembakken) draagt bij aan regelmatige blokkades.

Commentaar

Hoewel dit losstaat van dit verkeersbesluit, herkent de gemeente dat er steeds meer fietsen in de binnenstad zijn. De gemeente werkt aan een plan om fietsparkeren beter te reguleren en te faciliteren.

Opmerking 29.3

Indieners geloven dat de oplossing niet zit in het afsluiten van de binnenstad of in het weren van parkeergelegenheid in de directe omgeving van de binnenstad voor bewoners en hun sociale leven. De bestaande krappe parkeervoorzieningen worden nog minder, waardoor bewoners en hun bezoekers gedwongen worden naar de Zonneweide. Nu loopt indiener dat stuk regelmatig als onderdeel van zijn dagelijkse oefening: enkele reis anderhalve kilometer, gemeten vanaf de ingang van de garage in de Rabbistraat. Een gemiddelde wandelaar doet daar 20 minuten over. Voor elke reis 20 minuten extra reistijd, in weer en wind, het hele jaar door, ongeacht leeftijd of fysieke gesteldheid, en met het hele gezin, want die kun je in de binnenstad niet meer ophalen. En terug natuurlijk weer in omgekeerde richting, want je moet ook weer thuiskomen. Het lijkt indiener een aardige vraag voor de medewerkers op het stadhuis, aan de Harderwijker burger of een leverancier die het stadhuis moet bezoeken of zij bereid zijn dezelfde wandeling tweemaal daags te maken.

Commentaar

Zie het commentaar op opmerking 16.10.

Opmerking 29.4

Het is niet dat de Binnenstad niet autoluwer gemaakt mag worden, maar het is de vraag of die last zo zwaar belegd moet worden bij diegenen die de binnenstad zo aantrekkelijk maken dat iedereen er graag wil verblijven. Maar de gemeente moet zich ook realiseren dat de binnenstad geen openluchtmuseum, geen *shopping mall* en geen uitgaanscentrum is; het is een woonwijk met horeca- en winkelfunctie, er wonen en werken mensen. Dat betekent dat bereikbaarheid niet optioneel is. Laten we wel wezen: zonder haar bewoners en bedrijven van divers pluimage wordt de binnenstad snel een saaie omgeving. Door woningen en bedrijven slecht of zelfs onbereikbaar te maken en parkeergelegenheden zwaar te reduceren wordt de binnenstad minder aantrekkelijk. Bewoners kunnen immers niet alleen meer zonder hun huis verlaten, ze kunnen ook hun gasten niet meer eenvoudig ontvangen. Taxi's zijn geen alternatief: taxi's mogen al heel lang niet meer in bepaalde delen (zoals Bruggestraat en Rabbistraat) van de binnenstad komen. Best bijzonder, met een

wooncomplex voor ouderen op de hoek van die twee straten: zij kunnen ook geen bezoek ontvangen, terwijl ouderen al een vergroot risico op isolement hebben. Dat geldt ook voor het toepassen van pollers bij wijze van toegangscontrole: Indieners vinden het niet proportioneel en dat de toegang tot hun eigendom dusdanig belemmerd wordt dat ze niet meer zelf en kosteloos kunnen bepalen door wie en wanneer hun bezit bereikt mag worden. Het idee te moeten betalen omdat indieners een (beperkte) mogelijkheid hebben om bezoekers (monteurs, aannemers, zorgverleners, et cetera) op eigen terrein en dus zonder hinder voor anderen te parkeren, vinden indieners niet akkoord. Op dit moment wordt men zelfs geacht te betalen voor de eigen toegang tot het eigendom van indieners. Eigenaren en bewoners in het gebied zouden vrij (als in ongehinderd, als in kosteloos en als in overdraagbaar) bij hun bezit/woning moeten kunnen komen.

Commentaar

Gemeente onderschrijft het belang dat bewoners en ander noodzakelijk bestemmingsverkeer 24/7 in de binnenstad moet kunnen komen. Juist op de manier die in het plan uitgewerkt is, wordt dit geborgd. Voor bewoners komt het erop neer dat zij 15,15 € per jaar per ontheffing betalen om toegang te behouden tot de binnenstad. De legeskosten zijn gebaseerd op de nu geldende Legesverordening. Het doel van het autoluw maken van delen van de binnenstad is dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer wordt verminderd. Gemotoriseerd verkeer dat noodzakelijk in de binnenstad moet zijn wordt zoveel mogelijk gestimuleerd om op tijden te komen dat het aantal fietsers en voetgangers relatief laag is: vandaar venstertijden in de ochtend. Juist door leges te heffen ontstaat een kleine drempel of stimulans om niet 's middags of 's avonds, als er doorgaans meer voetgangers en fietsers zijn, in de binnenstad te komen.

De gemeente realiseert zich dat dit extra kosten met zich meebrengt voor bewoners en ander bestemmingsverkeer. Tegelijkertijd dient het autoluw maken van de binnenstad meerdere doelen. Daarnaast brengt het mogelijk maken van allerlei ontheffingen de nodige kosten voor de gemeente met zich mee. Leges zijn bedoeld om deze kosten enigermate te dekken. Gelet op het algemeen belang vindt de gemeente het proportioneel om dit plan door te voeren.

De Legesverordening wordt elk jaar in december door de gemeenteraad vastgesteld. In de huidige situatie is er geen differentiatie in tarieven voor verschillende verkeersontheffingen. Voor de Legesverordening 2026 zal de gemeenteraad voorgesteld worden verschillende categorieën te onderscheiden (bijvoorbeeld bewoners met parkeervergunning of parkeren op eigen terrein, bewoners zonder parkeervergunning, gehandicaptenparkeerkaarthouders, dagontheffingen voor bezoekers en jaarontheffingen voor bezoekers) om zo de tarieven beter af te kunnen stemmen op de doelgroep en de kosten die sommige doelgroepen al maken om te mogen parkeren in de binnenstad.

Opmerking 29.5

Indieners stellen het volgende voor om de bereikbaarheid van de garage in de Rabbistraat overeind te houden. Er zijn twee routes van de rand van de binnenstad naar de Rabbistraat, beiden 24/7 bruikbaar (uitgezonderd grote evenementen):

1. Vanaf de Stationslaan naar de Smeepoortstraat, Kerkplein, Kerkstraat, Bruggestraat, Rabbistraat.
2. Vanaf de Havendam naar Strandboulevard-Oost, het pleintje voor de Vischpoort, Hoogstraat, Rabbistraat.

Ook zien indieners twee routes om de Binnenstad te verlaten, beiden 24/7 bruikbaar (uitgezonderd grote evenementen):

1. Vanuit de Rabbistraat, Hoogstraat, Grote Poortstraat, St. Annastraat, Waltorenstraat.
2. Vanuit de Rabbistraat, Hoogstraat, het pleintje voor de Vischpoort, Strandboulevard-Oost, Havendam.

Uiteraard betekent dit dat de noordoostelijke helft van de Rabbistraat (tussen ingang garage en Hoogstraat) tweerichtingsverkeer blijft. Deze situatie is vrijwel conform de huidige regeling, alleen de afsluiting van de Bruggestraat in de weekeinden moet dan worden aangepast.

Commentaar

Tijdens de informatiebijeenkomsten voor belanghebbenden, voorafgaand aan de vaststelling van dit plan, zijn diverse rijroutes voorgelegd. Belanghebbenden gaven aan dat zij veel waarde hechten aan dat hun straat/straten via minimaal twee aanrijroutes bereikbaar zijn, en niet via slechts één. De door indiener voorgestelde routes zijn dan ook onderdeel van het plan.

Op de Zuiderzeeboulevard wordt een poller geplaatst met kentekenherkenning en koppeling aan het nieuwe digitale ontheffingenloket. Dit is in de huidige situatie nog niet zo. Zo wordt het voor ontheffinghouders gemakkelijker om deze route te gebruiken.

Opmerking 29.6

De ervaringen met de pollers de afgelopen 30-35 jaar laten zien dat deze niet 100% betrouwbaar zijn. Nu is dat ook niet realistisch: maar een betrouwbaarheid van 99,9% is haalbaar. Er moet dan alleen wel een procedure zijn om in geval van storingen iemand te bereiken die niet alleen de telefoon opneemt, maar ook actie onderneemt. Met name aan dat laatste heeft het in het verleden nog wel eens geschort, net als de uitvoering van de actie omdat niemand meer wist hoe e.e.a. ook al weer ingericht was. Dus mocht gemeente het pollerplan desondanks doorzetten, dan zou indiener willen aanbevelen ook dat in uw kostenplaatje mee te nemen.

Commentaar

De oude pollers zijn inderdaad storingsgevoelig en op dit moment geheel buiten werking. De ouderdom en storingsgevoeligheid is de belangrijkste reden om ze te vervangen. In de loop der jaren is de techniek aanzienlijk verbeterd en betrouwbaarder geworden.

Als er een storing voordoet aan de pollers zakken deze automatisch en/of zijn deze bovendien eenvoudig handmatig plat te leggen. Uiteraard worden de pollers vooraf uitgebreid getest, onder andere op storingsgevoeligheid en worden er protocollen opgesteld voor het geval een storing zich voordoet.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het verkeersbesluit of de beleidsregel te wijzigen.

Opmerking 30.1

Met belangstelling hebben indieners kennisgenomen van de voorstellen omtrent parkeren en verkeerscirculatie in de binnenstad van Harderwijk. Als bewoners van de Kerkstraat onderschrijven indieners het uitgangspunt om onnodig verkeer in de binnenstad te beperken. Tegelijkertijd roepen de voorgestelde maatregelen serieuze bezwaren op.

Een belangrijk knelpunt in de Kerkstraat ervaren indieners door verkeer dat voor korte of langere periode oneigenlijk gebruik maakt van onze parkeerplekken. Voorbeelden zijn: inwoners van Harderwijk die even snel de stad in gaan, ouders die wachten op kinderen die les hebben op de muziekschool, (buitenlandse) toeristen die niet weten dat dit vergunningsgebied is en klanten van Columbus, afhaalrestaurants en de slager, die hun bestellingen op komen halen.

Indieners juichen het terugdringen van dit onbestemd verkeer ten zeerste toe. Maar brengen de volgende punten graag onder de aandacht. Indieners pleiten voor:

1. Het behoud van het aantal parkeervakken in Parkeervergunning Sector 4. Indieners zijn voor een autoluw gebied maar niet voor een autovrije straat.
2. Onbeperkte toegang tot de straat voor de bewoners. Waarbij zij, indien in bezit van een geldige parkeervergunning, één auto mogen parkeren in sector 4. Een eventuele tweede auto heeft eveneens toegang, zonder leges, voor het laden en lossen. En ook bezoekers van bewoners moeten zonder leges voor kunnen rijden voor laden en lossen.
3. Monteurs, taxiservices en andere dienstverleners kunnen altijd kosteloos en zonder beperkingen toegang krijgen tot woningen.
4. Gegarandeerde bereikbaarheid van hulpdiensten zodat de veiligheid gewaarborgd blijft bij storingen of calamiteiten.

Indieners zijn bezorgd ten aanzien van de plannen om in de toekomst de Kerkstraat in zijn geheel autovrij te maken. Temeer daar er geen alternatieve parkeergelegenheden worden geboden. Ook is indieners ter ore gekomen dat huidige parkeermogelijkheden voor een 2^e auto (zoals Houtwalgarage) in de toekomst komen te vervallen voor bewoners en uitsluitend voor bezoekers/toeristen bestemd worden. Als dit gerucht waar is, dan willen indieners bij dezen hier bezwaar tegen maken. Indieners zijn van mening dat zij als inwoner van de binnenstad niet benadeeld mogen worden ten gunste van de toeristen. De beperkte bereikbaarheid en parkeergelegenheid zal naast het woongenot ook direct invloed hebben op de waarde van de woningen.

Indieners verzoeken om:

- het voorgenomen besluit te herzien;
- in te zetten op kosteloze toegang van bewoners en bezoekers in het gebied;
- af te zien van een autovrije Kerkstraat;
- inwoners actief te betrekken bij de verdere planvorming.

Commentaar

Het verkeersbesluit gaat enkel over het afsluiten van de betreffende straten voor verkeer zonder ontheffing. De parkeervakken blijven voorlopig bestaan.

In de beleidsuitwerking van het onderdeel parkeren van de Omgevingsvisie, vastgesteld door het college op 18 februari 2025, is wel opgenomen dat de parkeervakken in de binnenstadstraten op termijn verdwijnen. Dat gebeurt echter niet voordat er elders vervangende parkeercapaciteit aanwezig is. Zo wordt nog gewerkt aan de nieuwe parkeergarage Jan Krulkade, waar indiener aan refereert. Bij deze parkeergarage komt een inpandige afgesloten fietsenstalling, zodat binnenstadbewoners veilig hun fiets kunnen parkeren.

Het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad wordt gecombineerd met groot onderhoud / herinrichting van de betreffende straten. Bij het maken van een nieuw ontwerp is aandacht voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid en mindervaliden. Uiteraard worden aanwonenden te zijner tijd betrokken bij het opstellen van een nieuw inrichtingsontwerp.

De gemeente onderschrijft het belang dat bewoners en ander noodzakelijk bestemmingsverkeer 24/7 in de binnenstad moet kunnen komen. Juist op de manier die in het plan uitgewerkt is, wordt dit geborgd. Voor bewoners komt het erop neer dat zij 15,15 € per jaar per ontheffing betalen om toegang te behouden tot de binnenstad. De legeskosten zijn gebaseerd op de nu geldende Legesverordening. Het doel van het autoluw maken van delen van de binnenstad is dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer wordt verminderd. Gemotoriseerd verkeer dat noodzakelijk in de binnenstad moet zijn wordt zoveel mogelijk gestimuleerd om op tijden te komen dat het aantal fietsers en voetgangers relatief laag is: vandaar venstertijden in de ochtend. Juist door leges te heffen ontstaat een kleine drempel of stimulans om niet 's middags of 's avonds, als er doorgaans meer voetgangers en fietsers zijn, in de binnenstad te komen.

De gemeente realiseert zich dat dit extra kosten met zich meebrengt voor bewoners en ander bestemmingsverkeer. Tegelijkertijd dient het autoluw maken van de binnenstad meerdere doelen. Daarnaast brengt het mogelijk maken van allerlei ontheffingen de nodige kosten voor de gemeente met zich mee. Leges zijn bedoeld om deze kosten enigermate te dekken. Gelet op het algemeen belang vindt de gemeente het proportioneel om dit plan door te voeren.

De Legesverordening wordt elk jaar in december door de gemeenteraad vastgesteld. In de huidige situatie is er geen differentiatie in tarieven voor verschillende verkeersontheffingen. Voor de Legesverordening 2026 zal de gemeenteraad voorgesteld worden verschillende categorieën te onderscheiden (bijvoorbeeld bewoners met parkeervergunning of parkeren op eigen terrein, bewoners zonder parkeervergunning, gehandicaptenparkeerkaarthouders, dagontheffingen voor bezoekers en jaarontheffingen voor bezoekers) om zo de tarieven beter af te kunnen stemmen op de doelgroep en de kosten die sommige doelgroepen al maken om te mogen parkeren in de binnenstad.

Opmerking 30.2

Tot slot willen indieners er op wijzen dat zij de informatievoorziening over dit onderwerp en de terugkoppeling naar aanleiding van de inloopbijeenkomst op 3 september 2024 als uiterst ontoereikend hebben ervaren.

Commentaar

De gemeente heeft haar best gedaan om bewoners zo goed en zo volledig mogelijk te informeren. Het is jammer dat indieners dit als ontoereikend hebben ervaren. Desondanks waardeert de gemeente dat zij dit signaal doorgeven.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het verkeersbesluit of de beleidsregel te wijzigen.

Opmerking 31.1

Indieners hebben met interesse kennisgenomen van de voorstellen om vooroplopend op de andere woonwijken in Harderwijk als eerste woonwijk de binnenstad autoluwer te maken. Als bewoners van de Rabbistraat vinden indieners dat de binnenstad niet is gebouwd voor veel autoverkeer en dat veel autoverkeer een binnenstad niet veiliger maakt en minder prettig om te verblijven en te wonen. Evenzeer zijn indieners het eens dat het straatbeeld in de Harderwijkse binnenstad erop vooruitgaat als daar niet meer overal (lang) geparkeerd mag worden.

Dat gezegd hebbende kleven er volgens indieners bezwaren aan sommige voorgenomen uitwerkingen om de binnenstad autoluw te maken. Enkele daarvan zijn voor indieners als 24/7-gebruikers en bewoners van de binnenstad dermate zwaarwegend, dat zij graag zien dat de uitwerking op een andere wijze worden ingevuld.

Om te beginnen gaat de gemeente in de afweging tussen de belangen van autobereikbaarheid en leefbaarheid voorbij aan de belangen van de Rabbistraatbewoners, waarvan er velen een auto hebben en door de voorgestelde maatregelen daarvan niet meer ongehinderd en in vrijheid gebruik kunnen maken. Zo stelt de gemeente voor om de Rabbistraat tussen de slager en de ingang van de parkeergarage eenrichtingsverkeer te maken. Dat betekent dat bewoners nog maar via één richting de stad uit kunnen komen, namelijk via de Hoogstraat. Wie al dan niet dagelijks voor zijn of haar werk richting Ermelo of Amersfoort moet rijden, zal daardoor telkens óm de stad heen moeten rijden: dus zo'n drie kilometer meer dan voorheen. Dat past niet in het streven om duurzaam bezig te zijn. Omrijden via de Selhorstweg-Verkeersweg-Westeinde is een andere mogelijkheid, maar gezien het dichtslibben van de Verkeersweg af te raden.

Een ander voorbeeld betreft de personenbusjes waarvan de bewoners van het Bruggespoortcomplex die minder goed ter been zijn, gebruik maken. Ongeacht het feit dat ze soms verderop in de Wheme of De Roef in Stadsweiden moeten zijn, zullen ze voortaan de hele binnenstad moeten omrijden om daar te komen.

De argumentatie om te kiezen voor eenrichtingsverkeer voor de autobezittende Rabbistraatbewoners is een verbeterde verkeersveiligheid in de Bruggestraat en kroeghoek. Dat argument snappen indieners goed, maar van drukte in Bruggestraat en kroeghoek is slechts enkele maanden per jaar en vaak alleen in de middag- en avonduren op donderdagen en in het weekend sprake. In voor- en najaar, bij regenachtig of guur weer en al helemaal in de wintermaanden zijn Bruggestraat en kroeghoek vrijwel uitgestorven. Als er op zulke momenten een auto van één van ons langs deze route de stad verlaat, heeft dat geen negatieve invloed op de verkeersveiligheid aldaar en zou daarom mogelijk moeten worden gemaakt bij het uitwerken van uw verkeerscirculatieplannen.

Het ontsluiten van de Rabbistraat via enkel de Hoogstraat, zoals nu in het ontwerp-verkeersbesluit voorgesteld is, heeft een belangrijk nadeel. Als de Hoogstraat namelijk dicht staat, wat nu ook al regelmatig voorkomt, al dan niet als gevolg van het laden en lossen van leveranciers, liko's die de vuilniswagen met regelmaat moet legen, pakketbezorgers die midden op straat parkeren totdat iemands buurman het pakketje aanneemt, is dat voor indieners zéér ongewenst en brengt het zelfs risico's met zich mee in noodsituaties (denk aan de bereikbaarheid van hulpdiensten).

Indieners stellen daarom voor om het definitieve verkeersbesluit straks zó te nemen, dat (uitsluitend) de relatief beperkte groep Rabbistraatbewoners ook via de Strandboulevard in hun eigen straat

mogen komen, of vanuit hun straat via de boulevard de stad uit mogen rijden. Wij hoeven dan niet langs het visrestaurant, waar de doorgang door terrassen, extra zitbankjes en reclameborden óp de rijbaan te smal is geworden om doorgang te verlenen aan zowel voetgangers, fietsers als auto's. Indieners stellen voor om de parkeerplaats P6, waar de meesten van indieners hun auto hebben staan, bereikbaar te houden via de kortste en meest logische route via de Vischpoortbrug. Het voordeel is dan meteen dat wanneer indieners boodschappen, bagage of anderszins hebben uitgeladen voor hun woning, zij direct naar die parkeerplaats kunnen rijden en niet eerst via de Hoogstraat, Sint Annastraat, Waltorenstraat, Scheepssingel en Havendam hoeven.

Commentaar

In de nieuwe situatie blijven zowel de routes Rabbistraat – Hoogstraat – Sint-Annastraat – Waltorenstraat als Rabbistraat – boulevard – Havendam beschikbaar.

Op 14 maart 2017 is besloten om een verplichte rijrichting (rechtsaf) in te stellen voor verkeer dat de parkeergarage aan de Rabbistraat uitrijdt. Dit verkeersbesluit is op 22 maart 2017 gepubliceerd in de Staatscourant (Staatscourant 2017, nummer 16079, te raadplegen via <https://zoek.officiëlebezoekingen.nl/stcrt-2017-16079.pdf>). Voor verkeer dat de parkeergarage uitrijdt blijft deze verplichte rijrichting van kracht. Deze situatie gaat ook gelden voor al het andere gemotoriseerde verkeer dat in de Rabbistraat rijdt en niet uit de parkeergarage komt. Daarom wordt verkeersbord D6 vervangen door C2 en C3, zoals in het verkeersbesluit is aangegeven.

Opmerking 31.2

Indieners willen verder in overweging geven het gebruik van pollers tot een minimum te beperken. Weliswaar gaat het 'zwerfverkeer' en verdwaalde toeristen tegen, maar kan dat niet beter door ze al te weren vóórdat ze de binnenstad inrijden? Betere bebording, bewegwijzering en navigatie kan het probleem misschien oplossen zonder die dure pollers en de kostbare camera-kentekenherkenningssystemen die eraan gekoppeld moeten worden. Of heeft de gemeente de hele mikmak al besteld? In dat laatste geval raden indieners aan om een waterdichte garantie van de leverancier af te dwingen dat ze ten allen tijde storingsvrij opereren, want als overal pollers komen kunnen indieners in geval van storingen (stroomstoringen!) hun woningen niet meer bereiken. (Stroom)storingen en calamiteiten gaan bovendien vaak samen. Denk aan een stadsbrand. Niet goed functionerende pollers zijn zo potentieel levensbedreigend.

De pollers brengen hoe dan ook kosten met zich mee. Indieners vragen zich af wie voor die kosten opdraaien. De Harderwijkse gemeenschap, die immers héél graag wil dat de binnenstad autoluw wordt? De gemeenteraad en B en W, die met wellicht 2031 al in het achterhoofd aan flanerende toeristen en bezoekers een autoluwe stad willen tonen? Of de binnenstadbewoners, die echt niet om deze oplossing hebben gevraagd. Nu al krijgen ze wel de nota van 15,50 euro (jaarlijks?) gepresenteerd voor een ontheffing. Zonder die ontheffing is onze straat, onze woning niet meer bereikbaar. Niet voor onszelf, niet voor onze visite, niet voor onze klanten en leveranciers, niet voor onze zorgverleners en mantelzorgers.

Gemeente voert hier als het ware tol in om thuis te mogen komen, of om nog visite te mogen krijgen. Onvoorstelbaar. Als de gemeente dit doorzet zullen monteurs, bezorgdiensten (zoals supermarkten), taxiservices en andere dienstverleners deze kosten aan indieners gaan doorberekenen. Daarmee treft de gemeente indieners dubbel in hun portemonnee. Dit lijkt indieners geen democratisch genomen besluit. Deze zogeheten leges moeten wat indieners betreft van tafel! De bovengenoemde doelgroepen moeten altijd kosteloos en zonder beperkingen toegang kunnen krijgen tot hun

woningen. Geen tol dus, ook al noemt de gemeente het wellicht anders, zoals leges. Indieners zijn benieuwd naar de reacties van andere Harderwijkers als in het kader van het autoluw maken van hun wijk ook dergelijke maatregelen worden genomen en zij ook voor het behouden van toegang tot hun woningen daarvoor een rekening gepresenteerd krijgen...

Zet liever in op betere bewegwijzering en navigatie en voorkom daarmee toeristisch zwerfverkeer.

Commentaar

Zie het commentaar op de opmerkingen 27.1 en 27.2.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het verkeersbesluit of de beleidsregel te wijzigen.

Zienswijze 32

Deze zienswijze is grotendeels identiek aan zienswijze 14. Zie daar het commentaar op deze zienswijze.

Zienswijze 33

Opmerking 33.1

Met interesse hebben indieners kennis genomen van de verkeersbesluiten voor het autoluw maken Bruggestraat, Vijhestraat, Kerkstraat e.o. en Binnenstad-Noord. Als bewoners van de binnenstad (zijnde de Rabbistraat) begrijpen indieners dat het doel is om de overlast van onnodig (auto)verkeer in de binnenstad te beperken. Echter vragen indieners zich af of de overlast die de gemeente signaleert komt door bewoners uit de binnenstad of bezoekers van deze bewoners. Volgens indieners zijn er andere oorzaken die beter en eerder aangepakt moeten worden. Veel onnodig verkeer, op zoek naar een parkeerplaats, onnodig verkeer wat de stad inrijdt door geen- of onduidelijke bewegwijzering. Beide situaties geven onnodig veel verkeer die zich vastrijden in de binnenstad. Een ander probleem wat een onrustig beeld en oponthoud voor alle weggebruikers is, is het gebrek aan deugdelijke en voldoende fietsstallingen. Nu staan er op tal van plekken in de stad fietsen op een kluitje wat de doorstroming belemmert. Verder is er naar onze mening in tal van straten veel onnodig straatmeubilair wat ook weer belemmerend werkt voor de weggebruikers. Indieners zijn geen voorstanders van pollers en zijn van mening dat als er met bovenstaande punten rekening wordt gehouden en een goede verkeerscirculatie gecreëerd wordt, deze ook niet nodig zijn. Zeer zeker niet als er ook actieve handhaving zal plaatsvinden.

Indieners zijn zeker geen tegenstanders van een autoluwe binnenstad, maar met de ingebrachte zienswijze wordt de oplossing bij de bewoners neergelegd en niet bij de gemeente die te ver voor de muziek wil uitlopen. Voorbeeld hiervan is het verwijderen van parkeerplaatsen in de binnenstad zonder voor voldoende parkeergelegenheid en parkeervergunningen in de naaste omtrek te creëren.

Commentaar

Indieners geven terecht aan dat juist het verkeer dat geen noodzakelijke bestemming heeft in de binnenstad het verkeer is dat geweerd moet worden. Het doel dat met het verkeersbesluit beoogd wordt, en waar in de Omgevingsvisie en Binnenstadsvisie naar gestreefd wordt, is dat gemotoriseerd verkeer in de binnenstad zo veel mogelijk ingeperkt wordt tot alleen hetgeen echt noodzakelijk is. In het voorliggende plan ziet de gemeente bewoners als (een van de) categorieën noodzakelijk verkeer. Zij worden daarom niet beperkt in hun toegang. Door middel van ontheffingen krijgen bewoners 24/7 toegang tot de binnenstad.

Zie verder het commentaar op opmerking 27.1.

Opmerking 33.2

Ook de ideeën omtrent dagontheffingen kunnen indieners niet volledig steunen en wel om het volgende: Visite voor bewoners moet ten alle tijden toegang hebben om kosteloos bij de bewoners te kunnen komen. Dit geldt tevens voor taxi's, monteurs, aannemers, schoonmaakbedrijven, mantelzorgverleners, leveranciers et cetera. Deze ondernemers zullen de kosten weer door moeten berekenen naar de bewoners. Zoals de gemeente het stelt legt de gemeente de kosten bij de bewoners en/of bezoekers neer. Hoe groot deze kosten zijn wordt nergens vermeld, zodat indieners ook geen inzicht hebben wat de eventuele kosten zullen worden. Maar naar mening van indieners zal

dit kosteloos moeten zijn. Tevens zijn indieners van mening dat de langdurige ontheffingen van bewoners kosteloos overdraagbaar zouden moeten zijn naar nieuwe bewoners.

Commentaar

Voor degenen die gebruik maken van een dagontheffing komt het erop neer dat zij 15,15 € per ontheffing betalen om toegang te behouden tot de binnenstad. De legeskosten zijn gebaseerd op de nu geldende Legesverordening. De kosten voor een jaarontheffing zijn op basis van de huidige Legesverordening gelijk aan de kosten voor een dagontheffing. Omdat langdurige ontheffingen (lees: jaarontheffingen) persoonsgebonden zijn (DigiD of eHerkenning), zijn deze niet overdraagbaar aan nieuwe bewoners.

Het doel van het autoluw maken van delen van de binnenstad is dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer wordt verminderd. Gemotoriseerd verkeer dat noodzakelijk in de binnenstad moet zijn wordt zoveel mogelijk gestimuleerd om op tijden te komen dat het aantal fietsers en voetgangers relatief laag is: vandaar venstertijden in de ochtend. Juist door leges te heffen ontstaat een kleine drempel of stimulans om niet 's middags of 's avonds, als er doorgaans meer voetgangers en fietsers zijn, in de binnenstad te komen.

De gemeente realiseert zich dat dit extra kosten met zich meebrengt voor bewoners en ander bestemmingsverkeer. Tegelijkertijd dient het autoluw maken van de binnenstad meerdere doelen. Daarnaast brengt het mogelijk maken van allerlei ontheffingen de nodige kosten voor de gemeente met zich mee. Leges zijn bedoeld om deze kosten enigermate te dekken. Gelet op het algemeen belang vindt de gemeente het proportioneel om dit plan door te voeren.

De Legesverordening wordt elk jaar in december door de gemeenteraad vastgesteld. In de huidige situatie is er geen differentiatie in tarieven voor verschillende verkeersontheffingen. Voor de Legesverordening 2026 zal de gemeenteraad voorgesteld worden verschillende categorieën te onderscheiden (bijvoorbeeld bewoners met parkeervergunning of parkeren op eigen terrein, bewoners zonder parkeervergunning, gehandicaptenparkeerkaarthouders, dagontheffingen voor bezoekers en jaarontheffingen voor bezoekers) om zo de tarieven beter af te kunnen stemmen op de doelgroep en de kosten die sommige doelgroepen al maken om te mogen parkeren in de binnenstad.

Opmerking 33.3

Indieners zijn ook gevraagd door de bewonerscommissie van de Woonzorggroep “Bruggepoort” om hen te vertegenwoordigen. In deze woonzorggroep wonen veelal ouderen waarvan enkelen ook nog eens slecht ter been zijn. Zeker voor hen is het belangrijk dat zij op een gemakkelijke manier bezoek kunnen ontvangen. Indieners maken zich zorgen dat deze mensen door de plannen van de gemeente zoals deze nu gepresenteerd zijn hun in een sociaal isolement drijven. En dat mag toch zeker niet het geval zijn.

Commentaar

Gemeente onderschrijft het belang dat noodzakelijk bestemmingsverkeer het autoluwe gebied gemakkelijk kan blijven betreden. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen. In de Beleidsregel Ontheffingen Autoluwe Binnenstad Harderwijk is uitgewerkt wie in aanmerking komen voor een ontheffing. In tegenstelling tot veel andere gemeenten met een autoluwe binnenstad kiest gemeente Harderwijk bewust voor een relatief ruim ontheffingbeleid.

Opmerking 33.4

In de informatiebrief van 25 maart 2025 gaf gemeente aan dat er tijdens de inloopbijeenkomsten de bewoners er de voorkeur aan gaven om de bestaande routes te laten zoals ze zijn. Dit is ten dele juist. De bewoners willen graag de huidige route in stand houden, maar dan wel op de volgende manier: Vanuit de Rabbistraat links de Hoogstraat in, dan rechts de Strandboulevard-West op, dan via de Vischpoortbrug naar Dolfinariumeiland gelijk over de brug rechts evenwijdig aan de haven naar Dolfinariumbrug naar de Havendam. Voor de aanrijroute dan natuurlijk zelfde route vice versa.

Commentaar

Door enkele bewoners is dit voorstel inderdaad gedaan. De gemeente gaat hier ook uitvoering aan geven. Op de Zuiderzeeboulevard, nabij de Vischpoortbrug, komt een nieuwe poller. Deze nieuwe poller wordt uitgerust met kentekenherkenning en wordt gekoppeld aan het nieuwe digitale ontheffingenloket. Zo wordt de door indiener voorgestelde route via de Zuiderzeeboulevard mogelijk gemaakt.

Overigens wordt het Dolfinariumeiland in de toekomst herontwikkeld. Het is nog niet bekend of deze route tijdens de bouwwerkzaamheden en/of daarna beschikbaar blijft. Omdat het nieuw te bouwen programma nog niet bekend is, is hier nog geen uitspraak over te doen.

Opmerking 33.5

In het ontwerpbesluit m.b.t. de Bruggestraat, Vijhestraat, Kerkstraat, e.o. staat bij punt Huidige situatie, dat de parkeergarage zich bevindt onder appartementen complex Bruggepoort. Dit is niet juist: deze bevindt zich onder appartementencomplex Rabbistraat.

Commentaar

De tekst wordt aangepast naar aanleiding van deze opmerking.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het verkeersbesluit of de beleidsregel te wijzigen, behoudens enkele tekstuele correcties.

Zienswijze 34

Zienswijze 34 komt grotendeels overeen met zienswijze 24. Voor het commentaar wordt daarom verwezen naar zienswijze 24. De afwijkende opmerkingen ten aanzien van zienswijze 24 zijn hieronder opgenomen.

Opmerking 34.1

De afgelopen jaren is door indiener, dan wel namens indiener, en door andere bewoners van de Smeepoortenbrink en de Doelenstraat, veelvuldig aan de orde gesteld:

- dat er veel geparkeerd wordt op de Smeepoortenbrink en dat handhaving nagenoeg niet geschiedt;
- dat er problemen zijn met de parkeerterreinen aan het Klooster en Westeinde.

Indiener verwijst in dit kader naar:

- brief d.d. 7 mei 2016: verzoek handhavend optreden tegen parkeren op de Smeepoortenbrink.
- brief d.d. 14 mei 2017: verzoek om:
 - verbod voor voertuigen om stil te staan op de Smeepoortenbrink en de Doelenstraat, uitgezonderd bewoners en leveranciers;
 - handhaving;
 - bereikbaarheid parkeerbeheer;
 - maatregelen te nemen tegen de problemen op parkeerterrein Klooster.

Medio november 2020 heeft indiener de gemeente gebeld, met de vraag wat indiener in vredesnaam moest doen om gehoor te krijgen over de situatie. Er werd een terugbelverzoek gemaakt, waarop per e-mail is gecorrespondeerd en de gemeente uiteindelijk aangaf:

- onder parkeren valt ook het even snel een winkel bezoeken;
- er kan dus worden gehandhaafd;
- er wordt contact opgenomen met Stadstoezicht om frequenter te handhaven;
- het gevraagde stopverbod is (daarom) niet nodig en wellicht ook ongewenst.

Helaas is er geen duurzame verandering gekomen in de problemen.

Tot op heden zijn er problemen met de parkeerterreinen aan het Klooster en Westeinde. De terreinen zijn vaak vol, zodat vergunninghouders nergens kunnen parkeren. Het komt meermaals per week voor dat indiener nergens kan parkeren. Regelmatig staat ten onrechte vermeld dat het parkeerterrein vol is, dan wel staat er niet vermeld dat het parkeerterrein vol is, terwijl het feitelijk wel vol is. Ook staan meer dan eens per week de slagbomen omhoog, zodat eenieder kan in- en uitrijden. Ondanks dat, naar indiener begreep, recent is overgestapt op een nieuw parkeersysteem, is de situatie onveranderd.

De poller aan de Donkerstraat is ook vaak defect.

Commentaar

De gemeente ziet deze opmerking als onderstreping van het belang van de voorliggende plannen om de binnenstad autoluw te maken.

Opmerking 34.2

De nieuwe regels dienen uiteraard ook te worden gehandhaafd. Daarbij maakt indiener zich vooral zorgen voor blokkeren van de poller. De ervaring leert dat er veel (kort) wordt geparkeerd bij café De Belofte en cafetaria De Poort en dan is de verwachting van de indiener dat even stilstaan voor de gesloten poller snel zal worden gekozen. Indiener verzoekt dan ook een verkeersbord E2 bij de poller te plaatsen, met strikte handhaving van het stopverbod (dus niet waarschuwen, maar direct een boete).

Commentaar

Op grond van artikel 5 Wegenverkeerswet is het verboden zich zodanig te gedragen dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd. Daarmee is het niet nodig om een stopverbod aan te brengen op de smalle doorgang naar de Smeepoortenbrink.

Opmerking 34.3

Indiener verzoekt toe te staan dat, bij verbouwing van de woning van bewoners, een bedrijfsbus bij de woning mag staan, zodat de bouwvakker zijn werk goed kan doen.

Commentaar

Gemeente onderschrijft het belang dat noodzakelijk bestemmingsverkeer het autoluwe gebied kan blijven betreden. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het verkeersbesluit of de beleidsregel te wijzigen.

Opmerking 35.1

Een levendige binnenstad vraagt om een mix van functies als wonen, werken, winkels, restaurants en recreëren. Die balans komt onder druk te staan als het gebied (Binnenstad-Noord) te streng wordt afgesloten. Een flexibele toegang bevordert een levendig straatbeeld. Een aanpassing in de verkeerscirculatie maakt dat de Binnenstad-Noord veel minder makkelijk ingereken wordt en meer gezien wordt als een woonerf en doodlopend gebied. Geen pollers zorgt minder het gevoel van “afgesloten zijn” binnen deze wijk. De recente afsluiting van de Sint-Annastraat was al merkbaar beter en mag zo blijven. Hierna is ook nog een alternatief beschreven.

Een betere verkeerscirculatie in plaats van pollers zorgt voor minder frustratie bij bewoners, bezorgdiensten, bezoekers, thuiszorg, hulpdiensten en onderhoudsbedrijven. Pollers zijn duur in aanschaf en onderhoud, ze zijn storingsgevoelig en veroorzaken regelmatig grote schade aan voertuigen. In het verkeer voor voetgangers en fietsers zijn ze ook nog gevaarlijk.

De meeste bewoners van de Binnenstad-Noord ervaren geen overlast van het aantal auto's die op en om de Vischmarkt rijden. Bij de recente tijdelijke afsluiting van de Sint-Annastraat was al goed een significante daling van het dwaalverkeer merkbaar. Door enkele simpele aanpassingen in de verkeerscirculatie wordt het parkeerplaatszoekende-, dwaal- en doorgaande verkeer al geweerd.

Er wordt momenteel geen grote overlast of hinder ervaren van aantallen voertuigen

Commentaar

Het doet de gemeente goed dat indieners positief terugkijken op de (fysieke) afsluiting van de Sint-Annastraat. Deze straat was dicht vanwege wegwerkzaamheden. In de nieuwe situatie wordt hetzelfde bewerkstelligd, maar dan door middel van pollers.

In de eerste alinea stellen indieners aan dat het goed zou zijn om het ‘inrijdgemak’ van de Binnenstad-Noord te beperken en zo de hoeveelheid verkeer terug te dringen. Dit sluit aan bij de gemeentelijke doelen. Indieners stellen voor de verkeerscirculatie aan te passen. Verderop in de opmerking stellen indieners geen overlast te ervaren van het aantal auto's dat op de Vischmarkt rijdt. Dit is niet consequent met hetgeen in dezelfde opmerking wordt aangegeven, en ook niet met hetgeen in de bijeenkomsten met belanghebbenden is opgehaald.

Opmerking 35.2



Voorgesteld bijvoorbeeld
aanpassing van de
rijrichting
Grote Marktstraat.

De navolgende aanpassingen per straat met toelichting :

- Grote Marktstraat, omdraaien rijrichting. Geen “dwaalverkeer” meer van auto’s die (te lang) in de rij staan bij Vuldersbrinkgarage. Ook vrachtwagens met chauffeurs die onbekend zijn en zo dicht mogelijk bij winkels willen komen en zich nu klem rijden in de Grote Marktstraat.
- Sint-Annastraat eenrichtingsverkeer maken. Veiliger voor fietsers op knooppunt fietsroute Grote Poortstraat.
- Grote Poortstraat = hoofd-fietsroute. Wordt veiliger omdat uitrijdend verkeer vanaf de Vischmarkt eerder via Grote Marktstraat uitgaand gaat rijden. Advies om ook de paaltjes te verwijderen uit de Grote Poortstraat.
- Nonnenstraat en Molenstraat rustiger. Geen dwaalverkeer meer de Grote Marktstraat in daardoor ook deze straten niet in.
- Waltorenstraat wordt ontlast. Deze straat wordt ontlast van inkomend verkeer omdat het enkel een toegang nog is/blijft voor de Vuldersbrinkgarage.
- Zoutkeetstraat inkomend verkeer. Alleen de Zoutkeetstraat is open voor inkomend verkeer voor het hele achterliggende gebied van de Binnenstad.
- Kromhoutsteeg niet afsluiten. Kromhoutsteeg is essentieel voor calamiteiten en heeft een rechte doorsteek naar de Schoenmakersstraat. Maak het wel geschikt en aantrekkelijk voor voetganger met een bord “Voetgangers”, maar geen paaltjes.
- Kleine Marktstraat open voor voetgangers en verkeer. Kleine Marktstraat is een woonstraat. Maak er een voetgangers gebied waar auto’s en fietsers te gast zijn. Winkels als Ouderwetse Bakkerij en Melkwinkeltje blijven bereikbaar. Verkeer in Kleine Marktstraat zal minder worden omdat de toegang beperkter is en omdat uitrijdend verkeer van de Vischmarkt nu eerder via Grote Marktstraat uitrijdt of terug gaat waar ze ingereden is.

Commentaar

De gemeente bedankt indieners voor het voorstel, en waardeert het meedenken.

Het idee om de rijrichting in de Grote Marktstraat om te draaien (en daarmee ook eenrichtingsverkeer in te stellen op de Sint-Annastraat) berust op onvoldoende draagvlak onder bewoners in die straat. Zie hiervoor zienswijze 22. Daarom ziet de gemeente deze maatregel als niet haalbaar.

Naar aanleiding van andere zienswijzen wordt het plan m.b.t. de Grote Marktstraat, Nonnenstraat en Molenstraat aangepast. De ruime venstertijden die gepland waren voor deze straten komen te vervallen.

De afsluiting van de Kromhoutsteeg is een bewuste keuze. De Kromhoutsteeg vormt volgens het ontwerp de verbinding tussen twee verschillende venstertijdenregimes. De Vischmarkt zou een ruimer venstertijdenregime krijgen dan de Hoogstraat en de Schoenmakersstraat. Zonder fysieke afsluiting is het mogelijk om, bewust of onbewust, tussen 11 en 17 (wordt 18) uur de autoluwe binnenstad in te rijden. Dat wil de gemeente voorkomen. Daarom acht de gemeente een fysieke afsluiting op de grens tussen de twee venstertijdenregimes noodzakelijk. Echter, naar aanleiding van andere zienswijzen worden de venstertijdenregimes op de Hoogstraat en de Vischmarkt gelijkgetrokken. De fysieke afsluiting op de regimescheiding wordt daarom verplaatst naar de kop van de Schoenmakersstraat.

Opmerking 35.3

Plaats in de binnenstad met zo min mogelijk borden.

- Goede bebording Zoutkeetstraat. Deze ingang van de Binnenstad leent zich goed om met een verhoogde drempel aan te geven dat je een woonerf, voetgangersgebied alleen voor bestemmingsverkeer inrijdt. Bij de recente herbestrating van de Havendam is de kruising helaas gelijkvloers gemaakt wat meer uitnodigt om de stad (Zoutkeetstraat) in te rijden. Bebording kan zijn: Woonerf – Alleen bestemmingsverkeer/bewoners – 30 km – laden/lossen – Hele gebied een parkeerverbod. Voor het laden en lossen geen tijdsrestricties.
- De binnenstad wordt nu al ontsierd door veel (vaak onnodige) borden. Zeker ook door alle verschillende parkeerzones. Bedenk de nu voorgestelde twee laad/los-zones op de Vischmarkt waardoor er op plein ook nog eens drie grote borden moeten komen hetgeen onwenselijk is en niet bijdraagt aan de karakteristieke uitstraling.
- Teveel borden. Bijzonder om in zo'n klein gebied als de Binnenstad van Harderwijk met drie verschillende laad/los-zones te werken qua tijden. Overzicht is volledig zoek voor bewoners en voor vervoersbedrijven helemaal.
- Grote borden midden op de Vischmarkt ondenkbaar. Zeker wanneer er zonder terrassen drie rijbanen zijn.

Commentaar

De gemeente onderschrijft de oproep om terughoudend te zijn met het plaatsen van verkeersborden. Verkeersborden worden daarom alleen geplaatst als dat juridisch gezien echt nodig is.

De grenzen van het autoluwe gebied (zoals Zoutkeetstraat en Grote Oosterwijk) worden uitgerust met pollers. Ook komen er verkeersborden bij te staan. Deze worden op een sierlijk portaal geplaatst, net zoals al elders in de binnenstad staan. Gemeente voorziet dat dit voldoende duidelijk is om onterecht inrijden tegen te gaan en dat aanpassing van de weginrichting niet nodig is.

In het ontwerpbesluit is uitgegaan van twee verschillende venstertijdenregimes op de Vischmarkt. Deze scheiding moet met verkeersborden worden aangegeven. Naar aanleiding van een andere

zienswijze komt deze regimescheiding te vervallen. Heel de Vischmarkt krijgt hetzelfde venstertijdenregime (namelijk maandag t/m vrijdag 6 tot 18 uur en zaterdag 6 tot 11 uur). Bijgevolg hoeven er geen verkeersborden midden op de Vischmarkt te worden geplaatst.

Opmerking 35.4

- Hulpdiensten. Vrees bij bewoners is dat hulpdiensten niet of niet snel genoeg het deel van de Binnenstad in kunnen komen waar indieners wonen. In deze gevallen telt elke minuut zoals bekend. Spontane hulpverlening door derden met AED is dan niet meer mogelijk.
- Mindervaliden. Om minder valide mensen die op bezoek komen telkens een ontheffing te verlenen is drempel verhogend.
- Thuiszorgdiensten, familie of kennissen die zorgtaken op zich nemen zien zich belemmert om bij hulpbehoevende bewoners te komen.
- Spontaan bezoek. Een spontaan bezoek zit er niet meer in voor bewoners.
- Ophalen of thuisbrengen van kinderen. Kan niet meer in de middagen of avonden.
- Bezorgdiensten komen niet meer. Bezorgdiensten als AH. Picnic en Jumbo kunnen 's middags en 's avonds niet meer komen.
- Ontheffingen niet gratis. Blijkbaar kosten ontheffingen € 15.00 per stuk / kenteken
- Restaurantbezoekers. Mindervalide restaurantbezoekers of tijdens regenachtige slecht weer willen afgezet worden wat dan niet meer kan.
- Ophalen bij winkels in de middag niet meer mogelijk. Ophalen van boodschappen bij een Slager (bijvoorbeeld BBQ's of vlees), slijterij (dozen met wijnen) of antiquair (meubelen) kan niet meer.
- Klusjesmannen komen niet meer. Voor storingen of klusjes kan in de middag of avond zal niemand meer aan/voor de deur komen.
- Webshopproducten niet geleverd. Vrees is dat webshopproducten (zeker de buitenmaatse) niet geleverd worden. Lockers is dan geen oplossing en moet je de deur voor uit. Naast webshopproducten zijn ook grote eenmalige leveringen voor o.a. tuinbenodigdheden lastiger.
- Vervoer verandert steeds meer naar klein en smal (elektrisch). Voor deze hebben de pollers geen enkel nut en zijn geen belemmering.

Commentaar

Gemeente vindt het belangrijk dat bewoners en ander noodzakelijk bestemmingsverkeer toegang behoudt tot de autoluwe binnenstad. Hierin wordt voorzien door middel van ontheffingen.

Voor de specifieke doelgroepen die indieners noemen geldt:

- Hulpdiensten kunnen uiteraard altijd inrijden;
- Mindervaliden (gehandicaptenparkeerkaarthouders) komen in aanmerking voor een jaarontheffing. Zij hoeven dus niet steeds opnieuw een ontheffing aan te vragen. Hetzelfde geldt voor zorgdiensten en andere doelgroepen die aantoonbaar regelmatig in het autoluwe gebied moeten zijn.
- Supermarktbezorgdiensten zijn niet opgenomen in de huidige ontheffingregeling. De gemeente vindt het terecht om deze diensten expliciet te benoemen in de ontheffingregeling. Deze dienst wordt toegevoegd aan de beleidsregel.

De geslotenverklaring wordt aangegeven met verkeersborden. Op de grens tussen verschillende regimes worden verkeersborden geplaatst. De verkeersborden zijn leidend. Ter ondersteuning van de verkeersborden worden fysieke afsluitingen (pollers) geplaatst op strategische locaties. Het omzeilen van de venstertijden is niet mogelijk zonder in overtreding te zijn.

Zie verder het commentaar op zienswijzen 3 en 27.

Pollers, echt niet meer van deze (digitale) tijd



Commentaar

Zie het commentaar op de opmerkingen 9.2, 9.3, 11.1 en 14.5. Bovendien is in het voortraject door belanghebbenden uit diverse plaatsen in de binnenstad expliciet gevraagd om pollers. De gemeente vindt het belangrijk dat de gehele binnenstad op eenzelfde manier wordt afgesloten (dus: met pollers) en dat er zo min mogelijk 'achteringen' ontstaan.

Deelconclusie

Deze zienswijze geeft aanleiding om de beleidsregel te wijzigen. De categorie 'supermarktbezorgdiensten' wordt toegevoegd aan mensen die jaarontheffing kunnen aanvragen.

Stadhuis

Havendam 56
3841 AA Harderwijk
Postbus 149
3840 AC Harderwijk

Bel of whatsapp

0341 411 911

Stuur een e-mail

info@harderwijk.nl

Volg ons op**Bezoek de website**

harderwijk.nl