

Ontwerp verkeersbesluit autoluw maken Bruggestraat, Vijhestraat, Kerkstraat e.o.

Reg.nummer.: 02430000206181 / 02430000712243

Burgemeester en wethouders van Harderwijk zijn op grond van artikel 18, lid 1, sub d van de Wegenverkeerswet 1994 bevoegd dit verkeersbesluit te nemen.

Overwegingen ten aanzien van het besluit

Gelet op het voorstel van 6 maart 2025 zijn wij gekomen tot de volgende overwegingen en motivering op grond waarvan wij een besluit hebben genomen.

Aanleiding

De Bruggestraat, Kerkstraat, Vijhestraat en omliggende straten zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom van Harderwijk. De straten liggen in de historische binnenstad. Dit tekent direct het karakter van de straten. De weginrichting is hier ook op afgestemd. De straten zijn smal en kennen een gedeelde ruimte voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer en/of worden in de praktijk zo gebruikt.

Op 12 oktober 2023 heeft de gemeenteraad de Binnenstadsvisie vastgesteld. De visie noemt vier sleutelprojecten die mede bepalend zijn voor het succes en de toekomstbestendigheid van de binnenstad. Een van die sleutelprojecten is het autoluw maken van de Bruggestraat.

Het genoemde sleutelproject wordt samengevat met de visiekreet "onbezorgd flaneren tussen havens en Markt".

De boulevard wordt steeds populairder. Daarmee groeit de behoefte om de waterkant en het binnenstedelijke publiekshart beter met elkaar te verbinden. Voor het daadwerkelijk stimuleren van de publieke loop is het autoluw maken van de Bruggestraat gewenst.

Op 2 april 2024 is vervolgens het Uitvoeringsprogramma Binnenstadsvisie 2031 vastgesteld. Het opstellen van een verkeerscirculatieplan met het oog op het autoluw maken van de Bruggestraat is een van de onderdelen die in 2024 is opgestart.

Op 12 december 2024 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie vastgesteld. De Binnenstadsvisie is hierbij vervallen en opgegaan in de Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie staat dat we niet alleen streven naar een autoluwe Bruggestraat, maar dat alle wijken zo autoluw (of autovrij) mogelijk worden. De binnenstad is hierbij de eerste wijk.

Op 18 februari 2025 is de uitwerking van het onderdeel parkeren uit de Omgevingsvisie vastgesteld. Het autoluw maken bevat twee elementen: het afsluiten van de binnenstad voor niet-noodzakelijk bestemmingsverkeer en het opheffen van parkeervakken. Deze elementen kunnen tegelijkertijd of los van elkaar uitgevoerd worden. In dit verkeersbesluit gaat het alleen om het eerste element. Het weghalen van parkeervakken in de Kerkstraat, Bongerdsteeg en Fraterhuishof vindt pas plaats als er alternatieve parkeercapaciteit beschikbaar is. Dat is op dit moment nog niet het geval.

Het autoluw maken van wijken leidt ertoe dat er meer ruimte ontstaat voor onder andere voetgangers, fietsers en groen. 'Autoluw' houdt in dat autoverkeer in een bepaald gebied geweerd wordt, met uitzondering van noodzakelijk bestemmingsverkeer dat over een ontheffing beschikt. Op deze manier kan de leefbaarheid, omgevingskwaliteit, verblijfskwaliteit, levendigheid, aantrekkelijkheid en de verkeersveiligheid worden verbeterd. En zo beperken en voorkomen we door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade. Bovendien behouden dan wel herstellen we op deze manier het karakter van de binnenstad.

Huidige situatie

De Bruggestraat verbindt het kernwinkelgebied met de boulevard. De straat heeft daarmee een verbindende functie voor voetgangers en fietsers. De bebouwing aan de straat heeft een gemengd karakter. Zo zijn er woningen, winkels en horecagelegenheden aan de straat gelegen.

De Vijhestraat is een zijstraat van de Bruggestraat. Deze straat heeft een woon- en horecafunctie.

De Bruggestraat, Vijhestraat, Schoolsteeg en Blauwverversteeg zijn in de huidige situatie afgesloten voor alle motorvoertuigen tussen 18 en 7 uur. Op zondag zijn genoemde straten de gehele dag afgesloten. In de straten zijn geen parkeervakken aanwezig. Voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer maken bovendien gebruik van dezelfde ruimte.

In oktober 2024 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de Bruggestraat. Er rijden gemiddeld 269 motorvoertuigen en 293 fietsers per werkdag. Belangrijke kanttekening is dat de toegang tot de Rabbistraat afgesloten was op het moment dat de verkeerstelling heeft plaatsgevonden. In een normale situatie zal de hoeveelheid verkeer iets hoger liggen. Dat geldt ook voor de hoeveelheid fietsers als tijdens het hoogseizoen wordt geteld.

De Kerkstraat en Rabbistraat zijn vooral woonstraten. Deze fungeren als toegangsstraat om met de auto bij de Bruggestraat te komen. De straten zijn formeel 24/7 toegankelijk voor alle verkeer, met uitzondering van voertuigen langer dan respectievelijk 8 of 10 meter. Aan de Kerkstraat zijn parkeervakken voor vergunninghouders, gehandicaptenparkeerplaatsen en laad-/losplaatsen aanwezig. Ook bevinden zich enkele magazijndeuren van winkels aan de Donkerstraat aan de Kerkstraat. Aan de Rabbistraat bevinden zich geen parkeervakken, maar wel de toegang tot een particuliere parkeergarage onder het appartementencomplex De Bruggepoort. Ook is er een gelegenheid om kort te parkeren die specifiek bedoeld is om bijvoorbeeld bewoners op te halen of thuis te brengen.

Het Fraterhuishof en de Bongerdsteeg vormen een parkeerterrein voor vergunninghouders. Aan de Bongerdsteeg is tevens een basisschool gevestigd.

Het Wellenpad is in de huidige situatie een onverplicht fietspad. Fietsers en voetgangers maken gedeeld gebruik van eenzelfde rijbaan.

Onderzoek

In zowel de Binnenstadvisie als de Omgevingsvisie is het streven genoemd om de binnenstad autoluwer te maken. Beide visies zijn met uitgebreide participatie tot stand gekomen. Ter invulling van het Uitvoeringsprogramma Binnenstadvisie 2031, en met de (toen nog) concept-Omgevingsvisie in ogenschouw, is in 2024 door een verkeerskundig onderzoeksbureau onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de Bruggestraat en omgeving autoluw te maken. Het onderzoek en de opbrengst van de inloopbijeenkomsten en diverse gesprekken heeft geleid tot voorliggend plan voor het autoluw maken van de Bruggestraat en een aantal omliggende straten. Dit (ontwerp-)verkeersbesluit betreft het aanduiden van de Bruggestraat, Vijhestraat, Buiten de Bruggepoort, Blauwverversteeg, Wellenpad en Rabbistraat als voetgangersgebied. Ook omvat dit verkeersbesluit het plaatsen van een beweegbare fysieke afsluiting (poller) op het Kerkplein, met als doel de Kerkstraat, het aansluitende deel van het Kerkplein, de Bongerdsteeg en het Fraterhuishof autoluw te maken.

Bij de doorvertaling naar de Bruggestraat en omgeving en het onderzoek hoe dit in te vullen zijn de belanghebbenden uit de directe omgeving specifiek uitgenodigd om weer mee te denken. In deze gesprekken bleek dat er overwegend veel draagvlak is voor het autoluw maken van de Bruggestraat en omgeving.

Streefbeeld

In het uitgevoerde onderzoek is bekeken hoe het beste invulling gegeven kan worden aan het autoluw maken van specifiek de Bruggestraat. Tijdens de gesprekken met belanghebbenden kwamen verschillende zaken aan de orde:

- Het is belangrijk dat de autoluwe gebieden fysiek worden afgesloten. In de binnenstad van Harderwijk komen veel automobilisten die ter plaatse niet goed bekend zijn, zoals toeristen. Al zoekende, en vaak ook navigatie volgend, negeren ze regelmatig onbewust een geslotenverklaring als er geen fysieke belemmering aanwezig is;
- Het afsluiten van de Bruggestraat houdt automatisch in dat deze afsluiting ook de Vijhestraat en de Blauwverversteeg omvat. De Vijhestraat is een eenrichtingsweg. Deze is voor autoverkeer alleen maar bereikbaar via de Bruggestraat;
- Als alleen de Bruggestraat, Vijhestraat en Blauwverversteeg worden afgesloten, zou de fysieke afsluiting op de hoek Bruggestraat / Kerkstraat komen te staan. Daar is echter onvoldoende keermogelijkheid aanwezig. Bovendien geldt het streven uit de Omgevingsvisie om wijken leefbaarder en verkeersveiliger te maken, en daarom autoluw te maken, ook voor de Kerkstraat. Tijdens de bijeenkomsten bleek animo



om de nieuwe fysieke afsluiting verder naar voren te zetten. Verschillende locaties in de Kerkstraat en op het Kerkplein zijn bekeken. De meest geschikte locatie is het Kerkplein, hoek Vijhestraat. Daar is wel voldoende keermogelijkheid aanwezig. Bijkomend voordeel is dat dan de parkeervergunningsector 4 niet halverwege geknipt wordt. Ook geldt op het aansluitende deel van het Kerkplein reeds een stopverbod tijdens de avond- en nachtelijke uren. Zo wordt overlast vanwege het verplaatsen van stilstaande auto's voorkomen;

- Veel reacties gingen over de toegankelijkheid van bewoners, ondernemers, klanten, visite, monteurs, et cetera. Uit de verschillende contactmomenten blijkt dat belanghebbenden, zoals bewoners en ondernemers, overwegend positief zijn over een autoluwe binnenstad, maar dat zij niet benadeeld willen worden in hun bewegingsvrijheid of de bewegingsvrijheid van partijen waar zij van afhankelijk zijn. Op grond van artikel 87 RVV 1990 is het mogelijk om ontheffing te verlenen van het verbod om het autoluwe gebied in te rijden. Los van dit verkeersbesluit worden beleidsregels opgesteld om deze ontheffingruimte in te vullen. Van belang is ook dat het eenvoudig moet zijn om een ontheffing aan te vragen. Bijvoorbeeld via een website of via een app;

- Ten slotte wordt waarde gehecht aan eenduidigheid en begrijpelijkheid. Er moet aansluiting worden gezocht bij de bestaande verkeersregimes in de directe omgeving.

Nieuwe situatie

Het uitgevoerde onderzoek en het participatieproces heeft geleid tot een variant waarbij de Bruggestraat, Vijhestraat, Rabbistraat, Buiten de Bruggepoort, Wellenpad en Blauwverversteeg worden aangeduid als voetgangersgebied. Dit sluit aan bij de bestaande situatie op de Markt en de boulevard. Fietsen is toegestaan. Gemotoriseerd verkeer (laden en lossen) is toegestaan op maandag t/m zaterdag tussen 6 en 11 uur. Buiten venstertijden zijn snorfietsers en bromfietsers ook niet toegestaan. We kiezen voor een aanduiding als voetgangersgebied omdat dat het karakter van de straten het beste duidt. Genoemde verkeersgroepen zijn (al dan niet binnen tijdvensters) toegestaan, maar dienen zich aan te passen aan het verkeersbeeld ter plaatse.

In de nieuwe situatie worden de Kerkstraat, het Kerkplein (wegvak Vijhestraat – Kerkstraat), de Bongerdsteeg en het Fraterhuishof afgesloten door middel van een beweegbare afsluiting op het Kerkplein, tussen de Vijhestraat en de Bongerdsteeg. Gemotoriseerd verkeer (laden en lossen en halen/brengen schoolkinderen) heeft doorgang op maandag t/m zaterdag van 6 tot 11 uur en elke schooldagmiddag bij het uitgaan van de school.

Bestemmingsverkeer, zoals aanwonenden, parkeervergunninghouders, gehandicaptenparkeerkaarthouders en taxichauffeurs kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing. Ontheffinghouders krijgen ook buiten venstertijden toegang tot het autoluwe gebied. Ook kunnen er incidentele ontheffingen worden verkregen, bijvoorbeeld voor bezoekers van bewoners of ondernemers als er noodzaak is het gebied in te rijden. De precieze spelregels voor het al dan niet verkrijgen van een ontheffing worden vastgelegd in een beleidsregel.

Om tot een goede verkeerscirculatie te komen, stellen we eenrichtingsverkeer in op de Rabbistraat, tussen de Bruggestraat en de inrit van de parkeergarage. Zo voorkomen we dat verkeer vanuit de parkeergarage via het uitgaansgebied rijdt om de binnenstad te verlaten. Om dezelfde reden heffen we het eenrichtingsverkeer in de Vijhestraat op. Ontheffinghouders met een ontheffing voor de Vijhestraat kunnen rechtstreeks vanaf de Smeepoortstraat naar de Vijhestraat rijden en vice versa. Zo beperken we de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de Bruggestraat en het uitgaansgebied zo veel mogelijk.

Belangenafweging

Het belang en ook de wens om de binnenstad autoluw te maken is groot. De autobereikbaarheid voor bepaalde groepen wordt beperkt, zodat een leefbaardere binnenstad ontstaat voor alle aanwezigen in dat gebied. Hierin maken we de afweging tussen de belangen van autobereikbaarheid en o.a. leefbaarheid en verkeersveiligheid. In een steeds drukker wordende binnenstad vinden we de laatstgenoemde belangen zwaarwegender dan het belang dat niet-noodzakelijk autoverkeer in de binnenstad kan rijden. Daarom vinden we het gepast de autobereikbaarheid te beperken.

Het autoluw maken van delen van de binnenstad leidt ertoe dat automobilisten op bepaalde momenten niet meer in bepaalde straten kunnen komen. In de huidige situatie mogen zij dat wel, terwijl velen hier al niet mogen parkeren. Alleen houders van een parkeervergunning, gehandicaptenparkeerkaart of parkeergelegenheid op eigen terrein mogen parkeren. Voor bewoners en ondernemers wordt voorzien in het bereikbaar kunnen blijven van hun percelen voor henzelf en hun bezoek via een ontheffing op

de geslotenverklaringen. Het gaat hier om de toegang tot het gebied en niet om parkeren op openbaar terrein.

Wat betreft laden en lossen wordt het tijdvenster krappere dan in de huidige situatie het geval is. Dit raakt vooral de winkels aan de Donkerstraat (achterzijde Kerkstraat) en de horecaondernemingen aan de Bruggestraat. In 2024 is een onderzoek gedaan naar bevoorradingsverkeer in de binnenstad. Door bevroegde ondernemers werd aangegeven dat zij er juist de voorkeur aan geven dat ook de Kerkstraat bij het venstertijdengebied wordt betrokken. Zo kunnen leverantiestromen worden gebundeld op vastere tijdstippen. Voor de horeca in de Bruggestraat geldt dat de leverantietijden gelijk worden getrokken met de venstertijden die al jarenlang voor andere horecagelegenheden in de binnenstad gelden en naar tevredenheid werken.

Voor het halen en brengen van personen en het incidenteel laden en lossen van goederen wordt een ontheffingmogelijkheid in het leven geroepen. Ook wordt rekening gehouden met het ophalen van schoolkinderen. Tijdens het uitgaan van de basisschool zal de poller omlaag gaan, zodat het ophalen op de huidige wijze plaats kan vinden. Op deze manier beperken we de overlast voor de omgeving, bijvoorbeeld doordat halen/brengen zich zou verplaatsen naar andere locaties.

Voorafgaande procedure

Zoals genoemd heeft het autoluw maken van (delen van de) binnenstad zijn weerslag in verschillende visies. Bij de totstandkoming van deze visies, inclusief de projecten die daarin genoemd zijn, is ruime mogelijkheid geweest voor belanghebbenden om te participeren.

Binnenstadvisie De Binnenstadvisie is tot stand gekomen in samenwerking met een projectgroep, bestaande uit onder meer afgevaardigden van binnenstadsondernemers (retail, horeca en culturele sector), Koninklijke Horeca Nederland en Heerlijk Harderwijk. Het brede publiek is op de hoogte gehouden middels een projectwebsite. Tijdens twee inloopbijeenkomsten hebben belanghebbenden en belangstellenden hun input kunnen geven. Ten slotte 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 Elektronisch Gemeenteblad van 15 maart 2023. Tijdens de ter inzage termijn kon iedereen schriftelijk of mondeling een inspraakreactie geven.

Omgevingsvisie 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. Hierin stonden de hoofdpunten voor de Omgevingsvisie. Ondanks het abstracte en veelomvattende karakter van de omgevingsvisie ('Harderwijk in 2040'), zijn er veel lijnen en patronen naar voren gekomen over wat er nodig is, de zogenaamde bouwstenen. Deze zijn opgenomen in de concept-Omgevingsvisie.

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, agenda-punt 7, bijlage 4.

Onderzoek autoluwe Bruggestraat e.o. Voorts is een onderzoek uitgevoerd die zich specifiek richtte op het autoluw maken van de Bruggestraat e.o. Op 3 september en 19 november 2024 zijn er inloopbijeenkomsten georganiseerd waarbij belanghebbenden hun input konden geven. Voor deze bijeenkomsten zijn brieven verstuurd naar alle adressen aan de Bruggestraat, Vijhestraat, Fraterhuishof, Bongerdsteeg, Kerkplein (deel), Kerkstraat, Donkerstraat (deel), Rabbistraat en Strandboulevard. Ook is buiten de inloopbijeenkomsten om nog met verschillende belanghebbenden gesproken, zoals met de school die zich in het gebied bevindt.

Onderzoek bevoorrading binnenstad In 2024 is een onderzoek uitgevoerd naar bevoorrading in de binnenstad. De doelstelling van dit onderzoek was te onderzoeken hoe de logistieke vervoersbewegingen verminderd en verschoond kunnen worden en de leefbaarheid verbeterd kan worden. Het voorliggende verkeersbesluit heeft raakvlakken met hetgeen in dit onderzoek is onderzocht. Bovendien zijn ook vele ondernemers gehoord, onder andere over het autoluw maken van de binnenstad en de bevoorradingsstroom waar zij mee te maken hebben.

Overwegingen ten aanzien van dit besluit

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994) moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

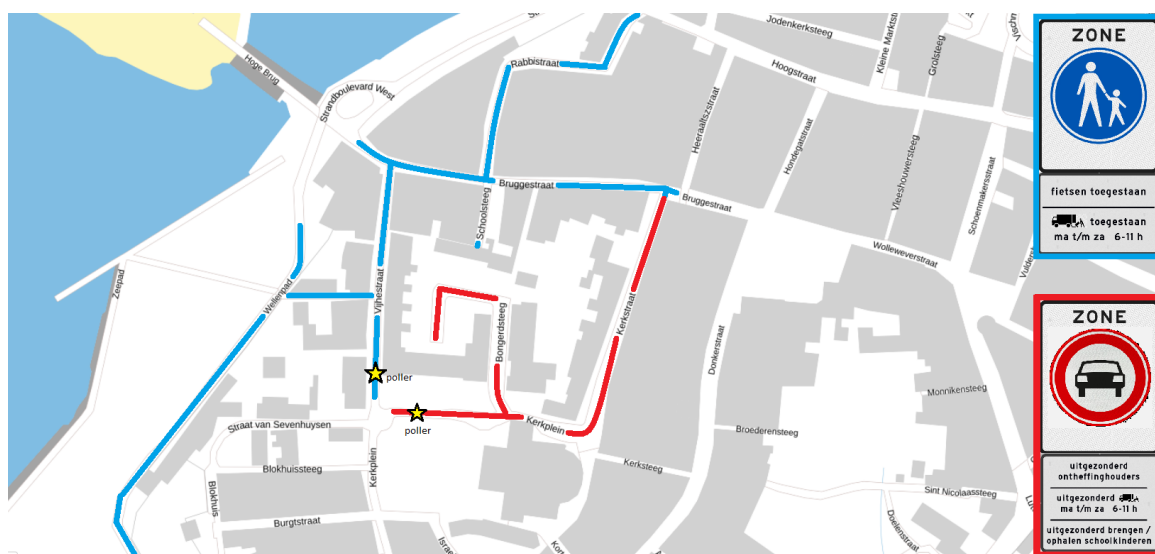
Voor het realiseren van een fysieke afsluiting is een verkeersbesluit nodig op grond van artikel 15, tweede lid van de Wegenverkeerswet. Het plaatsen van fysieke belemmeringen op de weg waardoor het aantal categorieën voertuigen wijzigt, is een maatregel die verder reikt dan het plaatsen van een verkeersbord. Een dergelijk besluit treedt ook pas in werking 6 weken nadat het (definitieve) besluit is bekendgemaakt in het digitale Gemeenteblad (artikel 27 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW)).

In artikel 12 van het BABW is limitatief opgenomen voor welke verkeerstekens een verkeersbesluit vereist is. In Bijlage 1 van het Reglement en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) staan de verkeersborden genoemd.

Uit het oogpunt van het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers is het noodzakelijk om de voorgestelde maatregel te nemen.

De krachtens de Wegenverkeerswet 1994 vastgestelde regels kunnen verder strekken tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Artikel 24 van het BABW vereist dat er voor het nemen van het verkeersbesluit overleg wordt gepleegd met de gemandateerde verkeersadviseur van politie Oost-Nederland district Noord en Oost-Gelderland. Dit overleg heeft plaatsgevonden op 3 maart 2025. De politie bracht hierop een positief advies uit voor de beoogde verkeersmaatregelen.



BESLUIT

Op grond van voorgaande overwegingen besluiten wij:

1. De Bruggestraat, Vijhestraat, Buiten de Bruggepoort, Wellenpad, Schoolsteeg, Rabbistraat en Blauwversteeg aan te wijzen als voetgangersgebied waar fietsen is toegestaan en waar op maandag t/m zaterdag tussen 6 en 11 uur geladen en gelost mag worden. Dit duiden we aan door het plaatsen van verkeersborden G7 (zonale toepassing) van bijlage 1 van het RVV 1990, met daarbij de onderborden 'fietsen toegestaan' en 'laden/lossen toegestaan ma t/m za 6-11h';
2. De Kerkstraat, Kerkplein (wegvak Vijhestraat – Kerkstraat), Bongerdesteeg en het Fraterhuishof af te sluiten voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen. Dit doen we door het aanbrengen van een beweegbare fysieke afsluiting op het Kerkplein, tussen de Vijhestraat en de Bongerdesteeg met daarbij verkeersbord C6 van bijlage 1 van het RVV 1990. Ten behoeve van bevoorradingsverkeer en het brengen/ophalen van schoolkinderen geldt een uitzondering op maandag t/m zaterdag van 6 tot 11 uur en op schoolmiddagen bij het uitgaan van de school;



3. Eenrichtingsverkeer in te stellen in de Rabbistraat (wegvak Bruggestraat – inrit parkeergarage Bruggepoort). Gemotoriseerd verkeer mag de straat inrijden vanaf de Bruggestraat. Het eenrichtingsverkeer geven we aan door het plaatsen van de verkeersborden C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV 1990, met daaronder het onderbord OB52 (uitgezonderd fietsers);
4. De bestaande geslotenverklaring voor motorvoertuigen in de Bruggestraat, Vijhestraat en Buiten de Bruggepoort in te trekken. Dit doen we door het verwijderen van de verkeersborden C12 van bijlage 1 van het RVV 1990;
5. Het eenrichtingsverkeer in de Vijhestraat in te trekken. Dit doen we door het verwijderen van de verkeersborden C2 en C3 van bijlage 1 van het RVV 1990;
6. De aanduiding 'onverplicht fietspad' op het Wellenpad in te trekken. Dit doen we door het verwijderen van de verkeersborden F13 van bijlage 1 van het RVV 1990;
7. Het tijdvenster waarop de parkeerplaats aan de Kerkstraat (hoek Bruggestraat) alleen gebruikt mag worden voor laden en lossen aan te passen van dagelijks 9 tot 18 uur naar maandag t/m zaterdag van 6 tot 11 uur. Dit doen we door de tijden op het onderbord onder bord E7 van het RVV 1990 aan te passen.

Harderwijk, 25 maart 2025

Burgemeester en wethouders van Harderwijk,

De secretaris: F.H.W. de Jong

De burgemeester: J.Joon

Mededelingen

Bezwaar- of beroepsclausule Procedure

In dit voorstel ligt een ontwerp van het verkeersbesluit klaar. De besluitvorming wordt voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Dit houdt het volgende in:

1. Het ontwerp van besluit wordt bekendgemaakt in het digitale of elektronisch Gemeentebblad in de rubriek 'verkeersbesluiten'.
2. Binnen 6 weken na de digitale bekendmaking en digitale ter inzagelegging kunnen belanghebbenden tegen dit besluit hun zienswijze naar voren brengen. Hoe dat moet staat hieronder.
3. Ingediende zienswijzen die te laat worden ingediend, worden niet meegenomen bij het vaststellen van het definitieve besluit.
4. De zienswijzen worden meegenomen bij het vaststellen van het definitieve besluit.
5. Afhankelijk van de ingediende zienswijzen wordt het (ontwerp)besluit (on)gewijzigd vastgesteld.
6. Het definitieve besluit wordt bekendgemaakt op dezelfde wijze als het ontwerp van besluit is bekendgemaakt. Dat gebeurt door plaatsing in de rubriek 'verkeersbesluiten' van het digitale Gemeentebblad via overheid.nl.
7. Na de vaststelling van het definitieve besluit, kunnen belanghebbenden rechtstreeks beroep instellen bij de rechtbank Gelderland. Hoe dat moet staat onderaan het definitieve besluit.
8. Als het besluit onherroepelijk is, wordt het besluit uitgevoerd.

Zienswijzen

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunt u bij het college van burgemeester en wethouders van Harderwijk gemotiveerd een zienswijze indienen tegen dit ontwerpbesluit als u belanghebbende bent. U kunt dit doen door uw schriftelijke zienswijze uiterlijk zes weken na de datum van deze bekendmaking en digitale terinzagelegging te sturen naar:

Gemeente Harderwijk

Domein Stad en Omgeving, team Ruimtelijk Beleid

Postbus 149

3840 AC Harderwijk

Onder vermelding van: 'Zienswijze autoluw maken Bruggestraat e.o.' en zaaknummer 02430000206181.



Wilt u liever uw zienswijze mondeling doen of heeft u nog vragen?

Neemt u dan contact op via telefoonnummer (0341) 411 911 voor het maken van een afspraak.