

## Verkeersbesluit autoluw maken Luttekepoortstraat (ged.), Doelenstraat, Academiestraat e.o.

Reg.nummer.: 02430000206181 / 02430000740897

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

*Gelet op het voorstel van 16 juni 2025 zijn wij gekomen tot de volgende overwegingen en motivering op grond waarvan wij een besluit hebben genomen.*

### Overwegingen ten aanzien van het besluit

#### Aanleiding

De Luttekepoortstraat, Doelenstraat en de Academiestraat zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom van Harderwijk. De straten liggen in de historische binnenstad. De weginrichting is hier ook op afgestemd. De straten zijn smal en kennen een gedeelde ruimte voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer of krijgen die binnenkort.

De paden in het Hortuspark, de Sint-Nicolaassteeg, de Grote Haverstraat en de aansluitende delen van de Vuldersbrink zijn aangeduid als fietspad. Ook voor deze straten geldt dat ze ingericht zijn als smalle binnenstadstraten. Fietsers en voetgangers maken gedeeld gebruik van dezelfde ruimte.

Op 12 oktober 2023 heeft de gemeenteraad de Binnenstadvisie vastgesteld. De visie noemt verschillende ambities. Een hiervan is het streven naar een autoluwer centrum, waarbij we mensen stimuleren om te voet, fiets of openbaar vervoer te reizen.

Op 12 december 2024 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie vastgesteld. In de Omgevingsvisie staat dat alle wijken zo autoluw (of autovrij) mogelijk worden. De binnenstad is hierbij de eerste wijk.

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, en behouden dan wel herstellen we het karakter van de binnenstad. Bovendien groeit Harderwijk, maar lopen we tegen de grenzen van onze bereikbaarheid aan. Daarom is aandacht voor mobiliteitsvormen en verkeerscirculatie nodig.

Dit verkeersbesluit betreft het instellen van voetgangersgebied op de Luttekepoortstraat (wegvak Grote Haverstraat – Vitringasingel), Doelenstraat (wegvak Luttekepoortstraat – toegangsweg Klooster), Academiestraat, Hortuspark, Sint-Nicolaassteeg, Grote Haverstraat, Vuldersbrink (wegvak Grote Haverstraat – Waltorenstraat) en Vuldersbrink (wegvak Grote Haverstraat – Luttekepoortstraat), het verplaatsen van een beweegbare fysieke afsluiting aan de Luttekepoortstraat en het plaatsen van een beweegbare fysieke afsluiting aan de Doelenstraat.

#### Huidige situatie

De binnenstad van Harderwijk is niet gebouwd voor veel autoverkeer. Veel van het verkeer dat er rijdt is zoekverkeer of heeft geen bestemming in de binnenstad en rijdt er 'gewoon' doorheen. Veel autoverkeer maakt een binnenstad niet veilig, niet goed bereikbaar en ook niet prettig om te verblijven en te wonen.

In de huidige situatie mag gemotoriseerd verkeer de Luttekepoortstraat inrijden tot aan de kruising met de Grote Haverstraat. Het wegvak tussen de Vitringasingel en de Grote Haverstraat fungeert als aanlooproute naar het kernwinkelgebied. Vaak is het hier erg druk, vooral met voetgangers. Het komt de verkeersveiligheid niet ten goede als hier steeds autoverkeer tussen manoeuvreert.

## Onderzoek en streefbeeld

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.

Het autoluw maken van de binnenstadstraten sluit aan bij de visie van de gemeente. Daarom is bekeken hoe hier het beste invulling aan gegeven kan worden. 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. Gelijktijdig hebben we dit ook onderzocht in andere straten in de binnenstad.

Tijdens de gesprekken met belanghebbenden (in het kader van voornoemd onderzoek en ook binnenstadsbreed) 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 is van belang dat de fysieke afsluitingen op plekken komen waar voldoende keermogelijkheid is voor mensen die geen ontheffing hebben;
- Het autoluw maken kan ertoe leiden dat laden/lossen, wat normaal in het 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. Tegelijkertijd zorgt het autoluw maken ervoor dat laad-/losactiviteiten ten behoeve van het kernwinkelgebied of de boulevard, die nu buiten de venstertijden en buiten het kernwinkelgebied of de boulevard plaatsvinden en voor overlast zorgen, tot het verleden behoren;
- De toegang voor bewoners, ondernemers, klanten, visite, monteurs, et cetera is belangrijk. 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 hun bezoek. 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 is daarom een beleidsregel 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

Zoals onder het kopje 'huidige situatie' benoemd, kan de huidige verkeerssituatie rondom de kruising Luttekepoortstraat/Doelenstraat beter. Daarom is het wenselijk de bestaande beweegbare afsluiting circa 40 meter in zuidelijke richting te verplaatsen.

In de nieuwe situatie worden de Luttekepoortstraat (wegvak Grote Haverstraat – Vitringasingel), Doelenstraat (wegvak Luttekepoortstraat – toegangsweg Klooster), Academiestraat, Hortuspark, Sint-Nicolaassteeg, Grote Haverstraat, Vuldersbrink (wegvak Grote Haverstraat – Waltorenstraat) en Vuldersbrink (wegvak Grote Haverstraat – Luttekepoortstraat) aangeduid als voetgangersgebied. Fietsen is toegestaan. Snorfietsen en bromfietsen niet. Gemotoriseerd verkeer (laden en lossen) is toegestaan op maandag t/m vrijdag tussen 6 en 11 uur en op zaterdag tussen 6 en 9 uur. We kiezen voor een aanduiding als voetgangersgebied omdat dat het karakter van de straten het beste duidt. Fietsen, bevoorradingsverkeer en ontheffinghouders zijn toegestaan, maar dienen zich aan te passen aan het verkeersbeeld ter plaatse.

Het gebied wordt afgesloten door middel van twee beweegbare obstakels (pollers). Deze komen aan de Luttekepoortstraat tussen de Doelenstraat en de Vitringasingel, en aan de Doelenstraat tussen de Academiestraat en de toegangsweg naar het Klooster. De bestaande afsluiting halverwege de Doelenstraat vervalt. Die is niet meer nodig.

Noodzakelijk bestemmingsverkeer, zoals aanwonenden, parkeervergunninghouders, gehandicapten-parkeerkaarthouders en taxichauffeurs kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing. Ook kunnen er incidentele ontheffingen worden verkregen. Ontheffinghouders krijgen ook buiten venstertijden

toegang tot het autoluwe gebied. De precieze spelregels voor het verkrijgen van een ontheffing zijn vastgelegd in de Beleidsregel Ontheffingen Autoluwe Binnenstad Harderwijk.

Het verplaatsen van de beweegbare afsluiting heeft als gevolg dat de Doelenstraat en de Hortusgarage (parkeergarage voor vergunninghouders) niet meer bereikbaar is zoals men gewend is in de huidige situatie. Bestemmingsverkeer krijgt door middel van ontheffingen de mogelijkheid om het gebied in te rijden en de beweegbare fysieke afsluitingen te bedienen.

### **Belangenafweging**

Het belang en ook de wens om de binnenstad autoluw te maken is groot. De autobereikbaarheid (voor bepaalde groepen) wordt ingeperkt, 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 zwaarder 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 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. Verkeer zonder noodzakelijke bestemming in het gebied wordt geweerd.

Wat betreft laden en lossen wordt het tijdvenster krasser dan in de huidige situatie het geval is. De leverantietijden worden gelijk 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 tevens een ontheffingmogelijkheid in het leven geroepen.

### **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 inzagetermijn 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 hoofdpogingen 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](https://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.

***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.

*Ontwerp-verkeersbesluit* - Om belanghebbenden optimaal in de gelegenheid te stellen om te participeren, is dit verkeersbesluit eerst als ontwerp ter inzage gelegd. Belanghebbenden zijn zo niet geconfronteerd met een voldongen feit, maar kregen eerst de gelegenheid om hun reactie op ons voornemen te geven. Het voorgenomen verkeersbesluit is op 27 maart 2025 gepubliceerd in het Gemeenteblad (Gemeenteblad 2025, nummer 133088, te raadplegen via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2025-133088.html>). Tevens heeft er op 14 april 2025 een inloopbijeenkomst plaatsgevonden, waar belanghebbenden hun vragen konden stellen over het verkeersbesluit. Belanghebbenden hebben van 27 maart tot 9 mei 2025 de gelegenheid gekregen om hun zienswijze in te dienen. De ingediende zienswijzen hebben niet geleid tot een wijziging in het verkeersbesluit.

### Overwegingen ten aanzien van het besluit

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 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.

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 een positief advies uit met betrekking tot de voorgestelde verkeersmaatregelen.

### BESLUIT

Op grond van voorgaande overwegingen besluiten wij:

1. De bestaande beweegbare fysieke afsluiting van de Luttekepoortstraat circa 40 meter in zuidelijke richting te verplaatsen;
2. Een beweegbare fysieke afsluiting te plaatsen op de Doelenstraat, tussen de Academiestraat en de toegangsweg naar het Klooster;
3. De Luttekepoortstraat (wegvak Grote Haverstraat – Vitringasingel), Doelenstraat (wegvak Luttekepoortstraat – toegangsweg naar het Klooster), Academiestraat, Hortuspark, Sint-Nicolaassteeg, Grote Haverstraat, Vuldersbrink (wegvak Grote Haverstraat – Waltorenstraat) en Vuldersbrink (wegvak Grote Haverstraat – Luttekepoortstraat) aan te duiden als voetgangersgebied waar fietsen is toegestaan en waar op maandag t/m vrijdag tussen 6 en 11 uur en op zaterdag tussen 6 en 9 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 vr 6-11h en za 6-9h';
4. De bestaande fysieke afsluiting van de Doelenstraat, ter hoogte van Doelenstraat 18, op te heffen;
5. De aanduiding van de Grote Haverstraat en aanliggende delen van de Vuldersbrink als zijnde fietspad in te trekken. Dit doen we door het verwijderen van de verkeersborden G11 van bijlage 1 van het RVV 1990;
6. De aanduiding van de paden in het Hortuspark als zijnde onverplicht fietspad in te trekken. Dit doen we door het verwijderen van de verkeersborden G13 van bijlage 1 van het RVV 1990;



7. Het bestaande verbod om stil te staan aan de Luttekepoortstraat (wegvak Grote Haverstraat – Vitringsingel) in te trekken. Dit doen we door het weghalen van verkeersbord E2 van bijlage 1 van het RVV 1990;
8. Het bestaande verbod om stil te staan aan de Doelenstraat in te trekken. Dit doen we door het verwijderen van de gele streep op de stoeprand;
9. De bestaande gelegenheid voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen nabij Luttekepoortstraat 44 in te trekken. Dit doen we door het verwijderen van verkeersbord E7 van bijlage 1 van het RVV 1990.

*Harderwijk, 24 juni 2025*

*Burgemeester en wethouders van Harderwijk  
de secretaris: F.H.W. de Jong  
de burgemeester: J. Joon*

### **Mededelingen**

#### **Bezwaar- of beroepsclausule**

De besluitvorming is tot stand gekomen via de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

### **Definitief besluit**

Het ontwerpbesluit met bijbehorende stukken hebben van 27 maart 2025 tot 9 mei 2025 voor een ieder ter inzage gelegen. Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om binnen deze termijn een zienswijze in te dienen.

### **Ter inzage**

Het definitieve besluit en overige stukken liggen vanaf datum van de publicatie ter inzage in het digitale Gemeenteblad.

### **Inwerkingtreding**

Het besluit treedt in werking zes weken na de terinzagelegging van deze bekendmaking (artikel 27 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer).

### **Beroep tegen besluit**

Belanghebbenden kunnen binnen 6 weken na de terinzagelegging beroep instellen bij de rechtbank Gelderland, team Bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem. Ook kunt u bijvoorbeeld schorsing vragen bij de voorzieningenrechter via hetzelfde adres. Op [rechtspraak.nl](https://rechtspraak.nl) vindt u hierover meer informatie.

### **Informatie?**

Voor informatie kunt u contact opnemen met de gemeente Harderwijk via telefoonnummer (0341) 411 911.