

Verkeersbesluit autoluw maken binnenstad-noord

Reg.nummer.: 02430000206181 / 02430000740900

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 Vischmarkt, Kromhoutsteeg, Hoogstraat, Grote Poortstraat, Grote Marktstraat, Kleine Marktstraat, Kaatsbaan, Keizerstraat, Zoutkeetstraat, Hospitaalhof, Nonnenstraat en Molenstraat 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 veelal 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 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 we ernaar streven om alle wijken zo autoluw (of autovrij) mogelijk te maken. 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 Grote Poortstraat, Grote Marktstraat, Kaatsbaan, Keizerstraat, Zoutkeetstraat, Nonnenstraat en Molenstraat is geen onderdeel van dit verkeersbesluit.

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 en het plaatsen van beweegbare fysieke afsluitingen in het noorden van de binnenstad. Het verwijderen van parkeervakken is nog niet aan de orde en dus geen onderdeel van dit verkeersbesluit.

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.

De straten in het noorden van de binnenstad zijn vooral woonstraten. Aan de Vischmarkt bevinden zich ook enkele horecagelegenheden. Verder zijn er verspreid over het gebied een beperkt aantal winkels en andere publieksgerichte functies gevestigd, zoals het gemeentehuis en de bibliotheek.

In de huidige situatie zijn de meeste van deze straten 24/7 toegankelijk voor alle verkeer, met uitzondering van voertuigen langer dan 10 meter. Een aantal straten zijn in het verleden al wel geheel of gedurende tijdvakken autoluw gemaakt. Daarvan getuigen de volgende verkeersbesluiten:

- Op 10 juni 1980 is een verkeersbesluit genomen om de Hoogstraat jaarlijks van 15 juli tot 15 augustus af te sluiten.
- Op 3 juni 1991 is een verkeersbesluit genomen om voornoemde afsluiting in te trekken, en is besloten tot het afsluiten van de Hoogstraat voor alle motorvoertuigen, met uitzondering van maandag tot en met zaterdag tussen 7 en 18 uur. Als redenen voor deze verkeersmaatregelen noemt het toenmalige college het tegengaan van sluipverkeer, het belang van verkeer en de veiligheid op de weg alsmede de wens om de binnenstad autoluwer te maken.
- Op 7 december 1993 is een verkeersbesluit genomen om de Schoenmakersstraat aan te wijzen als voetgangersgebied en de huidige rijrichting in te stellen in de Kromhoutsteeg en de Grote Marktstraat. Voorheen was de rijrichting andersom.
- Op 24 maart 2022 is een verkeersbesluit gepubliceerd voor het afsluiten van de Pasenstraat voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen. Dit verkeersbesluit is gepubliceerd in het Gemeentebblad, jaargang 2022, nummer 130136, te raadplegen via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2022-130136.html>.
- Op 4 april 2022 is een verkeersbesluit gepubliceerd voor het afsluiten van de Jodenkerksteeg voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen. Dit verkeersbesluit is gepubliceerd in het Gemeentebblad, jaargang 2022, nummer 148360, te raadplegen via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2022-148360.html>.
- Op 1 november 2023 is een verkeersbesluit gepubliceerd voor het afsluiten van de Keizerstraat (wegvak Grote Oosterwijk – Kaatsbaan) voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen. Dit verkeersbesluit is gepubliceerd in het Gemeentebblad, jaargang 2023, nummer 465451, te raadplegen via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2023-465451.html>.
- Op 1 november 2023 is een verkeersbesluit gepubliceerd voor het afsluiten van de Kleine Oosterwijk voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen. Dit verkeersbesluit is gepubliceerd in het Gemeentebblad, jaargang 2023, nummer 465454, te raadplegen via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2023-465454.html>.
- Op 1 november 2023 is een verkeersbesluit gepubliceerd voor het afsluiten van de Grote Oosterwijk (wegvak Vischmarkt – Grote Oosterwijk 31) voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen. Dit verkeersbesluit is gepubliceerd in het Gemeentebblad, jaargang 2023, nummer 465448, te raadplegen via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2023-465448.html>.
- Op 1 december 2023 is een verkeersbesluit gepubliceerd voor het afsluiten van de Grote Oosterwijk (resterende deel) voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen. Dit verkeersbesluit is gepubliceerd in het Gemeentebblad, jaargang 2023, nummer 508852, te raadplegen via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2023-508852.html>.

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.

In 2024 en 2025 hebben overleggen plaatsgevonden met bewoners en ondernemers uit het gebied, met name gesitueerd aan de Vischmarkt. Tijdens deze overleggen werd de gemeente verzocht de verkeerssituatie te verbeteren (lees: de binnenstad-noord autoluwer te maken en zoekverkeer te weren). De achterliggende jaren is dit verzoek al meerdere malen ingediend, meestal door individuele personen uit het gebied. Een van de redenen die meestal werd aangehaald is dat de straten zodanig smal zijn, dat met name grote voertuigen en zoekend verkeer hinder en schade opleveren bij het manoeuvreren door de smalle straten.

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 delen van de binnenstad. 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.

Tijdens de gesprekken met belanghebbenden (binnenstadsbreed) kwamen verschillende zaken aan de orde:

- Het is belangrijk dat de autoluwe gebieden fysiek worden afgesloten. Dit geldt in het bijzonder de hoofdtoegangen tot de binnenstad. 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. Op grond van artikel 87 van het 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;
- De expliciete wens om de Vischmarkt autoluw(er) te maken heeft direct gevolg voor de omliggende straten. Het is daarom belangrijk de Vischmarkt en omgeving integraal te bezien.

Nieuwe situatie

Voorname input heeft geleid tot de variant waarbij de Vischmarkt, Kromhoutsteeg, Hoogstraat, Grote Poortstraat, Grote Marktstraat, Kleine Marktstraat, Kaatsbaan, Keizerstraat, Zoutkeetstraat, Hospitaalhof, Nonnenstaat en Molenstraat worden aangeduid als voetgangersgebied. Dit regime sluit aan bij de bestaande situatie in het kernwinkelgebied en de boulevard. Fietsen is toegestaan. Snorfietsen en bromfietsen niet. 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. Omdat deze laatste argumenten ook gelden voor de Pasenstraat, Jodenkerksteeg, Grote Oosterwijk, Kleine Oosterwijk en Keizerstraat (wegvak Grote Oosterwijk – Kaatsbaan), vervangen we de bestaande geslotenverklaring door het voetgangersregime.

Gemotoriseerd verkeer ten behoeve van laden en lossen is toegestaan tijdens venstertijden. De venstertijden zijn gebaseerd op het Hoogstraatregime dat in 1991 is ingevoerd. Dit regime wordt enigszins gewijzigd: de starttijd wordt aangepast van 7 uur naar 6 uur, net zoals op alle andere binnenstadstraten ook geldt. Op zaterdagen wordt het tijdvenster gewijzigd van 7 tot 18 uur naar 6 tot 11 uur. De zaterdag is namelijk in het algemeen de drukste dag qua voetgangers, fietsers, winkelend publiek en toeristische bezoekers. Om de belangen op het vlak van o.a. leefbaarheid en verkeersveiligheid te dienen is het wenselijk op zaterdagen strakkere venstertijden te hanteren. Het regime op zondagen blijft ongewijzigd. 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 drempel of stimulans om niet 's middags of 's avonds, als er doorgaans meer voetgangers en fietsers zijn, in de binnenstad te komen.

De huidige situatie op de Pasenstraat, Jodenkerksteeg, Grote Oosterwijk, Kleine Oosterwijk en Keizerstraat (wegvak Grote Oosterwijk – Kaatsbaan), zonder specifieke venstertijden, blijft van kracht omdat dit woonstraten zijn. Dit regime wordt van toepassing op de Grote Marktstraat, Molenstraat bezuiden de Scheepssingel en de Nonnenstraat. Bestemmingsverkeer kan met ontheffing op elk moment van de dag inrijden.

Om de straten af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer zonder ontheffing, plaatsen we beweegbare fysieke afsluitingen. Deze komen aan de Zoutkeetstraat, de Grote Oosterwijk (nabij Havendam 12) en

de Sint-Annastraat. Op de Schoenmakersstraat komt een vaste afsluiting. Deze locatie ligt op de scheiding tussen twee gebieden met verschillende venstertijden.

Fysieke afsluitingen zijn gewenst om verkeer dat moedwillig of per ongeluk het autoluwe gebied inrijdt te weren. Met name in drukke gebieden, zoals kernwinkelgebied en kroeghoek, of bij entrees van de stad is dit van belang. Omdat het kernwinkelgebied naadloos aansluit op de binnenstad-noord, en omdat de Havendam een hoofdtoegang is tot de binnenstad, ligt het plaatsen van een fysieke afsluiting op genoemde locaties voor de hand.

Bestemmingsverkeer, zoals aanwonenden, parkeervergunninghouders, gehandicaptenparkeerkaarthouders 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 al dan niet verkrijgen van een ontheffing worden vastgelegd in een beleidsregel.

De geslotenverklaring voor voertuigen langer dan 10 meter blijft in stand. Deze voertuigen zijn niet toegestaan omdat de straten te krap zijn om met grote voertuigen doorheen te manoeuvreren.

Het eenrichtingsverkeer in de Hoogstraat, Kromhoutsteeg, Grote Poortstraat, Grote Marktstraat en Kleine Marktstraat blijft ongewijzigd van kracht.

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 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. Verkeer zonder noodzakelijke bestemming in het gebied wordt geweerd.

Wat betreft laden en lossen wordt het tijdvenster krappere dan in de huidige situatie het geval is. Overigens gelden voor andere horecagelegenheden in de binnenstad al jarenlang venstertijden, die naar tevredenheid werken. Voor het halen en brengen van personen en het incidenteel laden en lossen van goederen wordt tevens een ontheffingsmogelijkheid in het leven geroepen.

In de Grote Oosterwijk, Kleine Oosterwijk, Keizerstraat (deel), Pasenstraat en Jodenkerksteeg wordt de bestaande geslotenverklaring voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen vervangen door een voetgangersgebied waar fietsen is toegestaan. De toegang voor motoren en bromfietzers wordt hiermee onzegd. Vanwege het karakter van de straten achten we het gepast om voetgangers meer te prioriteren en daarom snorfietzen, bromfietzen en motoren te weren. Bovendien ontstaat er op deze wijze meer eenduidigheid in het gebied.

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 hoofdopgaven 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, agendapunt 7, bijlage 4.

Overleg Vischmarkt e.o. - Voorts hebben er plenaire bijeenkomsten plaatsgevonden met horecaondernemers (30 september 2024) en bewoners (14 januari 2025) uit het gebied. Tijdens deze bijeenkomsten is gesproken over allerlei zaken op de Vischmarkt en directe omgeving, waaronder verkeerszaken.

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 133085, te raadplegen via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2025-133085.html>). Van 27 maart tot 9 mei 2025 zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze in te dienen. Tevens heeft er op 14 april 2025 een inloopbijeenkomst plaatsgevonden, waar belanghebbenden hun vragen konden stellen over het verkeersbesluit. De ingediende zienswijzen hebben geleid tot enkele wijzigingen in het definitieve verkeersbesluit ten opzichte van het ontwerpbesluit. Dit betreft het aanpassen van de venstertijden in diverse straten.

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.

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 een positief advies uit met betrekking tot de voorgenomen verkeersmaatregelen.



BESLUIT

1. De volgende straten aan te wijzen als voetgangersgebied, waar fietsen is toegestaan en waar laden en lossen op maandag tot en met vrijdag tussen 6 en 18 uur en op zaterdag tussen 6 en 11 uur is toegestaan:
 - a. Vischmarkt
 - b. Schapenhoek
 - c. Zoutkeetstraat
 - d. Keizerstraat (wegvak Kaatsbaan - Molenstraat)
 - e. Molenstraat (wegvak Scheepssingel - Keizerstraat)
 - f. Hospitaalhof
 - g. Kromhoutsteeg
 - h. Kleine Marktstraat
 - i. Hoogstraat
 - j. Sint-Annastraat (rijrichting Grote Poortstraat -> Waltorenstraat)
 - k. Grote Poortstraat (wegvak Schoenmakersstraat - Sint-Annastraat)
 - l. Grote Marktstraat
 - m. VleeshouwersteegDit doen we door het plaatsen van verkeersborden G7 (zonale toepassing) van bijlage 1 van het RVV 1990, met daaronder de tekst 'fietsen toegestaan' en 'laden/lossen toegestaan ma t/m vr 6-17 h en za 6-11 h';
2. De volgende straten aan te wijzen als voetgangersgebied, waar fietsen is toegestaan:
 - a. Nonnenstraat
 - b. Molenstraat (wegvak Grote Marktstraat - Scheepssingel)
 - c. Grote Marktstraat
 - d. Sint-Annastraat (rijrichting Waltorenstraat -> Grote Poortstraat)
 - e. Grote Poortstraat (wegvak Sint-Annastraat - Scheepssingel)Dit doen we door het plaatsen van verkeersborden G7 (zonale toepassing) van bijlage 1 van het RVV 1990, met daaronder de tekst 'fietsen toegestaan';
3. Het vervangen van de bestaande geslotenverklaring voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen op de volgende straten door voetgangersgebied, waar fietsen is toegestaan:
 - a. Grote Oosterwijk
 - b. Kleine Oosterwijk
 - c. Keizerstraat (wegvak Grote Oosterwijk - Kaatsbaan)
 - d. Pasenstraat
 - e. JodenkerksteegDit doen we door het verwijderen van de verkeersborden C6 van bijlage 1 van het RVV 1990 en het plaatsen van verkeersborden G7 (zonale toepassing) van bijlage 1 van het RVV 1990, met daaronder de tekst 'fietsen toegestaan';
4. Het plaatsen van beweegbare fysieke afsluitingen (pollers) op de volgende locaties:
 - a. Zoutkeetstraat
 - b. Sint-Annastraat
 - c. Grote Oosterwijk hoek Havendam
5. Het plaatsen van een vaste fysieke afsluiting in de Schoenmakerstraat, nabij de kruising met de Grote Poortstraat;
6. Het intrekken van het verkeersbesluit van 3 juni 1991 voor het instellen van een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer op de Hoogstraat.

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 vindt u hierover meer informatie.

Informatie?

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