

Instellen parkeerschijfzone (blauwe zone) Burgemeester Numanlaan ten westen van Agnietenpad

gemeente harderwijk



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

De directeur Domein Ruimte is namens burgemeester en wethouders van Harderwijk bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten op grond van het mandaatbesluit gemeente Harderwijk 2015, zoals is vastgesteld op 23 december 2014, onder nummer: 14.00821.

Inleiding

De Burgemeester Numanlaan ligt in de woonwijk Friese gracht en is een erftoegangsweg. De locatie ligt op loopafstand van de binnenstad. De huizen van de Burgemeester Numanlaan zijn gebouwd omstreeks de jaren 1985/1986. Veel bewoners ervaren parkeeroverlast van (met name) zogenaamd 'wijkvreemd' verkeer. Dit wijkvreemd verkeer komt van; 1. werkers van de binnenstad die gratis in omliggende wijken willen parkeren; en 2. winkelend publiek die in de binnenstad op de koopavonden en zaterdag ook graag gratis willen parkeren.

Voor de Burgemeester Numanlaan werd bij de aanleg een parkeernorm van 1,4 per woning gehanteerd waarvan 1,2 is aangelegd. De niet gerealiseerde 0,2 parkeervakken zijn destijds als reservegroen ingericht. Door het toegenomen autogebruik zijn de parkeernormen van de jaren '80 niet meer gelijk aan de huidige parkeernormen. Meer mensen gebruiken een auto, maar ook meer mensen bezitten een auto.

Gebleken is dat er regelmatig mensen in de Burgemeester Numanlaan parkeren die hun auto voor 9:00 uur 's ochtends parkeren en na 18:00 uur weer ophalen. Dit zijn zowel werkers als bezoekers van de binnenstad. Het aanleggen van meer parkeervakken in de Burgemeester Numanlaan is voor dit probleem dan ook geen oplossing. Reguleren van het parkeren draagt wel bij aan het terugdringen van dit wijkvreemd parkeren.

Mening bewoners

Omdat de gemeente al jaren klachten ontving van bewoners over het parkeren in hun straat is gekeken naar een oplossing. Een oplossing die in omliggende straten is gebruikt, is het instellen van een parkeerschijfzone (hierna blauwe zone).

Eerdere besluitvorming

In 2007 is een enquête uitgezet in de gehele Burgemeester Numanlaan en de Goossenskamp nadat er diverse signalen van bewoners kwamen over parkeeroverlast. De enquête uit 2007 is echter nooit teruggekoppeld en ook niet meer beschikbaar. In 2014 is wederom een enquête uitgezet. Uit deze enquête bleek een meerderheid van beide straten niet voor het instellen van een blauwe zone. Bij nadere bestudering bleek echter wel een duidelijke verdeling te zijn in de straten. De klachten kwamen met name uit het noordelijke en westelijke gedeelte van de Burgemeester Numanlaan. In deze omgeving was wel een duidelijke meerderheid te vinden voor de invoering van een blauwe zone. Om deze reden is een knip gemaakt en is begin 2015 besloten alleen een blauwe zone in te voeren in het noord/west gedeelte van de Burgemeester Numanlaan. Na heroverweging in een bezwarenprocedure is in het voorjaar besloten het verkeersbesluit in te trekken (zie hiervoor de Staatscourant, nr. 2015/17389 d.d. 24 juni 2015) en de procedure opnieuw te doorlopen met een nieuwe enquête voor alleen het potentiële besluitvormingsgebied.

Parkeerproef en parkeermeting

Inmiddels zijn vanaf medio maart ook parkeermetingen uitgevoerd in het kader van een parkeerproef om het parkeren in en rondom de binnenstad te monitoren en waar nodig te verbeteren. Ook in de Burgemeester Numanlaan zijn op diverse momenten metingen uitgevoerd. Uit metingen op 4 verschillende dagen op 17 en 19 maart en op 19 en 21 mei op diverse tijdstippen, blijkt een duidelijke hoge parkeerdruk op doordeweekse dagen van meer dan 80% in het noord/westen van de Burgemeester Numanlaan. Bij een parkeerdruk van meer dan 80% is het nemen van (verkeerskundige) maatregelen gerechtvaardigd en noodzakelijk.



Enquête

Op 18 juni 2015 is aan 44 adressen in het noord-westelijk gedeelte van de Burgemeester Numanlaan een enquête uitgezet. Uiteindelijk hebben 41 adressen gereageerd (respons van ruim 93%). Daarvan is driekwart vóór de invoering van een blauwe zone (afgerond 66% van de reacties en 61% van de geënquêteerden).

GVVP

In het Verkeersstructuurplan (hierna VSP) bestaande uit de Mobiliteitsvisie Harderwijk 2030 en het Gemeentelijke Verkeers- en vervoersplan 2010 – 2015 van 8 juli 2010 (hierna: GVVP) is een visie geschetst hoe om te gaan met mobiliteit en parkeren in Harderwijk. Hieronder zijn een aantal belangrijke passages uit het GVVP weergegeven

Paragraaf 7.1 Algemeen

In relatie tot parkeren in de woonomgeving kan gesteld worden dat, hoewel soms incidenteel overlast optreedt, de huidige parkeerdruk nergens tot structurele problemen leidt (structureel illegaal parkeren en / of structurele beperking van de directe bereikbaarheid van bestemmingen, bijvoorbeeld voor hulpdiensten). Wel is het de verwachting dat de parkeerproblematiek in woonwijken door het verder toenemende autobezit (sterk) kan gaan toenemen. Op basis van een recent parkeeronderzoek is geconcludeerd dat in het centrumgebied van Harderwijk sprake is van een acceptabele parkeersituatie (indien het Dolfinarium gesloten is). Wanneer het Dolfinarium wel open is, zijn er op zaterdagmiddag in het centrumgebied circa 100 bezoekersparkeerplaatsen te weinig. Ook is geconstateerd dat lokaal sprake is van een hoge parkeerdruk (met name de grote parkeerterreinen tegen het winkelgebied aan). Met het gereedkomen van de Houtwalgarage (en op lagere termijn het Waterfront) wordt hierin voorzien. Wel is na het jaar 2020 wellicht aanvullende capaciteit noodzakelijk. Ten aanzien van de parkeerregulering is in onderzoek geconstateerd dat deze goed wordt ingezet. Er geldt vergunninghouders parkeren in de smalle straatjes in het centrumgebied, blauwe zone parkeren in de schil (om overloop van centrumbezoekers en dagrecreanten te voorkomen) en betaald parkeren met parkeerdurbeperking op de grote terreinen aan de rand van het winkelgebied (om overloop door dagrecreanten en bezoekers aan het Dolfinarium te voorkomen).

Paragraaf 7.5 Parkeercapaciteit woonwijken

1. Helder krijgen problematiek / onderzoek onder bewoners en / of parkeeronderzoek

Om te kunnen beoordelen of en, zo ja, hoe naar aanleiding van het geconstateerde probleem moet worden gehandeld, wordt eerst onderzocht in hoeverre het probleem ook door andere bewoners in de buurt wordt ervaren en / of het in overeenstemming is met cijfers uit het 'periodiek parkeeronderzoek woonwijken'. Ervaringen in de buurt worden in kaart gebracht door het houden van een korte, schriftelijke enquête onder de bewoners. Indien blijkt dat inderdaad sprake is van een breed gedragen probleem (en er is geen onderzoeksmateriaal aanwezig), dan wordt de aard en de omvang van het probleem objectief in kaart gebracht door een parkeertelling in de nacht of vroege ochtend (wanneer de parkeerbehoefte het grootst is). Omdat er op die momenten weinig aankomst- en vertrekbewegingen zijn (en dus ook weinig zoekverkeer), mag de parkeerdruk 's nachts dan (zeer) hoog zijn, mits geparkeerd wordt op daarvoor bedoelde plaatsen. De hoeveelheid fout (of in het groen) geparkeerde auto's wordt als maat gehanteerd voor de ernst van het parkeerprobleem.

In afwijking van het voorgaande, zijn de parkeermetingen overdag uitgevoerd omdat bekend is dat de parkeerdruk (zich met name) overdag op doordeweekse dagen het hoogst is.

2. Gebruik optimaliseren

Indien de parkeersituatie daadwerkelijk leidt tot onveiligheid of overlast, wordt geïnventariseerd welke oplossingen mogelijk zijn. Bij het oplossen van parkeerproblemen wordt vaak direct gedacht aan het aanleggen van extra parkeerplaatsen, meestal in het groen. Soms zijn er echter ook andere mogelijkheden. Zo kan er sprake zijn van situaties waarin op ongewenste plaatsen wordt geparkeerd terwijl op korte afstand daarvan legale parkeerplaatsen ongebruikt blijven. In dergelijke gevallen kan het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit geoptimaliseerd worden door fysieke afscherming van de plaatsen waar foutgeparkeerd wordt. Is dit niet mogelijk dan kan het gewenste parkeergedrag worden bereikt door gericht toezicht (tijdelijk intensieve controle op foutparkeren). Indien veel caravans of aanhangers op straat geparkeerd staan, kan hiertegen opgetreden worden op grond van de APV en indien inefficiënt langs de straat geparkeerd wordt, kan de aanduiding van parkeervakken de situatie mogelijk verbeteren.

3. Aanleg parkeerplaatsen / voorzieningen overwegen

Indien optimalisering van het gebruik van bestaande parkeerplaatsen geen oplossing biedt, zal de aanleg van extra parkeerplaatsen de enige mogelijkheid zijn om de parkeerproblemen op te lossen. In dat geval wordt uitgezocht waar hiervoor de beste mogelijkheden zijn. Indien de 'bron' van het parkeerprobleem in een andere straat ligt dan waar het parkeerprobleem zich manifesteert, gaat de voorkeur uit naar uitbreiding van parkeercapaciteit bij de bron. Indien dat niet mogelijk is, gaat de voorkeur uit naar uitbreiding van parkeercapaciteit op de plaats of in de nabijheid van waar het parkeerprobleem zich manifesteert. Indien ook dat niet mogelijk is, kunnen extra parkeerplaatsen op een andere locatie dan in de directe omgeving worden gerealiseerd (zoals aan de randen van wijken en / of buurten). Dit is echter alleen zinvol als parkeren op de plaats waar het parkeerprobleem zich nu manifesteert, met fysieke maatregelen (bijvoorbeeld een haag, hek of paaltjes) kan worden tegengegaan. Of uitbreiding van parkeerplaatsen op een bepaalde plaats mogelijk wordt geacht, hangt af van diverse inhoudelijke aspecten (veiligheid, kwaliteit van de openbare ruimte en bereikbaarheid voor hulpdiensten) en procedurele aspecten (juridische kader, grondeigendom en kosten). Indien herinrichting of herbestrating op korte termijn aan de orde is, wordt de aanleg van extra parkeerplaatsen uitgesteld opdat combinatie met andere werkzaamheden aan de weg mogelijk is.

Paragraaf 54.4. Parkeerregulering

Pas in laatste instantie (en in overleg met bewoners) wordt teruggevallen op parkeerregulering met vergunningen, vergunninghouderzones of parkeer(verbods)zones, in combinatie met een blauwe zone, waarbij bewoners met gebruik van een ontheffing langer kunnen parkeren.

Overwegingen ten aanzien van het besluit

Gelet op alle relevante feiten en omstandigheden is het noodzakelijk en gewenst verkeersmaatregelen te nemen tegen de ervaren parkeeroverlast. Gezien de aard van het probleem, is het instellen van een parkeerschijfzone een goede maatregel om langparkeerders van zogenaamd wijkvreemd verkeer te weren en zodoende meer parkeerruimte vrij te maken voor bewoners en hun bezoekers. Het alternatief van een vergunninghouders regime is in Harderwijk gereserveerd voor het parkeren in de binnenstad en de diverse parkeerterreinen.

Om een parkeerschijfzone in te stellen, worden de verkeersborden E10 (begin parkeerschijfzone) en E11 (einde parkeerschijfzone) geplaatst aan het begin en einde van de weg met daarop vermeld de tijdsduur waarop maximaal met een geldige parkeerschijf geparkeerd mag worden. Op de plaatsen waar geparkeerd mag worden, moeten blauwe strepen worden aangebracht. Langs een blauwe streep mogen alleen auto's staan met een duidelijk zichtbare parkeerschijf waar de begintijd is aangegeven of auto's waar zichtbaar een geldige ontheffing achter de ruit is aangebracht.

Op dit moment is er een parkeerschijfzone in de nabije omgeving zoals; in de Tuinstraat en de Frisialaan ten noorden van de Burgemeester Numanlaan en in de Agnietenlaan, Provenierslaan ten zuiden van de Burgemeester Numanlaan.

Voorgesteld wordt om aan te sluiten bij het bestaande regime en de zone uit te breiden naar de Burgemeester Numanlaan, voor zover gelegen ten westen van het Agnietenpad.

Dit betekent een maximum parkeerduur van twee uur met parkeerschijf. Het gebruik van een parkeerschijf is verplicht van maandag tot en met zaterdag tussen 08.00 en 18.00 uur en op koopavonden tussen 18.00 en 22.00 uur. Bewoners kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing van het gebruik van een parkeerschijf en maximumduur. Daarnaast kunnen alle adressen in aanmerking komen voor 1 bezoekerskaart per adres. Zij ontvangen daarover persoonlijk bericht.

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.

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. In dit besluit gaat het om E 10 en E 11 zonaal (begin/einde blauwe zone) van Bijlage 1, Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).

Uit het oogpunt van het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan is het noodzakelijk om de voorgestelde maatregel(en) te nemen.



Artikel 24 van het BABW vereist dat er voor het nemen van het verkeersbesluit overleg wordt gepleegd met de politie. Namens deze is er overleg gepleegd met de verkeersadviseur van de Politie, eenheid Oost-Nederland, District Noord- en Oost-Gelderland, Team NoordWest-Veluwe.

Besluit

Op grond van voorgaande overwegingen, wordt besloten om:

- 1 een parkeerschijfzone in te stellen in van maandag tot en met zaterdag van 08.00 uur tot 18.00 uur en op vrijdag- en andere koopavonden tevens van 18:00 tot 22:00 uur met een maximale parkeerduur van 2 uur in de Burgemeester Numanlaan, voor zover gelegen ten westen van het Agnietenpad;
- 2 conform artikel 87 RVV 1990 ontheffingsmogelijkheid (op aanvraag) in te stellen voor bewoners die voldoen aan bepaalde voorwaarden;
- 3 De uitvoering vindt plaats door het plaatsen van verkeersborden E10 zonaal en E11 zonaal met de tekst: "max 2 h", met onderborden met de tekst: "ma t/m za 08.00 – 18.00h en op koopavonden 18.00 – 22.00 h" en het aanbrengen van blauwe strepen, conform bijlage 1 van het RVV 1990 en bijgevoegde tekening.

Namens burgemeester en wethouders,

de heer E. Okkema

directeur Domein Ruimte

Mededelingen

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunt u bij het college van burgemeester en wethouders van Harderwijk gemotiveerd bezwaar maken tegen dit besluit als u belanghebbende bent. U dient uw bezwaarschrift uiterlijk zes weken na de datum van bekendmaking op de elektronische Staatscourant van <http://www.officielebekendmakingen.nl/> te sturen naar:

Burgemeester en wethouders gemeente Harderwijk

p/a secretariaat Bezwaarschriftencommissie

Postbus 1

3890 AA ZEEWOLDE.

Het maken van bezwaar heeft geen schorsende werking (zie art. 6:16 Awb). De indiener van het bezwaar heeft echter wel de mogelijkheid om een voorlopige voorziening bij de rechtbank te vragen (bijvoorbeeld schorsing).