



Aan de gemeenteraad

Portefeuillehouder	Team	Bijlage	Datum	Onderwerp
Leo Pieter Stoel	Fysieke Leefomgeving	-	3 september 2024	Aanpak bermparkeren & inritbestrating

Geachte leden van de raad,

Vorig jaar informeerden we u via een brief over ons voornemen om bermparkeren op specifieke locaties te gaan verbieden¹. Op dit moment moeten we echter constateren dat dit toch niet mogelijk is. In deze brief leggen we u uit waarom dat zo is en hoe we vanaf hier verder gaan. Daarnaast gaan we ook kort in op inritbestrating.

Wat vooraf ging

Bermparkeren is voor velen al langer een doorn in het oog. Als raad heeft u het dan ook genoemd in raadsagendapunt 1.1. Dat was een belangrijke aanleiding om destijds te beginnen met het project *Handhaving omgevingskwaliteit beschermd dorpsgezicht*, waarvan een participatiepilot plaatsvond in Hollum.² Dat project was onder andere opgezet omdat we wisten dat handhaving niet eenvoudig was. In de pilot merkten we dat meerdere betrokken bewoners bereid waren hun auto te verplaatsen. Dat gold echter niet voor iedereen. Daarnaast werd ook door de bewoners handhaving als de oplossing gezien. Daarom dat we daar opnieuw naar gekeken hebben en uitkwamen bij art. 5:10 uit onze APV.

Bij de herziening van de model-APV schrapte de VNG dat artikel echter. Het OM en het ministerie van I&W zagen het namelijk als strijdig met het Reglement van verkeersregels en verkeerstekens (RVV). Omdat dat als 'hogere' regelgeving geldt, zouden we daar als gemeente niet over kunnen gaan. We voelden ons echter gesterkt door het feit dat andere gemeenten met ogenschijnlijk succes zich eerder al op dat artikel beriepen. Dat was de reden dat we bij de herziening van onze APV vorig jaar, dat artikel toch graag wilden laten staan.

Wat er sindsdien gebeurde

We hebben vervolgens contact opgenomen met de VNG. Enerzijds om het probleem bij hen onder de aandacht te brengen en anderzijds om advies te vragen. Zij wezen ons op het feit dat de wetgever bij het opstellen van het RVV vooral zeker wilde zijn dat parkeren in het buitengebied mogelijk zou blijven. Ze suggereerden daarom om het niet met APV artikel 5:10, maar met een aanpassing van artikel 5:11 te proberen. In dat artikel zouden we dan duidelijk maken dat het alleen om de bebouwde kom zou gaan. Die aanpassing hebben we daarna op advies van de VNG voorgelegd aan het OM. Na uitvoerig beraad deelden zij ons mee dat zij dat als een niet legitieme oplossing zagen. In hun ogen is elke gemeentelijke regelgeving over bermparkeren in strijd met het RVV. Ongeacht de oorspronkelijke bedoeling dus. Ze zijn dan ook niet bereid om eventuele boetes in stand te laten. Hiermee is handhavend optreden tegen auto's die met vier wielen in de berm geparkeerd staan, onmogelijk.³ De enige oplossing ligt volgens het OM in

¹ Zie de collegebrief *Aanpak bermparkeren* van 11 juli 2023, zoals behandeld in de raadsvergadering van 18 september 2023.

² Zie bv. collegebrief aan de raad *Evaluatie pilot omgevingskwaliteit beschermd dorpsgezicht* van dezelfde data als in noot 1.

³ Wanneer er een parkeerverbod voor de rijbaan is, kunnen we al handhavend optreden wanneer auto's met bv. twee wielen in de berm staan en dus ook twee op de weg.

de aanpassing van het RVV. Die duidelijke keuze heeft ons doen besluiten dat regelgeving op dit moment een heilloze weg is. Eén die ook niet eerlijk is tegenover bewoners en bezoekers.

Hoe we verder gaan

We hebben besloten in te zetten op drie dingen

1. Communicatietraject
2. Fysiek onmogelijk maken in kaart brengen
3. Lobby

1. Communicatietraject

Het communicatietraject heeft tot doel om bewoners

- 1) te informeren over het belang van de uitstraling van straten in (met name) het beschermd dorpsgezicht en de rol die bermparkeren daarin speelt en
- 2) hen op te roepen om van bermparkeren op die plekken af te zien en auto's zoveel mogelijk te parkeren op eigen terrein of op een parkeerplaats.

Bewoners zijn daarin de primaire doelgroep, omdat zij voor een belangrijk deel verantwoordelijk zijn voor het bermparkeren en omdat het goede voorbeeld van bewoners er naar verwachting voor zorgt dat bezoekers ook minder snel in de berm zullen parkeren. Daarnaast kan aan bewoners een oproep gedaan worden om ook hun gasten te informeren over de onwenselijkheid van het parkeren in de berm. Het voordeel hiervan is dat we dit eilandbreed kunnen inzetten en niet (in eerste instantie) hoeven te beperken tot het beschermd dorpsgezicht van Hollum.

De pilot in Hollum van het project Handhaving omgevingskwaliteit beschermd dorpsgezicht is in feite een dergelijk communicatietraject geweest op kleine schaal. Daarin hadden we de indruk dat een deel van de bewoners open stond om de auto uit de berm te halen, maar ook dat dat niet voor iedereen gold en/of dat het moeilijk was om juist die groep te bereiken. De verwachting is dan ook dat een dergelijk communicatietraject het aantal auto's in de berm wel kan verminderen, maar niet kan terugbrengen naar nul.

2. Fysiek onmogelijk maken onderzoeken

Daarom kijken we ook opnieuw naar het fysiek onmogelijk maken en brengen we in kaart wat de (on)mogelijkheden en (on)wenselijkheden hiervan zijn. Opnieuw, omdat we in het verleden hier ook in beperkte mate onderzoek naar deden. Dat pakken we opnieuw op en breiden we uit. Daarin nemen we ook de ervaringen uit het verleden mee, zoals het plaatsen van beplanting (in Nes) en paaltjes (Herenweg, Hollum). Het voordeel hiervan is dat het mogelijk moet zijn om het aantal geparkeerde auto's terug te brengen naar nul. Het nadeel is dat de (uitstraling van de) straten verandert en het nu juist dat is wat we willen conserveren.

3. Lobby

We zijn ons bewust van het feit dat beide punten (communicatie en fysiek onmogelijk maken) niet ideaal zijn. Dat was precies de reden om vorig jaar niet daarvoor te kiezen, maar op handhaving in te zetten. De ideale oplossing is dan ook dat er alsnog mogelijkheden komen om handhavend op te treden als auto's met vier wielen in de berm staan. Volgens het VNG staat het ministerie van I&W niet per se onwillig tegenover aanpassing van het RVV. We zien het daarom als zinvol om hier waar mogelijk op aan te dringen. Ook gesterkt door het idee dat we niet de enige gemeente zijn die bermparkeren (op specifieke locaties) wil verbieden. Uiteraard is het de vraag of we als kleine gemeente de noodzaak voor het ministerie voldoende duidelijk kunnen maken. Als het lukt zal het waarschijnlijk iets van de lange adem zijn. We vestigen dus (zeker voor de korte termijn) onze hoop hier niet alleen op. Dat is een belangrijk argument om punt 1 en 2 op te starten.

Inritbestrating

Bermparkeren is niet het enige dat een belangrijke rol speelt in de uitstraling van de straten. Inritbestrating is dat ook. We streven er daarom naar dat in de beschermde dorpsgezichten de bestrating van de inrit op gemeentegrond (in de berm) hetzelfde is als die van de weg. Het is ons voornemen om bij herbestrating van wegen daarom ook de bestrating van de inritten op gemeentegrond mee te nemen. Voor het grootste deel van het beschermd dorpsgezicht van Hollum staat dat onderhoud in 2025 gepland. Daarnaast is uniformiteit van inritbestrating ook een belangrijk aandachtspunt bij de geplande herziening van de beleidsregel uitwegen.

Verdere communicatie

We informeren de inwoners en eigenaren van het beschermd dorpsgezicht in Hollum over beide onderwerpen via een brief. De onderwerpen waren immers ook belangrijke thema's binnen de al eerder genoemde pilot. Ook hebben we bij de laatste avond van de pilot de deelnemers beloofd hen op de hoogte te houden van belangrijke ontwikkelingen.

Het was ons plan om nog een andere avond te organiseren voor de andere bewoners van het beschermd dorpsgezicht in Hollum. Het was onze bedoeling dat te doen nadat het bermparkeerverbod rond was. Zo konden we de avond gebruiken om hen te informeren over het verbod en dat uit te leggen. Nu dat verbod er niet komt, denken we dat het gesprek op dit moment niet zinvol is. Daarom richten we de brief ook aan alle bewoners van het beschermd dorpsgezicht in Hollum.

Met vriendelijke groet,

Het college van burgemeester en wethouders



Leo Pieter Stoel
burgemeester



Iwan Valk
secretaris-directeur