gemeente harderwijk

Gemeenteraad Harderwijk
t.a.v. raadsfractie VVD
Postbus 149
3840 AC HARDERWIJK

datum: 4 november 2026
ons kenmerk: 02430000276510 / 02430000970848
uw brief van: 7 oktober 2026
uw kenmerk:
onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen van VVD over het invoeren van betaald parkeren in de wijken Waterfront en Zeebuurt

Geachte mevrouw Lubbersen,

Op 7 oktober jl. heeft u schriftelijke vragen gesteld over het invoeren van betaald parkeren in de wijken Waterfront en Zeebuurt.

Het invoeren van parkeerregulering vloeit voort uit het raadsbesluit van 17 juni 2021 om meer woningen te bouwen in het Waterfront. Dit raadsbesluit is onlosmakelijk verbonden met het invoeren van parkeerregulering voor zowel bewoners als bezoekers in Waterfront fase 3 en in de aangrenzende buurten.

In deze brief leest u het antwoord op de vragen die u gesteld heeft.

Waterfront

Vraag 1:

In de beantwoording van onze schriftelijke vragen van 27 januari 2026 geeft het college aan dat uitbreiding van betaald parkeren mogelijk is als daarvoor voldoende draagvlak onder de bewoners bestaat. Welke conclusie trekt het college uit de brief van bewoners van Waterfront van 25 september 2026, waarin zij bezwaar maken tegen de uitbreiding van betaald parkeren, onder meer vanwege de verwachte parkeerdruk, de verkeersveiligheid en het ontbreken van bewonersparticipatie bij de eilanden van fase 1 en 2 van Ons Stadsgezicht?

Antwoord 1:

In uw vraag noemt u een aantal buurtnamen en -duidingen. Om een duidelijk antwoord te kunnen formuleren is het goed om de benamingen helder te hebben. De gehele wijk Waterfront bestaat uit drie ontwikkelfases. Elke fase bestaat uit verschillende subfases oftewel deelprojecten. Ook die subfases of deelprojecten kunnen weer uit fases bestaan. In dit geval is Ons Stadsgezicht een

organisatie eenheid: Team Ruimtelijk Beleid
behandeld door: W. van Blijderveen
telefoonnummer: 0341 411 393
bijlage(n): geen

Havendam 56
Correspondentieadres:
Postbus 149
3840 AC Harderwijk
T 0341 411 911
E info@harderwijk.nl
W harderwijk.nl
B NL44 BNGH 0285 0033 13

deelproject in Waterfront fase 3 en bestaat dit deelproject uit twee fases. Het gebruik van de term ‘eilanden’, net zoals in Waterfront fase 2 (Noorder- en Zuidereiland) is in dit gebied niet van toepassing.

Het klopt dat er in Waterfront fase 3 geen bewonerspeiling is gehouden. Voor de bouw van de woningen in fase 3 was namelijk al bekend dat hier een parkeerregime zou gelden én dat bezoekersparkeren in de wijk voorzien zou zijn. Tijdens de raadsvergadering van 17 juni 2021 heeft uw raad bij het vaststellen van het *Ontwikkelplan 'Meer betaalbare woningbouw Waterfront fase 3'* immers al het besluit genomen om een vorm van parkeerregulering in te voeren in fase 3. Omdat al voor de bouw van de woningen vaststond dat er parkeerregulering zou gelden en bezoekersparkeren in de wijk voorzien zou worden, was een bewonerspeiling over draagvlak niet aan de orde.

Het beeld van bewoners dat de behoefte aan parkeercapaciteit nu al groot is, gelet op de vergunningafgifte en wachtlijsten, herkennen we. Dit betekent echter niet dat er geen ruimte is voor bezoekers. Volgens de parkeerbalansberekening is er door dubbelgebruik van parkeerplaatsen voldoende capaciteit voor zowel bewoners als voor bezoekers van de wijk. Bezoekers kunnen gebruik maken van de vrije plekken op momenten dat niet alle bewoners thuis zijn. Voorwaardelijk is hierbij dat we bezoekers ook daadwerkelijk de mogelijkheid bieden om de voor hen berekende parkeercapaciteit ook te kunnen gebruiken. Dat doen we door betaald parkeren mogelijk te maken.

In de brief van bewoners wordt gesuggereerd dat het bezoekersparkeren door externe bezoekers (die geen bestemming hebben in de wijk zelf) toe zal nemen. Juist het voorkomen daarvan is een van de redenen voor het invoeren van parkeerregulering in het Waterfront. Daarmee herkennen wij de angst voor meer verkeersonveiligheid en parkeerdruk in de wijk als gevolg van het invoeren van zelfstandig betaald parkeren niet. Wel blijven we de situatie monitoren. Dat doen we bijvoorbeeld door de parkeerdruk periodiek te meten. Wanneer toch blijkt dat de situatie anders ontwikkelt dan gedacht, zijn we uiteraard bereid om te kijken of er aanpassingen nodig en mogelijk zijn.

Bewoners vragen in hun brief waarom betaald parkeren nu pas wordt ingevoerd, terwijl vergunningparkeren al enige tijd van kracht is. Normaliter zouden we vergunningparkeren voor bewoners en betaald parkeren voor bezoekers tegelijkertijd invoeren. Hier is dat niet gebeurd omdat er eerst een technische aanpassing aan de verordening parkeerbelastingen nodig was. Maar belangrijker: we hebben nu nog geen betaald parkeren ingesteld om te voorkomen dat parkeerders op P2 Ir. Lelykade ‘overlopen’ naar de aangrenzende parkeervakken in de woonstraten. Daarom wachten we met het instellen van betaald parkeren in de aangrenzende buurt totdat parkeerterrein P2 Ir. Lelykade is opgeheven (medio 2027). In de overige deelgebieden van het Waterfront en de Zeebuurt wordt het parkeerregime eerder van kracht (Q1 2027).

Vraag 2:
Op welke wijze acht het college de besluitvorming zorgvuldig, gezien het feit dat bewoners het besluit via de media moesten vernemen?

Antwoord 2:
Het aanwijzingsbesluit voor het instellen van betaald parkeren is op de gebruikelijke wijze gepubliceerd via www.officielebekendmakingen.nl. Ook is als extra service een aankondiging geplaatst op

de gemeentepagina in de Harderwijker Courant en hebben we informatie verspreid via de Bouw-App. Hiermee achten we de besluitvorming voldoende zorgvuldig. Het is overigens ook niet gebruikelijk om bewoners anders dan hiervoor genoemd, bijvoorbeeld persoonlijk of per brief, over verkeersbesluiten of aanwijzingsbesluiten te informeren.

Vraag 3:
Is het college bekend met de door bewoners gestelde verwachting dat de wijk zou worden ingericht als vergunningsgebied, met een eigen parkeerplaats en een mogelijkheid voor een parkeerplaats buiten het eigen mandelig terrein?

Antwoord 3:
Het vergunningregime blijft ongewijzigd van kracht. In die zin is deze verwachting correct. Parkeervergunningen geven invulling aan het bewonersparkeervraagstuk. Om invulling te geven aan het bezoekersparkeervraagstuk zijn parkeermaatregelen nodig die hand in hand kunnen gaan met vergunningparkeren. Bij betaald parkeren is dat het geval. Wij zijn ons er niet van bewust dat er verwachtingen zijn gewekt die het mogelijk maken van bezoekersparkeren in de wijk tegenspreken.

Vraag 4:
Hoe verhoudt het huidige besluit zich tot het vertrouwensbeginsel, gezien de gewekte verwachtingen bij de bewoners?

Antwoord 4:
Inwoners mogen er vanuit gaan dat de informatie die de gemeente deelt juist is. Naar onze mening is dat ook zo: er is immers sprake van een vergunninggebied, een eigen parkeerplaats per woning en de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen voor een tweede auto. Overigens kan er altijd sprake zijn van voortschrijdend inzicht en kan de gemeente altijd nieuwe besluiten nemen.

Vraag 5:
Deelt het college de zorg van omwonenden dat zij, hun bezoekers, zorgmedewerkers en aannemers tijdens piekmomenten mogelijk niet in de nabijheid van hun woning kunnen parkeren? Zo ja, voorziet het college in een tussentijdse evaluatie?

Antwoord 5:
In de parkeerbalansberekening is uitgegaan van zowel bewonersparkeren als bezoekersparkeren (gedeeld gebruik van dezelfde ruimte) in de wijk. Daarom delen we deze zorg niet. Wel vinden we het belangrijk de nuancering te geven dat in het Waterfront is gerekend met een relatief lage parkeernorm, als gevolg van het raadsbesluit om meer woningen in de wijk te bouwen dan aanvankelijk gepland zonder de parkeercapaciteit uit te breiden. Hierdoor voorzien we wel dat de parkeerdruk hoger is dan gemiddeld in Harderwijk.

Vraag 6:
Heeft het college een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd specifiek voor de wijk Waterfront? Zo ja, kan deze analyse worden gedeeld? Zo nee, waarom is geen analyse uitgevoerd bij een besluit dat extra verkeersbewegingen veroorzaakt?

Antwoord 6:
Nee, er is geen verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd. We verwachten geen extra verkeersbewegingen ten opzichte van de geplande situatie. Het was immers al op voorhand voorzien dat het bezoekersparkeren in de wijk gefaciliteerd zou worden.

Vraag 7:
Waarom is er niet voor gekozen om te wachten op de realisatie van de parkeergarage, alvorens een ingrijpende wijziging in het parkeerregime door te voeren?

Antwoord 7:
In het project Ons Stadsgezicht maken we betaald parkeren mogelijk nadat het aangrenzende parkeerterrein P2 Ir. Lelykade is opgeheven. Dit parkeerterrein wordt opgeheven zodra de nieuwe parkeergarage Jan Krulkade is opengesteld. Door te wachten totdat parkeerterrein P2 Ir. Lelykade is opgeheven, voorkomen we dat de aangrenzende woonstraten als overloop worden gebruikt. Zie ook antwoord 1.

Voor de overige gebieden zien we geen noodzaak om te wachten totdat de parkeergarage Jan Krulkade opengesteld is.

Vraag 8:
Is het college bereid het besluit op te schorten totdat een bredere participatie heeft plaatsgevonden en de verkeerskundige onderbouwing is gedeeld?

Antwoord 8:
Het faciliteren van een goede parkeeroplossing voor bezoekers van de wijk is onlosmakelijk onderdeel van het project Waterfront. Daarom zien we geen noodzaak om het besluit op te schorten.

<u>Zeebuurt</u>
Vraag 9:
Van de 565 aangeschreven adressen heeft circa 36% (204 adressen) gereageerd op de bewonerspeiling in de Zeebuurt. Op welke wijze en hoe vaak heeft het college de geconsulteerde adressen benaderd? Welke reactietermijn is aan de bewoners van de Zeebuurt gegeven?

Antwoord 9:
Bewoners zijn op 20 augustus 2026 met een brief geïnformeerd. In totaal is er dus één brief gestuurd. De brief omvatte een uitnodiging om deel te nemen aan een peiling op het Online Stadsgesprek. De reactietermijn betrof twee weken.

Vraag 10:
Slechts 21,6% (60% van 36%) van de bevraagde bewoners heeft positief gereageerd op het invoeren van betaald parkeren in hun wijk. Is het college van mening dat dit een voldoende draagvlak weerspiegelt binnen de wijk? Is het college bereid om een uitgebreidere bewonersconsulatie te doen?

Antwoord 10:
We zijn van mening dat er voldoende draagvlak is voor het invoeren van vergunningparkeren en betaald parkeren in de Zeebuurt. Hierbij kijken we niet alleen naar de recente peiling, maar ook naar de participatie die heeft plaatsgevonden voorafgaand aan het opstellen van het omgevingsprogramma bouw en infrastructuur onderdeel parkeren, wat in februari 2025 is vastgesteld. In dit programmaonderdeel staat dat er parkeerregulering in de Zeebuurt komt.

Hetgeen in het programmaonderdeel staat ligt in het verlengde van het raadsbesluit van 17 juni 2021 om meer woningen te bouwen in het Waterfront en – om dat mogelijk te maken zonder de parkeercapaciteit uit te breiden – parkeerregulering in te stellen in de wijk. Om een waterbedeffect te voorkomen (en bewoners van aangrenzende wijken te behoeden voor parkeeroverlast) is bij de nadere uitwerking van het raadsbesluit besloten om ook in omliggende wijken parkeerregulering in te stellen.

In genoemd voortraject hebben participanten aangegeven dat men over het algemeen niet heel tevreden is over de werking van de bestaande blauwe zones. Hier hebben we lessen uit getrokken. Daarom zetten we proactief in op een ander parkeerregime, namelijk de combinatie vergunningparkeren en betaald parkeren. Hierbij hanteren we voorwaarden en kosten voor bewoners die vergelijkbaar zijn met die in de bestaande blauwe zones gelden.

We vinden het echter niet juist om zonder verdere aankondiging parkeerregulering in te voeren in reeds bestaande wijken, ondanks dat dit eigenlijk al eerder is vastgesteld. Daarom hebben we bij bewoners gepeild hoe zij naar de voorziene maatregel kijken. Of eigenlijk: te peilen hoe groot de tegenstand is. Vat dit zo op: we zijn van plan om parkeerregulering in te voeren om bewoners te beschermen tegen parkeertoerisme. Maar als bewoners er de noodzaak niet toe zien, voeren we vooralsnog geen parkeerregulering in. Zo beschouwd zien wij de weg vrij om juist wel parkeerregulering in te voeren. Tijdens de peilingen is immers niet gebleken dat er vanuit bewoners breedgedragen redenen zijn aangedragen om dit niet te doen. Ook achten we een uitgebreidere consultatie niet nodig.

Vraag 11:
Waarom heeft het college besloten deze wijze van parkeerregulering in te voeren in straten waar een meerderheid van de respondenten daartegen is?

Antwoord 11:
Bij ingrijpende maatregelen, zoals het instellen van parkeerregels, worden persoonlijke belangen (participatie-uitkomsten) altijd afgewogen tegen het algemene wijk- en stadsbelang. Hoewel we begrijpen dat het invoeren van regulering in specifieke straten op weerstand kan stuiten, is een wijkbrede, eenduidige aanpak noodzakelijk. Wanneer afzonderlijke straten binnen een reguleringsgebied worden uitgezonderd, ontstaat er een 'waterbedeffect': parkeerders wijken direct uit naar de enige gratis straten in de omgeving. Dit zou in deze specifieke straten tot een onevenredig hoge parkeerdruk en overlast leiden. Om de leefbaarheid en bereikbaarheid voor de hele buurt te borgen en om bewoners van deze straten juist te beschermen tegen dit parkeertoerisme, heeft het college

besloten vast te houden aan heldere, natuurlijke grenzen voor het gehele reguleringsgebied. Overigens hebben belanghebbenden wel altijd de wettelijke mogelijkheid om bezwaar te maken tegen een dergelijk aanwijzingsbesluit voor het instellen van parkeerregulering.

Vraag 12:
Wat is de concrete motivatie van het college om juist deze sectoren aan te wijzen als gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd? Kan het college deze keuze feitelijk onderbouwen met cijfers over parkeerdruk en/of overlast?

Antwoord 12:
Nieuwbouwwijk Waterfront groeit gestaag. De gebieden die de komende periode ontwikkeld worden, grenzen aan de Zeebuurt. In de Zeebuurt geldt nu nog vrij parkeren. In het Waterfront gaat een combinatie van vergunningparkeren voor bewoners en betaald parkeren voor bezoekers gelden. Als we niks doen, voorzien we een aanzienlijke toename van parkeertoerisme in de Zeebuurt. We willen bewoners van de Zeebuurt hiervoor behoeden. Overigens krijgen we al langere tijd signalen van bewoners en verzoeken maatregelen te nemen tegen de (nu al) toenemende parkeerdruk.

We kiezen er bewust voor om proactief maatregelen te nemen. We voorzien dat de parkeerdruk in de Zeebuurt en Friesegracht-Noord aanzienlijk toeneemt als we niets doen. Normaal gesproken voeren we parkeerregulering vaak reactief in, dus als bewoners zelf de noodzaak en de behoefte aantonen. Omdat hier sprake is van een nieuwe situatie (nieuwbouwwijk) waar de gemeente veroorzaker van is, vinden wij het hier gepaster om proactief te werken.

Vraag 13:
De vrees bestaat dat bewoners van Waterfront zullen uitwijken naar de Zeebuurt. Eerder is aangegeven dat zij op P8 kunnen parkeren. Welke acties neemt het college om het gebruik van P8 onder bewoners van Waterfront te stimuleren?

Antwoord 13:
Om parkeren op parkeerterrein Zonneweide te stimuleren is het van belang dat parkeeralternatieven die gemakkelijker zijn worden ontnomen. In de huidige situatie kunnen (toekomstige) bewoners van het Waterfront dichter bij huis gratis parkeren door hun auto bijvoorbeeld in de Zeebuurt te zetten. Het raadsbesluit om meer kleinere woningen met bewonersparkeernorm 0 toe te voegen in het Waterfront wordt dan op een verkeerde manier ingevuld. De uitvoering leidt er dan toe dat bewoners van omliggende wijken worden belast met parkeerproblemen.

Vraag 14:
Voorziet het college geen waterbedeffect naar andere delen van de wijk Zeebuurt?

Antwoord 14:
Om een waterbedeffect zoveel als mogelijk te voorkomen, is het van belang dat er logische begrenzingen komen. Dat is precies de reden waarom soms ook straten met een wat lager draagvlak mee zijn genomen in het te reguleren gebied. Om een waterbedeffect te voorkomen, hebben we de

grens van het te reguleren gebied gelijkgetrokken met logische grenzen tussen wijken / wijkdelen. Versta hieronder de Verkeersweg en de grens tussen de ‘oude’ en ‘nieuwe’ Zeebuurt.

Overigens merken we dat verschillende bewoners van Friesegracht-Noord (Hierdenseweg / Kampweg / Landweg / Enkweg) nu, nadat het aanwijzingsbesluit genomen is, aangeven dat zij verwachten dat wij het mogelijke waterbedeffect wat te groots hebben ingeschat. Naar aanleiding van deze signalen bekijken wij of we het te reguleren gebied wellicht moeten bijstellen.

Overige wijken

Vraag 15:

Wat is de langetermijnstrategie van het college voor een eventuele verdere invoering van betaald parkeren in andere woonwijken?

a. Beschikt het college over een tijdlijn waaruit blijkt in welke wijken als eerstvolgende betaald parkeren zal worden ingevoerd? Zo ja, dan ontvangen wij deze tijdlijn graag.
b. Kan het college aangeven aan welke oplossingen zij werkt om parkeerproblematiek in Harderwijk duurzaam op te lossen?

Antwoord 15:

Op dit moment werken we aan de projecten Nieuw-Weiburg en Kranenburg. Het invoeren van parkeerregulering in en om deze nieuwbouwwijken is onderdeel van beide projecten. Het gaat hierbij om een nog nader uit te werken combinatie van bijvoorbeeld parkeerverboden, vergunninggebieden en betaald parkeren.

In de bestaande blauwe zones rondom de binnenstad en het ziekenhuis monitoren we de situatie. We voorzien dat we binnen enkele jaren een aantal blauwe zones omzetten naar vergunningparkeren i.c.m. betaald parkeren om meer grip op de parkeersituatie te krijgen en om meer eenduidigheid te organiseren. Een exacte planning en strategie is nog niet uitgewerkt.

Het duurzaam oplossen van parkeerproblematiek doen we door te werken volgens het STOMP-principe. We zetten extra in op bijvoorbeeld fietsvoorzieningen en openbaar vervoer om parkeerproblemen te voorkomen of te beperken. Tegelijkertijd is parkeerproblematiek erg locatiespecifiek. Daarom hebben we niet altijd integrale oplossingen op de plank liggen. We bekijken per situatie wat de meest passende oplossing is.

Wij gaan ervan uit dat wij hiermee uw vragen hebben beantwoord. Mocht u toch nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer W. van Blijderveen van Team Ruimtelijk Beleid via w.vanblijderveen@harderwijk.nl of telefoonnummer 0341 411 393.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Harderwijk,



de heer C. Klaassen
secretaris



de heer J. Joon
burgemeester