

Rapport zienswijzen & ambtshalve wijzigingen verkeersmaatregelen stationsomgeving Elst.

- Uitwerkings- en aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Overbetuwe 2013.
- Ontwerp verkeersbesluit tot het instellen van een parkeerverbod aan weerszijden van de Regenboog, tussen de Nieuwe Aamsestraat en de Meiregen en aan weerszijden van de Nieuwe Aamsestraat, tussen de Industrieweg Oost en de spoorwegovergang te Elst
- Ontwerp verkeersbesluit instelling blauwe zone Eshofsestraat en deel Stationsstraat te Elst
- Ontwerp verkeersbesluit instelling parkeerverbod Energieweg te Elst, uitgezonderd rabatstroken en vakken

10 maart 2014

Vastgesteld door college burgemeester en wethouders op 25 maart 2014
Registratienummer: 14INT00226

Inhoud

1. Inleiding
- 2 Procedure verkeersmaatregelen stationsomgeving Elst
3. Samenvatting zienswijzen en beantwoording
 - 3.1 Algemene onderwerpen
 - 3.2 Individuele zienswijzen
4. Aanpassingen verkeersmaatregelen stationsomgeving Elst
 - 4.1 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen
 - 4.2 Ambtelijke aanpassingen
5. Conclusies

Bijlage

1. NAW-lijst indieners zienswijzen (niet openbaar)

1. Inleiding

Dit rapport bevat de resultaten van de ingediende zienswijzen en de gevolgde procedure voor het:

- Uitwerkings- en aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Overbetuwe 2013.
- Ontwerp verkeersbesluit tot het instellen van een parkeerverbod aan weerszijden van de Regenboog, tussen de Nieuwe Aamsestraat en de Meiregen en aan weerszijden van de Nieuwe Aamsestraat, tussen de Industrieweg Oost en de spoorwegovergang te Elst
- Ontwerp verkeersbesluit instelling blauwe zone Eshofsestraat en deel Stationsstraat te Elst
- Ontwerp verkeersbesluit instelling parkeerverbod Energieweg te Elst, uitgezonderd rabatstroken en vakken

Het uitwerkings- en aanwijzingsbesluit is een uitwerking van de op 26 maart 2013 door de raad vastgestelde Parkeerverordening Overbetuwe 2013 en de Verordening parkeerbelasting Overbetuwe 2013. De ontwerp verkeersbesluiten zijn genomen als aanvulling op het uitwerkings- en aanwijzingsbesluit en hebben tot doel het leveren van maatwerkmaatregelen.

2. Procedure verkeersmaatregelen stationsomgeving Elst

Op grond van afdeling 3:4 Awb was het besluit Uitwerkings- en aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Overbetuwe 2013 digitaal te bekijken op de website www.overbetuwe.nl openbaar bekend gemaakt door het plaatsen van een publicatie in 'De Betuwe' van 5 juni 2013. Een ieder was in de gelegenheid om gedurende 6 weken een zienswijze in te dienen.

Op grond van afdeling 3:4 Awb zijn de volgende besluiten gepubliceerd.

- Ontwerp verkeersbesluit tot het instellen van een parkeerverbod aan weerszijden van de Regenboog, tussen de Nieuwe Aamsestraat en de Meiregen en aan weerszijden van de Nieuwe Aamsestraat, tussen de Industrieweg Oost en de spoorwegovergang te Elst
- Ontwerp verkeersbesluit instelling blauwe zone Eshofsestraat en deel Stationsstraat te Elst
- Ontwerp verkeersbesluit instelling parkeerverbod Energieweg te Elst, uitgezonderd rabatstroken en vakken

Op 5 juni 2013 zijn deze ontwerpbesluiten in de Staatscourant gepubliceerd. Dit is de officiële publicatie. Vanaf deze datum gaat de termijn van zes weken lopen voor het indienen van zienswijzen. Daarna is op 12 juni een bekendmaking in De Betuwe opgenomen. In deze bekendmaking is aangegeven dat de termijn voor het indienen van zienswijzen nog vijf weken bedraagt.

Met de publicatie van 19 juni is wat misgegaan. Hierin is de standaard tekst opgenomen dat deze zes weken ter inzage ligt en dat gedurende die tijd het mogelijk is om zienswijzen in te dienen. Op 3 juli is een rectificatie in De Betuwe geplaatst.

Omdat dit tot verwarring heeft geleid is besloten om de termijn voor het indienen van een zienswijze op de ontwerp verkeersbesluiten de datum aan te houden van 31 juli. Dit komt overeen met die van de publicatie in De Betuwe van 19 juni.

De Wet bescherming persoonsgegevens stelt strenge regels aan het (digitaal) openbaar maken van de NAW-gegevens. Om deze reden worden in dit rapport geen NAW-gegevens vermeld.

Gedurende de termijn van inzage zijn elf zienswijzen ingediend, die weergegeven zijn in negen reacties.

3. Samenvatting zienswijzen en beantwoording

3.1 Algemene onderwerpen

De ingediende zienswijzen lopen sterk uiteen en hebben veelal betrekking op een voor de indiener specifieke situatie.

3.2 Individuele zienswijzen

Indiener zienswijze 1

Samenvatting

- 1.1 De indiener verzoekt de gemeente om zijn parkeerterrein binnen het vergunninggebied te laten vallen. Hij is van mening dat door de ontwikkelingen rond Elst Centraal en het invoeren van vergunninghoudersparkeren hij overlast zal gaan ondervinden door parkerende treinreizigers op zijn parkeerterrein, waardoor zijn klanten er niet meer kunnen parkeren.

Reactie

- 1.1 Het parkeerterrein van de indiener ligt buiten het voorgestelde vergunningsgebied. Aansluiting hierop is niet wenselijk, omdat dan iedereen binnen dat gebied er alleen met een vergunning mag parkeren. Voorgesteld wordt om hier, in overleg met de indiener, een maatwerkmaatregel te nemen. Dit kan in een vorm van een combinatie tussen vergunningparkeren en een blauwe zone. Het personeel kan dan gebruik maken van het vergunningparkeren terwijl bezoekers kunnen parkeren in de blauwe zone. De tijd dat hier geparkeerd mag worden moet, voor de duidelijkheid, afgestemd worden op het regime dat nu ook al geldt voor de blauwe zone in Elst en die is twee uur. Een uitzondering hierop is dat voor de dagen aangesloten wordt op het regime van het vergunninghoudersparkeren en dat is 24 uur per dag en 7 dagen per week. Zou hier het gebruikte regime van Elst aangehouden worden kunnen er alsnog parkeerproblemen ontstaan. In Elst is het regime namelijk van maandag t/m zaterdag van 9:00 uur tot 18:00 uur en op koopavond tot 21:00 uur.

Als de indiener voor een aanvullende maatregel kiest (dat kan ook een andere zijn dan de hierboven genoemde) moet hij hiervoor een verzoek indienen bij het college van burgemeester en wethouders.

Indiener zienswijze 2

Samenvatting

- 2.1 De indiener vraagt zich af of na het instellen van een parkeerverbod personenauto's met aanhanger en vrachtauto's nog wel op de openbare weg mogen wachten. Vanwege een weegbrug en de beperkte ruimte binnen de inrichting is het namelijk niet mogelijk om bezoekers op het bedrijfsterrein te laten wachten. Als het wachten tot parkeren gerekend wordt, zal de indiener onevenredig veel nadeel van het voorgenomen verkeersbesluit ondervinden.
- 2.2 Het gestelde in 2.1 geldt ook voor vrachtwagens die gedurende de nacht of in de vroege ochtend, in afwachting van het moment dat de inrichting opengaat, aan de Energieweg worden geparkeerd. Dit zou strijdig zijn met het voorgenomen verkeersbesluit om een parkeerverbod voor de Energieweg in te stellen.
- 2.3 De indiener vraagt zich af of rij- en parkeerhandelingen die verband houden met (en noodzakelijk voor) haar bedrijfsactiviteiten aan de Energieweg onder het voorgenomen parkeerverbod vallen. Als dat zo is dan vindt de indiener dit té verstrekkend.

- 2.4 De indiener maakt bezwaar dat de openbare parkeerplaatsen naast de rijbaan binnen het vergunninghoudersgebied vallen.
- 2.5 De indiener stelt zich op het standpunt dat het voorgenomen besluit in strijd is met artikel 3:4 Awb omdat de voor haar nadelige gevolgen van het besluit onevenredig zullen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.
- 2.6 Het voorgenomen verkeersbesluit om een parkeerverbod in te stellen heeft een relatie met de toekomstige P+R garage dat onderdeel uitmaakt van het project Elst Centraal. Omdat er nog geen onherroepelijk bestemmingsplan is, is het niet opportuun het voorgenomen parkeerverbod nu al vast te stellen.
- 2.7 De indiener vraagt aandacht voor datgene wat hij en anderen hebben aangevoerd in het kader van het beroep tegen de vaststelling van het bestemmingsplan Elst Centraal.
- 2.8 De indiener vraagt aandacht voor het besluit van 24 augustus 1999 waarbij is bepaald dat het parkeerverbod ingevolge de APV voor grote voertuigen niet geldt voor het industrieterrein De Aam.
- 2.9 De indiener is van mening dat zijn bedrijfsvoering onaanvaardbaar benadeeld wordt als gevolg van het voorgenomen verkeersbesluit, in samenhang tot het project Elst Centraal.

Reactie

- 2.1 De rechtbank van Groningen heeft op 23 november 2009 de volgende uitspraken gedaan over het onderwerp parkeren.

Parkeren

Artikel 1 sub a c RVV 1990 bepaalt dat onder parkeren wordt verstaan: het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen. Gelet op de zienswijze van de indiener is het van belang wanneer er sprake is van laden of lossen.

Laden en lossen

De Hoge Raad heeft bepaald dat daaronder moet worden verstaan het onmiddellijk nadat het voertuig tot stilstand is gebracht bij voortdurend in- of uitladen van goederen van enige omvang of enig gewicht gedurende de tijd die daarvoor nodig is. Als er gedurende 15 minuten geen laad- of losactiviteiten plaatsvinden moet er van uitgegaan worden dat er geen sprake is van laden en lossen in de zin van de wet.

Gezien de bovenstaande uitspraak kun je stellen dat een kwartier wachten nog niet tot parkeren gerekend wordt. Aangezien de indiener heeft aangegeven dat voordat voertuigen het terrein (weegbrug) op kunnen rijden, er minimaal een half uur gewacht moet worden, is er sprake van parkeren. In overleg met de indiener zal gezocht worden naar aanvullende maatwerkmaatregelen.

Van belang hierbij is wel te vermelden dat door de bouw van de P+R garage flankerende parkeermaatregelen noodzakelijk zijn. Dit om te voorkomen dat forensen in de omliggende wijken inclusief de Energieweg gaan parkeren. Het college van burgemeester en wethouders heeft in 2011 al besloten dat het invoeren van een parkeervergunningsstelsel hiervoor de beste oplossing was. Het nu ter inzage liggend ontwerp verkeersbesluit, voor het instellen van een parkeerverbod, is een aanvullende maatregel om te voorkomen dat vergunninghouders in het gebied waar de Energieweg in ligt alsnog op de Energieweg gaan parkeren. Dit is niet wenselijk in het kader van de verkeersveiligheid, doorstroming en manoeuvreerruimte. In de huidige situatie ligt er tussen de rijbaan en de parkeerplaatsen een rabatstrook. Deze blijft ook na de herinrichting intact. Dit is ook besproken met de indiener.

Bij het in te stellen parkeerverbod is het toegestaan om met een vergunning op de rabatstrook te parkeren. Wachtende voertuigen op de rabatstrook moeten dan ook een vergunning hebben omdat ze anders in overtreding zijn.

Om maatwerk te leveren willen wij, in overleg met de indiener en de politie, hier een rechtsafstrook van maken. Het voordeel hiervan is dat mensen, al zijn ze in het bezit van een vergunning voor dit gebied, hier niet mogen parkeren. Voertuigen die op de rechtsafstrook staan te wachten, om het terrein op te rijden, worden niet als parkeerders gezien. Deze zijn dan ook niet in overtreding, zie de volgende artikelen.

Artikel 17 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens zegt dat bestuurders die af willen slaan verplicht zijn dit met hun richtingaanwijzer duidelijk aan te geven. Door hier aan te voldoen is duidelijk wat de intentie is en is een afslaande wagen op deze strook niet in overtreding.

- 2.2 Ook voor vrachtwagens geldt dat ze zonder vergunning niet op de openbare parkeerplaatsen mogen parkeren.

Om hier aan tegemoet te komen wordt met de herinrichting van de Energieweg een parkeerstrook aangelegd die bestemd wordt voor alleen vrachtwagens. Deze parkeerstrook is ongeveer 100 meter lang. Het CROW houdt, voor het ontwerpvoertuig vrachtauto met aanhanger, een lengte aan van 19,25 meter. Dit betekent dat er op de parkeerstrook, rekening houdend met ruimte voor het in- en uitrijden, maximaal 4 van dit type voertuigen kunnen parkeren.

- 2.3 Voor de parkeerbehandeling verwijzen wij naar de reactie onder 2.1. De rijbehandelingen vallen niet onder het voorgenomen parkeerverbod.

- 2.4 Er is bewust gekozen om voor de Energieweg vergunninghoudersparkeren in te voeren. Dit met het oog om tegemoet te komen aan de parkeerbehoefte van de indiener. Met vergunninghoudersparkeren wordt namelijk tegengegaan dat forensen de parkeerplaatsen de hele dag bezet zouden houden. Dit zou namelijk in het nadeel van de indiener zijn omdat er dan minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn op de Energieweg.

De indiener kan met een bedrijfs- en bezoekersvergunning of kraskaarten, gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen.

- 2.5 Wij delen het standpunt van de indiener niet dat hij onevenredig benadeeld zou worden met het voorgenomen verkeersbesluit om een parkeerverbod in te stellen. Dit in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Zouden wij deze maatregel niet nemen zou de indiener nog meer benadeeld worden. Dit omdat met de realisatie van de betaalde P+R garage forensen gratis parkeerplaatsen op gaan zoeken. Hierdoor zullen de beschikbare parkeerplaatsen de hele dag door forensen bezet gehouden worden.

- 2.6 Deze zienswijze is achterhaald nu de Raad van State op 10 juli 2013 het onderdeel P+R garage, inclusief de infra, uit het bestemmingsplan Elst Centraal onherroepelijk heeft verklaard.

- 2.7 Wij verwijzen voor een reactie hierop naar de stukken die ingebracht zijn in het kader van de behandeling van het beroep tegen vaststelling van het bestemmingsplan Elst Centraal.

- 2.8 Dit besluit valt buiten de nu ter inzage liggende maatregelen stationsomgeving Elst.

- 2.9 Voor een reactie verwijzen wij naar de reactie onder 2.5 en 2.7.

Indiener zienswijze 3

Samenvatting

- 3.1. De indiener verzoekt de gemeente om de vergunningsgebieden A2 en A3 samen te voegen tot één gebied. De reden hiervoor is dat zowel bezoekers als het personeel nu in beide gebieden parkeren.

Reactie

- 3.1. De grens tussen het gebied A2 (Eshofbuurt) en A3 (stationsbuurt) loopt nu over de groenstrook tussen de Van Oldenbarneveltstraat en Johan de Wittstraat. Hiervoor is gekozen omdat het een natuurlijke afbakening tussen de twee gebieden is.

De gedachte van samenvoeging tot één gebied is vanuit de indiener wel begrijpelijk. Gebied A2 bestaat uit alleen woningen. In gebied A3 is sprake van een combinatie van woningen en een concentratie van bezoekaantrekkende bedrijven. Deze concentratie ligt dicht op de scheidingslijn van de twee gebieden en kent een relatief hoge parkeerdruk. Om de parkeerdruk te verminderen parkeren werknemers nu in gebied A2 waar, tijdens de openstelling van de bedrijven, geen sprake is van een parkeerdruk.

Met de huidige gebiedsindeling worden bezoekers en werknemers, die in gebied A3 moeten zijn, verplicht om in gebied A3 te parkeren. Hierdoor zal de parkeerdruk hier onevenredig toenemen, wat een ongewenste ontwikkeling is. Het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie wijzigt niet substantieel voor bewoners. Daardoor is er geen sprake van benadeling voor bewoners die middels vergunningparkeren, bezoekerskaarten en kraskaarten voldoende mogelijkheden blijven houden. Door samenvoeging van gebied A2 en A3 is de afwikkeling van parkeren en de parkeerdruk exact dezelfde als voorheen en geeft dit extra mogelijkheden tot het verdelen van de aanwezige parkeerplaatsen.

Voorgesteld wordt om de vergunninggebieden A2 (Eshofbuurt) en A3 (stationsbuurt) samen te voegen tot één vergunninggebied A2 (Eshof- + stationsbuurt)

Indiener zienswijze 4

Samenvatting

- 4.1. De indiener verzoekt de gemeente om in aanmerking te komen voor een ontheffing binnen de blauwe zone in de Eshofsestraat. Dit omdat hij geen parkeermogelijkheid op eigen terrein heeft.

Reactie

De indiener woont binnen het voorgestelde vergunninggebied waar als aanvullende maatregel ook een blauwe zone wordt ingesteld. Deze wordt ingesteld omdat hier een sterke menging is van bewoners- en bezoekersparkeren. Met de genoemde maatregelen verandert de feitelijke situatie niet en zal deze eerder verbeteren. Een ontheffing voor de blauwe zone is niet nodig want de indiener komt in aanmerking voor een parkeer- en bezoekersvergunning inclusief kraskaarten.

Indiener zienswijze 5

Samenvatting

- 5.1. De indiener geeft aan dat de artikelen 2 en 3 van de Parkeerverordening gemeente Overbetuwe 2013, waar het Uitwerkings- en aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Overbetuwe 2013 op gebaseerd is, niet digitaal te vinden zijn. Verder vraagt hij zich af wie besloten heeft dat deze verordening onder de Algemene wet Bestuursrecht valt en er geen mogelijkheid was om bezwaar of beroep in te stellen tegen deze verordening.
- 5.2. De indiener heeft de volgende vragen over artikelen van het Uitwerkings- en aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Overbetuwe 2013.

Artikel 1

- Hoe wordt gehandeld als een bedrijf aan huis 100 bezoekers per etmaal krijgt?
- Hoe wordt gehandeld als een bewoner van een gebied waar vergunninghoudersparkeren wordt ingevoerd tijdelijk een geleende auto heeft?

- Er zit een verschil in de omschrijving van een kraskaart bij de begripsomschrijving en de toelichting op artikel 10. Hoe te handelen voor parkeren van 11:00 tot 15:00 uur, dit zijn verschillende dagdelen?

Artikel 2

- De indiener geeft aan dat de Ruys de Beerenbrouckstraat slechts een pad is voor het uitlaten van aangelijnde honden.

Artikel 4

- Wie en op basis waarvan zijn het maximaal uit te geven vergunningen bepaald.

Artikel 5

- De indiener geeft aan dat er met verschillende termijnen gewerkt wordt. Een eerste bewonersvergunning voor maximaal 3 jaar (artikel 5, lid 5) en meerdere bewonersvergunningen voor maximaal 1 jaar (artikel 6, lid 4). Ook vraagt hij zich af of de verschillende vergunningen voor een kortere periode afgegeven worden.
- De indiener is van mening dat de in lid 7 opgenomen mogelijkheid om beperkingen (gebruik parkeerplaatsen en dagen en/of tijden) te verbinden aan een parkeervergunning dit beperkingen veroorzaakt in privé omstandigheden.
- De in lid 8 opgenomen mogelijkheid om ook een vergunning te verlenen als de aanvrager niet zou voldoen aan de in lid 1 genoemde vereisten, zou volgens de indiener leiden tot willekeur en tot inbraak in de privé omstandigheden.
- Hoe moet gehandeld worden met het bestaan van één huishouding met gescheiden huisvesting?

Artikel 9

- Omdat per zelfstandige woning maximaal 1 bezoekersvergunning wordt verstrekt vraagt de indiener zich af hoe omgegaan wordt met meerdere bezoekers bij bijzondere festiviteiten.
- De in lid 5 opgenomen mogelijkheid om beperkingen (gebruik parkeerplaatsen en dagen en/of tijden) te verbinden aan een bezoekersvergunning is volgens de indiener uit den boze en een inbreuk op de privacy.
- De indiener vraagt zich af of het college het bezoek gaat regelen, dit gezien de opgenomen mogelijkheid in lid 6 om andere voorschriften en beperkingen aan een bezoekersvergunning te verbinden.
- Hoe moet een huisartsenpraktijk met 3 werknemers en een wisselend aantal patiënten gedurende meerdere dagdelen de benodigde vergunningen aanvragen?

Artikel 11

Hoe wordt omgegaan met mantelzorgers en/of vrijwilligers.

- 5.3. Volgens de indiener is in het hele land de P+R gratis gekoppeld aan een treinkaart in welke vorm dan ook. Waarom niet in Elst? Dit voorkomt veel ellende voor de directe omgeving van het station.

Verder is de indiener van mening dat het zinvol en kosten besparend is om de voorbereidende werkzaamheden betreffende de uitvoering van het bestemmingsplan Elst Centraal, met daaraan gekoppeld de voorgenomen verkeersbesluiten en het Uitwerkings- en aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Overbetuwe 2013, uit te stellen. Dit tot de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De indiener vraagt ook of de NS inmiddels een omgevingsvergunning voor het bouwen van de P+R garage heeft aangevraagd.

- 5.4. De indiener stelt vast dat er verschillende publicaties in diverse media zijn gepubliceerd, ieder met een andere termijn voor het indienen van een zienswijze. De indiener is van mening dat het juridisch niet juist is dat in de gepubliceerde

rectificatie op 3 juli 2013 is aangegeven dat de datum voor het indienen van een zienswijze op 17 juli 2013 gehandhaafd blijft.

Reactie

- 5.1. De parkeerverordening waar indiener naar verwijst is te vinden op: <http://overbetuwe.verordeningbeheerder.com>, op de website onder de link 'gemeentelijke regelgeving'. Volgens artikel 8:3, eerste lid onder a, van de Awb vallen verordeningen niet onder de mogelijkheid voor beroep.

5.2. Artikel 1

- Bij een bedrijf aan huis dat 100 bezoekers per etmaal krijgt, wordt hetzelfde omgegaan als bij een bedrijf dat 10 bezoekers per etmaal krijgt. Het bedrijf kan door het afgeven van kraskaarten zijn bezoek blijven ontvangen.
- Als een bewoner tijdelijk een geleende auto heeft kan hij met de bezoekersvergunning of met een kraskaart toch blijven parkeren.
- Het Uitwerkings- en aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Overbetuwe 2013 zal aangepast worden zodat beide omschrijvingen gelijk zijn. De tekst dagdeel zal in de begripsomschrijvingen aangepast worden.

Artikel 2

- De indiener heeft gelijk dat hij stelt dat de Ruys de Beerenbrouckstraat slechts een pad is dat niet toegankelijk is voor auto's. Omdat het een openbaar pad is laten we het toch onderdeel uitmaken van het vergunningsgebied.

Artikel 4

- Het aantal uit te geven vergunningen is bepaald aan de hand van het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. Een evaluatie, binnen één jaar na invoering, zal duidelijkheid geven of de aangenomen aantallen aangepast moeten worden.

Artikel 5

- Het verschil in geldigheidsduur, dat zit tussen een eerste en meerdere bewonersvergunning, komt omdat het wezenlijk andere vergunningen zijn. Belangrijkst verschil is dat meerdere bewonersvergunningen verstrekt worden op basis van tijdelijkheid, zolang er nog plaats is in het betreffende vergunninggebied. Terwijl een bewoner altijd recht heeft op een eerste bewonersvergunning. Zie ook de toelichting op artikel 6 in het Uitwerkings- en aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Overbetuwe 2013.
- Het is een algemeen gebruik dat, indien de situatie hierom vraagt, er beperkingen aan een vergunning gesteld kunnen worden. Dit zal echter altijd vergezeld gaan met een onderbouwing. We zijn het er daarom ook niet met de indiener eens dat dit beperkingen veroorzaakt in zijn privé omstandigheden.
- Het artikel dat het college in bijzondere gevallen een vergunning kan afgeven, als de aanvrager niet voldoet aan één van de gestelde eisen, is opgenomen om bij onvoorziene gevallen toch een vergunning af te kunnen geven. Omdat het hier om bijzondere gevallen gaat zal dit niet leiden tot willekeur of inbraak in de privé omstandigheden. Het college zal met argumenten moeten aantonen dat hier sprake is van een bijzonder geval.
- Ieder adres dat volgens de Gemeentelijke Basisadministratie binnen een gebied ligt waar vergunningparkeren wordt ingevoerd, en voldoet aan de gestelde eisen, kan een vergunning aanvragen

Artikel 9

- Als een bewoner meerdere bezoekers krijgt kan hij door middel van kraskaarten zijn bezoek toch in het vergunninggebied laten parkeren.
- Het is een algemeen gebruik dat, indien de situatie hierom vraagt, er beperkingen aan een vergunning gesteld worden. Dit zal echter altijd vergezeld gaan met een onderbouwing. We zijn het er daarom ook niet met de indiener

eens dat dit artikel uit den boze en een inbreuk op de privacy van de indiener zou zijn.

- Het is een algemeen gebruik dat, indien de situatie hierom vraagt, er voorschriften en beperkingen aan een vergunning gesteld kunnen worden. Dit zal echter altijd vergezeld gaan met een onderbouwing.
- De wijze waarop vergunningen aangevraagd kunnen worden zal nog gecommuniceerd worden. Een voorschot op het voorbeeld dat de indiener geeft. De huisartsenpraktijk komt voor zijn werknemers in aanmerking voor een bedrijfsvergunning. Voor zijn patiënten zal de huisartsenpraktijk moeten werken met kraskaarten. Loopt de praktijk hier tegen onoverkomelijke bezwaren aan, omdat er bijvoorbeeld te weinig parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig is, kan in overleg gezocht worden naar een maatwerk oplossing.

Artikel 11

Mantelzorgers en vrijwilligers kunnen gebruik maken van de gratis te verstrekken bezoekersvergunning.

- 5.3. Hoewel er weinig gratis P+R garages zijn, al dan niet gekoppeld aan een treinkaartje, doet dit hier niet ter zake. Het college heeft in januari 2011 al besloten dat het gratis maken van de P+R garage geen optie is.

Voor een reactie op de procedure verwijzen wij naar reactie 2.6.

De omgevingsvergunning is verleend en gepubliceerd in De Betuwe van woensdag 14 augustus 2013.

- 5.4. Wij verwijzen voor een reactie naar hoofdstuk 2 "Procedure verkeersmaatregelen stationsomgeving Elst".

Indiener zienswijze 6

Samenvatting

De indiener heeft drie min of meer identieke zienswijzen ingediend. De argumentatie van de drie zienswijzen zijn dezelfde waardoor deze zijn samengevoegd tot één zienswijze.

- 6.1. De indiener treedt mede op namens bewoners uit de omgeving in Elst waarvoor de aangekondigde verkeersbesluiten moeten gaan gelden.
- 6.2. De drie ontwerp verkeersbesluiten zijn genomen om de overlast en verkeersveiligheid in de wijken, door de bouw van een betaalde P+R garage, in Elst Centraal te voorkomen respectievelijk te bevorderen. Het gaat om de volgende besluiten.
- Het ontwerp verkeersbesluit voor het instellen van verkeersmaatregelen rondom Elst Centraal en bestaat onder andere uit het verlenen van parkeervergunningen, het vaststellen van parkeerverboden en dergelijke.
 - Het ontwerp besluit voor een nadere uitwerking van de Parkeerverordening die op 26 maart 2013 door de raad is vastgesteld en bestaat onder andere uit het verlenen van parkeervergunningen, het vaststellen van parkeerverboden, het instellen van een blauwe zone en dergelijke.
 - Het ontwerp verkeersbesluit voor het instellen van verkeersmaatregelen in de Eshofsestraat, Stationsstraat, Nieuwe Aamsestraat, Regenboog en Energieweg en bestaat onder andere uit het verlenen van parkeervergunningen, het vaststellen van parkeerverboden en dergelijke

De indiener stelt nu dat door de vernietiging van belangrijke onderdelen van het bestemmingsplan (kantoren en maatschappelijk) de behoefte aan de P+R garage niet meer aanwezig is. De P+R garage zou namelijk gebruikt worden door de parkeerders die werkzaam zullen zijn en/of op bezoek komen in de kantoren en het Huis der Gemeente.

De indiener dringt er dan ook op aan om het ontwerp besluit in zijn geheel in te trekken en pas met nieuwe voorstellen te komen op het moment dat duidelijk is op welke wijze het gebied ten oosten van de huidige sporen zal worden ingevuld.

Reactie

- 6.1. Voor een beoordeling van de ontvankelijkheid van deze zienswijze is het de vraag welk (direct) belang de indiener heeft en namens welke bewoners de vereniging optreedt. Er zijn geen namen van bewoners vermeld die de vereniging gemachtigd zouden hebben.
Gelet op vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is voor de vraag of een rechtspersoon belanghebbende is als bedoeld in artikel 1:2 lid 1 en lid 3 Awb bepalend of de rechtspersoon krachtens zijn statutaire doelstelling en blijkens zijn feitelijke werkzaamheden een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken algemeen of collectief belang in het bijzonder behartigt. Uit de statuten van de vereniging blijkt dat haar doel is:
“a. in het algemeen het bevorderen van gezond financieel beleid van de gemeente Overbetuwe en het voorkomen van activiteiten die dit bedreigen en:
b. in het bijzonder het in verband hiermee voorkomen van de bouw van een nieuw gemeentehuis nabij Station Elst.”
Door de onderhavige ontwerpbesluiten wordt de vereniging niet belemmerd in het bereiken van haar doelstelling.
Gelet hierop zijn wij van mening dat de vereniging geen rechtstreeks belang heeft bij de onderhavige besluiten en dan ook niet aan te merken is als rechtstreeks belanghebbende. De zienswijze wordt dan ook als niet-ontvankelijk beoordeeld. Was de zienswijze ontvankelijk geweest, dan had de reactie als volgt geluid.
- 6.2. De indiener stelt dat de P+R garage bestemd is voor parkeerders die werkzaam zullen zijn en/of op bezoek komen in de kantoren en het Huis der Gemeente. Dit is niet juist, het grootste deel van de P+R garage is bestemd voor forensen.
Voor het overige verwijzen wij naar reactie 2.6.

Indiener zienswijze 7

Samenvatting

- 7.1. De indiener geeft aan dat met de komst van de betaalde P+R garage de exploitatie van zijn bedrijf in gevaar komt. Zijn bedrijf ligt namelijk 5 minuten lopen van de P+R garage en het is algemeen bekend dat automobilisten bereid zijn hun voertuig verder te parkeren indien betaald parkeren vermeden kan worden. Bij andere vestigingen hebben ze diverse alternatieven getest maar blijken niet afdoende te zijn. Enkele voorbeelden hiervan zijn: het terrein afsluiten met een slagboom, parkeerwachters en bordjes met “parkeren uitsluitend voor bezoekers”.
De indiener verzoekt nu het besluit aan te passen zodat gegarandeerd wordt dat treinreizigers niet op zijn parkeerterrein gaan parkeren.

Reactie

- 7.1. Zie reactie onder 1.1.

Indiener zienswijze 8

Samenvatting

- 8.1. De indiener geeft aan vooral in de ochtend nu al veel problemen te hebben met het beschikbare aantal parkeerplaatsen. Door de aard van het bedrijf ligt de parkeerpiek van maandag t/m vrijdag tussen 07:00 en 09:30 uur en tussen 16:30 en 18:30 uur. Het werken met vergunningen, in wat voor vorm dan ook, verhoogt de wegbreng- en ophaaltjes bij de ouders. Dit zou een goede reden kunnen zijn om een ander dagverblijf te zoeken. Dit zou ten koste gaan van het bedrijf van de indiener.
De indiener geeft zelf een oplossing aan. Geen vergunninghoudersparkeren maar zoveel mogelijk parkeerplaatsen in de blauwe zone laten vallen. Het gaat om de straten: Eshofsestraat, Stationsstraat en de 6 parkeerplaatsen voor zijn bedrijf.

Een andere oplossing zijn gecombineerde parkeerplaatsen voor vergunninghoudersparkeren en blauwe zone tijdens de breng en haaltijden.

Reactie

- 8.1. Voorop gesteld dat de nu voorgestelde verkeersmaatregelen niet genomen worden om eventuele huidige knelpunten op te lossen. Ze worden ingevoerd om problemen te voorkomen ten gevolge van de komst van de betaalde P+R garage. Zo wordt er maatwerk geleverd door in de omgeving een combinatie te maken van parkeren in een blauwe zone en vergunninghoudersparkeren. De reden om deze combinatie te maken is om een goede verdeling te krijgen tussen het aantal openbare parkeerplaatsen voor langparkeerders en kortparkeerders. Zouden alle beschikbare parkeerplaatsen als blauwe zone aangemerkt worden ontstaat er een probleem voor de bewoners en de medewerkers van de bedrijven in dit gebied. Dit terwijl het bezoek aan de indiener zich (slechts) twee maal per dag voordoet van maandag t/m vrijdag tussen 07:00 en 09:30 uur en tussen 16:30 en 18:30 uur. Dit zijn ook de tijden dat er nog geen of relatief weinig bezoek bij de overige bedrijven aanwezig is waardoor veel van de beschikbare parkeerplaatsen door het bezoek aan de indiener gebruikt kunnen worden.

In het bijbehorende verkeersbesluit hebben wij, in onze ogen, een eerlijke verdeling gevonden in het beschikbare aantal parkeerplaatsen voor lang- en kortparkeerders. In het voorstel zijn 16 parkeerplaatsen voor vergunningparkeren (lang parkeren) en 19 parkeerplaatsen in de blauwe zone (kort parkeren, maximaal 2 uur). Met de voorgestelde verdeling komt meer parkeerruimte beschikbaar voor het brengen en halen als in de huidige situatie.

Met de indiener heeft overleg plaatsgevonden over het verkeersbesluit. Hierin werd de suggestie gedaan om de langsparkeerplaatsen die tegenover hun pand liggen in een blauwe zone regime te leggen in plaats van de in het verkeersbesluit genoemde vergunninghouders regime. De reden hiervoor is dat deze oplossing verkeersveiliger is omdat er minder voetgangersoversteekbewegingen plaatsvinden, wat gezien de aard van het bedrijf bezwaarlijk is.

Dit geldt ook voor het omdraaien van de regimes voor de parkeerplaatsen aan de Eshofsestraat. Wij vinden dit een goede suggestie op het verkeersbesluit. De verdeling van het aantal parkeerplaatsen wordt met deze aanpassing 13 parkeerplaatsen voor vergunningparkeren en 22 parkeerplaatsen in de blauwe zone. Gezien de omvang van het vergunninghoudersgebied levert dit geen problemen op.

Dat er met deze aanpassing drie parkeerplaatsen minder beschikbaar zijn voor vergunningparkeren weegt niet op tegen het voordeel van de drie extra parkeerplaatsen in de blauwe zone. In het gebied, waar deze parkeerplaatsen liggen, is sprake van een sterke mengeling van bewoners/bedrijven en bezoekers.

Verder is afgesproken dat het mogelijk gemaakt wordt om op de straat, over de volle breedte van het pand, te kunnen parkeren middels het aanbrengen van blauwe markering. Hiermee worden vier extra parkeerplaatsen toegevoegd, die allen binnen het regime van de blauwe zone vallen.

Indiener zienswijze 9

Samenvatting

- 9.1. De indiener heeft een bedrijf dat gespecialiseerd is in besloten activiteiten. Deze activiteiten vinden met name in de avonden en weekenden plaats, en dan is er geen sprake van een parkeerprobleem. Het werken met kraskaarten is dan een extra

drempel om zijn locatie te gebruiken voor een bijeenkomst, een vergunningsstelsel heeft dan ook niet zijn voorkeur.

Omdat er in de huidige situatie alleen sprake is van parkeeroverlast tijdens kantooruren, heeft indiener geen probleem als er alleen op die tijden met een vergunningsstelsel gewerkt wordt. Wel dient er een garantie te zijn dat het aantal kraskaarten onbeperkt blijft.

Wordt het huidige voorstel gehandhaafd dan dient ook de P+R garage 24/7 geopend te zijn.

Reactie

- 9.1. De indiener geeft aan dat een vergunningsstelsel niet zijn voorkeur heeft. In 2011 heeft het college, naar aanleiding van een studie naar de mogelijkheden voor het invoeren van flankerend parkeerbeleid, besloten tot het invoeren van vergunningparkeren. In februari 2013 is een enquête gehouden waarbij één van de vragen was, welk regime de voorkeur had. De meerderheid wilde een 24/7 regime. Dit past ook goed bij de openingstijden van de P+R garage, die is namelijk ook 24/7. Het 24/7 regime voor het vergunningparkeren zal dan ook gehandhaafd blijven. Het aantal kraskaarten blijft onbeperkt. Als er in de toekomst sprake zou zijn van een onevenredige parkeerdruk zal wel gekeken moeten worden naar aanvullende maatregelen.

4. Aanpassingen van verkeersmaatregelen stationsomgeving Elst

4.1 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen

- Uitwerkings- en aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Overbetuwe 2013.

Aanpassingen

- De tekst in de begripsomschrijving van een kraskaart zal aangepast worden zodat deze overeenkomt met die in de toelichting op artikel 10.
- De gebieden A2 (Eshofbuurt) en A3 (stationsbuurt) zullen samen gevoegd worden tot één gebied A2 (Eshof- + stationsbuurt). Dit houdt in dat gebied A4 (De Aam) gewijzigd wordt in gebied A3 (De Aam).
- Ontwerp verkeersbesluit tot het instellen van een parkeerverbod aan weerszijden van de Regenboog, tussen de Nieuwe Aamsestraat en de Meiregen en aan weerszijden van de Nieuwe Aamsestraat, tussen de Industrieweg Oost en de spoorwegovergang te Elst.

Aanpassingen

Geen aanpassingen.

- Ontwerp verkeersbesluit instelling blauwe zone Eshofsestraat en deel Stationsstraat te Elst.

Aanpassingen

- De verdeling tussen blauwe zone en vergunningparkeren als volgt aan te passen, 22 parkeerplaatsen als blauwe zone en 13 parkeerplaatsen als vergunningparkeren.
- Toevoegen 4 parkeerplaatsen op straat over de volle breedte van het pand. Deze komen binnen het blauwe zone regime te vallen.
- Ontwerp verkeersbesluit instelling parkeerverbod Energieweg te Elst, uitgezonderd rabatstroken en vakken.

Aanpassingen

- Ter hoogte van huisnummer 2 zal een rechtsafstrook aangewezen worden.

4.2 Ambtelijke aanpassingen

- Uitwerkings- en aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Overbetuwe 2013.

Aanpassingen

- Het maximaal aantal uit te geven vergunningen van 1 per 5 arbeidsplaatsen laten vervallen (artikel 7, lid 6).
- In de toelichting op artikel 4 de percentages aanpassen van uit te geven bewonersvergunningen en bedrijfsvergunningen. Deze komen nu niet overeen met de percentages in artikel 4. Voor woonwijken is dit 100% bewonersvergunningen en 20% bedrijfsvergunningen. Voor bedrijventerreinen is dit 20% bewonersvergunningen en 100% bedrijfsvergunningen.
- In de toelichting op artikel 5 (in bijzondere gevallen heeft het college de mogelijkheid om af te wijken van de gestelde eisen) wordt verwezen naar een verkeerd lid. Er staat lid 4 en dat moet lid 8 zijn.
- In de toelichting op artikel 7 (in bijzondere gevallen heeft het college de mogelijkheid om af te wijken van de gestelde eisen) wordt verwezen naar een verkeerd lid. Er staat 7 en dat moet lid 9 zijn.

- Daarnaast zijn enkele kennelijke typefouten verbeterd.
 - Omdat het besluit wordt vastgesteld in 2014, wordt het jaartal van de citeertitel gewijzigd van 2013 in 2014.
- Ontwerp verkeersbesluit tot het instellen van een parkeerverbod aan weerszijden van de Regenboog, tussen de Nieuwe Aamsestraat en de Meiregen en aan weerszijden van de Nieuwe Aamsestraat, tussen de Industrieweg Oost en de spoorwegovergang te Elst.

Aanpassingen

Om de hoeveelheid aan borden te beperken wordt het parkeerverbod zonaal aangegeven met de borden E01 (zone), in plaats van met de borden E01.

- Ontwerp verkeersbesluit instelling blauwe zone Eshofsestraat en deel Stationsstraat te Elst.

Aanpassingen

Geen aanpassingen

- Ontwerp verkeersbesluit instelling parkeerverbod Energieweg te Elst, uitgezonderd rabatstroken en vakken.

Geen aanpassingen

Nieuw ontwerp verkeersbesluiten

Als bedrijven, die buiten het parkeervergunninggebied liggen, een verzoek doen voor maatwerkmaatregelen zal een ontwerp verkeersbesluit genomen worden.

5. Conclusies

De ingediende zienswijzen leiden tot een aanpassing van de verkeersmaatregelen stationsomgeving Elst (zie hoofdstuk 4.1).

Er bestaat aanleiding om ambtshalve wijzigingen door te voeren (zie hoofdstuk 4.2).

De verkeersmaatregelen stationsomgeving Elst wordt gewijzigd vastgesteld.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 1 april 2014

burgemeester en wethouders,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

Th. Hoex MMO

drs A.S.F. van Asseldonk