

Parkeervisie

Gemeente Doetinchem

2017 - 2020



I. Inleiding

Voor u ligt de Parkeervisie 2017-2020. In deze parkeervisie wordt ingegaan op hoe wij als gemeente het parkeren optimaal kunnen inrichten en faciliteren voor de gebruikers. Verder worden voorstellen gedaan om de financiële opgaven voor afdrachten uit het parkeerfonds zoveel mogelijk te realiseren.

Door ondermeer de economische crisis stagneerden de ontwikkelingen en is er winkelleegstand ontstaan. Dit is niet uitsluitend een probleem dat zich in Doetinchem voordoet maar een landelijke trend. Het aantal bezoekers van de binnenstad loopt terug en daardoor staat de parkeerexploitatie flink onder druk. Behalve deze ontwikkeling neemt ook nog het gebruik van de particuliere parkeerplaatsen toe. Voorbeelden hiervan zijn: het Eimers terrein, Broeken Binkie en de Media Markt garage. Dit alles leidt tot een nog verdere terugloop van de parkeerinkomsten.

I.1 Parkeerexploitatie

Parkeerinkomsten staan structureel onder druk, niet alleen in Doetinchem, maar landelijk. Bij niet ingrijpen op de structurele lasten en de exploitatie is de afgesproken taakstelling 2017 en 2018 van elk € 150.000 structureel niet op te brengen. In deze parkeervisie wordt uiteengezet op welke wijze wij deze taakstelling willen realiseren. Een oplossing wordt gevonden door zowel kritisch te kijken naar kapitaallasten als naar exploitatie van het parkeerproduct. Wij doen dat zowel voor de korte als de lange termijn. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

I.2 Parkeervisie voor de gehele gemeente

Deze Parkeervisie 2017-2020 beslaat het gehele grondgebied van de gemeente Doetinchem, dus ook de kernen Wehl en Gaanderen. De parkeersituatie in en rond de binnenstad is het meest complex. Daar worden de parkeerinkomsten gegenereerd.

I.3 Parkeerorganisatie

Binnen de gemeente Doetinchem is de het formuleren van het strategisch parkeerbeleid een taak van de afdeling fysieke ontwikkeling. De uitvoerende taken, handhaving en vergunningverlening geschiedt door BUHA b.v. Daarvoor maken zij waar nodig operationeel beleid.

I.4 Interactief proces

De parkeernota is mede tot stand gekomen door middel van:

- gemeentelijke werkgroepen
- bijeenkomsten met belanghebbenden
- een workshop en informatiebijeenkomsten met bewoners en ondernemers.

In december 2015 en februari 2016 heeft een uitgebreide parkeerdrukmeting plaatsgevonden. Dit betrof de parkeerplaatsen in en rond het kernwinkelgebied van Doetinchem.

2. Gemeentelijk (beleids)kader

2.1. Inleiding

Parkeerbeleid is een verantwoordelijkheid en een taak van de gemeente. Dit is binnen de gemeente belegd bij de afdeling fysieke ontwikkeling. Dat beleid sluit aan op het landelijke, provinciale en regionale beleid maar ook op ontwikkelingen op andere beleidsterreinen en wet- en regelgeving. Dit hoofdstuk schetst het beleidskader waar het parkeerbeleid aan moet voldoen.

In 2008 is met de Parkeernota 2008 voor de eerste maal parkeerbeleid gemaakt. De doelstelling was het bereiken van een optimale afstemming van de parkeervraag op het parkeeraanbod voor de komende jaren. Destijds was er een positief saldo in het parkeerfonds. Dit saldo zou de jaren daarna alleen maar toenemen. Dit laatste bleek erg rooskleurig en de realiteit heeft ons achterhaald. In 2012 is de Nota Parkeerbeleid vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin stonden zeventien aanbevelingen die als doel hadden het parkeren in en rond het Ei te reguleren. De meeste maatregelen uit deze nota zijn uitgevoerd.

2.2. Parkeergarages en bewaakte fietsenstallingen

De parkeergarages Amphion (394 openbare parkeerplaatsen) en Catharina (183 openbare parkeerplaatsen) zijn belangrijke parkeerlocaties voor bezoekers van de binnenstad. De Amphiongarage is in eigendom en beheer van de gemeente. Om de kapitaalslasten van deze garage te verlagen heeft de gemeenteraad in 2015 maatregelen getroffen. De Catharinagarage wordt langjarig gehuurd. Beide parkeergarages hebben abonnementsplaatsen en zijn opgenomen in het Parkeer Route Informatie Systeem.

De gemeente beschikt over twee bewaakte fietsenstallingen. Het beheer en de exploitatie komen voor rekening van de gemeentelijke parkeerexploitatie. Het stallen van de fiets is gratis.

2.3 Aanvalsplan Binnenstad

Doetinchem is sinds 2015 actief aan de slag met de ontwikkeling van het Aanvalsplan Binnenstad. De uitwerking van dit plan moet leiden tot meer en langer verblijven in Doetinchem. Mogelijkheden om dit te bereiken zijn: evenementen, pop-up winkels en betrekken van de Oude IJssel bij de binnenstad, vergroenen van de binnenstad enzovoorts. In relatie tot parkeren zet het Aanvalsplan Binnenstad in op:

- gastvrije binnenstad met meer bezoekers en een langer verblijf
- vergroten van de mogelijkheden van fietsparkeren
- instellen van een dagtarief van € 4,- voor het auto parkeren rond het Ei en een onderzoek doen naar de mogelijkheid van invoeren van gratis parkeren.

2.4 Mobiliteitsvisie

De mobiliteitsvisie is een koersbepalend plan voor de ontwikkeling van de mobiliteit tussen 2016 en 2020. Parkeren is daar ook een onderdeel van. Met betrekking tot het parkeren in de binnenstad staan gastvrijheid, klantenbinding en betaalbaarheid voorop. Om dit te bereiken moeten de bestaande parkeerplaatsen optimaal gebruikt worden. Verder moet het parkeren in de binnenstad gemakkelijk zijn en uitnodigen om langer te blijven. De tarievenstructuur dient daar aan bij te dragen. Een goed verwijzingsstelsel moet zoekverkeer in de binnenstad tegen gaan.

Voor het stallen van fietsen in de binnenstad komen fietsnietjes in de binnenstad en is het streven een extra bewaakte stalling aan te leggen.

2.5 Winkelleegstand en bevolkingsontwikkeling

Vooraf in en rond het Ei staan winkel- en bedrijfspanden leeg. Ook op de bedrijfsterrinen is er leegstand. Belangrijkste oorzaken zijn overaanbod, onvoldoende inspelen op de groei van internetkopen en hoge huurprijzen. Bovendien zal de bevolkingsomvang in Doetinchem en de rest van de Achterhoek na verloop van tijd afnemen.

2.6 Conclusie

De afgelopen jaren hebben laten zien hoe snel de parkeerbeleidsplannen van 2008 en 2012 zijn achterhaald. Teruglopend bezoek heeft geleid tot teruglopende parkeerinkomsten. Het stimuleren van het fietsen van en naar Doetinchem leidt logischerwijs niet tot een toename van parkeerinkomsten en zet de parkeereexploitatie nog meer onder druk. Wat heeft de voorkeur: de mobiliteitsambitie of kostendekkend parkeren?

Uit de geschetste ontwikkelingen zijn vijf onderwerpen af te leiden die het kader vormen voor de verdeling van de auto- en fietsparkeerruimte.

- a. ambitie: de relatie tussen deze parkeernota en beleidsvelden op het “lang verblijven van bezoekers” en het gebruik van de openbare ruimte en parkeervoorzieningen
- b. parkeerlocatie en kwaliteit sluiten aan op het parkeerbeleid: alle openbare parkeerplaatsen moeten sociaal veilig, beschikbaar, vindbaar en te financieren zijn.
- c. doelgroepgericht: per locatie hebben specifieke parkeerders prioriteit. Denk hierbij aan winkelend publiek en / of horecabezoekers die dichtbij dorpscentra en binnenstad parkeren, bewoners en/visite die in woonwijken parkeren en personeel bij de bedrijven.
- d. Exploiteerbaarheid: de parkeereexploitatie dient te voldoen aan de raadsopgave.
- e. flexibiliteit: fasering van de uitvoering van de parkeernota dient mogelijk te zijn.

Dit wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk vier.

3 Parkeersituatie in en rond de binnenstad

3.1 Inleiding

Om beleid en maatregelen voor de toekomst te formuleren is eerst inzicht nodig in het functioneren van het huidige parkeersysteem in het betaald parkeergebied; in en rond de binnenstad. In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie beschreven op basis van de uitgevoerde parkeerdrukmeting in december 2015 en februari 2016 en de reacties van bewoners en ondernemers tijdens verschillende bijeenkomsten.

3.2 Autoverkeer

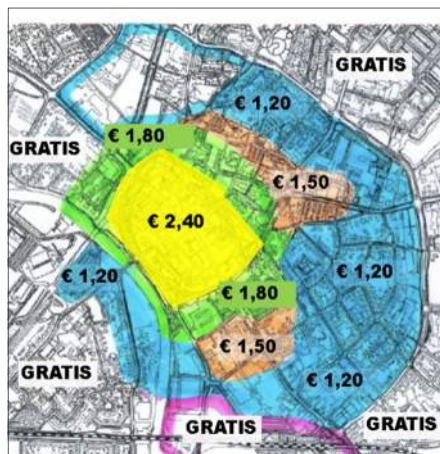
3.2.1 Parkeercapaciteit

Er zijn 4600 parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers van de binnenstad.

- 3225 openbare parkeerplaatsen in en rond de binnenstad en het station. Waarvan 18% in de parkeergarages, 11% op de Varkensweide en 9% rond het stadhuis;
- 935 privé parkeerplaatsen (zoals Broeken Binkie, Eimers en Media Markt);
- 384 vergunninghouderplekken in en rond de binnenstad;
- 56 mindervalidenparkeerplaatsen.

3.2.2 Parkeertarieven en blauwe zone

In en rond het Ei moet voor parkeren betaald worden. Voor het straatparkeren zijn er vier tariefszones. Ook in de parkeergarages gelden verschillende tarieven (dal- en piektarief en abonnement). Er is geen parkeerduurbepanking en betalen per minuut (realtime) is mogelijk. Per 1 juli 2016 geldt er een dagkaarttarief van €4,- op veel parkeerplaatsen. Parkeren op koopzondag is gratis. Op de privéparkeerplaatsen moet ook betaald worden. De tarieven zijn hier lager dan op de gemeentelijke terreinen.



Er zijn parkeervergunningen voor bewoners, ondernemers en werknemers. Jaarlijks worden circa 900 vergunningen uitgegeven, waaronder 250 voor parkeren in de binnenstad, 200 voor de schil (Veentjes, Dr. Huber Noodtplaats, Stadhuis en Brewinc) en 430 voor parkeren in de woonwijken. Afhankelijk van de locatie gelden er verschillende tarieven.

Sinds kort zijn er een blauwe zone ingevoerd op het Surinameplein en een groot deel van het Sturkotterrein. Beiden zijn gerealiseerd om het parkeren bij de aanwezige winkels mogelijk te maken.

3.2.3 Verdeling van de parkeerplaatsen en parkeerverwijzing

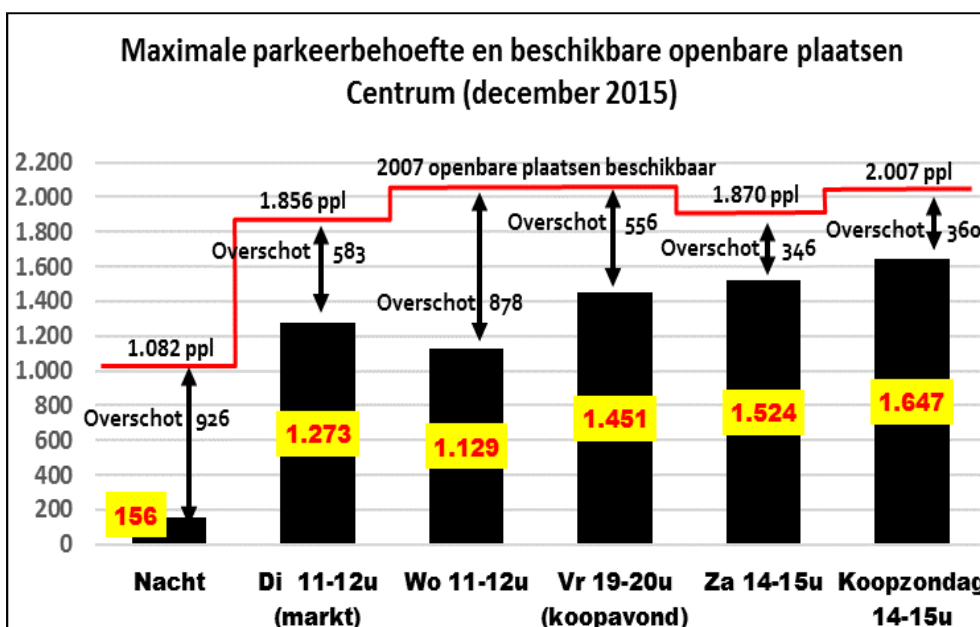
De invalswegen van Doetinchem zijn gericht op het Ei of leiden daar langs. Parkeerders worden via het Parkeer Route Informatie Systeem naar de parkeervoorzieningen geleid. Dit systeem stamt uit 2012 en geeft "VOL" of "VRIJ" aan. Ook verwijst het naar de niet-gemeentelijke parkeerlocatie van de Media Markt. De route naar de gemeentelijke parkeerlocaties leiden allemaal langs de particuliere terreinen. Het systeem geeft niet het aantal vrije parkeerplaatsen aan en kan daarom onnodig zoekverkeer veroorzaken..

3.2.4 Gebruik van parkeerplaatsen

Tijdens de drukste uren zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. De locaties binnen 200 meter van het Ei, zoals Nieuwstad, Varkensweide, Dr. Huber Noodtplaats zijn op koopavond en zaterdag (tussen 14.00 en 15.00 uur) vol. Op deze momenten zijn de plaatsen bij bijvoorbeeld Broeken Binkie ook bezet.

Op de piekmomenten zijn de plaatsen voor vergunninghouders deels vrij. Dit impliceert dat dubbelgebruik van deze plekken mogelijk is.

Verder van de binnenstad af (>200 meter) zijn bijna 350 parkeerplaatsen onbezet (delen van de Amphiongarage, Wei van Oom Karel, Rivierstraat en Aldi) Op werkdagen wordt het Eimers terrein intensief gebruikt door werkers.



3.3 Fietsverkeer

3.3.1 Stallingscapaciteit

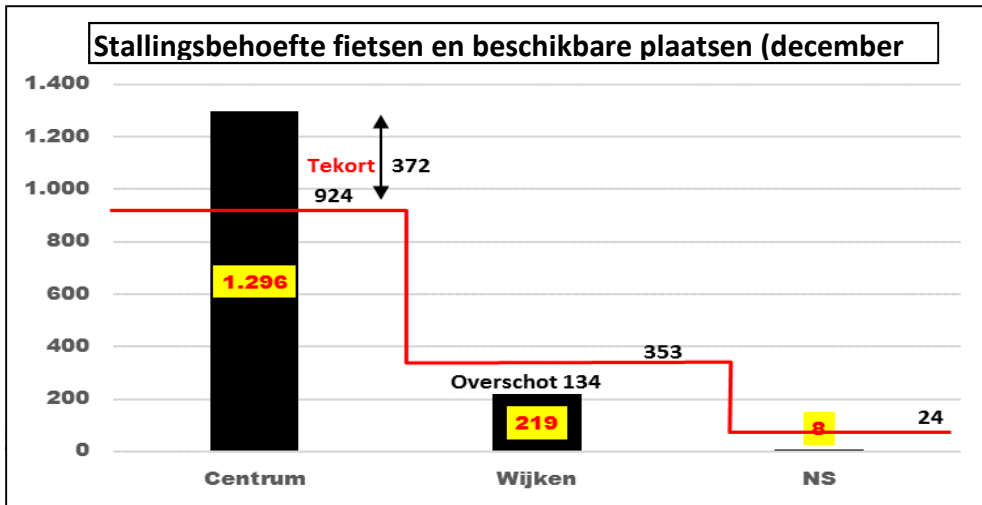
Volgens figuur 5 zijn in totaal ruim 1300 openbare fietsstallingsplaatsen beschikbaar.

- 924 plaatsen in het Ei, waaronder beide bewaakte stallingen;
- 353 plaatsen in de wijken waaronder plekken rond AH / LIDL, IJsselkade, Veentjes en Nieuwstad);
- 24 plaatsen rond het station (exclusief stallingsplaatsen van NS)

3.3.2 Waar worden fietsen gestald ?

De tellingen geven aan dat er meer fietsen in de binnenstad worden gestald dan dat er stallingsplekken zijn. De bewaakte stallingen Perlstein en Nieuwstad worden goed gebruikt. Toch zetten de meeste mensen hun fiets elders. Ook tijdens de drukste uren is er nog ruimte in de bewaakte stallingen, maar dit aantal is ontoereikend om het tekort aan plekken (372 plaatsen) op te vangen. In het voorjaar / zomer loopt dit tekort op naar 450 plekken). Fietsers willen hun fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming stallen. 's Avonds wordt er veel gestald op het Simonsplein en de Waterstraat.

Ten slotte valt op dat tijdens de onderzoeksmomenten de fietsers hun fiets "in een rijtje" stallen. Daar waar fietsbeugels zijn, worden de fietsen in het verlengde geplaatst.



3.4 Parkeerbalans

De parkeerbalans maakt de huidige verdeling van parkeercapaciteit en parkeerbehoefte zichtbaar voor auto's en fietsers.

3.4.1 Auto

De parkeerbalans is een 0-meting en wordt gebruikt om de parkeercapaciteit en –behoefte te bepalen voor meerdere scenario's:

- huidige situatie;
- 2% groei van aantal parkeerplaatsen;
- 1% afname van aantal parkeerplaatsen.
-

In bijlage I staat beschreven hoe de capaciteit en behoefte zich verhouden. Tussen 2016 en 2020 neemt het aantal parkeerplaatsen in het centrum iets af. In alle scenario's zijn er te weinig parkeerplaatsen binnen 200 meter (wenselijke loopafstand winkelend publiek) van het Ei. Dit tekort is op te vangen door gebruik te maken van de parkeerplaatsen op meer dan 200 meter van het kernwinkelgebied.

3.4.2 Mindervalide parkeren

Uit de parkeerbalans blijkt dat de 46 parkeerplaatsen voor mindervaliden rond de binnenstad en bij de winkelcentra voldoende zijn.

3.4.3 Fietsen

De parkeerbalans toont aan dat tijdens de drukste winkeluren het tekort aan stallingen in de zomer oploopt tot 450 plaatsen. In het kader van het Aanvalsplan Binnenstad blijkt er behoefte aan een extra bewaakte stalling aan de zijde van de Grutstraat. Mensen willen de fiets het liefst zo dicht mogelijk bij hun bestemming stallen. Door de ontwikkeling van de pilot "fietsen door de binnenstad" en de opkomst van de E-bike neemt het aantal fietsers alleen maar toe.

3.5 Resultaten informatieavond bewoners en ondernemers

Met ondernemers vonden meerdere gesprekken plaats over het parkeren in Doetinchem. Ook is er een inloopavond geweest waar eenieder zijn of haar inbreng kon geven over parkeren. Hieronder staat een korte weergave van de bijeenkomsten.

Bereikbaarheid van de binnenstad verbeteren: betaald parkeren afschaffen

Er zijn ondernemers en bewoners die van mening zijn dat het betaald parkeren afgeschaft zou moeten worden. Daar staat tegenover dat hier ook tegenstanders van zijn. Auto's van winkelpersoneel, maar ook van andere werkers in de binnenstad nemen dan de mooiste plekken gedurende de werkdag in beslag. Bezoekers kunnen vervolgens niet parkeren. Een ander punt is de vraag naar "verevening". Denk aan het parkeren overdag goedkoper maken en voor de avonden ook een parkeertarief in te voeren voor horecabezoekers. Bijvoorbeeld betaald parkeren van 09.00 tot 21.00 uur.

Bezoekers parkeren op vergunningplaatsen van bewoners

Bewoners ondervinden hinder van het feit dat bezoekers van de binnenstad op vergunninghouderplaatsen parkeren waardoor de vergunninghouders niet meer op "hun" plek kunnen parkeren. De vergunninghouders betalen voor een vergunning, maar kunnen er dan geen gebruik van maken.

Overige wensen

- verruimen van de parkeercapaciteit;
- zorgen voor goede bereikbaarheid van de parkeergarages;
- zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen van goede kwaliteit en op de juiste locaties;
- aanbieden van service; voor een gastvrije binnenstad hoort het niet dat iedere overtreding bekeurd wordt;
- zoek samenwerking met de ondernemers voor het parkeerbeheer;
- verminderen van het aantal tariefzones en communiceer dit duidelijk.

3.6 Conclusies

In dit hoofdstuk is de huidige parkeersituatie beschreven. Belangrijkste problemen / aandachtspunten die in deze parkeervisie uitgewerkt moeten worden zijn:

1. wel of geen dubbelgebruik van parkeerplaatsen van vergunninghouders;
2. buiten de piekmomenten zijn er voldoende parkeerplaatsen voorhanden;
3. de privéterreinen worden op werkdagen intensief gebruikt door medewerkers van de binnenstad, dit gaat ten koste van de gemeentelijke parkeerinkomsten;
4. de Amphiongarage ligt niet logisch in de parkeerroute vanaf de Keppelseweg en Europaweg. Parkeerders komen eerst langs de Media Marktgarage en dan pas langs de Amphiongarage;
5. het parkeerverwijssysteem geeft VOL/VRIJ aan, het aantal vrije plekken is echter niet bekend. Dat inzicht hierin kan zoekverkeer voorkomen;
6. wens voor extra parkeerplaatsen zuid- westkant centrum (omgeving 't Brewinc)
7. er zijn te weinig fietsstallingen in het centrum. Op plekken waar je er een verwacht is er geen (Grutstraat) Ook moet er rekening gehouden worden met de elektrische fiets. Dat vraagt om een andere vorm van stallen en om een laadpunt;
8. Betaald parkeren voortzetten? Blauwe zone stimuleren ? Aanpassen van tarieven of uitbreiden van de parkeertijden.

4 Parkeervisie

4.1 Inleiding

De manier waarop parkeren is geregeld, houdt in dat in alle kernen, wijken en bedrijfsterreinen rekening wordt gehouden met doelen op gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en economie. De parkeervisie moet bijdrage aan de financiële taakstelling zoals beschreven in het eerste hoofdstuk. In dit hoofdstuk wordt de visie op parkeren beschreven.

4.2 Ambitie van de gemeente Doetinchem: auto en fiets

De gemeente biedt voor haar eigen inwoners en bezoekers een aantrekkelijke binnenstad waarbij bereikbaarheid en parkeren belangrijke pijlers zijn. Het parkeren biedt in en rond de binnenstad van Doetinchem, in de kernen van Wehl en Gaanderen en in woongebieden en buitengebied ondersteuning aan de daar aanwezige functies (wonen, winkelen werken en recreëren).

- **parkeerlocatie en kwaliteit:** alle openbare parkeerplaatsen moeten sociaal veilig, beschikbaar, vindbaar en te financieren zijn;
- **doelgroep gericht:** per locatie hebben specifieke parkeerdersgroepen prioriteit. Binnenstad – werkers en publiek, woongebieden – bewoners en bezoek en op bedrijfsterreinen – medewerkers;
- **flexibiliteit:** de uitvoering van de werkzaamheden uit de Parkeervisie moeten gefaseerd uitgevoerd kunnen worden;
- **exploiteerbaarheid:** de parkeerexploitatie dient te voldoen aan de financiële taakstelling.

4.2.1 Parkeerlocatie en kwaliteit en doelgroepgericht

Zolang de parkeerbehoefte kleiner is dan het aanbod aan parkeerplaatsen zal de gemeente beperkt sturen op het parkeren van auto en fiets. Als de behoefte groter is dan de vraag, bijvoorbeeld parkeerdruk in de woonwijken, zal de gemeente sterk sturen op het na te streven parkeergedrag. Nieuwe voorzieningen worden altijd gefaciliteerd. De nieuwe nota Parkeernormen maakt onderdeel uit van de Parkeervisie.

4.2.1.1 Centrumparkeren

De parkeerterreinen in en direct rond het Ei en de parkeergarages zijn van belang voor het functioneren van de binnenstad. Zij dienen de bezoekers en bewoners te faciliteren. Om de het centrum leefbaar en bereikbaar te houden zal een vorm van regulering toegepast moeten worden.

4.2.1.2 Woongebieden rond centrum

Op het moment dat de parkeerbehoefte in woongebieden grenzend aan het betaald parkeergebied groter is dan het parkeeraanbod dan stuurt de gemeente op het na te streven parkeergedrag dat hoort bij de straat- en /of gebiedsfunctie. Dit wordt veelal veroorzaakt omdat automobilisten voor het parkeren uitwijken naar de gratis woongebieden. Hierdoor komt de leefbaarheid en bereikbaarheid voor bewoners / bedrijven in het gedrang.

4.2.1.3 Woonwijken

Het kan voorkomen dat de parkeerbehoefte in woonwijken groter is dan het aantal aanwezige parkeerplaatsen. Dit kan veroorzaakt worden omdat er niet op eigen terrein wordt geparkeerd of omdat de parkeernormen niet goed zijn toegepast. Dan stuurt de gemeente op het na te streven parkeergedrag dat hoort bij de woonfunctie cq norm. Het is niet standaard dat er dan extra parkeervakken aangelegd worden.

4.2.1.4 Bedrijventerreinen

Op bedrijfsterreinen kan ook parkeerdruk ontstaan doordat niet op eigen terrein wordt geparkeerd of niet wordt voldaan aan de parkeernorm. Op dat moment treedt de gemeente sturend op. De veiligheid en bereikbaarheid staan centraal. De parkeerproblemen op bedrijventerreinen strekken zich uit tot het parkeren van vrachtauto's op plekken die geen parkeerplaats zijn. Voorbeelden zijn ook het langdurig parkeren van afzetcontainers, het op de openbare weg parkeren / stallen van vrachtauto's of aanhangers of laden en lossen. De gemeente en ondernemers dragen beide bij aan het voorkomen /aanpakken van de overlast.

4.2.2 Flexibiliteit

Parkeerbilans, de vraag naar en het aanbod van openbare parkeerplaatsen voor auto en fiets moeten overal in de gemeente op elkaar afgestemd zijn. Het aantal commercieel geëxploiteerde privéparkeerplaatsen kan en mag die balans niet verstoren. Als er te weinig parkeerplaatsen zijn dan treedt er parkeerhinder op.

Parkeernormen worden toegepast op ruimtelijk ontwikkelingen. De parkeernormen maken onderdeel uit van deze parkeervisie en zijn gebaseerd op de CROW-normen. De normen worden gebruikt om het te realiseren parkeeraanbod vast te stellen bij bouw-, (her)ontwikkeling- en bestemmingsplannen. De gemeente hanteert altijd de op het betreffende moment actuele parkeernormen van het CROW.

Als er meerdere functies in één gebied zijn, dan hoeft niet zonder meer het berekende aantal parkeerplaatsen per functie te worden gerealiseerd. Vaak is gecombineerd gebruik van dezelfde plaatsen (dubbelgebruik) mogelijk. Niet alle plaatsen worden namelijk gelijktijdig gebruikt. Bewoners parkeren 's avonds en 's nachts, medewerkers veelal overdag. Om gecombineerd gebruik te benutten is ook de ligging van de parkeerplaatsen van belang. Als een parkeerplaats te ver van de gecombineerde functie ligt dan is dubbelgebruik geen optie.

Afwijken van de parkeernorm is mogelijk door een collegebesluit als er sprake is van een bijzonder gemeentelijk belang. De werkwijze hiervan staat in de Nota Parkeernormen. Bewoners van nieuwe woningen die binnen een straal van 300 meter van een parkeergarage ontwikkeld worden, hebben geen recht op een parkeervergunning. Zij kunnen een abonnement kopen voor een parkeergarage.

4.2.3 Beïnvloeden van parkeergedrag

De ambities dienen gerealiseerd te kunnen worden en de parkeercapaciteit in parkeergarages en op straat dienen optimaal gebruikt te worden. Mogelijkheden daarvoor zijn sturing op locaties, op tijdstippen en op doelgroepen. Die sturing verloopt via een benadering van vier B's.

- 1 Beschermen van woonwijken: wijk en terrein vreemd parkeren tegengaan
- 2 Benutten van de parkeercapaciteit
3. Beprijzen van de parkeerplaatsen of parkeergedrag
4. Bouwen of aanleggen van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld in combinatie met ontwikkelingen

Handhaving, communicatie en informatieverstrekking zijn flankerende maatregelen bij de uitvoering van het parkeerbeleid.

4.4 Visiepunten

Om richting te kunnen geven aan het te voeren parkeerbeleid zijn in deze paragraaf de visiepunten beschreven die de gemeente nastreeft. In de volgende paragraaf zijn de visiepunten vertaald in gemeentelijke beleid en actiepunten.

Visiepunt 1 Doetinchem streeft naar een toekomstbestendig

Parkeerinkomsten staan structureel onder druk, niet alleen in Doetinchem, maar landelijk. Bij niet ingrijpen op de structurele lasten en de exploitatie zijn grote verliezen onafwendbaar. Het is van groot belang om structurele maatregelen te nemen die leiden tot kostenreductie, zowel ten aanzien van de kapitaallasten als het slank maken van de exploitatie van beheer en toezicht.

Visiepunt 2 Doetinchem stimuleert een vitale economie

Het centrum van Doetinchem moet een gebied zijn waar het prettig winkelen, wonen, werken en recreëren is. Bewoners, bezoekers en werkenden vinden in Doetinchem gemakkelijk een parkeerplaats. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om deze doelgroepen te faciliteren. Het autogebruik wordt niet ontmoedigd door een gebrek aan parkeercapaciteit of moeilijk bereikbare parkeerplaatsen. De gastvrijheid geldt ook voor gehandicapten. De gemeente zorgt voor goed gesitueerde parkeervoorzieningen voor hen. Om de verblijftijd in de binnenstad te vergroten zal tariefdifferentiatie toegepast worden. De omvang, de “strengheid” en kwaliteit van handhaven sluiten aan bij alle ambities. Servicegericht handhaven staat centraal, in plaats van streng repressief handhaven.

Visiepunt 3 Doetinchem ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente past de systematiek van parkeernormering actief toe. In de nota parkeernormen is het parkeren bij bouwontwikkelingen verwoord volgens de laatste inzichten in het autobezit en autogebruik en geldende regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans.

De gemeente gaat proactief om met klachten omtrent toename van parkeerdruk. Dit betekent echter niet dat het vanzelfsprekend is dat er extra parkeervakken aangelegd worden. In woongebieden rondom het centrum met een duidelijke woonfunctie prevaleert de functie wonen en leefbaarheid. Parkeerders met bestemming centrum zijn hier niet op hun plek.

Visiepunt 4 Doetinchem zet behoudend in op elektrische voertuigen

De gemeente volgt de ontwikkelingen met betrekking tot elektrische voertuigen en bijbehorende oplaadpunten, maar vervult zelf geen trekkersrol voor de stimulering ervan. De gemeente laat de realisering van de laadpalen en het verzoek parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische voertuigen en deelauto's over aan de markt. De gemeente richt zich vooral op eventuele verbetering en uitbreiding van de laadvoorzieningen op openbare parkeerterreinen/garages.

Visiepunt 5 Doetinchem gaat voor een duidelijke en eenduidige uitstraling

Verkeer dat zoekt naar een beschikbare parkeerplaats wordt tot een minimum beperkt. Voor iedereen is duidelijk waar en voor welke periode geparkeerd kan worden. De gemeente gaat extra aandacht besteden aan de vindbaarheid van de parkeervoorzieningen en de onderlinge routing. Het streven hierbij is om de parkeerdruk in en om het centrum zoveel mogelijk gelijkmatig te verdelen over de aanwezige parkeervoorzieningen.

Visiepunt 6 Doetinchem denkt mee over beperken van overlast van geparkeerde vrachtwagens.

Langdurig geparkeerde vrachtauto's kunnen hinder veroorzaken. Rondom geparkeerde vrachtwagens verrommelt de omgeving snel. Er is een gebrek aan goede tijdelijke parkeervoorzieningen met bijbehorende (sanitaire) voorzieningen. De gemeente denkt graag mee met de bedrijven om tot een duurzame oplossing te komen. Het initiatief daarvoor ligt bij de bedrijven zelf. De gemeente is van mening dat het parkeren op bedrijventerreinen moet worden gereguleerd, met name om wild- en foutparkeren tegen te gaan. Parkeren op bedrijventerreinen wordt daarbij het liefst zoveel mogelijk centraal gerealiseerd, zodat gedeeld gebruik zoveel mogelijk gestimuleerd kan worden.

4.5 Visiepunten vertaald naar beleid

Visiepunt 1 Doetinchem streeft naar een toekomstbestendig

Parkeerinkomsten staan structureel onder druk, niet alleen in Doetinchem, maar landelijk. Bij niet ingrijpen op de structurele lasten en de exploitatie is de afgesproken taakstelling 2017 en 2018 van elk € 150.000 structureel niet op te brengen.

Om toch aan die taakstelling te kunnen voldoen is een sanering noodzakelijk. Dit lossen we op twee manieren op:

- De aanleg van het Bruisend Stadsplein en de kruising Varkensweide zijn betaald uit het parkeerproduct en de kapitaallasten ad € 172.000 drukken daar ook nu nog op. Dit, terwijl het effect van deze investeringen op het parkeerproduct heel gering is. Daarom wordt voorgesteld om het parkeerproduct te zuiveren van deze kapitaallasten en deze toe te rekenen aan de algemene middelen.
- Daarnaast worden maatregelen genomen in de exploitatie van het parkeerproduct (de bedrijfsvoering). O.a. door het slim inzetten van het wijkbedrijf, het stopzetten van investeringen en verlagen van inhuurkosten besparen we structureel € 300.000. Op die manier lost het Parkeerproduct op eigen kracht afgesproken afdrachten op.

Ondanks alle maatregelen om te besparen op de uitgaven voorzien we dat de inkomsten de komende jaren verder dalen. Naast de beïnvloedbare exploitatiekosten zijn er de kapitaallasten uit eerder gedane investeringen, zoals de Amphiongarage. Deze kapitaallasten zijn alleen te beïnvloeden door in één of andere vorm extra af te boeken op deze investeringen. Nu het parkeerproduct zijn taakstelling aan de algemene middelen zal voldoen is het gewenst om met ingang van 2018 € 300.000 structureel te besteden om de investeringslasten van bijvoorbeeld de Amphiongarage versneld te verlagen. Daarmee verlagen we de kapitaallasten en wordt de waarde van de investering naar een reëel niveau gebracht. Met deze maatregelen beogen we een langjarige oplossingsrichting voor het parkeerproduct te bereiken. Het is gewenst om dit te betrekken bij de voorjaarsnota 2017. Bij honorering wordt ten behoeve van de begroting 2018 onderzocht wat de financieel technische mogelijkheden hiertoe zijn binnen de wettelijke kaders. In de programmabegroting 2018 worden deze nader uitgewerkte voorstellen dan ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

Visiepunt 2 Doetinchem stimuleert een vitale economie

Voor een goede benutting zijn de bereikbaarheid van en uitwisseling tussen parkeerlocaties essentieel. De parkeer- en stallingplaatsen liggen logisch in de fiets- en autonetwerken en per doelgroep makkelijk vindbaar. Automobilisten en fietsers worden op de hoofdroutes verwezen naar de parkeer- en stallinglocaties.

Er wordt tot 2% van het aantal openbare parkeerplaatsen bestemd voor gehandicapten. Op specifieke plaatsen wordt het aanbod afgestemd op de geldende vraag. Binnen het betaald pareergebied is het met een Europese gehandicaptenparkeerkaart:

- zonder parkeerduurbepanking toegestaan om op een algemene gehandicaptenparkeerplaats te parkeren;
- zonder parkeerduurbepanking toegestaan om te parkeren binnen een blauwe zone;
- toegestaan om maximaal drie uur op een locatie met een parkeerverbod te parkeren voorzien van een parkeerschijf.
- Voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt een beleidslijn opgesteld .

In het kader van het Aanvalsplan Binnenstad worden de mogelijkheden onderzocht voor een extra bewaakte stalling rond de Grutstraat.

Visiepunt 3 Doetinchem ziet parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

Bij deze parkeervisie is de nieuwe nota Parkeernormen gevoegd. Deze wordt toegepast bij alle bouwontwikkelingen. In beginsel is het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein of binnen het plangebied opgelost moet worden. De nota biedt echter mogelijkheden om hier van af te wijken door een bijdrage te storten in het parkeercompensatiefonds.

Visiepunt 4 Doetinchem zet behoudend in op elektrische voertuigen

Voor het elektrisch laden van auto's en fietsen wordt in 2017 een beleidslijn opgesteld.

Visiepunt 5 Doetinchem gaat voor een duidelijke en eenduidige uitstraling

Het Parkeer Route Informatie Systeem wordt geëvalueerd en onderzocht wordt of in plaats van VOL / VRIJ het aantal vrije parkeerplaatsen kan worden toegevoegd. Uit de parkeerbalans blijkt dat in het centrum en de schil er om heen voldoende parkeerplaatsen voorhanden zijn. Een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen in het centrum is dan ook niet nodig. Ook niet aan de zuid-west kant van het centrum waar om gevraagd werd. Deze kunnen uitwijken naar de Raadhuisstraat. De gemeente zal daarom als er een weigeringsgrond is ook niet meewerken aan initiatieven van particulieren om een parkeergarage / parkeerterrein te exploiteren. In en rond het centrum zijn voldoende openbare parkeerplaatsen voorhanden.

Actuele en betrouwbare parkeergegevens zijn onmisbaar bij het nemen van beleidsbeslissingen op het gebied van parkeren. Minimaal 1 x per jaar worden daarom parkeeronderzoeken (kwantitatief) en 1 x per 5 jaar enquêtes onder het publiek (kwalitatief) uitgevoerd.

Vergrijzing en internetshoppen vragen aandacht voor extra ruimte voor in- en uitstappen en in- en uitladen. De gebruikelijke breedte van parkeerplaatsen (2,50 m en 3,50 voor gehandicaptenplaatsen) wordt waar nodig afgestemd op het gebruik door die doelgroepen.

Visiepunt 6 Doetinchem denkt mee over beperken van overlast van geparkeerde vrachtwagens.

Om het parkeren van vrachtwagens in de woonwijken tegen te gaan wordt de APV aangepast.

Inhoud

Geen inhoudsopgavegegevens gevonden.

5 Gewenste parkeerregulering

5.1 Scenario's voor parkeerregulering

Zoals aangegeven zijn er voorstanders om het betaald parkeren af te schaffen, maar ook tegenstanders. Anderen willen meer tariefzones en weer anderen vragen om een blauwe zone. Kortom er zijn vele scenario's hoe het parkeren gereguleerd kan worden.

Om zicht te krijgen op de effecten van het invoeren van de verschillende vormen van parkeerregulering is een rekenmodule ontwikkeld die inzicht geeft in de kosten en opbrengsten. Deze zijn doorgerekend ten opzichte van de huidige situatie en op basis van de begroting 2016. Inmiddels blijkt dat de realiteit deze cijfers al achterhaald heeft en dat de situatie minder rooskleurig is. In dit hoofdstuk beperken we ons tot een beschrijving van de voor en nadelen van alle modules. Overigens blijkt uit meerdere onderzoeken dat het aanpassen van het parkeertarief niet leidt tot extra bezoekers van een binnenstad. Het aanbod van winkels en vertier in een binnenstad is van invloed op het aantal bezoekers en de parkeerduur.

Module 1. Voortzetting van het huidige parkeerbeleid en dagkaart van € 4,-- .

Voordeel	Nadeel
Financieel redelijk	Op de piekmomenten blijft er parkeerdruk in het Ei
	Vergunninghouderplaatsen overdag leeg

Module 2. Parkeerbeleid met drie tariefzones en dagkaart van € 4,--.

Voordeel	Nadeel
	Financieel nadelig
	Op de piekmomenten parkeerdruk in het Ei
	Vergunninghouderplaatsen overdag leeg

Module 3. Verevening, iedereen betaalt voor het parkeren (verruimen van de betaaltijden en verlagen van het tarief)

Voordeel	Nadeel
Gelijkheid, iedere parkeerder betaald voor parkeren	Financieel nadelig, extra handhaving is duurder dan de verwachte extra opbrengsten
	Op de piekmomenten blijft er parkeerdruk in het Ei
	Vergunninghouderplaatsen overdag leeg
	Weinig draagvlak bij horeca en bewoners

Module 4. Afschaffen van betaald parkeren

Voordeel	Nadeel
Tijdelijk positief imago-effect	Financieel onverantwoord, geen inkomsten maar wel kosten als gevolg van lasten Amphiongarage
	Parkeerplaatsen in het centrum en schil zullen gebruikt worden door werkers waardoor bezoekers verder van het centrum moeten parkeren
	geen draagvlak bij horeca en ondernemers
	Leefbaarheid en bereikbaarheid centrum verslechterd

Module 5 Blauwe zone in plaats van betaald parkeren

Voordeel	Nadeel
Parkeerplaatsen in het centrum naar verwachting goed beschikbaar	Financieel onverantwoord, geen inkomsten maar wel kosten als gevolg van lasten Amphiongarage, handhavingskosten en bovendien komen de inkomsten van boetes niet bij de gemeente.
Voor de parkeerder geen kosten	Draagt niet bij aan de wens om het verblijf in het centrum te verlengen.
	Lastig / intensief hanteren

Module 6. Dubbelgebruik vergunninghoudersplaatsen, op de vergunninghoudersplaatsen in het Ei en de Schil mag ook geparkeerd worden door een betalende bezoeker.

Voordeel	Nadeel
Meer parkeerplaatsen in het Ei beschikbaar voor winkelend publiek.	Meer zoekverkeer in het Ei en dat heeft gevolgen voor de leefbaarheid
Financieel gunstig omdat meer dure parkeerplaatsen beschikbaar komen	Vergunninghouders hebben geen garantie op een parkeerplaats

Module 7 Betaald parkeren op koopzondag

Voordeel	Nadeel
Financieel gunstig	Negatieve publiciteit
Minder chaotische parkeersituaties	
Parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers	

Samenvattende conclusie parkeerregulering

Uit de rekensessie blijkt dat het huidige parkeerscenario, het dubbelgebruik en de betaalde koopzondag financieel het beste uit de bus komen. Het dubbelgebruik en de betaalde koopzondag kunnen rekenen op minder draagvlak.

De keuze voor het scenario is afhankelijk van de invalshoek van waaruit gekeken wordt. Kijkend vanuit de financiële invalshoek dan krijgt een andere variant de voorkeur dan wanneer naar de situatie gekeken wordt vanuit het Aanvalsplan Binnenstad.

Het huidige systeem van reguleren van het parkeren werkt naar behoren en alles afwegende is er geen noodzaak om dit te veranderen.

5 Vervolgtraject

Na besluitvorming omtrent de scenario's door het college en gemeente moeten de wijzigingen eventueel in de parkeerverordening en aanwijzingsbesluit worden verwerkt. Vanuit de visiepunten komen ook verschillende actiepunten die verwoord zijn in het uitvoeringsprogramma aan bod.

Maatregel	kosten	2017	2018
Beleid aanscherpen gehandicapten parkeren	Interne uren	Besluit	
Beleid opstellen elektrisch laden	Interne uren	Besluit	
Beleid vrachtwagen parkeren	Interne uren	Besluit	
Actualisatie parkeerroute informatiesysteem	PM	Onderzoek	
Parkeerdrukmeting	5.000,--	Uitvoering	Uitvoering
Fietsstalling aanleggen rond Grutstraat	PM	Uitvoering	