

Nota van beantwoording zienswijzen Parkeervisie 2024

In de parkeervisie wordt ingespeeld op de ruimtelijke ontwikkelingen die zich de komende jaren gaan voordoen nu Doetinchem de wens heeft uitgesproken om te willen groeien naar 70.000 inwoners. Om de ontwikkelingen mogelijk te maken worden de parkeernormen aangepast. Om het centrum leefbaar en bereikbaar te houden worden maatregelen voorgesteld om het parkeren op een andere manier vorm te geven

Gevolgde procedure Vanaf 15 november 2023 heeft de ontwerp parkeervisie zes weken ter visie gelegen (t/m 27 december 2023). Gedurende deze periode kon iedereen een zienswijze naar voren brengen. Er zijn 4 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en zijn daarmee ontvankelijk.

Deze nota geeft een samenvatting van de ontvangen zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop

De volgende zienswijzen zijn ingediend:

1. Ondernemersvereniging Doetinchem
2. Vereniging van Vastgoedeigenaren
3. Fietsersbond Doetinchem
4. Graafschapcollege

	Reactie
<p>1. Ondernemersvereniging</p>	
<p>We verwachten -uiteraard- wel weerstand op de genoemde maatregelen. We kunnen ons voorstellen dat er prioriteit wordt gesteld aan de bewoners van de binnenstad. Echter we horen veel terug van onze bezoekers dat het parkeerbeleid tegenhoudt om Doetinchem te bezoeken.</p> <p>Het lijkt ons goed om de plekken aan de rand van het centrum juist aantrekkelijk te maken door een laag tarief en de plekken in het centrum te verhogen. Het moet voor de bezoeker dan wel duidelijk en goed te vinden zijn. Voor de snelle boodschap zou je het eerste half uur gratis kunnen aanbieden of een blauwe zone kunnen creëren op meerdere plekken.</p> <p>Daarnaast denken we dat het voor de mindervaliden die geen invalidenparkeerkaart hebben, het erg moeilijk wordt de stad te bereiken. Het zou het kunnen helpen om (gratis) pendeldiensten in te zetten vanaf de langparkeerplaatsen.</p> <p>We vragen ons af of er ook geen dubbele functie voor plekken kan zijn. Waar vergunninghouders bijvoorbeeld overdag vaak afwezig zijn, kunnen bezoekers parkeren. Ook in de avond wil je geen halve kilometer lopen voordat je een hapje kunt eten en zijn er juist weer andere plekken beschikbaar.</p> <p>Is een voorwaarde voor het verkrijgen van een vergunning dat je in de stad woont? Of zijn er nog andere mogelijkheden, bijv. als je in de stad werkt?</p> <p>Voor wat betreft het fietsparkeren, er staat dat er een plek voor fietsen is bij het Gevang? Is deze nieuw te realiseren? Daarnaast zou het goed zijn om bij de bewaakte stallingen ook te voorzien in oplaadpunten. We zijn een grote voorstander van het creëren van plekken waar wél fietsen kunnen staan in de binnenstad. Nu is het af en toe een grote chaos aan fietsen.</p>	<p>Als de weerstand is gericht op het wijzigen van enkele betaald parkeerplaatsen naar vergunninghoudersplaatsen begrijpen wij de weerstand. Echter om het centrum leefbaar en aantrekkelijk te houden willen we de bezoekers en werkers net buiten het centrum laten parkeren.</p> <p>Het parkeren net buiten het centrum is ook goedkoper dan het parkeren in het centrum (Nieuwstad en Catharinagarage) Wij willen kort parkeren op een aantal locaties binnen het Ei mogelijk houden, maar wel tegen betaling.</p> <p>Parkeren blijft mogelijk aan de rand van de binnenstad. Afstanden zijn dan nog steeds beperkt. In de zomermaanden wordt de laatste jaren al een hop on hop off treintje ingezet.</p> <p>Uit het parkeeronderzoek blijken op verschillende tijdstippen hoge bezettingen van de vergunningparkeerplaatsen: dubbelgebruik lijkt dus geen reële optie. De parkeerdruk zit in de avond juist aan de zijde van de stad waar de horeca en Amphion is gevestigd en daar parkeren op dat moment ook de vergunninghouders</p> <p>Voor een parkeervergunning in de binnenstad is het inderdaad een voorwaarde dat men in die binnenstad woont. Voor werkers geldt dat men onder voorwaarden een vergunning kan krijgen, die parkeren op bijvoorbeeld Varkensweide, Veemarkt en Wei van Ome Karel mogelijk maakt.</p> <p>In de visie wordt niet gesproken over een stalling bij 't Gevang, wel een mogelijke stalling bij de Grutpoort. Zoals ook in de visie is aangegeven, is de opzet om daar oplaadpunten te realiseren</p> <p>Ook wij zijn van mening dat e.e.a. beter gereguleerd moet worden.</p>

2. Vereniging van Vastgoedeigenaren	
<p>De Parkeervisie wordt vanuit het bestaande kader benaderd. De oplossingsrichtingen zijn universeel en niet specifiek voor Doetinchem. We missen de evaluatie van de Parkeervisie 2017 -2020. In deze parkeervisie wordt een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheid voor het invoeren van gratis parkeren. Graag zouden we deze willen ontvangen.</p> <p>Het zou een uitdaging moeten zijn om op basis van de evaluatie van de Parkeervisie 2017 - 2020 en uiteraard de specifieke “Doetinchemse situatie” tot een meer onderscheidende Doetinchemse visie te komen (“omdenken”).</p> <p>Specifieke aspecten die voor de Doetinchemse Parkeervisie genoemd kunnen worden zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De bereikbaarheid via het openbaar vervoer is minimaal en is daarbij dus een gegeven. Wij zien dat in de toekomst ook niet snel verbeteren. Dit afzetten tegen de regionale functie die Doetinchem heeft. Doetinchem wil als centrum van De Achterhoek een belangrijke functie voor de omliggende gemeenten hebben. In deze visie staat teveel centraal het weren van de auto uit de binnenstad, hetgeen niet aansluit met de functie die de binnenstad heeft, dan wel zou moeten hebben, voor de regio; - De mogelijkheid uitwerken tot het beter benutten van de parkeerplaatsen in de binnenstad door het introduceren van multifunctionele parkeerplaatsen, dus geen vaste plaatsen voor vergunninghouders. Zowel in Arnhem als in Deventer is hiervoor gekozen (ook in de parkeergarages). Voorzien is dat het aantal inwoners in de binnenstad in de toekomst zal toenemen (hetgeen wij zeer toejuichen) en dat de vraag voor extra parkeerplaatsen dus ook zal stijgen. Door het multifunctioneel maken van de parkeerplaatsen (dus betere bezetting) kan de groei van het aantal bewoners samengaan met het behoud van de parkeerplaatsen in het centrum (tijdsgebonden) voor de bezoekers. Dit betekent ook dat extra inkomsten voor het parkeerbedrijf worden gegenereerd. - Wij zijn van mening dat de parkeernorm voor woningen in het centrum 	<p>In de parkeervisie van 2017 hebben wij geconcludeerd dat gratis parkeren geen optie is. Gelet op verdeling van de schaarse ruimte en gelet op de kosten van realisatie en beheer en onderhoud van bestaande parkeergelegenheden. Bovendien moet het centrum bereikbaar zijn voor bezoekers van Doetinchem en moeten de parkeerplaatsen, dicht bij het centrum, niet bezet zijn door werkers.</p> <p>Wij zijn bereid om na de vaststelling van de visie met verschillende partijen in overleg te gaan om te kijken hoe Doetinchem zich verder kan onderscheiden.</p> <p>Wij zijn van mening dat de bereikbaarheid van Doetinchem met het openbaar vervoer wel een impuls zal krijgen door de komst van de Regio Expres. Verder zijn er zeker verbeterpunten te noemen qua bereikbaarheid, Dit wordt ook verwoord in het mobiliteitsplan.</p> <p>Om de binnenstad aantrekkelijker en leefbaar te maken, gaat de visie er met name vanuit dat er meer ruimte voor de verblijvende voetganger moet worden gerealiseerd en dat de binnenstad aantrekkelijker moet worden ingericht. Het wonen in de binnenstad krijgt een steeds grotere rol. Mensen die Doetinchem bezoeken hoeven naar onze mening niet op alle plekken in het hartje van het centrum te kunnen parkeren.</p> <p>Zoals al eerder is opgemerkt, is de bezetting door vergunninghouders over de dag zodanig dat dit dubbelgebruik in de Doetinchemse situatie niet tot meer efficiënt gebruik leidt. De druk zit hem in de avonduren, dan zijn de bewoners thuis en zijn de horeca en theater geopend. Dubbelgebruik is niet goed mogelijk en dus niet zinvol. Ook in de communicatie is dit moeizaam. Parkeerplaatsen zijn een deel van de dag wel beschikbaar en een deel van de dag niet. Dat gaat leiden tot verwarring en dat zien we op dit moment al op de parkeerplaats Grutpoort.</p> <p>Wij conformeren ons wat deze norm betreft aan de aanbevelingen van CROW, die 100 – 200 m</p>

<p>aanpassing behoeft. De norm van 200 meter tussen woning en parkeerplaats zou niet als een hard gegeven in de parkeervisie moet worden opgenomen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het "slimmer" omgaan met de vergroening. Door de introductie van het betaald parkeren in de woonwijken rondom het centrum verdwijnt veel groen doordat de bewoners ervoor kiezen om op eigen terrein een parkeerplaats te realiseren. Een bij de doelstelling van vergroening ongewenst effect; - meer aandacht voor het parkeren van fietsen. De groei van de stad en de elektrische fiets zorgen voor een groei van het fietsverkeer. Doetinchem als "groene" stad moet hierop een passend antwoord geven; - het vertrekpunt om tot een sluitende exploitatie van het parkeerbedrijf te komen door de tarieven te verhogen is geen logisch vertrekpunt. Daaraan zouden een aantal andere overwegingen vooraf moeten gaan. Genoemd worden: <p>De kostenstructuur van het parkeerbedrijf te analyseren in de context van efficiency en de vele ontwikkelingen op het gebied van digitalisering, zoals kentekenregistratie, mobiele parkeerapps. Hierbij nagaan of het betaald parkeren in de wijken wel logisch is (afweging kosten/opbrengsten / vergroening);</p> <p>Het beter benutten van de bestaand parkeercapaciteit. 'n hoogste gemiddelde bezettingsgraad van 65% biedt kansen om uit de bestaande capaciteit enerzijds meer inkomsten te genereren en anderzijds de vraag naar parkeerplaatsen vanuit de groei van het aantal bewoners op te vangen;</p> <p>Betere bezetting van de Catharinagarage door de Van Nispenstraat tot aan de parkeergarage toegankelijk te maken vanuit de richting van de Hofstraat. Dit zal ook het verkeer in de binnenstad ten goede komen (minder zoekverkeer) en de Amphion garage ontlasten;</p> <p>Fiscaliseren van het vergunningshoudersparkeren. Zeker van belang bij groei aantal woningen in de binnenstad.</p>	<p>adviseert op basis van uitgebreide waarnemingen/enquêtes.</p> <p>Op dit moment is slechts sprake van regulering van het parkeren op sommige locaties om aldaar parkeeroverlast te voorkomen. Er zijn vooralsnog geen plannen om extra betaald parkeren in woonwijken te introduceren</p> <p>Naar onze mening hebben wij voldoende opgenomen in de visie ten aanzien van de fiets in de binnenstad</p> <p>Ons vertrekpunt is ook niet om als eerste de tarieven te verhogen. We kijken ook naar andere mogelijkheden om de inkomsten te verhogen en de kosten te verlagen.</p> <p>Dit zijn allemaal zaken die wij zeker hebben onderzocht of gaan onderzoeken want er is altijd ruimte voor verbetering. Dit doen we graag in overleg met de binnenstadspartijen</p> <p>Dat klopt: de extra parkeervraag in de toekomst kan, voor een deel, worden opgevangen binnen het bestaande parkeerareaal</p> <p>De bezetting van de Catharinagarage is in de huidige situatie goed te noemen. Wel is de inzet in de toekomst, na afloop van het huurcontract, een aandachtspunt. Het toegankelijk maken van de garage vanaf de Hofstraat is een ingewikkelde en dus dure operatie; ook in de garage zelf zouden de nodige aanpassingen dienen te worden gerealiseerd. Het heeft op dit moment dan ook geen meerwaarde</p> <p>Zoals in de Visie is aangegeven, is inderdaad de opzet om vergunningparkeren te fiscaliseren</p>
---	---

Het bij een bestemmingswijziging van winkel naar wonen wegnemen van de bestaande parkeermogelijkheden en het vervolgens laten betalen voor de benodigde parkeerplaatsen voor de woningen. Niet passend en niet in overeenstemming met het recht van eigendom.

Met betrekking tot de Beslispunten een enkele opmerking (hoofdstuk 4):
Het gefaseerd overgaan tot het ombouwen van betaald parkeerplaatsen naar vergunninghouderplaatsen is niet verantwoord en overigens ook niet nodig. Dit door multifunctioneel maken van de parkeerplaatsen. Doetinchem is geen Arnhem of Amsterdam waar het openbaar vervoer een totaal andere rol heeft. Hier wordt in de visie aan voorbij gegaan. De auto heeft in de regio een andere functie dan in de “stad”;

Parkeerplaatsen voor bezoekers in de stad (binnen het “ei”) in tijd maximeren, zodat langparkeeders uitwijken naar de daartoe bestemde plaatsen (onderscheid tussen parkeren binnen- en buiten het “ei”);

Bij bestemmingswijziging van winkel naar wonen geen parkeerplaatsen afnemen. Bij de woonbestemming wordt vervolgens weer 1 parkeerplaats als norm per wooneenheid gevraagd;

Het uitbreiden van de parkeerlocatie aan de Varkensweide effectueren. Hierdoor komt ook aan die zijde van de stad meer parkeergelegenheid;

Door de bestaande tariefstructuur kan Doetinchem zich onderscheiden. Het verhogen van de tarieven zou een sluitstuk kunnen zijn. De vastgoedeigenaren en ook de ondernemers willen partij zijn en verantwoordelijkheid dragen voor het parkeerbeleid. Dit vraagt dan wel om een andere betrokkenheid;

Fietsparkeermogelijkheden realiseren bij Gruitpoort (uitbreiding bestaande faciliteiten) en bij de Oude Brug (de fietsenstalling die daar voor evenementen wordt opgezet definitief maken. De Perlstein stalling kan dan komen te vervallen;

Onderschrijving van de verbetering van de informatievoorziening. Zowel parkeerverwijssysteem als de looproutes. De uitkomsten van het in 2024 te introduceren wifi volgsysteem gebruiken om te zien welke routes bezoekers vanuit parkeerplaatsen lopen. Dit geeft een nog beter inzicht.

Indien sprake is van parkeren op eigen terrein, is dit niet aan de orde.

Indien het winkelparkeren in het openbare gebied plaatsheeft, dan is geen sprake van “wegnemen van parkeerplaatsen”.

Wij hebben al eerder aangegeven dat dubbelgebruik in Doetinchem niet voor de hand ligt, gezien het huidige gebruik van de vergunningparkeerplaatsen.

Binnen het Ei is de dagkaart van € 4,- in de huidige situatie niet geldig. Door het invoeren van een hoog parkeertarief is het parkeren daar al gemaximeerd, zowel in aantal plaatsen als in parkeerduur.

Hier is geen sprake van: één parkeerplaats per woning is de standaard in de binnenstad.

Deze uitbreiding staat inderdaad in principe voor de toekomst als optie gepland

In de huidige situatie is al sprake van regulier overleg (4x per jaar). Na vaststelling van de visie kan verder overleg plaatsvinden en indien gewenst kunnen we dit intensiveren.

Dat is inderdaad de intentie

Bij de Oude Brug is onvoldoende ruimte voor een efficiënte, voldoende ruime fietsparkeerlocatie. De tijdelijke fietsenstalling bij evenementen op de Bleek kan een vervolg krijgen.

Akkoord

<p>Het parkeerbeleid is een van de belangrijkste elementen die van belang zijn om tot een bruisende binnenstad te komen. Vertrekpunt is dat in het Binnenstad Bedrijf Doetinchem (BBD) de belangen van de drie stakeholders, zijnde de gemeente, ondernemers en vastgoedeigenaren samenkomen. Tegen deze achtergrond vinden wij het van belang te onderzoeken of het BBD een rol in de uitvoering van het parkeerbeleid kan hebben.</p> <p>Om tot een goede afweging te komen hoe nu verder is het noodzakelijk dat wij meer inzicht krijgen in de cijfers van het parkeerbedrijf. Graag zouden wij deze op korte termijn ontvangen zodat wij de uitkomsten hiervan in onze eindconclusie mee kunnen nemen.</p>	<p>Op dit moment is dit ter kennisname</p> <p>In het raadsvoorstel komen de financiën uitgebreid aan de orde. Als er een toelichting gewenst is kan deze gegeven worden.</p>
<p>3. Reactie Fietsersbond</p>	
<p>In de Parkeervisie 2023 van de gemeente Doetinchem wordt aandacht besteed aan het parkeren van fietsen. Uit de tekst blijkt dat met personen en organisaties is gesproken over het (fiets)parkeren in Doetinchem. Helaas zijn wij niet uitgenodigd voor deze gesprekken. Misschien klinkt onze reactie daarom wat zuur. Dit had voorkomen kunnen worden als wij ook in de gelegenheid waren gesteld met de schrijvers voor publicatie van de visie mee te denken. Ook kunnen wij niet zien dat onze nota, "Door de ogen van fietser. Knelpunten en ergernissen in Doetinchem", aangeboden aan Raad en College eind 2022 is gebruikt voor het opstellen van de Parkeervisie.</p> <p>Behoeft aan fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers in en om de binnenstad.</p> <p>Het lijkt alsof het bij de gemeente niet bekend is hoeveel fietsparkeerplekken er zijn. De aantallen parkeerplaatsen voor auto's worden genoemd, voor fietsers niet. Ook wordt in de visie niet geschreven over hoe groot de behoefte aan parkeerplekken voor fietsers is. Wel wordt geschreven dat 33% van de bezoekers aan de binnenstad op de fiets komt. Van dit aantal stalt 60% de fiets niet in een bewaakte fietsstalling. Het lijkt ons noodzakelijk wil je een gedegen fietsparkeervisie schrijven je moet weten hoe groot de behoefte is en hoeveel stallingsgelegenheid er moet zijn, bewaakt of niet.</p> <p>In de visie wordt geen uitspraak gedaan over de wenselijkheid om door het voetgangersgebied te fietsen. Wel wordt gesteld dat de fiets meegenomen mag worden in de winkelstraten en hier geparkeerd mag worden.</p>	<p>We hebben bij het opstellen van de parkeervisie gesproken met verschillende partijen uit het centrum (horeca, vastgoed en ondernemers). Zij hebben ons ook meegegeven, welke problemen er ondervonden door fietsers, gebrek aan stallingen enz. Wij hebben u als Fietsersbond niet specifiek benaderd omdat er al regulier overleg is en de Fietsersbond betrokken is bij de totstandkoming van het mobiliteitsplan, waar ook aandacht is besteed aan de parkeervisie. Gelukkig heeft u alsnog gereageerd en kunnen we rekening houden met uw inbreng</p> <p>De gemeente is wel op de hoogte van het aantal fietsparkeerplaatsen in de stallingen. De constatering dat deze niet in de ontwerp-visie staan is juist. De aantallen fietsplekken in de stalling zijn alsnog aan de visie toegevoegd.</p> <p>De parkeervisie is gericht op auto-parkeren. We gaan alleen in op fietsparkeren in de binnenstad. Deze visie heeft niet de ambitie van een overall fietsparkeervisie</p> <p>Inderdaad, daarvoor is de parkeervisie niet het juiste instrument.</p>

Bedoelen de schrijvers van de visie hiermee dat er in de winkelstraten kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen moeten komen? Hoeveel, waar en wanneer?

In de visie wordt geschreven dat het ideaal zou zijn (bewaakte) fietsstallingen rondom te Ei te hebben in elke windstreek. Gesteld wordt dat dit helaas niet mogelijk is. In hoeverre is dit onderzocht? Er wordt wel gesteld dat bij de Gruitpoort de mogelijkheid van een parkeervoorziening moet worden onderzocht. Zo'n onderzoek is zeker wenselijk voor de zuidkant van het Ei. Er wordt echter geschreven over het opheffen van de Perlsteininstalling. De behoefte aan een stalling aan deze kant van het Ei hier is groot. Immers veel Doetinchemmers wonen aan de zuidkant van de Oude IJssel. De Perlsteininstalling is echter voor veel mensen lastig.

Is onderzocht of tegenover bakker Kaspers een stalling gerealiseerd kan worden? Er is nu een kleine ruimte voor fietsparkeerders, autoparkeerplaatsen en een particuliere parkeerplaats. Deze drie plekken samenvoegen tot één fietsparkeerstalling zou geweldig zijn.

Waarom wordt in de visie wordt geen uitspraak gedaan over de fietsvoorziening achter de Hema. Deze stalling wordt zeer veel gebruikt en is vaak overvol en rommelig. Zouden hier geen plaatsen bij kunnen door autoparkeerplaatsen op te heffen?

In en om de binnenstad wordt nogal wat openbare fietsparkeerruimte in beslag genomen door fietsen en scooters van koeriers. Denk aan het Simonsplein, de Waterstraat en de Raadhuisstraat. Zijn hier afspraken over gemaakt met de ondernemers?

Wonen in en om het centrum

Het aantal woningen in en om het centrum neemt toe. Voor de autobezitters onder hen wordt gesproken over parkeermogelijkheden. Over het stallen van fietsen van de binnenstadsbewoners en hun fietsende bezoekers wordt niet geschreven. Komen bij al de nieuwe appartementen naast eigen bergingen ook kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen op de openbare weg? Is dit of wordt dit een onderdeel van de bouwvoorschriften?

Fietsparkeren bij de Doetinchemse stations

In onze Knelpuntennota is uitgebreid geschreven over de rampzalige situatie voor fietsers bij met name de stations De Huet en Centraal. De situatie is lang niet verbeterd,

In de visie wordt geconstateerd dat er nu in het voetgangersgebied fietsen staan geparkeerd. Dit is ook toegestaan we schrijven niet dat er extra voorzieningen in het voetgangersgebied komen. Dit kan een mogelijke uitwerking van het beleid zijn.

De mogelijkheden zijn geanalyseerd. Er is onvoldoende fysieke ruimte maar ook de financiële ruimte is op dit moment beperkt. Bij de beslispunten is de locatie Gruitpoort als potentiële fietsparkeerlocatie opgenomen. En voorlopig is de locatie Perlstein nog gewoon beschikbaar

Helaas is hier onvoldoende ruimte om tot een adequate voorziening te komen

Hier zijn geen afspraken over gemaakt. Wellicht behoort deze locatie tot een optie om een stalling te maken maar deze ligt wel erg dicht bij de bestaande stalling aan de Nieuwstad. Bovendien zijn hier mogelijke toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen voorzien.

Hier zijn geen afspraken over gemaakt. Als dit leidt tot overlast zal de ondernemer daarop worden aangesproken.

Dit moet inderdaad in de bouwvoorschriften worden opgenomen.

In de parkeervisie is niet specifiek gekeken naar de stalling nabij het station. De fietsstallingen bij de stations is taak van de Nederlandse Spoorwegen. Bij het station Centrum zijn een

<p>eerder verergerd. (Op het moment van het schrijven van deze reactie worden 460 (...) fietsen bij Doetinchem centraal verwijderd.) De gemeente Doetinchem heeft verschillende keren gesteld het fietsen te willen stimuleren en het gebruik van openbaar vervoer te willen bevorderen. Juist bij de stations komen beide doelstellingen samen. Het is onbegrijpelijk en teleurstellend dat in de Parkeervisie met geen woord wordt geschreven over het stallen van fietsen bij stations. Laat staan dat wordt geschreven hoe de zaak blijvend te verbeteren.</p> <p>Fietsparkeervoorzieningen bij winkels en bedrijven buiten het Ei</p> <p>Bij veel winkels buiten het Ei bijvoorbeeld supermarkten en bouwmarkten is volop ruimte voor het parkeren van auto's. Dat er ook mensen op de fiets komen om hun boodschappen te doen is niet te zien aan het aantal stallingsmogelijkheden voor de fietsen. De mogelijkheden zijn zeer beperkt. In de parkeervisie wordt deze onwenselijke situatie niet genoemd. Ook bij bedrijven op industrieterreinen zijn weinig kwalitatief goede parkeervoorzieningen voor werknemers die op de fiets (willen) komen. In de visie wordt hier niet over geschreven.</p> <p>Kosten</p> <p>Het stallen van fietsen moet gratis blijven staat in de visie. Voor de gemeente is het op peil brengen van de fietsparkeervoorzieningen natuurlijk niet gratis. In de visie staat geen raming van de kosten, behalve een raming van de kosten voor de stalling bij de Nieuwstad en de eventuele stalling bij de Gruitpoort. Het is belangrijk te weten hoeveel geld beschikbaar wordt gesteld en voor welke periode om het parkeren van fietsen te verbeteren.</p>	<p>aantal jaar geleden extra stallingen aan de zuidzijde aangebracht ook aan de noordzijde zijn de stallingsmogelijkheden uitgebreid. Als dit onvoldoende blijkt te zijn zullen we dit met de NS bespreken. Bij station De Huet zal een en ander veranderen door de komst van de Regio Expres en het dubbelspoor. Dan wordt stationsomgeving aangepast.</p> <p>Of de stallingsruimte bij bedrijven te gering is weten wij niet. Dit is een verantwoording van de bedrijven zelf. Bij nieuwe vergunningen wordt behalve naar autoparkeerplaatsen ook gekeken naar fietsstallingsmogelijkheden</p> <p>Het fietsparkeren wordt betaald uit de opbrengsten van het (auto)parkeren. Er is dus geen apart budget om het parkeren van fietsen te verbeteren.</p>
<p>4. Reactie Graafschap College</p>	
<p>Als het gaat om parkeren lijkt het ons belangrijk om met elkaar af te stemmen hoe we kunnen bijdragen aan bijvoorbeeld "doelgroepgericht parkeren" waarbij rondom de binnenstad werkers en bezoekers prioriteit hebben. Wat betekent dat en hoe kunnen we elkaar daarin versterken?</p>	<p>Op dit moment vindt er al overleg plaats met het Graafschap College en de mogelijke ontwikkelingen. Na vaststelling van de visie zal dit worden voortgezet</p>