



Vereniging van Vastgoedeigenaren Doetinchem  
p/a Walstraat 72  
7001 BV Doetinchem

Gemeente Doetinchem  
College B&W  
Postbus 9020  
7000 HA Doetinchem

Doetinchem, 20 december 2023

Betreft: zienswijze Parkeervisie

Geacht College van B&W,

Door de gemeente Doetinchem is een concept “Parkeervisie Doetinchem 2024” met als datum 12 oktober 2023 uitgebracht. Als Vereniging van Vastgoedeigenaren Doetinchem zijn wij specifiek de belangenbehartigers voor de vastgoedeigenaren in de binnenstad, waarbij de economische vitaliteit van de binnenstad van Doetinchem de verhuurbaarheid van het vastgoed sterk beïnvloed. De economische vitaliteit wordt door vele aspecten beïnvloed. Een van die aspecten is het parkeerbeleid. Onze zienswijze en reactie met betrekking tot de parkeervisie zal zich dan ook met name richten op het gebied in en rondom het centrum van Doetinchem.

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.

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”).

Specifieke aspecten die voor de Doetinchemse Parkeervisie genoemd kunnen worden zijn:

- 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 aanpassing behoeft. De norm van 200 meter tussen woning en parkeerplaats zou niet als een hard gegeven in de parkeervisie moet worden opgenomen;
- 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 er voor 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:
  - 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);
  - Het beter benutten van de bestaande 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;
  - Betere bezetting van de Catharina garage 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;
- Fiscaliseren van het vergunninghoudersparkeren. Zeker van belang bij groei aantal woningen in de binnenstad.
- 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 langparkeerders 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 parkeer locatie 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 parkeerverwijssystemen 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.

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.

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.

Met vriendelijke groet,

G. Stolwijk  
Voorzitter

Vereniging van Vastgoedeigenaren Doetinchem