

Parkeervisie Doetinchem 2024

gemeente [gD] Doetinchem



Colofon

gemeente **[gD]** Doetinchem

Titel document:	Parkeervisie Doetinchem 2024
Opdrachtgever	Gemeente Doetinchem, Mark Cornelissen
Status:	Definitief
Datum:	06-02-2024
Projectnaam:	Parkeervisie gemeente Doetinchem
Projectnummer:	BI9468-101
Auteurs	Jon van Dijk, Mark Cornelissen
Goedgekeurd	Rick Luimes

HASKONINGDHV NEDERLAND
B.V.

Jonkerbosplein 52

6534 AB Nijmegen

Sustainable Mobility

Trade register number: 56515154

088 348 28 5

info@rhdhv.com

royalhaskoningdhv.com

T
E
W



Classificatie

openbaar

gemeente **[gD]** Doetinchem

Disclaimer

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	4
1. Inleiding	6
2. Parkeervisie	9
2.1 Parkeernormen en parkeerbezetting	10
2.2 Parkeerregulering	13
2.3 Parkeertarieven en exploitatie parkeren	18
2.4 Fietsparkeren	20
2.5 Informatievoorziening	22
3. Participatie	25
4. Beslispunten	28
Bijlagen	31
B1 - Overzicht parkeerlocaties en aantal parkeerplaatsen	32
B2 - Principe voorgestane ontsluitingsstructuur Doetinchem	33



1. Inleiding



1. Inleiding

De huidige visie dateert uit 2017 en is toe aan aanpassing aan de ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan en de eisen die de komende jaren moeten worden gesteld. Parallel aan deze visie wordt een mobiliteitsplan opgesteld; de parkeervisie is in onderlinge samenhang met dit plan opgesteld en sluit één-op-één aan op dit mobiliteitsplan.

Deze Parkeervisie 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 meeste parkeervergunningen uitgegeven, en worden de parkeerinkomsten door betaald parkeren gegenereerd.

Ambities van de visie

We hebben parkeerambities opgesteld. Dit mede op basis van de “oogst” van de participatie, de huidige situatie, beleidskaders, trends en ontwikkelingen. Deze zijn verdeeld in 5 thema's. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de binnenstad, de kern van het centrum van Doetinchem, het zogenaamde Ei, en het overige gebied. De parkeervisie sluit aan op de principes die in de mobiliteitsvisie zijn verwoord.

De thema's en bijbehorende ambities hebben wij hieronder genoemd. Waarbij het hoofduitgangspunt is dat het parkeren budgettair neutraal moet

geschieden en bovendien moeten alle openbare parkeerplaatsen sociaal veilig, beschikbaar en goed vindbaar zijn;

Parkeernormen en parkeerbezetting

- De groei van het aantal woningen in het centrum mag niet leiden tot een afname van de parkeercapaciteit;
- Bij nieuwbouw van appartementen en woningen binnen de binnenstad gebeurt het parkeren op eigen terrein, ofwel op maaiveld, ofwel in een gebouwde voorziening onder of op het complex;
- In de binnenstad gaan andere parkeernormen gelden dan in de rest van de gemeente Doetinchem: de opzet is dat in dit gebied een norm van 1 parkeerplaats per woning gaat gelden;
- In de rest van de gemeente passen we voor het parkeren de parkeernormen toe die gebaseerd zijn op de kencijfers uit de CROW-aanbevelingen¹ uit Publicatie 381.
 - De insteek is dat voor het gebied Spoorzone ook een norm van 1 parkeerplaats per woning zal gaan gelden. Op dit moment zijn de plannen nog in de fase van visievorming en daarom is het nu te vroeg om dit al te concretiseren.
- Actualiseren van de overige parkeernormen.

¹ CROW is een stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid

Parkeerregulering

- Wij gaan gefaseerd over tot het ombouwen van de betaalde parkeerplaatsen in de binnenstad naar vergunninghoudersplaatsen;
- Wij hebben aandacht voor de uitbreiding van kortparkeerplaatsen en mindervaliden;
- Wij gaan het bezoekersparkeren faciliteren aan de rand van de binnenstad;
- Wij gaan het vergunninghouderssysteem vereenvoudigen.

Parkeertarieven

- Het principe is dat het parkeren in Doetinchem budgettair neutraal moet zijn;
- Wij gaan enkele wijzigingen doorvoeren om bij de tariefzones de ontstane scheefgroei te corrigeren;
- Wij handhaven de schilstructuur waarbij parkeren in het centrum duurder is dan buiten het centrum, dit zal leiden tot een verschuiving van de tarieven op de verschillende parkeerplaatsen;
- Wij handhaven de dagkaart van € 4,- op de Varkensweide, Tjalmastraat, Wei van Ome Karel, Veemarkt, parkeerkuil Amphionstraat, Amphiongarage en Dr. Bardetplaats;
- Tarieven en betaalvoorwaarden moeten uniform zijn.

Fietsparkeren

- We gaan de kwaliteit van de fietsstallingen verbeteren;
- Wij streven naar het uitbreiden van het aantal bewaakte fietsstallingen.

Informatievoorziening

- Wij zullen de voorlichting over parkeren verbeteren;

- Wij passen het parkeerverwijssysteem aan;
- Wij proberen de looproutes van en naar parkeervoorzieningen te verbeteren.

Deze ambities werken wij in de volgende hoofdstukken uit. Daarbij stellen wij vast dat in Doetinchem de auto de komende jaren nog een belangrijk onderdeel uitmaakt van de mobiliteit, gezien omvang en ligging van de gemeente. Door fietsvriendelijke maatregelen wordt het fietsen gestimuleerd. Ook gebruik van het openbaar zal gestimuleerd worden.

Als uitwerking van deze Parkeervisie wordt separaat een nota Parkeernormen opgesteld. In dit kader is ook een enquête omtrent het parkeren in Doetinchem uitgevoerd; de belangrijkste uitkomsten zijn weergegeven in hoofdstuk 3. Participatie.

Tenslotte verwijzen wij voor de totaalvisie met betrekking tot de mobiliteit in de toekomst in Doetinchem naar het recent opgestelde mobiliteitsplan. In bijlage 2 verwijzen wij naar het principe van de in dit plan voorgestane ontsluitingsstructuur.

In de volgende hoofdstukken werken wij de visie verder uit.



2. Parkeervisie



2. Parkeervisie

De impact van de groeiambitie op auto- en fietsparkeren

De gemeente Doetinchem zal de komende jaren groeien van ruim 59.000 inwoners nu naar zo'n 70.000 inwoners in 2036. Dat stelt extra eisen aan de openbare ruimte en zal de druk op het centrum en directe omgeving voor allerlei functies en activiteiten vergroten.

De gemeente wil daarbij haar eigen inwoners en bezoekers een aantrekkelijke binnenstad blijven bieden, waarbij bereikbaarheid, waaronder parkeren, een belangrijke pijler is. Parkeren maakt in en rond de binnenstad van Doetinchem, in de kernen van Wehl en Gaanderen en in woongebieden en buitengebied integraal onderdeel uit van de daar aanwezige functies (wonen, winkelen, werken en recreëren).

Daarbij is de doelstelling, dat:

- o alle openbare parkeerplaatsen sociaal veilig, beschikbaar en goed vindbaar moeten zijn;
- o doelgroepgericht: per locatie hebben specifieke parkeergroepen prioriteit: in de binnenstad: bewoners; rondom de binnenstad werkers en bezoekers; in woongebieden: bewoners en bezoekers; en op bedrijfsterreinen medewerkers;
- o exploitatie: de parkeerexploitatie dient budgettair neutraal te zijn.

Parkeren in de binnenstad

Met betrekking tot het parkeren in en rondom de binnenstad staan gastvrijheid, klantenbinding en betaalgemak voorop. Om dit te bereiken moeten de bestaande parkeerplaatsen optimaal gebruikt worden. Verder is het wenselijk

dat het parkeren in de binnenstad gemakkelijk is en uitnodigt om langer te blijven.

Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende categorieën parkeerders: bewoners, bezoekers en werkers.

Zoals gemeld, moet het centrum van Doetinchem een gebied zijn waar het prettig winkelen, wonen, werken en recreëren is. Bewoners, bezoekers en werkenden moeten in Doetinchem gemakkelijk een parkeerplaats vinden. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de verschillende doelgroepen -op verschillende locaties- te faciliteren. De gastvrijheid geldt uiteraard ook voor gehandicapten: de gemeente zorgt voor goed gesitueerde en voldoende parkeervoorzieningen voor hen.

Duurzame mobiliteit

Ten aanzien van elektrisch rijden volgt de gemeente voor het realiseren van laadinfrastructuur de zogenaamde "ladder van het laden" om de druk op de publieke ruimte te minimaliseren. Om die druk op de openbare ruimte beperkt te houden is het eerste uitgangspunt dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten kunnen uitwijken naar semipublieke en publieke laadpunten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten. Het onderwerp 'snelladen' wordt in regionaal verband opgepakt. De Regio Achterhoek gaat zich actief inzetten om een dekkend netwerk van snellaadpunten te realiseren in de Achterhoek. Om in 2036 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien in

Doetinchem zijn nog veel extra laadpunten nodig. Deze worden de komende jaren geplaatst. Naarmate de hoeveelheid elektrische auto's toeneemt zal het beleid omtrent elektrisch rijden mogelijk aangepast worden.

2.1 Parkeernormen en parkeerbezetting

Parkeeronderzoek

In maart 2023 is uitgebreid parkeerbezettingsonderzoek in het centrale deel van de stad uitgevoerd. In dit onderzoek zijn totaal bijna 3200 openbare parkeerplaatsen betrokken, waarbij ruim 50 gehandicaptenplaatsen en circa 380 vergunningparkeerplaatsen binnen de binnenstad zijn meegenomen.

In bijlage B1 - Overzicht parkeerlocaties en aantal parkeerplaatsen” is een overzicht van alle tellocaties inclusief aantal parkeerplaatsen opgenomen.

Dit aantal plaatsen is exclusief de Media Marktparkeergarage met zo'n 182 parkeerplaatsen en exclusief andere private terreinen, maar inclusief de gratis parkeerplaatsen nabij het station en aan de Stokhorstweg.

In dit onderzoek werd de hoogste gemiddelde bezettingsgraad vastgesteld op de koopzondag 26 maart 2023 's middags, en wel rond 65%. Dat wil dus zeggen dat circa twee op de drie parkeerplaatsen bezet waren.

De op een na hoogste gemiddelde bezetting werd geregistreerd op vrijdag 31 maart 2023 's avonds, rond 61%.

Uit het onderzoek blijkt dus dat er ruim voldoende parkeerplaatsen zijn voor alle doelgroepen. Voor de gemeente is dat ook in de visie een uitgangspunt.

Wel toont het onderzoek aan dat de parkeerlocaties en vooral ook de bezettingen met name voor bezoekers scheef verdeeld zijn rond de

binnenstad. Zo is de Amphiongarage op verschillende tijdstippen zeer zwaar tot vol belast; dat geldt in iets mindere mate ook voor de Catharinagarage aan de noordwestzijde. Aan deze kant van het centrum is dus sprake van meer dan gemiddeld gebruik; dat geldt overigens ook voor locaties als de Nieuwstad, Dr. Huber Noodtplaats en de Nieuweweg. De locatie Grutpoort heeft een hoge bezettingsgraad in de avonden.

Een en ander betekent ook dat op de andere locaties nog voldoende ruimte beschikbaar is.



Figuur 1 Parkeeronderzoeksg gebied

Parkeercapaciteit

Naast de rond 3200 parkeerplaatsen die openbaar beschikbaar zijn voor bezoekers van de binnenstad en het station, zijn er:

- 935 privé parkeerplaatsen (zoals Broeken Binkie, Eimers en /Media Markt);
- 380 vergunninghouderplekken in en rond de binnenstad;
- 56 gehandicaptenparkeerplaatsen.

Parkeervergunningen

Er zijn parkeervergunningen voor bewoners, ondernemers en werknemers. Jaarlijks worden circa 900 vergunningen uitgegeven, waaronder 300 voor parkeren in de binnenstad, 275 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.

Parkeerduur

In de huidige situatie is de parkeerduur slechts beperkt door het gegeven dat men voor een bepaalde tijd voor een parkeerplaats betaalt. Met een dagkaart kan men in principe een geheel etmaal parkeren.

Op de parkeertarieven wordt later ingegaan. Wel zien we een piek in het aantal verkochte parkeertickets met een parkeerduur van 0 tot 15 minuten en van 16 tot 30 minuten.

Verder geldt er op dit moment een parkeerdurbepanking middels een blauwe zone op het Surinameplein (ligt in een woonwijk) en een groot deel van de Stationsstraat (voor de winkels). Beide zijn gerealiseerd om het parkeren bij de aanwezige winkels mogelijk te maken.

Duurzame inrichting parkeerterreinen

Wanneer bestaande terreinen aan groot onderhoud toe zijn, dan zal overwogen worden, of een meer duurzame inrichting mogelijk is; enkele voorbeelden daarvan zijn toepassing van waterdoorlatende verharding, het aanbrengen van zonnepanelen en de realisatie van meer groen.

Soortgelijke overwegingen gelden uiteraard in versterkte mate voor nieuw aan te leggen parkeervoorzieningen.

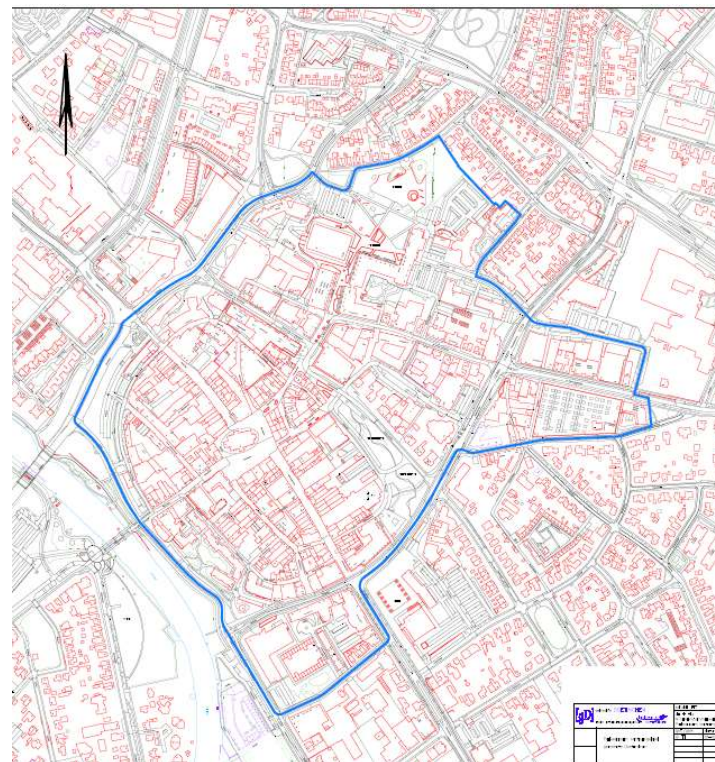
Bouwontwikkelingen in het centrum

De visie gaat er vanuit dat voor nieuwbouw van woningen/appartementen binnen de binnenstad het parkeren op eigen terrein geschiedt. Voor alle bewoners in de binnenstad gaat gelden dat men voor een hoger bedrag dan voor een eerste vergunning desgewenst een tweede parkeervergunning kan verkrijgen. Deze tweede vergunning maakt parkeren op parkeerlocaties buiten de binnenstad mogelijk; in principe wordt hier één of een aantal grotere parkeerlocaties rondom de binnenstad voor aangewezen.

Bijzondere aandacht is nodig voor de parkeervraag die wordt opgeroepen vanwege de ontwikkeling van woningen boven winkels. De voorkeur gaat uit om het parkeren voor deze woningen in de binnenstad te realiseren. Mocht dit niet lukken, dan kan men met een vergunning buiten de binnenstad parkeren.

Als uiterste middel is het voor een ontwikkelaar mogelijk een parkeereis af te kopen door betaling van een bepaald bedrag per parkeerplaats aan de gemeente. Vervolgens is de gemeente verplicht om deze bijdrage te investeren in de realisatie van extra parkeerplaatsen elders en / of het

upgraden van de bestaande parkeerplaatsen. Dit geldt ook als er bijvoorbeeld gebouwd gaat worden op een bestaande parkeerlocatie.



Figuur 2: Centrumgebied met parkeernorm 1 parkeerplaats per woning

Vergroting van de loopafstanden

Op dit moment gelden vanuit de Nota Parkeernormen Auto en Fiets Gemeente Doetinchem uit 2017 loopafstanden tussen bepaalde activiteiten.

Zo is in die nota aangegeven dat de loopafstand tussen parkeerplaats en woning maximaal 100 meter mag bedragen; en tussen een parkeerplaats

voor zowel bezoekers van de bewoners, voor kortparkerende bezoekers (winkels, gemeentehuis) alsook voor ontspanning mag de loopafstand maximaal 200 meter bedragen. Terwijl voor langparkerende bezoekers (werken) de loopafstand maximaal 500 meter mag bedragen.

Gezien het streven om in de binnenstad alleen nog bewonersparkeren en kortparkeren mogelijk te maken, en het vergunningparkeren beter te faciliteren, stellen wij voor de maximale loopafstand voor deze activiteiten te verhogen naar 200 meter. Ook die voor kortparkerende bezoekers en ontspanning moet worden verhoogd naar 300 meter. Deze voorgestelde loopafstanden komen al meer voor in de praktijk. Dit zal worden verwerkt in de nieuwe nota Parkeernormen.

2.2 Parkeerregulering

Op termijn alleen vergunningparkeren en kortparkeren in de binnenstad

Zoals al in de inleiding is opgemerkt is de visie erop gericht dat op termijn in de binnenstad alleen nog plaats is voor vergunningparkeren voor bewoners en kortparkeren voor winkelbezoekers (boodschappen halen). Doel hiervan is om de verblijfsfunctie in de binnenstad te versterken en ruimte te creëren voor vergroening, en daarmee de leefbaarheid voor zowel bewoners als bezoekers te verbeteren. Deze ruimte kan gevonden worden door de huidige betaald-parkeerplaatsen voor bezoekers gefaseerd op te heffen. En bewoners te stimuleren te parkeren in de parkeergarages. In Figuur 3 is het betreffende gebied aangegeven.

Uiteraard blijven er wel parkeerplaatsen beschikbaar voor gehandicapten, verspreid over de binnenstad. Ook zullen er meer mogelijkheden voor

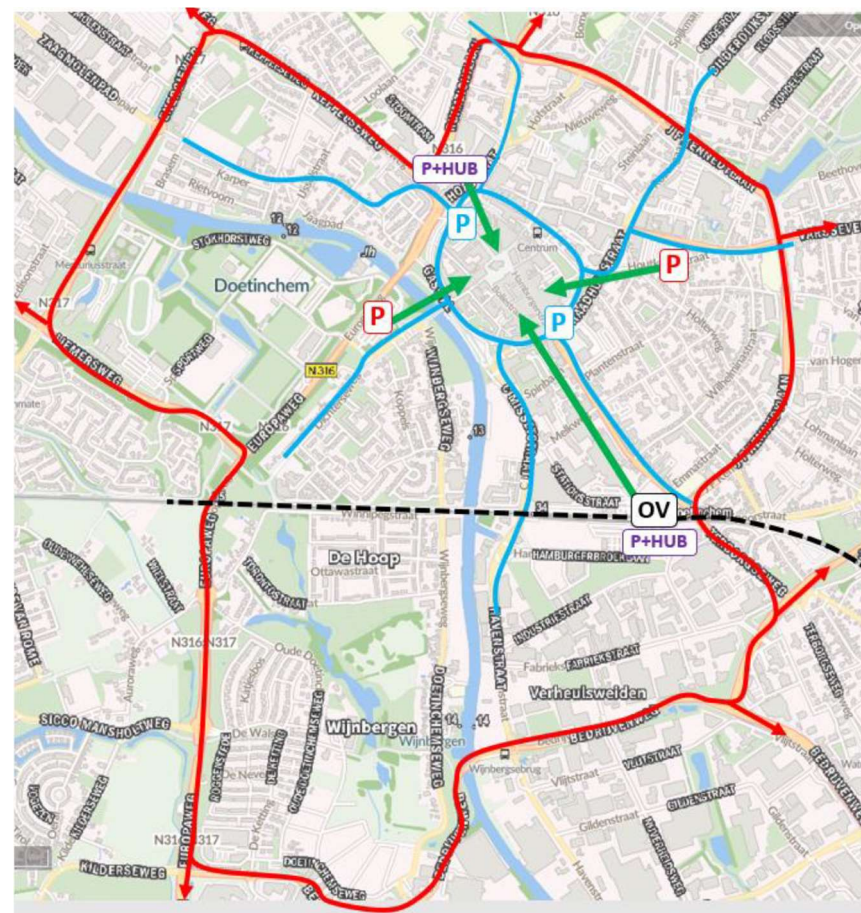
kortparkeren blijven voor het ophalen van boodschappen (gebak, snacks,) en pakketjes.

Daarnaast blijft er ruimte voor “bedienend” verkeer. Het blijft mogelijk voor onderhouds-/aannemersdiensten om binnen de binnenstad te parkeren. Wij onderzoeken ook mogelijkheden voor aangewezen locaties voor pakketbezorgers in combinatie met op te stellen beleid voor stadslogistiek. In dit onderzoek nemen wij de mogelijkheden van een stadshub mee. Daardoor hoeft men de binnenstad niet meer in te komen met zijn voertuig.

In het mobiliteitsplan worden twee locaties voor hubs aangeduid; deze zijn in Figuur 44 weergegeven: Het betreft de Varkensweide en de omgeving van het station.



Figuur 3 Gebied vergunninghouderparkeren



Figuur 4 Potentiële locatie parkeerhubs

Tenslotte wordt waar mogelijk een regeling voor bezoekers van de bewoners ingesteld, waarbij bezoekers tegen (digitale) betaling een beperkte tijd binnen de binnenstad kunnen parkeren op basis van de vergunning van de bezochte bewoner: dit geldt ook voor mantelzorgers. Dit wordt op dit moment middels een pilot in de Veentjes getest.

De parkeervergunninglocaties binnen de binnenstad zijn op dit moment nog in sectoren verdeeld; wij stellen voor dit te veranderen in één vergunninggebied, waardoor het gemakkelijker wordt voor bewoners om een vrije plaats te vinden.

Op dit moment is het al mogelijk om een vergunning digitaal aan te vragen. Deze wordt op kenteken afgegeven. De wijkvergunningen worden nog op papier afgegeven, omdat deze uitgeleend mogen worden. De wens is om ook deze wijkvergunningen te digitaliseren.

Bezoekers van de binnenstad

Zoals al eerder opgemerkt is er sprake van voldoende parkeerplaatsen in het onderzochte deel van de kern van Doetinchem ten behoeve van de bezoekers en werkers in dit deel van Doetinchem: circa 3.200. In Figuur 1 is het betreffende gebied aangegeven. Op het drukste uur zijn zo'n twee op drie parkeerplaatsen bezet.

Wel is het parkeerareaal scheef verdeeld rond de binnenstad: met name in het noordwestelijke-deel van het centrum bevinden zich de drie meer-genoemde parkeergarages: Amphiongarage, Media Markt-garage en de Catharinagarage. Waar het aanbod in deze hoek groot is, is de parkeer-behoefte ook groot, en wordt met name de Amphiongarage op piekmomenten volbelast (> 90% bezet). Dit wordt veroorzaakt door het feit dat in deze hoek

van het centrum zich de horecastraat (Grutstraat), een bioscoop, de Schouwburg en de Grutpoort bevinden,

Ook binnen de binnenstad bevinden zich nog relatief veel parkeerplaatsen voor bezoekers: ruim 600.

Opzet van de visie is om op termijn de parkeerplaatsen voor bezoekers binnen de binnenstad gefaseerd terug te brengen tot nul behoudens een beperkt aantal locaties voor kortparkeren. De parkeerplaatsen kunnen dan gebruikt worden door bewoners.

Aangezien de visie ervan uit gaat dat het totaal aantal parkeerplaatsen niet vermindert, zullen de verdwenen parkeerplaatsen dus elders gecompenseerd worden.

In het parkeeronderzoek is bijvoorbeeld ook het Sturkotterrein meegenomen: in de toekomst wordt het aantal vrije parkeerplaatsen kleiner vanwege de voorgenomen woningbouw daar. De parkeerplaatsen die daarbij verloren gaan, moeten gecompenseerd worden. Dit wordt onderzocht in verband met de functie van het station in combinatie met de komst van een hub.

Bij de tellingen is ook de zogenaamde parkeerkuil meegenomen: deze verdwijnt geheel als gevolg van woningbouw ter plaatse.

Buiten de binnenstad zijn naast de parkeergarages aan de noordwestzijde met name aan de oost- en zuidzijde diverse grotere parkeerlocaties aanwezig, zoals al in par 2.1 is genoemd. Bezoekers van de binnenstad kunnen tegen betaling parkeren in de parkeergarages in en rondom de binnenstad (Amphion, Media Markt, Catharinagarage) en op parkeerterreinen direct rond de binnenstad, zoals de de Varkensweide, nabij het gemeentehuis/Tjalmastraat, de dr. Bardetplaats, de Veemarkt en de Wei van Ome

Karel. Deze liggen alle op geringe loopafstand van het centrum. In principe is sprake van betaald parkeren in een ruim gebied rondom de binnenstad.

Voorts gaan wij er in de visie vanuit, dat er sprake is van betaald parkeren op de genoemde locaties voor bezoekers. Voorlopig worden zowel de uurtarieven als de dagtarieven bevroren op het huidige niveau. Zoals al eerder benoemd, zal in de loop van 2024 worden gezien, in hoeverre de vigerende tarieven kunnen worden gehandhaafd dan wel of deze verhoogd moeten worden, afhankelijk van de balans tussen inkomsten en uitgaven: bij een financieel tekort zullen de tarieven per 2025 verhoogd moeten worden.

In par. 2.43 gaan wij nog nader in op de financiële aspecten van het parkeren in Doetinchem.

In principe is sprake van betaald parkeren in een ruim gebied rondom het centrum. De Catharinagarage wordt door de gemeente gehuurd en geëxploiteerd. Het huurcontract loopt af in 2029 en de vraag is daarom aan de orde of dit contract moet worden verlengd. Gezien de beschikbaarheid van parkeren in en nabij de binnenstad ligt het voor de hand dat de gemeente de exploitatie wil voortzetten; dit moet echter wel tegen redelijke financiële voorwaarden kunnen: op dit moment is de exploitatie verlieslijdend.

Verder wordt ernaartoe gewerkt dat er verspreid over de stad op alle daarvoor in aanmerking komende locaties voldoende laadpalen worden gerealiseerd. Voor wat betreft de laadpunten in de parkeergarages worden de ontwikkelingen gevolgd. De brandweer adviseert nu negatief omtrent laadpalen in garages.

Woongebieden rond centrum

Op het moment dat de parkeerbehoefte in woongebieden die grenzen aan het betaald-parkeergebied groter is dan het parkeeraanbod, dan stuurt de gemeente erop dat het gewenste parkeergedrag dat hoort bij de straat- en/of gebiedsfunctie weer wordt hersteld. Eén van de middelen is dan de invoering van vergunningparkeren. De overbezetting wordt veelal veroorzaakt, doordat automobilisten voor het parkeren uitwijken naar de gratis woongebieden. Hierdoor komt de leefbaarheid en bereikbaarheid voor bewoners/bedrijven in het gedrang.

Zo bestaat op dit moment een parkeerverbodszone tot 18:00 uur in de wijk de Pas, terwijl er na dit tijdstip sprake is van overlast: daarom onderzoeken we om de parkeerverbodszone hier te verlengen tot 24:00 uur, zodat dit probleem wordt opgelost. In alle overige wijken buiten het centrum geldt een parkeerverbodszone gedurende het gehele etmaal en zeven dagen per week: dit is bijvoorbeeld het geval in de Tramstraat e.o., Steinlaan e.o., Dichterseweg e.o. Wij stellen voor hierin één uniforme regeling toe te passen en de tijden voor wijk de Pas te verruimen.

Woonwijken

Het komt voor dat de parkeerbehoefte in woonwijken groter is dan het aantal aanwezige parkeerplaatsen. Dit wordt veroorzaakt doordat er niet op eigen terrein wordt geparkeerd of doordat de parkeernormen niet goed zijn toegepast. Ook dan stuurt de gemeente op het na te streven parkeergedrag dat hoort bij de woonfunctie c.q. de parkeernorm. Het is niet vanzelfsprekend dat er dan extra parkeervakken aangelegd worden.

Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen

Op termijn kan ook in andere gebieden vergunningparkeren of betaald parkeren worden ingevoerd.

Een voorbeeld hiervan is de spoorzone die de komende tijd ontwikkeld wordt tot woongebied. Daar zal het parkeren worden gereguleerd. Daarom introduceren wij in deze Parkeervisie de mogelijkheid van betaald parkeren en/of vergunningparkeren in dit gebied. De feitelijke invoering is vooralsnog niet aan de orde.

Ook worden de mogelijkheden onderzocht voor de uitbreiding van deelauto's, met als doel om het autobezit te beperken en daarmee het benodigde aantal parkeerplaatsen te verminderen. De eerste resultaten elders leren dat het principe van de deelauto vooral werkt in sterk stedelijk gebied, waarbij het beschikbaar parkeerareaal voor bewoners beperkt is of waar bewoners moeten betalen voor het gebruik van parkeerruimte in het openbare gebied en privé geen of beperkt parkeerruimte hebben.

Uit onderzoek blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners met 15% tot 30% gereduceerd kan worden door de inzet van deelauto's. Het systeem van deelauto's werkt alleen in combinatie met goed Openbaar Vervoer en goede faciliteiten in de directe omgeving, waarbij het aantal vrije parkeerplaatsen beperkt is. Met een bouwontwikkeling aan het Zaagmolenpad is een pilot hiervoor gestart.

Wil een deelautoconcept voor een groot woningbouwproject succesrijk zijn, dan ligt het voor de hand om de introductie en het beheer van de deelauto's door een commerciële partij uit te laten voeren. Op basis van in eerste instantie een intentieverklaring, en later richting realisatie een definitieve overeenkomst, waarbij de partijen zich vastleggen om voor een minimale

periode van bijvoorbeeld 10 jaar het deelconcept aan te bieden en te verzorgen, weten toekomstige bewoners en de gemeente waar ze aan toe zijn. De commerciële partij heeft er baat bij de service goed te promoten en aan te bieden bij de toekomstige gebruikers. Dit komt ten goede aan het gebruik van de deelauto's met als resultaat minder eigen autobezit en daarmee minder vraag naar parkeerplaatsen. Een beleidslijn voor deelauto's zal worden opgezet.

Vergunninghoudersparkeren

Zoals al eerder in deze visie is benoemd, zal op termijn in de binnenstad alleen nog sprake zijn van vergunningparkeren voor bewoners. Bewoners zullen een eventuele tweede vergunning kunnen verkrijgen, maar met deze vergunning moet men dan buiten de binnenstad of in een garage parkeren: daarvoor kan dan één specifieke locatie worden aangewezen (bijvoorbeeld op de Varkensweide) dan wel alle locaties rondom het centrum. Zo'n tweede vergunning zal dan duurder zijn dan de eerste vergunning.

Verder stellen wij voor dat men met de eerste vergunning in de gehele binnenstad kan parkeren, en niet slechts in een aangewezen gedeelte.

Op dit moment is ook in een aantal wijken sprake van gereguleerd parkeren.

In deze wijken geldt op straat een parkeerverbodzone en geldt er betaald parkeren op de parkeerplaatsen. Bewoners kunnen maximaal 2 wijkvergunningen aanvragen en mogen daarmee in de parkeerverbodzone parkeren en/of op de betaalde parkeerplaatsen. De wijkvergunning mogen zij uitlenen aan hun bezoek. Het gaat om de volgende wijken:

- W1 Steinlaan e.o.;
- W2 Veemarkt/Dr. Bardetplaats;

- W3 de Pas;
- W4 Spoorzone (worden nu nog geen vergunningen afgegeven);
- W5 Spoorzone;
- W6 Dichterseweg e.o.;
- W7 Tramstraat e.o.;
- W8 Ruimzicht (worden nu nog geen vergunningen afgegeven);
- W9 de Happert.

2.3 Parkeertarieven en exploitatie parkeren

Betaald parkeren

In en rond de binnenstad moet voor parkeren betaald worden. Bij het openbaar straatparkeren zijn er vier tariefzones. Ook in de parkeergarages gelden verschillende tarieven (dal- en piektarief en abonnement). Er is geen parkeerduurbeperking (m.u.v. de kortparkeerplaatsen), en betalen per minuut (realtime) is mogelijk.

Sinds 1 juli 2016 geldt er een dagkaarttarief van €4,- op veel parkeerplaatsen, terwijl er op specifieke locaties in de binnenstad € 14,40 per dag moet worden betaald, en in de Catharinagarage geldt weer een afwijkend dagtarief van € 10,80.

Parkeren op zondagen is gratis, behalve in de parkeergarages. Alleen de laatste zondag van de maand is het in de parkeergarages gratis parkeren tussen 10:00 en 18:00 uur. Op de privéparkeerplaatsen moet ook betaald worden. De tarieven zijn hier meestal lager dan op de gemeentelijke terreinen.

Voorgesteld wordt om de parkeertijden en -tarieven van de parkeergarages duidelijker te maken: daarbij wordt gekozen voor één tarief, dat 24 uur per dag, 7 dagen in de week geldig is. Daarmee wordt een en ander ook gelijkgetrokken met het betalen op zondagen op de andere locaties.

Vooralsnog gaan wij ervan uit dat de huidige parkeertarieven op korte termijn niet worden verhoogd. Dat geldt voorlopig ook voor de kosten van een parkeervergunning. Vanaf 2025 kan wel sprake zijn van tariefsverhoging, waarbij het de opzet is om de CBS-cijfers rond loon- en prijsstijgingen te volgen.

Wel zal kritisch worden gekeken naar de huidige indeling van de tariefgebieden: onderzocht gaat worden of een en ander genuanceerd moet worden. Ook zullen de dag- en daltijden in de parkeergarages nog eens kritisch tegen het licht worden gehouden, waarna voorstellen voor aanpassing zullen worden gedaan.

Ook kijken we of het aantal locaties, waar op een dagkaart van € 4,- kan worden geparkeerd, kan worden beperkt tot met name de grotere parkeerlocaties, zoals de Varkensweide, de Amphiongarage, de Veemarkt, rond het gemeentehuis/Tjalmastraat en de Wei van Ome Karel.

Kosten parkeerbeheer

In deze visie gaan wij ervan uit dat het parkeren kostendekkend moet zijn en dat de opbrengsten opwegen tegen de kosten. Dit geldt dan voor het gehele parkeerbeheer inclusief fietsparkeren. Het is dus geen verdienmodel.

De inkomsten van parkeren bestaan uit de volgende inkomsten:

- straat- en terreinparkeren;
- parkeergarage Catharinagarage;

- parkeergarage Amphiongarage;
- parkeerterrein Varkensweide;
- baten parkeerbelasting/naheffingsaanslagen.

De inkomsten voor het parkeren zijn over 2023 begroot op €3.616.553. Deze inkomsten worden jaarlijks geïndexeerd. Dit betekent dat over 2024 een inkomstenpost is begroot van €3.725.043 Dit is een verhoging van € 108.490,-- op jaarbasis.

De werkelijke inkomsten over 2023 bedroegen €3.308.970,--.

Dit betekent dat er maatregelen getroffen moeten worden om de inkomsten te verhogen.

De afgelopen jaren waren de parkeeropbrengsten ver onder de maat. Dit werd uiteraard veroorzaakt door de coronapandemie. De pandemie brak twee maanden na de laatste grootste wijziging van het parkeerbeleid uit. Met ingang van 1 januari 2020 is namelijk ingevoerd dat het betaald parkeren tot 's avonds 21.00 uur geldt. Daardoor geldt het betaald parkeren van maandag t/m zaterdag tussen 09.00 en 21.00 uur. De parkeertarieven zijn vanaf 2020 niet meer geïndexeerd.

De opbrengsten over 2020, 2021 en deels 2022 bleven achter in verband met de genoemde corona-pandemie. De gemeente Doetinchem heeft wel een coronacompensatie ontvangen. Inmiddels zitten de inkomsten weer redelijk op de begroting. Het blijft echter altijd afwachten hoe parkeercijfers zich ontwikkelen. Bijvoorbeeld bij een warme periode is dit gelijk merkbaar aan de inkomsten. Bezoekers kiezen dan eerder voor ander vertier of komen juist met de fiets naar Doetinchem.

Kosten betaald parkeren

Behalve naar de opbrengstenkant moet ook gekeken worden naar de kostenkant van het parkeren. De totale kosten van het parkeren bedragen € 3.386.199,=. Deze kosten komen voor rekening van de gemeente Doetinchem. De uitvoering en handhaving van het parkeren geschiedt door BUHA. De gemeente koopt die diensten in voor een bedrag van circa € 2.500.000,-. Hiervan voert BUHA de werkzaamheden uit conform de afspraken in de dienstkaarten. Ook betaalt zij de huur van de Catharina-garage. De Catharinagarage kost meer aan huur dan dat deze aan opbrengsten oplevert, in 2022 was er een negatief verschil van € 200.000,--.

Behalve de bijdrage aan BUHA zijn er ook nog kosten van de rente en afschrijving van de Amphiongarage. Deze kosten worden door de gemeente Doetinchem betaald.

Oorzaken die van invloed zijn op de parkeerinkomsten

Er is een aantal duidelijke redenen te benoemen, die van invloed zijn op de parkeerinkomsten:

- Door het klantvriendelijke systeem van realtime betalen voor het parkeren (mobieelparkeren en parkeren op een terrein voorzien van een slagboom). Op die manier betaal je nooit te veel voor het parkeren;
- Invoering van de succesvolle dagkaart van € 4,--;
- Sterke toename gebruik van de elektrische fiets;
- Landelijke trend dat mensen meer online aankopen doen.

Mogelijkheden om de parkeeropbrengsten te verhogen

Om de parkeeropbrengsten te verhogen zijn vele mogelijkheden aanwezig. Uiteraard zijn deze niet allemaal populair, maar wellicht in de toekomst wel noodzakelijk om het parkeren budgettair neutraal uit te kunnen voeren.

De volgende mogelijkheden zijn er om de parkeerinkomsten te verhogen:

- Aanpassen van de parkeertarieven / verschuiving tariefzones;
- Aanpassen tarief parkeervergunningen (verhoging 5%: + € 10.000,--, verhoging 10%: + € 20.000, --, verhoging 15%: + € 30.000, -- per jaar);
- Aanpassen van tarief dagkaart (verhoging naar € 4,50: + € 50.000,--, verhoging naar € 5,--: + € 100.000, -- per jaar);
- Dagkaart van € 4,-- op minder plekken van toepassing laten zijn;
- Uitbreiden van het gebied van het betaald parkeren;
- Fiscaliseren van het vergunninghoudersparkeren (voorbeeld gemeente Doesburg) hierdoor komen de parkeerboetes ten goede aan de gemeente in plaats van het rijk (+ € 50.000,-- per jaar);
- Betaald parkeren invoeren op alle zondagen in de parkeergarages. Dus dan ook op de laatste zondag van de maand (+ € 12.000,-- per jaar);
- Betaald parkeren invoeren op de koopzondagen/alle zondagen op alle betaalde parkeerplaatsen;
- Daltarief afschaffen in de parkeergarages;
- Afschaffen uitrijkaarten/waardekaarten tegen gereduceerd tarief voor de Amphion/bioscoop (+ € 25.000, -- per jaar);
- Kentekenparkeren invoeren om doorgeven van parkeertickets te voorkomen;

- Betaald parkeren invoeren op de Stationsstraat. Deze parkeerlocatie ligt al in de betaald-parkeerzone;
- Invoeren scanauto/-scooter/-fiets in verband met het verhogen van het aantal naheffingsaanslagen.

Om het parkeren in de toekomst voor de gemeente betaalbaar te houden zijn dus maatregelen nodig. Zo is in het voorjaar van 2021 een raadvraag ingediend om op zondag de fietsenstalling Nieuwstad open te stellen met een beheerder. De geraamde kosten van circa € 50.000,-- op jaarbasis moeten uit de parkeeropbrengsten gedekt worden. Zonder aanpassingen is dit niet budgetneutraal door te voeren.

Verandering van het beleid zal onherroepelijk leiden tot een wijziging in de parkeerinkomsten. Met andere woorden op het moment dat het betaald parkeren in de binnenstad wordt afgebouwd, zullen er inkomsten tegenover moeten staan. Bijvoorbeeld verhoogde tarieven op andere plaatsen of een verhoging van het tarief van de vergunningen.

Ook is dan de vraag aan de orde omtrent bijvoorbeeld voortzetten van huur van de Catharinagarage, en van de fietsenstalling Perlstein. Maar ook zijn dan vragen aan de orde omtrent het realiseren van een extra of vervangende bewaakte fietsparkeerlocatie nabij de Grutpoort, en de kosten die dat met zich meebrengt.

2.4 Fietsparkeren

Er zijn nu twee bewaakte fietsenstallingen. De bewaakte stalling Nieuwstad (350 plekken) wordt goed gebruikt, de stalling Perlstein (175 plekken) evenwel veel minder. De fietsstalling Perlstein wordt door de gemeente gehuurd. Daarnaast blijven veel mensen hun fiets toch elders plaatsen. Ook tijdens de

drukste uren is er nog ruimte in de bewaakte stallingen, maar het aantal plaatsen in die bewaakte stallingen is ontoereikend om het totaal benodigd aantal plekken op te vangen. Het mag duidelijk zijn dat veel fietsers hun fiets het liefst zo dicht mogelijk bij de bestemming willen stallen; met name ook om hun boodschappen ter plaatse in de fietstas te doen. Het stallen van de fiets is momenteel ook toegestaan in de binnenstad.

Daarom stellen wij voor dat men de fiets mag meenemen in de winkelstraten en dat het stallen van de fiets in die straten mogelijk en toegestaan is ten minste tijdens de openingstijden van de winkels. En daarbij het fietsparkeren te faciliteren middels zogenaamde nietjes of beugels op diverse daarvoor geschikte plaatsen in de winkelstraten.

's Avonds/'s nachts wordt er veel gestald op het Simonsplein en de Waterstraat, zodat ook hier voorzieningen gewenst zijn. Hulpdiensten geven aan dat fietsen hinderlijk gestald worden en daarmee vluchtroutes blokkeren. Uit inventarisatie blijkt dat er behoefte is aan een extra bewaakte stalling aan de zijde van de Grutstraat. Met name tijdens de horecatijden.

Door de ontwikkeling van de pilot "fietsen door de binnenstad" en de opkomst van de e-bike neemt het aantal fietsers alleen maar toe.

Idealiter zou op de invalspunten van alle vier windstreken een bewaakte fietsstalling aanwezig moeten zijn. De praktijk leert echter dat er niet overal geschikte locaties te vinden zijn. Bovendien blijkt de stalling Perlstein niet goed te functioneren. Daarom is het voornemen om deze locatie op te heffen, zodra de nieuwe locatie is gerealiseerd.

Daarom stellen wij voor vooralsnog te volstaan met twee bewaakte fietsstallingen: de bestaande stalling Nieuwstad en een nieuw te realiseren

stalling nabij de Grutpoort (D-toren). Beide locaties zijn gunstig gelegen ten opzichte van de in het mobiliteitsplan voorgestelde fietsroutes.

Voorgesteld wordt om deze stallingen bewaakt te maken op de tijdstippen waarop dat zinvol is: dat is in ieder geval op de koopzondag en de avonden waarop de horeca veel bezoekers trekt: vrijdag-, zaterdag- en zondagavond; daarbij denken wij aan bewaakte openstelling tot bijvoorbeeld 02:00 uur 's nachts. Na dit tijdstip moet het wel mogelijk zijn je fiets of e-bike op die locaties op te halen.

Als uitgangspunt wordt genomen dat het fietsparkeren gratis is voor de gebruikers en dat beheer en exploitatie voor rekening van de gemeente komen. Ter indicatie van de kosten van het beheren van deze twee locaties noemen wij een bedrag van € 100.000,-- per jaar, dat als aanvullend budget benodigd is.

Wellicht is het te overwegen de locatie Nieuwstad alleen tijdens de winkeluren bewaakt te beheren en de locatie bij de D-toren 's avonds door de week tot 22:00 uur en in het weekend tot 02:00 uur 's nachts. Deze kosten zouden uit de parkeeropbrengsten moeten worden gedekt.

Verder willen wij onderzoeken of het mogelijk is dat men de helm, accu, jas of dergelijke in een kluisje ter plaatse kan opbergen bij de bewaakte stallingen. Ook moeten er oplaadpunten voor e-bikes worden gerealiseerd. Ter plaatse van deze bewaakte fietsstallingen onderzoeken we de mogelijkheden van cameratoezicht.

2.5 Informatievoorziening

Wil de gemeente haar gastvrijheid, klantenbinding, veiligheid en betaalgemak ten aanzien van parkeren waarmaken, dan moet aan die aspecten veel aandacht worden geschonken.

Daarbij is het van groot belang dat men de bezoeker goed informeert over aspecten als:

- Waar kan men parkeren;
- Hoe komt men op deze locaties;
- Hoe kan men hier lang parkeren en
- Tegen welke tarieven kan men hier parkeren.

Daarnaast is het van groot belang dat het voor iedere parkeerder heel duidelijk is, hoe men vanaf de parkeerplek in het centrum komt. Het is dus noodzakelijk dat goed herkenbare looproutes naar het centrum leiden en dat deze routes aantrekkelijk zijn ingericht. Daarbij moet het ook duidelijk zijn, wat de loopafstand is. Een voorbeeld is de Varkensweide: de afstand vanaf de rand van de locatie tot de rand van de binnenstad is nog geen 200 meter.

Verbetering informatie op website

Om de bezoeker optimaal te informeren over het parkeren in Doetinchem dient de website duidelijker en uitgebreider te worden ingericht, waarop iedereen de hierboven genoemde punten simpel en helder kan vinden.

Daarbij kan bijvoorbeeld een plattegrond met alle parkeerinformatie een belangrijke invulling zijn. Een goed voorbeeld van zo'n invulling is de gemeente Amsterdam, die helder heeft aangegeven:

- waar parkeerlocaties zijn;
- welke tarieven gelden;
- wat de betaaltijden zijn;
- wat de zones voor mobiel parkeren zijn;
- waar parkeerautomaten staan;
- waar gehandicaptenparkeerplaatsen zijn;
- waar zich elektrische laadpalen bevinden;
- waar vergunninghouderplaatsen zijn;
- waar ik mijn fiets kan parkeren.

Parkeerverwijssystem

Op dit moment functioneert er een parkeerverwijssystem dat slechts verwijst naar parkeerterreinen en parkeergarages en of er nog plaatsen vrij in de garages zijn, dan wel of de garage vol is. Als uitwerking van betere informatie dient er een systeem te worden ingevoerd, dat aangeeft, hoe en waar men kan parkeren, hoeveel plaatsen er op die plekken vrij zijn en dat bij "vol" doorverwijst naar locaties waar nog wel plaatsen beschikbaar zijn. Zo'n goed verwijssystem kan zoekverkeer in de binnenstad tegengaan. Bovendien dienen de routes naar de parkeerlocaties logisch en herkenbaar te zijn. Het mobiliteitsplan sluit daarop aan.

Heldere looproutes

Gebleken is dat soms niet duidelijk is, waar het centrum/de binnenstad ligt en hoe je er komt vanuit de parkeergarage of de parkeerlocatie. Een voorbeeld daarvan is de looproute vanaf de Amphiongarage: men komt op een geheel ander punt uit die garage dan waar men er ingereden is; bovendien is bij de

uitgang niet echt duidelijk waar het centrum ligt en hoe men er naartoe loopt. Deze route kan duidelijk verbeterd worden. Het afwaarderen van de Hofstraat volgens het mobiliteitsplan biedt daartoe ook mogelijkheden.

Zo is veelal voor bezoekers ook niet duidelijk dat de parkeerlocatie Varkensweide weliswaar aan de andere zijde van de Oude IJssel ligt, maar dat de loopafstand naar het centrum nauwelijks 200 meter bedraagt. Soortgelijke overwegingen gelden voor de Veemarktlocatie: deze ligt op circa 250 meter loopafstand van de binnenstad, maar het is volstrekt onduidelijk hoe men van dit terrein naar de binnenstad moet lopen.

De gewenste duidelijke en aantrekkelijke looproutes moeten onder alle weersomstandigheden aan die eisen van duidelijkheid en aantrekkelijkheid voldoen.

Nieuwe ontwikkelingen

De laatste tijd doen zich veel nieuwe ontwikkelingen rond parkeren voor. Zo is betalen voor parkeren via een mobiele parkeerapp al sterk ingeburgerd en wordt ook in Doetinchem parkeren op kenteken ingevoerd. Dit is inmiddels op de Varkensweide en in de twee gemeentelijke parkeergarages ingevoerd. Dit maakt het scannen van kentekens ter controle op betaling van het parkeren mogelijk. Ook in Doetinchem kan dan die controle met een scanauto of -scooter worden uitgevoerd, dit zal leiden tot een efficiëntere wijze van controle en daarmee een hogere betalingsbereidheid.



3. Participatie



3. Participatie

Wat betreft de participatie is in het voorjaar overleg gevoerd met interne medewerkers van de gemeente Doetinchem op gebied van wonen, projecten, economie, verkeer en aanverwante. Ook is toen gesproken met vertegenwoordigers van het binnenstadsbedrijf en de ondernemersvereniging.

In een later stadium is nogmaals gesproken met vertegenwoordigers van het binnenstadsbedrijf, de ondernemersvereniging, de horeca Doetinchem en van het vastgoed. De uitkomsten van dit overleg zijn meegenomen in de visie.

Verder is de gemeenteraad in het voorjaar middels een zogenaamd Menti-meter-onderzoek gevraagd naar haar standpunten omtrent parkeren in Doetinchem. En in een later stadium is tijdens een raadsinformatieavond met raadsleden in kleine groepen van gedachten gewisseld omtrent de tot dan toe geformuleerde ideeën met betrekking tot parkeren. In grote lijnen blijken die ideeën overeen te komen met die van de raadsleden.

Alle vergunninghouders zijn persoonlijk aangeschreven om mee te doen aan een digitale enquête. Ook door een publicatie in de krant en op social media zijn inwoners en bezoekers in de gelegenheid gesteld om een digitale enquête in te vullen. Bij de betaalautomaten heeft een QR-code gehangen die ook weer verwees naar de vragenlijst. 1274 Personen hebben uiteindelijk deze enquête ingevuld. De belangrijkste conclusies staan hieronder weergegeven.

- Ongeveer de helft van de respondenten is inwoner van een betaald parkeer-gebied, de andere helft is bezoeker van de binnenstad;

- Van de bezoekers van de binnenstad gaat 57% meestal met de auto, 33 % met de fiets;
- De respondenten vinden dat er te weinig vergunninghoudersparkeerplaatsen in de binnenstad zijn. Er is sprake van steeds meer wonen in de binnenstad;
- 89% van de respondenten geeft aan gemakkelijk een parkeerplaats te kunnen vinden rond het centrum;
- Bijna driekwart van de bezoekers parkeert tussen de 1 en de 3 uur;
- Parkeertarieven: 87% van de respondenten vindt de parkeertarieven aan de hoge kant;
- Ruim 90% weet dat je voor € 4,= op verschillende locaties de gehele dag kunt parkeren;
- Bijna 80% van de bezoekers betaalt met de pinpas of maakt gebruik van mobiel parkeren;
- 60% van de bezoekers, die op de fiets komt, stalt zijn fiets niet in een bewaakte fietsenstalling.

Er is in de enquête ook de mogelijkheid gegeven om nog nadere opmerkingen te maken. Wat dat betreft zijn de volgende opmerkingen meerdere malen gemaakt:

- Regelmatig als respons dat de parkeerplaatsen te klein zijn;
- Voorts werd vaak gemeld dat men last heeft van vogelpoep;
- En ook last van bomen werd veel genoemd.

De ontwerpvisie heeft ter inzage gelegen gedurende 6 weken. In deze periode zijn zienswijzen ingediend: deze zijn verwoord in een zienswijzenota.

4. Beslispunten



4. Beslispunten

In het voorgaande zijn verschillende voornemens en acties benoemd, die tot concrete besluiten moeten leiden.

De volgende punten vragen daarbij om besluitvorming.

Parkeernormen

- Gefaseerd overgaan tot het ombouwen van de betaald-parkeerplaatsen naar vergunninghouderplaatsen in de binnenstad, waarbij er aandacht is voor kortparkeren voor snelle boodschappen, en parkeren voor gehandicapten.
- Bij nieuwbouwprojecten in de binnenstad moet het parkeren op eigen terrein opgelost worden, waarbij 1 parkeerplaats per wooneenheid de norm is. Als dit niet haalbaar is, kan de verplichting afgekocht worden.
- Buiten de binnenstad gelden de normen volgens de kencijfers van het CROW. Dit wordt verder uitgewerkt in de Nota Parkeernormen.
- Uitzoeken waar, indien aan de orde, parkeerlocaties kunnen worden uitgebreid waarbij in eerste instantie wordt gekeken naar de Varkensweide.

Parkeerregulering

- Het gebied rond het station (toekomstige spoorzone) aan te wijzen als gebied waarbinnen het parkeren gereguleerd gaat worden op het moment dat de noodzaak daartoe ontstaat.
- Vereenvoudigen van het vergunningensysteem.
- Bewoners van de binnenstad de mogelijkheid bieden een abonnement te kopen voor de Catharinagarage.

Parkeertarieven

- De parkeertarieven en de tarieven voor de vergunningen pas eventueel in 2025 te verhogen, wanneer dat nodig is om het parkeren budgettair neutraal te houden.
- Wel tariefgebieden aanpassen en uniformering van betaalvoorwaarden.
- Afschaffen waardekaarten Amphion en bioscoop.
- Eén tarief voor parkeergarages: geen dag- en daltarief meer.
- Afschaffen gratis parkeren laatste zondag van de maand in de garages.
- De dagkaarten van € 4,- op minder plaatsen van kracht laten zijn.
- De huur van de Catharinagarage heroverwegen.

Fietsparkeren

- Onderzoeken, of een fietsenstalling aan de zijde van Grutpoort financieel haalbaar is. Hierin de mogelijke verlenging van de huur van de Perlsteinstalling betrekken.
- Kwaliteitsniveau huidige fietsstallingen verhogen.
- Bij de fietsstallingen kluisjes aanbrengen voor helm, accu, jas, en dergelijke.
- E-bikekluisen aanbrengen (in de binnenstad).
- Buggy-uitleen.
- Fietsparkeren blijft gratis.

Verbetering informatievoorziening

- Verbetering van het parkeerverwijssysteem en de looproutes van de parkeerterreinen naar het centrum verbeteren.
- Verbetering en uitbreiding informatie op de website.
- Uitbreiding en verbetering parkeerverwijssysteem naar meer locaties, aantal vrije plaatsen en doorverwijzen bij volsignalering.
- Looproutes vanaf parkeerlocaties naar de binnenstad helderder en aantrekkelijker maken.



Bijlagen

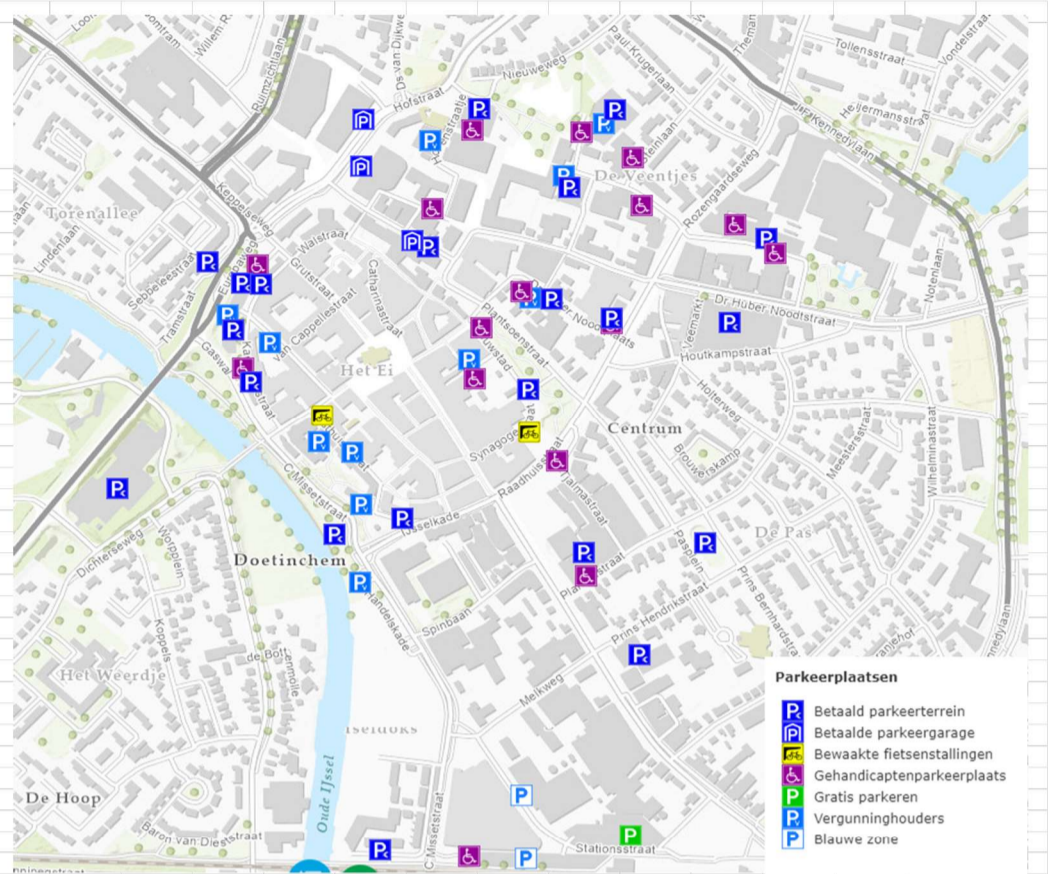


Bijlagen

Bijlagen staan op de hieropvolgende pagina's

B1 - Overzicht parkeerlocaties en aantal parkeerplaatsen

Nummer plattegrond	Straatnaam	Capaciteit openbaar betaald parkeren	Capaciteit openbaar gratis parkeren	Capaciteit Gehandicaptenparkeerplaatsen	Capaciteit vergunninghouder
1	Kapoeniestraat (kort betaald parkeren bij bakker Kaspers)	6			
2	Grutpoort (vergunninghouders)				48
3	Grutpoort (betaald parkeren)	36			
4	Kapoeniestraat (GPP)			3	
5	Kapoeniestraat (betaald parkeren)	3			
6	Korte Kapoeniestraat (vergunninghouders)				12
7	Gasthuisstraat Binnenterrein (vergunninghouders)				13
8	Gasthuisstraat (vergunninghouders)				6
9	Prinsenhof (betaald parkeren)	8			
10	Prinsenhof (vergunninghouders)				8
11	Prinsenhof (GPP)			2	
12	IJsselkade (betaald)	14			
13	Nieuwstad (betaald)	89			
14	Nieuwstad (GPP)			6	
15	Nieuwstad (vergunninghouders)				5
16	Burg. Van Nispenstraat (kort betaald)	4			
17	Hovenstraatje (vergunninghouders)				35
18	Hovenstraatje (GPP)			1	
19	Hofstraat	10			
20	Nieuweweg (betaald)	67			
21	Nieuweweg (GPP)			1	
22	Pompenhof (betaald)	61			
23	Pompenhof (GPP)			5	
24	Steinlaan / Paul Krugerlaan (betaald)	10			
25	Steinlaan (thv Rozenhoek) (betaald)	6			
26	Steinlaan (thv Rozenhoek) (GPP)			1	
27	Steinlaan (thv Croonemate) (betaald)	16			
28	Steinlaan (thv Croonemate) (GPP)			1	
29	Rozengardseweg (thv Albert Heijn) (vergunninghouders)				3
30	Amphionstraat (thv fietswinkel Rozengardseweg)	8			
31	Amphionstraat (GG-Net)	23			
32	Amphionstraat (GG-Net) (GPP)			3	
33	Hovenierspad	71			
34	Amphionstraat (bij Croonemate)	10			
35	Amphionstraat (bovenzijde voormalig Aldi)	19			
36	Amphionstraat (GPP bovenzijde voormalig Aldi)			1	
37	Amphionstraat (parkeerkuil)	118			
38	Dr. Huber Noodtstraat (thv huisnummer 45)	6			
39	Dr. Huber Noodtplaats (betaald)	44			
40	Dr. Huber Noodtplaats (GPP)			6	
41	Dr. Huber Noodtplaats (vergunninghouders)				38
42	Raadhuisstraat (bij de Steck) (betaald)	32			
43	Raadhuisstraat (bij de Steck) (GPP)			2	
44	Dr Bardetplaats (betaald)	161			
45	Dr Bardetplaats (GPP)			4	
46	Dr Huber Noodtstraat (strook van Boxer t/m achterkant Lidl)	19			
47	Veermarkt	142			
48	Houtkampstraat	7			
49	Glazenmakerswegje	7		2	
50	Brouwerskamp	18			
51	Meestersstraat	9			
52	Louise de Colignystraat	6			
53	Prins Bernhardstraat	13			
54	Pasplein	22			
55	Tjalmastraat (zijde Burg. Tenkinstraat)	109			
56	Tjalmastraat (zijde vleugel+Raadhuisstraat)	96		6	
57	Tjalmastraat (zijde Plantenstraat en achterzijde Stadhuis)	107			
58	Terborgseweg (voorplein Stadhuis)	7			
59	Terborgseweg (ABN AMRO)	6		1	
60	Terborgseweg (Bergzicht)	10			
61	Terborgseweg/ Melkweg	7			
62	Wei van Ome Karel	65			
63	Terborgseweg (bakker ten Veen)	14			
64	Terborgseweg (Counter Bos)	7			
65	Terborgseweg (kapsalon Hardy)	6			
66	Stationsstraat (P&R)		21	1	
67	Stationsstraat (Sturko)		215	1	
68	Stationsstraat (Deka/Action)		121	2	
69	Stationsstraat (blauwe zone)		11		
70	Handelskade (zijde spoor)	62			
71	Handelskade (langs C. Missetstraat)	43			
72	Handelskade (vergunninghoudersplaatsen)				31
73	Spinbaan (zijde café's)	6			
74	Spinbaan (zijde Terborgseweg)	6			
75	Wijnbergseweg (zijde Bottemölle)	10			
76	Wijnbergseweg (zijde de Bleek)	17			
77	Stokhorstweg (gedeelte tegenover de Ank)		14		
78	Stokhorstweg (gedeelte bij sportverenigingen)		172	2	
79	Tramstraat	16			
80	Ir. Visstraat	20			
81	Varkensweide (tellen door Parkeerbeheer)	345			
82	Amphiongarage (tellen vanuit Parkeerbeheer)	423			
83	Catharinagarage (tellen vanuit Parkeerbeheer)	190			
84	Totaal	2637	554	51	199
85	Totaal voor iedereen toegankelijke pp	3191			



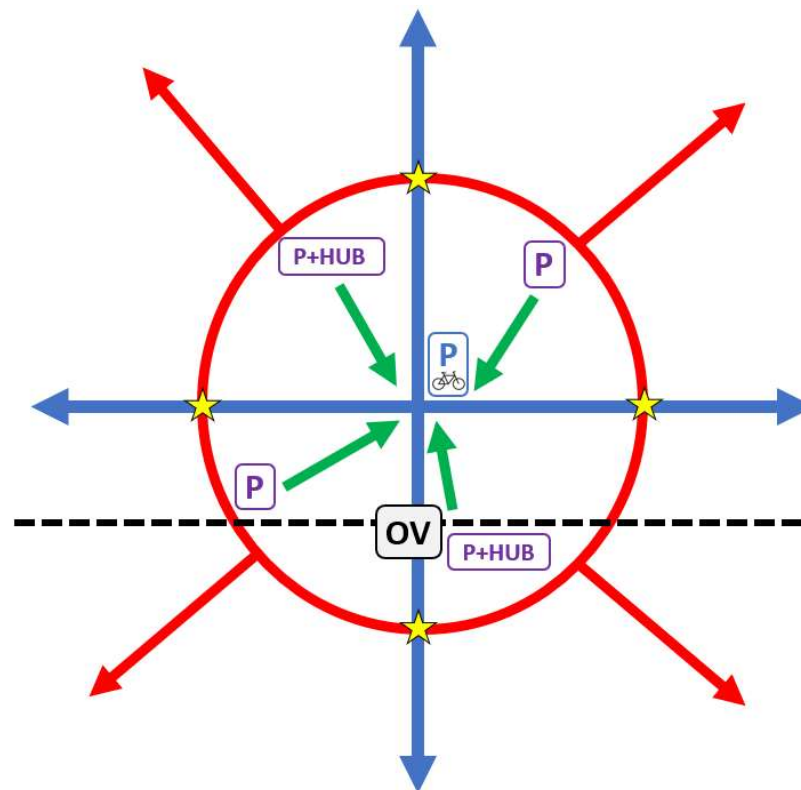
Figuur 5 Overzicht parkeerlocaties en aantal parkeerplaatsen

B2 - Principe voorgestane ontsluitingsstructuur Doetinchem

Excerpt uit het Mobiliteitsplan

Als we inzoomen op de stad Doetinchem, hebben we een ontsluitingsstructuur opgesteld, zoals schematisch is weergegeven in Figuur 6.

Voor fietsers zijn er rechtstreekse fietsverbindingen (blauw) door het centrum naar de binnenstad. Daarbij horen goede fietsenstallingen (blauwe P). De motorvoertuigen faciliteren we met een ringstructuur (rood) rond het centrum. Waarbij er voor binnenstadsbezoekers met de auto parkeren is voorzien langs deze ringstructuur (paarse P), op enkele plekken uitgebreid met een hub, bijvoorbeeld voor de overstap op de trein of de bus, deelvervoer en goederenoverslag.



Figuur 6 Lokale ontsluitingsstructuur Doetinchem