



gemeente

Oost Gelre

Parkeren Groenlo

12 februari 2021



Inhoudsopgave

| | |
|--|----------|
| 1. Inleiding..... | 2 |
| 2. Problematiek..... | 3 |
| 2.1. Ontwikkelingen..... | 3 |
| 2.2. Parkeerdruk..... | 3 |
| 2.3. Parkeerduur..... | 3 |
| 2.4. Parkeermotief..... | 3 |
| 3. Quick wins..... | 4 |
| 3.1. Bewegwijzering..... | 4 |
| 3.2. Fiets | 4 |
| 3.3. Werkgeversaanpak | 5 |
| 4. Maatregelen op lange(re) termijn | 6 |
| 4.1. Ontheffing bewoners blauwe zone | 6 |
| 4.2. Extra parkeerplaatsen | 6 |
| 4.3. Parkeerfonds | 8 |

1. Inleiding

In juli 2018 is een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Groenlo. Een extern bureau heeft de parkeercapaciteit, de parkeerdruk, de parkeermotieven, de parkeerduur en de parkeerproblemen in kaart gebracht.



Figuur 1 Onderzoeksgebied parkeeronderzoek centrum Groenlo

Hoewel de algehele parkeerdruk binnen het onderzoek als acceptabel naar voren komt, zijn er lokaal locaties waar de parkeerdruk hoog is.

In juli 2018 is het parkeeronderzoek uitgevoerd en zijn de uitkomsten hiervan gepresenteerd aan de klankbordgroep. Deze klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordiging van ondernemers, sociaal culturele instellingen en toerisme. Op 2 juni 2020 is een nieuw aftrap gemaakt met de klankbordgroep om de parkeerproblematiek in het centrum van Groenlo te bespreken. Na afloop van de bijeenkomst hebben deelnemers een digitale kaart ingevuld om problemen en oplossingen rondom parkeren in Groenlo aan te geven.

In voorliggend document wordt eerst ingegaan op de problematiek. Daarna worden de oplossingsrichtingen beschreven. Hierin is onderscheid gemaakt in quick wins en maatregelen op de lange(re) termijn. Ook komen de bestuurlijke afwegingen die gemaakt moeten worden aan bod.

2. Problematiek

De parkeerproblematiek in het centrum van Groenlo wordt beschreven op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek, aangevuld met de beleving van de klankbordgroep en meldingen van belanghebbende.

2.1. Ontwikkelingen

Er vinden veel ontwikkelingen plaats in het centrum van Groenlo. Voor deze ontwikkelingen wordt de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. Vaak kan niet voldaan worden aan het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een ontwikkeling. Vanuit de afdeling verkeer volgt er dan een negatief advies op dit onderdeel, echter betekent dit niet direct dat een ontwikkeling niet uitgevoerd gaat worden. Aan de hand van een belangenafweging kan het tekort aan parkeerplaatsen van ondergeschikt belang gemaakt worden.

Iedereen begrijpt dat het lastig is om extra parkeerplaatsen te ontwikkelen in het centrum van Groenlo en ook dat niet altijd iedereen voor de deur kan parkeren. Echter, het structureel zorgen voor een hogere parkeerdruk door ontwikkelingen waarvoor niet voldaan kan worden in de parkeerbehoefte, zonder daar elders in het centrum voor compensatie te zorgen, zorgt op den duur voor een onwerkbaar situatie.

2.2. Parkeerdruk

Wanneer wordt gekeken naar het centrum als geheel, komt de parkeerdruk tijdens maatgevende momenten niet uit boven de 60%. Een parkeerdruk van 85% wordt over het algemeen als acceptabel ervaren. Echter zijn er bepaalde secties waar de parkeerdruk wel zorgt voor een plaatselijk tekort aan parkeerplekken, dit wordt ook onderschreven door de klankbordgroep.

Het gebied gelegen binnen de singel kent over het algemeen een hoge parkeerdruk, de parkeerterreinen aan de randen (Lidl, de Bron, Maliebaan en Wheme) hebben vaak wel veel restcapaciteit.

2.3. Parkeerduur

Onderzoek naar de parkeerduur toont aan dat veel parkeerders in de parkeerschijfzone langer parkeren dan de toegestane parkeerduur van 1,5 uur. Het aandeel langparkeerders in de binnenstad en de Deken Hooijmansingel is hoger dan het aandeel kortparkeerders.

Binnen de parkeerschijfzonen zijn er 123 ontheffingen in 2018 (139 ontheffingen begin 2021), op een totaal van 569 parkeerplaatsen binnen de blauwe zone.

2.4. Parkeermotief

Op donderdagochtend is het aandeel werkers in Groenlo het grootst. Naarmate de dag vordert stijgt het aandeel bezoekers. Tegen het einde van de dag bedraagt het aandeel bezoekers circa 40%. Gemiddeld is 25 - 30% van de geparkeerde auto's van bewoners. Het overige deel van de parkeerders bedraagt bezoekers/werkers.

3. Quick wins

Onderstaand worden de maatregelen weergegeven die makkelijk en/of snel realiseerbaar zijn, maar wel kunnen bijdragen aan een verlaging van de parkeerdruk in de gebieden waar nu een hoge parkeerdruk wordt ervaren. Het effect van een maatregel op het gebied van parkeren proberen wij zo goed mogelijk in te schatten, maar het effect wordt pas zichtbaar na het daadwerkelijk invoeren van de maatregel.

3.1. Bewegwijzering

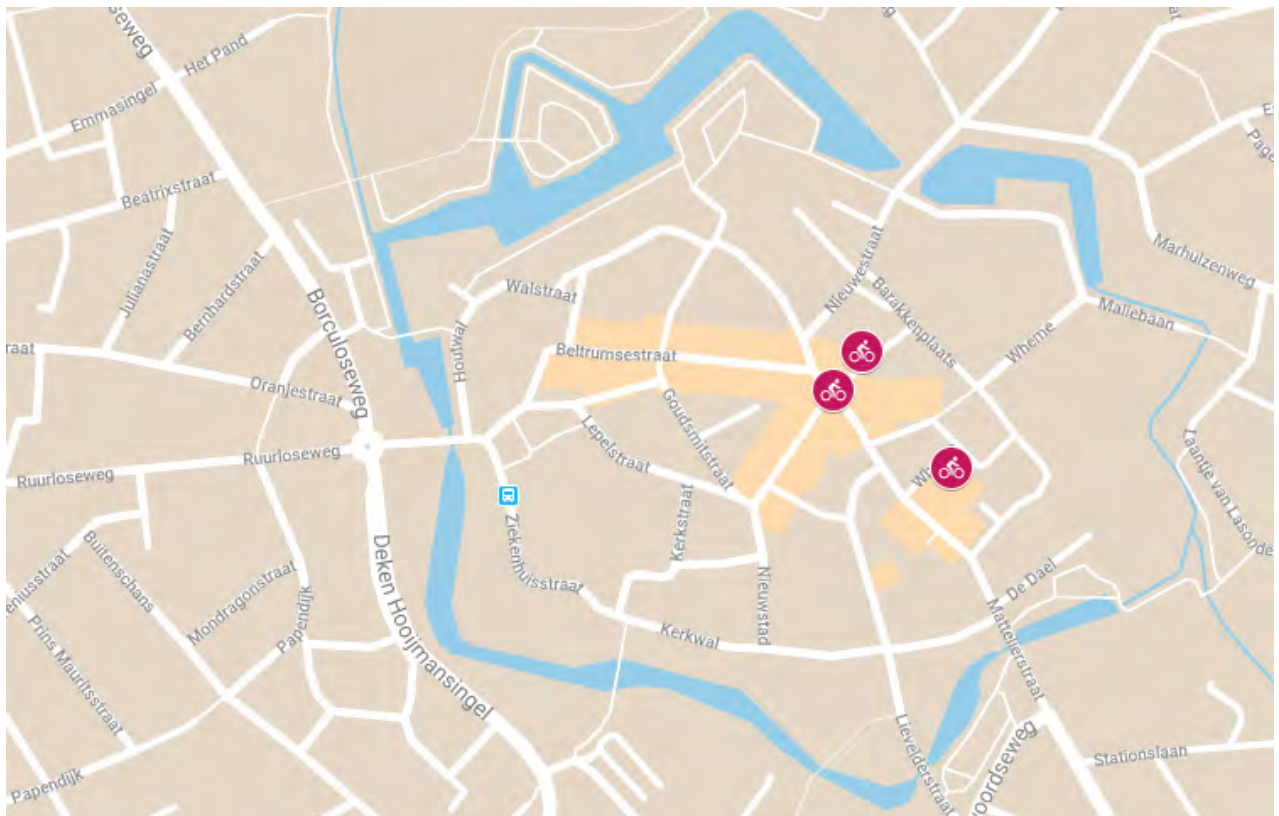
Voor korte bezoeken aan de binnenstad van Groenlo zijn blauwe zones ingericht. Voor langere bezoeken aan het centrum is capaciteit beschikbaar aan de buitenzijde van het centrum. Via logische looproutes wordt de weg naar het centrum dan verder vervolgd. Parkeerplaatsen die hiervoor geschikt zijn, zowel qua locatie als capaciteit, zijn parkeerplaatsen bij De Bron en aan de Maliebaan.

De parkeerplaats aan de Maliebaan is reeds opgenomen in de parkeerroute. Het moet voor bezoekers direct duidelijk worden dat deze parkeerplaats geschikt is voor langparkeren. Ook moet direct duidelijk zijn hoe de weg naar het centrum vervolgd kan worden. Dit wordt opgepakt binnen het project Maliebaan, waarvan het planjaar nog onbekend is.

Ook de parkeerplaatsen bij De Bron aan de buitenschans zijn geschikt voor langparkeren. De buitenschans is echter een van de locaties voor de haalbaarheidsstudie voor een onderwijslocatie. Deze locatie wordt daarom (nog) niet opgenomen.

3.2. Fiets

Fietsers zijn moeilijk te sturen wanneer het het stallen van fietsen betreft. Zij hebben weinig ruimte nodig om hun fiets kwijt te kunnen en doen dit het liefst zo dicht mogelijk bij hun bestemming. Een fietsenstalling heeft daarom alleen effect wanneer deze strategisch geplaatst wordt. In onderstaand figuur staan drie locaties waar mogelijk fietsenstallingen gerealiseerd kunnen worden.



Figuur 2 Mogelijke locaties fietsenstalling in centrum aangegeven door klankbordgroep

Dit dienen fietsenstallingen te zijn die stevigheid bieden aan de fietsen en de mogelijkheid om de fiets op extra slot te zetten. Het gebruik van de elektrische fiets neemt steeds meer toe, ook voor deze fietsen moeten geschikte stallingen beschikbaar zijn. Zodat er een meerwaarde is de fiets hier te stallen en niet elders buiten de stalling. Ook voor het uitgaanspubliek die te fiets komen zijn voldoende parkeer-voorzieningen belangrijk.

Naast het optimaliseren van fietsparkeren, draagt meer fietsgebruik bij aan het verlagen van de parkeerdruk in het centrum. Om dit bereiken is extra onderzoek en inzet nodig. Allereerst moet de vraag beantwoord worden welke bezoekers wel en niet met de fiets komen en met welke redenen. Wanneer de knelpunten in kaart gebracht zijn, kunnen hier acties aan gekoppeld worden. Hierbij kan gedacht worden aan campagnes waarbij fietsers beloond worden, betere fietsverbindingen naar de stad en dus voldoende en hoogwaardige fietsenstallingen.

3.3. Werkgeversaanpak

Werkgevers dienen de eigen medewerkers te stimuleren voor vormen van duurzame mobiliteit, zoals de (elektrische)fiets en het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld het beschikbaar stellen van elektrische leasefietsen. Ook moet een beroep gedaan worden op parkeren buiten het centrum van de eigen medewerkers, zodat in het centrum ruimte is voor bezoekers. Bij de regio 8RHK is eind 2020 een mobiliteitsmakelaar aan de slag gegaan die hierbij ondersteuning kan bieden.

4. Maatregelen op lange(re) termijn

Ook zijn er maatregelen en projecten die op de lange(re) termijn voor een verlaging van de parkeerdruk in het centrum kunnen zorgen, deze worden hieronder beschreven.

4.1. Ontheffing bewoners blauwe zone

Per 1 januari 2020 zijn de Beltrumsestraat en een deel van de parkeerplaatsen bij de Albert Heijn uit de ontheffing gehaald voor de blauwe zone. Om de parkeerplaatsen bij het centrum nog beter beschikbaar te maken voor bezoekers, zijn er nog meer mogelijkheden die betrekking hebben op de ontheffingen voor de blauwe zone:

- Meer straten uit de ontheffing halen
Straten waar de parkeerdruk overdag hoog is zijn geschikt voor het onttrekken aan de ontheffing, bijvoorbeeld; Goudsmitstraat, Mattelierstraat, Lievelderstraat, Notenboomstraat.
- Ontheffingen alleen toestaan in eigen straat van de bewoner, niet voor het gehele centrum
Door de ontheffing alleen in de eigen straat van bewoners te laten gelden, wordt voorkomen dat bewoners de ontheffing ook kunnen gebruiken als zij andere delen van het centrum bezoeken met de auto. Per straat moet dan wel bekeken worden of er voldoende parkeerplaatsen zijn voor het aantal uitgegeven ontheffingen.
- Ontheffingen in zijn geheel afschaffen
Door de ontheffingen in zijn geheel af te schaffen, komen alle parkeerplekken in de blauwe zone beschikbaar voor bezoekers aan het centrum. Dit is wel nadelig voor bewoners die overdag dicht bij huis willen parkeren en de gemeente heeft hierdoor geen inkomsten uit de ontheffingen.
- Prijs ontheffingen omhoog en jaarlijks opnieuw aanvragen
Door de ontheffingen duurder te maken en jaarlijks te innen, denken bewoners bewuster na of zij daadwerkelijk een ontheffing nodig hebben. Ook kunnen de extra inkomsten gebruikt worden voor de bestaande parkeerproblematiek. Om dit in te voeren dient wel een overgangperiode ingelast te worden.

Ook zijn combinaties van bovenstaande maatregelen mogelijk. Het doorvoeren van dergelijke maatregelen kan alleen in overleg met de ondernemers en bewoners van het centrum. Bij voorkeur wordt dit afgerond in het jaar 2021, zodat de nieuwe ontheffingen voor 2022 hierop aangepast kunnen worden.

4.2. Extra parkeerplaatsen

Hoewel er beperkte ruimte is in het centrum van Groenlo, is er gezocht naar locaties waar een hoge parkeerdruk is en waar mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen te realiseren. Gekeken is naar optimalisaties in de weginrichting en uitbreiding van bestaande parkeerplaatsen. Ook zijn locaties benoemd waar door het slopen/opkopen van panden extra parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast zijn nog twee locaties aangewezen waar mogelijk plek is voor extra laad & losplekken. Onderstaand worden deze locaties benoemd, inclusief een reactie waarom deze locaties wel of geen optie zijn voor het uitbreiden van parkeerplaatsen. Naast input uit de klankbordgroep, is er ook ambtelijk gekeken naar kansen voor meer parkeerplaatsen.

Wel mogelijk:

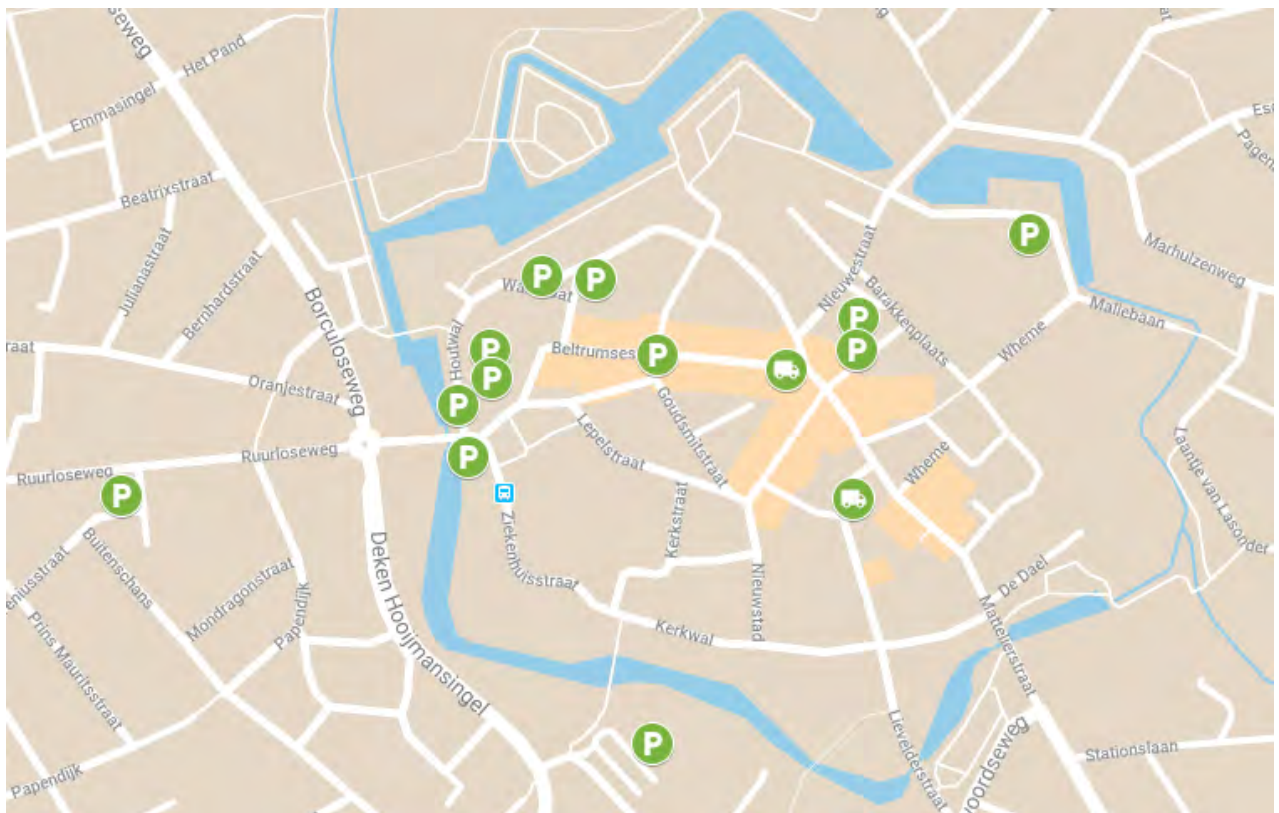
- Beltrumsestraat
Meer parkeerplaatsen in combinatie met meer groen met prioriteit voor het terugbrengen van de verdwenen gehandicaptenparkeerplaats. Bij de werkzaamheden van dit project wordt ook gekeken of er twee extra plekken gecreëerd kunnen worden aan de achterzijde van de Beltrumsestraat ter hoogte van nummer 50a en 52a. En wordt gekeken naar een extra laad & los plek. Voor dit project is budget en dit project wordt in 2021 opgepakt.
- Ziekenhuisstraat en omgeving
Er zijn plannen voor nieuwbouw van De Molenberg in Groenlo. Bij deze nieuwbouw zal ook een herinrichting van de omgeving plaatsvinden. Parkeren zal hier een belangrijk onderdeel bij zijn. Ook de parkeerplaats aan het begin van de Ziekenhuisstraat, net na de brug, wordt hierin meegenomen. Voor dit project is het planjaar nog onbekend.

Misschien mogelijk:

- Kloostertuin
De parkeerplaatsen aan de Kloostertuin staan vaak vol. De wens bestaat om dit gedeelte aan te pakken, ook in het kader van het herstellen van de contourvesting. Als het mogelijk is om bijvoorbeeld verdiept parkeren toe te passen is dat een mogelijkheid voor uitbreiding van parkeerplaatsen op deze locatie.

Niet mogelijk:

- Houtwal
Extra parkeerplaatsen aan de gracht zijn niet wenselijk in combinatie met de bomen en het versnipperde beeld dat dit oplevert.
- Opkopen panden
Door de klankbordgroep zijn enkele locaties aangewezen waar door sloop of opkoop extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Het is niet wenselijk de dichtheid van de bebouwing in de vesting te verlagen. Er wordt hier daarom geen actief beleid op gevoerd. Als een goede kans zich voordoet kan deze wel onderzocht worden.



Figuur 3 Mogelijke kansen voor extra parkeerplaatsen aangedragen door de klankbordgroep (P = parkeerplaats, vrachtwagenlaad & los plek)

gemeente
Oost Gelre

4.3. Parkeerbonds

In hoofdstuk 2.1 is al benoemd dat er veel ontwikkelingen plaatsvinden in het centrum van Groenlo. Voor deze ontwikkelingen wordt de parkeerbehoefte bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. Vaak kan niet voldaan worden aan het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een ontwikkeling. Een alternatief kan zijn dat deze initiatiefnemers dan een bedrag storten in een gemeentelijk parkeerbonds, ter compensatie van de niet realiseerbare parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit geld kan dan gebruikt worden voor het realiseren van parkeerplaatsen elders in het centrum, of net daarbuiten. Binnen de gemeente is nu geen uitvoering gegeven aan een dergelijk parkeerbonds.

Een nadeel kan zijn dat de bijdrage aan een parkeerbonds initiatiefnemers afschrikt ontwikkelingen te realiseren in het centrum van Groenlo. Vervolgens is ook de gemeente verantwoordelijk voor besteding van dit geld in de vorm van het realiseren van parkeerplaatsen. Dit moet binnen vooraf gestelde normen gebeuren, dus is het wel belangrijk dat hiervoor mogelijkheden zijn.

Dit zijn al enkele voor- en nadelen bij het instellen van een parkeerbonds. Een extern adviesbureau heeft ervaringen over parkeerbonds in andere gemeenten gedeeld en de situatie voor onze gemeente is besproken. Zo zijn de voor- en nadelen en mogelijkheden voor een parkeerbonds in de gemeente Oost Gelre in kaart gebracht. Hierover zal een bestuurlijke afweging volgen.