

Uitvoeringsprogramma Parkeren Winterswijk

Keypoint Parking bv
Institutenweg 36
7521 PK Enschede
www.keypointparking.nl

Tel. 053 482 57 38
Fax 053 482 57 28
info@keypointparking.nl

Opdrachtgever:	Gemeente Winterswijk
Titel rapport:	Uitvoeringsprogramma Parkeren Winterwijk
Versie:	2
Status:	Concept
Projectleider:	Ir. Jitze Rinsma
Datum:	29 oktober 2010

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Parking bv, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Leeswijzer	3
2	Analyse Winterswijkse situatie	4
2.1	Inleiding	4
2.2	Het centrum	4
2.3	Het parkeren	9
3	Een samenhangend maatregelenpakket	13
3.1	Inleiding	13
3.2	1e fase maatregelen	13
3.3	2e fase maatregelen	14
4	Globale kostenraming en fasering parkeermaatregelen	15
4.1	Parkeerroute, looproutes en parkeerconcentraties	15
4.2	Parkeerregulering	18
5	Inrichting parkeerbonds	19
5.1	Huidige praktijk	19
5.2	Voorstel uitwerking parkeerbonds	20
	Bijlage 1 Resultaten parkeeronderzoek 2007	23
	Bijlage 2 Analyse en uitwerking parkeermaatregelen	25
	Bijlage 3 Actuele ontwikkelingen parkeerbonds	31
	Bijlage 4 Kaart met parkeerlocaties (www.winterswijk.nl)	32
	Bijlage 5 Kaart met afbakening centrum- en schilgebied	33

1 Inleiding

Door de gemeenteraad is in 2008 de parkeervisie vastgesteld. In de parkeervisie zijn de volgende globale maatregelen benoemd, om het parkeren in het centrum van Winterswijk te optimaliseren:

1. Routing optimaliseren met slimmere verkeerscirculatie
2. Optimaliseren dubbelgebruik
3. Inrichting parkeerroutes en parkeerconcentraties
4. Kwaliteit centrumgebied verbeteren met acceptabele looproutes, maar ook verruiming van het centrum waardoor een groter parkeerzoekgebied ontstaat en langere loopafstanden acceptabel zijn.
5. Capaciteit toevoegen
6. Vormen van parkeerregulering
7. Het uitwerken van een parkeerfonds is ook onderdeel van het uitvoeringsprogramma.

Één maatregelenpakket

De uitwerking van de parkeerroute, de looproutes en de invoering van parkeerregulering (blauwe zone en/of vergunningparkeren) hangen nauw met elkaar samen. Inzet is om te komen tot een integraal maatregelenpakket, waarbij de maatregelen elkaar onderling versterken.

1.1 Leeswijzer

Om te komen tot concrete, uitvoerbare maatregelen is eerst de Winterswijkse situatie geanalyseerd. Hoofdstuk twee bevat een analyse van zowel het functioneren van het winkelcentrum als van de huidige parkeersituatie en de toekomstige ontwikkelingen.

Hoofdstuk 3 beschrijft het maatregelenpakket op hoofdlijnen. In hoofdstuk 4 zijn de maatregelen uitgewerkt met een globale kostenraming per maatregel. Hoofdstuk 5 bevat het voorstel voor de inrichting van het parkeerfonds.

2 Analyse Winterswijkse situatie

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een korte analyse van het functioneren van het winkelcentrum, het parkeren en de relatie daartussen. Ook de actuele en toekomstige ontwikkelingen die van invloed zijn op het winkelgebied en het parkeren zijn inzichtelijk gemaakt.

2.2 Het centrum

In 2004 heeft de gemeente de Detailhandelsvisie opgesteld. Daarop zijn onderstaande gegevens gebaseerd, met daarnaast de actuele leegstand.

2.2.1 Het aanbod

Het detailhandelsaanbod in de kern Winterswijk is bijna 74.000 m² vvo hiervan kan ruim 10.000 m² tot de foodsector worden gerekend en bijna 64.000 m² tot de non-foodsector (Bron: Locatus, Bestand verkooppunten, april 2004). Hiermee heeft Winterswijk een relatief groot winkelaanbod.

Het aanbod, zoals beschreven in de Detailhandelsvisie is licht gewijzigd:

- De rol van fotospecialzaken is afgenomen
- Enkele supermarkten zijn verdwenen en/of verplaatst:
 - Super de Boer/Konmar zijn vertrokken uit het centrum
 - De AH is verplaatst (van de locatie HEMA naar de Dingstraat bij het politiebureau)
- Het CWI is verplaatst naar de noordkant van het centrum.

Tabel 3.1 biedt inzicht in de omvang van de leegstand in het kernwinkelgebied. Dit bedraagt circa 10% van het totale detailhandelsaanbod in de kern Winterswijk.

Leegstand kernwinkelgebied		
Locatie	Totaal m2 vvo (geschat)	Waarvan in ontwikkeling / renovatie in m2
Markt	490	0
Meddosestraat	730	380
Misterstraat incl. Spekende	2890	850
Ratumsestraat	925	
Wooldstraat incl. deel Weurden	2435	1700
Totaal	7470	2930
Overig leegstand/komend Wheme/, Weurden, Dingstraat, Roelvinkstraat	4354	0

Tabel 2.1 Leegstand kernwinkelgebied (19 mei 2009)

2.2.2 Het type bezoeker

- Motieven bezoekers

In onderstaande tabel zijn de motieven van de bezoekers weergegeven. De gegevens zijn enigszins gedateerd (telefonische consumentenenquête en passanten enquête uit 2003), maar geven wel een indicatie.

Specifieke bezoeken centrum Winterswijk			
Dichtbij	38%	60%	17%
Gezellig/	17%	8%	26%
Weekmarkt	15%	8%	23%
Ruime keuze	12%	8%	16%
Toeval	6%	4%	7%
Lage prijzen	6%	4%	7%
Vanwege 1 speciale winkel	5%	7%	3%
Rustig winkelen	4%	0%	7%

Tabel 2.2 Specifieke bezoeken centrum Winterswijk

- Herkomst centrumbezoekers

Plaats	Gemiddeld	Werkdag	Zaterdag
Winterswijk	35%	33%	37%
Omliggende gemeenten	9%	9%	9%
Overig Nederland	8%	11%	5%
Bocholt	7%	5%	9%
Borken	6%	7%	5%
Stadtlohn	3%	5%	1%
Vreden	3%	3%	3%
Overige Kreis Borken	3%	4%	1%
Wesel/Dorsten/Schermbeck	5%	3%	7%
Recklinghausen	4%	3%	6%
Overig Ruhrgebied	8%	9%	7%
Overig Duitsland	9%	8%	10%
Totaal	100%	100%	100%

Tabel 2.3 Herkomst centrumbezoekers

Tijdens de passantenenquête is een hoge toevloeiing uit Duitsland geconstateerd. Aangezien de enquête is gehouden in een lang Duits vakantieweekend, mag deze toevloeiing niet als (jaar)gemiddeld worden beschouwd.

- Frequentie bezoek

Frequentie	Gemiddeld	Nederlanders	Duitsers
(bijna) dagelijks	10%	19%	0%
2-4 x per week	24%	46%	2%
1 x per week	15%	16%	13%
2x per maand	5%	3%	7%
1 x per maand	14%	5%	24%
1-2 x per 3 maand	5%	1%	10%
Minder vaak	21%	5%	37%
Eerste keer	6%	5%	7%

Tabel 2.4 Frequentie centrumbezoek

Uit deze tabel blijkt dat er aanzienlijk deel van de bezoekers minder vaak of voor het eerst naar het centrum van Winterwijk komen en dus de situatie ter plaatse minder goed of niet kent. Voor deze groepen bezoekers kunnen de parkeerroute, verwijzing naar beschikbare parkeerplaatsen en looproutes van de parkeerterreinen naar het voetgangersgebied van belang zijn.

- Bezoekduur

Duur	Gemiddeld	Nederlanders	Duitsers	Doordeweeks	Zaterdag
< 15 min.	2%	4%	0%	1%	3%
15-30 min.	8%	16%	0%	13%	3%
30-60 min.	19%	29%	7%	16%	21%
1 tot 2 uur	39%	36%	43%	36%	43%
Langer	32%	15%	50%	34%	30%

Tabel 2.5 Bezoekduur centrumbezoekers

Uit bovenstaande tabel blijkt dat een aanzienlijk deel van de bezoekers een lange bezoekduur heeft. De te nemen maatregelen met betrekking tot parkeren voor autobezoekers dienen daarop afgestemd te worden.

- Vervoermiddelkeuze

Vervoermiddel	Gemiddeld	Nederlanders	Duitsers	Doordeweeks	Zaterdag
Te voet	4%	8%	0%	5%	3%
(Brom)fiets	26%	41%	10%	29%	23%
Auto/motor	68%	47%	90%	62%	74%
Overig	2%	4%	0%	4%	0%

Tabel 2.6 Vervoermiddelkeuze passanten

Gemiddeld komt tweederde van de bezoekers met de auto. Onder Duitsers (90%) is dit percentage aanmerkelijk hoger dan onder Nederlanders (47%). Dit is te verklaren doordat een groot deel van de Nederlanders met de fiets komt (41%).

- Concurrerende winkelgebieden

In de omliggende Nederlandse regio is Winterswijk de plaats met het grootste winkelgebied. De dichtstbijzijnde grotere winkelgebieden liggen in Doetinchem en Enschede. De andere Nederlandse plaatsen zijn vooral lokaal verzorgend. Echter in zowel Aalten, Groenlo als Lichtenvoorde is men de laatste jaren bezig met een duidelijke opwaardering van het winkelgebied. In Duitsland zorgt Bocholt voor steeds meer concurrentie.

2.2.3 Opbouw ruimtelijke structuur

De meeste detailhandel in Winterswijk is geconcentreerd in het centrum in de straten rond de Markt, de Misterstraat en de Wooldstraat zijn de hoofdwinkelstraten. De Meddosestraat en de Ratumsestraat, die eveneens op de Markt uitkomen, hebben meer het karakter van aanloopstraten. Het Weurden, een belangrijke invalsroute richting centrum, kan niet tot het centrumgebied gerekend worden, maar kent wel bewinkeling.



Figuur 2.1 *Overzicht ruimtelijke structuur centrum (Parkeervisie, 2004)*

Typering winkelcentrum (Detailhandelsvisie, 2004)

De Markt: is gevoelsmatig het hart van het winkelgebied. Van daar uit waaieren de winkelstraten naar buiten. Als hart van het winkelgebied dient de Markt een verblijfsfunctie en een sfeervol karakter te hebben.

De Misterstraat: De Misterstraat, die vanaf de Markt naar het zuidwesten loopt, is de belangrijkste winkelstraat van Winterswijk met de meeste winkels. Het eerste deel van de Misterstraat vanaf de Markt gezien heeft de hoogste passantenintensiteiten. Meer naar het zuidwesten nemen de passantenstromen af en is ook de winkelfunctie minder prominent aanwezig. Vanaf de kruising met de Goudvinkenstraat en Jonenstraat, het Spekeinde, overheersen andere functies. Dit deel van de Misterstraat hoort in feite niet meer tot het winkelgebied, maar is een aanloopstraat.

De Wooldstraat / Het Weurden: loopt vanaf de Markt naar het zuidoosten en gaat na de kruising met de Spoorstraat over in het Weurden. Naast de Misterstraat is de Wooldstraat/het Weurden de tweede as van het winkelgebied. Voorbij de Dingstraat (de binnenring) is het Weurden ook nog bewinkeld. Deze bewinkeling functioneert hier goed, mede als gevolg dat het Weurden een belangrijke aanrijdroute voor consumenten uit Duitsland is.

De Ratumsestraat (richting oosten) en de Meddosestraat (richting noorden) zijn de twee andere straten met bewinkeling die vanuit de Markt naar buiten lopen. Deze straten hebben echter veel minder een winkel karakter dan de Misterstraat en de Wooldstraat. Wel

behoren beide straten tot het voetgangersgebied, maar hebben het karakter van aanloopstraat.

Figuur 2.2 Typering winkelcentrum**2.2.4 Actuele ontwikkelingen**

De gemeente is met diverse partners bezig om de kwaliteit van het centrum te verhogen. Deze plannen hebben invloed op de functionele ruimtelijke ontwikkeling van het centrum en daarmee op het parkeren. De (grotere) plannen die spelen in het centrum van Winterswijk zijn:

- De panden langs de Meddosestraat worden aangepakt.
- De Notaristuin:
 - o Er zijn vergevorderde plannen om de tuin een parkachtige inrichting te geven, zonder parkeervoorziening. De percelen (privé-terreinen) worden dan afgeschermd en zullen alleen toegankelijk zijn voor het parkeren van de eigenaren van de terreinen. Er zal dan geen openbaar parkeren meer mogelijk zijn.
 - o Onder de Hema is een kelder aanwezig voor c.a. 35-40 auto's. Momenteel wordt onderzocht in hoeverre die ook bruikbaar is en aangepast moet worden om te gebruiken voor de ontwikkelingen in de Notaristuin. De Woonplaats heeft het voornemen in de Notaristuin langs de Roelvinkstraat een appartementencomplex te realiseren met een parkeerkelder. De inritten (hellingbanen naar beide parkeerkelders) zouden dan gecombineerd kunnen worden.
- Het Speskende: In de eerste fase gaat het om 750 m2 bruto vloeroppervlak winkels en 18 appartementen. In een optionele tweede fase komen hier acht appartementen en 50 m2 bruto vloeroppervlak aan commerciële ruimte bij. Er komt een parkeerkelder met minimaal veertig plaatsen (www.ppsimpuls.nl).

Enkele andere bouwplannen:

- De locatie van de Driemark aan de Zonnebrink gaat in de toekomst sluiten, na realisatie van nieuwbouw in de Spoorzone. Mogelijk komt er een woonfunctie in het monumentale pand. Ook de sportvelden die erachter zijn gelegen, krijgen mogelijk een woonfunctie.
- Plannen Wheme/Wooldstraat: het bestaande pand is gesloopt en wordt nieuw gebouwd op het zelfde bouwvlak. Er komt detailhandel in op twee niveaus. Aan de kant van de Wheme komen etalages e.d. om deze gevel aantrekkelijk te maken. De parkeerplaatsen cf. de parkeernorm zijn afgekocht. Het gaat om 30 plaatsen voor ca. € 165.000, -. De Wooldsteeg blijft in de huidige vorm bestaan (zonder overkapping).

2.2.5 Toekomstvisie op het centrum

De gemeente heeft een nieuwe Structuurvisie opgesteld. In de structuurvisie is aangegeven dat de Dingstraat in de toekomst (en na realisatie van de spoorovergang Dingstraat) een belangrijke rol kan gaan vervullen als stedenbouwkundige as.

De gemeente is voornemens om in 2010 de Detailhandelsvisie uit 2004 te actualiseren. Uitgangspunt is een 'compact en aantrekkelijk winkelcentrum'.

2.3 Het parkeren

2.3.6 De parkeervisie in het kort

- Routes zijn eenvoudig, logisch voor de onbekende bezoeker, bij voorkeur in 2 richtingen te berijden;
- Grote parkeerconcentraties met grote kans op parkeergarantie' c.q. vinden van een vrije parkeerplaats;
- Routes logisch langs grote parkeerconcentraties;
- Geen doodlopende routes en straatjes
- Kleine parkeerplekken benutten en inzetten voor bewoners/vergunninghouders
- Rondjes leiden van en naar 'parkeerruggengraat': Vredensestraat – Zonnebrink – Dingstraat – Stationsstraat en
- Bij nieuwe ontwikkelingen de (maximale) parkeernormen van het CROW hanteren.

2.3.1 Huidig functioneren parkeren

Er is een kentekenonderzoek gehouden om te kunnen bepalen welk type maatregelen noodzakelijk zijn. Onderstaand zijn de hoofdresultaten uit het gehouden kentekenonderzoek in november 2009 weergegeven.

Woensdag	5:30	9:00	11:00	13:00
Leeg	74%	50%	29%	42%
Nederlander, bewoner	21%	12%	13%	12%
Nederlander, werker	0%	11%	11%	10%
Nederlander, bezoeker	0%	17%	29%	20%
Buitenlander (lang) of eerste ronde	1%	1%	1%	1%
Buitenlander (kort)	0%	2%	12%	8%
overig	4%	7%	7%	7%
Totaal	1162	1133	1140	1146

Tabel 2.7 Totale resultaten woensdag 18 november 2009

Zaterdag	6:00	8:00	10:00	12:00	14:00
Leeg	71%	67%	33%	12%	9%
Nederlander, bewoner	20%	19%	17%	15%	14%
Nederlander, werker	0%	3%	3%	9%	10%
Nederlander, bezoeker	0%	2%	23%	19%	25%
Buitenlander (lang) of 1ste ronde	0%	0%	0%	1%	1%
Buitenlander (kort)	0%	0%	15%	35%	33%
overig	8%	8%	8%	9%	9%
Foutparkeerder	1%	1%	1%	2%	4%
Totaal	1189	1190	1184	1169	1152

Tabel 2.8 Totale resultaten zaterdag 21 november 2009

Op basis van het kentekenonderzoek en een schouw ter plekke zijn de volgende conclusies getrokken.

2.3.2 Conclusies t.a.v. parkeersituatie

- Bezetting parkeerplaatsen op werkdagen (ook op de marktdag) door de week en de zaterdag verschillen sterk.
 - o Op werkdagen zijn er dichtbij het centrum voldoende vrije parkeerplaatsen voor bezoekers;

- Op zaterdagen is de bezetting halverwege de ochtend al hoog tot zeer hoog en stopt de doorstroming naar en op de ring (vooral bij de Weurden) en op terreinen met zoekverkeer als gevolg;
 - Bezoekers: De indruk bestaat dat veel Duitse bezoekers en toeristen van ver weg er een dag Winterswijk van maken. Een deel parkeert langer dan 2 uur. Een aantal parkeervoorzieningen/terreinen zijn niet uitdrukkelijk alleen bestemd voor bezoekers. Een ieder mag in principe overal parkeren. Dit leidt tot veel zoekverkeer, omdat men overal een vrije parkeerplek gaat zoeken (ook op private terreinen zoals dat van de Rabobank).
 - Lang parkerende werknemers van detailhandel en bestelbussen van marktkooplieden bezetten de gehele dag circa 10% van de parkeerplaatsen direct nabij centrum.
 - Bewoners die aangewezen zijn op parkeren in bijvoorbeeld Starckenrode en belanghebbenden die willen parkeren in de Kloksteeg kunnen geen parkeerplek vinden. Door de invoering van de blauwe zone in delen van het centrum is de parkeerdruk toegenomen in het woongebied De Batavier.
- Vrachtauto's van marktkooplieden staan op het parkeerterrein de Storm.
- Uit controle van de blauwe zone blijkt dat een groot deel van de parkeerders de parkeerschijf niet of niet volgens de regels gebruikt. Dit vraagt om meer inzet qua handhaving, waardoor de effectiviteit van de blauwe zone toeneemt.
- Sluiting supermarkt aan de Wheme maakt het mogelijk om:
 - laad- en los zone te vervangen door parkeerplaatsen
 - de doorsteek voor het keren van grote vrachtauto's opheffen en de ruimte gebruiken voor extra parkeerplaatsen
 - de draaiverbreiding op te heffen en toevoegen van een aantal parkeerplaatsen (dit is medio 2010 al uitgevoerd)
- Parkeerroutes
 - De huidige parkeerring loopt deels door een 30 km gebied. Dit conflicteert met elkaar. Het is niet gewenst dat een doorgaande (parkeer)route door een verblijfsgebied (30 km-gebied) loopt. Door de parkeerring in het verblijfsgebied (aan de westzijde van het centrum) op te heffen, wordt het een parkeerroute in de vorm van een hoefijzer.
 - De drukste (loop)routes liggen aan de zuidoostkant van het centrum. De (Duitse) bezoekers komen vanuit de zuidoostkant het centrum in rijden. De parkeerdruk aan deze zijde van het centrum (en de woonbuurten daaromheen) is op zaterdag zeer hoog. Bezoekers die vanaf het Weurden komen, slaan vooral linksaf de Dingstraat in (met als gevolg lange wachtrijen). Verklaring hiervoor is dat vanaf deze kruising de zuidoostkant een centrumachtige uitstraling heeft en er enkele grote parkeerlocaties zijn gelegen.
 - Het vinden van een parkeerplaats door bezoekers per auto kost een deel van de zaterdag relatief veel moeite en betekent veel zoekverkeer. De bezoekers die op afstand van het centrum parkeren, en minder of niet bekend zijn in Winterswijk, kost het moeite om het begin van het winkelgebied te vinden. De parkeerroute is

momenteel onvoldoende duidelijk. Dit verhoogt de parkeer- en bereikbaarheidsdruk.

- Spoorstraat is vanwege het profiel en het intensieve fietsverkeer niet geschikt om in de parkeerroute op te worden genomen;
- Langs de belangrijkste invalswegen zijn plattegronden aanwezig bij een halteplaats: Kottenseweg, Misterweg, Vredenseweg en Groenloseweg. Deze plattegronden zijn in beheer bij de Provincie Gelderland.
- Geen vooraankondiging: 'parkeren centrum -> volg p';
- De retourverwijzing van parkeerplaatsen naar de parkeerring is inmiddels gecompliceerd.

3 Een samenhangend maatregelenpakket

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de maatregelen op hoofdlijnen (zie bijlage 3 voor een uitgebreide analyse en beschrijving van de maatregelen).

3.2 1e fase maatregelen

- Parkeerroute
 - Voorstel is om de huidige parkeerring aan te passen. De huidige parkeerring loopt deels door een 30 km gebied. Dit conflicteert met elkaar. Het is niet gewenst dat een doorgaande (parkeer)route door een verblijfsgebied (30 km-gebied) loopt. Door de parkeerring in het verblijfsgebied (aan de westzijde van het centrum) op te heffen, wordt het een parkeerroute in de vorm van een hoefijzer.
 - Het verdient aanbeveling om op de invalswegen aan te geven als men de centrumroute volgt men op de parkeerroute van Winterswijk komt. Dit kan door bijv. elke 2e lantaarnpaal van een bordje (vertikaal bordje met een wit/blauwe routeverwijzing) te gaan voorzien en retourverwijzing aan te brengen;
 - Plaatsen plattegronden Winterwijk op parkeerterreinen, op relevante bronpunten en op de Markt;
 - Geactualiseerde kaart centrum Winterswijk:
 - plaatsen op de website van de gemeente en VVV;
 - beschikbaar stellen aan hotels/campings en
 - benutten in promotiemateriaal van de gemeente Winterswijk en van de regio;
- Looproute
 - Looproute van winkelstraten naar bronpunten parkeervoorzieningen (en station) en v.v. verbeteren. Er is een duidelijke objectbewegwijzering nodig en een goede verlichting, met name in de stegen. Trachten dat bij vernieuwing van de bebouwing tussen de Wooldstraat en de Wheme er doorzicht door de Wooldsteeg ontstaat, zodat deze natuurlijk licht is en ook kunstmatig verlicht wordt;
- Benutting parkeervoorzieningen en beperken zoekverkeer door parkeerregulering:
 - Blauwe zone instellen op aantal parkeerlocaties voor bezoekers:
 - o Handhaving blauwe zone intensiveren.
 - o Invoering blauwe zone in Sleeswijk en de Batavier. Inzet is om de deelgebieden Sleeswijk en de Batavier aan te wijzen als blauwe zone met een ontheffing voor bewoners. Bij uitbreiding van de blauwe zone zal extra zoekverkeer ontstaan en is het wel nodig om extra vervangende capaciteit te zoeken voor



langparkeerders buiten het directe centrum (bijv. bij de Schouwburg of in de te ontwikkelen Spoorzone).

- o Zakelijke belanghebbenden ontheffing geven met uitzondering van zaterdag. Dan worden deze groep geadviseerd te parkeren op:
 - in de parkeergarage gemeentekantoor en of
 - parkeerterrein de Storm of
 - op de locatie bij de Driemark.
- Vergunningparkeren invoeren: o.a. locaties die bij woningen horen (o.a. terrein Starkenrode, terreintje hoek van Willinkstraat/Zonnebrink en Kloksteeg totdat e.e.a. is aangepast) d.m.v. instellen vergunningensysteem gedurende de gehele week. Deze maatregel levert geen specifieke bijdrage aan een efficiënter gebruik van de parkeercapaciteit, maar zorgt er wel voor dat de bewoners geen overlast meer ondervinden van parkeerders uit het centrum.
- Optimaliseren dubbelgebruik parkeergarage stadskantoor. Door de garage op zaterdag alleen beschikbaar te stellen voor winkeliers, hoeven er geen extra voorzieningen te worden getroffen. Dit is wel het geval als er winkelend publiek worden toegelaten (openbaar gebruik).
- Parkeervoorzieningen uitbreiden: in de Spoorzone wordt onder de te bouwen sporthal een parkeergarage gerealiseerd. Verder wordt een parkeerterrein ingericht op het terrein bij de voormalige Nissan-garage (Peperbus). Deze maatregelen zijn al in voorbereiding en zijn daarom niet nader uitgewerkt.
- Inrichten parkeerbonds (zie hoofdstuk 5).

3.3 2e fase maatregelen

- Evalueren van de maatregelen uit de eerste fase door het uitvoeren van een bezettingsonderzoek (werkelijke situatie) en een enquête naar hoe de maatregelen worden ervaren (beleefde situatie). De uitkomsten moeten worden teruggekoppeld en besproken met belanghebbenden. Aan de hand daarvan moet worden bepaald of verdere maatregelen (zoals onderstaand aangegeven) dienen te worden getroffen of dat maatregelen moeten worden bijgesteld.
- Mogelijk is het nodig de blauwe zone verder uit te breiden met bijvoorbeeld de terreinen Sellekamp en Weeninkpad. Een dergelijk maatregel zal elders echter wel weer zoekverkeer tot gevolg hebben, waardoor uiteindelijk extra vervangende capaciteit nodig is.
- Afhankelijk van de uitkomsten overwegen 'De Blikbak' van een nieuwe inrit te voorzien nabij de hoek Wheme-Willinkstraat, en daarbij nagaan of inrichting van het parkeren dient te worden aangepast.
- Op lange(re) termijn kan mogelijk worden voorzien in dynamische parkeerverwijzing. Een techniek met sensoren onder de bestrating van de parkeerplaats die signaleren of parkeerplaatsen bezet zijn, lijkt veelbelovend.

4 Globale kostenraming en fasering parkeermaatregelen

4.1 Parkeerroute, looproutes en parkeerconcentraties

4.1.1 Inrichting parkeerroute

In het Raadsvoorstel (19 mei 2008) zijn de volgende mogelijkheden voor optimalisatie genoemd:

1. Verbinden van 'blikbak' en Wheme;
2. Route door Burgemeester Vlamstraat;
3. Route tussen Dingstraat en Spoorstraat achter de winkels langs;
4. Verbeteren aansluiting Singelweg - Meddosestraat en Weurden - Dingstraat;
5. Toepassen dynamische parkeer bewegwijzering met het aantal vrije plaatsen.

1 Verbinden van 'blikbak' en Wheme;

Deze maatregel is kostbaar en ingrijpend omdat er een extra toegang gemaakt moet worden om er doorheen te kunnen rijden zonder terug te moeten. Bovendien leidt het maken van een extra toegang van de blikbak nabij de bushalte tot slecht uitzicht, als gevolg van de ligging in een bocht en er is een helling nodig in verband met het overwinnen van het hoogteverschil. Dit is dus op dit moment geen goede maatregel, omdat de nadelen uitzicht/veiligheid en kosten niet opwegen tegen de voordelen.

De Wheme is al gedeeltelijk heringericht waarbij al enkele extra parkeerplaatsen zijn gerealiseerd. De locatie ten zuiden van de Willinkstraat (circa 10 plekken) kan op termijn wel gereserveerd worden voor bewoners (vergunningen en ontheffingen). De voorgestelde parkeerrouting komt op deze wijze langs deze grote parkeerconcentraties.

2 Route door Burgemeester Vlamstraat;

Deze nieuwe ontsluitingsweg tussen het gemeentekantoor en de Goudvinkenstraat (burg. Vlamstraat) naar het parkeerterrein Sleeswijk is gereed en in de parkeerverwijzing opgenomen. Vanaf het parkeerterrein is de P-route aangegeven via de Burgemeester Bosmastraat en niet meer via de Goudvinkenstraat en Jonen(dwars)straat.

3 Route tussen Dingstraat en Spoorstraat achter de winkels (o.a. Expert en Aldi) langs;

Geadviseerd wordt deze maatregel niet mee te nemen. Het weggedeelte is te smal, er wordt veel overgestoken met winkelwagentjes, kinderwagens en fietsen. De winkelende bezoekers hebben weinig aandacht voor langrijdende auto's die op zoek zijn naar een parkeerplaats. Dat leidt tot gevaarlijke situaties.

4 Verbeteren aansluiting Singelweg - Meddosestraat en Weurden - Dingstraat

Op de Kottenseweg/de Weurden is er regelmatig (niet alleen op marktdagen) sprake van filevorming, met alle gevolgen van dien. Om te zorgen dat de bereikbaarheid van deze belangrijke aanvoeroute naar het centrum wordt gewaarborgd, is nader onderzoek nodig naar de aansluiting van de Weurden op de Dingstraat. Een groot deel van de problematiek ligt bij de overstekende

voetgangers. Daarom is als eerste nader onderzoek nodig naar het verder kanalisering van het oversteken van voetgangers, het eventueel verplaatsen van de zebra en het doseren van het oversteken ervan over de Dingstraat. Voorts zou gedacht kunnen worden aan het afleiden van het verkeer van de Weurden dat via de N319 Kottenseweg naar Winterswijk komt.

6. Toepassen dynamische parkeer bewegwijzering met het aantal vrije plaatsen.

Op lange(re) termijn wordt mogelijk voorzien in dynamische parkeerwijziging. Op lange(re) termijn kan mogelijk worden voorzien in dynamische parkeerwijziging. Een techniek met sensoren onder de bestrating van de parkeerplaats die signaleren of parkeerplaatsen bezet zijn, lijkt veelbelovend. Dit vraagt echter om een grote (financiële) investering.

4.1.2 Kostenraming per maatregel

Maatregelen parkeerroute, looproutes en parkeerconcentratie	Kosten indicatief in € exclusief VAT kosten	
<p>1 Aanduiding parkeerroute</p> <p>1a. Vervangende borden plaatsen bij rotondes Peperbus en Europalaan-Misterweg om einde van de parkeerroute aan te geven. Routing aanpassen bij kruispunt Misterstraat-Gasthuisstraat (bij reconstructie in 2011). Vervangen borden Stationsstraat, Weeninkpad, Weverstraat, De Storm i.v.m. toevoeging "langparkeren".</p> <p>1b. Route duidelijk maken voor de parkeerder door bijv. elke 100m aan lantaarnpaal langs de route van een (vertikaal) bordje (met wit een op blauwe route aan te brengen</p> <p>1c. borden P-ring en doorgaand verkeer in 30km/u-zone verwijderen</p>	<p>6 platen/borden leveren en aanbrengen á €700,-</p> <p>8 borden leveren en aanbrengen á €700,- circa 30 stuks á €150,-</p> <p>circa 18 stuks á €50,-</p>	<p>€ 4.200</p> <p>€ 5.600</p> <p>€ 4.500</p> <p>€ 900</p>
<p>2. Parkeerroute als route vanaf de grens van de bebouwde kom aankondigen en herhalingsborden aanbrengen langs de invalswegen: "P centrum volg p-route"</p>	<p>31x á € 250,- (Het betreft een globale raming waarbij niet is uitgegaan van aanbrengen van borden op ANWB masten)</p>	<p>€ 7.750</p>
<p>3. Grote parkeerterreinen van duidelijke naamborden voorzien en waar nuttig lang parkeren toevoegen</p>	<p>14 borden á €250,-</p>	<p>€ 3.500</p>
<p>5. Retourverwijzing aanbrengen bij parkeerterreinen die niet aan de route liggen</p>	<p>Voor de ontbrekende</p>	<p>€ 300</p>

Sleeswijk en Spoorstraat.	borden voor Sleeswijk/Spoorstraat kan gebruik gemaakt worden van de te verwijderde borden uit de 30km/u-zone. Plaatsing 6 stuks á € 50,-	
6. Plaatsen plattegronden Winterswijk op parkeerterreinen en in centrum	13 stuks leveren plaatsen en aansluiten á € 2000,- *)	€ 26.000
7. Actuele kaart centrum Winterswijk opstellen en op website gemeente zetten en als kaartje verspreiden via VVV's bij ondernemers in centrum, hotels, campings	pm (mogelijkheden voor sponsoring door ondernemers; onderdeel van citymarketing?)	
8. Looproutes 8a. Looproute van parkeerterreinen/station naar winkelstraten en v.v. verbeteren door aanbrengen objectbewegwijzering. 8b. Daarbij tevens opnemen aanpassen verwijzing naar andere objecten zoals naar Synagoge en Mondriaanhuis 8c. Op diverse kruispunten in centrum straatnaamborden completeren	12 locaties met de nodige borden € 18.000, - **) Pm Pm (wordt meegenomen bij regulier beheer straatmeubilair)	€ 18.000
9. Verbeteren looproutes in stegen: 9a. Stegen (o.a. naar Sleeswijk) een straatnaam te geven 9b. Aanbrengen en verbeteren verlichting/spiegels in stegen naar Sleeswijk, idem bij Wheme en de steeg naast Zeeman 9c. Wooldsteeg bij vernieuwing bebouwing tussen de Wooldstraat en de Wheme goed verlichten, spiegels plaatsen en 's avonds afsluiten	Pm	
		€ 70.750

*) Winterswijk heeft momenteel geen contract met een reclame-exploitant voor de mupis en de bestaande plattegronden langs de invalswegen. Als hiervoor wordt gekozen, kunnen de investeringen beperkt of nihil zijn.

***) Exclusief voorbereidingskosten. De ervaring leert dat een zorgvuldige voorbereiding, vaak en veel overleg met belanghebbenden vergt, het aanpassen van een plan veel tijd/inspanning kost en dat de investeringskosten daartoe met 30%-40% verhoogd dienen te worden.

Totale investering benodigd: ca. € 70.000

4.2 Parkeerregulering

4.2.1 Uitwerking maatregelen

- Handhaving blauwe zone intensiveren. Uit het kentekenonderzoek is gebleken dat er in de blauwe zone relatief veel overtredingen plaatsvinden. Men parkeert zonder parkeerschijf of parkeert langer dan toegestaan en krijgt geen boete. Geadviseerd wordt de handhavers tijdelijk intensiever te laten controleren zodat het gedrag verbetert en de kans op het vinden van een parkeerplaats voor bezoekers in de blauwe zone toeneemt. Daarna zouden de controle inspanningen teruggebracht kunnen worden. De gemeente ontvangt (of kan als zij aan een aantal voorwaarden voldoet) een PV vergoeding van €25,- per parkeerfeit) via Justitie/CJIB. De handhaving kan daarmee kostendekkend worden uitgevoerd.
- De blauwe zone uitbreiden door invoering ervan in Sleeswijk en de Batavier. Bij uitbreiding van de blauwe zone zullen langparkeerders en bezoekers een andere parkeerplaats gaan zoeken en zal enig extra zoekverkeer ontstaan. Ter compensatie kan het parkeerterrein bij de Storm of de nieuwe parkeergarage in de Spoorzone worden ingezet.
- Vergunningparkeren invoeren: o.a. Locaties die bij woningen horen (o.a. terrein Starckenrode, terreintje hoek van Willinkstraat/Zonnebrink (is deels privé-terrein) totdat e.a.a. is aangepast) d.m.v. het instellen van een vergunningensysteem gedurende de gehele week. Deze maatregel levert geen specifieke bijdrage aan een efficiënter gebruik van de parkeercapaciteit, maar zorgt er wel voor dat de bewoners geen overlast meer ondervinden van parkeerders uit het centrum.

4.2.2 Kostenraming

De invoering kan nagenoeg kostendekkend mits:

- Voor het afgeven van ontheffingen ook een kostendekkend legestartief in rekening wordt gebracht. Er wordt nu uitgegaan van een bedrag van € 31,- per ontheffing voor een periode van 2 jaar.
- Efficiënt wordt gehandhaafd, zodat ook dat kostendekkend is.
- De kosten van het aanbrengen van bebording en het beheer ervan uit reguliere budgetten wordt betaald.

5 Inrichting parkeerbonds

5.1 Huidige praktijk

Oprichting parkeerbonds

In de gemeente Winterswijk is het mogelijk om in bepaalde situaties, waarin niet kan worden voldaan aan de parkeernorm, de parkeereis af te kopen. Hiervoor is in de jaren '90 een parkeerbonds ingesteld. In het parkeerbonds werden de financiële middelen apart gehouden voor het realiseren van parkeerplaatsen. Zo is er de uitbreiding van de parkeervoorzieningen bij het NS-station uit betaald.

Een aantal jaar na de invoering van het parkeerbonds heeft B&W besloten om geen aparte reservering van de middelen meer aan te houden. De afkoopregeling geldt nog steeds, maar de gelden vloeien nu naar de algemene middelen. De kosten voor vervangende parkeervoorzieningen worden dan ook uit de algemene reserve betaald. Hierdoor is de directe koppeling tussen afkoop en compensatie door de gemeente vervallen. Om deze relatie goed in beeld te krijgen is er weer de roep om een parkeerbonds.

Toepassen afkoopregeling

Het toepassen van de afkoopregeling komt ongeveer 3 maal per jaar voor. Gemiddeld gaat om ca. 7 parkeerplaatsen per jaar. Het gaat in de meeste gevallen om kleine (in pandige) functieveranderingen, zoals het opsplitsen van woningen en verandering van woonruimte in winkelruimte.

Gemeentelijke organisatie

Bij bouwplannen wordt in overleg met de stedenbouwkundige op basis van de parkeernorm het aantal (benodigde) parkeerplaatsen bepaald (vastgelegd in het Verkeersstructuurplan).

- Er wordt een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten. In een aantal gevallen zijn er te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd, om de realisatie van plannen mogelijk te maken (bijvoorbeeld Spekende).
- De afdeling VROM van de gemeente beoordeelt de ruimtelijke plannen (en sluit in de meeste gevallen zelf de afkoopovereenkomst). Deze gaan direct door naar Bouw- en woningtoezicht.
- Er zijn bij de gemeente geen besluiten getraceerd (afgezien van het P&R terrein) waarbij het parkeerbonds is ingezet.

Compensatie

De gemeente heeft in (minimaal) één geval compensatie geregeld, namelijk bij het NS-station. Daarnaast zijn inmiddels enkele uitbreidingen gerealiseerd of gepland die (geheel of gedeeltelijk) als compensatie zijn gedacht, namelijk het parkeerterrein Weverstraat, de parkeerplaatsen bij de nieuwe Driemark, het parkeerterrein Peperbus en de herinrichting van de het parkeerterrein Batavier (gedeelte Wheme).

De hoogte van te hanteren afkoopsommen

Er wordt nu een bedrag gehanteerd van €5.500 per parkeerplaats. Dit bedrag geldt voor maaiveld parkeren. Er bestaat behoefte om dit bedrag te verhogen, omdat het niet voldoende is om in het centrumgebied compenserende maatregelen te treffen. In het centrumgebied is er geen ruimte meer om extra parkeerplaatsen op maaiveld te realiseren.

5.2 Voorstel uitwerking parkeerbonds

De inkomsten uit het parkeerbonds in Winterswijk zijn beperkt. Advies is om het parkeerbonds wel te handhaven vanuit principieel oogpunt. Het parkeerbonds zorgt ervoor dat de realisatie van complexe bouwprojecten in het centrum, waarbij er onvoldoende ruimte is om parkeren op eigen terrein op te vangen, toch doorgang kunnen vinden. Advies is om voor dergelijke situaties het parkeerbonds als achtervang te gebruiken. Hiervoor dient in de bestemmingsplannen te worden verwezen naar de (aparte) nota parkeernormen.

Ook is het advies om de middelen uit het parkeerbonds alleen aan te wenden voor de realisatie van parkeerplaatsen (compensatie) en niet te laten afvloeien naar de algemene middelen. Zo is de werkwijze transparante en consistent.

5.2.1 Verwijzing in bestemmingsplan naar (aparte) nota parkeernormen

De parkeernormen zijn vastgelegd in het Verkeerstructuurplan. Advies is om in de bestemmingsplannen te gaan verwijzen naar een aparte nota parkeernormen (nog op te stellen).

5.2.2 Toepassing afkoopregeling

- Onder welke omstandigheden is afkopen mogelijk;

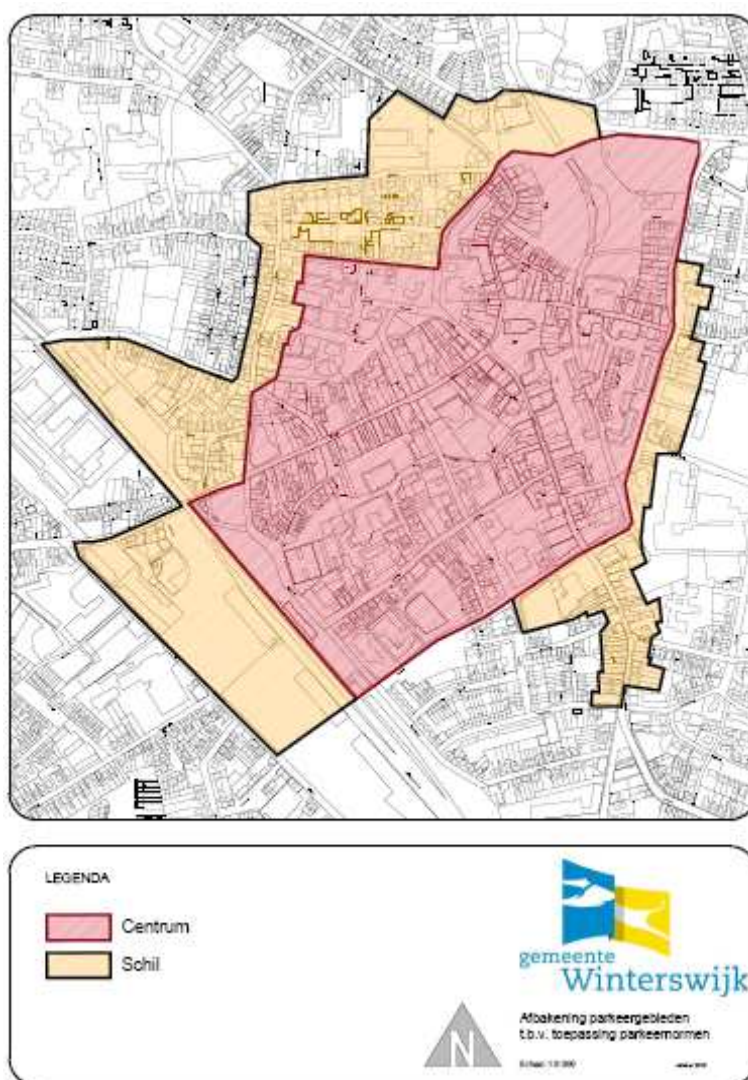
In alle nieuwe situaties, waarbij sprake is van functieverandering of functie-uitbreiding, dienen de parkeernormen te worden toegepast.

Voor situaties waarbij sprake is van uitbreiding geldt dat de totale parkeerbehoefte wordt vastgesteld op basis van het aantal m² bvo aan uitbreiding. Bij een eventueel aanwezige overcapaciteit van het aantal parkeerplaatsen voor de huidige functie(s) mag deze overcapaciteit in mindering mag worden gebracht op de nieuwe parkeerbehoefte.

Bij volledige nieuwbouw of functiewijziging mag het aantal op eigen terrein aanwezige en te behouden parkeerplaatsen in mindering worden gebracht op de aan het bouwplan gekoppelde nieuwe parkeerbehoefte.

- Voor welk(e) gebied(en) geldt de regeling;

Advies is om bij de afkoopregeling onderscheid te maken tussen Winterswijk-centrum en de schil. In onderstaande afbeelding is de afbakening van het centrum en de schil weergegeven (zie bijlage 5 voor een grotere weergave van onderstaande kaart).



Figuur 1 Overzicht afbakening centrum- en schilgebied Winterswijk

- Realisatietermijn;

Advies is om de gebruikelijke realisatietermijn voor compenserende maatregelen van 10 jaar te hanteren. Deze termijn wordt in de jurisprudentie als 'redelijke termijn' gezien om compenserende maatregelen te treffen.

- De reikwijdte van de aanwending van de financiële middelen vastleggen;

In de praktijk zijn er drie richtingen te onderscheiden:

- compensatie in de vorm van (maaiveld/gebouwde) parkeerplaatsen binnen (een redelijke loopafstand...meter, binnen een periode van jaar;
- algemene maatregelen om de parkeerdruk te verminderen (bijv. door het stimuleren van alternatieven, zoals fietsvoorzieningen) of;
- afvloeiing naar de algemene middelen.

Advies is om te kiezen voor het apart boeken van de inkomsten in een parkeerfonds en deze één op één in te zetten voor de realisatie van alternatieve parkeerplekken.

5.2.3 Hoogte parkeerbijdrage

De hoogte van de parkeerbijdrage dient te zijn afgestemd op de kosten voor het aanleggen van een parkeerplaats. De hoogte van de bedragen is enerzijds gebaseerd op de mate van ruimteschaarste binnen de verschillende gebiedstypen (centrum en schil) en de hoogte van de kosten voor de realisering van parkeerplaatsen.

Anderzijds is de wens tot het scheppen van mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen in een dichtbebouwde omgeving een motief om de hoogte van de bedragen te limiteren. De bedragen moeten immers een prikkel voor de aspirant bouwer vormen om toch te streven naar het zoeken van oplossingen binnen het plan maar mogen anderzijds niet frustrerend werken op de mogelijkheden tot het ontwikkelen van initiatieven. In het centrumgebied, waar de ruimte beperkt is, moet deze prikkel sterker zijn dan in de schil, waar de ruimteschaarste minder is.

Onderstaand is de hoogte van het afkoopbedrag van de gemeente Winterswijk afgezet tegen de gehanteerde afkoopbedragen in vergelijkbare gemeenten.

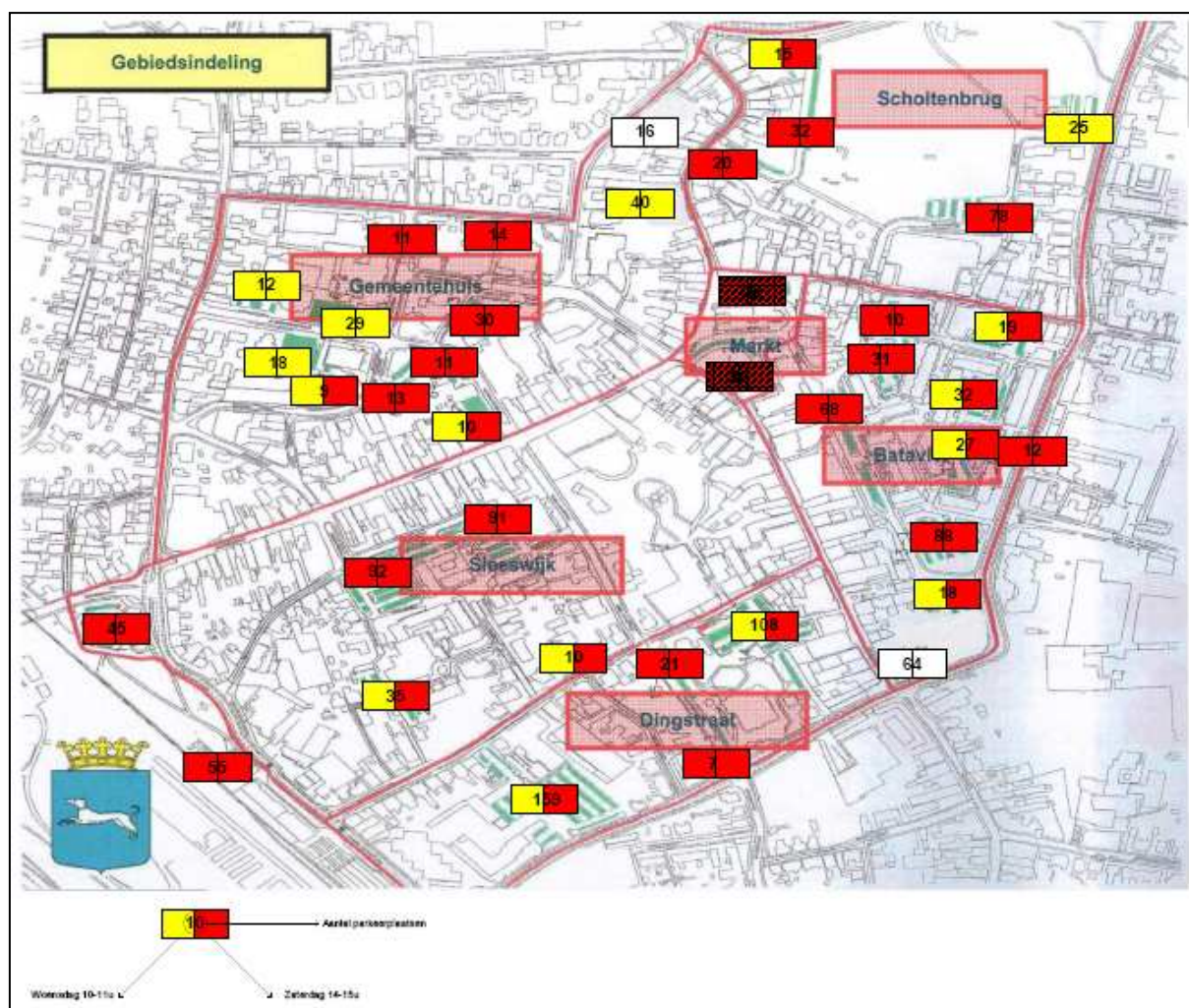
Kern	Aantal inwoners	Hoogte afkoopbedrag
Gemeente Wierden	23.417	€ 4.538 (prijspeil 1999) Voorgestelde verhoging naar €6.500 (prijspeil 2009)
Gemeente West Maas en Waal	18.319	€ 10.000
Gemeente Druten	18.104	€15.000 voor centrum-Druten €10.000 voor rest bebouwde kom(men)
Gemeente Maassluis	31.418	€5.000-€10.000 (afhankelijk van de locatie)
Gemeente Wijchen	40.022	€15.000, - voor de kern Wijchen €7.500, - voor de overige kernen van de gemeente Wijchen

Advies is om de hoogte van het afkoopbedrag voor het centrumgebied van Winterswijk te stellen op €15.000,-. (voor gebouwde voorzieningen) en in het schilgebied op €7.500,-.

Bijlage 1 Resultaten parkeeronderzoek 2007

Parkeercapaciteit: op zaterdag capaciteitsprobleem, op werkdagen verdeelprobleem

Mede op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek in 2007 is geconstateerd dat er op werkdagen geen capaciteitsprobleem is. Er zijn enkele plekken met een hoge bezetting (>85%), maar er zijn voldoende plekken met een lage(re) bezetting (<85%). Op werkdagen is er op enkele locaties sprake van een verdeelprobleem. Op de zaterdag is er wel een capaciteitsprobleem. Er is een structureel hoge bezetting van ruim boven de 85%.



Figuur 1.1 Specifieke locaties met hoge parkeerdruk

	codering parkeerplaats	aantal parkeerplaatsen	Bezetting Woensdag 10-11u	Bezetting Zaterdag 14-15u	Aandeel Langparkeerders	Aandeel kortparkeerders	codering parkeerplaats	aantal parkeerplaatsen	Bezetting Woensdag 10-11u	Bezetting Zaterdag 14-15u	Aandeel Langparkeerders	Aandeel kortparkeerders
	1	45	98%	89%			9,2	78	91%	100%		
	2	35	47%	97%			10,1	32	markt	markt		2%
	3	159	37%	86%			10,2	26	markt	markt		2%
	4	92	97%	99%	30%		11,1	31	87%	113%	25%	
	5	91	97%	99%	20%		11,2	68	85%	97%		
	6,1	12	75%	75%			12,1	10	125%	188%		
	6,2	29	41%	62%			12,2	19	74%	142%		2%
	6,3	18	72%	56%			12,3	32	84%	100%	30%	
	6,4	9	50%	100%			12,4	12	100%	114%		
	6,5	13	100%	100%			12,5	27	75%	85%		
	6,6	11	100%	118%			13,1	88	89%	100%		
	6,7	10	64%	91%			13,2	18	80%	100%		
	7,1	14	100%	93%	15%		14	108	67%	106%		5%
	7,2	11	100%	140%			15,1	10	78%	100%		
	7,3	30	100%	100%			15,2	21	95%	105%		
	8,1	15	60%	120%			15,3	7	100%	100%		
	8,2	32	100%	100%			15,4	64				
	8,3	20	100%	95%			P+R	55	98%	93%	25%	
	8,4	16										
	8,5	40	57%	33%								
	9,1	25	5%	36%								

Tabel 1.1 Parkeerdruk per deelgebied

Bijlage 2 Analyse en uitwerking parkeermaatregelen

2.1 Kwaliteit centrumgebied verder verbeteren door looproutes te verbeteren

Inzet is om de kwaliteit van het centrum te vergroten, zodat de verblijfsduur groeit. Als de verblijfsduur groeit, nemen de (acceptabele) loopafstanden toe. Hierdoor ontstaat een verruiming van het parkeerzoekgebied.

- De belangrijkste huidige looproutes:

- 1 De drukste looproute(s) liggen aan de zuidoostkant van het centrum. De (Duitse) bezoekers komen vanuit de zuidoostkant het centrum in rijden. De parkeerdruk aan deze zijde van het centrum (en de woonwijken daaromheen) is op zaterdag zeer hoog. Bezoekers die vanaf het Weurden komen, slaan vooral linksaf de Dingstraat in. Verklaring hiervoor is dat vanaf deze kruising de Zuidoostkant een centrumachtige uitstraling heeft en er enkele grote parkeerlocaties zijn gelegen.
- 2 De inprikkers op het winkelgedeelte van de Misterstraat zijn ook drukke looproutes.
- 3 Een andere belangrijke looproute is die vanaf de Misterstaat/Stationsstraat het centrum in (met de parkeerlocaties bij het station, hoek Misterstraat/Stationsstraat en de parkeerlocatie bij de Lidl). Dit is een minder aantrekkelijk gebied.

- Minder gebruikte looproutes:

- Aan de noordkant is er op zaterdag nog capaciteit over op het parkeerterrein ter hoogte van het Weeninkpad. Verder wordt parkeerterrein Peperbus gerealiseerd (met circa 70 parkeerplaatsen) aan de noordzijde van de P-route op de locatie van de voormalige Nissan-garage.
- De looproute via de Meddosestraat richting het centrum. Er zijn hier plannen om de panden aan te kopen en het gebied te herontwikkelen.
- De noordkant wordt door parkeerders in mindere mate gebruikt. Dit gebied ziet er niet uit als centrumgebied. Bezoekers hebben het gevoel dat ze hier het centrum uit rijden.

- Toekomstige looproutes

- Looproute vanuit Spoorzone: Wanneer er een groot parkeerterrein wordt gerealiseerd aan de zuidkant van het spoor, dient er een kwalitatief hoogwaardige looproute via de Misterweg dan wel via het Goudvinkstraatje naar het kernwinkelgebied te komen. Alleen met een kwalitatief hoogwaardige voetverbinding heeft een parkeerlocatie (expansievat) binnen de spoorzone kans van slagen.

Inrichting en verwijzing looproutes:

- Algemeen:
 - o Op enige kruispunten staat bebording die niet alle actueel is. Bebording van/naar parkeerterreinen en van/naar bronpunten in het winkelgebied ontbreekt. Een compleet systeem t.b.v. de minder bekende bezoeker is gewenst.
- Per straat:
 - o Burg Vlamstraat:
 - Te zijner tijd bebouwing aan weerszijden. Sociaal veilig vanaf parkeerterrein, Stationsstraat, Station en P&R.
 - o Goudvinkstraat:
 - Idem als aansluitend op geplande voetgangerstunnel onder spoor.
 - o Onbenaamde smalle steeg:
 - is een looproute vanaf Sleeswijk terrein aan Tuinstraat, Mavo terrein bij PLUS
 - Smalle steeg valt niet op in de winkelstraat en van de zijde van het parkeerterrein
 - De steeg heeft geen doorzicht, donkere wanden en weinig of geen verlichting. Eén onopvallend verwijsbord op het Sleeswijkterrein verwijst naar de steeg.
 - o Wooldsteeg
 - is een route vanaf Blikbak en de parkeerplaatsen langs de Wheme naar de Wooldstraat:
 - De Wooldsteeg valt niet op, er wordt niet naar verwezen, er is geen doorzicht, het is er donker, het stinkt er en deze route wordt niet als prettig en veilig ervaren.
 - o Willinkstraat is ook route vanaf blikbak:
 - Geen opmerkingen.
 - o Weeninkpad:
 - Geen opmerkingen.
 - o Sellekamp:
 - Omgeving westzijde is verwaarloosd en voor het noordelijke deel bestaan bouwplannen
 - o Parkeerterrein de Storm:
 - Locatie ligt ver van centrum af en de looproute naar het voetgangersgebied is niet bewegwijzerd.

2.2 Uitbreiding parkeerregulering

De huidige blauwe zone omvat de parkeerruimtes op de Markt, de Spoorstraat en het Wheme (gedeeltelijk). Het betreft in totaal circa 200 parkeerplaatsen. Er geldt een parkeerduurbepanking van 2 uur. De gemeente heeft momenteel eigen BOA's in dienst met opsporingsbevoegdheid. Uit de gehouden evaluatie blijkt dat de huidige blauwe zone goed functioneert.

Door enkele ondernemers is om uitbreiding gevraagd (o.a. bij CWI en Gemeentekantoor). De parkeergarage bij het CWI staat grotendeels leeg. In de Burg Bosma straat en Stationsstraat is een blauwe zone ingevoerd, zodat deze plekken optimaal kunnen worden gebruikt door bezoekers. Werknemers parkeren in de achterliggende straten.

Uitbreiding parkeerregulering

De keuze om voor verdere uitbreiding van de blauwe zone en/of invoering van vergunningparkeren hangt vooral af van welke locaties onder druk staan. Om een specifiek inzicht te krijgen in waar regulering is gewenst, en in welke vorm, is in november 2009 een kentekenonderzoek uitgevoerd.

- Op zaterdag tekort aan parkeerplekken

Uit het onderzoek blijkt dat op zaterdag de bezetting boven de 90% ligt. Dit betekent dat er een tekort is aan parkeerplaatsen. Op de woensdag zijn er voldoende parkeerplekken om te voorzien in de parkeerbehoefte zodat altijd in de nabijheid van het bezoekdoel een parkeerplaats gevonden kan worden. Indien uitbreiding van de blauwe zone gewenst is, is dit alleen noodzakelijk op de zaterdag.

- Aandeel werkers beperkt

Bij mogelijke uitbreiding van de blauwe zone in het centrum zullen de parkeerplaatsen optimaal worden gebruikt door kortparkeerders (bezoekers) en ontheffinghouders. Langparkeerders (bezoekers) en werknemers dienen dan buiten het centrum (lees: de blauwe zone) te parkeren. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat het aandeel werknemers dat in het centrum parkeert, zeer beperkt is. Op woensdag circa 11% en op zaterdag circa 9%. Het gaat om maximaal 125 parkeerplaatsen. De winst die valt te behalen met de blauwe zone is dus beperkt, afgaande op het aandeel werknemers. Maar met de bezoekers die langer dan 2 uur parkeren erbij wordt de winst groter.

- Optimalisatie bezetting binnen centrumgebied beperkt

Binnen het centrumgebied is er maar beperkte ruimte voor optimalisatie van het gebruik (herverdeling). Op zaterdag staan vrijwel alle terreinen een groot deel van de dag volledig vol. Op zaterdag is het daarom bijna niet mogelijk om de parkeerplaatsen in het centrum efficiënter te gebruiken en de doorstroming te bevorderen middels het uitbreiden van de blauwe zone. Daarom zal het nodig zijn om extra capaciteit buiten of aan de rand van het centrum beschikbaar te krijgen voor langparkeren.

- Bezoekers langparkeren (>2 uur) wren uit centrum middels blauwe zone en aanwijzen locaties voor langparkeren

Een groot deel van de bezoekers komt uit Duitsland. Hiervan is bekend dat zij relatief lang blijven. De bezoekers die langer dan 2 uur blijven, zouden bij uitbreiding van de blauwe zone moeten parkeren buiten de blauwe zone. Er is daarom ook onderzocht wat de parkeerduur is van bezoekers. Hieruit blijkt dat op het drukste moment op woensdag 28% van de bezoekers een minimale bezoekduur van twee uur heeft. Op zaterdag heeft 22% van de bezoekers een minimale bezoekduur van twee uur (zie tabel 3).

Bij uitbreiding van de blauwe zone dient er voor deze bezoekers alternatieve locaties te worden gezocht voor langparkeren. Voor een effectief gebruik, vraagt dit om een duidelijke daarop afgestemde parkeerverwijzing.

	Woensdag	Zaterdag
Drukste moment	11:00	14:00
2 keer	49	139
1 keer	173	501
Aandeel 1 keer	22,07%	21,72%
Aandeel 2 keer	77,93%	78,28%

Tabel 2.1 Bezoekduur parkerende bezoekers op drukste moment

- Uitgebreidere handhaving blauwe zone

Uit controle van de blauwe zone blijkt dat een groot deel van de parkeerders de parkeerschijf niet of niet volgens de regels gebruikt. Dit vraagt om meer inzet qua handhaving, waardoor de effectiviteit van de blauwe zone toeneemt.

Voorstel voor maatregelen

1 Invoering blauwe zone in Sleeswijk en de Batavier

Inzet is om de deelgebieden Sleeswijk en de Batavier aan te wijzen als blauwe zone met een ontheffing voor bewoners. Zakelijke belanghebbenden ontheffing kunnen een ontheffing kopen met uitzondering van zaterdag. Dan worden deze groep geadviseerd te parkeren in de parkeergarage onder het gemeentekantoor.

- Batavier

In de Batavier zijn er te weinig parkeerplaatsen voor bewoners. De woningen zijn gebouwd met een lage parkeernorm. De Batavier is een populaire parkeerlocatie, zo blijkt uit het parkeeronderzoek en de aanvoerroutes. Tijdens de waarneemperiode is geconstateerd dat de aanvoerroute via de Kottenseweg een belangrijke route vormt voor met name de Duitse bezoekers.

Op zaterdag is er een zeer hoge parkeerdruk, die deels voortkomt, doordat er langparkeerders in het gebied parkeren, vanwege de nabijgelegen blauwe zone. De gemeente is hier uitgebreid in overleg met bewoners ten behoeve van de herinrichting van het gebied. Uitbreiding van de parkeercapaciteit is niet mogelijk. Invoering van een blauwe zone in de Batavier is daarom gewenst.

- Sleeswijk

Het parkeerterrein Sleeswijk kent een hoge parkeerdruk en is zeer gunstig gelegen direct bij het winkelcentrum. Om te zorgen dat deze parkeerplekken optimaal worden gebruikt door bezoekers, wordt voorgesteld om hier een blauwe zone in te voeren.

Bij uitbreiding van de blauwe zone zal extra zoekverkeer ontstaan en is het wel nodig om extra vervangende capaciteit te zoeken voor langparkeerders buiten het directe centrum (bijv. in de te ontwikkelen Spoorzone). Mogelijk is het nodig de blauwe zone verder uit te breiden met bijvoorbeeld Sellekamp en Weeninkpad. Een dergelijk maatregel zal elders echter wel weer zoekverkeer tot gevolg hebben en het zoeken van extra vervangende capaciteit nodig maken.

2 Invoering vergunningparkeren ten behoeve van bewoners

Vergunningparkeren is nodig op de locaties waar het parkeren voor bewoners primaat heeft. Voorgesteld wordt om vergunningparkeren in te voeren op de parkeerlocaties die bij woningen horen (o.a. terrein Starckenrode, terreintje hoek van Willinkstraat/Zonnebrink en Kloksteeg) gedurende de gehele week.

3 Strengere handhaving blauwe zone

Uit controle van de blauwe zone blijkt dat een groot deel van de parkeerders de parkeerschijf niet of niet volgens de regels gebruikt. Dit vraagt om een uitgebreidere handhaving, waardoor de effectiviteit van de blauwe zone toeneemt.

Bij uitbreiding van de blauwe zone en instellen vergunningparkeren is voldoende handhaving een cruciale randvoorwaarde. De twee BOA's die zijn aangesteld hebben komen in de huidige situatie al onvoldoende aan handhaving toe. Bij uitbreiding van de parkeerregulering is inzet van een extra BOA vereist, waardoor tevens de intensivering van de handhaving in de huidige blauwe zone mogelijk is.

2.3 Optimaliseren dubbelgebruik

In de parkeervisie zijn als mogelijke voorbeelden voor dubbelgebruik genoemd de terreinen bij de Rabobank, Albert Heijn en de parkeergarage onder het gemeentekantoor.

- Rabobank

Het Rabobank terrein is reeds op de zaterdag openbaar toegankelijk voor winkelend publiek.

- AH

Het terrein van de AH is continue opengesteld.

- Parkeervoorziening bij schouwburg De Storm

Op deze locatie is op de zaterdag en door de week overdag voldoende vrije capaciteit. Het terrein ligt op enige afstand van het winkelcentrum. Vanwege de perifere ligging zou het terrein kunnen worden ingezet voor het parkeren van werknemers uit het centrum. Het terrein is particulier bezit, daarom is overleg noodzakelijk met de eigenaar.

Uit het gehouden kentekenonderzoek blijkt echter dat het aantal werknemers dat in het centrum parkeert, beperkt is. Voorgesteld wordt daarom om allereerst in te zetten op het dubbelgebruik van de parkeergarage onder het Stads kantoor door werknemers.

- Openstelling garage Stads kantoor (op zaterdag voor werknemers)

Voorlopig is de garage alleen op zaterdag voor een beperkte groep (winkeliers) open. Hiervan maken momenteel ongeveer 27 winkeliers gebruik.

24uurs openstelling garage: weinig effectief en hoge kosten voor beheer

Het College heeft het besluit genomen om op lange termijn de parkeergarage onder het gemeentekantoor 7 dagen per week en 24 uur per dag open te stellen in combinatie met betaald parkeren. Om de garage open te stellen voor bezoekers is een aantal aanpassingen nodig. Er moet een voetgangersuitgang komen. Deze wordt momenteel gerealiseerd in de nieuwe parkeerkelder die wordt gebouwd voor de woningen direct naast de parkeerkelder van het gemeentekantoor. Verder is toegangsapparatuur nodig, zodat bezoeker in- en uit kunnen rijden.

24-uurs openstelling van de garage betekent dat er continue beheer noodzakelijk is, zodat er bij calamiteiten altijd een aanspreekpunt is. Dit beheer zou kunnen worden weggezet bij derden, maar dit betekent hoge kosten.

Betaald parkeren invoeren leidt er toe dat het gebruik van de parkeergarage minimaal zal zijn, zolang er voldoende vrije en gratis parkeerplekken in de omgeving zijn.

Kortom, het 24 uur openstellen van de parkeergarage voor publiek betekent hoge kosten met maar zeer beperkte opbrengsten.

Korte termijn maatregel: stimuleren (dubbel)gebruik op zaterdag door winkeliers

Voorstel is daarom om allereerst in te zetten op het (dubbel)gebruik van de parkeergarage onder het gemeentekantoor door winkeliers. Dit gebeurt momenteel al, maar het gebruik zou verder kunnen worden gestimuleerd.

2.4 Capaciteit toevoegen

Plannen Spoorzone

Naast de bouwplannen in het centrum is de gemeente bezig met de herontwikkeling van de Spoorzone, aan de overzijde van het spoor. Deze plannen hebben direct invloed op het parkeren. Inzet is om circa 230 parkeerplaatsen te realiseren die mede zijn bedoeld voor winkelend publiek.

Capaciteitsuitbreiding aan noordzijde parkeerroute

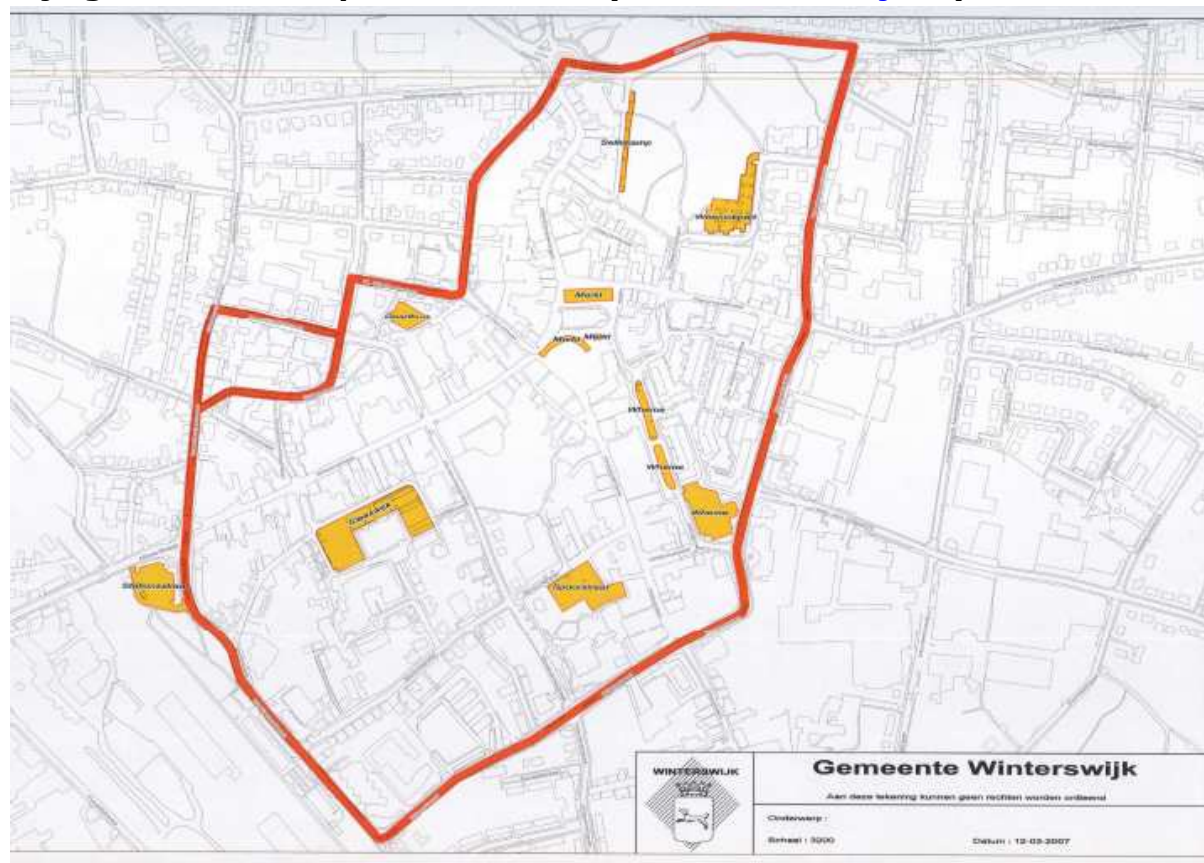
De gemeente heeft het besluit genomen om de grond van de voormalige Nissan garage aan te kopen om er een parkeerterrein op te realiseren. De locatie ligt aan de noordzijde van de parkeerroute ter hoogte van de rotonde (Singelweg – Groenloseweg - Peperbus). Er is ruimte om circa 70 parkeerplaatsen aan te leggen.

Bijlage 3 Actuele ontwikkelingen parkeerfonds

De mogelijkheden voor het instellen van een parkeerfonds zijn in de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) beperkter geworden. Dit hangt deels samen met de mogelijkheden voor het vaststellen van parkeernormen. De nieuwe Wro maakt het in de toekomst onmogelijk om parkeernormen op te nemen in de bouwverordening. De bouwverordening mag geen stedenbouwkundige regels – zoals parkeernormen – meer omvatten. Echter deze specifieke regel uit Wro is nog niet ingevoerd, maar de verwachting is dat dit binnen afzienbare tijd wel gaat gebeuren.

Er blijven dan twee mogelijkheden over om parkeernormen vast te leggen. De eerste mogelijkheid is om de parkeernormen vast te leggen in bestemmingsplannen, maar gelet op de starheid van dergelijke plannen is dat niet altijd wenselijk. De tweede optie is het vastleggen van parkeernormen in een aparte nota, waar in het bestemmingsplan naar wordt verwezen.

Een alternatief lijkt het instellen van een parkeerfonds per gebied op basis van de grondexploitatie. Het vormen van een parkeerfonds via het grondexploitatieplan is gebonden aan strikte criteria. Uit de praktijk zal te zijner tijd moeten blijken of dit een werkbare methode is.

Bijlage 4 Kaart met parkeerlocaties (www.winterswijk.nl)

Bijlage 5 Kaart met afbakening centrum- en schilgebied