



gemeente

Oost Gelre

Parkeren Lichtenvoorde

21 september 2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Quick Wins	3
2.1. Uitbreiden blauwe zone	3
2.2. Werkgeversaanpak	4
3. Maatregelen op lange(re) termijn	5
3.1. Parkeerroute	5
3.2. (Dubbel)gebruik en aantal parkeerplaatsen	5
3.3. Fiets	6

1. Inleiding

In november 2018 is er een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Lichtenvoorde. Hierbij is gekeken naar de parkeercapaciteit, parkeerdruk en het motief en de duur van parkeren. Het parkeeronderzoek vond plaats op een donderdag (5-23 uur), vrijdag (9-23 uur) en zaterdag (9-19 uur). Het studiegebied wordt weergegeven in onderstaand figuur.



Figuur 1 Studiegebied parkeeronderzoek Lichtenvoorde

De maximale bezetting van parkeerplaatsen, binnen een acceptabel loopafstand van het centrum van Lichtenvoorde, komt tijdens de drukste periode van het onderzoek uit op 67%. Een bezettingsgraad van 85% wordt in het algemeen als acceptabel gezien. Echter zijn er wel degelijk secties waar er een hoge parkeerdruk wordt gemeten en ervaren.

In januari 2020 heeft afstemming plaatsgevonden over de parkeersituatie in Lichtenvoorde met de klankbordgroep. Dit heeft verder inzicht geboden in knelpunten, wensen en mogelijkheden. In deze memo worden de optimalisatie-mogelijkheden (quick wins) en aanvullende maatregelen op termijn gepresenteerd.

De maatregelen in deze memo zijn nog in de planfase, zeker de maatregelen op lange termijn moeten nog nader worden bekeken.

2. Quick Wins

Onderstaand worden de maatregelen weergegeven die op korte termijn 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.

2.1. Uitbreiden blauwe zone

Met het uitbreiden van de blauwe zones in de nabijheid van het centrum, worden langparkeerders verschoven naar elders in het centrum. Op deze manier komen er meer parkeerplaatsen dicht bij het centrum beschikbaar voor bezoekers aan de winkels en horeca.

Om geschikte locaties te vinden voor het uitbreiden van de blauwe zone is gekeken naar het motief van de huidige parkeerders in een bepaalde sectie en de nabijheid van deze parkeerplaatsen bij de winkels en horeca. Uit deze analyse zijn twee secties naar voren gekomen voor het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen in de blauwe zone:

- Bleekwal (11 parkeerplaatsen)
- Willem Doppenplein (16 parkeerplaatsen)

In onderstaande figuren is het voorstel weergegeven om parkeerplaatsen toe te voegen aan de blauwe zone.



Figuur 2 Blauwe zone Bleekwal



Figuur 3 Blauwe zone Willem Doppenplein



gemeente
Oost Gelre

De effectiviteit van een blauwe zone hangt samen met handhaving, er is al actieve handhaving van blauwe zones en dit wordt voortgezet.

Voor het uitbreiden van de blauwe zone is een verkeersbesluit nodig. Om tot een verkeersbesluit te komen starten wij eind 2020 met het informeren van bewoners, omwonenden en bedrijven. Aandachtspunten die hieruit voort komen nemen wij mee in het verkeersbesluit. Na publiceren van het verkeersbesluit is er een periode van zes weken waarin bezwaar aangetekend kan worden. Wanneer het verkeersbesluit definitief is kan de blauwe zone worden uitgebreid. Ook onder 'maatregelen op lange termijn' worden blauwe zones in beeld gebracht.

2.2. Werkgeversaankpak

Wanneer wordt gekeken naar welk motief de parkeerders hebben op de maatgevende momenten, op maatgevende locaties, dan heeft ruim 60% van de parkeerders het motief 'werken'.

Tabel 1 Maatgevende momenten en locaties 22,23 en 24 november 2018

<i>Dag</i>	<i>Tijdstip</i>	<i>Locatie</i>
<i>Donderdag</i>	11:00-12:00 uur	Willem Doppenplein, Herman Harmsenstraat,
<i>Vrijdag</i>	11:00-12:00 uur	Willem Doppenplein, Herman Harmsenstraat, Rentenierstraat, Varkensmarkt
<i>Zaterdag</i>	11:00-12:00 uur	Willem Doppenplein, Herman Harmsenstraat, Rentenierstraat, Vragenderweg

Werkgevers dienen de eigen medewerkers te stimuleren voor vormen van duurzame mobiliteit, zoals de (elektrische)fiets en het openbaar vervoer. Ook moet een beroep gedaan worden op parkeren buiten het centrum. Ook voor de marktkooplieden ligt hier een opgave, voertuigen worden tijdens de markt verder van het centrum geparkeerd worden. Ook de gemeente gaat hier als werkgever mee aan de slag voor haar eigen medewerkers.

Vanuit de regio 8RHK gaat eind 2020 een mobiliteitsmakelaar aan de slag die hierbij ondersteuning kan bieden.

3. 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.

3.1. Parkeerroute

In het programma Geef Lichtenvoorde Kleur wordt binnen een visie voor het centrum aandacht besteed aan een parkeerroute. Door een eenduidig wegprofiel te kiezen voor deze parkeerroute is het duidelijker voor de bezoekers, die vanuit verschillende richtingen het centrum benaderen, waar zij een parkeerplaats kunnen vinden. Dit zorgt voor een betere spreiding van het parkeren in het centrum. Vanaf de parkeerplaatsen dient het vervolgens direct duidelijk te zijn wat de meest logische looproute is naar het centrum.

Op iets kortere termijn zorgt de afsluiting van het kruispunt Zieuwentseweg met de N18 er daarnaast voor dat meer verkeer het centrum via de Richterslaan en Varsseveldseweg zal bereiken. Dit is een goed moment om de huidige bewegwijzering van de parkeerroutes aan te pakken.

In 2021 wordt een plan gemaakt voor de bewegwijzering van de parkeerroute, zodat bij afronding van de werkzaamheden aan de Zieuwentseweg en N18 deze op straat geplaatst kunnen worden.

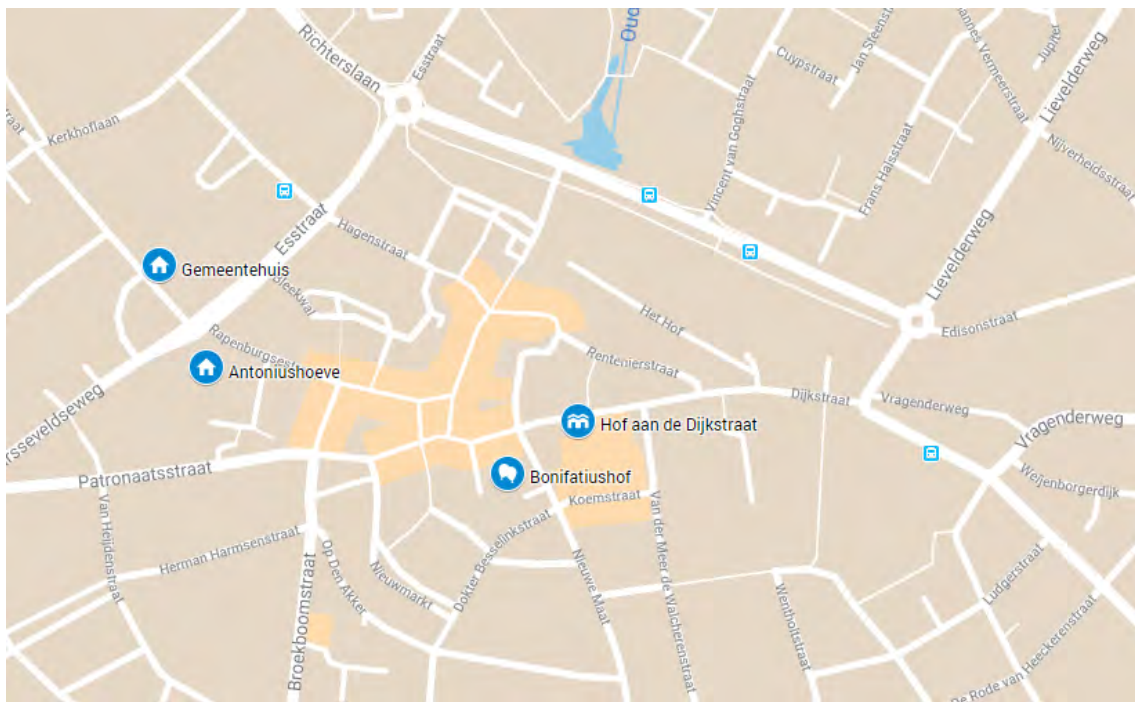
3.2. (Dubbel)gebruik en aantal parkeerplaatsen

De maximale bezettingsgraad uit het parkeeronderzoek geeft geen aanleiding voor het realiseren van meer parkeerplaatsen. Daarnaast is het ook niet gemakkelijk nieuwe parkeerplaatsen te realiseren in het centrum. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gekeken naar de huidige parkeerbehoefte en de nieuwe parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de functie. Zo kunnen bij het vervangen van detailhandel voor woonruimte, de parkeerplaatsen bestemd voor de detailhandel toegewezen worden aan de nieuwe woningen.

Bij nieuwe ontwikkelingen, zoals het plan Dijkstraat, worden de geldende gemeentelijke parkeernormen nagestreefd. De ontwikkeling van het activiteitenplein Bonifatiushof zorgen daarnaast op termijn voor circa 35 extra openbare parkeerplaatsen. Ook worden bij de nieuwbouw van de Antoniushoeve meer parkeerplaatsen ingepast dan in de huidige situatie om te voldoen aan de parkeernorm, hier gaat het om zo'n 30 extra parkeerplaatsen. Dit zullen ook extra parkeerplaatsen zijn aan de Rapenburgsestraat. Wanneer de inrichting voor dit gebied bekend is, wordt bekeken of ook hier mogelijk nog extra parkeerplaatsen in de blauwe zone gewenst zijn.

Gedurende de jaren zijn bouwkvavels in het centrum, bijvoorbeeld achter de Aldi, aan ontwikkelaars verkocht. De ontwikkelaars hebben panden op hun eigen tempo of volgens een fasering gebouwd. Dit heeft op diverse plekken tot gevolg gehad dat bouwkvavels, gedeeltelijk, tijdelijk beschikbaar zijn gesteld aan parkeerders. Er werd immers toch nog niet gebouwd. Dit zijn geen officiële toevoegingen van het aantal openbare parkeerplaatsen geweest. Op het moment dat de ontwikkelaar alsnog gaat bouwen, zijn deze tijdelijke parkeerplaatsen dan ook komen te vervallen. Bij de nieuwbouw aan de Nieuwmarkt zijn het benodigde aantal parkeerplaatsen behorende bij de functies van de nieuwbouw gerealiseerd.

De tijdelijke parkeerplaats tegenover het gemeentehuis aan de Raadhuisstraat met circa 100 parkeerplaatsen, zal op termijn vervallen. Bij de nieuwe, permanente, inrichting rondom het gemeentehuis wordt de geldende gemeentelijke parkeernorm gehanteerd voor de te ontwikkelen kvavels en het gemeentehuis. Hiervoor wordt ook gekeken naar extra parkeerplaatsen die gerealiseerd kunnen worden bij de herinrichting van de Esstraat en Varsseveldseweg.



Figuur 4 Toekomstige ontwikkelingen centrum Lichtenvoorde

De horeca in Lichtenvoorde floreert en winkelruimte wordt ingenomen door dienstverlening. Dit geeft een andere bezettingsgraad van de parkeerplaatsen en deels parkeren op andere tijdstippen. Wanneer deze nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden worden deze getoetst aan de geldende parkeernorm, de daarin opgenomen acceptabele loopafstanden en het mogelijke dubbelgebruik. Zo blijft het parkeeraanbod passend bij het gebruik.

3.3. Fiets

Een andere manier om bij te dragen aan het verlagen van de parkeerdruk in het centrum van Lichtenvoorde is het stimuleren van fietsgebruik door bezoekers. 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 voldoende en hoogwaardige fietsenstallingen (ook geschikt voor elektrische fietsen). Ook voor het uitgaanspubliek die te fiets komen zijn voldoende parkeervoorzieningen belangrijk. Een ontwikkeling die hier in ieder geval in meegenomen wordt is het activiteitenplein Bonifatiushof, waar extra fietsenstallingen gerealiseerd worden.

Aanleg en realisatie van nieuwe fietsinfra, zoals fietsstraten, fietspaden en bijvoorbeeld de nieuwe tunnel onder de N18 bij de Zieuwentseweg, geven aanleiding om de fiets als vervoermiddel naar het centrum te promoten.