



Evaluatie centrumplan (Be)leefbaar centrum Ootmarsum

Status: Vastgesteld
Datum: 9 april 2024

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Centrumplan	3
2.1	Doel centrumplan	3
2.2	Uitgangspunten centrumplan	3
2.3	Maatregelen centrumplan	3
3.	Evaluatie	4
3.1	Peiling	4
3.2	Parkeeronderzoek	9
3.3	Advies Veilig Verkeer Nederland	10
3.4	Ambtelijke bevindingen	11
4.	Conclusie en aanbevelingen	14
4.1	Conclusie.....	14
4.2	Aanbevelingen.....	14
	Bijlagen	15

1. Inleiding

Op 7 juni 2022 heeft het college van Dinkelland het plan “(Be)leefbaar centrum Ootmarsum” vastgesteld. In dit plan zijn verschillende maatregelen opgenomen om de balans in het centrum van Ootmarsum weer terug te krijgen. Ook is bepaald dat er een evaluatie van de maatregelen wordt uitgevoerd, om te bezien of de maatregelen het gewenste effect hebben. In dit document wordt ingegaan op deze evaluatie.

2. Centrumplan

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het centrumplan. Wat het beoogde doel is, welke uitgangspunten daarbij zijn gehanteerd en tot welke maatregelen dat heeft geleid.

2.1 Doel centrumplan

In Ootmarsum is al meerdere jaren sprake van een toename van het aantal bezoekers. De gemeente heeft in 2021 een [uitgebreide enquête](#) gehouden in Ootmarsum waar uit is gekomen dat de balans terug moet komen tussen bewoners, bezoekers en ondernemers. Er is sprake van een gevoel van verkeersonveiligheid in het centrum en er zijn te weinig mogelijkheden voor fietsparkeren. Ook wordt parkeeroverlast ervaren, met name ‘parkeertoerisme’/zoekverkeer. De vanwege coronamaatregelen uitgebreide terrassen van de afgelopen jaren geven een gezellige uitstraling, zo kwam naar voren uit de enquête.

Het doel van het centrumplan is dan ook dat de balans tussen inwoners, ondernemers en bezoekers weer wordt teruggebracht.

2.2 Uitgangspunten centrumplan

Er is gewerkt aan een [plan voor het centrum van Ootmarsum](#). Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gebruikt:

- Realisatie extra fietsenstallingen
- Uitbreiding terrassen
- Inwoners centrum hebben de hoogste prioriteit m.b.t. parkeren in de binnenstad
- Bezoekers parkeren zoveel mogelijk buiten het centrum
- Autoluw(er) centrum

Bij de uitwerking van het plan is zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van zowel de inwoners, ondernemers en bezoekers van (het centrum van) Ootmarsum als met zaken als veiligheid, (hervinden) balans tussen inwoner, bezoeker en ondernemer. Van tevoren was wel duidelijk dat er veel wensen waren, zeker in verhouding tot de beschikbare (openbare) ruimte.

2.3 Maatregelen centrumplan

Om de balans tussen bewoners, ondernemers en bezoekers terug te krijgen, is een aantal maatregelen genomen. Daarvoor was extra (fysieke) ruimte nodig. Die ruimte is gevonden door een wijziging in de parkeersystematiek. De volgende maatregelen zijn genomen:

- Er zijn extra fietsenstallingen geplaatst. Een aantal daarvan is demontabel, zodat ze kunnen worden verwijderd als er bijvoorbeeld evenementen zijn of ten behoeve van extra parkeerplaatsen in de winterperiode;
- In de zomerperiode worden terrassen verruimd;
- Er is een laad- en losplek voor vrachtwagens gerealiseerd langs het Kerkplein;
- Er zijn verzinkbare paaltjes geplaatst op het kerkplein, waardoor tijdens kerkdiensten kan worden geparkeerd op het kerkplein (paaltjes omlaag). Ook als er markt / evenement is, worden deze paaltjes omlaag gedaan;
- In de binnenstad van Ootmarsum (Oostwal; Westwal; straten daarbinnen) is een zone voor vergunninghouders ingesteld;

- In de zone voor vergunninghouders zijn enkele parkeerplaatsen aangewezen waar met de parkeerschijf geparkeerd mag worden. Deze plekken zijn bedoeld voor klanten en bezoekers die voldoende hebben aan een korte parkeertijd van maximaal 1 uur;
- Buiten de schijftijden mogen de parkeerschijfparkeerplaatsen die binnen de wallen liggen alleen door vergunninghouders worden gebruikt. Op andere locaties in Ootmarsum mag buiten de schijftijden vrij geparkeerd worden. Dus ook op de wallen;
- Er zit verschil tussen de winterperiode (1 november tot 1 april) en de zomerperiode. In de zomer zijn er in de binnenstad minder parkeerplaatsen in de blauwe zone beschikbaar. Deze locaties worden in de zomerperiode gebruikt voor verruimde terrassen en extra fietsenstallingen;
- Toeristen worden verwezen naar parkeerterreinen waar langer geparkeerd kan worden, zoals De Stadsweide (daarvoor is nieuwe parkeerbewegwijzering geplaatst). Rond de binnenstad liggen parkeerterreinen waar 'bekenden' een plek kunnen vinden (bijv. Kloostertuin, Smithuisstraat en De Meijerij).

3. Evaluatie

Op verschillende manieren zijn de effecten van de maatregelen gemonitord. In deze evaluatie zijn dan ook de ervaringen van inwoners, ondernemers, team handhaving en onze ambtelijke waarneming (inclusief meldingen) betrokken. Tevens heeft Veilig Verkeer Nederland, op verzoek van de OndernemersFederatie Ootmarsum, een advies uitgebracht. Daarnaast heeft adviesbureau Goudappel opdracht gekregen van de gemeente om een parkeeronderzoek uit te voeren om de effecten van de parkeerbewijzigingen te onderzoeken. Er heeft bovendien een overleg plaatsgevonden met de klankbord- en initiatiefgroep. De initiatiefgroep heeft daarnaast nog een schriftelijke reactie gegeven die betrokken wordt bij de evaluatie.

Gezamenlijk moet dat leiden tot antwoord op de vraag of het centrumplan de beoogde balans tussen bewoners, ondernemers en bezoekers heeft teruggebracht. En als de balans niet terug is, hoe dit alsnog kan worden bereikt.

3.1 Peiling

Onderzoeksbureau Newcom heeft in opdracht van de gemeente Dinkelland een peiling gehouden. Doel van de peiling is om een beeld te krijgen van de ervaringen van inwoners, ondernemers en bezoekers. Dit heeft hoofdzakelijk betrekking op terrassen, fietsenstallingen, parkeren en een autoluw(er)je binnenstad.

3.1.1 Onderzoeksmethode

Er is een digitale vragenlijst opgesteld die is verstuurd naar 150 Ootmarsumse deelnemers van het Gemeentepanel en naar de klankbord- en initiatiefgroep die destijds betrokken waren bij de totstandkoming van het centrumplan Ootmarsum. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen bewoners van de binnenstad (Oostwal, Westwal en daarbinnen) en mensen die elders in Ootmarsum wonen. Er zijn 108 vragenlijsten ingevuld. De resultaten van het onderzoek zijn als bijlage 1 bij deze evaluatie gevoegd.

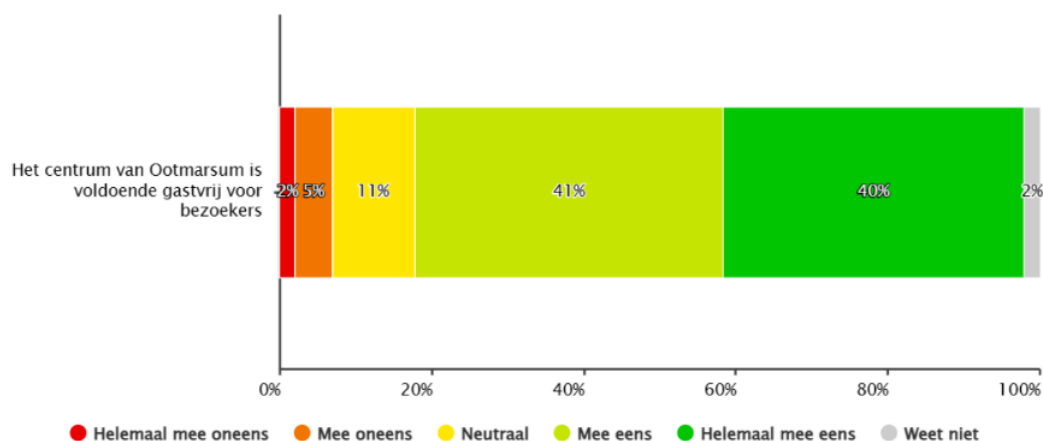
3.1.2 Resultaten vragenlijst

In deze paragraaf worden voor verschillende onderwerpen de resultaten van de peiling in beeld gebracht. De groep inwoners uit de binnenstad onder de respondenten is relatief gering, zodat hier geen specifieke uitspraken over worden gedaan.

Gastvrijheid en beleving

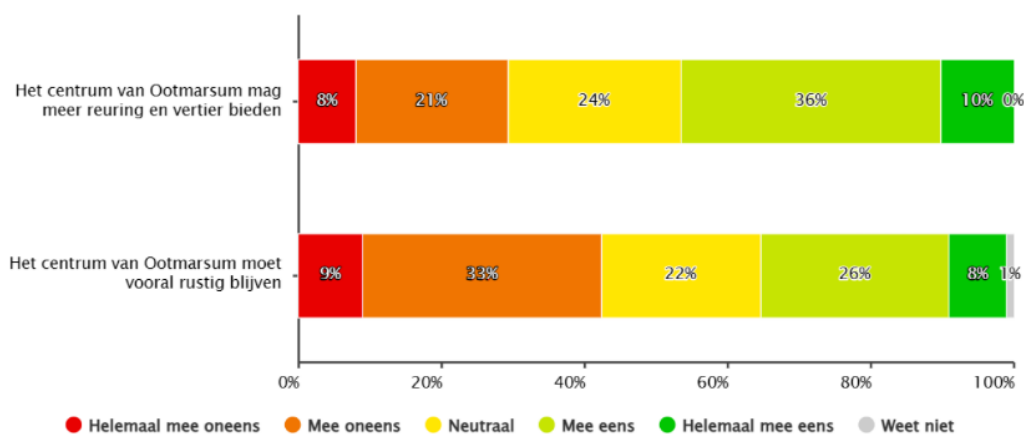
In hoeverre bent u het eens met de volgende stelling?

(n = 108)



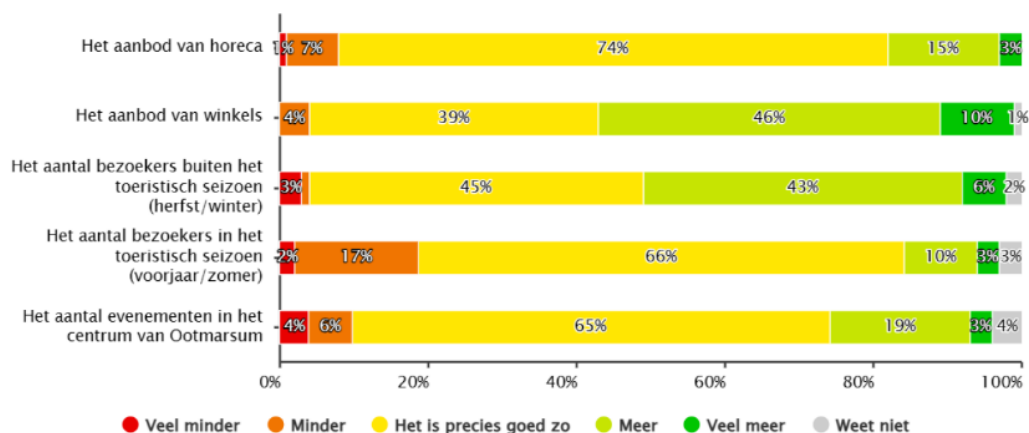
De volgende vragen gaan over uw beleving van het centrum van Ootmarsum. In hoeverre bent u het oneens dan weleens met het volgende?

(n = 108)



Hoe beleeft u de volgende aspecten als het gaat om het centrum van Ootmarsum? Vindt u dat de volgende aspecten (veel) minder of (veel) meer mogen, of is het precies goed zo?

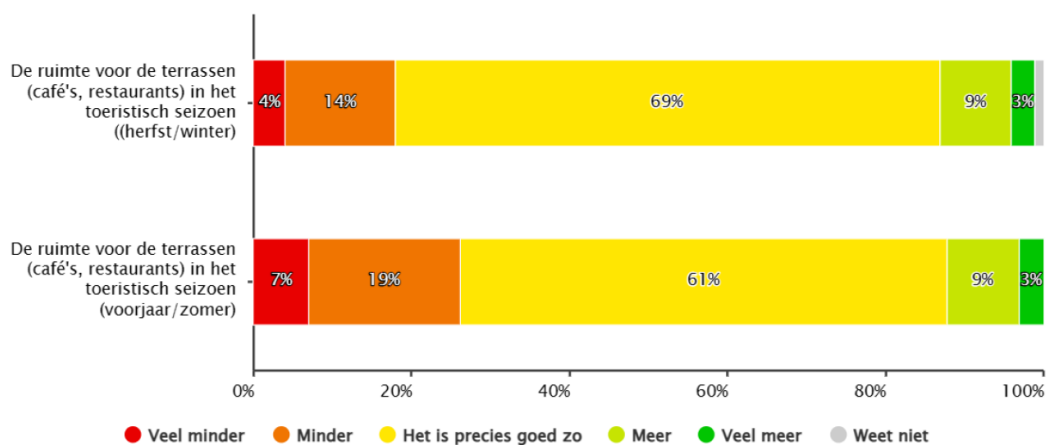
(n = 108)



Terrassen

Vindt u dat er (veel) minder of (veel) meer ruimte mag zijn voor terrassen van horeca in het centrum van Ootmarsum, of is het precies goed zo?

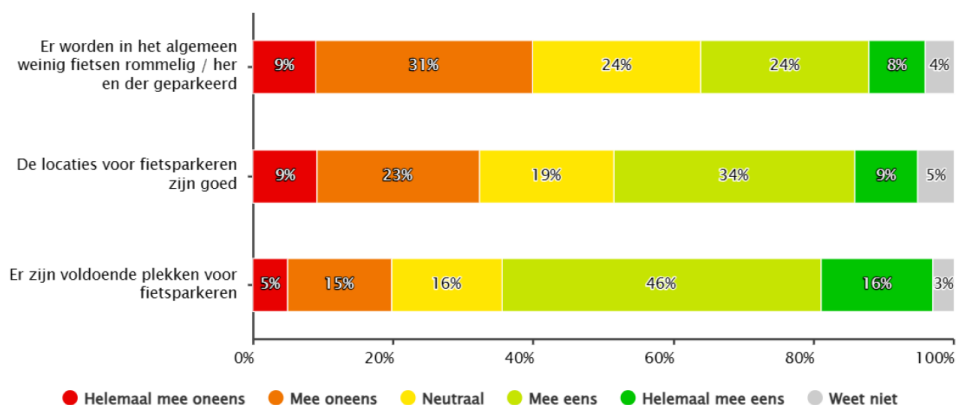
(n = 108)



Fietsparkeren

In hoeverre bent u het eens met onderstaande uitspraken over fietsparkeren in de binnenstad?

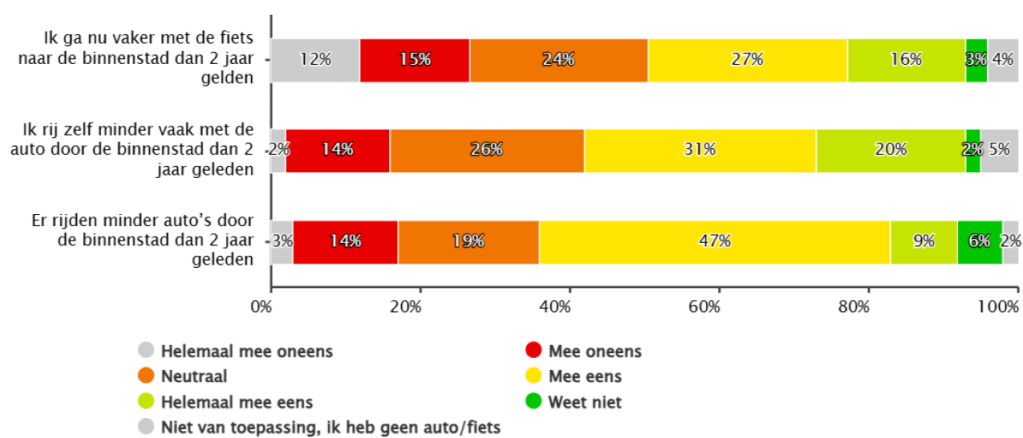
(n = 108)



Verkeer in de binnenstad

In hoeverre bent u het eens met onderstaande uitspraken over verkeer in de binnenstad?

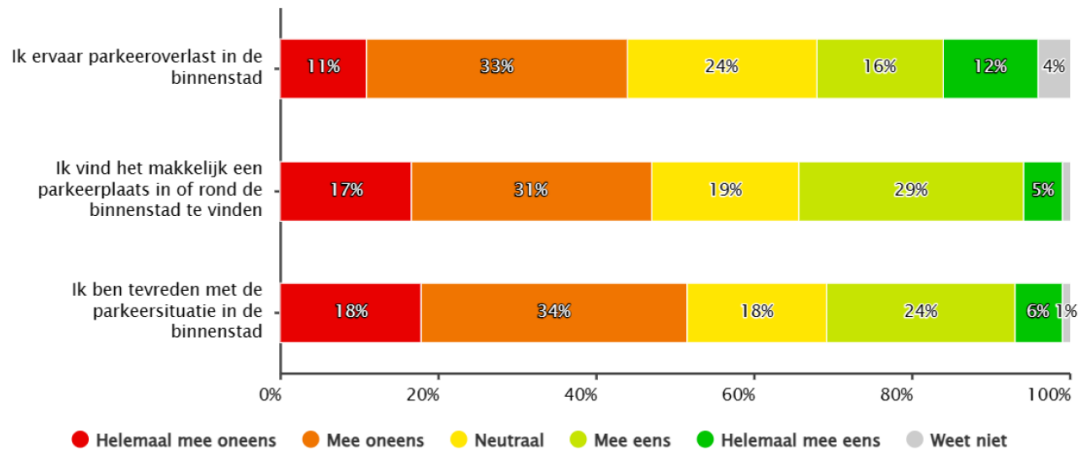
(n = 108)



Autoparkeren

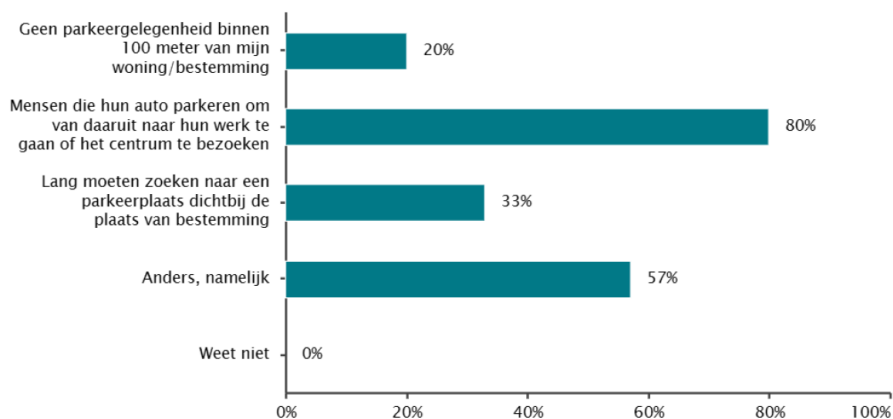
De volgende vragen gaan over parkeren in Ootmarsum.

(n = 108)



U geeft aan dat u (wel eens) parkeeroverlast ervaart in de binnenstad. Van welk type parkeeroverlast heeft u last? Meerdere antwoorden mogelijk

(n = 30)



Conclusie

De meest relevante resultaten van de peiling zijn:

- **Gastvrijheid en beleving:**
Ruim 80% (van de 108 respondenten) vindt dat Ootmarsum voldoende gastvrij is. Een ruime meerderheid is van mening dat het ten aanzien van horeca, evenementen en aantal bezoekers 'precies goed is'. Het aanbod van winkels mag nog wat worden vergroot.
- **Terrassen**
Er is tevredenheid over de terrassen, zowel in de winter- als in de zomerperiode.
- **Fietsparkeren:**
Er is enige verdeeldheid over het fietsparkeren, hoewel een meerderheid positief is over de locaties en de hoeveelheid plekken. Circa 30% (van de 108 respondenten) vindt dat de locaties voor fietsparkeren niet goed zijn. De andere 70% kijkt daar positiever tegenaan.
- **Verkeer in de binnenstad**
Een meerderheid heeft de indruk dat er minder auto's in de binnenstad rijden dan 2 jaar geleden.

- Autoparkeren:
Een minderheid (28% van de 108 respondenten) ervaart parkeeroverlast. Deze overlast ontstaat vooral doordat mensen hun auto parkeren en van daaruit naar hun werk gaan of het centrum bezoeken (foutparkeerders).

3.2 Parkeeronderzoek

Om de parkeermaatregelen te evalueren, heeft Bureau Goudappel parkeeronderzoek uitgevoerd in Ootmarsum in september en november 2023. Het gehele adviesrapport is als bijlage 2 bij deze evaluatie gevoegd.

Onderzoeksbureau Goudappel heeft tijdens zes meetdagen de parkeerdruk gemeten in een gebied dat zowel de binnenstad als een 'schil' daaromheen beslaat. Vier van de zes meetdagen waren in de zomerperiode en twee in de winterperiode. Gedurende een woensdagochtend, zowel in de zomer- als de winterperiode, is een meting gehouden die het parkeermotief kan bepalen, dus de reden waarom een voertuig is geparkeerd. In de zomerperiode zijn er minder parkeerschijfplaatsen in de binnenstad en is er wel een zaterdagmiddagafsluiting. Uit de metingen heeft het onderzoeksbureau de volgende conclusies getrokken:

Binnenstad:

- De parkeerdruk ligt overal op een acceptabel niveau en de parkeerdruk is beter verspreid over de binnenstad (d.w.z. in vergelijking met de metingen uit 2018). Er is in principe geen zoekverkeer als gevolg van te hoge parkeerdruk. In de parkeerschijfzone zijn er doordeweeks voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers. Het verder uitbreiden van de capaciteit van de parkeerschijfzone is niet nodig op grond van de gemeten parkeerdruk.
- Er zijn genoeg plaatsen voor het parkeren met gebruik van een gehandicaptenparkeerkaart, temeer daar deze doelgroep ook buiten de vakken mag parkeren (maximaal 3 uur met gebruik van een gehandicaptenparkeerkaart en een parkeerschijf).
- Uit de parkeermotiefmeting blijkt dat de parkeerplaatsen in de binnenstad worden gebruikt door de doelgroepen waarvoor ze bedoeld zijn (bewoners en bezoekers). Er is een klein deel werkers, maar dat levert geen problemen op ten aanzien van de parkeerdruk.

Schil:

- Doordeweeks varieert de parkeerdruk tussen 50% en 80%. Alleen op zondagmiddag wordt een hogere parkeerdruk gemeten. Dat is het gevolg van bezoekers aan de ene kant en het verminderen van het parkeeraanbod vanwege de afsluiting van de binnenstad. In de winter is de parkeerdruk lager.
- Uit de parkeermotiefmeting blijkt dat er een mix van bewoners, bezoekers en werkers in de schil parkeert. Dat er bezoekers en werkers parkeren is acceptabel, want de parkeerdruk blijft op een acceptabel niveau. In de zomer parkeren er iets meer bewoners en bezoekers, terwijl er in de winter iets meer werkers parkeren.
- In sommige straten in de schil is het iets drukker, vooral in het weekend, maar dat is geen probleem omdat er in de nabije omgeving altijd parkeerplekken te vinden zijn. Objectief gezien, uit oogpunt van het parkeerbeleid, is er geen probleem, maar gevoelsmatig kunnen bewoners dat wel ervaren. Bijvoorbeeld omdat ze soms niet voor de woning kunnen parkeren maar iets verderop moeten staan.

De Meijerij en De Stadswede:

- De parkeerdruk op De Meijerij is soms hoog, maar daar staat tegenover dat in de parkeergarage altijd plek is. De parkeerplaatsen op De Meijerij worden gebruikt door alle doelgroepen, zoals ook de bedoeling is.
- De parkeerdruk op De Stadswede is altijd laag, behalve tijdens evenementen. Het parkeerterrein heeft uitsluitend een doel voor (dag)toeristen en bezoekers die langer willen parkeren.

Overige bevindingen

Goudappel constateert dat er nog een bandbreedte van 30-35 stuks uit te geven parkeervergunningen is op grond van het onderzoek. Sindsdien is de uitgifte doorgegaan en dit betekent dat er iets meer dan 150 vergunningen zijn verstrekt en er dus nog zo'n 25 parkeervergunningen te verstrekken zijn (voordat de grens van 85% parkeerdruk wordt bereikt).

Samenvattend:

- Het onderzoeksbureau constateert dat de wijzigingen in het parkeersysteem hun doel hebben bereikt;
- De verdeling van de bezoekers over de parkeerplaatsen is beter (dan in 2018) waardoor er minder straten zijn met een hogere parkeerdruk. Dat is niet alleen in de binnenstad het geval, maar ook in de schil zijn de parkeerders beter verdeeld. Ook worden de parkeerplaatsen gebruikt door de "goede" doelgroepen;
- Op basis van het parkeeronderzoek zijn er geen ongewenste neveneffecten geconstateerd;
- In de winter komen er minder bezoekers. De parkeerbezetting in de parkeerschijfzone is dan lager, waardoor de conclusie luidt dat een extra uitbreiding daarvan niet nodig is;
- Er is ruimte om circa 25 extra parkeervergunningen uit te geven.

3.3 Advies Veilig Verkeer Nederland

De OndernemersFederatie Ootmarsum (OFO) heeft aan Veilig Verkeer Nederland (VVN) gevraagd om een advies ten aanzien van de binnenstad van Ootmarsum. Meer specifiek over de bebording in en rond het centrum, gericht op het toelaten en parkeren van auto's. Het advies is als bijlage 3 bij deze evaluatie gevoegd.

De conclusie van VVN is dat een poging om in het centrum zoveel mogelijk belangen te dienen, er grotendeels de oorzaak van is, dat we kunnen spreken van een – voor automobilisten – verwarrende bebording in het rond het centrum van Ootmarsum. Het is duidelijk dat getracht is om aan zoveel mogelijk belangen tegemoet te komen, resulterend in verwarrende informatie, voor met name bezoekers van elders. De opmerkingen van VVN richten zich vooral op de bebording t.b.v. de zaterdag- en zondagmiddagafsluiting. Over het parkeersysteem of de parkeerbebording heeft VVN geen opmerkingen gemaakt.

VVN geeft aan dat er voor kan worden gekozen om het autoverkeer in centrum van Ootmarsum grotendeels te weren, wat het plaatsen van de huidige hoeveelheid verkeersborden en instellen van de veelheid aan regels, overbodig maakt. Dit maakt het voor de voetganger en fietser bovendien een prettiger omgeving en zal – subjectief gezien – leiden tot een verkeersveiliger centrum.

Het advies van VVN luidt om het toegangsbeleid voor motorvoertuigen tot het centrum van Ootmarsum drastisch te herzien in die zin dat het autoverkeer grotendeels wordt geweerd uit het centrum.

Reactie gemeente

De verkeersborden ten behoeve van de stadsafsluiting kunnen niet worden verwijderd bij een autoluw centrum. De onderborden moeten worden vervangen door andere onderborden, met een andere tekst. Het afsluiten van het centrum is behoorlijk ingrijpend. Het centrum zal wel altijd bereikbaar moeten blijven voor bewoners, servicediensten, etc. Afsluiting betekent dat klanten / bezoekers geweerd worden uit het centrum. Uit het onderzoek uit 2021 is gebleken dat 71% van de mensen de voorkeur geeft aan het gebruik van verkeersborden ten opzichte van een camerasysteem, waarbij alleen toegang wordt gegeven aan een selecte groep.

Het advies van VVN leidt niet tot aanpassingen in de parkeermaatregelen. Op verzoek van de klankbord- en initiatiefgroep wordt separaat aan deze evaluatie nog opnieuw gekeken naar eventuele overbodige of onduidelijke bebording. Waar mogelijk wordt deze verwijderd of aangepast.

3.4 Ambtelijke bevindingen

In deze paragraaf wordt stilgestaan bij de ambtelijke ervaringen en bevindingen ten aanzien van het centrumplan. Dit gaat over een tweetal onderdelen: parkeren en terrassen.

3.4.1 Parkeren

Als het gaat om de ervaringen m.b.t. parkeren, dan wordt een tweetal aspecten belicht: uitgifte vergunningen en parkeerovertredingen.

3.4.1.1 Uitgifte vergunningen

Met de wijziging van de parkeersystematiek is het aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders aanzienlijk uitgebreid. Het aantal parkeerplaatsen voor kort parkeren (blauwe zone) is daarmee verkleind. Hiermee is beoogd dat met name inwoners meer mogelijkheden kregen om hun auto in de buurt van hun woning te parkeren. Uit ervaringen is gebleken dat de wachtlijst die bestond voor het verkrijgen van een parkeervergunning is verdwenen. Er konden dus meer mensen die recht hebben op een parkeervergunning worden geholpen. Hoewel de nieuwe parkeersituatie op hoofdlijnen het gewenste effect heeft (namelijk prioriteit aan de inwoners), zijn er op individueel niveau enkele knelpunten ontstaan. Deze knelpunten hebben betrekking op onduidelijkheden in de bestaande beleidsregels, op basis waarvan parkeervergunningen worden verstrekt. Als er een oprit aanwezig is bij een woning, bestaat er geen recht op een parkeervergunning. Echter, in het beleid is niet opgenomen wanneer iets een oprit is (afmeting) en er kan op voorhand niet altijd duidelijkheid worden gegeven of een parkeervergunning kan worden afgegeven. Het huidige systeem is in die zin meer afgestemd op maatwerk en de beoordeling van de situatie ter plaatse dan op de exacte maatvoering. In de beleidsregels wordt daarom een afmeting opgenomen.

3.4.1.2 Parkeerovertredingen

Bij de vaststelling van het centrumplan is ook uitgesproken dat er ook regelmatig toezicht en handhaving plaats moet vinden ten aanzien van het parkeergedrag. Er is op verschillende momenten en op verschillende manieren gecommuniceerd over de gewijzigde parkeersystematiek: in de Dinkellandvisie, op de website van de gemeente, via social media. Daarnaast zijn de ondernemersvereniging OFO, de VVV en het Stadsberaad actief geïnformeerd.

In eerste instantie heeft Team Toezicht en Handhaving van Noaberkracht waarschuwingen uitgedeeld als er sprake was van fout parkeren. Dit om mensen te laten wennen aan de nieuwe parkeersystematiek. Na enkele weken is overgegaan tot uitschrijven van boetes (beschikkingen). De ervaring is dat na verloop van tijd steeds minder parkeerovertredingen zijn geconstateerd. Deels heeft dat ook te maken met het gegeven dat Ootmarsum in de winterperiode minder druk is dan in de zomerperiode.

In de praktijk wordt eveneens ervaren dat er verschillend aangekeken wordt tegen handhaving van het parkeergedrag. In die zin dat men het 'niet gastvrij vindt', maar anderzijds is er ook een duidelijke roep om handhavend op te treden (zie ook resultaten peiling).

3.4.2 Terrassen

Er zijn bij de gemeente geen meldingen bekend over problemen ten aanzien van de verruimde terrassen. De verruimde terrassen vergroten de gastvrijheid. Vanuit toeristisch oogpunt worden de verruimde terrassen als positief ervaren.

In het algemeen maken de verruimde terrassen dat er minder ruimte voor auto's is. Dat kan enerzijds worden ervaren als 'onprettig', maar leidt er anderzijds toe dat gemotoriseerd verkeer stapvoets gaat rijden. Daarbij komt dat het gaat om een stadserf, waarbij voetgangers in the lead zijn.

3.4.3 Fietsnietjes

In het centrumplan is ervoor gekozen om deels gebruik te maken van demontabele fietsnietjes. Hierdoor vinden evenementen geen hinder van de fietsnietjes (bijvoorbeeld omdat een tent niet geplaatst kan worden doordat er fietsnietjes in de weg staan). Echter, vanwege meerdere evenementen in de zomer zijn de fietsnietjes tussendoor niet altijd teruggeplaatst. Juist in de zomer

bestaat behoefte aan die fietsnietjes. Er wordt door de gemeente in de toekomst kritischer bekeken of de fietsnietjes wel echt weg moeten en/of tijdelijk niet te gebruiken zijn vanwege een evenement. Ook worden de fietsnietjes tussendoor eerder teruggeplaatst.

3.4.4 Verbinding Stadsweide – binnenstad

De Stadsweide ligt op loopafstand van de binnenstad. De verbinding van de Stadsweide naar de binnenstad is echter niet geheel eenduidig. In die zin dat het straatbeeld / bestrating wisselend is. Door bijvoorbeeld gebruik te maken van bepaalde elementen in en/of langs de looproute is het voor bezoekers nog duidelijker hoe men van de Stadsweide naar de binnenstad kan lopen. Ook dit komt de gastvrijheid ten goede.

3.5 Bevindingen initiatiefgroep

De initiatiefgroep centrumplan Ootmarsum bestaat uit vertegenwoordigers van de OFO, VVV, Stadsberaad en de katholieke Kerk. Op 13 maart 2024 heeft de gemeente een brief ontvangen waarin zij hun bevindingen ten aanzien van het centrumplan uiteen zetten. Hieronder worden hun bevindingen per onderwerp weergegeven en volgt er een reactie van de gemeente.

De initiatiefgroep benadrukt blij te zijn met de stappen die zijn gezet en de goede resultaten. Op enkele onderdelen ziet de initiatiefgroep dat er aanpassingen nodig zijn.

Fietsenstalling

De fietsnietjes zijn tussen evenementen door niet altijd teruggeplaatst, waardoor er vrij lang (te) weinig fietsenstallingen beschikbaar waren. Er blijven wensen voor een fietsenkelder en meer oplaadpunten voor e-bikes.

Reactie gemeente

Zie ook paragraaf 3.4.3. Er wordt door de gemeente in de toekomst kritischer bekeken of de fietsnietjes wel echt weg moeten en/of tijdelijk niet te gebruiken zijn vanwege een evenement. Ook worden de fietsnietjes tussendoor eerder teruggeplaatst

Het onderzoek van Goudappel uit 2021 gaat over een bewaakte fietsenstalling en niet over een fietsenkelder. Het onderzoek wees uit dat er nu geen behoefte is aan een dergelijke stalling en dat voor het beheer en de exploitatie ervan voor een kern als Ootmarsum niet snel een positieve businesscase te maken is. Voor een (bewaakte) fietsenkelder gelden dergelijke argumenten nog veel sterker. Daarom is het beter om eerst meer ervaring op te doen met de huidige voorzieningen, voordat aan iets nieuws wordt begonnen.

Een bewaakte fietsenkelder is op dit moment niet aan de orde. Wel wordt er gekeken naar meer mogelijkheden voor oplaadpunten voor e-bikes.

Handhaving

De handhaving op de blauwe zone / vergunninghouders heeft nog niet tot het gewenste effect / niveau geleid.

Reactie gemeente

Zoals in paragraaf 3.4.1.2 is aangegeven is blijvende aandacht vanuit Toezicht en Handhaving noodzakelijk.

Bebording

Bebording wordt door zowel bezoekers als inwoners ervaren als rommelig en onduidelijk. Wellicht is het handiger om aan te geven dat het gaat om vergunninghoudersparkeren in plaats van de blauwe zone aan te duiden.

Reactie gemeente

Ten aanzien van de suggestie om de vergunninghoudersplaatsen aan te duiden moet het volgende worden vermeld. Het parkeerregime is aangegeven met een bord "zone" op de locatie waar de vergunninghouderzone begint. Er wordt een zone aangegeven om te voorkomen dat bij elke parkeerplek een bord moet komen. Alleen de uitzondering wordt nu aangegeven, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen of parkeerschijfplaatsen. Het voorstel van de klankbordgroep zou juist zorgen voor een groot aantal onnodige borden en dus onduidelijkheid.

Er staan veel borden op sommige plekken, maar dat is nodig omdat veel verkeersmaatregelen van kracht zijn in een kleine ruimte, waarbij ook de beperkte ruimte om de borden te plaatsen meespeelt. Voor zover de gemeente overziet, staan er geen onnodige borden, maar met de initiatiefgroep is een afspraak gemaakt om ter plaatse een schouw te houden.

Blauwe zone

Er wordt verzocht om één blauwe zone in te stellen, gelijk aan de situatie op de Meijerij (1,5 uur).

Reactie gemeente

Er zitten nu diverse verschillen tussen de parkeerschijfzones in Ootmarsum. Met het gelijk trekken van de parkeerduur in de zones wordt één van deze verschillen opgeheven, waardoor het duidelijker wordt voor de gebruikers. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van de initiatiefgroep. Er kunnen nadelen aan zitten: gebruikers mogen langer op een plek staan, waardoor een ander misschien geen vrije parkeerplaats kan vinden en er meer zoekverkeer kan ontstaan. De praktijk moet dit uitwijzen.

Kerkplein

De initiatiefgroep wenst in de winterperiode 3 x 2 parkeerplaatsen (blauwe zone) op het Kerkplein ter hoogte van de kei te creëren. Dit met als doel om ook in de winterperiode levendigheid te geven aan het plein en te voorkomen dat het rommelig wordt. Daarnaast brengt het de balans terug en vergroot het de klantvriendelijkheid naar bedrijven / bewoners die geen belang hebben bij een terras.

Reactie gemeente

Bij het centrumplan (Be)leefbaar Ootmarsum is er nadrukkelijk voor gekozen om het Kerkplein vrij te maken en aan te merken als verblijfsgebied. Parkeren van auto's past niet in dat beeld. Daarnaast is er genoeg parkeercapaciteit in de buurt, zodat het niet nodig is om extra capaciteit op het plein te realiseren. In het adviesrapport van Goudappel (parkeeronderzoek 2023) wordt ook aangegeven dat er geen reden is om in de winter nog meer parkeercapaciteit aan te leggen in de binnenstad. Praktisch gezien levert het voorstel ook problemen op. Het inrijdverbod moet worden teruggedraaid en er moeten parkeervakken worden aangelegd (die in de zomer niet gebruikt mogen worden, dus een bord is nodig om dat aan te duiden, en welke in de winter wel gebruikt mogen worden, wat weer met andere borden moet worden aangegeven). Het is de vraag om dit allemaal goed te handhaven is. Daarnaast leidt 'parkeren op het Kerkplein' tot extra autoverkeer in de binnenstad, terwijl het juist een van de doelen van het proces was om dat te verminderen.

Er worden daarom geen parkeerplaatsen voor auto's gerealiseerd op het Kerkplein tijdens de winterperiode, omdat dit zowel het verblijfskarakter van het plein aantast als dat het zorgt voor extra autoverkeer in de binnenstad, terwijl er ook genoeg parkeerruimte in de nabijheid van het plein is.

Bord Stadsweide

Het bord m.b.t. het parkeren bij de Stadsweide staat nu mee met de rijrichting van het verkeer. Verzocht wordt om dit bord dwars op de rijrichting te zetten om zo de zichtbaarheid te vergroten.

Reactie gemeente

Het is een informatiebord en dit bord is evenwijdig aan de weg geplaatst zodat het bord vanuit alle rijrichtingen zichtbaar is. Naast dit informatiebord staat er formele parkeerbewegwijzering aan beide kanten van de inrit naar de Stadsweide. Plaatsing van het informatiebord haaks op de weg betekent dat het informatiebord nog maar vanuit één rijrichting is te zien en dat is ongewenst.

Het informatiebord wordt daarom niet op een andere wijze geplaatst, omdat het bord nu juist te zien is vanuit alle richtingen.

Parkeervergunningen voor hotels en Simon en Judaskerk

De initiatiefgroep vraagt of een deel van de restcapaciteit van de parkeervergunningen kan worden toegekend aan de beide hotels in het centrum en aan de Simon en Judaskerk.

Reactie gemeente

Voor laden/lossen is geen vergunning of ontheffing nodig en de beleidsregels bieden ook geen ruimte om ze voor dit doel te verstrekken. Bij de hotels zijn om die reden parkeerschijfplaatsen ingesteld en rond de RK Kerk is voldoende parkeergelegenheid. Dat er wordt geladen/gelost moet duidelijk zijn voor handhavers (b.v. doordat ze activiteit zien) en mag niet zo lang duren dat het in parkeren onttaardt.

4. Conclusie en aanbevelingen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de conclusie van de evaluatie en wordt een aantal aanbevelingen voor een vervolg gedaan.

4.1 Conclusie

Door een gewijzigde parkeersystematiek is extra fysieke ruimte is gecreëerd. Deze ruimte is benut voor verruimde terrassen in de zomer, extra fietsenstallingen, extra parkeerplaatsen in de winter, een laad- en losplek voor vrachtwagens. Er zijn meer parkeerplaatsen beschikbaar voor inwoners van de binnenstad (vergunninghouders). Uit de evaluatie is het volgende naar voren gekomen:

- Over het algemeen is er tevredenheid over de effecten van het centrumplan;
- Het centrum is gastvrij;
- De (verruimde) terrassen worden positief beoordeeld;
- Er is voldoende ruimte voor fietsparkeren; wel wordt gevraagd om extra oplaadpunten voor e-bikes;
- Het centrum lijkt autoluwer geworden;
- De nieuwe parkeersystematiek leidt tot betere parkeersituatie voor inwoners van de binnenstad;
- Er is een betere verdeling van bezoekers over de parkeerplaatsen;
- Er zijn geen ongewenste neveneffecten van de parkeersystematiek geconstateerd;
- Het parkeersysteem functioneert zoals het bedoeld is;
- Er is sprake van 'onderuitputting' van de te verstrekken parkeervergunningen;
- Na evenementen zijn de demontabele fietsnietjes niet snel (genoeg) weer beschikbaar.

Bovenstaande leidt tot de conclusie dat het centrumplan heeft bijgedragen aan een verbeterde balans tussen inwoners, ondernemers en bezoekers. Daarmee is het doel van het centrumplan behaald.

4.2 Aanbevelingen

Uit de evaluatie van het centrumplan volgt ook een aantal aanbevelingen. Hieronder staan ze opgesomd.

- Er is blijvende inzet nodig van Team Toezicht en Handhaving. Dit is om ervoor te zorgen dat het gewenste parkeergedrag wordt bereikt;
- Waar mogelijk moeten de demontabele fietsnietjes na evenementen eerder worden teruggeplaatst en wordt er kritischer gekeken naar de vraag of tijdelijke verwijdering noodzakelijk is;
- De schijftijd wordt verruimd van 1 uur naar 1,5 uur; hiervoor is een verkeersbesluit nodig;
- De verbinding tussen de Stadsweide en de binnenstad kan worden verduidelijkt, zodat de looproute van en naar de binnenstad als (meer) vanzelfsprekend wordt ervaren;
- Er moet worden gekeken naar de mogelijkheden voor oplaadpunten voor e-bikes;
- Er moet besluitvorming komen over de 'onderuitputting' van het aantal te verstrekken parkeervergunningen en het verduidelijken van de beleidsregels.

Bijlagen

1. Onderzoeksresultaten peiling
2. Parkeeronderzoek Goudappel
3. Advies VVN