

Bijlage 1. Effecten Visie t.o.v. het voorstel van de Overleggroep Parkeren

Door de Overleggroep Parkeren is voorgesteld om 2 uur gratis te kunnen parkeren in de gebouwde parkeervoorzieningen (Oosterpoort, Bonte Koe en Wheemplein) en daarnaast voor alle maaiveld parkeerplaatsen blauwe zone in te gaan stellen. Voor de beoordeling van de effecten van het bovengenoemde voorstel van de Overleggroep Parkeren is een beoordelingskader ontwikkeld. Daarin zijn de volgende criteria opgenomen: ruimtelijke kwaliteit, bezoekersgemak, kwaliteit parkeervoorzieningen, capaciteit/beschikbaarheid parkeerplaatsen, milieu/verkeer/mobiliteit, bezoek/omzet ondernemers en financiën gemeente. Verder vindt u een toelichting op deze criteria en een verantwoording van de beoordeling.

De toetsing is uitgevoerd door twee vakspecialisten (verkeer en parkeren) van de gemeente Nijkerk.

In bijlage 2 zijn de financiële effecten van het voorstel gespecificeerd. In het voorstel van de overleggroep is het netto-kosteneffect voor de begroting van Nijkerk jaarbasis € 335.000,-/- € 365.000,- excl. het huidige tekort op parkeren.

In onderstaande tabel zijn de te verwachten effecten van de maatregelen uit de Visie afgezet tegen de effecten van de het voorstel van de Overleggroep. Ten aanzien van het onderdeel Bezoek & Omzet ondernemers zijn ook de ervaringen bij andere gemeente geïnventariseerd.

	Visie	Voorstel overleggroep - 2 uur gratis parkeren, blauwe zone maaiveld
Capaciteit / beschikbaarheid parkeerplaatsen	++	-
Bezoekersgemak / gastvrijheid	0	++
Kwaliteit parkeervoorzieningen	++	+
Milieu / verkeer / mobiliteit	+ / ++	--
Ruimtelijke kwaliteit	++	-
Bezoek / omzet ondernemers	+	++
Financiën gemeente	0	--

Toelichting op diverse toetsingscriteria.

Met betrekking tot de capaciteit/beschikbaarheid parkeerplaatsen zal het voorstel van de overleggroep een negatief effect hebben. Met het afschaffen van betaald parkeren/eerste twee uur gratis zal de druk op de parkeervoorziening toenemen en zal de capaciteit op piekmomenten op bepaalde locaties niet toereikend zijn. De visie zet in op het stimuleren van fietsgebruik en het

autoluw maken van het centrum, daarmee heeft de visie in combinatie met een goed parkeerverwijssysteem een positief effect op de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen en

Het invoeren van een parkeerschijfzone in combinatie met eerste twee uur gratis word over het algemeen als gastvrij ervaren. Voor bezoekers is het qua handeling ook makkelijk om een blauwe schijf neer te leggen. Het invoeren van een parkeerschijfzone maakt echter wel dat er een tijdsdruk op een bezoek komt te staan, zodat de bezoeker mogelijk korter blijft dan deze zou willen. Over het algemeen scoort hier het voorstel van de overleggroep positief ten opzichte van de visie.

Met het beoordelen van de kwaliteit van parkeervoorzieningen kan worden opgemerkt dat bij behoud van betaald parkeren middelen zijn om kwaliteit van parkeervoorzieningen op peil te houden bij het afschaffen van betaald parkeren zal leiden tot een verminderde kwaliteit dan wel hogere financiële bijdrage om kwaliteit te kunnen borgen. De visie waarbij betaald parkeren uitgangspunt is scoort hierdoor beter op dit onderdeel

Op het gebied van milieu, verkeer en mobiliteit staat het voorstel van de overleggroep op gespannen voet met het overheidsbeleid om in het kader van Co2-reductie en luchtkwaliteit te beheersen. Het voorstel draagt het risico in zich dat bezoekers eerder zullen kiezen voor de auto dan voor te voet of fiets. Verwacht wordt dat vanuit de rijksoverheid op dit punt verdergaande maatregelen van gemeenten gevraagd worden in het kader van het realiseren van de doelstellingen van het Parijse Klimaatverdrag.

Meer gebruik van de auto naar de binnenstad beïnvloedt ook de verkeersveiligheid ende doorstroming op de toe leidende wegen en de ring rond de binnenstad. Over deze problematiek heeft de werkgroep verkeer een standpunt bepaald.

De Visie zet daarentegen in op het stimuleren van het fietsgebruik, het autoluw maken van de binnenstad en het beperken van parkeer zoekverkeer (gebouwde bronpunten en een parkeerverwijssysteem).

De ruimtelijk kwaliteit zal bij het voorstel van de overleggroep in relatie tot de visie aantrekkelijk Nijkerk geen positief effect hebben, Het behoud van maaiveldparkeerplaatsen en blauwe zones op maaiveld komt het straatbeeld niet ten goede. De visie zet in op het autoluw maken van het centrum in combinatie met bronpunten, waardoor er duidelijkheid waar parkeervoorzieningen zijn en wordt ondersteund door een parkeerverwijssysteem. Daardoor heeft de visie een positief effect op de ruimtelijke kwaliteit

Op het onderdeel 'bezoek en omzet ondernemers' heeft de overleggroep aangegeven dat men de verwachting heeft bij gratis parkeren een positief effect zal hebben op meer bezoekers in de binnenstad. Uit ervaringen in andere gemeente blijkt dat er een toename is van bezoekers die met de auto naar de binnenstad komen. Het is niet duidelijk of het hierbij om bezoekers gaat die bij betaald parkeren op de fiets komen en bij het afschaffen daarvan met de auto komen. Er zijn geen harde cijfers voor handen die aantonen dat het afschaffen van betaald parkeren een positief effect heeft op de omzet van ondernemers. Het onderwerp speelt ook bij andere gemeenten. Navraag bij een zestal gemeenten (Harderwijk, Raalte, Steenwijk, Barneveld, Veenendaal en Winschoten) en geeft het volgende beeld:

- Het is moeilijk om ervaringen in andere gemeenten 1-op-1 toe te passen op Nijkerk.

- Er wordt vaak een positief effect “ervaren” = “gevoel”, maar er zijn omzetcijfers van de detailhandel bekend en ook geen harde cijfers van aantallen meer bezoekers.
- Gemeenten met parkeervoorzieningen die geëxploiteerd worden door derden lopen tegen een juridisch geschil aan. In Veenendaal is een verlenging van een proef geblokkeerd door de rechter
- In de evaluaties van diverse gemeenten zijn wel de veranderingen in parkeercijfers in beeld gebracht, maar niet de effecten zoals b.v. meer of minder fietsgebruik.
- Er wordt gestart, maar zonder vooraf een resultaat te benoemen en daarop te monitoren.
- Het gebruik van de auto als vervoermiddel voor het bezoek aan de binnenstad wordt feitelijk minder relevant omdat de aankoop van grotere goederen juist wordt overgenomen door online winkels (van de ondernemers in de binnenstad en derden) met thuisbezorgen als service.

Financiële consequenties.

Het voorstel van de overleg groep parkeren heeft een groot negatief effect op de financiën van de gemeente. Het verlies van inkomsten is substantieel. Dit staat nog los van mogelijke claims van derden i.v.m. gedane investeringen (zie bijlage 3: Brief van Aprisco).