

Bijlage 10.

Algemeen

De onderhavige besluitvorming maakt onderdeel uit van de (omgevings-) dialoog die vanuit de samenleving is gestart en zich richt op de doorontwikkeling van de binnenstad van Nijkerk. In dit kader heeft de raad van Nijkerk in maart 2016 de uitgangspunten van het Visiedocument “Aantrekkelijk Nijkerk” vastgesteld en in maart 2017 ingestemd met een reeks kaders voor de uitwerking van de Visie o.a. op basis van het Verkeersplan dat als onderdeel van de uitwerking binnen de dialoog is opgesteld en door B&W in februari 2017 is vastgesteld. Van buiten de dialoog is er d.m.v. een petitie een interventie gepleegd op het dialoogproces. Het Platform heeft naar aanleiding daarvan de bereidheid getoond hierop in een extra procesronde in te willen spelen. Op grond daarvan is bij de raadsbehandeling in maart jl. een motie aangenomen waarin B&W verzocht wordt om te kijken met de indieners van de petitie en het Platform Binnenstad of heroverweging van (de uitwerking) van het visiedocument “Aantrekkelijk Nijkerk” met betrekking tot het realiseren van bronpunten voor (ondergronds) parkeren, het opheffen van parkeerplaatsen op het maaiveld en het in stand houden van betaald parkeren wenselijk of mogelijk is. N.a.v. het voorgenomen besluit van B&W is er een reactie binnengekomen van de zowel de Overleggroep als de Regiegroep. Bovendien hebben NOV en INretail ongevraagd ook een reactie gegeven. Op grond van al deze inbreng hebben wij ons voorgenomen besluit heroverwogen. Daarnaast is er een brief binnengekomen van Aprisco.

Reacties op voorgenomen besluit B&W

Overleggroep Parkeren.

De overleg groep is van mening dat het niet wenselijk is het betaald parkeren in zijn geheel af te schaffen en het parkeren in de binnenstad geheel gratis te maken maar een bepaalde vorm van parkeerregulering te handhaven. De proef uit te breiden van 1 uur na 2 uur met uitbreiding van de vrijdag en de zaterdag (voorgenomen besluit was van maandag tot vrijdag) . De overleggroep parkeren is van mening dat een bijdrage in kosten bij definitieve invoering bespreekbaar is. Bepalen na proef en op basis van werkelijke kosten, maar niet vooraf bereid om voor 50% bij te dragen.

ANALYSE.

Op basis van deze reactie wordt geconstateerd dat niet wordt voldaan aan de voorwaarden zoals gesteld in het voorgenomen besluit.

Op basis van de huidige begroting is gekeken naar de financiële consequenties van het voorstel van de overleggroep en de financiële consequenties van een eventuele proefperiode. Hierin zijn ook opgenomen de verwachte kosten ter compensatie van de inkomstenderving voor de exploitant van de parkeergarage Oosterpoort. Deze aanname is gebaseerd op de huidige bezettingsgraden. In de vertrouwelijke bijlage over de financiën is een bandbreedte aangehouden, omdat we uitgegaan zijn van aannames en deze kunnen fluctueren. Naast de grote financiële gevolgen van dit voorstel € 450.000 tot € 475.000 (zie bijlage 2) is er vooraf ook geen bijdrage vanuit de ondernemers toegezegd zoals in het voorgenomen besluit als voorwaarde is gesteld.

De inzet vanuit winkeliers om het parkeren ‘gratis’ te maken is er op gericht om de drempel om met de auto naar de binnenstad te komen te verlagen. Het centrum van Nijkerk is vooral voor de Nijkerkers (zie onderzoek Rabo bank Randmeren, bijlage 7) met deze voorstellen wordt volgens de Overleg groep parkeren voorkomen dat omzet afvloeit naar elders (met een groter aanbod en/of met gratis parkeren). De proef zal dus een antwoord moeten geven op de vraag of het ‘gratis’ maken van

parkeren, of eigenlijk het invoeren van flinke kortingen op het tarief (immers, alle partijen willen het parkeren blijven reguleren en na twee uur bezoekers ook laten betalen, de betaalmethodiek en infrastructuur blijft dus in stand), inwoners er toe brengt minder elders boodschappen te doen en te gaan winkelen en meer in de binnenstad van Nijkerk.

De populatie (85% van de bezoekers) waarover het voornamelijk gaat volgens Rabo Bank Randmeren zijn bestaande inwoners van de kern Nijkerk. Deze wonen allen dus binnen een straal van 3 à 4 km van het centrum. Deze proef zal een toename van autoverkeer tot gevolg hebben welke gevolgen kan hebben voor de verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid speelt een belangrijke rol in het Verkeersplan voor de binnenstad. De verkeersstructuur van Nijkerk kent een incomplete buitenring (N301) én een incomplete binnenring (Torenstraat/Vrijheidslaan). Dit maakt dat verkeerstromen relatief grote afstanden door het stedelijke gebied moeten afleggen om hun doelen te bereiken. Om dit te vermijden zoeken weggebruikers alternatieve routes gebruiken die niet gedimensioneerd en ingericht zijn daarvoor.

Het overall Verkeersplan voor de binnenstad speelt hier op in door het parkeren te concentreren op bronpunten, waarnaar bezoekers gericht worden verwezen via informatieborden, het zogenaamde parkeerwijssysteem om onnodig zoek gedrag van autoverkeer te voorkomen. Ook worden verkeersmaatregelen genomen om de druk op een aantal plaatsen te verminderen. Voorts wordt geadviseerd om opnieuw na te denken over het completeren van de buitenring.

Het is ook goed om te weten dat er ook een aantal werkzaamheden in de planning zitten die van invloed zijn op de verkeerssituatie in 2018 ¹ en volgende jaren. Hierover zal een goede afstemming moeten plaats vinden om de bereikbaarheid van de binnenstad te borgen.

Vanuit verkeersoptiek zal, zonder dat er geïnvesteerd in de hoofdwegenstructuur de verkeersdruk op de binnenring verder toenemen.

Meer verkeer betekent ook meer *luchtvervuiling*. Een aantal grote gemeenten neemt inmiddels maatregelen om dat tegen te gaan om het leefklimaat in de binnenstad te verbeteren. Het is niet ondenkbaar dat – als uitvloeisel van de rechterlijke uitspraak – er een taakstelling komt voor alle gemeenten om de luchtvervuiling en fijnstof als gevolg van het autoverkeer terug te dringen.

In het kader van het gemeentelijke gezondheidsplan wordt op deze problematiek ingespeeld. Ook *beweging* als gezondheid bevorderende activiteit. Inzet op gebruik van de fiets en het verder verbeteren van de faciliteiten daarvoor heeft prioriteit mede gelet het feit dat de grootste populatie aan consumenten binnen een straal van 3 à 4 km rond het centrum woont.

In het regeerakkoord heeft *klimaatbeleid* en daarmee CO2 reductie een grote plaats gekregen. Ook de emissie van personenauto's zal terug moeten worden gedrongen. Er is een Klimaatwet aangekondigd waarin maatregelen zullen worden vastgelegd.

Lagere parkeeropbrengsten gaat leiden tot hogere onrendabele investeringen bij vastgestelde *ruimtelijk ontwikkelingen*. Een proef leidt tot een substantiele inkomstenderving voor de gemeentelijke begroting, waarbij de financiële kaders en de haalbaarheid voor het Kerkplein en de Havenkom in het oorspronkelijke voorstel moeten worden herzien.

Bij een proef zullen de kaders voor de ontwikkelingen van het Kerkplein/Havenkom onduidelijk blijven en dit zal leiden tot vertraging van het planproces.

¹ Komend jaar zullen de kruispunten op de N301 worden gerenoveerd en zal er o.a. een fietstunnel worden aangebracht onder de N301 bij Doornsteeg. De extra congestie die hiermee gepaard zal gaan zal de druk op de binnenring verhogen. Ook zal de herinrichting van de Torenstraat plaatsvinden ter plaatse van de nieuwbouw nabij de Kruiskerk.¹

Regiegroep Platform Binnenstad Nijkerk.

De regiegroep Platform Binnenstad Nijkerk is van mening dat het geheel vrij parkeren geen wenselijk scenario is. Ook de regiegroep stelt voor om de proef uit te breiden van 1 uur na 2 uur en stelt voor een eventuele uitbreiding van de vrijdag en de zaterdag sterk in overweging te nemen. De regiegroep is het eens met principe van mee betalen in de inkomstenderving, maar stelt hierbij wel dat er een maximum moet worden vastgesteld en er nader inzicht in opbouw van de kosten voor parkeren komt.

ANALYSE.

Hierbij wordt verwezen naar de analyse op de reactie van de Overleggroep Parkeren.

INretail

INretail geeft inhoudelijke argumenten en beschouwt de binnenstad van Nijkerk als een gemakscentrum. Parkeerbeleid maakt volgens hen onderdeel uit van een defensief beleid om de effecten van online-aankopen en die van de trend om minder-dagelijkse artikelen steeds meer te willen kopen in grotere centra, te vertragen. 'Gratis' parkeren zal in hun opinie geen extra omzet opleveren, maar de onvermijdelijke omzetafname vertragen.

Zij pleiten er voor dat de gemeente het economisch klimaat in haar gemeente stimuleert door betaald parkeren af te schaffen. De gemeente zou "vanuit financiële opbrengsten willen vasthouden aan het door de gemeente voorgestelde parkeerbeleid in plaats van dat ze het centrum van Nijkerk aantrekkelijk wil maken voor haar bezoekers". INretail vindt "het niet wenselijk dat de gemeente Nijkerk voor het centrum betaald parkeren blijft hanteren gezien de functie die het vervult".

ANALYSE.

Voor zover Nijkerk centrum 'gemakscentrum' is en een rol vervult voor dagelijkse boodschappen zijn de beide supermarkten daarvoor de belangrijke trekkers. Beiden zijn voorzien van boven- en ondergrondse parkeervoorzieningen. Beide hanteren ook nu al een service welke voorziet in '1 uur gratis parkeren'.

Gereguleerd parkeren vraagt om een infrastructuur van apparaten en mensen waaraan zodanige kosten zijn verbonden dat het bij de huidige tarieven niet kostendekkend in stand gehouden kan worden. Elke verdere reductie van tarieven maakt dat het tekort verder oploopt waarvoor dekking gezocht zal moeten worden op de gemeentebegroting door andere activiteiten niet te doen of de OZB belasting voor alle inwoners te verhogen.

Nijkerk centrum is misschien een gemakscentrum, maar zeker ook een belangrijke ontmoetingsplaats voor de 25.000 inwoners van de kern zelf, voor delen van de rest van de gemeente en voor groepen inwoners uit de regio. Horeca, evenementen en cultuur zijn in belang toenemende elementen van de binnenstad om die rol overtuigend te (blijven) spelen. De Visie aantrekkelijk Nijkerk is er juist op gericht om daarbij een onderscheidende propositie te leveren: accentueren van de historische karakteristieken van de binnenstad, betrekken van de Havenkom bij de binnenstad als plek voor bestaande en nieuwe evenementen, auto's uit beeld en herinrichting van straten en pleinen, behoud van het aantal parkeerplaatsen door aanvullende bronpunten te realiseren met een gerichte verwijzing vanuit invalswegen naar beschikbare parkeerplaatsen enz.

De gemeente zet reeds in met pakket aan maatregelen met een investeringsvolume voor de gemeente van meer dan € 10 mln (Vastgesteld in de besluitvorming van Visie Aantrekkelijk Nijkerk van 31 maart 2016 en in de besluitvorming samenhangend plan Visie Aantrekkelijk Nijkerk van , uitwerking Kerkplein-Havenkom van 30 maart 2017). Bij de raming van die investeringen is uitgegaan van betaald parkeren op basis van relatief lage tarieven. T.o.v. van bijvoorbeeld Harderwijk tarief 2.00 is het tarief van Nijkerk 35% .

De Visie c.a. voorziet juist in fors en gericht investeren in het centrum van Nijkerk. Parkeerbeleid maakt daar een belangrijk onderdeel van uit. Met beschikbaarheid en kwaliteit als insteek in plaats van 'gratis' zonder aandacht daarvoor.

NOV

NOV gaat in haar reactie met name in op het proces en op de wijze waarop de effecten van 'gratis' parkeren zijn getoetst. Wat betreft het proces gaat het om de rollen van de Overleggroep en van het college. NOV stelt zich beschikbaar "om mee te denken in financiële vraagstukken en bij ondernemers waar dat wel kan de bijdragevraag bespreekbaar te maken. Ook hierbij geldt dat het wenselijk is de resultaten van de proef te gebruiken voor de daadwerkelijke vraag".

Ook stelt de NOV: "Tevens denken wij graag mee over de invulling van het Visiedocument en deze zelfs waar nodig te verbeteren omdat de werkelijkheid ons in de tijd lijkt te hebben ingehaald".

ANALYSE

Het NOV betwist dat B&W in deze een eigen rol heeft. Op grond van de motie zou die stelling verdedigbaar zijn. Echter het is de Overleggroep die vervolgens in juni jl. aan B&W het verzoek heeft gedaan om de effecten van 'gratis' parkeren in beeld te brengen en daarover de raad om een oordeel te vragen. Dit raakt in meer algemene zin aan de rol van B&W in dialogen: doorgeefluik tussen dialooggroepen en raad of dagelijks bestuur met additionele toegevoegde waarde t.o.v. de raad. Dit speelt ook rond de dialoog Economie en komt ongetwijfeld terug bij de evaluatie van de dialogen. Hieronder dragen wij daar argumentatie voor aan.

Andere perspectieven

"Parkeren" is een onderdeel van de uitwerking van de Visie aantrekkelijk Nijkerk en maakt op zichzelf ook weer onderdeel uit van het Verkeersplan dat door B&W is vastgesteld. "Betaald parkeren" behoort tot de bevoegdheden van de raad, omdat het rechtstreeks raakt aan de budgetbevoegdheid van de raad.

'Parkeren' en 'verkeer' kunnen worden beoordeeld vanuit locatieperspectief. Maar er zijn ook andere perspectieven waarvoor wij als lokaal bestuur geacht worden oog te hebben. Verkeer raakt ook aan *gezondheid* via luchtkwaliteit en beweging, aan *klimaatverandering* via Co2 uitstoot en aan *veiligheid* via overall verkeersplanning.

Het is de rol van B&W om te zorgen dat ook toetsing aan deze perspectieven plaatsvindt bij de voorbereiding van de besluitvorming in de raad. Dat gold in traditionele werkverhoudingen; dat moet ook geborgd zijn in de nieuwe werkverhoudingen in Nijkerk.