Parkeerbeleidsplan 2019 – 2024

Team Vakspecialisten
September 2019

Inhoudsopgave

1. Inleiding
- 1.1 Ontwikkeling parkeerlandschap Nijkerk – scope van dit beleidsdocument
- 1.2 Het proces
- 1.3 Structuur parkeerbeleid

2. Parkeerbeleid in relatie tot de omgeving
- 2.1 Landelijk en provinciaal kader
- 2.2 Gemeentelijk kader
- 2.3 Positionering in relatie tot andere beleidsvelden

3. Huidige situatie
- 3.1 Regulering en tarieven
- 3.2 Parkeerdrukmetingen 2018
- 3.3 Exploitatie gebouwde voorzieningen
- 3.4 Groei van mobiliteit tot 2024
- 3.5 Parkeerproblematiek

4. Toekomstvisie
- 4.1 Visie
- 4.2 Uitgangspunten
- 4.3 Doelstellingen

5. Praktische invulling
- 5.1 Parkeerregulering centrum en schil
- 5.2 Parkeren in woonwijken (zonder regulering)
- 5.3 Overige parkeeroplossingen
- 5.4 Fietsparkeren

6. Monitoring en evaluatie
- 6.1 Monitoring
- 6.2 Evaluatie

7. Uitvoeringsprogramma

1. Inleiding

1.1 Achtergrond update parkeerbeleid

Na een succesvol doorlopen traject met inwoners en ondernemers uit de binnenstad is in 2016 de Visie Aantrekkelijk Nijkerk opgesteld. Eén van de doelstellingen van de opgestelde visie is dat Nijkerk weer wordt herkend als plek waar men graag verblijft. Door het versterken van het monumentale en historische karakter en herstel van het oude stratenpatroon, in combinatie met het ontstaan van een goede balans tussen bedrijvigheid en belevingswaarde, moet de binnenstad van Nijkerk uitgroeien tot een aantrekkelijke plek om te winkelen, te werken, te ontspannen en te wonen.

Aansluitend aan de Visie Aantrekkelijk Nijkerk is een Verkeersplan opgesteld, met daarin een aantal concrete maatregelen die invulling geven aan de doelstellingen van de visie. Eén van de speerpunten in de visie en het verkeersplan is het verbeteren van de beleving, door het creëren van een autoluwe binnenstad. Dat leidt onder ander tot het opheffen van een groot aantal parkeerplaatsen die langs de rijbaan liggen in voornamelijk de Torenstraat en Vrijheidslaan.

In 2017 is met een kleine overleggroep, waar naast bewoners ook een aantal ondernemers in deelnamen, gediscussieerd over de invulling van het parkeren in het centrum van Nijkerk. Hierbij zijn diverse aspecten van parkeren de revue gepasseerd zoals de verhouding tussen parkeerplaatsen op maaiveld en die in gebouwde voorzieningen. Het opheffen van parkeerplaatsen op maaiveld betekent namelijk niet dat er ook parkeerruimte verdwijnt: wat verdwijnt op maaiveld wordt ondergebracht in nieuw te bouwen voorzieningen, indien die behoefte daar is.
De dialoog met de overleggroep heeft geleid tot een advies aan het college wat uiteindelijk in een consultatieronde ook door de raad is behandeld. De raad heeft in december 2017 middels een motie een duidelijke richting gegeven door het volgende te besluiten:

- Betaald parkeren voor de binnenstad blijft in stand;
- Een mix van maaiveld en parkeerplekken in gebouwde voorzieningen blijft beschikbaar en waarin bij elke herinrichting een afweging wordt gemaakt ten aanzien van de locatie en het aantal parkeerplekken dat beschikbaar blijft ;
- Indien wordt besloten toch parkeerplaatsen op maaiveld te verwijderen gebeurd dit pas nadat er in de directe omgeving voldoende alternatieve parkeerplekken zijn gerealiseerd;
- De parkeervoorziening Stadspark, afwijkend van hetgeen in de Visie Aantrekkelijk Nijkerk is gesteld, blijft gehandhaafd.

Ook de organisatie omtrent het uitgeven van vergunningen, het tarief dat daarvoor wordt gerekend en problematiek met langparkeerders in de schil rondom het centrum zijn momenteel actueel.

Bovenstaande ontwikkelingen leiden ertoe dat met name voor de binnenstad van Nijkerk nu een herijking van het parkeerbeleid gewenst is. Op een later moment zal ook een herijking van de parkeernormennota voor de hele gemeente plaatsvinden, welke parallel aan dit parkeerbeleidsplan wordt opgesteld. Deze nieuwe Nota Parkeernormen wordt later ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden.

1.2 Proces

Na een ambtelijke verkenning van de aandachtspunten zijn bestuurlijk een aantal kaders vastgesteld, welke zijn besproken in een klankbordgroep. Deze klankbordgroep heeft een aantal adviezen uitgebracht, die grotendeels zijn verwerkt in het definitieve parkeerbeleidsplan. Het gehele proces is samengevat in onderstaande figuur:

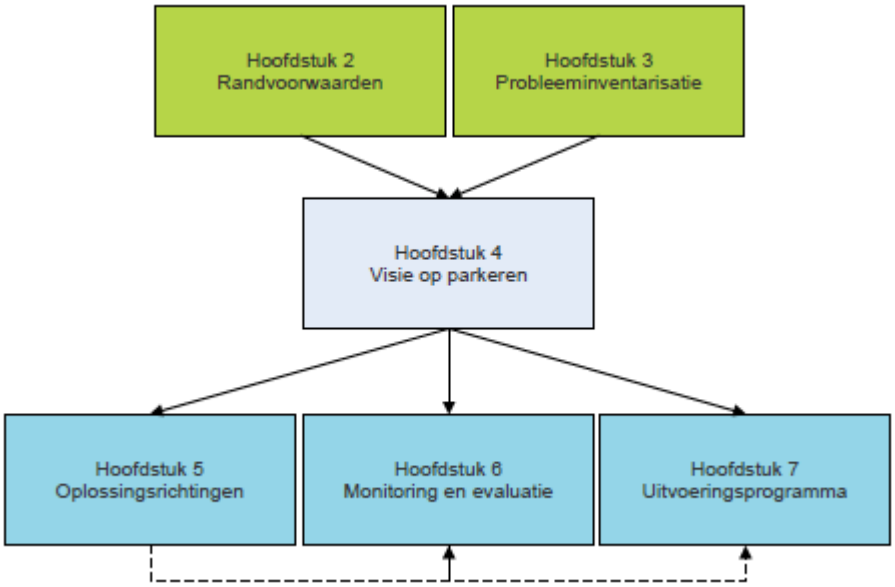
Figuur 1 Processchema parkeerbeleidsplan

1.3 Reikwijdte van dit document

De herijking van het parkeerbeleid op dit moment betreft enkel een beleidswijziging die de binnenstad van Nijkerk en de schil daaromheen raakt. In Hoevelaken en Nijkerkerveen functioneren de parkeervoorzieningen zoals gewenst, het is niet nodig daar nu wijzigingen in aan te brengen. Dat betekent dat de parkeerschijfzone in Hoevelaken niet wijzigt en ook dat in Nijkerkerveen parkeren ongereguleerd blijft. Het nieuwe parkeerbeleid bevat dus wel uitgangspunten voor parkeren en regulering in Hoevelaken en Nijkerkerveen, maar daarin zijn geen wijzigingen ten opzichte van het oude beleid.

1.4 Structuur parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van Nijkerk gaat uit van een relatie tussen randvoorwaarden (hoofdstuk 2), probleem (hoofdstuk 3), lange termijn visie (hoofdstuk 4) en de uiteindelijk te hanteren instrumenten (hoofdstuk 5). Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Beide elementen worden in hoofdstuk 6 toegelicht. Het laatste hoofdstuk bevat een overzicht van de acties voor de komende jaren. De samenhang tussen de hoofdstukken is weergegeven in onderstaande figuur.


Hoofdstuk 2
Randvoorwaarden
Hoofdstuk 3
Probleeminventarisatie
Hoofdstuk 4
Visie op parkeren
Hoofdstuk 5
Oplossingsrichtingen
Hoofdstuk 6
Monitoring en evaluatie
Hoofdstuk 7
Uitvoeringsprogramma

2. Parkeerbeleid in relatie tot de omgeving

Ook al is parkeren voornamelijk een lokale aangelegenheid, parkeerbeleid staat niet op zichzelf en dient te worden afgestemd op andere beleidsterreinen en beleid van hogere overheden. Dit hoofdstuk beschrijft daarom het landelijk, provinciaal en lokaal beleidskader om enerzijds de positie van het parkeerbeleid van Nijkerk te illustreren en anderzijds de randvoorwaarden (het kader) te beschrijven.

2.1 Landelijk en provinciaal kader

Nog altijd is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012) het nationale ruimtelijk - en mobiliteitsbeleid en de opvolger van de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. In de SVIR wordt het ruimtelijk beleid beschreven, gecombineerd met het nationaal verkeer- en vervoerbeleid tot en met 2028. Robuust en samenhang zijn kernbegrippen van de SVIR. Robuust in de zin dat het verkeer- en vervoersysteem betrouwbare prestaties levert, in reguliere situaties maar ook bij ongevallen, extreme weersomstandigheden en andere verstoringen. Daarnaast geeft een samenhangend systeem gebruikers keuzemogelijkheden die passen bij hun leefstijl.
De gewenste robuustheid en samenhang worden bereikt door de modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) elk vraaggericht te versterken, beter met elkaar te verknopen en de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen te vergroten. Voor de uitwerking van gemeentelijke parkeerbeleid betekent dit dat de behoefte aan autoverplaatsingen en daarmee de parkeercapaciteit voldoende moet zijn om het verkeer- en vervoerssysteem als afgeleide van de ruimtelijke ambities te versterken.

Wereldwijd is het terugdringen van CO_2 uitstoot een belangrijke factor in het reduceren van de klimaatopwarming. Europese wetgeving daaromtrent sijpelt via de Rijksoverheid door naar provincies en gemeenten. In het Interbestuurlijk Programma (IBP) wordt tussen Rijk, provincies en gemeenten samengewerkt aan onder andere het terugdringen van CO_2 uitstoot en bijvoorbeeld aardgasvrij bouwen. Dit betekent ook dat de gemeente Nijkerk een duidelijk opgave heeft, een concrete maatregel zou kunnen liggen in het reduceren van autoverkeer binnen de gemeentegrenzen.

In januari 2018 is de Omgevingsvisie Gelderland gepresenteerd. Dit document vervangt onder andere het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan. De omgevingsvisie focust op twee provinciale hoofddoelen:

1. Een duurzame economische structuur;
2. Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving.

Deze twee hoofddoelen benadrukken de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur. Zij beïnvloeden elkaar. Economische structuurversterking vraagt om een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Dat is een goede bereikbaarheid en voldoende vestigingsmogelijkheden. Het betekent ook een aantrekkelijke woon- en leefomgeving met de unieke kwaliteiten van natuur, water en landschap in Gelderland.

2.2 Gemeentelijk kader

2.2.1 Omgevingsvisie (Ruimtelijke Bouwsteen)

In de afgelopen jaren is de gemeente Nijkerk sterker verbonden geraakt met de omliggende gemeenten. Met name de wederzijdse invloed tussen Nijkerk en Amersfoort heeft geleid tot een grotere druk op de ruimte in Nijkerk. Ook de economische situatie, een toenemende vergrijzing en de ontwikkeling van de regio’s Food Valley en Amersfoort oefenen invloed uit op Nijkerk.

Het doelstelling van het structuurplan is om een integraal ontwikkelingskader te bieden tot aan 2030. De structuurvisie is ook duidelijk meer dan een ruimtelijk kader: het bevat afspraken die invloed hebben op de sociale samenhang en dus op de samenleving. De structuurvisie is tevens het vertrekpunt voor de ontwikkeling van de binnenstad van Nijkerk. De Visie Aantrekkelijk Nijkerk, die later wordt toegelicht, is een gebiedsgerichte uitwerking van het structuurplan en door inwoners en ondernemers opgesteld.

De gemeente Nijkerk heeft de ambitie om goed bereikbaar te zijn voor zowel bewoners als haar omgeving. De drie kernen in de gemeente (Hoevelaken, Nijkerk en Nijkerkerveen) moeten onderling goed bereikbaar zijn. Het verspreid liggend areaal aan parkeerplaatsen (wel voldoende) in de binnenstad van Nijkerk resulteert in zoekverkeer door bezoekers. Dit heeft een negatief effect op de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad. Als concrete opgave staat daarom beschreven dat er voldoende parkeerplaatsen aangelegd moeten worden die goed te vinden zijn.

De structuurvisie wordt naar verwachting in 2020 vervangen door de Omgevingsvisie.

2.2.2 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan / Mobiliteitsvisie

Het GVVP bevat de kaders van het mobiliteitsbeleid in de gemeente Nijkerk tot 2020. De Structuurvisie functioneerde bij het opstellen als richtinggevend kader. De ambitie van Nijkerk is om goed en veilig bereikbaar te blijven. Daarbij moet de doorstroming op het lokale hoofdwegennet worden verbeterd en sluipverkeer worden voorkomen. De kernen blijven ook de komende jaren onderling goed met elkaar verbonden en nieuwe ontwikkelingen worden goed en duurzaam ontsloten op het (lokale) hoofdwegennet. De gemeente wil ook het aantal korte autoritten reduceren door bijvoorbeeld te investeren in de fiets.

Het huidige gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan dateert uit 2012. In 2020 wordt dit opgevolgd door een nieuw op te stellen Mobiliteitsvisie.

2.2.3 Visie Aantrekkelijk Nijkerk

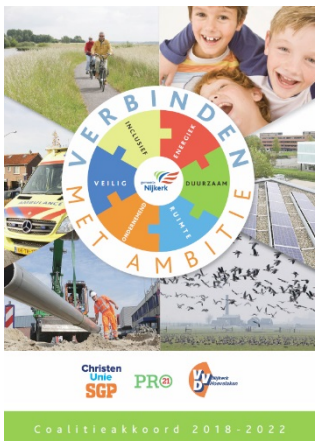
In 2016 is in samenspraak met inwoners, ondernemers en belangenorganisaties de Visie Aantrekkelijk Nijkerk opgesteld. Deze Visie beschrijft hoe we door het versterken van het monumentale, historische, karakter en herstel van het oude stratenpatroon, in combinatie met het ontstaan van een goede balans tussen bedrijvigheid en belevingswaarde, in gezamenlijk de binnenstad van Nijkerk uit laten groeien tot een aantrekkelijke plek om te winkelen, te werken, te ontspannen en te wonen. In de uitwerking daarvan, in de vorm van het Verkeersplan, is onder andere aangegeven dat parkeerplaatsen op maaiveld zoveel mogelijk worden opgeheven en dat bezoekersparkeren bij makkelijk bereikbare bronpunten moet plaatsvinden. Ook moeten kortparkeerplekken worden ingericht rondom het centrum om bezoekers van bijvoorbeeld een bakker of slager toch de mogelijkheid te bieden in de directe omgeving van die functie te kunnen parkeren.

2.2.4 Nota Parkeernormen

Parallel aan herijking van het parkeerbeleid wordt ook een nieuwe nota Parkeernormen opgesteld. Daarin zal vooral aandacht zijn voor parkeren in woongebieden en hoe om te gaan met veranderingen in de vraag naar mobiliteit (o.a. deelauto's, elektrische voertuigen).

2.2.5 Coalitieakkoord

In het coalitieakkoord 'Verbinden met ambitie' zijn op het gebied van parkeren, naast de aandacht die er voor duurzame vervoermiddelen zal worden gegeven in de Mobiliteitsvisie een drietal aandachtspunten:



- Het college spreekt uit een fietsvriendelijke gemeente te willen zijn. Daarbij is specifiek aandacht voor de ontwikkeling van sneller en veiliger fietsverkeer. Maar ook fietsparkeren speelt hierin een rol.
- Voor de binnenstad wordt de ingezette weg met betrekking tot bereikbaarheid, parkeerbeleid en parkeertarieven voortgezet. Dat betekent onder andere dat achteraf betaald parkeren wordt ingevoerd en een parkeerverwijssysteem wordt opgezet. Maar ook dat we oplossingen implementeren om buurtvreemde langparkeerders in woonwijken rondom het centrum te weren en dat parkeergarage Bonte Koe wordt uitgebreid met 52 parkeerplaatsen.
- Het parkeertarief in het centrum is gemaximeerd op € 0,90 tot en met 2022. Aanvullende investeringen voor parkeren worden gedekt uit incidentele middelen.

2.3 Positionering in relatie tot andere beleidsvelden

Het parkeerbeleid van Nijkerk staat niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsvelden en bovenliggend beleid:

1. Het gemeentelijk parkeerbeleid kan niet los worden gezien van de ambities en doelstellingen zoals beschreven in de Structuurvisie, Visie Aantrekkelijk Nijkerk, Verkeersplan binnenstad en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan. De ambitie van Nijkerk is om goed en veilig bereikbaar te blijven met verschillende modaliteiten – (auto, openbaar vervoer en fiets) zowel voor bewoners als voor bezoekers.

2. De binnenstad van de kern Nijkerk moet gelijke tred houden met de ontwikkeling die gemeente als geheel doormaakt, waarbij de historische binnenstad het herkenbare en aantrekkelijke centrum van Nijkerk vormt. Oude kwaliteiten moeten bij nieuwe ontwikkelingen een kans krijgen. Zo kunnen ze bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte.

In het volgende hoofdstuk wordt de huidige parkeersituatie beschreven en een doorkijk gegeven naar de toekomst. Beide hoofdstukken vormen de basis voor de visie op parkeren zoals die staat beschreven in hoofdstuk 4.

3. Huidige situatie

3.1 Regulering en tarieven

Binnen de gemeente Nijkerk wordt parkeren op drie manieren gereguleerd:

a. Betaald parkeren in centrum Nijkerk
b. Vergunninghoudersparkeren in schil centrum Nijkerk
c. Parkeerschijfzone in centrum Hoevelaken en versnipperd in Nijkerk

Betaald parkeren geldt alleen in het centrum van Nijkerk. Dit is van kracht van maandag t/m donderdag tussen 9.00u en 18.00u, op vrijdag tussen 9.00u en 21.00u en op zaterdag tussen 9.00u en 17.00u. Voor de betaald parkeerplekken worden ook specifieke vergunningen uitgegeven (in 2019 totaal 215). Bij de parkeerautomaten kan worden betaald met muntgeld, pinpas en creditcard. Een dagparkeerkaart kost € 2,-. Er zijn hiernaast diverse locaties waar alleen met een vergunning mag worden geparkeerd (belanghebbenden parkeren). Op de Oranjelaan is een parkeerschijfzone ingesteld. Vanaf Vetkamp tot de Beatrixstraat geldt een maximale parkeerduur van drie uur. Vanaf de Beatrixstraat tot de Bernhardstraat is dit maximaal één uur. Bij het gemeentehuis zijn een aantal parkeerplaatsen waar maximaal een half uur mag worden geparkeerd. Als uitvoeringsmaatregel vanuit het verkeersplan is op het Willem Alexanderplein aan de zijde van de flat een parkeerschijfzone ingesteld met een maximale parkeerduur van 1 uur.
In het centrum van Hoevelaken is een parkeerschijfzone van kracht waar maximaal 1,5 uur aaneengesloten mag worden geparkeerd. Dit gebied wordt grofweg begrenst door de Kantemarsweg, Meerveldlaan, Parklaan, Leeuweriklaan en van Lyndenlaan.

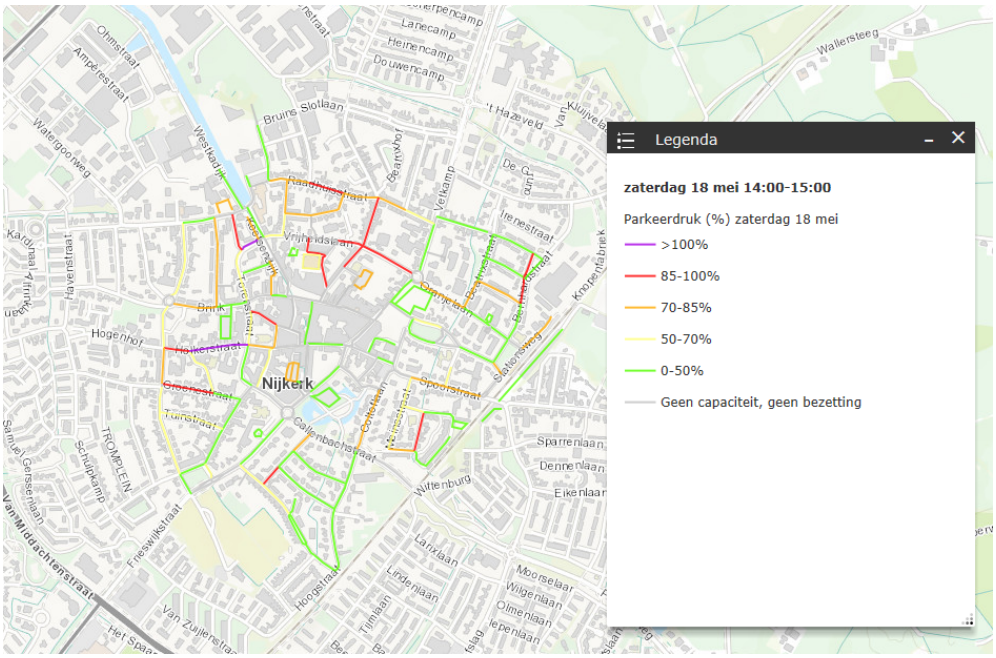
In Nijkerk bestaan daarnaast een aantal specifieke vergunninghouderszones, zoals in de Schimmelpenninckstraat en een deel van de Meinsstraat.

Tarieven

Betaald parkeren in Nijkerk kost per 1/1/2019 € 0,80 per uur. Op basis van het coalitieakkoord dat in 2018 is gesloten stijgt dit in 2021 naar € 0,90. Tarieven voor vergunningen zijn divers, maar een eerste vergunning voor bewoners kost in 2019 op jaarbasis € 34,20 (zowel voor parkeren op betaald parkeerplaatsen als parkeren op specifieke vergunninghoudersplaatsen).

3.2 Kwantitatief onderzoek: parkeerdrukmetingen 2018 en 2019

In april en september 2018 en in mei 2019 zijn parkeerdrukmetingen gehouden in het centrum van Nijkerk en de directe schil daaromheen. Uit de metingen blijkt dat (over het hele centrum gezien) van alle openbare parkeerplaatsen maximaal ongeveer 60% bezet is. Op specifieke momenten en specifieke locaties kan de bezetting niettemin hoog zijn, zoals bijvoorbeeld parkeergarage Bonte Koe op koopavond en weekenddagen. Maar op acceptabele loopafstand zijn dan altijd voldoende vrije parkeerplaatsen te vinden.



Deze metingen laten zien dat binnen het aanwezige parkeerareaal voldoende ruimte is om parkeerplekken langs de rijbaan (met name langs de Torenstraat en Vrijheidslaan) te laten vervallen zoals uitgesproken in de uitwerking van de Visie Aantrekkelijk Nijkerk. De uitwerking hiervan vindt plaats in een dialoog met direct betrokkenen, wat door de gemeenteraad is verankerd in een motie uitgesproken in december 2017. Hierin is aangegeven dat parkeerplaatsen op maaiveld alleen verdwijnen als er een alternatief is in de vorm van een (nieuw) gebouwde voorziening.

In paragraaf 4.3 wordt ingegaan op het kwalitatieve onderzoek dat we hebben uitgevoerd door het organiseren van een tweetal klankbordgroepen.

3.3 Exploitatie gebouwde voorzieningen

Naast verspreide parkeerplekken op straat (voornamelijk Torenstraat en Vrijheidslaan) en een aantal parkeerterreinen op maaiveld zijn er ook drie gebouwde voorzieningen. Een daarvan is volledig in gemeentelijk bezit (Bonte Koe), een is in gedeeld eigendom (parkeergarage Wheemplein) en de derde is in particulier bezit (Oosterpoort).

3.4 Groei van mobiliteit tot 2024

Het parkeerbeleid van de gemeente Nijkerk richt zich op de periode tot en met 2024. Dit betekent dat niet alleen wordt gekeken naar de huidige parkeerproblemen, maar dat ook rekening wordt gehouden met een verdere toename van het autobezit en autogebruik. De afgelopen tien jaar (2009-2019) is het personenautobezit landelijk met ruim 13% gestegen naar 8,53 miljoen voertuigen. De verwachting is dat het autobezit en de automobiliteit de komende jaren zal doorgroeien, maar minder hard dan voorheen[1]. Ook Nijkerk wordt hiermee geconfronteerd.

[1] Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's (centraal Planbureau, Planbureau voor de Leefomgeving, 2015)

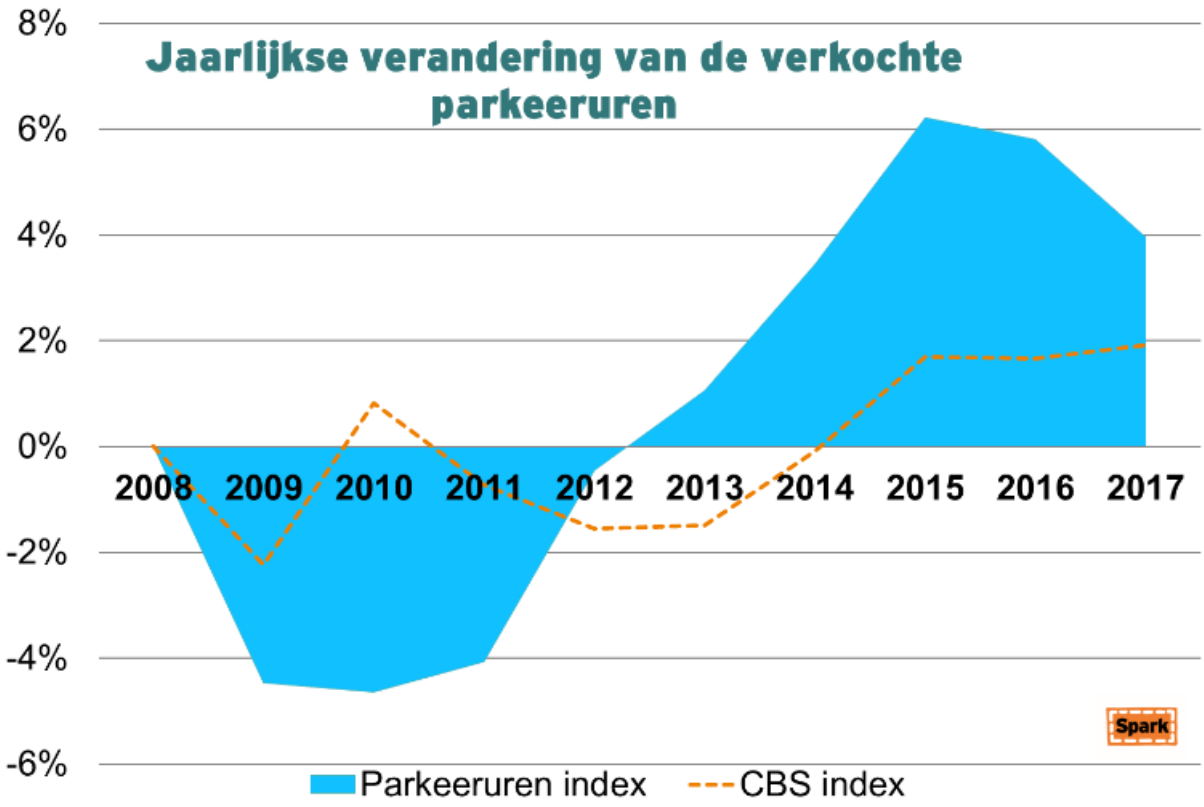
3.4.1 Focus op parkeren in woonwijken en centra Nijkerk / Hoevelaken

Demografisch gezien zal de vergrijzing in Nederland rond 2038 een maximum bereiken. Ouderen blijven langer mobiel en hebben een grotere vrijheid in het tijdstip en plaats van bestemming. Een mogelijk gevolg is toenemende (parkeer)druk in centra. Daarnaast vinden wonen, werken, winkelen en andere activiteiten steeds meer ruimtelijk gespreid plaats door concentratie van voorzieningen. Autobereikbare locaties krijgen daarbij steeds meer de voorkeur.

Economisch gezien is er sinds 2000 een daling van het aantal bezoekers in de Nederlandse centrumgebieden. De terugloop van het aantal bezoekers en de daaruit volgende leegstand wordt toegeschreven aan veranderingen in consumentvraag en winkelgedrag. Die zijn op hun beurt weer een gevolg van vergrijzing van de bevolking, de economische crisis en e-commerce.

Over het gebruik van de parkeercapaciteit in individuele binnensteden is vaak beperkt informatie beschikbaar. Uit recent onderzoek[2] in 30 kleine en middelgrote gemeenten blijkt dat het gebruik van een parkeerplaats, uitgedrukt in het verkochte aantal parkeeruren, over de periode 2013 tot 2017 is gestegen. Hierbij geldt dat het gemiddelde aantal verkochte parkeeruren in garages straat landelijk meer stijgt dan het gemiddelde aantal verkochte parkeeruren op straat.

Naast het totaal aan verkochte parkeeruren per jaar, is ook gekeken naar het aantal verkochte parkeeruren per parkeerplaats per jaar. De mate van gebruik van een parkeerplaats op totaalniveau geeft een stijgende trend weer, die bij de meeste onderzochte gemeenten afzonderlijk ook zichtbaar is.



Figuur 2 Ontwikkeling gemiddeld verkochte parkeeruren per parkeerplaats per jaar

[2] Parkeerbarometer, Erasmus Universiteit / Spark, 2018

De focus zal dus zowel op parkeren in woonwijken liggen (parkeernormen spelen hier ook een rol), maar ook op parkeren in de centra van Nijkerk en Hoevelaken.

3.5 Parkeerproblematiek

In vergelijking met andere steden is parkeren in de gemeente Nijkerk grotendeels "ongereguleerd" en "probleemloos". In Nijkerkerveen zijn geen structurele problemen en er is geen parkeerregulering van kracht. De parkeerschijfzone in Hoevelaken functioneert goed – het zorgt er voor dat kortparkeerders dicht bij de winkels kunnen parkeren. De belangrijkste problemen die in dit parkeerbeleidsplan worden behandeld zijn samengevat in onderstaande speerpunten:

1. Met name in de schil rondom het centrum van Nijkerk ervaren bewoners overdag overlast van ***buurtvreemde langparkeerders***. Specifieke plekken waar dit gebeurt zijn rondom het gemeentehuis, de Spoorstraat, een deel van Meinsstraat, maar bijvoorbeeld ook de straten rondom basisschool Het Baken en de Commissaris van Heemstrastraat.
2. In het centrum van Nijkerk is voldoende plaats om alle doelgroepen goed te bedienen. Met het oog op het opheffen van een aantal parkeerplaatsen op maaiveld ontstaat echter druk op de beschikbaarheid voor bewoners. Hiervoor moeten passende (maatwerk) maatregelen worden genomen.
3. De parkeervoorzieningen in de historische binnenstad van de kern Nijkerk zijn versnipperd en ongelijkwaardig. Het parkeerverwijssysteem en de ontsluitingsroutes dragen niet bij aan een snelle vindbaarheid en bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen en winkels. Dit leidt tot zoekverkeer in en rondom de historische binnenstad.
4. De beschikbare parkeerruimte op bedrijventerreinen is beperkt. Toenemend autogebruik leidt op meerdere plekken in de gemeente tot problemen (parkeren in de berm of op trottoirs) en vragen van ondernemers;
5. Incidentele problemen in woonstraten veroorzaakt door:
    - Toenemend autobezit van de eigen bewoners;
    - Het niet optimaal benutten van de parkeercapaciteit op straat (door o.a. ontbreken van markering);
    - Het niet benutten van parkeergelegenheid op eigen terrein (opslag i.p.v. van parkeren);
    - Het parkeren van grote voertuigen en aanhangers in woonwijken.

4. Visie op parkeren

In dit hoofdstuk staat de meerjarenvisie op parkeren in Nijkerk centraal. Het bevat de uitgangspunten van het parkeerbeleid (*wat is de basis*) en de doelstellingen (*wat willen we bereiken*). De parkeervisie is daarmee niet alleen leidraad voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, maar tegelijkertijd de basis voor de evaluatie daarvan.

4.1 Visie

Het parkeerbeleidsplan biedt Nijkerk handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen de gemeente spelen – of in de toekomst kunnen gaan spelen en die aansluiten op de perceptie van de parkeerproblematiek (zie hoofdstuk 3). De parkeervisie kent een tweetal principes die de basis vormen voor het parkeerbeleid in Nijkerk: de doelgroepenbenadering en de B-B-B-B benadering. Beide worden hieronder kort toegelicht.

4.1.1 Doelgroepenbenadering

Het parkeerbeleid van Nijkerk zet in op bewoners, werknemers en bezoekers van de gemeente. Deze doelgroepen staan centraal in het parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen. Iedere doelgroep heeft een 'eigen' parkeerlocatie.

- *Bewoners* dienen de mogelijkheid te hebben om de auto in de nabijheid van de woning te parkeren (op straat of in de eigen garage). Voor verplaatsingen binnen de eigen kern dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van alternatieven voor de auto: lopen, fiets of openbaar vervoer. Er worden maatregelen genomen om buurtvreemde langparkeerders in woonwijken rondom het centrum te weren.
- *Bezoekers van bewoners en bezoekers van voorzieningen* dienen de auto in de nabijheid van de bestemming te kunnen parkeren. Deze doelgroep heeft enerzijds een belangrijke sociale functie en levert anderzijds een bijdrage aan de economie in de gemeente. Bezoekers mogen daarom niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen of een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen of een onrealistisch hoog parkeertarief.
- *Werknemers* nemen eerder dan andere doelgroepen genoegen met langere loopafstanden. Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers minder eisen aan het comfort van een parkeerplek. Vooral goedkoop en een veilige parkeeromgeving zijn belangrijk. Werknemers kunnen in grote delen van Nijkerk vrij parkeren. We stimuleren werknemers dan ook te parkeren op voorzieningen net buiten het centrum zoals het P+R terrein ten oosten van het station. In gebieden waar een vorm van parkeerregulering van kracht is, worden werknemers beperkt gefaciliteerd om ruimte te creëren voor andere doelgroepen. In het centrum kunnen werknemers met een vergunning alleen parkeren op het parkeerterrein Stadspark.

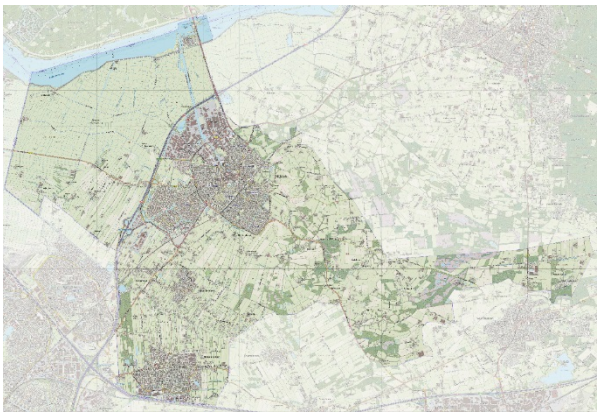
4.1.2 B-B-B-B benadering

In het parkeerbeleid van Nijkerk worden voor de geïnventariseerde knelpunten oplossingsrichtingen geformuleerd met een beleidsmatige doorkijk naar de korte, middellange en lange termijn (hoofdstuk 5). Sommige onderdelen zullen uitgebreid aan bod komen, andere onderdelen zullen een meer beschrijvend karakter kennen. Het principe "beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen" staat hierbij centraal.

Dit betekent dat niet wordt uitgegaan van het direct bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we andere mogelijkheden om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen: beïnvloeden, benutten en beprijzen (reguleren). Deze benadering is in paragraaf 5.2 nader uitgewerkt.

4.2 Uitgangspunten parkeerbeleid
Binnen het parkeerbeleidsplan van Nijkerk gelden de volgende drie uitgangspunten voor de oplossingsrichtingen, zoals beschreven in het volgende hoofdstuk.

1. Maatwerk per gebied



Elke kern binnen de gemeente heeft eigen kenmerken die we ook richting de toekomst willen behouden. In de huidige situatie is er betaald parkeren in het centrum van Nijkerk, met er omheen een schil met regulering voor belanghebbenden, een parkeerschijfzone in het centrum van Hoevelaken en geen regulering in Nijkerkerveen. Beleidsmatig uitgangspunt is dat dit niet wordt gewijzigd, zolang omstandigheden dat toelaten. Wanneer wel afwijkende maatregelen nodig zijn wordt dit per geval bekeken.

2. Parkeren binnenstad Nijkerk: concentreren in grote parkeervoorzieningen
Voortbouwend op de Visie Aantrekkelijk Nijkerk wordt parkeren in het centrum van Nijkerk zoveel mogelijk gecentraliseerd. Dat betekent dat met name de verspreid liggende parkeervakken langs de binnenstadsring (Torenstraat en Vrijheidslaan), gekoppeld aan nieuwbouw of uitbreiding van bronpunten zoals de Bonte Koe, worden verwijderd.

3. Parkeerfinanciën: parkeren draagt bij aan een gezonde begroting
Financiële gevolgen die voortvloeien uit doelstellingen in die parkeerbeleidsplan zijn opgenomen in de (meerjaren)begroting 2019 – 2022. Tariefstelling voor betaald parkeren in Nijkerk is gedurende vele jaren niet gewijzigd, waarbij de parkeerexploitatie niet kostendekkend is. Het parkeertarief stijgt de komende jaren naar € 0,90 per uur. Zo wordt een meer kostenevenwichtige situatie bereikt die recht doet aan de kwaliteit van de parkeervoorzieningen enerzijds en het centrum als geheel anderzijds.

4.3 Kwalitatief onderzoek: klankbordgroepen parkeerbeleid
Omdat de wijzigingen in het parkeerbeleid zich concentreren op de kern Nijkerk zijn geen brede inloopavonden gehouden in alle kernen. In plaats daarvan hebben tussen mei en juli een aantal sessies plaatsgevonden met twee klankbordgroepen van bewoners, ondernemers (NOV) en de ouderenbond. Per klankbordgroep is een thema besproken:

- Klankbordgroep 1 betrof de uitwerking van de maatregelen omtrent het opheffen van parkeerplaatsen op maaiveld.
- Klankbordgroep 2 spitste zich toe op het parkeerbeleid: hoe om te gaan met tarieven en zones voor vergunningen

Een aantal door het college voorgestelde maatregelen zijn hier besproken, gewogen en op onderdelen aangepast. Daarmee is ook de samenleving betrokken in het proces om te komen tot een nieuw parkeerbeleid. De exacte grenzen van het vergunninghoudergebied zullen na vaststelling van het parkeerbeleid via de gebruikelijke inspraakprocedure worden bepaald.

4.4 Doelstellingen parkeerbeleid
Het formuleren van nieuw beleid is geen doel op zich, maar een middel om zowel verkeerskundige als andere doelstellingen te realiseren. Het parkeerbeleid ondersteunt het streven naar een bruisende en duurzame omgeving waar mensen graag wonen, werken en recreëren (zie hoofdstuk 2). Op basis van het beschreven beleidskader, de probleeminventarisatie en bovenstaande uitgangspunten, zijn de beoogde doelen tot 2024:

1. Optimale benutting bestaande parkeercapaciteit
De gemeente Nijkerk ambieert in woonwijken een maximale gemiddelde parkeerdruk van 90%[3] om de dynamiek te behouden of te stimuleren en plaats te bieden aan bewoners, wijkgebonden ondernemers en hun bezoek. Bij winkelcentra wordt uitgegaan van een maximale gemiddelde parkeerdruk van 80% voor het faciliteren van noodzakelijk autoverkeer (winkelend en zakelijk publiek).

Wanneer de gemiddelde parkeerdruk overdag en/of 's avonds boven de gestelde grenzen uitkomt worden maatregelen genomen volgens het beïnvloeden-benutten-beprijzen-bouwen principe. De uitwerking staat beschreven in hoofdstuk 5. De wijze waarop de parkeerdruk wordt gemonitord staat beschreven in hoofdstuk 6.

2. Parkeerregulering centrum Nijkerk
In het centrum van Nijkerk is betaald parkeren van kracht. De grotere parkeerlocaties (Bonte Koe, Gele Weiland, Stadspark, Wheemplein en Oosterpoort) worden opgenomen in een parkeerverwijssysteem en deze locaties worden voorzien van een systeem voor achteraf betalen (slagboom). Voor het betalen wordt een mix gezocht tussen full-service automaten, pin-only-automaten en belparkeren. Voor bezoekers betekent dit meer parkeergemak: achteraf betalen (kosten-efficiënter), betalen voor werkelijk geparkeerde tijd en geen gehaast naar het geparkeerde voertuig omdat de tijd zou verstrijken.

Uitwerking van de Visie Aantrekkelijk Nijkerk leidt ertoe dat parkeren op maaiveld in het centrum wordt beperkt. Het aantal parkeerplekken zal ten opzichte van de situatie in 2019 afnemen, en de parkeerplaatsen die resteren zijn bedoeld voor bewoners (vergunningen). Bezoekers parkeren in de toekomst op een van de grotere parkeerlocaties.

Goede communicatie over de parkeersituatie (gewenste parkeerlocatie, tarifering, maximale parkeerduur etc.) is hierbij belangrijk. Daarom wordt de informatie over parkeren in de gemeente op de website van een update voorzien.

3. Regulering schil centrum Nijkerk
In de schil rondom het centrum wordt regulering ingevoerd, in de vorm van een zone voor vergunninghouders (de exacte begrenzing zal na inspraak door het college worden vastgelegd in een aanwijzingsbesluit.). Hiermee wordt bereikt dat de belangrijkste doelgroep die van dit gebied gebruik maakt (bewoners) altijd voldoende plaats hebben. Buurtvreemde langparkeerders kunnen niet meer terecht in de schil rondom het centrum en moeten ofwel een vergunning voor het centrum

[3] Bij het bepalen van parkeeroverlast wordt uitgegaan van de gemeten parkeerdruk. Voor een gebied met veel kortparkeerders (zoals winkelend publiek) wordt landelijk een maximale parkeerdruk van 85% aangehouden. Boven deze grens neemt de zoektijd naar een vrije parkeerplaats toe, waardoor de bereikbaarheid van de locatie afneemt en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toeneemt. Voor woon- en werkgebieden kan uit worden gegaan van een hogere waarde (90%), omdat het hier vooral eigen buurtbewoners en langparkeerders betreft. Deze groepen worden niet direct afgeschrikt door een iets langere zoektijd.

aanschaffen (woon-werk verkeer) of verder weg parkeren (bijvoorbeeld parkeerterrein aan de oostzijde van het station).

4. Faciliteren gebruik elektrische voertuigen

Elektrisch vervoer is volop in ontwikkeling. Het is in toenemende mate een optie om de luchtkwaliteit en het klimaatprobleem structureel aan te pakken. De gemeente Nijkerk neemt deel in een concessie voor de aanbesteding van oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Afgesproken is dat de komende jaren tenminste 35 oplaadpunten in de gemeente worden geplaatst. Van deze 35 worden er 16 voor de zomer van 2020 gerealiseerd. Dit betreft oplaadpunten bij herkomstlocaties, waarmee elektrisch rijden ook voor inwoners zonder mogelijkheid tot opladen op eigen terrein wordt gefaciliteerd. De verdeling daarvan over de gemeente gebeurt op basis van een vooraf bepaalde verdeling zodat op termijn een dekkend netwerk ontstaat. Dit zijn oplaadpunten die openbaar zijn en voor iedereen beschikbaar.

5. Fietsparkeren

Fietsgebruik neemt naar verwachting de komende jaren flink toe en de diversiteit in verschijningsvorm van fietsen is de afgelopen jaren al flink gestegen. Onder andere door de ontwikkeling van betere en snellere e-bikes (die voor een steeds jongere doelgroep aantrekkelijk worden) maar ook door externe ontwikkelingen zoals lease-mogelijkheden voor fietsen (vanaf 1 januari 2020). Uitvloeisel daarvan is ook dat er meer vraag komt naar goede fietsenstallingen op bestemmingslocaties, zoals het centrum van Nijkerk. Hiertoe worden specifieke parkeernormen voor fietsen opgenomen in de Nota Parkeernormen. Maar ook bij de diverse herinrichtingen van het centrum van Nijkerk moet fietsparkeren een eigen plek krijgen. In hoofdstuk 5 wordt dit uitvoerig besproken.

6. Digitalisering

De gemeente Nijkerk gaat door met de digitalisering van haar parkeerketen. Ze is hierin trendvolger en geen trendsetter. Dit betekent dat wordt ingezet op technologieën die bewezen voordelen hebben voor de gebruiker en/of de gemeente. Een goed voorbeeld is de invoering van BEL-parkeren. Dit stelt bezoekers in staat om te betalen via de telefoon. Ze hoeven hierbij geen parkeerkaartje meer te kopen en betalen alleen de werkelijke parkeertijd.

Een ander goed voorbeeld is het digitaliseren van de vergunning uitgifte. Dit maakt het voor vergunninghouders mogelijk om eenvoudig en snel wijzigingen door de voeren vanaf huis (voordeel: gemak en snelheid) en is bovendien goedkoper voor de gemeente dan de uitgifte van papieren vergunningen. We starten hiervoor een haalbaarheidsonderzoek op.

7. Parkeernormen: flexibiliteit en duidelijkheid

De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op oude parkeerkencijfers van het CROW. Deze zijn echter eind 2018 geactualiseerd. Ook de Nota Parkeernormen wordt daarom geactualiseerd. Deze nota geeft duidelijkheid bij het oplossen van de parkeerbehoefte in de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen. Parkeernormen worden doorgaans als starre cijfers gezien. De nieuwe nota biedt de gemeente daarom een handvat om de komende jaren bij ruimtelijke ontwikkelingen flexibiliteit en maatwerk toe te passen.

5 Oplossingsrichtingen

In het voorgaande hoofdstuk zijn de hoofdlijnen van het parkeren in Nijkerk beschreven. Dit hoofdstuk bevat de doorvertaling voor oplossingsrichtingen voor problemen die nu spelen of die in de toekomst kunnen gaan spelen.

5.1 Parkeerreguleringsbeleid

Deze paragraaf gaat in op de parkeerregulering in Nijkerk. Allereerst wordt ingegaan op het gereguleerde gebied en de verschillende vormen van parkeerregulering. Vervolgens komen het vergunning- en ontheffingenbeleid en de parkeertarieven aan de orde.

5.1.1 Parkeerregulering centrum en schil

Op dit moment zijn in Nijkerk verschillende vormen van parkeerregulering van kracht. Welke vorm van regulering het best kan worden toegepast hangt per gebied samen met de gewenste sturing van doelgroepen. Hieronder wordt voor de verschillende vormen van parkeerregulering op hoofdlijnen beschreven in hoeverre deze probleemoplossend zijn en wat de consequenties voor de verschillende doelgroepen zijn.

Verschillende vormen van parkeerregulering

- In gebieden met een parkeerschijfzone kunnen automobilisten gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren. Aan belanghebbenden kunnen indien gewenst ontheffingen worden verleend, waarmee zonder tijdsbeperking kan worden geparkeerd.
- In gebieden met een vergunninghoudersregime kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Of bezoekers die gebruik kunnen maken van een bezoekersregeling (bijvoorbeeld de dagparkeerkaart). Deze reguleringsvorm wordt veelal toegepast in gebieden zonder bezoekersaantrekkende functies om overlast door overloop en buurtvreemde parkeerders te verhelpen.
- In een gebied met betaald parkeren kunnen automobilisten tegen betaling van de vereiste parkeerbelasting parkeren. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om bewoners of medewerkers van bedrijven, een parkeervergunning worden verstrekt. Net als bij een blauwe zone kan een maximaal vastgestelde parkeerduur worden gehanteerd voor bezoekers. Sturing van het parkeergedrag is dus mogelijk via tarieven, tijden en vergunningenbeleid.

Consequenties voor de verschillende doelgroepen

- Bewoners dienen afhankelijk van de vorm van regulering een parkeerontheffing c.q. parkeervergunning aan te schaffen. De spelregels van een parkeervergunning zijn vastgelegd in de vigerende Verordening Parkeerbelastingen en Parkeerverordening. Een blauwe zone ontheffing is financieel gekoppeld aan de Legesverordening. In Nijkerk worden op dit moment echter geen parkeerontheffingen verstrekt.
- Sociaal bezoek (inclusief mantelzorgers) kan in de blauwe zone beperkt parkeren (maximale parkeerduur). Bij vergunninghoudersparkeren kan zonder bezoekersregeling, zoals bijvoorbeeld de dagparkeerkaart, niet worden geparkeerd. Bij betaald parkeren mag men tegen betaling, onbeperkt parkeren. Sociaal bezoek kan ook hier gebruik maken van de dagparkeerkaart dan wel uitrijkaart.
- Economisch bezoek kan in de blauwe zone eveneens beperkt en gratis parkeren. Bij vergunninghoudersparkeren kan zonder bezoekersregeling niet worden geparkeerd. Bij betaald parkeren mag men tegen betaling onbeperkt parkeren.
- Woon-werkverkeer zonder parkeervergunning zal bij iedere vorm van regulering uitwijken naar andere gebieden (overloop). Bij vergunninghoudersparkeren kan zonder vergunning niet worden geparkeerd. Bij betaald parkeren kan dit tegen betaling. In het geval dat declaratie of doorberekening van de parkeerkosten mogelijk is, zal veelal hiervoor worden gekozen.

Een duidelijke keuze voor de vorm van parkeerregulering
Eerder in deze nota is de conclusie getrokken dat de blauwe zone in Hoevelaken goed functioneert. Er is geen aanleiding om dit regime te wijzigen. De blauwe zone blijft dus het standaard parkeerregime in Hoevelaken. Waarbij opgemerkt dat dit geldt zolang de blauwe zone financieel in stand te houden is (zie paragraaf 5.1.4).

Voor de historische binnenstad van Nijkerk geldt ook de komende jaren betaald parkeren als het standaard parkeerregime. Op een beperkt aantal locaties worden daarnaast kort parkeerplaatsen aangelegd door het invoeren van een parkeerschijfzone (Shop&Go). Hier kan dan maximaal 30 minuten gratis geparkeerd worden.

Uitbreiding van parkeerregulering in Nijkerk
Bij de beoordeling of in de toekomst een vorm van parkeerregulering moet worden ingevoerd worden onderstaande drie criteria gehanteerd:

- er moeten klachten uit het betreffende gebied binnenkomen over parkeerproblemen, en
- onderzoek moet aantonen dat de gemiddelde parkeerdruk overdag en / of 's avonds boven de 90% uitkomt (zie hoofdstuk 6), en
- onderzoek moet aantonen dat de parkeerproblemen worden veroorzaakt door automobilisten van buiten de wijk en de maatregel dus daadwerkelijk effect heeft.

Bovenstaande betekent dat alleen een parkeerdruk van boven de 80-90% (zie paragraaf 3.2) geen directe aanleiding is voor parkeerregulering. Wel is op basis van geluiden uit de samenleving (en opgenomen in advies van de klankbordgroep Parkeerbeleid) een kaart opgesteld waarin enerzijds het centrumgebied is aangeven en anderzijds een schilgebied is gedefinieerd. In het centrumgebied wordt op termijn, in samenhang met opheffen van parkeerplekken op maaiveld, een gebied gecreëerd waar betaald geparkeerd wordt in bronpunten en op straat met vergunningen. In de schil kan dan, wanneer wordt voldaan aan de hierboven genoemde criteria en in overleg met belanghebbenden, fasegewijs vergunninghoudersparkeren worden ingevoerd. Het parkeerterrein bij het gemeentehuis valt in het schilgebied maar is hierin afwijkend. Daar kan ruimte worden gemaakt voor een extra aantal parkeerplaatsen in een parkeerschijfzone. Zo kan dit parkeerterrein dienen als gratis parkeermogelijkheid (overloop) voor bezoekers van het centrum.

5.1.2 Invoering achteraf betalen
Uit onderzoek naar consumentengedrag is bekend dat consumenten van publiek aantrekkende voorzieningen (winkels, recreatieve voorzieningen) zich bij de keuze van hun bestemmingen primair laten leiden door de kwaliteit van het aanbod (assortiment, kwaliteit, service) en de sfeer (verblijfsklimaat, uitstraling, schoonheid, veiligheid). Deze factoren bepalen de aantrekkingskracht van een gebied.

Bereikbaarheid en parkeren maken geen deel uit van de attractiefactoren van een gebied, maar zijn een weerstandsfactor. Wanneer bereikbaarheid en parkeren voldoen aan een, voor het gebied passend, minimumniveau dan zijn beide op zich geen factoren die het aantal bezoekers aan het gebied beïnvloeden. Bij de keuze van een parkeerlocatie laten automobilisten zich in de praktijk nauwelijks leiden door het parkeertarief. Het tarief weegt maar voor 5 procent mee in de locatiekeuze. De primaire overweging voor de keuze van een parkeerplaats is de locatie ervan, met andere woorden de loopafstand tot de bestemming (60%), bereikbaarheid (10%) en veiligheid (10%)[4].

[4] Bron: KPVV/CROW: Vervoer naar Retail, november 2013

Het vooraf moeten betalen voor parkeren is landelijk een van de grootste parkeerergernissen, zo ook in Nijkerk (zie hoofdstuk 3). Bel-parkeren is daarom zowel in binnen- als buitenland de laatste jaren sterk in opkomst. Deze service biedt bezoekers de mogelijkheid om een parkeeractie te starten en te stoppen via de mobiele telefoon. Dit kan door middel van bellen, sms'en, mobiel internet of via een smartphone app. Betaling van de parkeerkosten vindt achteraf plaats bij de provider waarbij de automobilist is aangesloten. De provider betaalt op zijn beurt maandelijks de geïnde parkeergelden aan de gemeente.

Handhaving op betaling van de parkeergelden vindt plaats middels controle van het kenteken, waarbij de handhavingsapparatuur via de database van de betreffende provider kan controleren of de parkeerkosten zijn voldaan.

Bij parkeergarages en –terreinen is het ook mogelijk om achteraf betalen mogelijk te maken door plaatsing van een slagboom gekoppeld aan een betalingssysteem. Het proces om te komen tot implementatie van dit systeem is inmiddels in gang gezet. Naar verwachting wordt dit begin 2020 in gebruik genomen. Hierbij worden alle terreinen (Gele Weiland, Bonte Koe, Stadspark en Wheemplein) van slagbomen voorzien.

5.1.3 Parkeertarieven

Parkeertarieven zijn het meest gevoelige onderwerp als het gaat om parkeren. Automobilisten willen graag op toplocaties parkeren, maar hebben daar doorgaans nauwelijks geld voor over. In Nijkerk is dit niet anders dan in de rest van Nederland. Tegelijkertijd wordt vaak een link gelegd tussen parkeerregulering en het economisch functioneren van gebieden. De afgelopen jaren zijn diverse landelijke studies uitgevoerd waarbij geen verband kon worden aangetoond tussen het betalen voor parkeren en het economisch functioneren van winkelgebieden) Automobilisten weten vaak niet wat het parkeertarief is. In het algemeen geldt dat de aantrekkelijkheid van de voorzieningen (aanbod) en de sfeer belangrijker zijn dan het parkeertarief (zie paragraaf 5.1.2.).

Per 1/1/2019 is het standaard uurtarief verhoogd met 10 eurocent, waarmee het op € 0,80 komt. Per 1/1/2021 wordt dit nogmaals gedaan naar het maximum van € 0,90. Daarna wordt opnieuw bekeken of het tarief toereikend is of dat er aanpassingen nodig zijn.
Bewoners en ondernemers van het gereguleerd gebied in de kern Nijkerk kunnen een parkeervergunning aanvragen. Deze tarieven worden jaarlijks geïndexeerd en vastgelegd in de Verordening Parkeerbelastingen.

Uitkomst overleg klankbordgroepen

Een van de aandachtspunten die door de klankbordgroepen naar voren zijn gebracht betreft het parkeren voor bewoners (vergunninghouders). Als uitvloeisel van de Visie Aantrekkelijk Nijkerk zouden alle parkeerplaatsen op maaiveld op en langs de Torenstraat en Vrijheidslaan (met uitzondering van de grotere parkeerterreinen) moeten verdwijnen. De bereikbaarheid van woningen zou hierdoor voor bewoners bemoeilijkt worden. In overleg is daarom besloten een deel van de parkeerplaatsen op maaiveld te behouden, zoals het parkeerterrein aan de Gasthuisstraat en een deel van de parkeerplaatsen op de Venestraat (tussen Holkerstraat en Torenstraat). Ook langs de Torenstraat blijven een aantal parkeerplaatsen bestaan. Deze te behouden parkeerplaatsen zijn dan alleen toegankelijk voor bewoners door het instellen van vergunninghouderszones. Voor bezoekers worden op een beperkt aantal locaties kortparkeerplaatsen ingericht in de vorm van Shop&Go plekken. De parkeerduur wordt op die parkeerplaatsen door instellen van een parkeerschijfzone beperkt tot 30 minuten. Bezoekers van het centrum kunnen op die plekken parkeren of in een van de bronpunten.

5.2 Parkeerbeheersing in woonwijken zonder regulering

In deze paragraaf staat het parkeren in woonwijken zonder vorm van parkeerregulering centraal. Het gaat hierbij om bewoners, buurtgerichte ondernemers en hun bezoek. Parkeren in woonwijken wordt landelijk steeds meer als een probleem ervaren. In veel steden is dit het resultaat van wijken die niet berekend zijn op het huidig autobezit. Vaak is het niet makkelijk om parkeercapaciteit bij te bouwen doordat de ruimte beperkt is. Om (toekomstige) knelpunten in woonwijk op te lossen worden binnen Nijkerk maatregelen genomen binnen de onderstaande oplossingsrichtingen (B-B-B-B benadering).

5.2.1 Stap 1 – Beinvloeden van de parkeervraag

Beïnvloedingsmaatregelen zijn erop gericht om het parkeerprobleem te verlichten door in te grijpen in het autobezit en autogebruik. Dit type maatregelen valt uiteen in beïnvloeding van het gedrag door aandacht voor het ontwerp en het bieden van alternatieven.

Veel van de oplossingen liggen dus in een vroege ontwerpfase en zijn bruikbaar bij nieuwbouwsituaties. Hierbij valt te denken aan gebouwde parkeervoorzieningen (garage, oprit, carport etc.), waardoor er op straat minder parkeerplaatsen nodig zijn. Hierdoor verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de straat.

Bepaalde vormen van gedragsbeïnvloeding zijn ook toepasbaar in bestaande situaties, zoals alternatieven voor de eigen auto (zie paragraaf 5.3.5) of alternatieve vervoerswijzen (OV en fiets). Hierdoor kan de parkeervraag in een woonwijk worden getemperd.

Beïnvloedingsmaatregelen kunnen nooit het gehele parkeerprobleem oplossen, maar wel een structurele bijdrage leveren aan het verminderen of voorkomen van knelpunten.

5.2.2 Stap 2 – Benutten van het parkeeraanbod

De aanwezige parkeercapaciteit in woonwijken wordt niet altijd optimaal benut. Voertuigen staan bijvoorbeeld zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig kan worden gebruikt. De eerste stap in het verhelpen van knelpunten is daarom het optimaliseren van bestaande parkeercapaciteit in woonwijken. Dit omvat onder andere het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten. In samenspraak met de buurt wordt bekeken of en waar extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Hierbij gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen dat extra kan worden gerealiseerd – niet om aanleg van extra parkeerterreinen.

De tweede stap betreft de als parkeervoorziening aangewezen locaties, zoals carports, garageboxen en opritten als zodanig te gebruiken. Garages worden soms voor andere doeleinden gebruikt (opslag van tuinmeubelen, fietsen) of bij de woning getrokken. Hierdoor parkeren bewoners in de openbare ruimte in plaats van op eigen terrein. De druk op de openbare parkeerplaatsen neemt hierdoor toe. Zonder een vorm van parkeerregulering kunnen bewoners echter niet worden gedwongen om op eigen terrein te parkeren. De gemeente is geen voorstander van het gebruiken van parkeergelegenheid op eigen terrein voor andere doeleinden - hiermee wordt immers een parkeerprobleem op straat gecreëerd.

Het niet gebruiken van mogelijkheden op eigen terrein wordt meegenomen in de afwegingen om de parkeercapaciteit in de openbare ruimte wel of niet uit te breiden bij bijvoorbeeld groot onderhoud en herinrichtingprojecten. Bij overige knelpunten (waaronder parkeren van busjes en parkeren bij scholen) worden bewoners gewezen op de eigen verantwoordelijkheid. Stringente handhaving voorkomt dat wordt geparkeerd op plaatsen waar dat niet de bedoeling is: hoeken, stoepen, groenstroken, voor uitritten etc.

Bij parkeerproblemen wordt allereerst bekeken of de aanwezige parkeercapaciteit (op straat en op eigen terrein) goed wordt benut voordat aanvullende maatregelen worden genomen.

5.2.3 Stap 3 – Beprijzen / reguleren van parkeren

Wanneer na uitvoering van benuttingsmaatregelen nog steeds een te hoge parkeerdruk bestaat kunnen doelgroepen door parkeerregulering worden gestuurd. Het parkeren in woonwijken wordt bij voorkeur zo min mogelijk gereguleerd. Invoering van parkeerregulering is immers geen doel op zich, maar een middel om overlast veroorzaakt door buurtvreemde parkeerders tegen te gaan (zie paragraaf 4.4). Dit is enerzijds van toepassing op gebieden waar werknemers van bedrijven en voorzieningen voor overlast zorgen (bijvoorbeeld de schil rondom het centrum van Nijkerk) en anderzijds van toepassing op gebieden met overloop vanuit gereguleerd gebied (blauwe zone / betaald parkeren).

Deze overlast komt tot uitdrukking in een gemiddelde parkeerdruk die overdag of ’s avonds boven de 80% uitkomt en deels veroorzaakt wordt door automobilisten met een herkomst buiten de gemeente (zie hoofdstuk 6). Ook klachten van bewoners vormen een indicator voor parkeeroverlast in een woonwijk. Het gereguleerde gebied wordt niet zonder aanleiding uitgebreid. Bij problemen wordt op basis van bovenstaande indicatoren bekeken of parkeerregulering een oplossing biedt. Hierbij wordt uitgegaan van een gebied met logische en duidelijke grenzen.

Voor parkeerproblemen die veroorzaakt worden door het autobezit van eigen bewoners is reguleren een minder logische keuze. Deze problemen zullen immers vooral `s avonds en in het weekend spelen. Dit betekent dat het parkeerregime buiten kantoortijden moet gelden (bijvoorbeeld tot 21 of 24-uur) en een stringent vergunningsbeleid moet worden toegepast (sturing autobezit middels beperking van aantal ontheffingen of vergunningen). Gezien het uitgangspunt dat parkeerregulering niet inzet op sturing van het autobezit en autogebruik van bewoners, wordt hiertoe pas overgegaan als een meerderheid van de bewoners van het betreffende gebied voor invoering van parkeerregulering is.

In woonwijken waar het parkeren nog niet is gereguleerd gelden de volgende voorwaarden voor invoering van parkeerregulering: een gemiddelde parkeerdruk van boven de 90%, de aanwezigheid van buurtvreemde parkeerders en klachten van bewoners (brief, email etc.).

5.2.4 Stap 4 – Bouwen van extra parkeercapaciteit

In woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door eigen bewoners -en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden- is uitbreiding van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Binnen bestaande woonwijken is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen fysiek lastig en duur. Daarom wordt noodgedwongen vaak gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Speelplaatsen worden niet opgeofferd voor parkeervoorzieningen. Dit geldt ook voor groenvoorzieningen in gebieden met weinig openbaar groen. Dit tast immers de leefomgeving aan. In situaties waar dit wel mogelijk is (kleinschalig snippergroen), vindt dit altijd overleg met buurtbewoners plaats.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of herontwikkelingen wordt bekeken of realisatie van extra parkeerplaatsen in (centraal gebouwde) parkeervoorzieningen haalbaar is. Voor bestaande woonwijken en voor bedrijfspercelen vormen mechanische parkeersystemen een goed alternatief, maar de benodigde investeringen voor deze systemen zijn hoog. De exploitatie is daarom veelal onrendabel. Zeker als het parkeren in de directe omgeving niet gereguleerd is. Voor de meeste woonwijken in Nijkerk zijn deze mechanische parkeersystemen daarom geen haalbare oplossing.

Wanneer parkeerregulering onvoldoende oplossing voor een probleem biedt, kan uiteindelijk parkeercapaciteit worden bijgebouwd. De doelgroep is hierbij leidend. De mogelijkheid van bouwen wordt in dit parkeerbeleidsplan niet verder uitgewerkt. Dit omdat hiervoor de komende jaren geen noodzaak voor is.

5.3 Overige parkeergerelateerde oplossingen

5.3.1 Parkeerverwijssysteem

Bij een gastvrij parkeerregime hoort een duidelijk parkeerverwijssysteem dat bezoekers van buitenaf via de gewenste aanrijroutes richting de gewenste parkeervoorzieningen stuurt. Hier ligt een duidelijke link met het GVVP (zie paragraaf 2.2.2). Bezoekers moeten worden gestuurd naar de locaties Bonte Koe, Wheemplein, Oosterpoort, Gele Weiland en Stadspark. Vanaf deze parkeervoorzieningen kan men direct het kernwinkelcircuit betreden.
Parkeerroutering wordt vanaf de hoogste rangorde van het wegennetwerk ingestoken. Vervolgens wordt de parkeerroutering steeds fijnmaziger. Dit betekent dat vanaf alle invalswegen op strategische locaties wordt verwezen naar de parkeerroute. Vanaf deze parkeerroute worden de verschillende parkeervoorzieningen (garages en terreinen) in afslaande richting aangegeven. Op afstand van de parkeergarages wordt enkel de naam genoemd, dichtbij de garages wordt ook een VOL/VRIJ indicatie gegeven. Hiermee worden bezoekers optimaal gestuurd in het gebruik van de parkeervoorzieningen wat zoekverkeer helpt verminderen.

Het streven is om begin 2020 samen met de invoering van achteraf betaald parkeren ook de parkeerverwijzing gereed te hebben.

Parkeerverwijzing eindigt overigens niet bij de ingang van de parkeerlocatie - er dient ook aandacht worden geschonken aan de retourstroom. Dit doen we door locaties op te nemen op de website van de gemeente. Daarnaast zijn de centrale parkeerlocaties opgenomen op de in 2019 geplaatste voetgangersbewegwijzering in het centrum van Nijkerk. Op deze manier is de parkeervoorziening voor iedereen goed terug te vinden.

In-car technologie is steeds meer in opkomst. Marktpartijen proberen steeds meer parkeerinformatie (zoals locaties, tijden, prijzen en aanrijroutes) via in-car technologie beschikbaar te stellen. Op termijn zal deze technologie de traditionele parkeerverwijssystemen gaan vervangen. Nijkerk volgt deze ontwikkelingen en besluit te zijner tijd of op deze ontwikkelingen kan worden aangehaakt.

5.3.2 Parkeren door gehandicapten

Tot op heden is zowel op landelijk als op gemeentelijk niveau geen beleid geformuleerd omtrent de aanwijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen. In Nijkerk wordt uitgegaan van onderstaande beleidsregels.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Nijkerk hecht grote waarde aan het zelfstandig kunnen functioneren van gehandicapten, waarbij de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGPP's) worden doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat op 50 'gewone' parkeerplaatsen één AGPP beschikbaar moet zijn. Bij nieuw te bouwen instellingen wordt rekening gehouden met het aanleggen van AGPP, maar wordt niet automatisch uitgegaan van de richtlijnen van het CROW.

Het uitgangspunt voor het aanwijzen van AGPPs is dat instellingen / voorzieningen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikken. Als een instelling om meerdere algemene AGPP verzoekt, dient daarvoor een onderbouwing te worden gegeven.

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Het in het bezit zijn van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart is noodzakelijk om in aanmerking te kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Voor bezitters van een passagierskaart (P) geldt dat zij in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen.

Om te bepalen of een gehandicapte in aanmerking komt voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats nabij woning en/of werk wordt bekeken of binnen de maximale loopafstand (straal van 100 meter) die de gehandicapte af kan leggen doorgaans parkeergelegenheid gevonden kan worden. Indien in de regel voldoende mogelijkheden aanwezig zijn om het voertuig te parkeren, wordt de aanvraag afgewezen. Er is dan immers geen noodzaak om een parkeerplaats toe te wijzen aan één persoon. Personen die in het bezit zijn van eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een garage of oprit) komen ook niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats, tenzij het gebruik van deze parkeervoorziening fysiek niet mogelijk is. Bijvoorbeeld bij het gebruik van een rolstoel.

5.3.3 Parkeernormensystematiek

Om problemen in de toekomst te voorkomen is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit en de ruimtelijke visie. Deze paragraaf geeft inzicht in de toepassing van parkeernormen in Nijkerk bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Parkeerkencijfers zijn nog geen parkeernormen

Vaak heerst verwarring over de verschillen tussen parkeerkencijfers en parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn door het CROW opgestelde ervaringscijfers (op de praktijk gebaseerd). Deze

kencijfers worden gebruikt als hulpmiddel om gedurende het ontwerpproces van een ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met een indicatie van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad, gebiedskenmerken en type functies. Er wordt gesproken over parkeernormen zodra de gemeente voor zichzelf passende cijfers heeft ontwikkeld en deze beleidsmatig heeft vastgelegd. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten dan de vigerende parkeernormen in acht worden genomen.

Juridische vastlegging parkeernormen – beleidsnota parkeernormen
Momenteel is de juridische verankering van parkeernormen geregeld door middel van een verwijzing vanuit de verschillende bestemmingsplannen. In deze bestemmingsplannen staat dat Indien de ligging, de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, er volgens de gemeentelijke parkeernormen ruimte moet zijn aangebracht (en in stand gehouden) in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein bij dat gebouw. Of er sprake is van de genoemde aanleiding, vloeit voort uit deze nota.

Uitwerking: beleidsnota parkeernormen
Vooruitlopend op deze ontwikkeling worden parkeernormen op maat vastgelegd in een geactualiseerde (door de gemeenteraad vast te stellen) beleidsnota parkeernormen, waarnaar vanuit de bestemmingsplannen wordt verwezen. Hierdoor hebben bestemmingsplannen niet onnodig veel bijlagen (parkeernormen) en is de juridische dekking van parkeernormen geregeld. De nota parkeernormen is een van de eerste vervolgacties die wordt opgepakt.

Belangrijke wijziging in de nieuwe Nota Parkeernormen is het tarief dat wordt gerekend voor afkoop van de parkeerplaatsverplichting bij nieuwe ontwikkelingen. In het verleden werd onderscheid gemaakt tussen parkeerplaatsen op maaiveld en parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen (boven- of ondergronds). Omdat in het centrum van Nijkerk geen ruimte meer is voor extra parkeerplaatsen op maaiveld is een standaard tarief geformuleerd van € 22.500,-. Voor andere gebieden in de gemeente Nijkerk geldt dat afkoop plaatsvindt op basis van daadwerkelijk te verwachten kosten.

5.3.4 Handhaving op parkeerovertredingen
Handhaving is een essentieel onderdeel bij iedere vorm van parkeerregulering en om te voorkomen dat automobilisten parkeren op locaties waar dit niet is toegestaan (bijvoorbeeld op hoeken, trottoirs of groenstroken). Automobilisten weten veelal exact of parkeerovertredingen worden beboet of niet en stemmen hun gedrag hierop af.

De handhaving op parkeerovertredingen maakt onderdeel uit van de integrale visie van handhaving in Nijkerk. Vanuit het parkeerbeleid willen we hier onderstaande aan meegeven. Uitgangspunt moet altijd een strikte, duidelijke en uniforme aanpak van overtreders zijn. Dit voorkomt dat bij bewoners en bezoekers een gevoel van willekeur ontstaat.

De fiscale parkeercontrole in Nijkerk dient efficiënt en doelgericht te zijn opgezet, met als doel om met minimale inzet maximaal resultaat te behalen. Dit betekent dat de voorspelbaarheid van de handhaving zo laag mogelijk moet zijn. Een goede verdeling over het gereguleerd gebied en spreiding over de dag zijn hierbij essentieel. Parkeerlocaties met een hoge bezettingsgraad krijgen hierbij meer aandacht dan gebieden met een lage bezettingsgraad. Tevens krijgen parkeerlocaties waar relatief veel kort wordt geparkeerd meer aandacht dan locaties waar relatief lang wordt geparkeerd. Dit geldt logischerwijs ook voor de parkeerschijfzones.

Handhaving op foutparkeerders vindt idealiter vooral plaats in gebieden met een hoge parkeerdruk, zoals in de gebieden direct aangrenzend aan gereguleerd gebied. In de rest van de gemeente kan reactief worden gehandhaafd. Dit betekent bij incidenten of signalen van buurtbewoners.

5.3.5 Parkeren op bedrijfslocaties
Er zijn in Nijkerk geen problemen met het parkeren van grote voertuigen op bedrijfslocaties (zie hoofdstuk 3). Incidenteel zijn er problemen met het parkeren van grote voertuigen en defecte voertuigen. Ook het parkeren door eigen werknemers en bezoekers van bedrijven leidt in sommige gevallen tot problemen. Dit is vooral problematisch wanneer de parkeergelegenheid op eigen terrein niet optimaal wordt benut. Hier ligt een duidelijk link met de parkeernormensystematiek (zie paragraaf 5.3.3). Als in de toekomst het parkeren van grote voertuigen meer moet worden gefaciliteerd, dan ligt het initiatief hiervoor bij marktpartijen.

5.3.6 Alternatieven voor de eigen auto (deelauto)
Alternatieven voor het gebruik van de eigen auto worden gestimuleerd. Het concept van de deelauto is interessant voor mensen die wel het gemak willen van een auto, maar te weinig rijden om zelf een (tweede) auto te kopen.

Gebruikers kunnen 24 uur per dag, 7 dagen per week beschikken over een auto in de eigen wijk zonder de lasten die horen bij het zelf bezitten van een auto (aankoop, onderhoud, administratie). Ritten die men met de deelauto wil doen, zoals het boodschappen doen, moet men reserveren.

Ook in de nieuw op te stellen Mobiliteitsvisie (opvolger van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer plan) zal een paragraaf worden opgenomen over (de voordelen van) deelauto's. Het initiatief van autodate wordt ondersteund door op verzoek parkeerplaatsen voor autodate te reserveren. Dit zorgt niet alleen voor een efficiënter ruimtegebruik, maar leidt ook tot een duurzamer verkeerssysteem en kan als schakel in de vervoerketen worden toegepast.

5.3.7
Parkeerbeleid behoeft goede communicatie. Het is niet alleen belangrijk om actuele informatie te verstrekken over de parkeerregimes op straat, het vergunningenbeleid, de locatie en bereikbaarheid van gebouwde parkeervoorzieningen, alternatieve vervoerswijzen etc. Ook over de uitvoering moet worden gecommuniceerd.

Op de website van Nijkerk is onder de kop "Woon- en leefomgeving : verkeer & vervoer" actuele informatieve over parkeren, fiets / openbaar vervoer en wegwerkzaamheden te vinden. Deze informatie wordt zo snel mogelijk geactualiseerd en verbeterd. Dit betreft onder andere informatie over de blauwe zone in Hoevelaken, de parkeerlocaties in de binnenstad van Nijkerk, parkeertarieven en -vergunningen, de Real Time Parkeerkaart en andere punten die in dit parkeerbeleidsplan zijn behandeld.

5.4 Fietsparkeren
De gemeente Nijkerk wil de komende jaren het aantal korte autoritten reduceren door onder andere te investeren in de fiets (zie paragraaf 2.2.5). Fietsers hebben niet alleen behoefte aan veilige, comfortabele en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fietsen veilig, gemakkelijk, ordelijk en dicht bij de bestemming te parkeren. Daarom wordt in deze nota ook kort aandacht besteed aan het stallen van fietsen.

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan staat beschreven dat de aanwezigheid van goede stallingsplaatsen bij bezoekersaantrekkende functies (voorzieningen, NS-stations etc.) voor de fietser cruciaal is. De gemeente stimuleert daarbij de realisatie van oplaadpunten voor fietsers, maar speelt daarin geen actieve rol. Het goed situeren van genoeg stallingsplaatsen op centrale locaties zorgt ervoor dat fietsen niet her en der worden gestald, wat de kwaliteit van het straatbeeld en het comfort

voor de voetgangers ten goede komt. Daarom wordt bij de herinrichting van de straten en pleinen in het centrum van Nijkerk en Hoevelaken (tussen 2020 en 2023) extra aandacht geschonken aan het plaatsen van extra en kwalitatief goede fietsenstallingsplaatsen Dit sluit aan bij de ambitie die in het Verkeersplan in 2016 is vastgelegd waarin rondom het centrum een aantal fietsparkeerbronpunten zijn bepaald.

In het eerste decennium van deze eeuw werden vooral grote gemeenten geconfronteerd met een nieuw en kostbaar fenomeen: de weesfiets. Dit zijn fietsen die door de eigenaar zijn achtergelaten. Vaak staan deze fietsen weken-, maanden of zelfs jaren op straat te verroesten. Ze tasten daarmee niet alleen de aanblik van de openbare ruimte aan, weesfietsen houden ook schaarse en dure stallingscapaciteit bezet bij stations en in stadscentra. Uit onderzoek van Fietsberaad is gebleken dat zonder ingrijpen ongeveer 20% van alle fietsparkeerplekken bij grote stations verloren gaat aan weesfietsen[5].

Sinds enkele jaren voeren verschillende gemeenten daarom een actief beleid om weesfietsen op te sporen en te verwijderen. Hierbij worden gestalde fietsen gelabeld en na een bepaalde periode weggesleept en opgeslagen. Dit is een duur, arbeidsintensief en continu proces. Tegelijkertijd zorgt het er voor dat minder geïnvesteerd hoeft te worden in extra stallingscapaciteit, het leidt tot een betere openbare ruimte (minder buiten de rekken geparkeerde fietsen), het leidt tot een betere bereikbaarheid en vermindert het gevoel van onveiligheid[6].

[5] Bron Fietsberaadpublicatie, “Weesfietsen: wie, waar, waarom?”
[6] Bron: Berenschot, Handboek Weesfietsenaanpak, september 2012

6 Monitoring en evaluatie

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Beide elementen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.

6.1 Monitoring

Monitoring betreft het volgen van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Hiertoe is een structurele monitoring gewenst. Dit biedt Nijkerk enerzijds de mogelijkheid om problemen door te blijven en anderzijds een proactief beleid te voeren. Monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Een parkeerdrukmeting toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk wordt minimaal eens per jaar integraal in kaart gebracht. Als blijkt dat de parkeerdruk aan de randen van het gereguleerd gebied op één of meerdere momenten problematisch is (groter dan 90% voor woonwijken) wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. Tegelijkertijd wordt ook het aantal foutparkeerders geïnventariseerd zodat de handhaving hierop gericht kan worden ingezet.
2. Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Hiermee wordt onder andere inzichtelijk in hoeverre voertuigen aan de randen van het gereguleerd gebied afkomstig zijn van buurtvreemde langparkeerders. Het is een belangrijke voorwaarde voor invoering van een vorm van parkeerregulering (zie paragraaf 5.2.3) in woonwijken.
3. Een betalingsgraadmeting geeft aan in hoeverre automobilisten betaald hebben voor het parkeren in het betaald parkeergebied. Dit type onderzoek dient met name ter controle van de geleverde kwaliteit van de parkeercontroleurs.
4. Binnengekomen klachten op het gebied van parkeren geven eveneens een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het monitoren van klachten is essentieel omdat het een van de aanleidingen is voor het nemen van maatregelen.

6.2 Evaluatie

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring. Om het effect van deze beleidsvoornemens te meten en te evalueren is het noodzakelijk om objectieve doelstellingen op te stellen. De in hoofdstuk 4 beschreven doelstellingen voldoen aan het SMART principe (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden). Daarom wordt in de evaluatie gekeken naar de volgende punten:

1. De ontwikkeling van de parkeerdruk – jaarlijks wordt tenminste eenmaal een onderzoek uitgevoerd dat inzicht geeft in de parkeerdruk op verschillende momenten. Een maximale parkeerdruk van 90% wordt als acceptabel beschouwd. Door cijfers van verschillende jaren met elkaar te vergelijken wordt duidelijk in hoeverre maatregelen van invloed zijn geweest op de parkeerdruk.
2. De mate van tevredenheid onder belanghebbenden (klachtenanalyse) – De mening van belanghebbenden biedt inzicht in de beleving van het parkeerbeleid. Middels terugkerende vragen / onderwerpen kan de (verandering in de) tevredenheid van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers worden gemeten. Voor een dergelijk tevredenheidsonderzoek dient een enquête te worden opgezet waarin meerdere aspecten worden behandeld. Daarnaast kan het aantal binnengekomen klachten inzicht geven in de situatie op straat.
3. Financiële begroting – De doelstelling van het parkeerbeleid is dat de exploitatie minimaal kostendekkend is en dat eventuele meeropbrengsten terugvloeien in het parkeren en maatregelen die een positief effect hebben op het terugdringen van autogebruik in Nijkerk. Een analyse van de financiële begroting toont aan in hoeverre hieraan voldaan is.

Hiernaast wordt bekeken in hoeverre onderdelen van het uitvoeringsprogramma gerealiseerd zijn en welke nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen mogelijk zijn.

7 Uitvoeringsprogramma

In het uitvoeringsprogramma worden de maatregelen uit dit document vertaald naar acties voor de komende vier jaren. Na deze periode zal het uitvoeringsprogramma worden geëvalueerd en wordt op basis van de parkeervisie en de evaluatie een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld voor volgende jaren.

	2019	2020	2021	2022	Kostenindicatie
<u>Besluitvorming</u> - Besluitvorming parkeerbeleidsplan - Besluitvorming Nota Parkeernormen - Besluitvorming Mobiliteitsvisie	 4e kwart.	 1e kwart. 4e kwart.			 - - -
Verkeerskundig - Invoering achteraf betaald parkeren - Invoering parkeerverwijssysteem - Onderzoekdigitaliseringvergunningenuitgifte - Monitoring parkeerdruk - Evaluatie uitvoeringsprogramma	 apr. + sep.	 1e kwart. 1e kwart 2e kwart. apr. +sep.	 apr.+sep.	 apr.+sep. 3e kwart.	 - - PM € 10.000 / jaar -
Financieel - Invoering nieuwe tariefstructuur - Opstellen bestedingsprogramma - Opstellen verordening parkeerbelastingen	 3e kwart. 3e kwart.	 3e kwart. 3e kwart.	1 jan. 3e kwart. 3e kwart.	 3e kwart. 3e kwart.	 - - -
Communicatie - Besluitvorming parkeerbeleidsplan - Besluitvorming Nota Parkeernormen - Actueel maken / houden website	 4e kwart. continue	 1e kwart. continue	 continue	 continue	 - - -