



Parkeren Nijkerk

Parkeerbilans binnenstad Nijkerk 2016

projectnummer 270094
2 december 2016

Parkeren Nijkerk

Parkeerbalans binnenstad Nijkerk 2016

projectnummer 270094
2 december 2016

Auteurs

Werkgroep Verkeersplan binnenstad Nijkerk: Henk van den Boom, Jan van den Brink, Jan Gardebroek, Mirjam van Midden, Peter Schraeverus, Hiltjo Graafland, Riet van Bokhorst, Paul Verhoog, Gerwin Poolen
Gemeente Nijkerk: Hans Dobbenberg, Betsy Jansen
Antea Group: Peter Heuven

Opdrachtgever

Werkgroep Verkeersplan binnenstad Nijkerk

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Werkwijze	1
1.2	Leeswijzer	1
2	Situatie 2016	3
2.1	Algemeen	3
2.2	Parkeerdruk wekdagen	4
2.3	Conclusie	4
3	Toekomstige situatie	5
3.1	Waar verdwijnen parkeerplekken op maaiveld en hoeveel?	6
3.2	Praktische uitwerking: Hoe benutten we restcapaciteit Oosterpoort- en Wheempleing garage?	7
3.3	Wat en hoeveel bouwen?	8
3.4	Detailuitwerking	9
4	Advies	9

1 Inleiding

Het platform binnenstad Nijkerk wil van het centrum een trekpleister in de regio maken waar bewoners én bezoekers graag zijn of naartoe gaan. 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, willen we de binnenstad van Nijkerk uit laten groeien tot een aantrekkelijke plek om te winkelen, te werken, te ontspannen en te wonen. De combinatie van een gevarieerd winkelaanbod, cultuur, ontspanning, historisch karakter en bereikbaarheid, moet van de binnenstad een aantrekkelijk, dynamisch gebied maken. Hier horen ook kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen maken onderdeel uit van de visie. Een compleet en actueel beeld van de bestaande parkeerdruk ontbreekt echter.

1.1 Werkwijze

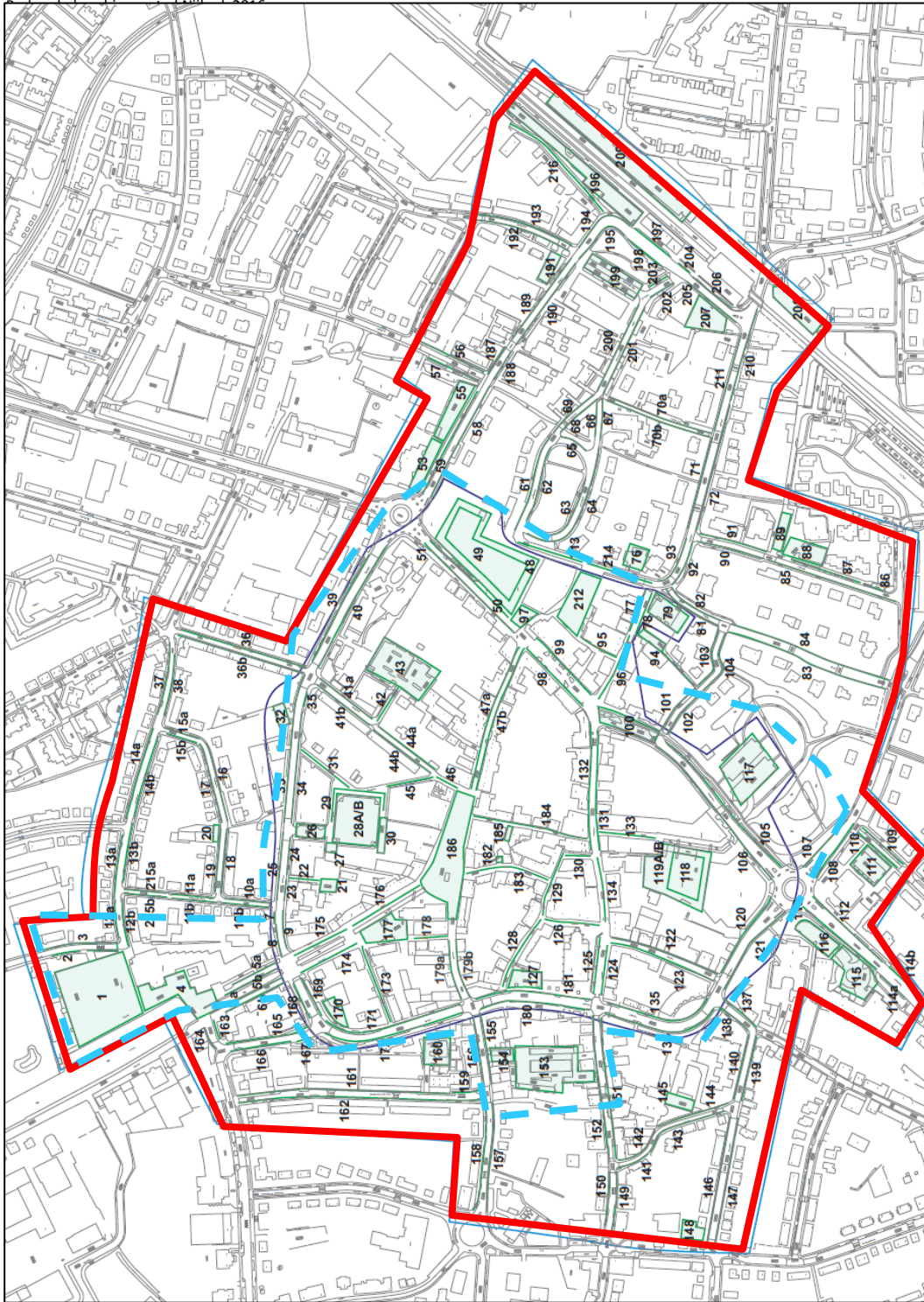
Om meer zicht te krijgen op het gebruik van de parkeervoorzieningen en de parkeerdruk in de stad is parkeeronderzoek uitgevoerd. De werkzaamheden bestaan uit het in kaart brengen van de beschikbare parkeer capaciteit (per wegsectie en weghelft tussen wegaansluitingen) en het registreren van de parkeerdruk in het gehele onderzoeksgebied op alle openbare parkeergelegenheden (inclusief publieke parkeergarages):

- Nachtsituatie (00.00 – 6.00 uur)
- Werkdagmiddagsituatie (12.00 – 17.00 uur)
- Koopavondsituatie (18.00 – 20.30 uur)
- Zaterdagmiddagsituatie (12.00 – 17.00 uur)

Om de betrouwbaarheid van het onderzoek te vergroten is de zaterdagmiddagmeting op 2 verschillende dagen uitgevoerd. Aan de hand van een inventarisatie van te voorziene ruimtelijke ontwikkelingen is vervolgens een doorkijk gegeven naar de toekomstige parkeerbehoefte en –capaciteit.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de resultaten van de parkeerdrukmeting en geeft een beeld van de huidige verkeersdruk op verschillende momenten in de week. Hoofdstuk 3 geeft een doorkijk naar de toekomstige parkeerbehoefte.



Figuur 1:Onderzoeksbied (rood) en centrumgebied (lichtblauw)

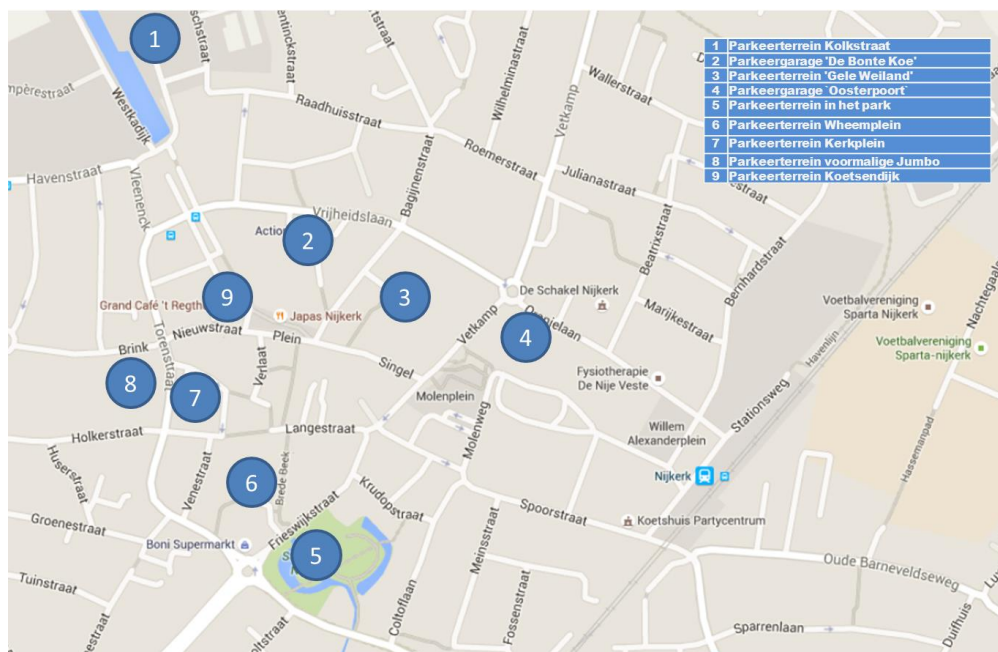
2 Situatie 2016

2.1 Algemeen

De parkeerdrukmetingen zijn verricht op 11, 14, 17 en 18 juni 2016. De hoogst gemeten parkeerdruk is waargenomen op een zaterdag (18 juni). Ten tijde van deze meting werd in het centrumgebied (zie figuur 1) in totaal 62% van de totale parkeercapaciteit (maaiveld en gebouwde voorzieningen) bezet. Daarbij is wel sprake van grote verschillen tussen de verschillende locaties: De drukst bezette parkeergarage is de Bonte Koe garage met een bezetting van meer dan 100%¹ op koopavond (hoogste gemeten bezetting bedroeg 102% tijdens de koopavond). Op zaterdagen was de parkeerdruk erg hoog op maaiveld (89%) en grotere parkeerterreinen rondom de voormalige Jumbo (bezetting van meer dan 100%).

0	Omschrijving	Capaciteit	Zaterdag		Dinsdag		Dinsdag		Vrijdag		Zaterdag		
			absoluut	%	absoluut	%	absoluut	%	absoluut	%	absoluut	%	
1	Parkeerterrein Kolkstraat (bij gemeentehuis)	118	32	27%	9	8%	136	115%	25	21%	47	40%	
2	Parkeergarage 'De Bonte Koe'	132	118	89%	30	23%	69	52%	134	102%	106	80%	
3	Parkeerterrein 'Gele Weiland'	65	37	57%	17	26%	44	68%	43	66%	39	60%	
4	Parkeergarage 'Oosterpoort'	327	105	32%	0	0%	58	18%	123	38%	99	30%	
5	Parkeerterrein in het park (langs Frieswijkstraat)	52	29	56%	1	2%	16	31%	12	23%	33	63%	
6	Parkeerterrein Wheemplein	163	80	49%	20	12%	74	45%	67	41%	110	67%	
7	Parkeerterrein op hoek Gasthuisstraat (schuitlegenover bakkerij)	22	19	86%	16	73%	10	45%	18	82%	20	91%	
8	Parkeerterrein tussen Holkerstraat en Brink (oude Jumbo-terrein)	78	83	106%	18	23%	55	71%	68	87%	88	113%	
9	Parkeerterrein Koetsendijk	28	23	82%	17	61%	15	54%	34	121%	21	75%	
9	Maaiveldplekken	176	121	69%	94	53%	107	61%	120	68%	156	89%	
Totale			1161	647	56%	222	19%	584	50%	644	55%	719	62%

Tabel 1: Parkeerbilans 2016: Parkeercapaciteit en bezetting op verschillende momenten in week 23 en 24



Figuur 2: Grote parkeerlocaties en -garages in binnenstad Nijkerk

2.2 Parkeerdruk weekdagen

Naast de eerder genoemde grotere parkeerlocaties en –garages bevinden zich verspreid door het centrum in het onderzochte gebied in totaal 176 parkeerplekken op maaiveld. Dit is exclusief plekken bestemd voor invaliden, vergunninghouders, private terreinen en de parkeervoorzieningen rondom station Nijkerk.

Op zaterdagmiddag is de parkeerdruk op maaiveld met 89 % het hoogst. De aanwezigheid van zowel bewoners (vergunninghouders) als binnenstadsbezoekers is hier vermoedelijk debet aan.

Zaterdag 11 & 18 juni (middag)

Om de betrouwbaarheid van het onderzoek te vergroten zijn op twee zaterdagen metingen verricht: Uit de meting blijkt een relatief groot verschil tussen de gemeten parkeerdruk op de twee zaterdagen. De gemiddelde parkeerbezetting bedroeg op 11 juni 56% tegen 62% op 18 juni².

Op de drukste zaterdag bleek gemiddeld 89% van de straatparkeerplekken bezet. De Bonte Koe garage kende op beide zaterdagen een bezetting van 80% of hoger.

Dinsdag 14 juni (nacht)

In de nachtelijke periode bleek 53% van de straatparkeerplekken bezet. In totaal werd 19% van het parkeerareaal (inclusief grotere parkeerlocaties en –garages) bezet. De bezetting is logischerwijs het hoogst in deelgebieden met relatief veel woningen.

Dinsdag 14 juni (middag)

Op deze reguliere werkdag werd in totaal 50% van het parkeerareaal bezet. Het parkeerterrein bij het gemeentehuis (Kolkstraat) kende daarbij de hoogste parkeerdruk met een bezetting van 115%.

Vrijdag 17 juni (koopavond)

Tijdens de koopavond is een gemiddelde parkeerdruk geconstateerd van 55%. Daarbij was 68% van de parkeerplekken op maaiveld bezet. De parkeergarages Bonte Koe en het parkeerterrein bij de voormalige Jumbo locatie kenden daarbij een bezetting van meer dan 80% (respectievelijk 102% en 87%).

2.3 Conclusie

Per saldo is, op basis van de huidige parkeervraag en –capaciteit, gemiddeld gezien sprake van een overcapaciteit aan parkeerplekken in de binnenstad van Nijkerk. De parkeerdruk verschilt hierbij wel sterk per locatie. Op diverse grotere parkeerlocaties zoals de Bonte Koe, Koetsendijk en de locatie voormalige Jumbo zijn op piekmomenten (te) hoge parkeerbezettingen gemeten van meer dan 80%. Andere terreinen en garages laten daarentegen (ook op piekmomenten) een forse onderbezetting zien.

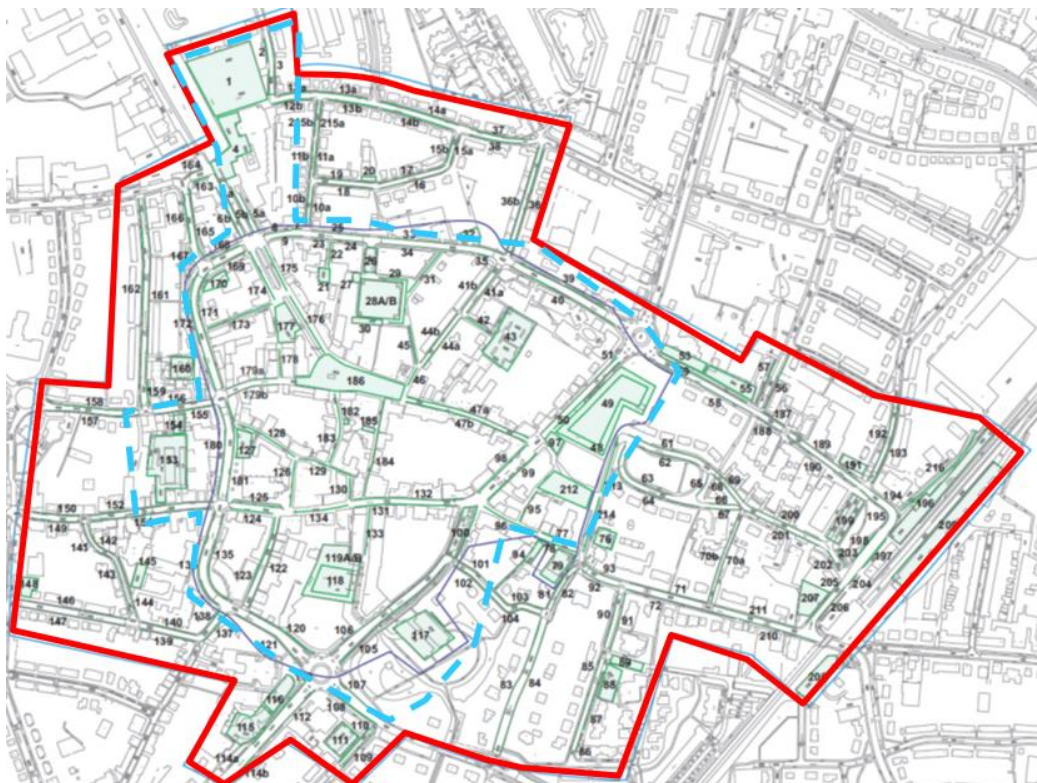
Ook de parkeerdruk op het maaiveld (straatparkeerplekken) verschilt per locatie. Toch is daar geen sprake van onderbenutting met een maximale parkeerdruk (op zaterdagen) van 89%.

² Zaterdag 18 juni kan als piekmoment worden beschouwd omdat het de dag voor vaderdag betrof

3 Toekomstige situatie

In het Verkeersplan Binnenstad Nijkerk is specifiek ingegaan op de het aspect parkeren. Aan de hand van parkeerdrukmetingen zijn uitspraken gedaan over de effecten van het opheffen van parkeerplekken op maaiveld, toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en de noodzaak om het verlies aan parkeerruimte te compenseren.

Om het verlies aan parkeerruimte te compenseren wordt in het Verkeersplan uitgegaan van de realisatie nieuwe bronpunten nabij het Kerkplein en bij de Havenkom. Bij de herontwikkeling van deze locaties zal rekening gehouden moeten worden met het faciliteren van voldoende parkeercapaciteit zodat de functie van de locaties als bronpunt gefaciliteerd kan worden.

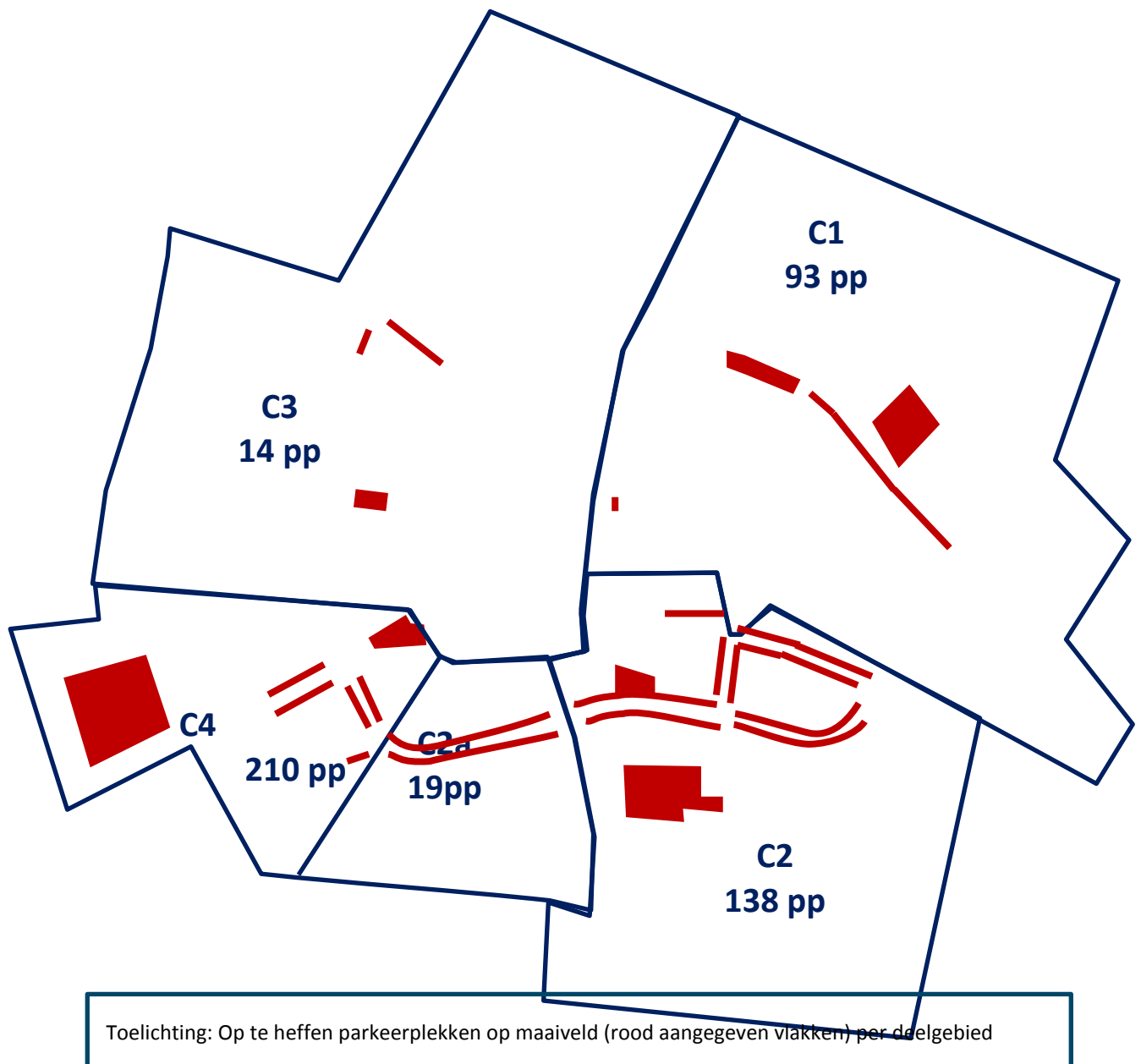


Figuur 3: Onderzoekgebied (rood) en centrumgebied (lichtblauw)

In deze parkeerbalans wordt de noodzaak om parkeerruimte te compenseren nader toegelicht. Achtereenvolgens is geconcretiseerd waar, in lijn met de uitgangspunten uit het Verkeersplan binnenstad Nijkerk, parkeerplekken op maaiveld opgeheven moeten worden. Uitgaande van een beter gebruik van onbenutte parkeercapaciteit en de voorziene nieuwbouw van parkeergelegenheden is vervolgens, per deelgebied beschreven hoeveel parkeerplekken in theorie gecompenseerd moeten worden. Aansluitend is vanuit een praktische invalshoek beschreven waar en hoeveel parkeerplekken gecompenseerd kunnen en moeten worden en of er alternatieve oplossingsrichtingen mogelijk zijn met een gefaseerde aanpak.

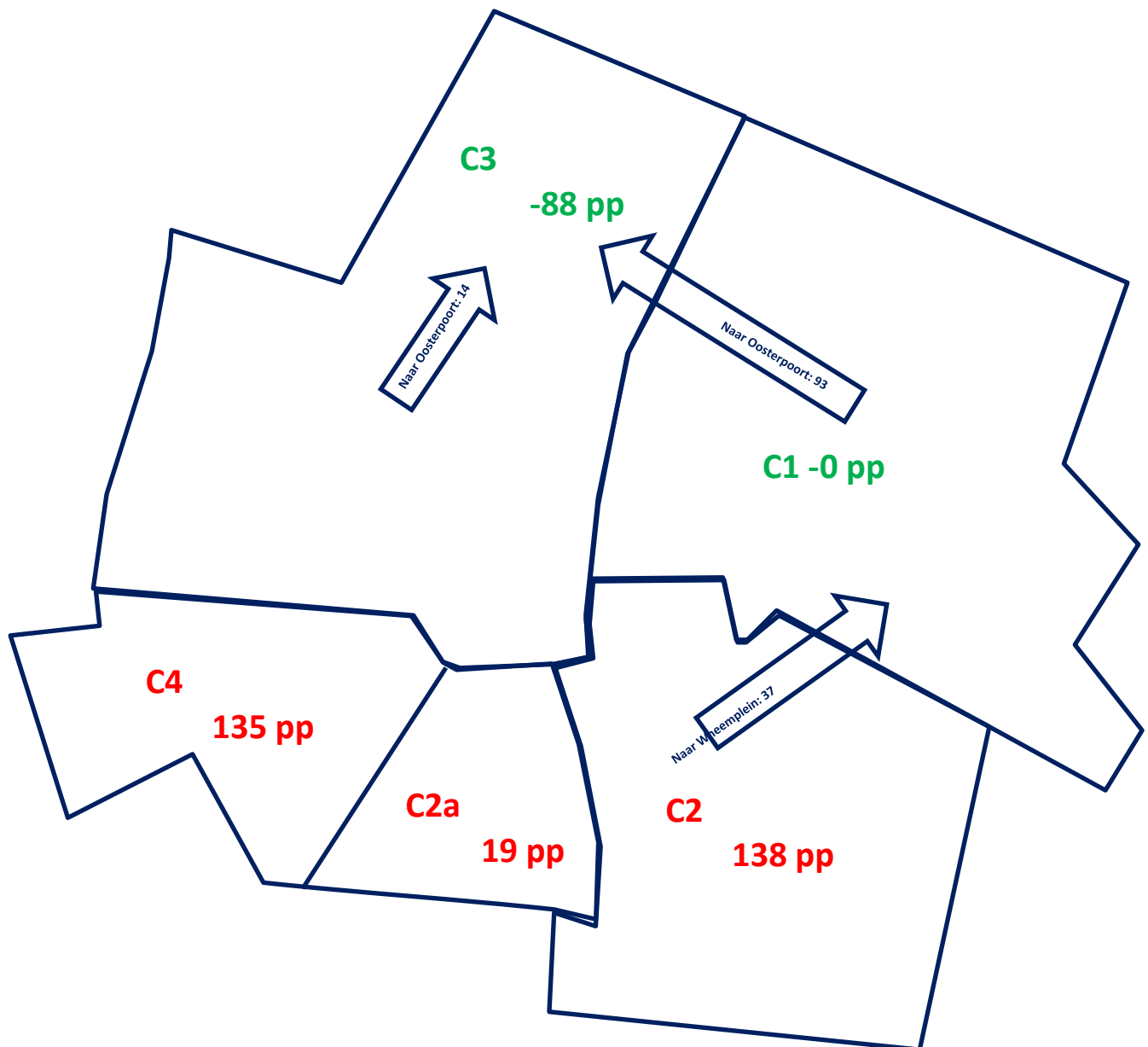
3.1 Waar verdwijnen parkeerplekken op maaiveld en hoeveel?

Zone	Aantal op te heffen maaiveldplekken
C1	93
C2	138
C2a	19
C3	14
C4	210
Totaal	474



3.2 Praktische uitwerking: Hoe benutten we restcapaciteit Oosterpoort- en Wheempleingarage?

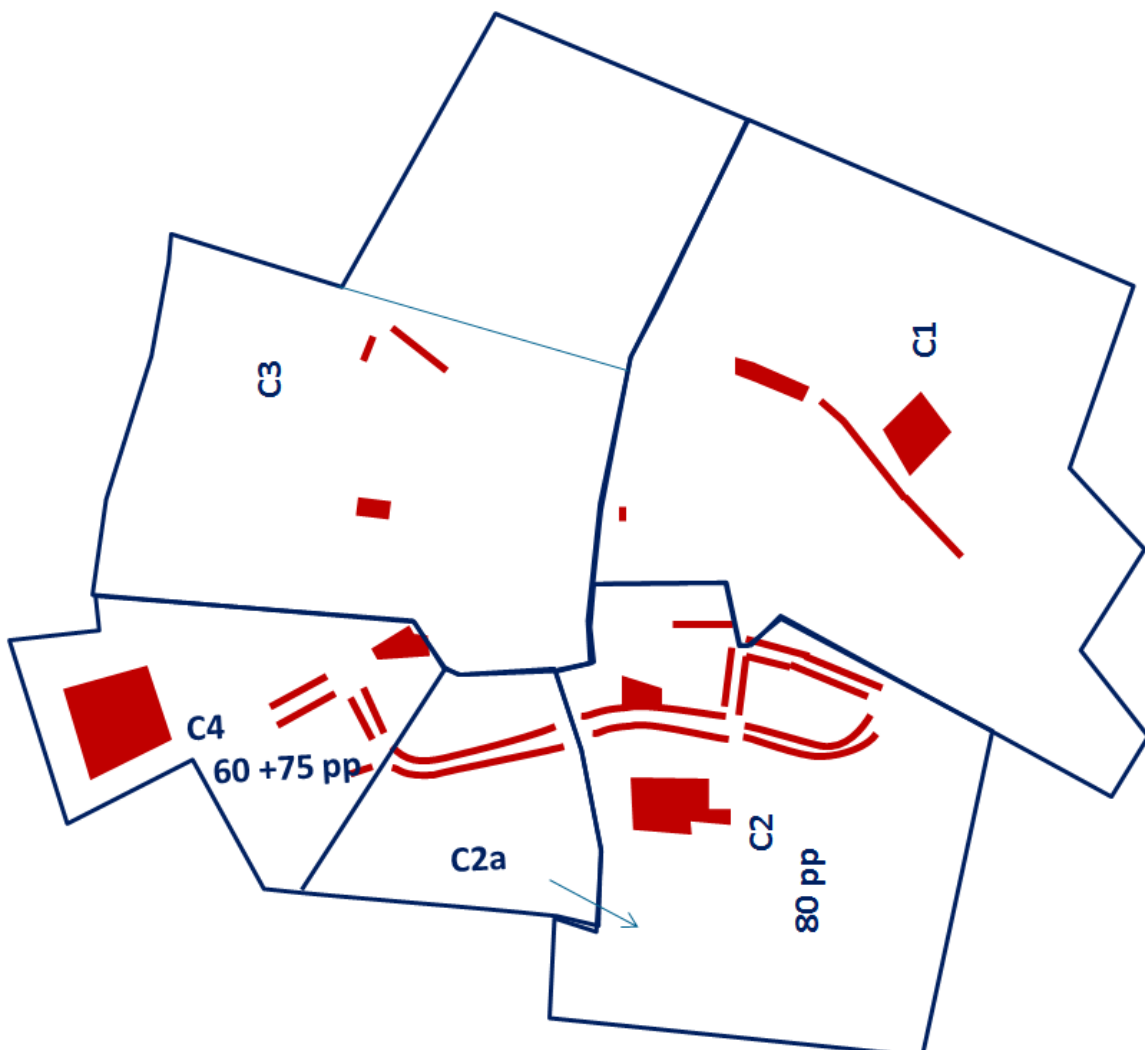
Omgeving	Aantal op te heffen plekken	Te verschuiven	Waar te verschuiven	Theoretische restopgave
Wheemplein	93	93	oosterpoort	0
Kerkplein	138 + 19 = 157	37	wheemplein	120
Bonte koe/oosterpoort	14	14	oosterpoort	0
Havenkom	210	75	nieuwe garage huis van de stad	135



Toelichting: Theoretisch tekort (rood) en overschot* (groen) per deelgebied waarbij met de pijlen is aangeven waar naar uitgeweken zal worden voor compenserende parkeerruimte (90% bezetting)

3.3 Wat en hoeveel bouwen?

Zone	Omgeving	Aantal op te heffen plekken	Theoretische restopgave	Opheffen gratis parkeren	mobiliiteitsbeleid stadhuis	Werkelijke behoefte
c1	Wheemplein	93	0	0	0	0
c2 en c2a	Kerkplein	157	120	-40	0	80
c3	Bonte koe/oosterpoort	14	0	0	0	0
c4	Havenkom	210	135	-40	-35	60



3.4 Detailuitwerking

De werkelijke compensatieopgave wordt lager ingeschat dan de theoretische opgave van 255 parkeerplekken omdat:

- het mobiliteitsbeleid kan worden aangescherpt: het staat medewerkers van gemeente en bedrijven nu veelal nog vrij om met de auto naar het werk te komen. Door OV en fietsgebruik aan te moedigen (en autogebruik te ontmoedigen) kan de parkeervraag worden verkleind' (aannee 35 pp minder) ;
- op een deel van het parkeerareaal nog gratis kan worden geparkeerd. Bij realisatie van een nieuw bronpunt, met betaald parkeren, zal een deel van deze parkeerders opnieuw uitwijken naar gratis alternatieven in de omgeving van het centrum (zoals bijvoorbeeld de parkeervoorzieningen rondom station Nijkerk)(aannee – 80 pp minder);

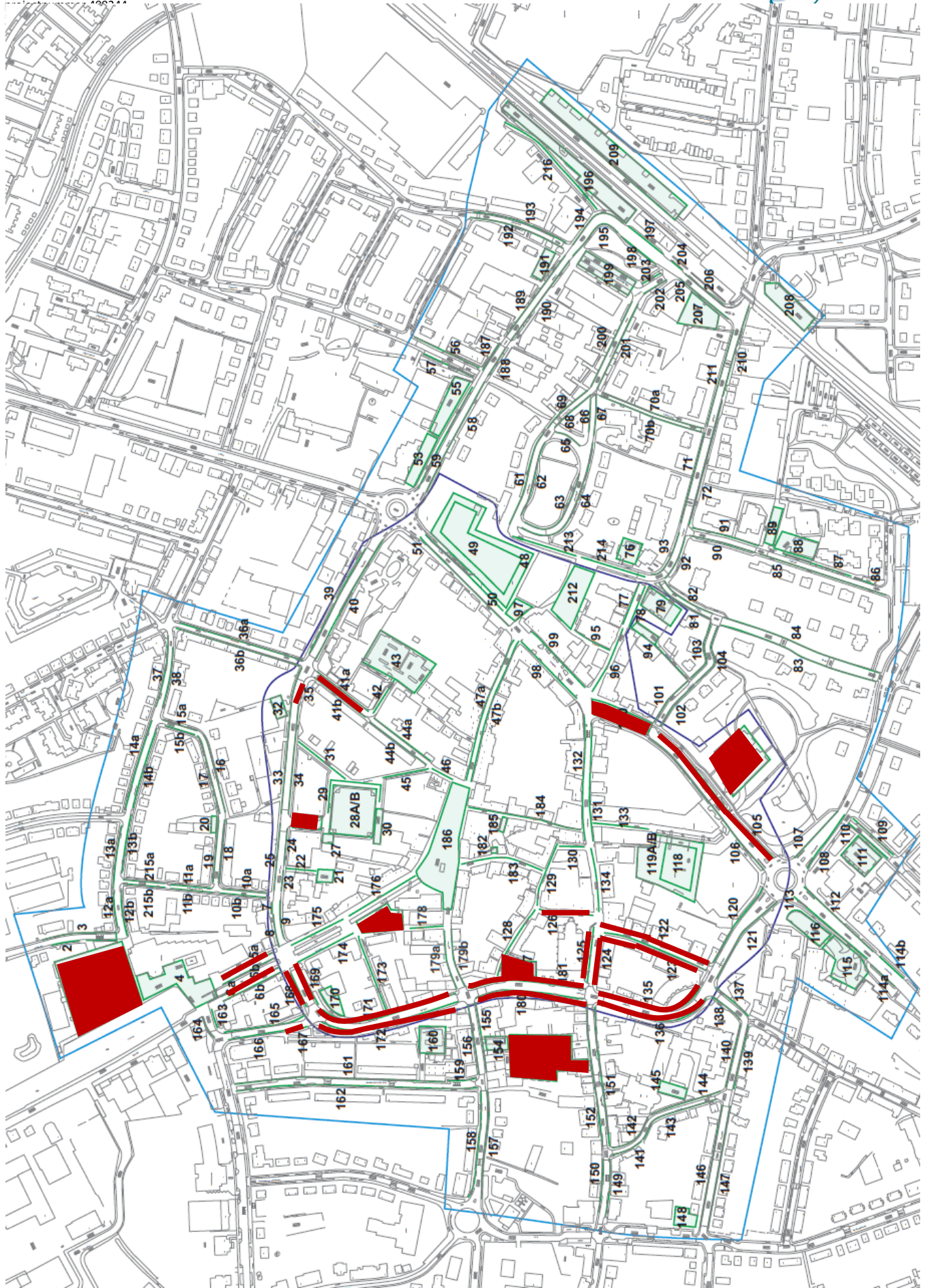
4 Advies

In een 'worst case' scenario ontstaat in , rekening houdend met de effecten van toekomstige plannen, in potentie op piekmomenten³ een parkeerdruk van meer dan 100% in de binnenstad van Nijkerk.

Om de toekomstige vraag naar parkeerruimte goed te kunnen faciliteren is, rekening houden met de effectuering van toekomstige plannen, de realisatie van extra bronpunten in de nabijheid van op te heffen grotere parkeerterreinen en terreinen die in de huidige situatie al een hoge parkeerdruk wenselijk. Gelet op de onderbezetting in bepaalde garages zal sturing plaats moeten vinden door middel van harmoniseren van de vergunningstarieven. Daarbij zal ook ingezet moeten worden op het beter benutten van de beschikbare parkeercapaciteit door een digitaal verwijssysteem. Aandachtspunt hierin vormen met name de garages die in de huidige situatie al een hoge parkeerdruk kennen. Met een toename van binnenstadsbezoekers zal in eerste instantie met name de druk op deze populaire parkeergelegenheden toenemen. Ook moet de kanttekening worden geplaatst dat er, bijvoorbeeld rond de kerstinkopen, momenten zullen zijn dat de parkeerdruk nog hoger zal liggen. Advies is voor deze incidentele piekmomenten geen gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren, maar deze behoefte op te vangen op de gratis maaiveldparkeerplaatsen op loopafstand van het centrum.

³ Worst case is in de regel niet in juni. De ruimte op de laatste zaterdag voor kerst is bijvoorbeeld een stuk minder. Het betreft dus de te verwachten parkeerdruk op een 'gemiddeld' piekmoment

Bijlagen



Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE
T. 06 20071934
E. peter.heuven@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2016

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.