

De Gemeenteraad van Wijchen

07 RZ 101

Parkeerstudie centrum Wijchen

Raadsvoorstel

Wijchen, 27 februari 2007

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Wijchen stelt de raad voor op grond van zijn kaderstellende rol te besluiten in te stemmen met:

- de conclusies van de uitgevoerde parkeerstudie en daarmee met de begrote parkeerbehoefte voor Oostflank, Westflank en overig centrum;
- de noodzaak om dit grotendeels te realiseren via gebouwde parkeervoorzieningen en
- de vervolgstappen om het college – na een kaderstellend debat met de raad – de scenario's te laten uitwerken om te komen tot de berekende parkeervoorzieningen.

Aldus besloten door de gemeenteraad in zijn openbare vergadering van 29 maart 2007.

De voorzitter,

De griffier,

Portefeuillehouders : P.A.C.M. Keser
Informatie : Titus Meijer, Henri Elands
Telefoonnr. : (024) 6492118, (024) 6492433
E-mailadres : t.meijer@wijchen.nl, h.elands@wijchen.nl
Bijlage :
Ter inzage : 'Analyse parkeren centrum', 'Parkeerstudie Wijchen'

Toelichting

Samenvatting

De parkeerstudie centrum Wijchen is een actualisatie van eerder onderzoek. Uit de meest recente studie blijkt in de huidige situatie een terecht voelbaar tekort aan parkeerplaatsen op piekmomenten. Planvorming voor de Oostflank en de Westflank vereist dat na afronding van deze projecten circa 750 extra parkeerplaatsen zijn gerealiseerd bovenop het huidig aanbod. Hiervoor worden de komende maanden scenario's uitgewerkt. De extra parkeerruimte in het centrum van Wijchen zal grotendeels in gebouwde vorm gerealiseerd worden. Alleen dan kunnen de plannen in de Oostflank en de Westflank ruimtelijk gezien worden ontwikkeld. De parkeerstudie is onderdeel van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP).

Probleemstelling

In toenemende mate wordt een parkeerdruk ervaren in het centrum van Wijchen voor autoverkeer. Het parkeerregime in Wijchen beperkt zich tot nu toe tot zogeheten blauwe zones met een beperking van de parkeerduur (2 uur). Na invoering van de eerste blauwe zone heeft de afgelopen jaren een aanzienlijke uitbreiding plaatsgevonden hiervan. De vraag is welk instrumentarium in de toekomst nodig blijkt te zijn.

Doelstelling en beoogd effect

De parkeerstudie geeft inzicht in de huidige en toekomstige parkeersituatie in het centrum van Wijchen. De studie vormt de basis voor visievorming en een meerjarenprogramma om de bereikbaarheid en de groeiende parkeerbehoefte in het centrum van Wijchen te kunnen blijven accommoderen. Hierbij liggen duidelijke relaties naar op stapel staande ruimtelijke ontwikkelingen in de Oost-, de Westflank en het kernwinkelgebied. Het onderzoeksgebied van de parkeerstudie wordt begrensd door Hogeweg-Meerdreef-Van Coothlaan/ Bronckhorstlaan – Stationslaan. Parkeergelegenheid bij het station is niet meegenomen.

Overwegingen/alternatieven

Parkeren is een onderwerp dat altijd volop in de belangstelling staat. Niet alleen bestuurlijk, maar zeker ook bij ondernemers, bewoners én bezoekers. Daarom vindt regelmatig een parkeerstudie plaats in het centrum van Wijchen om eventuele knelpunten op te sporen en op te lossen. Deze parkeerstudie vormt een belangrijke bouwsteen voor het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP).

In november 2005 is in het centrum van Wijchen een parkeeronderzoek gehouden. Een zelfde onderzoek is eerder uitgevoerd in 1997 en 2000. Er was behoefte aan een actualisering van de parkeercapaciteit en de –behoeftecijfers. De ruimtelijke ontwikkelingen die voorzien worden in de Oostflank en de Westflank versterken die behoefte. De parkeerstudie gaat hier dan ook uitvoerig op in. De (tussen)resultaten zijn diverse malen besproken met betrokken bestuurders, projectleiders en stedenbouwkundigen voor de Oostflank en de Westflank.

Het verrichte parkeeronderzoek geeft inzicht in:

- parkeercapaciteit (aantal plaatsen per locatie en type);
- parkeerdruk op verschillende meetmomenten;
- parkeermotieven ('wie parkeert waar wanneer');
- foutparkeren;
- parkeerduur en turnover (hoe vaak worden plaatsen gebruikt?).

Het veldwerk is verricht op vier dagen in een week. De onderzoekers hebben dezelfde onderzoeksdagen en –tijden aangehouden als in de eerdere onderzoeken: een doordeweekse dag, donderdagochtend (weekmarkt), vrijdagmiddag- en avond (koopavond) en zaterdag.

Resultaten parkeeronderzoek

In het centrumgebied waren ten tijde van het onderzoek 1.593 parkeerplaatsen aanwezig. Tabel 1 geeft de onderverdeling aan naar soort parkeerplaatsen.

Tabel 1. Parkeerplaatsen naar aantal en soort

Soort parkeerplaats	Aantal plaatsen	Aandeel
Blauwe zone (max. 2 uur parkeren)	437	27%
Openbare plaatsen	868	55%
Parkeergarage (nabij Europaplein)	228	14%
Bijzondere doelgroepen	60	4%
Totaal aantal parkeerplaatsen	1.593	100%

De eerste twee soorten parkeerplaatsen zijn openbaar (tezamen 82%), de laatste twee niet (18%).

Huidige parkeercapaciteit en –bezetting: er lijkt nog ruimte te zijn

Uit het onderzoek blijkt dat de marktochtend (donderdag) het grootste aantal parkeerders kent. Er zijn dan 1.354 parkeerders, een bezetting van 85%. Op zaterdag ligt de piek ruim 80 auto's lager en op een koopavond bijna 280 auto's lager dan op de marktochtend. Op de andere werkdagochtend ligt het aantal auto's tenminste 170 lager.

Tabel 2. Aantal parkeerders naar meetmoment

Meetmoment	Aantal parkeerders	Aandeel
Aanwezige parkeerplaatsen	1.593	100%
Donderdagochtend (weekmarkt)	1.354	85%
Zaterdagmiddag	1.268	80%
Vrijdagavond (koopavond)	1.078	68%
Werkdagochtend (m.u.v. donderdag)	1.185	74%

Met 1.593 beschikbare centrumparkeerplaatsen en een maximum aantal van 1.354 geparkeerde auto's lijkt er voldoende parkeerruimte te zijn: 85% van de capaciteit wordt benut. Er lijkt dus nog ruimte, maar wij constateren wel degelijk een tekort aan parkeerplaatsen.

Feitelijke huidige parkeerbehoefte: ligt boven huidige capaciteit

We plaatsen de volgende opmerkingen bij de getallen en de extra benodigde parkeerplaatsen, die dat met zich meebrengt:

- de parkeergarage onder het wooncomplex Oosterterp (Europaplein). Deze garage kent maximaal 50% bezetting, maar is geen openbare parkeergelegenheid. Circa 116 plaatsen worden niet (door anderen) gebruikt;
- circa 60 speciale parkeerplaatsen in het centrum voor vaste gebruikers (invaliden, arts). Deze zitten niet afzonderlijk in de telling. Er heeft een schatting plaatsgevonden van de bezetting van dit soort parkeerplaatsen en die komt uit op 60%. Dit betekent dat 40% niet (door anderen) wordt gebruikt: 24 plaatsen;
- automobilisten ervaren parkeerruimte als "vol" als circa 90% van deze ruimte bezet is. Om bij 1.354 auto's (maximum aantal parkeerders) de ruimte niet als vol te ervaren, moeten er 1.504 plaatsen zijn¹. Dat zijn 150 plaatsen extra;
- sommige bezoekers lijken op drukke momenten niet naar het centrum te komen "omdat toch alle parkeerruimte bezet is": de 'latente vraag'. Op het drukste moment zouden dus wat meer kortparkeerders moeten zijn dan er zijn gemeten. Daarom zetten we een "plus" van 10% op het aantal kortparkeerders. Dat zijn er 83 extra².

Tabel 3. Berekening huidige parkeerbehoefte centrum

Aantallen en correcties	Aantal plaatsen
Aanwezige parkeerplaatsen	1.593
Maximum aantal parkeerders	1.354
Niet-openbare parkeergarage	+ 116
Niet-bezette plaatsen voor doelgroepen	+ 24
Ervaren beschikbare (volle) parkeerruimte	+ 150
Latente vraag (wegblijvers)	+ 83
Feitelijk benodigd aantal parkeerplaatsen	1.727

Deze kanttekeningen leiden tot een benodigd aantal van 1.727 parkeerplaatsen in het centrum. Hierbij geldt als uitgangspunt dat sprake is van zoveel mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bij dit berekende aantal is het centrum momenteel ook op de drukste momenten goed toegankelijk voor automobilisten.

Het centrum heeft momenteel een capaciteit van 1.593 parkeerplaatsen, maar een feitelijke behoefte van 1.727 parkeerplaatsen. Er is dus wel degelijk een tekort aan parkeerruimte. Dit tekort varieert overigens voor de verschillende delen van het centrum. De huidige parkeerdruk is het grootst in de Westflank en aan de noordzijde van het centrum (de stationsparkeerplaatsen vallen buiten de analyse).

¹ Dit getal is als volgt berekend: $100 / 90 \times 1.354$ plaatsen = 1.504 plaatsen.

² 75 parkeerders die de ruimte bij 90% als vol ervaren: $100 / 90 \times 75 = 83$ pp.

Werknemersparkeren: belangrijke oorzaak voor parkeerdruk

Uit de parkeeraanlyse blijkt dat op werkdagen al rond 09.00 uur veel parkeergelegenheid in niet-blauwe zones bezet is door centrumwerknemers. Deze ruimte komt meestal tot 17.00 uur niet meer beschikbaar voor bezoekers van het centrum. Deze laatste groep moet op kortere loopafstand van het centrum kunnen parkeren dan centrumwerknemers. Uit schattingen van de studie blijkt dat 25% van de bezette parkeerplaatsen bestaat uit langparkeerders; dit is in hoofdzaak werknemersparkeren.

We willen niet alleen de huidige parkeerknelpunten aanpakken, maar ook anticiperen op toekomstige ontwikkelingen. Afhankelijk van de gevolgen van deze ontwikkelingen voor de parkeerbehoefte in het centrum, dienen structurele en wellicht ingrijpende maatregelen te worden genomen. Daarnaast zal ook sprake moeten zijn van flankerend beleid. Hierbij kan gedacht worden aan het stimuleren van het fietsgebruik om het aantal geparkeerde auto's terug te dringen.

Ruimtelijke ontwikkelingen: Oostflank en Westflank

Huidige parkeerbehoefte

In het centrum van Wijchen zijn twee grote ontwikkelingsgebieden te onderscheiden: de Oostflank en de Westflank. Beide ontwikkelingen kenmerken zich door het toevoegen van programma (deels op bestaande parkeerlocaties) en een intensiever grondgebruik gedurende de komende 8 tot 10 jaar. Hierdoor zal de parkeervraag toenemen.

De centrumflanken bieden de enige structurele mogelijkheid om een substantiële hoeveelheid extra parkeerruimte aan te leggen. In het kernwinkelgebied zijn geen mogelijkheden aanwezig.

In het centrum zijn totaal 1.593 parkeerplaatsen aanwezig. Hiervan zijn 444 parkeerplaatsen gelegen in de Oostflank en 308 in de Westflank. Deze projectgebieden herbergen 47% van de totale parkeerruimte.

Tabel 4. Aantal parkeerders naar meetmoment per deelgebied

Meetmoment	Aantal parkeerders	Aandeel
Aanwezige parkeerplaatsen	1.593	100%
Oostflank	444	28%
Westflank	308	19%
Overig centrum	841	53%

Voor het totale centrum is de markttochtend maatgevend (het drukste moment) voor het aantal parkeerders. Voor de twee flankgebieden ligt dit anders. In de Oostflank is in de bestaande situatie de werkdagmiddag maatgevend. Voor de Westflank geldt dat de avonduren op werkdagen maatgevend zijn.

Toekomstige parkeerbehoefte: groeit sterk, maar er is weinig ruimte

In de projectgebieden Oostflank en Westflank is een toename van programma voorzien. Deze toename komt deels door uitbreiding (en verplaatsing) van bestaande functies zoals het gemeentekantoor en de bibliotheek en deels door toevoeging van functies zoals dienstverlening. Meer vierkante meters betekent extra parkeerbehoefte. Omdat in zowel Oostflank en Westflank ook op bestaande parkeerplaatsen gebouwd zal worden, ontstaat extra behoefte omdat parkeerruimte (op maaiveld) verdwijnt.

De analyse van de parkeerstudie bestaat uit deze drie stappen:

- parkeerbehoefte bestaande bebouwing projectgebieden
- parkeerbehoefte nieuwe bebouwing projectgebieden
- nieuwe parkeerbehoefte centrum inclusief projectgebieden

Hierbij houden we het jaar 2015 als eindtermijn van de analyse aan. De huidige parkeerbehoefte bedraagt 1.354 plaatsen (zonder correcties). Om te bepalen wat de toekomstige parkeerbehoefte is, moet rekening worden gehouden met de volgende correcties:

- autonome groei parkeerbehoefte door toenemend autogebruik; uitgangspunt is 15% groei oftewel 203 parkeerplaatsen;
- het gebruik van de plaatsen in de parkeergarage Oosterterp voor doelgroepen kan omhoog naar 80%; de resterende 20% heeft een omvang van 46 parkeerplaatsen;
- de plannen voor de centrumflanken bevatten 150 (duurdere) woningen met een exclusieve parkeerplaats. Deze komen niet in aanmerking voor meervoudig gebruik. Uitgaande van een bezetting van 50% (markttochtend) zijn dat 75 parkeerplaatsen die niet door anderen gebruikt kunnen worden en dus gecompenseerd moeten worden;
- nieuwbouw in de centrumflanken vraagt netto 428 extra parkeerplaatsen;
- ook hier is een compensatie van toepassing voor specifieke parkeerplaatsen (invaliden, arts): 7; totaal wordt $24 + 7 = 31$;
- om 1782 parkeerplaatsen niet als "vol" te ervaren, zijn 198 plaatsen extra nodig;
- er is geen sprake meer van 'latente vraag' (wegblijvers).

Tabel 5. Berekening toekomstige parkeerbehoefte centrum

Aantallen en correcties	Aantal plaatsen
Huidige parkeerbehoefte	1.354
Groei door toenemend autogebruik	+ 203
Niet-openbare parkeergarage	+ 46
Niet-bezette plaatsen extra woningen	+ 75
Nieuwbouw in Oost- en Westflank	+ 428
Niet-bezette plaatsen voor doelgroepen	+ 31
Ervaren beschikbare (volle) parkeerruimte	+ 198
Latente vraag (wegblijvers)	0
Feitelijk benodigd aantal parkeerplaatsen	2.335

De parkeerbehoefte in het centrum groeit van 1.354 parkeerplaatsen nu naar 2.335 plaatsen na afronding van de Oost- en Westflank.

Voor het gehele centrumgebied blijft de markttochtend maatgevend. Door de toename van het aantal kantoor meters gaat de werkdagmiddag drukker worden dan de koopavond. De werkdagavond en de zondagmiddag leveren de minste belasting op van de parkeerruimte.

Tabel 6. De huidige en toekomstige parkeerverdeling op een rij

Meetmoment	Aantallen	Aandeel
Huidig aantal parkeerplaatsen centrum	1.593	100%
- Oostflank	444	28%
- Westflank	308	19%
- overig centrum	841	53%
Huidige parkeerbehoefte	1.354	85% ³
Toekomstige parkeerbehoefte	2.335	147%
- Oostflank	837	
- Westflank	657	
- overig centrum	841	

Bij de toekomstige parkeerbehoefte is rekening gehouden met zogeheten overloop vanuit het kernwinkelgebied. In de Oostflank groeit de parkeerbehoefte naar 507 voor eigen bouwvolume plus 330 plaatsen voor de genoemde overloop (totaal 841). In de Westflank bestaat de toekomstige parkeerbehoefte uit 528 plaatsen voor eigen bouwvolume en 129 plaatsen als centrumoverloop (totaal 657).

Er zijn de komende jaren 742 extra parkeerplaatsen nodig in het centrum: de toekomstige parkeerbehoefte (2.335) minus het huidig aantal parkeerplaatsen (1.593). In het kernwinkelgebied is hiervoor geen ruimte aanwezig. In de Oostflank is het grootste aantal extra parkeerplaatsen nodig op de werkdagmiddag, in de Westflank in de avonden op werkdagen. Op een werkdagmiddag in de Oostflank telt het gebied nu 216 parkeerders; dat worden er 507 in de toekomstige situatie. Er zijn dus 291 extra plaatsen nodig. Op een werkdagavond in de Westflank zijn er nu 147 parkeerders, in de toekomst bedraagt dit aantal 528, een toename van 381 parkeerplaatsen.

Ruimtelijke vertaling toekomstige parkeerbehoefte: onder maaiveld

Voor beide projectgebieden geldt dat de extra benodigde ruimte voor de ontwikkelingen uit de volgende onderdelen bestaat:

- er komt programma (m²) bij in verschillende functies zoals wonen en werken, waarvoor extra parkeerplaatsen nodig zijn;
- een deel van het programma komt op locaties in de Oostflank en Westflank waar nu geparkeerd wordt.

Dit betekent dat meervoudig ruimtegebruik onvermijdelijk wordt: niet zozeer het dubbelgebruik van dezelfde parkeerplaats door meerdere gebruikers (overdag werknemer, 's avonds bewoner), maar vooral parkeren op dezelfde plek als de functies waarvoor parkeren nodig is.

³ Aandeel parkeerbehoefte ten opzichte van beschikbare parkeerplaatsen.

Om de plannen voor de Oostflank en de Westflank in de huidige vorm en omvang te kunnen realiseren, moet een groot deel van de berekende parkeerbehoefte gebouwd worden gerealiseerd. Dit kan in verschillende vormen: geheel verdiept, half-verdiept of verlaagd.

Wij gaan aan de slag met een meerjarenprogramma om de bereikbaarheid en de parkeergelegenheid in Wijchen voor de toekomst te waarborgen. Dit koppelen we voor een belangrijk deel aan de planuitwerking voor de Oostflank en de Westflank. Uw raad is en blijft bij deze ontwikkelingen betrokken. We hebben reeds twee sporen uitgezet:

1. parkeerbonds: wanneer bij een nieuw plan om aanwijsbare redenen de parkeergelegenheid niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, bestaat voor de initiatiefnemer de mogelijkheid om de kosten van aanleg te storten in een fonds, waaruit de gemeente vervolgens de benodigde openbare parkeerruimte elders in de omgeving aanlegt;
2. gebouwde parkeervoorzieningen in nieuwe planvorming: stedenbouwkundig masterplan Oostflank en Gebiedvisie Westflank. Dit geldt niet alleen voor nieuwe woningen en bijbehorende niet-openbare parkeerplaatsen, maar ook voor openbare parkeergelegenheid bij andere functies. Bij nieuwe koopwoningen wordt de verkoop van een parkeerplaats gekoppeld aan de verkoop van een woning. Parkeerplaatsen onder koopwoningen vormen het grootste deel van de totale behoefte aan gebouwde parkeervoorzieningen.

De plannen voor de Oostflank voorzien in een 'parkeerbak' vanaf de Meerdreef op de locatie van de huidige Mr. Van Thielhal en onder de nieuwe woningen. Bij een parkeerbak kan vanaf maaiveld (in dit geval de Meerdreef) de garage worden ingereden. Omdat de Oosterweg circa twee meter hoger ligt, kan van daar af een 'tweede maaiveld' worden aangelegd bovenop de parkeergelegenheid. Er is ook een gebouwde parkeervoorziening gepland onder de locatie van het nieuwe gemeentekantoor.

In de Gebiedvisie voor de Westflank zijn twee locaties aangemerkt voor gebouwd parkeren: de strook ten noorden van de Oude Klapstraat (onder huidige locatie bibliotheek en postkantoor) en ter hoogte van de supermarkt in de hoek Stationslaan-Herenstraat.

Het tweede spoor kan via diverse scenario's worden uitgewerkt, zoals:

- "gratis" parkeren in parkeergarages, blauwe zone op maaiveld
- "gratis" parkeren in parkeergarages, betaald op maaiveld
- (op termijn) betaald parkeren in parkeergarages

Rekening houdend met het coalitieakkoord (zie hierna) kunnen bovenstaande scenario's de komende maanden worden uitgewerkt, uiteraard in overleg met ondernemers en andere betrokkenen. Met uw raad willen we een kaderstellend debat voeren over de uitwerking van de scenario's. De vraag is of het huidige instrumentarium (blauwe zone) moet worden uitgebreid. Daarom zal naar effect en gebruik van blauwe zone nu en in de toekomst gekeken moeten worden. Ook zal veel aandacht zijn voor de kosten en investeringen van parkeervoorzieningen. In de parkeerstudie vindt u een eerste globale analyse. De aangegeven gemeentelijke investeringen hebben betrekking op de

parkeerplaatsen die nodig zijn voor winkelend publiek. De komende maanden rekenen we verder aan de kosten en gaan we hoe we welke opbrengsten in beeld kunnen krijgen.

Bestuurlijk kader: coalitieakkoord

Vorig jaar is het coalitieakkoord 2006-2010 opgesteld. Dit coalitieakkoord bevat 7 programma's, waaronder Mobiliteit en Infrastructuur. Dit programma bevat 6 afspraken, waarvan de meeste van belang zijn voor de parkeer- en verkeersanalyse in het centrum. De belangrijkste afspraken voor het (auto)parkeren zijn de eerste twee:

Afspraak 1 'gratis parkeren'

Partijen stellen gezamenlijk vast dat het parkeren in Wijchen gratis moet blijven. In principe wordt aan dit uitgangspunt niet getornd, hoewel nieuwe ontwikkelingen die leiden tot investeringen op het gebied van parkeren dit principe onder druk kunnen zetten.

Afspraak 2 'uitbreiding parkeerplaatsen'

De collegevormende partijen willen uitbreiding van de bestaande parkeer capaciteit met tijdelijke parkeerplaatsen, om zodoende te voorzien in de parkeerbehoefte. De ontwikkelingen aan de Oostflank worden hiervoor benut.

Als er bestuurlijke besluitvorming gaat plaatsvinden over gebouwd parkeren, is het de vraag wanneer dergelijke voorzieningen gerealiseerd gaan worden. Het is nog helemaal niet duidelijk op welke wijze deze voorzieningen worden geëxploiteerd en welke gevolgen dit heeft voor het maaiveldparkeren in het centrum, dat nu gedeeltelijk blauwe zone is. Wij houden vast aan de eerste afspraak om in de lopende collegeperiode geen betaald parkeren in te voeren.

In de Oostflank kunnen grofweg 3 ontwikkelingslocaties worden onderscheiden, elk met hun eigen planning. Het eerste deel ten zuiden van de Oosterweg met een grote parkeerbak, waarmee pas een aanvang gemaakt kan worden als de nieuwe Sporthal medio/eind 2009 gebouwd en gebruiksklaar is. Het tweede deel ten noorden van de Oosterweg, op de locatie van De Bolster (vml Mariaschool), waar het nieuwe gemeentekantoor komt. Deze locatie kan in principe al eerder herontwikkeld worden, maar zal pas, conform het bestuursakkoord, begin 2012 een aanvang nemen. Na realisatie en ingebruikname van het nieuwe gemeentekantoor, kan pas in 2014 de herontwikkeling plaatsvinden van de 3e locatie, die van het huidige gemeentehuis. Medio 2007 wordt een deel van De Bolster gesloopt en wordt ter plekke een tijdelijke parkeervoorziening gerealiseerd. Dit vermindert de druk bij de Van Thielhal, waar sporters en winkelend publiek overigens alleen zaterdagmiddag met een maximale parkeerdruk kampen.

In de Westflank verrijst binnen twee jaar een nieuwe bibliotheek. Hiervoor hebben wij inmiddels een ontwikkelopgave 'in de markt gezet'. Onderdeel van deze ontwikkelopgave is de realisatie van een openbare gebouwde parkeervoorziening nabij de Oude Klapstraat. Deze is bestemd voor bewoners, werknemers en bezoekers. Met de realisatie van deze voorzieningen kunnen de in 2006 aangelegde langspaarplaatsen in de Oude Klapstraat mogelijk verdwijnen. Er zal wel behoefte blijven aan maaiveldparkeren voor de (nieuwe) bibliotheek en het postkantoor. Dit kan in principe aan de westzijde van deze bebouwing plaatsvinden. Aan de oostkant van deze bebouwing zal immers een

zogenoemde cultuurplein worden gerealiseerd.

Relatie met parkeerfonds

Uw raad ontvangt ook ons voorstel om een parkeerfonds in te stellen. Een deel van de parkeerplaatsen die met middelen uit dit fonds worden gerealiseerd, zullen worden aangelegd in het centrum. Dit kan betekenen dat deze middelen ten goede komen aan de investeringen voor de genoemde gebouwde parkeervoorzieningen.

Overlegparagraaf

De parkeerstudie voor het centrum is onderdeel van het GVVP. Over dit op handen zijnde plan heeft ambtelijk en bestuurlijk uitvoerig overleg plaatsgevonden. Daarnaast zijn er informatiebijeenkomsten georganiseerd voor de inwoners van Wijchen. In diverse presentaties van de Oostflank en de Westflank aan bestuurders, ondernemers en bewoners is de afgelopen maanden ook al aandacht besteed aan (de eerste uitkomsten van) de voorliggende parkeerstudie.

Communicatieparagraaf

Op korte termijn zal een eerste overleg plaatsvinden met vertegenwoordigers van de Ondernemersvereniging Wijchen Centrum (OVWC). De resultaten van de parkeerstudie zullen worden besproken in de klankbordgroep Westflank, die onlangs is opgericht. Verder komt het parkeren als onderwerp regelmatig terug in de communicatie vanuit de projecten Oostflank en Westflank. Er zal zoveel mogelijk aansluiting worden gezocht bij het vervolgtraject van het GVVP.

Budgettaire gevolgen

De uiteindelijke kosten zijn bekend na afronding van het GVVP. Deze komen evenredig ten laste van de door uw raad beschikbaar gestelde kredieten voor de Oostflank, de Westflank en het kernwinkelgebied.

Burgemeester en wethouders van Wijchen,	
De secretaris,	De burgemeester,
drs. J.W.M. van der Knaap	G.H.W. Noordewier