

## 4. Economische Impacttabel (excl. lucht & klimaat, kosten gemeente)

	Singels +	S-100-	Gemeente excl. industrie	Gemeente incl. industrie
<b>Alg. vervanging wagenpark</b>				
• Personenauto's bewoners (eigenaren) voorbeeld groene zone (stand nov 2018)	83	1017	1676	1688
• Aantal bestelauto's voorbeeld groene zone (stand nov 2018)	82	822	1322	1361
• Inschatting totaal aantal ZZP'ers actief in Nijmegen met bestelauto voor Bouw, groothandel, vervoer	Ca. 40	Ca. 400	Ca. 850	Ca. 880
• Impact o.b.v. kentekenonderzoek	# Totaal aantal geregistreerde dieselvoertuigen dat niet voldoet (stand nov 2018) # Naar aantal personen-, bestel- en vrachtauto's			
<b>Binnenstad (incl. Stationsomg)</b>				
• Impact voor bewoners	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indien bijvoorbeeld sprake van vervanging naar Euro IV (groene zone per 2022) dan max. 1100 EUR meerkosten per voertuig.<sup>1</sup></li> <li>• Parkeren van bezoekers bij bewoners mogelijk o.b.v. dagontheffing (12x, digitaal aanvragen).</li> </ul>			
• Gedrag reguliere bezoekers	Beperkt effect indien sprake van flankerende maatregelen.			
• Gedrag toeristen/dagjesmensen Voorbeeld groene zone per 2022	Max effect op bezoekers niet meer naar stad: 30% x 25% x 8,5% = <b>0,65%</b> <sup>2</sup>	Max effect op bezoekers niet meer naar stad: 35% x 25% x 8,5% = <b>0,75%</b> <sup>2</sup>	Max effect op bezoekers niet meer naar stad: 35% x 25% x 8,5% = <b>0,75%</b> <sup>2</sup>	Max effect op bezoekers niet meer naar stad: 40% x 25% x 8,5% = <b>0,85%</b> <sup>2</sup>
• Impact stadslogistiek (winkel- distributie, bezorgen etc.)	Beperkt in aantal. Kansen voor bundeling en innovatieve concepten	Beperkt	Potentieel effect mogelijk voor doorgaand verkeer	Potentieel effect mogelijk voor bestemmings- verkeer industrie

<sup>1</sup> De waardering van kostenkengetallen voor extra vervangingskosten is o.b.v. gemiddelde marktprijzen van occasions naar euroklasse en leeftijd.

<sup>2</sup> Maximaal effect op aantal bezoekers dat niet meer naar de stad komt:  $W\% \times X\% \times Y\% = Z\%$

W= modal split: de verhouding aantal automobilisten op het totaal aantal bezoekers

X = het aandeel diesel auto's in het totale wagenpark van personenauto's.

Y = het aantal geweerde auto's van het totale aantal dieselauto's

Z = maximaal mogelijke impact op het aantal bezoekers dat niet meer naar de stad komt

Max effect op bezoekers niet meer naar stad :  $40\% \times 25\% \times 8,5\% = 0,85\%$

Op basis van ervaringscijfers van o.a. de gemeente Maastricht is de veronderstelling dat de modal split (W) 40% is. D.w.z. dat 40 % van de bezoekers met de auto

naar de binnenstad komt. 25% (X) is het aandeel diesel auto's in het totale wagenpark personenauto's. Van het totale aantal diesel auto's wordt 8,5 % (Y) van de

dieselauto's geweerd. Het effect op het aantal bezoekers dat niet meer naar de stad komt is 0,85 % (Z).

	Singels +	S-100-	Gemeente <i>excl. industrie</i>	Gemeente <i>incl. industrie</i>
<b>Werklocaties</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bereikbaarheid werklocaties</li> </ul>	Beperkt Raakt Binnenstad	Beperkt Raakt binnenstad en Heijendaal	<p>Heeft impact op aan- en afrijroutes en klantbezoek, brengt extra kosten met zich mee. Het effect kan beperkt worden mits goede flankerende maatregelen, zoals transferia en overslaghubs aanwezig zijn.</p> <p>Raakt binnenstad, Heijendaal en Winkelsteeg</p>	Raakt alle werklocaties, m.u.z. Bijsterhuizen
<ul style="list-style-type: none"> <li>Impact dagelijkse operatie (werkverkeer) bedrijfsleven</li> </ul>	Beperkt	Beperkt	Zie hierboven Beperkt	Zie hierboven en Maatwerk voor sloopbedrijven (aan/afvoer). Impact BCTN ?
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vestigingsklimaat sectoren: industrie /handel /logistiek /bouw</li> </ul>	Geen effect verwacht	Geen doorslaggevende locatiefactor	Geen doorslaggevende locatiefactor maar potentieel imago effect	Effect op autobereikbaarheid woon-werk en potentieel imago effect
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vestigingsklimaat zakelijke diensten / research</li> </ul>	Geen effect verwacht	Geen doorslaggevende locatiefactor	Geen doorslaggevende locatiefactor	Geen doorslaggevende locatiefactor
<ul style="list-style-type: none"> <li>Grote retaillocaties / PDV (buiten centrum)</li> </ul>	n.v.t,	Potentieel minder bereikbaar voor bewoners binnen S100 met voertuig dat niet voldoet.	Potentieel effect o.b.v. aantal voertuigeigenaren (geregistreerde kentekens). Aandacht voor: Energieweg met bedrijven als Hanos, Makro, Sligro veel zakelijke (bestel)voertuigen. Hornbach bij P&R uitgezonderd.	



Woonwijken	Singels +	S-100-	Gemeente <i>excl. industrie</i>	Gemeente <i>incl. industrie</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>Impact voor bewoners</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Indien bijvoorbeeld sprake van vervanging naar Euro IV (groene zone per 2022) dan max. 1100 EUR meerkosten per voertuig.<sup>1</sup></li><li>Parkeren van bezoekers bij bewoners mogelijk o.b.v. dagontheffing (12x, digitaal aanvragen).</li></ul>			
<ul style="list-style-type: none"><li>Gedrag reguliere bezoekers</li></ul>	Beperkt effect indien sprake van flankerende maatregelen.			

## Imagoaspecten

Naast economische aspecten ook “zachte” imagoaspecten van belang, denk aan:

- Goede communicatiestrategie en uitwerking (benut leerervaringen Grifdijk (2018))
- Inzet van betrouwbare en beproefde technieken (benut leerervaringen Pasparkeren (2002))
- Ontheffingenbeleid: ontzie kwetsbare doelgroepen, denk aan ziekenbezoek, mantelzorg, ambulante handel, kermis, bedrijfs/oldtimers en hardheidclausule (kwetsbare bedrijven en burgers), bijzondere categoriën
- Houdt rekening met incidenten en festivals / Vierdaagse (i.r.t. Verkeersmanagement maatregelen)
- Handhaving t.a.v. buitenlandse voertuigen (DLD) – eenduidig t.o.v. NLD (via landelijk beleid)
- Potentieel effect op de aantrekkelijkheid van Nijmegen als evenementenstad

# Illustraties van zones (ex. Waalsprong)

