



Nota van beantwoording Parkeren in Nijmegen 2020-2030



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Doel van deze nota	3
1.2	Opzet nota van beantwoording	3
1.3	Veranderingen: meer woningen, minder parkeerhinder, betaalbaar systeem	3
1.4	Het participatieproces.....	4
1.5	Wijzigingen in het parkeerbeleid.....	6
1.6	Individuele reacties	11
2	De reacties	12
A.	Het proces	12
2.1	Voorstel uitbreiding betaald parkeren.....	12
B.	De aanleiding voor de invoering van betaald parkeren in West en Noord	12
C.	Ik ben voorstander van invoering van parkeerregulering in het voorgestelde gebied en/of voorstander van de parkeernota.....	15
D.	Voer alleen betaald parkeren in als er aantoonbaar draagvlak is / een meerderheid van de bewoners moet overlast ervaren voordat een maatregel worden genomen	15
E.	Tijden betaald parkeren.....	16
F.	Overall in de gemeente betaald parkeren met gratis vergunningen voor bewoners	17
2.2	Consequenties invoering betaald parkeren	18
G.	Het effect van betaald parkeren?	18
H.	Door invoering van betaald parkeren blijft mijn bezoek weg.....	18
I.	Door de invoering van betaald parkeren komt de middenstand in de problemen.	18
J.	Voer betaald parkeren in een groter gebied in.....	19
K.	Voer geen betaald parkeren bij een school of BSO in	19
2.3	Parkeervergunning en parkeertarief.....	20
L.	Het parkeertarief.....	20
M.	Beperking aantal vergunningen	21
N.	Regeling voor LAT-relaties	21
2.4	Fasering.....	22
O.	Het moment dat betaald parkeren wordt ingevoerd.....	22
P.	Wacht met uitwerking van parkeervisie tot na de corona-crisis.....	22
2.5	Overig.....	23
Q.	Alternatieven voor de auto!	23
R.	Geen betaald parkeren, maar extra parkeerplaatsen	23
S.	Geen betaald parkeren, maar een blauwe zone.....	23
T.	Schaf betaald parkeren rondom winkelcentrum Dukenburg af.....	24
U.	Er moet meer gecontroleerd worden op foutparkeerders.....	24
V.	Ik heb een vraag over een parkeervergunning / specifieke locatie	25

1 Inleiding

1.1 Doel van deze nota

De afgelopen weken hebben we honderden mensen via webinars, wijkraden en gesprekken op locatie in de wijk gevraagd naar hun mening over de nieuwe parkeernota. Eerder kregen we al zo'n 500 schriftelijke reacties op de concept-parkeernota. Dat parkeren een belangrijk thema in de stad is was uiteraard al bekend, maar we zijn toch blij dat opnieuw zo veel Nijmegenaren de moeite hebben genomen om mee te denken.

De ontvangen reacties hebben geleid tot een aantal substantiële wijzigingen in het voorgestelde beleid. Zo is er nog scherper gekeken naar tarieven, zijn de zones voor betaald parkeren aangepast en is het proces om een betaald parkeergebied aan te wijzen verfijnd. Kunnen we daarmee iedereen blij maken? Dat gaat helaas niet. Parkeren is iets dat vaak heel persoonlijk wordt beleefd, maar dat we als gemeente altijd voor een groter gebied (waarin mensen soms van mening verschillen) moeten regelen. Natuurlijk kijken we daarbij wel naar maatwerk voor bijvoorbeeld mantelzorgers of kleine ondernemers.

In deze zogenoemde Nota van Beantwoording hebben we uit de vele honderden reacties de belangrijkste lijnen, de meest genoemde onderwerpen, suggesties voor verbetering en kritische noten gebundeld en beantwoord. We geven ook aan wat we op basis van deze reacties hebben gewijzigd.

De parkeernota gaat nu naar de gemeenteraad en in dat proces kunt u nog steeds uw stem, vóór of tegen, laten horen. Tot slot nogmaals veel dank voor de inzet en betrokkenheid van al die Nijmegenaren die hebben meegedaan, uw inbreng is waardevol geweest in het maken van deze parkeernota.

1.2 Opzet nota van beantwoording

In dit stuk volgen we in grote lijnen de opbouw van de gesprekken, zoals die in de webinars voor de verschillende stadsdelen is gebruikt:

- Het belang van een nieuwe parkeernota voor Nijmegen
- Het participatieproces
- Wat hebben we gewijzigd naar aanleiding van de inbreng van Nijmegenaren?
- Een uitgebreid overzicht van vragen en antwoorden uit de gesprekken en de schriftelijke vragen

1.3 Veranderingen: meer woningen, minder parkeerhinder, betaalbaar systeem

In de parkeernota focussen we natuurlijk op parkeren, maar de keuzes die worden gemaakt hangen samen met andere grote ontwikkelingen in de stad. Nijmegen is immers een populaire stad. Dat is in veel opzichten goed nieuws, want het betekent dat we als stad groeien en bijvoorbeeld banen creëren of voorzieningen beter in stand kunnen houden dan krimpgemeenten. Maar die groei zorgt ook voor druk op de woningmarkt.

Veel mensen zoeken naar woonruimte in Nijmegen. Het is zeker voor starters, studenten of mensen met een kleinere beurs lastig om in onze stad een betaalbare huur- of koopwoning te vinden. Daarom moeten we bouwen. Dat doen we bijvoorbeeld al jaren in Nijmegen-Noord of in het Waalfront waar nog ruimte was, maar ook die ruimte wordt schaars. Dat betekent dat we onze blik meer moeten gaan richten op de al bestaande stad. Hoe kunnen we daar zorgen voor voldoende woningen, maar ook voor groen, veiligheid en extra voorzieningen?

Dat is een flinke uitdaging, want meer woningen zorgt ook voor meer Nijmegenaren die zich veilig en soepel van a naar b willen verplaatsen en daarbij nog vaak kiezen voor de auto. Die keuze kan natuurlijk simpelweg onvermijdelijk zijn vanwege een bepaald soort baan bijvoorbeeld, maar we weten uit onderzoek en praktijkervaring ook dat het nog best vaak anders kan. Dat zal ook moeten omdat we simpelweg geen plek hebben in de stad voor extra rijbanen, nog los van de vraag of dat wenselijk is voor zaken als luchtkwaliteit, gezondheid of verkeersveiligheid.

Extra auto's betekent bovendien meer druk op de parkeerruimte. Daarom bouwen we nieuwe woningen zoveel mogelijk in de buurt van andere vervoersmogelijkheden. Dat maakt de keuze voor een alternatief voor de auto eenvoudiger en vanzelfsprekender. In Nijmegen-West is de stationslocatie daarom een hele logische plek. Bovendien vinden we dat de stationsomgeving hoe dan ook een stevige make-over nodig heeft. Het aanpakken van leegstand in lelijke kantoorkolossen en eindelijk een ingang aan de westkant van het station zijn daar goede voorbeelden van. In delen van de stad waar het al druk is, zoals in het centrum of Nijmegen-Oost moeten we ook zonder grote nieuwbouw iets doen aan al jaren bestaande parkeerdruk. In Nijmegen-Noord wordt gewerkt aan een duurzaam winkel- en voorzieningenhart voor tienduizenden bewoners. Dat is hard nodig, maar we willen de omliggende straten wel beschermen tegen parkeeroverlast.

We doen dat niet alleen door betaald parkeren in te voeren. Daar waar dat kan, maken we voorzieningen zoals parkeergarages of –terreinen. Maar dat kan niet overal en het zijn hele dure toevoegingen aan woningbouw die er al heel snel voor zorgen dat nieuwbouw nog steeds niet betaalbaar is voor heel veel Nijmegenaren. De haalbaarheid van sociale woningbouw komt daardoor nog meer onder druk te staan. Dat is niet wat we willen. Daar waar die parkeervoorzieningen wel zijn, willen we dat ze ook worden gebruikt. Als parkeren in de straten daaromheen gratis is, kiezen mensen uiteraard daarvoor. Wachten tot dat daadwerkelijk gebeurt, bijvoorbeeld bij de nieuwbouw rond het station, klinkt best logisch. Toch leert de praktijk ons dat het achteraf repareren van het probleem (ook juridisch) veel lastiger is. Een bijkomend voordeel van een brede aanpak van betaald parkeren is dat we de kosten kunnen delen en dat zorgt voor een hele forse daling van de vergunning-tarieven voor de bestaande vergunninghouders en direct een lage prijs voor de nieuwe. Natuurlijk is het voor die laatste groep iets waar ze nu nog niets voor betalen, dus dat voelt nu nog niet als een topdeal. Toch is het met de garantie dat we die prijzen niet gaan verhogen (alleen inflatie) in de jaren na de invoering in onze ogen op de lange termijn essentieel voor de parkeerdruk en verkeersveiligheid in de omgeving.

Om dit te realiseren hebben we het parkeerbeleid geactualiseerd. De belangrijkste veranderingen zijn de volgende zaken:

- We voeren rondom de grote nieuwbouwprojecten betaald parkeren in om er voor te zorgen dat bewoners gebruik maken van de voor hun gebouwde parkeervoorzieningen en overlast in de omliggende woonstraten te voorkomen,
- We wijzigen de spelregels voor de invoering van betaald parkeren in andere delen van de stad,
- We hanteren bij de invoering van betaald parkeren een basisblok van maandag t/m vrijdag van 12.00 tot 18.00 uur, waarbij afhankelijk van de parkeersituatie een of meerdere blokken toe te voegen zijn,
- We stellen het tarief van de eerste parkeervergunning vast op € 2,50 (buiten centrum) en € 4 (centrum) en verhogen deze de komende jaren alleen met een inflatiecorrectie.
- We stimuleren lopen, fietsen, OV en deelauto's. We hebben liever dat iemand met de fiets naar het centrum of werk gaat dan met de auto. Dat betekent ook dat we hiervoor (nog) betere voorzieningen moeten organiseren.

Tot zover het verhaal dat we ook hebben toegelicht in de bewonersbijeenkomsten. Nu gaan we over tot de inbreng uit de stad die geholpen heeft om dit verhaal om te zetten in concrete maatregelen en die te verbeteren.

1.4 Het participatieproces

Bij de start van de parkeernota hebben we de stad uitgenodigd om mee te denken wat er in de parkeernota moet worden opgeschreven. We hebben belanghebbenden hierover geïnformeerd door een artikel in De Brug en via de reguliere gemeentelijke social mediakanalen zoals de Facebook van de gemeente Nijmegen. De ondernemersverenigingen en wijkraden / wijkplatformen zijn per mail geïnformeerd en persoonlijk uitgenodigd. Er zijn drie bijeenkomsten gehouden eind november/begin december. Ondanks de brede uitnodigingen en aandacht, was de opkomst laag. De opgehaalde reacties zijn verwerkt in de eerste concept parkeernota.

Het concept-parkeerbeleid is in april 2020 door het College van B&W vrijgegeven. Tijdens de reactieperiode, lopend van 26-april tot 20-mei 2020, had iedereen de mogelijkheid om te reageren. Dit is via een huis-aan-huis brief en diverse publicaties (De Burg, social media waaronder Facebook) bekendgemaakt. Dit heeft geresulteerd in meer dan

500 schriftelijke reacties, waarbij vanuit sommige adressen meer dan één reactie is ingediend en/of meerdere punten zijn aangedragen. Deze reacties zijn allemaal geanonimiseerd aan de gemeenteraad aangeboden. Door de destijds geldende corona-beperkingen was het niet mogelijk om ‘gewone’ informatieavonden te organiseren.

Daarom hebben we gekozen voor andere manieren om in gesprek te gaan en inbreng van Nijmegenaren op te halen. Na de zomer hebben 18 gesprekken plaatsgevonden met meerdere bewoners uit verschillende delen van de stad die schriftelijk hadden gereageerd. Daarbij is gekozen voor een mix van voor- én tegenstanders. Die persoonlijke benadering was uiteraard niet mogelijk voor alle 500 reacties, maar hielp ons om dieper op zaken in te gaan en de latere digitale participatie met grote groepen beter af te stemmen op de behoefte. Daarnaast zijn we met de volgende wijkraden in gesprek gegaan om het te hebben over dit onderwerp:

Nijmegen-Noord : Wijkraad Oosterhout,
: Wijkraad Lent

Nijmegen-Oost : Stichting Wijkcomité Oost,
: Stichting Bewonersorganisatie Bottendaal,
: Buurtvereniging Altrade,
: Bewonersvertegenwoordiging Professorenbuurt,

Nijmegen-West : Wijkvereniging Ons Waterkwartier
: Wijkraad Wolfskuil
: Dorpsbelang Hees

In deze gesprekken is het vooral gegaan over een drietal onderwerpen, die in veel inspraakreacties ook aan de orde zijn gekomen. Namelijk de “wijze van invoering”, de “beprijzing” en de “zonering”. Tijdens de gesprekken vielen de volgende zaken op:

1. Mensen zijn vaak onbekend met betaald parkeren en zijn bang voor “onnodig gedoe”. Er waren bijvoorbeeld veel vragen over bezoekersparkeren of mantelzorgers en de systematiek. Deze vragen zijn zo veel mogelijk al beantwoord en hebben duidelijk gemaakt dat hier bij invoering van betaald in nieuwe gebieden duidelijk en uitgebreid aandacht aan moet worden besteed.
2. Mensen begrijpen dat de stad groeit en dat dit voor onder andere parkeerdruk kan zorgen, maar ervaren die overlast op dit moment nog niet altijd. Daarom waren er veel vragen over het moment van invoering en de gekozen zonering. In die delen waar de druk al hoog is, bijvoorbeeld in een deel van Oost of in (delen van) straten vlakbij het station kan men soms niet wachten tot betaald parkeren wordt ingevoerd.
3. Mensen hebben zeer uiteenlopende meningen over de beprijzing van betaald parkeren. Sommige mensen vinden dat de parkeervergunning gratis moet zijn, anderen vinden juist dat de gemeente de tarieven flink moet ophogen om het autobezit te verminderen. Ook is er weinig vertrouwen dat de prijzen na invoering toch niet ‘stiekem’ snel worden verhoogd;
4. Mensen vinden niet dat de gemeente zomaar betaald parkeren mag invoeren zonder participatieproces, maar begrijpen de bezwaren op de bestaande methode ook.

Na deze eerste ronde zijn in september 7 digitale bewonersbijeenkomsten georganiseerd (3x West, 2x Oost, 1x Noord en 1x “overig”). Alle mensen die schriftelijk gereageerd hebben op de concept parkeernota zijn uitgenodigd voor de webinars. Daarnaast is opnieuw een huis-aan-huis-brief verstuurd met een uitnodiging en is er gecommuniceerd via de gemeentelijke kanalen. Voor die webinars hebben zich 300 mensen aangemeld en het grootste deel heeft ook meegedaan. Vooral in Nijmegen-West was de opkomst erg goed en vergelijkbaar met een reguliere, fysieke inspraakavond

In deze webinars zijn de onderwerpen (waarover ook met de wijkraden en de 15 bewoners is gesproken) verder uitgediept. Ook hebben we met mensen gesproken over eventuele wijzigingen van de concept parkeernota van begin 2020. We hebben er bewust voor gekozen om op de webinars in kleine groepen uiteen te gaan (na een korte

toelichting op de nota door de wethouder en een aantal deskundigen), zodat iedereen ook online de ruimte voelde om zijn of haar inbreng te leveren. Met mensen die niet konden inloggen of die last hadden van technische problemen, is na de webinars nog contact gezocht.

Opvallend in het participatietraject was dat veel mensen pas reageerden op dit onderwerp ná de publicatie van de concept parkeernota. Daarvoor was het animo om mee te doen erg klein ondanks breed uitgezette uitnodigingen. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de vraag aan bewoners en ondernemers wellicht niet duidelijk was, dit is een les voor andere participatietrajecten. Voor nu is het allerbelangrijkste dat het hele hierboven beschreven traject een aantal belangrijk en waardevolle wijzigingen heeft opgeleverd in de concept parkeernota. Deze staan hieronder beschreven.

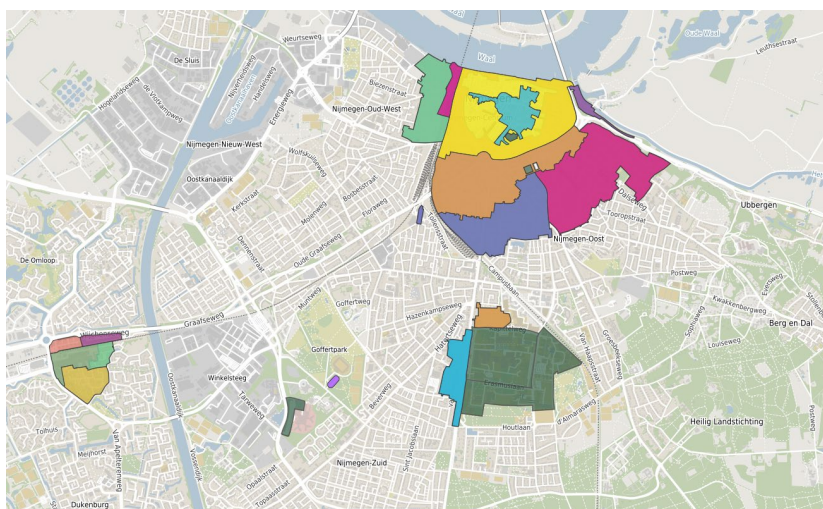
1.5 Wijzigingen in het parkeerbeleid

De meeste reacties op het concept-parkeerbeleid hadden betrekking op het proactief invoeren van betaald parkeren en de spelregels voor invoering van betaald parkeren in andere delen van de stad. In West was ook de gekozen zone een thema. De belangrijkste wijzigingen in het parkeerbeleid zijn hieronder weergegeven in het schema. Daarna worden ze nog iets verder uitgewerkt.

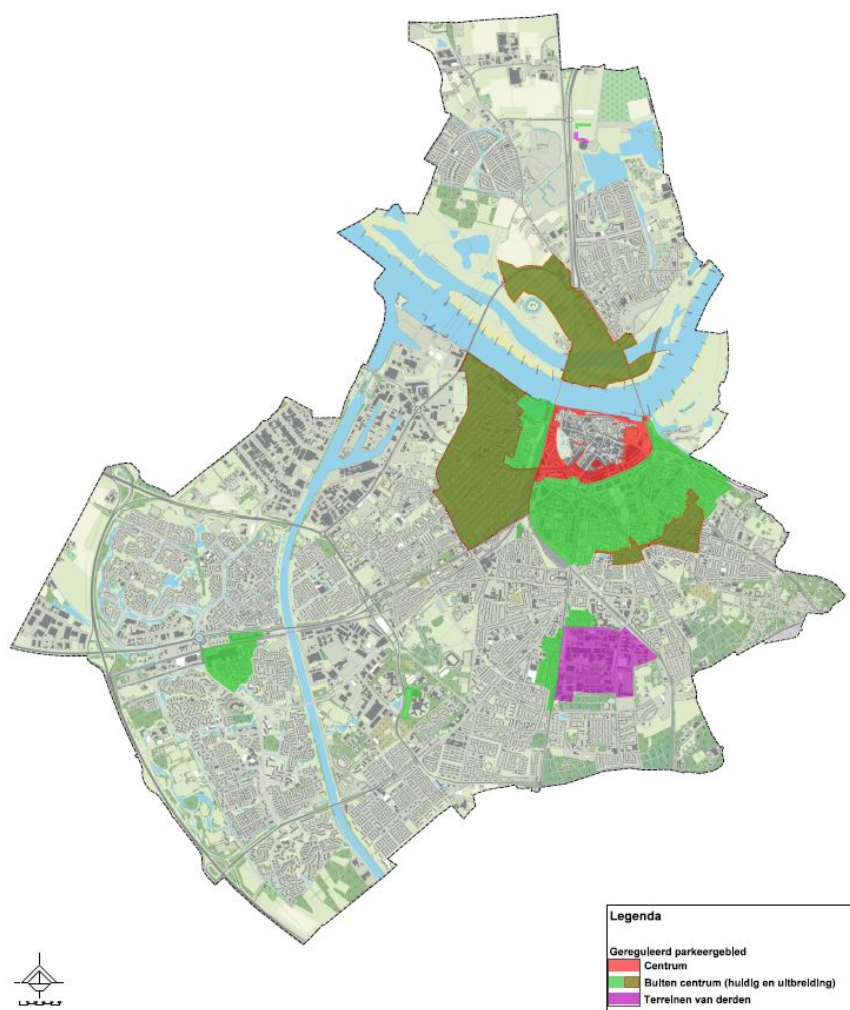
In het kort zijn dit de belangrijkste wijzigingen:

Onderwerp	Huidig beleid	Concept parkeernota april 2020	Reacties en input webinars / wijken / gesprekken	Nieuw voorstel
<i>Wijze van invoering</i> (zie ook 4.2.5)	Wij krijgen signalen en op basis daarvan doen we een parkeerdrukmeting. Als daaruit blijkt dat er parkeerdruk is voeren we betaald parkeren pas in als de meerderheid van de bewoners van een gebied voor de invoering is.	We voeren betaald parkeren in als er objectief een probleem is (80% parkeerdruk). Zo voorkomen we tegenstellingen in wijken en lange procedures. We schaffen het bestaande participatieproces af.	De gemeente moet bewoners betrekken. Het proces van participatie mag de gemeente niet afschaffen. Het participatieproces mag wel anders.	Als 10% van de mensen in een gebied overlast/hinder ervaart, doen we een parkeerdrukmeting. Bij een gemiddelde parkeerdruk van >80% voeren we betaald parkeren in. Verzoeken uit de buurt blijven dus de basis vormen.
<i>Zonering</i> (zie ook 4.2.6)	De huidige betaald parkeerzones staan in figuur 1.	We voeren betaald parkeren in een flink deel van West/Noord/Oost in. Zie figuur 2. Dat zorgt ervoor dat er niet steeds opnieuw stukje betaald parkeren moet worden toegevoegd waar dan weer overlast	Kijk goed naar de zonering. Begin met kleinere gebieden om de nieuwbouw.	We kiezen voor een nieuwe zonering in west en oost. Noord houden we gelijk. Zie figuur 3. De zone in West is een stuk kleiner, maar wel nog zo effectief mogelijk om een directe en massale verschuiving van

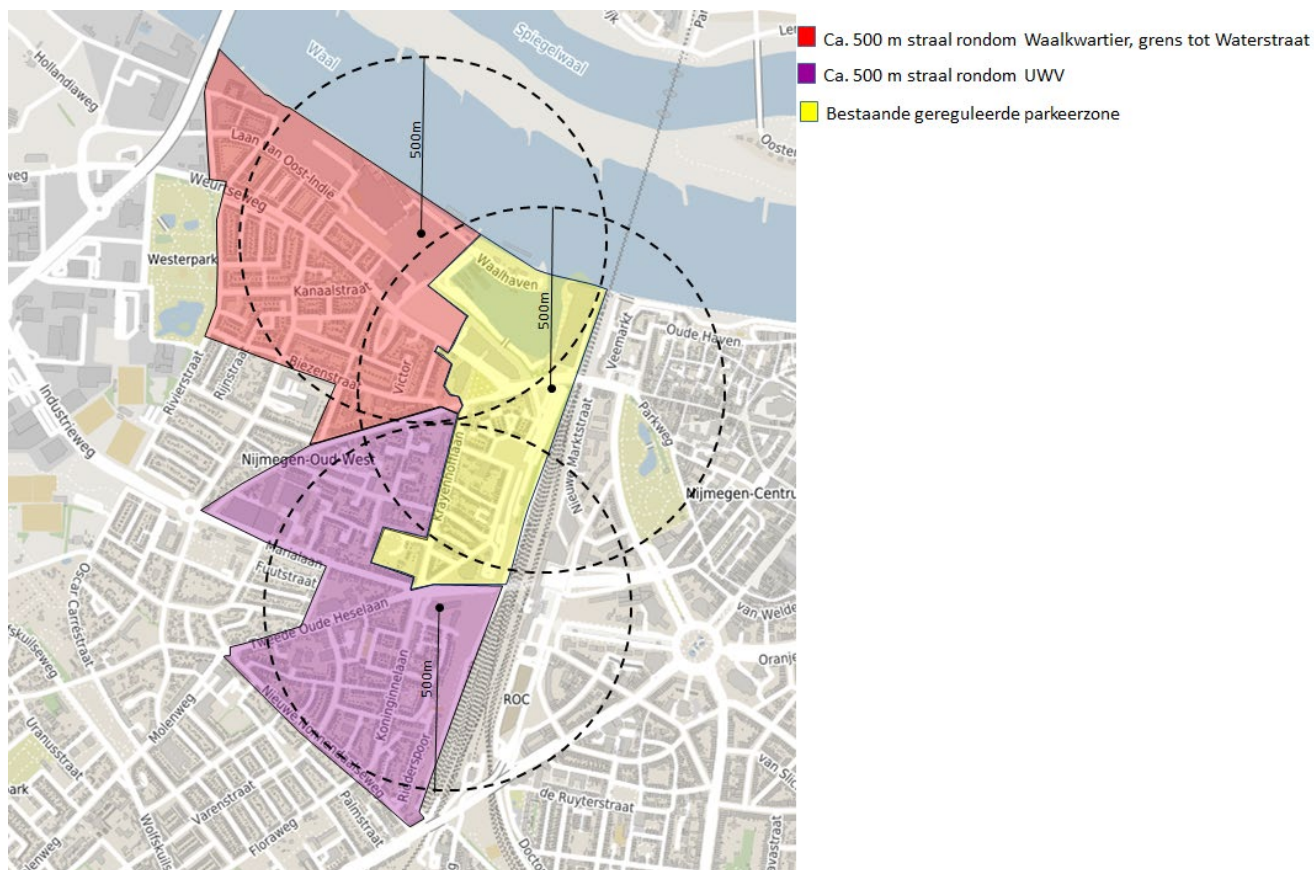
		ontstaat door het 'waterbedeffect'		overlast te voorkomen
<i>Beprijzing</i> (zie ook 4.2.3 van de nota)	Tarief bewoners-vergunning: - Centrum € 15 p/m - Schil € 13 p/m	Tarief bewoners-vergunning: - Centrum € 4 p/m - Schil € 2,50 p/m Tarieven voor bezoekers en bedrijven blijven hetzelfde. De kosten voor parkeren op straat voor overige bezoekers wordt licht verhoogd.	De signalen verschillen enorm. Sommige bewoners zijn voor een hoger tarief, anderen voor gratis vergunningen. In de al bestaande parkeergebieden zijn er geen bezwaren tegen verlaging (tenzij men voorstander is van een hoger tarief om autogebruik terug te dringen) Wel zijn er een aantal vragen van ondernemers binnengekomen. Die vinden hun tarief te hoog.	We behouden de tarieven uit de concept parkeernota aan. In de uitwerking van het beleid kijken we ook naar de tarieven voor ondernemers.



Figuur 1 zones betaald parkeren anno 2020



Figuur 2 voorstel uitbreidingsgebieden betaald parkeren zoals opgenomen in concept-parkeernota



Figuur 3 Voorstel uitbreiding betaald parkeren West (verkleind) en Noord (ongewijzigd)

1. Tarieven (zie paragraaf 4.2.3 in de parkeernota)

In het concept-parkeerbeleid is een forse verlaging van de kosten van een bewonersvergunning opgenomen:

- het tarief van een bewonersvergunning in het centrum verlagen we van 15 euro per maand naar 4 euro per maand (maximaal 1 per adres),
- het tarief van een bewonersvergunning buiten het centrum verlagen we van 13 euro per maand naar 2,50 euro per maand voor de eerste vergunning per adres en 10 euro per maand voor de tweede parkeervergunning per adres.

In het definitieve parkeerbeleid is het uitgangspunt opgenomen dat de kosten van de bewonersvergunningen de komende jaren niet meer stijgen dan de inflatie. Bewoners vreesden namelijk dat het tarief na bijvoorbeeld een jaar weer fors verhoogd zou worden. Ook is opgenomen dat we gaan onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om ook de vergunning-tarieven (voor kleine ondernemers of buiten het centrum) op termijn te verlagen. Die vergunning kost nu 40-100 per maand (afhankelijk van de mogelijkheid tot kenteken wijzigen en de dagen / tijden) in het centrum en 30-50 euro per maand in de rest van de stad.

We snappen dat dit bij een groep mensen juist de vraag oproept of we hiermee autogebruik niet stimuleren. Dat is een dilemma inderdaad, maar we willen de verruiming van de betaald parkeergebieden wel voor brede groepen betaalbaar houden. Het anders door de stad reizen, zeker op de korte afstanden, blijven we stimuleren op allerlei andere manieren. Het invoeren van grotere betaald parkeerzones draagt bovendien ook bij aan dat doel omdat niet-bewoners in die zones worden gestimuleerd om andere keuzes te maken.

Om de voorgesteld tariefswijziging in te voeren passen we na vaststelling van de parkeernota de Verordening Parkeerbelastingen aan. Het moment van wijziging is gekoppeld aan de uitbreiding van betaald parkeren. Als we betaald parkeren invoeren in een van de onderstaande gebieden verlagen we de tarieven stadsbreed.

2. Spelregels invoering betaald parken (zie paragraaf 4.2.5 in de parkeernota)

In het concept-parkeerbeleid was een gemiddelde parkeerdruk van minimaal 80% als grens opgenomen voor de invoering van betaald parkeren in nieuwe gebieden. Daarnaast was opgenomen dat we het participatieproject zoals dat bestond zouden afschaffen. Deze lijn passen wij aan op basis van de reacties.

Op basis van de inspraakreacties is opgenomen dat de gemeente pas een parkeerdrukonderzoek uitvoert als binnen een jaar minimaal 10% van het aantal huishoudens in een deelgebied (zie rasterkaart) een verzoek heeft ingediend bij de gemeente om betaald parkeren in te voeren. Dat betekent concreet dat er een grote groep mensen moet zijn die overlast heeft, en dat er anders niet wordt overgegaan tot actie.

Vervolgens geldt dat we na dat signaal gaan meten. Daarbij gebruiken we de volgende regels:

- de gemeten gemiddelde parkeerdruk moet boven de 80% uitkomen;
- de parkeerdruk moet deels worden veroorzaakt door automobilisten van buiten de wijk (voorstel minimaal 5% zodat door betaald parkeren ruimte voor bewoners ontstaat), dat is essentieel omdat anders betaald parkeren weinig zin heeft;
- het college van B&W kan dan besluiten tot invoering van betaald parkeren.

Dit wordt verder uitgewerkt in de 'spelregels invoering betaald parkeren' die na vaststelling van de parkeernota door het College van B&W wordt vastgesteld.

3. Zones: Voorstel invoering betaald parkeren (paragraaf 4.2.6)

In het concept-parkeerbeleid waren een drietal gebieden opgenomen waarvoor werd voorgesteld om betaald parkeren in te voeren. Op basis van de inspraakreacties is het volgende gewijzigd:

- Het voorgestelde gebied in Nijmegen West is flink verkleind. We gaan uit van een afstand van 500 meter vanaf de stedelijke vernieuwingsprojecten bij het station. Dat is in principe de afstand die mensen bereid zijn om te lopen. Dat betekent dat te veel automobilisten van buiten de wijk het geen probleem vinden om in een woonwijk gratis te parkeren en dat stuk te lopen naar het station of hun nieuwe woning. Dat weten we uit de praktijk in Nijmegen en andere steden.
- We passen in Oost een kleine grenscorrectie toe. Op verzoek van bewoners voegen we in 2021 het ontbrekende deel van de Archipelstraat (tussen Molukkenstraat en Groesbeekseweg) toe aan het betaald parkeergebied. Dit betreft een beperkt gebied t.o.v. hetgeen voorgesteld in de concept-parkeernota omdat uit de participatie geen eenduidig beeld over de parkeersituatie en het ervaren van een probleem naar voren is gekomen.
- Het gebied in Nijmegen Noord is niet gewijzigd, hierbij is voor de volledigheid toegevoegd de invoering van betaald parkeren gekoppeld is aan start bouw van de woningen in Hof van Holland.

In alle gevallen is met de inbreng van bewoners gekeken naar zo logisch mogelijke grenzen. De nieuwe zones worden vast gelegd in het Aanwijzings- en Uitwerkingsbesluit Betaald Parkeren dat na vaststelling van de parkeernota door het College van B&W wordt vastgesteld.

1.6 Individuele reacties

In volgend hoofdstuk wordt ingegaan op de meest gehoorde reacties op de concept parkeervisie.

De reacties zijn voor de beantwoording gerubriceerd in diverse onderdelen:

- | | |
|-----------------|--|
| ➤ paragraaf 2.1 | voorstel uitbreiding betaald parkeergebied |
| ➤ paragraaf 2.2 | consequenties invoering betaald parkeren |
| ➤ paragraaf 2.3 | parkeervergunning en parkeertarief |
| ➤ paragraaf 2.4 | faserings |
| ➤ paragraaf 2.5 | overig |

De tekst is zo opgebouwd dat iedere reactie zoveel mogelijk afzonderlijk te lezen is. Hierdoor kan het voorkomen dat een antwoord meerdere keren terugkomt en dat voor aanvullende informatie wordt verwezen naar een ander antwoord. Om onderscheid te maken tussen de reacties en de beantwoording van de gemeente zijn deze twee tekstdelen in dit rapport verschillend vormgegeven. De reacties zijn telkens schuin gedrukt (*cursief*). Ten behoeve van de leesbaarheid zijn de reacties in veel gevallen ingekort of samengevat. Alle oorspronkelijke schriftelijke reacties liggen voor de gemeenteraad ter inzage.

2 De reacties

A. Het proces

Er zijn per mail, tijdens de gesprekken met voor- en tegenstanders en op de webinars diverse vragen over het proces gesteld. Heeft het wel zin om te reageren? Is alles niet al besloten? Kunnen we ook nog reageren op de gewijzigde nota? Hoe wordt onze reactie meegenomen in de besluitvorming? Waarom zijn we niet eerder betrokken? Waarom is onze eerder input niet meegenomen.

Reactie:

We waarderen het aantal reacties op de concept-parkeernormen en het groot aantal mensen dat zich aangemeld heeft voor de webinars om het ons over het parkeerbeleid te discussiëren enorm. Het gevolgde participatietraject staat uitvoering beschreven in paragraaf 1.2.

We hebben goed geluisterd naar alle reacties en dit heeft geresulteerd in een aantal elementaire wijzigingen. Deze staan beschreven in paragraaf 1.3. We hebben echter niet alle opmerkingen overgenomen – dit wordt in onderstaande paragrafen toegelicht.

De gewijzigde parkeernota wordt dit najaar door het College van B&W ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. De Nota van Beantwoording wordt hierbij als bijlage toegevoegd. Dit zodat de gemeenteraad een goed onderbouwd besluit kan nemen over het voorgestelde parkeerbeleid. Als u nog wilt reageren, dan is er altijd de mogelijkheid om in te spreken tijdens de behandeling in de gemeenteraad.

2.1 Voorstel uitbreiding betaald parkeren

B. De aanleiding voor de invoering van betaald parkeren in West en Noord

Er zijn veel vragen gesteld over de ruimtelijke plannen in onder andere het Waalfront en het stationsgebied. Waarom wordt hier gekozen voor een beperkt aantal parkeerplaatsen? Waarom krijgt niet iedere nieuwe woning een eigen parkeerplaats? Waarom worden nieuwe bewoners niet verplicht om in de garage te parkeren? Waarom zijn jullie er zo zeker van dat er een probleem gaat komen? Los het probleem op waar het wordt veroorzaakt!

Tegelijkertijd is door een grote groep insprekers aangegeven dat:

- ze tegen betaald parkeren zijn,
- er momenteel geen aanleiding voor invoering van betaald parkeren is,
- er geen parkeerdrukonderzoek en consultatie heeft plaatsgevonden,
- ze eerder hebben aangegeven tegen betaald parkeren te zijn,
- het voorgestelde gebied veel te groot is,
- er geen probleem ontstaat door overloop vanuit de nieuwbouw,
- betaald parkeren effect heeft (geen plaatsgarantie),
- bestaande bewoners moeten opdraaien voor de nieuwbouwplannen van de gemeente,
- een lager parkeertarief in het centrum voorkomt dat in de woonwijken wordt geparkeerd,

Algemeen: op basis van reacties, gesprekken met wijkraden en webinars hebben we een aantal wezenlijke aspecten voor de invoering van betaald parkeren aangepast. De voorgestelde zone in West is verkleind en de spelregels voor invoering van betaald parkeren is aangepast (zie paragraaf 1.3). Dit is aangepast in de parkeernota.

Reactie:

Een groot aantal belanghebbenden heeft aangegeven tegen de invoering van betaald parkeren te zijn zonder hiervoor argumenten aan te dragen. Andere belanghebbenden hebben aangegeven dat er geen aanleiding voor de invoering van betaald parkeren in hun wijk is: er is op dit moment voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers, er is geen overloop vanuit het betaald parkeergebied en uit eerdere onderzoeken is gebleken dat er geen draagvlak voor betaald parkeren is. Tijdens de gesprekken met de voor- en tegenstanders, met de wijkraden en op de webinars hebben we doorgevraagd op dit onderdeel en daar kregen we ditzelfde signaal (geen urgentie). Tegelijkertijd waren er ook veel mensen die aangaven de invoering van betaald parkeren wel te begrijpen in het licht van de nieuwe ontwikkelingen en ons adviseerden te gaan werken met kleinere en slimmere zones. De meeste reacties zijn binnengekomen vanuit West en in minder mate Noord en Oost.

Het College van B&W is zich er van bewust dat de parkeerdruk niet in iedere straat waarvoor werd voorgesteld om betaald parkeren in te voeren even groot is. Het is essentieel om de dringende noodzakelijke nieuwbouw in de stad mogelijk te maken. Bovendien willen we dat woonwijken leefbaar blijven en dat de stad als geheel zo goed mogelijk bereikbaar blijft. Dat betekent lastige keuzes maken en vooruit denken in het belang van de toekomst van Nijmegen. Ook als de consequenties nog niet direct zichtbaar of voelbaar zijn.

Waar staan we voor?

- Nijmegen staat landelijk in de top-3 van gebieden met een tekort aan woningen. Het is zeker voor starters, studenten of mensen met een kleinere beurs lastig om een betaalbare huur- of koopwoning te vinden. Daarom moeten we bouwen. Dat doen we bijvoorbeeld al jaren in Nijmegen-Noord of in het Waalfront waar nog ruimte was, maar ook die ruimte wordt schaars. Dat betekent dat we onze blik meer moeten gaan richten op de al bestaande stad. We willen voldoende (betaalbare) woningen realiseren, maar tegelijk moet er ook ruimte komen voor groen en extra voorzieningen.
- De gemeente wil de ruimtelijke ontwikkeling combineren met het proactief invoeren van betaald parkeren. Dat doen we om huidige overlast en toekomstige te beperken of zelfs te voorkomen. Dat wil niet zeggen dat dit onze enige oplossing is. Natuurlijk zorgen we in de nieuwe woonprojecten ook voor bijvoorbeeld inpandige parkeervoorzieningen zoals garages. Daarnaast leggen we soms ook vast dat er geen autobezit mogelijk is of dat er deelvervoer beschikbaar is, maar dat kan niet altijd en voor iedereen. We bouwen bovendien op plekken waar veel alternatieven zijn zoals pal naast het trein- en busstation en goede fietsverbindingen. Het argument dat ontwikkelaars maar moeten zorgen voor (meer dan) voldoende parkeergelegenheid lijkt heel logisch. Toch is het niet zo eenvoudig. De betaalbaarheid van huur- en koopwoningen staat dan snel onder druk en we willen juist bouwen voor de grote aantallen mensen die niet zo veel geld hebben dat ze 'overal' kunnen wonen. Bovendien is het voor nieuwe bewoners aantrekkelijk om met gratis parkeren om de hoek niet te kiezen voor de aangeboden eigen parkeervoorziening. Dat geldt soms al voor een eerste auto, maar zeker voor een tweede of zelfs derde. Het invoeren van betaald parkeren op straat en het niet verstrekken van parkeervergunningen aan nieuwe bewoners is de enige mogelijkheid om te voorkomen dat nieuwe bewoners hun auto op straat parkeren, in plaats van in de bij het complex behorende (en vaak duurdere) parkeervoorziening.
- Bijkomend voordeel is dat in gereguleerde gebieden lagere parkeernormen kunnen worden gehanteerd, waardoor ontwikkelaars minder parkeerplaatsen hoeven te realiseren. Dit draagt bij aan de gemeentelijke doelstelling om duurzame mobiliteit te stimuleren, het aantal parkeerplaatsen op straat op een acceptabel niveau te houden en ruimte over te houden voor een hoogwaardige openbare ruimte met verblijffuncties en openbaar groen.

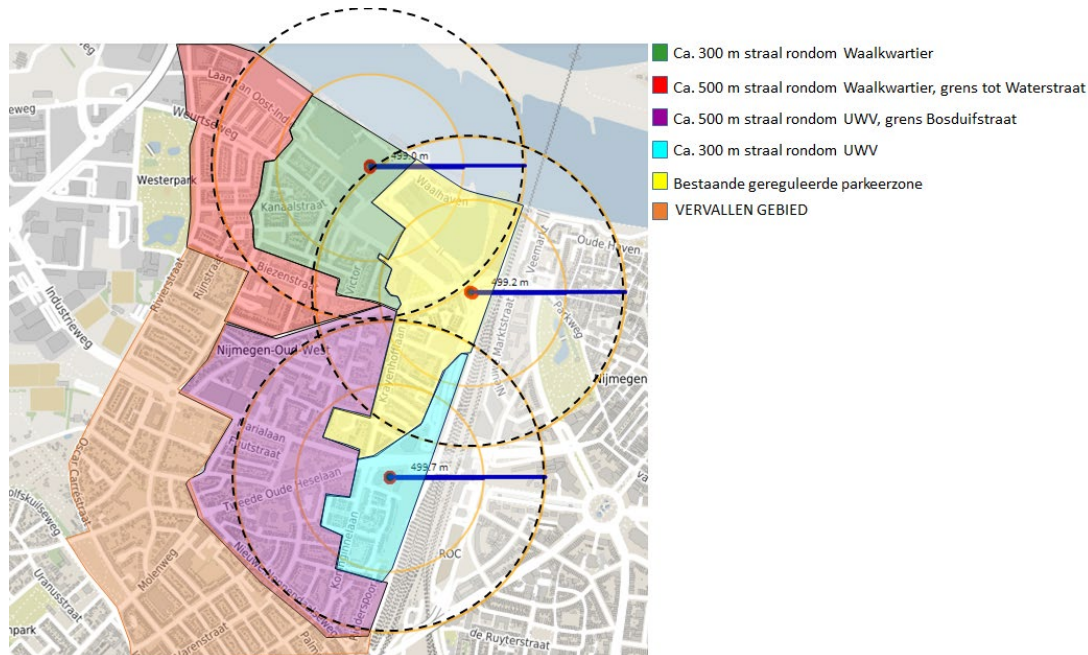
Het proactief invoeren van betaald parkeren in bovenstaande ontwikkellocaties (zonder dat sprake is van een hoge parkeerdruk op straat) is dus noodzakelijk om onze ruimtelijke-ambities betaalbaar te realiseren én voorkomt bovendien dat gevolgen van de beoogde ontwikkelingen worden afgewenteld op de buurt. We hebben uiteraard niet iedereen kunnen overtuigen, maar we merkten wel dat wijkraden en aanwezigen tijdens de webinars vaak meer

begrip voor kregen na een uitleg. Dat neemt niet weg dat er ook behoefte was aan een aantal stevige en slimme wijzigingen, bijvoorbeeld voor meer acceptabele zones en regels voor invoering. Die hebben we dan ook overgenomen, zoals al te zien was in de vorige paragraaf.

Wijzigingen voorgesteld gebied:

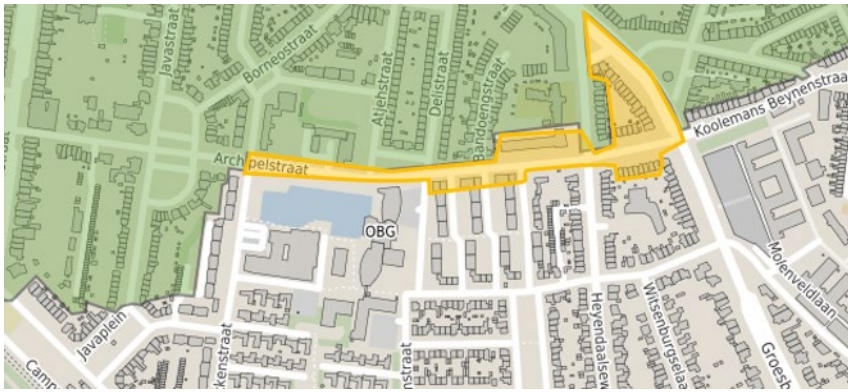
In de concept-parkeervisie is bij het bepalen van de gebiedsgrenzen voor de invoering van betaald parkeren uitgaan van logische fysieke grenzen (zoals doorgaande wegen, water of groen) en acceptabele loopafstanden. Dit vormde de basis voor het voorgestelde gebied in de concept-nota.

- **Het voorgestelde gebied in Nijmegen-West hebben we op basis van de binnengekomen reacties verkleind (zie onderstaande figuur – het oranje deel is niet meer opgenomen).** Hiermee komen we tegemoet aan een deel van de klachten. In onderstaande afbeelding is het invloedgebied van de locaties UWV en Waalkwartier weergegeven (loopafstand van 500m) met in achtname van logische grenzen. Hiermee waarborgen we het gebruik van de bij de ontwikkeling gerealiseerde parkeervoorziening en daarmee de (financiële) haalbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen. Het risico bestaat dat de gebieden die nu buiten het gereguleerd gebied vallen te maken krijgen met overloop (waterbed-werking) en parkeerdruk. Mocht dit het geval zijn, dan zal te zijner tijd volgens de dan nieuwe regels wordt bekeken of ook hier betaald parkeren moet worden ingevoerd.



Figuur 4 Voorstel aanpassing uitbreidingsgebied Nijmegen-West (het oranje deel is niet langer meegenomen)

- **Het voorgestelde gebied in Nijmegen-Oost hebben we op basis van de binnengekomen reacties grotendeels laten vervallen.** Alleen voor de Archipelstraat en het daarboven gelegen deel van de Groesbeekseweg wordt een grenscorrectie uitgevoerd. Bewoners van dit gedeelte geven al jaren aan overlast te ervaren en de Archipelstraat is een logische grens. Op basis van de inspraakreacties is voor gekozen om in de rest van het voorgestelde gebied geen maatregel te nemen omdat geen eenduidig beeld over de parkeersituatie en het ervaren van een probleem naar voren is gekomen. De nieuw opgestelde spelregels vormen de basis voor het al dan niet invoeren van betaald parkeren in dit gebied op een later moment.



Figuur 5 voorstel uitbreidingsgebied Nijmegen Oost (gele gebied)

- **Het gebied in Nijmegen Noord is niet gewijzigd (zie figuur 3),** hierbij is voor de volledigheid toegevoegd dat de invoering van betaald parkeren is gekoppeld aan het moment dat de eerste woningen en/of voorzieningen in Hof van Holland in gebruik worden genomen.

C. Ik ben voorstander van invoering van parkeerregulering in het voorgestelde gebied en/of voorstander van de parkeernota

Reactie:

Naast reacties van bewoners die aangeven tegen invoering van betaald parkeren te zijn, zijn er ook mensen hebben aangegeven voor de invoering van betaald parkeren te zijn. Hierbij vinden ze dat er nu al sprake is van een (ernstig) parkeerprobleem in hun straat / wijk. Rondom het station, in Nijmegen-Noord in een deel van Nijmegen-Oost kunnen we daaraan tegemoet komen.

Opvallend is dat dit deels bewoners betreft van straten waar ook tegenstanders wonen zoals de Korhoenstraat en Marialaan. Deze straten en wijken blijven onderdeel uitmaken van het voorgestelde gebied. Zie reactie II voor het gewijzigde gebied waar we betaald parkeren willen invoeren. Voorstanders in West die buiten de 500 meter straal wonen, moeten op basis van de nieuwe spelregels voldoende draagvlak vinden in hun omgeving.

D. Voer alleen betaald parkeren in als er aantoonbaar draagvlak is / een meerderheid van de bewoners moet overlast ervaren voordat een maatregel worden genomen

Algemeen: we hebben op basis van dit signaal uit de reacties, de gesprekken met de wijkvertegenwoordigers en de webinars de parkeernota aangepast. We gaan bij invoering van betaald parkeren (met uitzondering van het onder II. voorgestelde gebied) niet enkel uit van parkeerdruk. Vanuit een gebied moet 10% van de huishoudens moet aangeven hinder of overlast te ervaren. Zonder dit serieuze signaal van bewoners voeren wij geen parkeerdrukmeting uit en gaan niet over tot invoering van betaald parkeren in.

Reactie:

Draagvlak is altijd een lastige kwestie bij het invoeren van betaald parkeren. Hoe hoog moet het percentage mensen zijn en doe je dan recht aan dat deel van de wijk dat ernstige overlast ervaart als een percentage niet wordt gehaald. Ook blijkt het lastig om op buurt/wijkniveau een besluitvormingsprocedure te vinden die recht doet aan bewoners die minder nadrukkelijk hun stem laten horen (veelal de voorstanders van betaald parkeren)

In de praktijk is het vaak zo dat hoge parkeerdruk zich concentreert in straten net buiten het gereguleerd gebied. In de huidige situatie is in veel gevallen sprake van klein gebied van waaruit bewoners een verzoek om betaald parkeren indienen. Bij de draagvlakmeting worden alleen bewoners die binnen het voorgestelde gebied wonen

benaderd. Bewoners van de omliggende straten kunnen niet meebeslissen over de invoering van betaald parkeren in de omgeving, maar kunnen er wel hinder van ondervinden. Dit is de bekende olievlek. Het straat-voor-sstraat invoeren van betaald parkeren zorgt vervolgens voor versnippering en onduidelijke situaties, waarbij de kosten voor invoering naar verhouding hoog zijn. In de concept-parkeernota wordt daarom uitgegaan van grotere / afgebakende gebieden met logische grenzen.

De ervaring met draagvlakonderzoek leert bovendien dat het kan leiden tot spanning in de wijk. Op informatieavonden ontstaat vaak irritatie tussen voor- en tegenstanders van betaald parkeren en ook buiten de bewonersavonden om kan deze spanning een rol spelen, zo wordt bevestigd door wijkregisseurs. Vaak laten tegenstanders zich meer horen dan voorstanders. Draagvlakonderzoeken leiden veelal tot frustratie en bij niet-invoeren volgt vaak de roep om nieuwe metingen.

De voorgestelde manier van invoeren van betaald parkeren, waarbij een objectief vastgestelde parkeerdruk de maatstaf is, is ons inziens transparanter. Bij uitbreiding van het betaald parkeergebied gaan we immers uit van grotere, logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Deze keuze impliceert automatisch de invoering van betaald parkeren in op dat moment rustigere straten, waar het draagvlak beperkt zal zijn. Tegelijkertijd voeren we geen betaald parkeren in als de gemiddelde parkeerdruk onder de 80% uitkomt en er desondanks in een deel van het gebied aantoonbaar draagvlak voor invoering van betaald parkeren is.

Op basis van de inspraakreacties is toegevoegd dat niet enkel wordt gekeken naar parkeerdruk, maar dat er eerst verzoeken uit de buurt moeten komen. Concreet betekent dit dat we pas een parkeerdrukonderzoek uitvoeren als binnen een jaar minimaal 10% van het aantal huishoudens in een deelgebied een verzoek indient bij de gemeente om betaald parkeren in te voeren.

De gebiedsindeling wordt nader uitwerkt in de 'spelregels invoering betaald parkeren'. Deze spelregels (methode, onderzoeksgebieden, tijden etc.) evalueren we een jaar na vaststelling door het college van B&W. Hierbij gaan we rekening met de opmerking van insprekers om de gebieden niet te groot te maken.

E. Tijden betaald parkeren

Reactie:

Door een aantal bewoners vanuit Oost is aangegeven dat met name 's avonds sprake is van een hoge parkeerdruk. Het overdag invoeren van betaald parkeren zou geen oplossing bieden. Gevraagd is om de tijden van betaald parkeren af te stemmen met de parkeerdruk

Onze ambitie is om het parkeren in Nijmegen eenvoudig te houden zonder een wirwar aan regels en tijden. In de concept-parkeernota hebben we als basisblok maandag t/m vrijdag van 12.00 tot 18.00 opgenomen. Op deze manier worden langparkeerders die niet in de buurt wonen (bezoekers centrum, werknemers) geweerd, terwijl bewoners en hun bezoek er relatief weinig 'last' van ondervinden. Dit basisblok is, afhankelijk van de parkeerdruk, uit te breiden met een of meerdere blokken:

- maandag tot en met vrijdag van 09.00 tot 12.00 uur,
- maandag tot en met vrijdag van 18.00 tot 21.00 of 23.00 uur,
- de zaterdag van 9.00 of 12.00 uur tot 18.00 / 21.00 of 23.00 uur,
- de zondag van 9.00 of 12.00 uur tot 18.00 / 21.00 of 23.00 uur.

De venstertijden op zaterdag en eventueel zondag moeten overeenkomen met de tijden zoals die van maandag tot en met vrijdag gelden. Bovenstaande bloktijden gelden ook voor de gebieden waar nu betaald parkeren is ingevoerd en uitbreiding in de avonduren plaats kan vinden.

Door diverse mensen is in de webinars aangegeven dat de avondblokken belangrijk zijn, om dat in hun ogen dan juist de problemen in specifieke (delen van) wijken bestaan. In het parkeerbeleid vormt de gemeten parkeerdruk de basis voor het al dan niet meenemen van extra blokken (avond, zaterdag, zondag). Als in een gebied gemiddelde parkeerdruk alleen overdag boven de 80% uitkomt, dan geldt het basisblok (12.00-18.00 uur). Als de parkeerdruk

ook aan het begin van de avond boven de 80% uitkomt, dan betekent dit dat betaald parkeren geldt van 12:00 tot bijvoorbeeld 21:00 uur. Het is niet mogelijk om alleen 's avonds betaald parkeren in de voeren – het basisblok geldt altijd als basis.

Zie reactie II voor het gewijzigde gebied waar we betaald parkeren willen invoeren. Het voorgesteld gebied in Oost maakt grotendeels geen onderdeel meer van uit van het voorgestelde gebied. Hier wordt, op basis van de nieuwe spelregels laten bekeken of betaald parkeren moet worden ingevoerd, waarbij de tijden worden afgestemd op de parkeerdruk.

F. Overal in de gemeente betaald parkeren met gratis vergunningen voor bewoners

Als je in de hele gemeente betaald parkeren invoert dan voorkom je overloop en kunnen gratis parkeervergunningen aan bewoners worden verstrekt. Een ander voorstel dat tijdens de webinars is aangedragen is om de kosten van een parkeervergunning te verdelen over alle huishoudens in de gemeente.

Reactie:

Dit voorstel is niet overgenomen in het parkeerbeleid. Hiervoor zijn een aantal redenen;

- Uit de inspraakreacties blijkt grote weerstand tegen betaald parkeren in de voorgestelde gebieden in (delen van) West, Noord en Oost. Er lijkt geen draagvlak te zijn voor invoering van betaald parkeren in een groter gebied zoals het binnen de S100 of de gehele gemeente.
- Het gratis verstrekken van parkeervergunningen in de hele stad heeft een aantal nadelen, allereerst betekent het dat de parkeertarieven op straat (fors) zullen moeten stijgen om het inkomstenverlies te compenseren. Dit is niet wenselijk voor de bereikbaarheid van voorzieningen in de stad. Het gratis verstrekken van parkeervergunningen stimuleert hiernaast het autobezit. In het gemeentelijk mobiliteitsbeleid ('Nijmegen goed op weg') wordt juist ingezet op een aantrekkelijke stad waar geparkeerde auto's zoveel mogelijk uit het zicht staan, waar parkeeroverlast wordt tegengegaan, duurzaam vervoer wordt gestimuleerd en er meer ruimte komt voor actieve mobiliteit. Het gratis (en onbeperkt) verstrekken van parkeervergunning staat hier haaks op. Anderzijds is onze ervaring dat het gratis verstrekken van vergunningen niet goed werkt: als iemand een auto verkoopt wordt dit bijvoorbeeld niet meer doorgegeven omdat er geen financiële stimulans is om dit te doen. Hierdoor heeft de gemeente geen inzicht meer in het aantal uitgegeven parkeervergunningen in een gebied.

2.2 Consequenties invoering betaald parkeren

G. Het effect van betaald parkeren?

Tijdens de webinars zijn diverse vragen gesteld / reacties gegeven over het effect van betaald parkeren. Leidt het wel tot het gewenst effect? Resulteert het in meer parkeercapaciteit voor bewoners? Ontstaat er op termijn geen wachtlijst voor een parkeervergunning? Als het parkeertarief hier goedkoper is dan in het centrum, dan blijft men hier staan. Praat met de automobilisten van buiten de stad die parkeerproblemen veroorzaken.

Reactie:

Het aanspreken van automobilisten (bijvoorbeeld werknemers ziekenhuis, universiteit of binnenstad) met het verzoek om elders te gaan parkeren zien wij niet als een duurzame oplossing. De ervaring is andere delen van Nijmegen en in andere steden is dat invoering van betaald parkeren een uiterst effectief middel is om buurtvreemde langparkeerders (parkeerders die geen bestemming in de wijk hebben) te weren. Betaald parkeren resulteert hiermee in meer vrije parkeercapaciteit voor bewoners. Een parkeervergunning is bovendien niet alleen in de eigen straat geldig, maar in een groter vergunninggebied. Hiermee ontlast het ook straten met parkeercapaciteit en veel auto's van bewoners.

De invoering van betaald parkeren leidt niet tot een toename van het aantal geparkeerde voertuigen. De kans dat er op termijn meer vraag naar parkeervergunningen ontstaat dan dat er parkeerplaatsen zijn achten wij klein, met kans dat er een wachtlijst voor parkeervergunningen moet worden ingevoerd.

H. Door invoering van betaald parkeren blijft mijn bezoek weg.

Reactie:

- Een veel gehoord signaal bij de invoering van betaald parkeren is de angst (vooral van ouderen) dat sociaal bezoek weg blijft. Dat is begrijpelijk, maar de ervaring leert dat dit niet zo is. Wel kan het voorkomen dat bezoek op een ander tijdstip komt, korter blijft of kiest voor een alternatief vervoersmiddel (openbaar vervoer of fiets).
- Bewoners kunnen voor hun bezoek gratis een bezoekersvergunning aanvragen. Hiermee kan bezoek voor € 0,25 per uur parkeren voor maximaal 500 uur per jaar. Daarnaast kunnen bezoekers het reguliere parkeertarief betalen door zich aanmelden via een app of te betalen bij een parkeerautomaat.
- Bewoners die afhankelijk van zijn mantelzorg kunnen een parkeervergunning voor de mantelzorger aanvragen. We verwachten daarom, mede op basis van elders, niet dat de invoering van betaald parkeren daadwerkelijk leidt tot het wegblijven van bezoek.

I. Door de invoering van betaald parkeren komt de middenstand in de problemen.

Reactie:

Bij winkeliers is doorgaans veel weerstand tegen betaald parkeren omdat de verwachting is ze door betaald parkeren omzet mislopen. Uit onderzoek van onder meer kennisplatform CROW en onderzoeken in andere steden blijkt echter dat er geen verband is tussen parkeertarieven en omzet. En dat het aandeel van de auto door de middenstand wordt overschat en daardoor ook het belang van (gratis) parkeren. Automobilisten besteden per bezoek weliswaar meer, maar fietsers en voetgangers gaan vaker naar de winkel. We verwachten daarom niet dat de invoering van betaald parkeren daadwerkelijk resulteert in minder omzet voor de middenstand doordat klanten uitwijken naar omliggende dorpen.

Een aantal ondernemers heeft hiernaast schriftelijke of tijdens de webinars aangegeven een probleem te hebben met de kosten van een bedrijfsvergunning. Deze was al duurder dan een bewonersvergunning en het tarief wordt in de plannen niet verlaagd. Naar aanleiding van de opmerkingen is als actie in het parkeerbeleid opgenomen dat de

mogelijkheden gaan onderzoeken om ook de vergunning-tarieven (bijvoorbeeld voor kleine ondernemers of ondernemers buiten het centrum) op termijn te verlagen.

J. Voer betaald parkeren in een groter gebied in

Reactie:

Bewoners van buiten het voorgestelde uitbreidingsgebied geven aan dat ze te maken gaan krijgen met overloop en parkeerproblemen. In een deel van deze straten zou nu al een tekort aan parkeerplaatsen zijn. De situatie wordt na invoering van betaald parkeren in voorgesteld gebied alleen maar erger. Er zijn, met name vanuit Oost, een aantal verzoeken ingediend om in (delen van) straten die buiten het voorgestelde gebied vallen ook betaald parkeren in te voeren.

Door te kiezen voor een gebied van een substantiële omvang en met logische grenzen, proberen we de effecten voor omliggende gebieden zo klein mogelijk te houden. Het huidige gebied is gekozen om het zo onaantrekkelijk mogelijk te maken voor bewoners van nieuwbouwcomplexen, bezoekers van de binnenstad en OV-reizigers om in woonwijken te parkeren. Hierdoor bevat het voorgestelde gebied ook straten waar nu nog geen duidelijk merkbaar parkeerprobleem is. Maar als we vooruitkijken en de ervaring uit andere betaal parkeerzones meenemen is het vrijwel zeker dat die parkeerproblemen alsnog gaan optreden als in de omliggende straten betaald parkeren wordt ingevoerd.

Voor de invoering van betaald parkeren in delen van de stad waar niet gewerkt wordt aan stedelijke vernieuwing (zie figuur 3) gaan we ook uit van gebieden met substantiële omvang (niet een paar straatjes) en met logische grenzen. We hebben er daarom niet voor gekozen om het betaald parkeergebied uit te breiden met de aangedragen straten (zie ook reactie 1 en 2).

Op basis van de schriftelijke reacties, de gesprekken met de wijkfora en de webinars hebben we er wel voor gekozen om een kleinere betaald parkeerzone in te voeren. Die moet nog steeds van voldoende omvang zijn om parkeerders van buiten de wijk te ontmoedigen, maar we gaan wel mee in een beperktere zone. Het voorgesteld en aangepaste gebied is weergegeven in figuur 4. Het feit dat we nu in Nijmegen West kiezen voor een kleinere betaald parkeerzone die we later uit kunnen breiden (middels de nieuw voorgestelde systematiek), betekent wél dat er een waterbedeffect kan optreden aan de randen van de 500m zone.

K. Voer geen betaald parkeren bij een school of BSO in

Reactie:

Aangegeven is dat het voor medewerkers van scholen niet wenselijk is om de hele dag te moeten betalen voor parkeren, net als voor ouders die hun kinderen halen en opbrengen van school. Door een aantal insprekers is verzocht om rondom scholen, kinderopvang en dergelijk alleen op zaterdag betaald parkeren in te voeren.

Omdat betaald parkeren om 9:00 ingaat geeft het wegbrengen van kinderen geen probleem. Bij het ophalen moeten ouders die geen parkeervergunning voor het betreffende gebied hebben -net als alle andere parkeerders- betalen. Leraren kunnen -net als andere werknemers- een parkeervergunning aanvragen. Hierbij kan de school kiezen voor een parkeervergunning waarbij het kenteken onbeperkt gewijzigd kan worden – waardoor deze te gebruiken is door leeraren die op wisselend dagen voor de klas staan.

Het alleen op zaterdag invoeren van betaald parkeren rondom scholen is niet gewenst vanwege overloop vanuit het betaald parkeergebied. Dit punt is daarom niet overgenomen in het parkeerbeleid.

2.3 Parkeervergunning en parkeertarief

L. Het parkeertarief

Het parkeertarief is altijd een gevoelig onderwerp en is tijdens de inspraak veelvuldig onderwerp van discussie geweest. Waarom moeten wij betalen voor een parkeervergunning? Waarom niet de eerste parkeervergunning gratis? Waarom de tweede vergunning niet verder omlaag? Waarom is het tarief van de derde parkeervergunning gelijk gebleven? Waarom niet het eerste uur gratis voor bezoekers? Is er rekening gehouden met de starters / ouderen die hier wonen (en die een auto nodig hebben)? Leuk die prijsverlaging, maar wie garandeert dat dit op termijn niet wordt verhoogd? Ook is gevraagd om het tarief zo op te bouwen dat het minder aantrekkelijk wordt om veel auto's te hebben met 1 huishouden. En de gemeente doet dit alleen maar om extra inkomsten te generen!

Reactie:

De invoering van parkeerregulering kost geld. Nijmegen kiest ervoor om dit kostenneutraal in te voeren. Dit betekent dat we er geen geld aan verdienen. We laten bewoners met een auto betalen voor een parkeervergunning om zo (een deel van) de kosten te dekken. Dit om het bezoekerstarief niet onnodig verder te laten stijgen.

Het streven van het nieuwe parkeerbeleid is om de kosten voor bewoners (parkeervergunning) nadrukkelijk beperkt te houden. Daarom is ingezet op een forse verlaging van de kosten voor een parkeervergunning:

- De kosten van een parkeervergunning voor bewoners in de binnenstad (= historische binnenstad + stationsomgeving) verlagen we van 15 euro per maand naar 4 euro per maand.
- Buiten het centrum verlagen we het tarief voor een parkeervergunning van 13 euro per maand naar 2,50 euro per maand voor de eerste vergunning en 10 euro per maand voor de tweede parkeervergunning per adres. Een eventuele 3de parkeervergunning blijft 13 euro per maand kosten. Er is hierbij bewust gekozen voor een oplopende tariefstructuur, met minimale kosten voor de eerste vergunning, om niet-noodzakelijk autobezit te ontmoedigen. De keuze voor een uniforme verlaging van alle parkeervergunning (1^e, 2^{de}, 3^{de}) had geresulteerd in een hoger tarief voor de eerste parkeervergunning.

Deze lage tarifiering geldt voor bestaande en toekomstige vergunninghouders. De angst dat betaald parkeren alleen maar wordt ingevoerd om extra inkomsten te genereren zoals hierboven aangegeven niet juist. We kunnen natuurlijk geen garantie afgeven tot in de eeuwigheid dat de kosten nooit worden verhoogd. We hebben geen invloed op de verre toekomst. Wat we wel weten is dat het college van B&W expliciet in het besluit laat zetten dat de tarieven de komende jaren niet worden en alleen de zogenaamde inflatiecorrectie doorvoeren (dat gebeurt bij alle producten). Een goed voorbeeld dat dit ook echt kan, is het 50 cent tarief in de parkeergarages in het centrum dat al sinds de invoering zeven jaar geleden niet is veranderd

In meerdere reacties stond dat huidige bewoners een gratis parkeervergunning zouden moeten krijgen en dat bewoners van de nieuwbouw (zie reactie 1 en 2) de kosten voor hun rekening zouden moeten nemen. Dit is juridisch niet mogelijk. De bedoeling is bovendien dat zij niet op straat parkeren, maar in bij het complex behorende parkeervoorziening waar parkeren duurder is dan een parkeervergunning. Bewoners van nieuwbouw met eigen parkeergelegenheid komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Er is gevraagd of er een regeling vanuit de bijzondere bijstand is om tegemoet te komen in de kosten voor minima. Dit is niet het geval.

Het automaattarief in de binnenstad wordt verhoogd naar 3,10 euro per uur, buiten het centrum hanteren we een uniform parkeertarief van 2,00 euro per uur (de blauwe en groene parkeerzone).

M. Beperking aantal vergunningen

Het aantal uit te geven parkeervergunningen per adres moet niet worden gelimiteerd. Tijdens de webinars en per mail is aangegeven dat het maximaal uitgegeven van 3 vergunningen per huishouden problemen oplevert voor studentenwoningen, starters die samen een huis delen en grote gezinnen.

Reactie:

Op dit moment geldt er al een beperking van het aantal parkeervergunning per huishouden. In het centrum wordt 1 parkeervergunning per adres verstrekt, in zones K en L (Zwanenveld/Lindenholt) maximaal 2 per adres. Voor de overige gebieden is voorgesteld om voortaan niet meer dan maximaal 3 parkeervergunningen per adres te verstrekken.

We zijn nadrukkelijk geen voorstander van het onbeperkt uitgeven van parkeervergunning per huishouden. Dat betekent heel veel extra parkeervraag. Als we daaraan willen voldoen moeten we veel ruimte opofferen voor parkeerplaatsen. Met het voorstel om vergunningen fors goedkoper te maken doen we daar al een flinke concessie (waar een deel van deelnemers juist niet blij mee is). Als we ook nog het aantal vergunningen uitbreiden, schieten we het doel om onze stad ook voor de toekomst veilig, gezond, bereikbaar en groen te houden echt voorbij. Het voorgesteld beleid is dus op dit punt niet aangepast.

N. Regeling voor LAT-relaties

Ik heb een LAT-relatie met iemand die niet in Nijmegen woont. Kan ik voor hem/haar een parkeervergunning aanvragen?

Reactie:

In het gemeentelijk parkeerbeleid is geen speciale regeling voor mensen met een LAT-relatie opgenomen. Het is niet mogelijk een parkeervergunning aan te vragen voor partners die niet in Nijmegen wonen, omdat het autogebruik en -bezit steeds meer toeneemt. Daar staat een beperkte hoeveelheid ruimte tegenover. We willen dat inwoners van Nijmegen zoveel mogelijk in de buurt van hun woning kunnen parkeren.

Het daadwerkelijk (deels) samenwonen is ook niet te controleren door ons waardoor de kans op misbruik van een speciale LAT-regeling groot is. Mensen die niet in onze gemeente staan ingeschreven komen hierom niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Het beleid op dit punt is, op basis van de ontvangen reacties, niet gewijzigd.

2.4 Fasering

O. Het moment dat betaald parkeren wordt ingevoerd

Vanuit de onder II. genoemde gebieden zijn diverse opmerkingen over de fasering gemaakt:

- Wacht met invoering van betaald parkeren in het voorgestelde gebied tot er problemen optreden!
- Ga pas invoeren als de ontwikkeling bijna gerealiseerd is, niet te ver van tevoren
- Kijk eerst of er een probleem ontstaat / hoe druk het wordt en neem dan maatregelen
- Gefaseerd invoeren, evalueren en kijken wat de gevolgen en effecten zijn

Reactie:

Zie ook onderdeel II. Parkeren vormt een barrière voor het realiseren van de ruimtelijke-ambities in de stad. Het proactief invoeren van betaald parkeren in de belangrijkste ontwikkellocaties is noodzakelijk om de broodnodige nieuwbouw te realiseren. Op het moment dat bewoners van nieuwbouwlocaties de keuze hebben om hun auto gratis in de buurt te parkeren, verdwijnt de motivatie om een parkeerplaats te kopen of huren in een gebouwde voorziening. Dat betekent dat vóór de oplevering van de nieuwbouw hier duidelijkheid over moeten zijn. En ook de woningbouwcorporatie en ontwikkelaars willen duidelijkheid.

We kunnen kortom niet wachten met invoering van betaald parkeren tot er sprake is van een hoge parkeerdruk op straat (>80%). We moeten duidelijkheid scheppen voor ontwikkelaars en toekomstige situatie over de parkeersituatie. Daarom wordt voor het voorgesteld gebied een uitzondering op de regels gemaakt. Naar aanleiding van alle reacties op de concept parkeernota en de webinars, is wel toegevoegd dat betaald parkeren pas wordt ingevoerd op het moment dat de woningen in gebruik worden genomen.

We gaan indicatief uit van oplevering in Noord vanaf Q1 2021, oplevering Dijkkwartier in Q3-4 2021 (het rode gebied in figuur 3) en UWV/Stationsgebied in 2022/2023 (paarse gebied in figuur 3). Hierbij is de voorgestelde (stadsbrede) tariefsverlaging gekoppeld aan de eerste uitbreiding van betaald parkeren.

P. Wacht met uitwerking van parkeervisie tot na de corona-crisis

Waarom vraagt de gemeente nu om een reactie? Is rekening gehouden met de effecten van corona?

Reactie:

De corona-maatregelen hebben een stevige uitwerking op de lokale planvorming. Op dit moment weet niemand hoe lang de beperkende maatregelen nog gelden en wanneer 'als weer is, zoals het was'. Wat we wel weten, is dat ook door corona de vraag naar woningen niet verdwijnt. Bovendien is het heel belangrijk om ook nu aan de toekomst te blijven werken. Investerings zijn juist welkom en we willen na corona niet op achterstand staan omdat we nu niets hebben gedaan. De effecten van corona op het binnenstadbezoek en de wijze waarop mensen reizen staat hier los van.

Als het gaat om de mogelijkheden voor participatie hebben we gelukkig kunnen constateren dat er veel is meegedacht. Zeker in West was de opkomst hoog en is er veel opgehaald. Bovendien hebben we in het proces extra rondes ingelast en er bewust voor gekozen om bewoners en ondernemers actief om een reactie te vragen. Alle adressen die onderdeel uitmaken van het voorgesteld gebied hebben we een brief gestuurd, er zijn meer dan 500 schriftelijke reacties geweest, we hebben diverse gesprekken gevoerd met wijkvertegenwoordigers en thuis bij bewoners en daarnaast zijn er meerdere Webinars georganiseerd. Dat is alles bij elkaar een opkomst die zeker niet onderdoet voor participatie in 'normale' omstandigheden (de opkomst was mogelijk zelfs hoger).

Ons inziens hebben we iedereen hiermee uitgebreid de mogelijkheid geboden om input te leveren en te reageren op het concept-parkeernota.

2.5 Overig

Q. Alternatieven voor de auto!

Stimuleer het gebruik van deelauto's en zorg voor voldoende parkeerplaatsen. Zorg voor voldoende fietsvoorzieningen in de wijken. En kijk naar fietswrakken en weesfietsen. Verbeter de voorzieningen bij P+R Noord. Kijk naar andere mogelijkheden voor P+R terreinen (en de mogelijkheden van leenfietsen en shuttlebussen).

Reactie:

Hier zijn we het volledig mee eens. In het parkeerbeleid wordt naast autoparkeren daarom nadrukkelijk ingegaan op fietsparkeren, parkeren op afstanden en deelauto's. Voor deze onderwerpen werken we de komende jaren concrete maatregelen uit die aansluiten op de ruimtelijke en mobiliteitsambities van de gemeente.

R. Geen betaald parkeren, maar extra parkeerplaatsen

Als alternatief voor de invoering van betaald parkeren is de aanleg van extra parkeerplaatsen genoemd. Hierdoor zouden de huidige bewoners niet te maken krijgen met extra kosten.

Reactie:

Om de stad leefbaar en aantrekkelijk te houden is gekozen om ruimtelijk geen verdere groei van het autoverkeer te stimuleren. In het verlengde daarvan leggen we niet zomaar extra parkeerplaatsen aan om (bestaande) parkeerproblemen in woonwijken op te lossen. We willen juist meer ruimte in de stad creëren voor spelen, verblijven en recreatie.

Dat wil niet zeggen dat we niet investeren in de auto. Bij verschillende grote nieuwbouwprojecten komen bijvoorbeeld parkeergarages en we werken aan transferia en (auto)deelmobiliteit.

We weten wel dat groeiend autoverkeer heel veel druk legt op de ruimte in de stad en dat er geen plek is om daar aan te voldoen. We werken dus aan andere manieren om van a naar b te komen. Dat houdt in dat fiets, ov en voetganger een inhaalslag maken ten opzichte van de auto. In de beperkte openbare ruimte kiezen we bovendien vaker voor prettige verblijffuncties en openbaar groen boven extra parkeerplaatsen en automobilititeit in de stad. Dat is iets wat inwoners heel belangrijk vinden, blijkt uit onze stads- en wijkonderzoeken. De wens om extra parkeerplaatsen is daarom niet overgenomen in het parkeerbeleid.

S. Geen betaald parkeren, maar een blauwe zone

Het voorstel om betaald parkeren in te voeren heeft tijdens de inspraak veel reacties opgeroepen. Waarom geen blauwe zone? Of vergunninghoudersparkeren? Dit geeft minder gedoe voor bewoners.

Reactie:

In algemene zin willen we het parkeren in Nijmegen zo eenvoudig mogelijk maken voor iedereen. Meerdere parkeerregimes naast elkaar werken verwarrend en is daarom ongewenst. We hebben er daarom voor gekozen om parkeren in Nijmegen voortaan alleen nog maar te regelen via betaald parkeren.

In de ontvangen e-mails en tijdens de webinars is aangegeven dat een blauwe zone vriendelijker is en daarom de voorkeur boven betaald parkeren heeft. Deze opmerking is vanwege onderstaande redenen niet overgenomen:

- Een blauwe zone biedt weinig mogelijkheden tot flexibilisering – er kan bijvoorbeeld geen onderscheid worden gemaakt in de kosten van een ontheffing. Bewoners en ondernemers betalen voor iedere ontheffing hetzelfde bedrag (geen mogelijkheid om eerste bewonersontheffing goedkoper te maken).

- Een blauwe zone is per definitie niet kostendekkend voor de gemeente. Vanuit het uitgangspunt dat parkeerregulering minimaal kostendekkend dient te zijn, is het op grote schaal invoeren van blauwe zones in woonwijken geen passend optie voor Nijmegen. Als we de aanleg en handhavingskosten zouden financieren vanuit het betaald parkeren zou dit juist voor een tariefsverhoging in de huidige en toekomstige gereguleerde gebieden zorgen. Dit is niet gewenst.
- In een blauwe zone kunnen automobilisten gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur). Het is zonder aparte regeling voor bezoekers (waaronder bijvoorbeeld bezoekers van bedrijven / voorzieningen en installateurs / aannemers) niet mogelijk om langer te parkeren.
- Dit laatste punt geldt ook voor een vergunninghoudersregime. Hier mogen niet-vergunninghouders helemaal niet parkeren (of alleen een dagkaart aanschaffen). Bij winkels en voorzieningen zijn daarom stroken met een ander regime nodig. Dit werkt verwarrend en is niet gewenst.

T. Schaf betaald parkeren rondom winkelcentrum Dukenburg af.

Tijdens de webinars is aangegeven dat er geen aanleiding meer is voor betaald parkeren bij het winkelcentrum (in vergunninggebied L). Bezoekers van het winkelcentrum kunnen immers de 1e twee uur gratis parkeren in de parkeergarage waardoor er geen noodzaak is om uit te wijken naar de omliggende woonwijken.

Reactie:

We kiezen er niet voor om betaald parkeren af te schaffen. Dit doen wij niet omdat hierdoor het risico ontstaat dat parkeerders toch uitwijken naar de omliggende straten en er alsnog problemen ontstaan.

Wat we wel doen:

- De venstertijden worden, in lijn met de overige gebieden buiten het centrum, gewijzigd van maandag t/m zaterdag van 9.00-23.00 uur in maandag t/m zaterdag van 9.00-18.00 uur,
- Het tarief van een bewonersvergunning verlagen we naar 2,50 euro per maand voor de eerste vergunning per adres en 10 euro per maand voor de tweede parkeervergunning per adres. Dat sluit aan bij één uniform beleid voor de hele stad en het is veel goedkoper dan het huidige tarief.

U. Er moet meer gecontroleerd worden op foutparkeerders.

Reactie:

Er is aangegeven dat door de hoge parkeerdruk op hoeken, stoepen, groenstroken en voor opritten wordt geparkeerd. Er zijn meerdere verzoeken binnengekomen om hier meer op de handhaven. Dit staat voor sommige gebieden haaks op de signalen dat er geen hoge parkeerdruk zou zijn.

In de betaald parkeerzones gaan wij actief gaan handhaven. In overige delen van de stad handhaven wij ook op foutparkeren. Op basis van signalen zullen wij dit actiever oppakken (zoals overigens ook al eerder is gebeurd). Meer handhaving lost overigens structurele problemen, zoals een hoge parkeerdruk, niet altijd op. Als auto's gewoon netjes in de vakken staan, valt er weinig te handhaven. Dat is op dit moment de situatie in veel stadsdelen waarin geen betaald parkeren is maar wel hoge parkeerdruk.

In antwoord op gestelde vragen, er mag niet voor een oprit worden geparkeerd. Ook niet als het betreffende voertuig een parkeervergunning heeft. En logischerwijs hoeft er niet betaald te worden voor het parkeren op de eigen oprit.

V. Ik heb een vraag over een parkeervergunning / specifieke locatie

Er zijn tijdens de participatie-momenten veel vragen gesteld over de aanvraag van parkeervergunningen, spelregels en specifieke locaties. Onderstaand een overzicht met de meest gestelde vragen:

- Hoe en wanneer moet ik een vergunning aanvragen?
- Wie kan mij helpen bij de aanvraag van een parkeervergunning?
- Moet ik een parkeervergunning voor mijn motor aanvragen (als deze altijd op de stoep staat)?
- Moet ik een parkeervergunning aanvragen als ik altijd op eigen terrein parkeer?
- Op hoeveel parkeervergunningen heb ik recht als 1 eigen parkeerplaats heb?
- Moet ik een parkeervergunning aanvragen als ik een gehandicaptenparkeerplaats heb?
- Hoeveel vergunningen kan ik aanvragen (zowel bewoners als ondernemers)?
- Hoe zit het met de bezoekersvergunning (hoe aanvragen, hoeveel uur, kosten etc.)?
- Kunnen bedrijven ook een bezoekersvergunning aanvragen?
- Kan ik een bezoekersvergunning aanvragen als ik zelf geen auto heb?
- Wat als je geen mobiele telefoon hebt, hoe regel je dan het bezoekersparkeren?
- Hoe zit het met de parkeervergunning voor werknemers?
- Hoe zit het met een mantelzorgvergunning?
- Kunnen gastouders ook een parkeervergunning aanvragen?
- Kan ik een parkeervergunning voor mijn camper aanvragen?
- Kan ik een gereserveerde parkeerplaats op kenteken aanvragen?
- Hoe is privacy geregeld bij kentekenparkeren?
- Hoe wordt de situatie in mijn straat of bij voorziening X?

Reactie:

Technische vragen over bijvoorbeeld de aanvraag van een parkeervergunning, het moment van invoering en hoe om te gaan met parkeergelegenheid op eigen terrein zijn de afgelopen maanden al zoveel mogelijk beantwoord. Bewoners en ondernemers worden bij een eventuele invoering van betaald parkeren logischerwijs tijdig en uitgebreid geïnformeerd over het gebied, het moment van invoering en de aanvraag van parkeervergunningen.

Alle informatie over parkeervergunningen is ook te vinden op de website:

<https://www.nijmegen.nl/diensten/parkeren-verkeer-en-vervoer/>