



PARKEREN IN NIJMEGEN AUTO EN FIETS 2020 - 2030





SAMENVATTING

In 2012 is de parkeernota *'Kiezen én Delen'* opgesteld met een doorlooptijd tot en met 2017. Ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en economie vragen om een actualisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid. Hierbij wordt aangesloten op het *'Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030'* en de *'Omgevingsvisie Nijmegen 2040: stad in Beweging'*.

In de voorliggende nota staan de volgende punten centraal:

1. We actualiseren de gemeentelijke parkeernormen voor auto en fiets. Deze normen bieden ons handvatten om de komende jaren bij ruimtelijke ontwikkelingen flexibiliteit en maatwerk toe te passen. Verlaging van de parkeernormen sluit aan op onze ambitie om duurzaam vervoer te stimuleren (lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, ehubs) en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.
2. We voeren bij gebieden met grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen betaald parkeren in ten behoeve van de ruimtelijke ambities en de beoogde mobiliteitstransitie. Het gebruik en dus de bouw van parkeergarages bij

nieuwbouwprojecten staat immers onder druk als maaiveld-parkeren in de omgeving niet is gereguleerd. Dit geldt voor het gebied ten westen van het spoor (Waalfront, Waterkwartier, Wolfskuil en Stationsgebied), maar ook in Nijmegen-Noord bij Hof van Holland. Bij de gebiedsbepaling is uitgegaan van logische grenzen om overloop naar het aangrenzend gebied zoveel mogelijk te voorkomen (zie figuur 7).

3. We hanteren voor woonwijken de volgende spelregels voor de invoering van betaald parkeren:
 - We delen de stad op in onderzoeksgebieden met logische fysieke grenzen en voeren een parkeerdrukonderzoek uit als binnen een jaar minimaal 50% van het aantal huishoudens in een deelgebied een verzoek indient bij de gemeente om betaald parkeren in te voeren.
 - Als de gemiddelde parkeerdruk in het gebied lager dan 80% is, dan is er geen sprake van een structureel parkeerprobleem. De gemeente treft dan geen maatregelen.

- Als de gemiddelde parkeerdruk in het gebied op minimaal drie representatieve meetmomenten boven de 80% uitkomt en de parkeerdruk (deels) wordt veroorzaakt door automobilisten met een herkomst van buiten het betreffende gebied (minimaal 5%), dan wordt betaald parkeren ingevoerd
- We voegen geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte toe om parkeerproblemen in wijken op te lossen.

De gewijzigde spelregels voor invoering van betaald parkeren (methode, onderzoeksgebieden, tijden etc.) evalueren we een jaar na vaststelling door het college van B&W en de resultaten worden teruggekoppeld aan de gemeenteraad.

4. Voor bezoekers wordt parkeren in de binnenstad niet meer vanzelfsprekend. Automobilisten worden op de belangrijkste invalswegen gewezen op verschillende mogelijkheden:
 - Park & Ride: goedkoop parkeren bij de stadsrand voorzien van natransport per fiets, trein of (H)OV.
 - Park & Bike / Walk: betaald parkeren aan de rand van de binnenstad met goede looproutes / fietsverbindingen de stad in.
 - Centrumgarages: parkeren met hoog parkeertarief dicht bij de bestemming tegen het minst aantrekkelijk tarief.

Voor parkeerders is duidelijk wat de keuzemogelijkheden zijn (inclusief kosten, beschikbaarheid, OV- en fietsverbindingen, reistijden), zodat ze een onderbouwde keuze kunnen maken en niet-noodzakelijk autoverkeer zoveel mogelijk wordt geweerd uit het centrum.

5. Parkeerplaatsen op straat gaan de komende jaren (waar mogelijk) plaats maken voor een hoogwaardige openbare ruimte met verblijffuncties en openbaar groen. In de binnenstad is dit gekoppeld aan het omzetten van één of meerdere openbare parkeergarages naar stallingsgarages (exclusief voor abonenthouders) en het omzetten van parkeerplaatsen voor auto's naar voorzieningen voor fietsers. Buiten het centrum wordt het mogelijk om, als sprake is van structurele

(o.b.v. van parkeerdrukmetingen aantoonbare) overcapaciteit, samen met de omgeving te bekijken of autoparkeerplaatsen kunnen worden vervangen door fietsparkeerplaatsen, groenvoorzieningen, ondergrondse vuilcontainers of speelvoorzieningen.

6. We hanteren een eenvoudige en begrijpelijke tariefstructuur. Het streven hierbij is om de kosten voor bewoners (parkeervergunning) beperkt te houden.
 - We gaan de kosten van een parkeervergunning voor bewoners in de binnenstad (= historische binnenstad + stationsomgeving) verlagen 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 1,00 euro per maand voor de eerste vergunning per adres.
 - Verlaging van de vergunningtarieven leidt tot een inkomstendaling. Dit wordt gedekt uit een verhoging van de vergunningtarieven voor de tweede en derde auto.
 - Het parkeertarief 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)

We onderzoeken de mogelijkheden om ook de vergunningtarieven voor ondernemers buiten het centrum te verlagen. Deze veranderen vooralsnog niet. Voor mantelzorgers hanteren we een 0-euro tarief.

Buiten het centrum verhogen we bij de bezoekersvergunning het maximaal aantal parkeeruren per huishouden van 500 naar 1.000 uur per jaar. Deze wijziging evalueren we na een jaar.

Het parkeerbeleid werken we de komende jaren verder uit in concrete maatregelen die aansluiten op de ruimtelijke en mobiliteitsambities van de gemeente.



INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
2.	HUIDIGE PARKEERSITUATIE EN DOORKIJK	3
2.1	PARKEERREGULERING	3
2.2	SPELREGELS INVOERING PARKEERREGULERING	4
2.3	PARKEERDRUK OP STRAAT	4
2.4	BELEVING VAN PARKEREN	5
2.5	FIETSPARKEREN	5
2.6	PARKEREN OP AFSTAND	7
2.7	BIJZONDERE SITUATIES	7
2.8	KNELPUNTEN	8
3.	KERN VAN HET PARKEERBELEID	9
4.	UITWERKENING	11
4.1	PARKEERNORMEN AUTO EN FIETS	11
4.2	PARKEERREGULERING	13
4.3	AUTOPARKEREN OP AFSTAND	19
4.4	FIETSPARKEREN	20
4.5	DEELAUTO'S IN DE OPENBARE RUIMTE	23
4.6	LAADINFRA	24
5.	VERVOLG	25
BIJLAGE 1.	HUIDIGE PARKEERSITUATIE EN DOORKIJK	28
BIJLAGE 2.	TRENDS & ONTWIKKELINGEN	32



1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

In 2012 is de parkeernota 'Kiezen én Delen' opgesteld met een doorlooptijd tot en met 2017. Ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en economie vragen om een actualisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid. Hierbij wordt aangesloten op het 'Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030' en de 'Omgevingsvisie Nijmegen 2040: stad in Beweging'. Voorliggende nota bevat strategische uitgangspunten op het gebied van (fiets)parkeren, inclusief een visie op parkeernormen. De bij deze visie behorende parkeernormen voor auto en fiets zijn opgenomen in de geactualiseerde 'Beleidsregels Parkeren'.

1.2 PROCES

Om te komen tot een integraal parkeerbeleid is gezocht naar een proces dat recht doet aan de verschillende doelstellingen en belangen binnen de gemeente. Bij het opstellen van deze nota is gekozen voor een interactief proces

Eerst is begonnen met het in beeld brengen van de huidige parkeersituatie. Waar en wanneer doen zich knelpunten en kansen voor? Wie ondervindt hier overlast van? Waardoor worden problemen veroorzaakt? Om een correct beeld van de parkeersituatie te krijgen, is gebruik gemaakt van kennis binnen de gemeente over parkeerproblemen en input die tijdens het opstellen van het 'Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030' is vergaard.

Bij de start van de parkeernota hebben we de stad uitgenodigd om mee te denken wat er in de parkeernota moet worden opgeschreven. Er zijn eind 2019 drie bijeenkomsten georganiseerd waarvoor ondernemers, wijkraden en wijkplatformen zijn uitgenodigd. Ook individuele bewoners waren van harte welkom

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 een ieder de mogelijkheid om een schriftelijke reactie in te dienen. Dit is via een huis-aan-huis brief

en diverse publicaties bekendgemaakt. Dit heeft geresulteerd in 525 schriftelijke reacties, waarbij vanuit sommige adressen meer dan één reactie is ingediend en/of meerdere punten zijn aangedragen.

De inspraakreacties waren aanleiding voor aanvullende participatie-momenten. Na de zomer hebben 18 gesprekken plaatsgevonden met bewoners uit verschillende delen van de stad. Vanwege de coronabeperkingen zijn vervolgens in september 7 Webinars georganiseerd, waarvoor 300 mensen zich hebben aangemeld.

De meeste reacties op het concept-parkeerbeleid hadden betrekking op de kosten van een bewonersvergunning, het proactief invoeren van betaald parkeren rondom de grote ontwikkelingen in de stad en de spelregels voor invoering van betaald parkeren in andere delen van de stad. Deze onderdelen zijn, op basis van de binnengekomen reacties, in voorliggende nota aangepast.

1.3 LEESWIJZER

De huidige parkeersituatie staat beschreven in het volgende hoofdstuk.

De ambities op het gebied van parkeren staan centraal in hoofdstuk 3.

De maatregelen die voortvloeien uit ambities worden beschreven in hoofdstuk 4.

In hoofdstuk 5 staan de vervolgacties en de wijze waarop we het beleid gaan monitoren en evalueren.

De bijlagen bevatten voor de volledigheid de randvoorwaarden vanuit bovenliggend beleid en belangrijke trends en ontwikkelingen op het gebied van parkeren.





2 HUIDIGE SITUATIE EN DOORKIJK

Nederland telde begin 2019 8,5 miljoen personenauto's, dit is 1,9% meer dan een jaar eerder. De helft van de Nederlanders van 18 jaar of ouder bezit een auto. De meeste autobezitters (88 procent) hebben één personenauto, de rest bezit er twee of meer. Cijfers van het CBS laten zien dat het aantal personenauto's per huishouden in Nijmegen lager ligt dan het landelijk gemiddelde (0,7 versus 0,9 auto per huishouden).

2.1 PARKEERREGULERING

De locaties in Nijmegen waar momenteel betaald parkeren is ingevoerd zijn weergegeven in figuur 1. Er zijn drie verschillende zones (rood – centrum, blauw – rondom het centrum, groen – buiten het centrum) met eigen tijden en tarieven.

Vanaf 1 januari 2020 geldt in het rode gedeelte op werk- en zaterdagen betaald parkeren van maandag t/m zaterdag van 9.00-23.00 uur. Dit was voorheen tot 21.00 uur. De insteek van de uitbreiding in tijden is een 'schonere' en 'aantrekkelijkere' binnenstad met zo min mogelijk auto's in het straatbeeld. Er is in de avonduren voldoende vrije parkeercapaciteit in de parkeergarages waar vanaf 18:00 uur een gereduceerd tarief geldt van 50 eurocent per uur (i.p.v. 2,80 euro per uur). Ter vergelijking: parkeren op straat kost 2,90 euro per uur.

In het blauwe gebied (1e ring centrum) geldt betaald parkeren van maandag t/m zaterdag van 9.00-21.00 uur en zondag 12.00-18.00 uur. Buiten het centrum is dit maandag t/m zaterdag van 9.00-18.00 uur en op donderdagavond van 18.00-21.00 uur (groene gebied).

De ringstraten hebben een eigen regime. Deze ringstraten zijn bedoeld voor kort-parkeren. Parkeervergunningen voor bewoners zijn hier van maandag t/m zondag, tussen 11.00 en 17.00 uur niet geldig.

Er zijn vijf winkellocaties waar een blauwe zone is ingevoerd.

- deel van de Molukkenstraat (zijstraat Archipelstraat),
- parkeerterrein Eerste Oude Heselaan,
- achter de Aldi aan de Willemsweg,
- Laauwikstraat Lent (maximaal 3 uur),
- parkeerterrein in de Fenikshof.

In januari 2019 is door het College van B&W een grondovereenkomst vastgesteld met daarin de toezegging dat de gemeente zich inzet voor een blauwe zone bij winkelcentrum Meijhorst. Dit is ook opgenomen in de toelichting van het vastgestelde bestemmingsplan. Deze blauwe zone is er feitelijk dus nog niet, maar is wel toegezegd.

2.2 SPELREGELS REGULERING

Voor het invoeren van betaald parkeren in niet-gereguleerd gebied zijn beleidsregels opgesteld. Hierin is opgenomen dat we tot actie overgaan als er 20 of meer individuele signalen verspreid uit een buurt binnenkomen. Als vervolgens uit een parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk inderdaad hoog is (>80%), dan ontvangen bewoners een enquête met de vraag of zij voor of tegen de invoering van betaald parkeren in de wijk zijn. Betaald parkeren wordt alleen ingevoerd als voldoende mensen de enquête invullen én een meerderheid voor betaald parkeren is. Bewoners zijn hierbij dus zelf aan zet. Als echter blijkt dat er in het betreffende gebied geen draagvlak voor invoering van betaald parkeren is, dan wordt er geen oplossing geboden aan de bewoners die een hoge parkeerdruk ervaren.

Deze werkwijze kost veel tijd en is door de combinatie van het parkeeronderzoek (parkeerdruk) en enquête (draagvlak) kostbaar. De ervaring van de afgelopen jaren is bovendien dat het tot discussies in de wijk leidt: bewoners die parkeerproblemen ervaren zijn doorgaans voor uitbreiding van het betaald parkeergebied, terwijl bewoners die bij uitbreiding in het overloopgebied gaan vallen doorgaans tegen de uitbreiding zijn (parkeerdruk verplaatst zich immers). Door de 'straat-voor-straat' invoering van betaald parkeren ontbreken tenslotte logische grenzen wat een verwarrend beeld op straat geeft. Deze beleidsregels worden daarom geactualiseerd om ze in lijn te brengen met het nieuwe parkeerbeleid (zie paragraaf 4.2).

In 2015 zijn beleidsregels opgesteld voor de invoering van een parkeerschijfzone. Hierin is opgenomen hoe de

gemeente handelt bij verzoeken voor invoering van een parkeerschijfzone. Een blauwe zone wordt in de praktijk alleen ingevoerd op parkeerplaatsen bij winkelgebieden. De verantwoordelijkheid om de parkeerdruk inzichtelijk te maken middels een parkeerdrukonderzoek en om het gesprek met omwonenden, onder begeleiding van de gemeente, op te zetten ligt bij de aanvragers van de maatregel. Deze beleidsregels worden geactualiseerd om ze in lijn te brengen met het nieuwe parkeerbeleid (zie paragraaf 4.2).

2.3 PARKEERDRUK OP STRAAT

In 2017 is door bureau Ecorys-AVM op verschillende momenten een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum (betaald parkeergebied). In onderstaande afbeelding is per deelgebied de hoogst gemeten parkeerdruk weergegeven.

Uit het onderzoek kwam het volgende naar voren (zie ook figuur 2):

- in het hoofdwinkelgebied (B) is de zaterdagochtend het drukste (79%), gevolgd door zaterdagmiddag (77%),
- het Centrum kent de hoogste parkeerdruk op de zaterdagmiddag (74%),
- in zone '1e Ring' is de dinsdagavond het drukste (67%),
- in zone '2e Ring oost' is op dinsdagavond de parkeerdruk 83%,
- in zone '2e Ring west' is op dinsdagavond de parkeerdruk 66%.

Figuur 1 Zones betaald parkeren anno 2020



De belangrijkste conclusie van dit onderzoek is dat de gemiddelde parkeerdruk in het gereguleerd gebied niet problematisch hoog is. Binnen ieder deelgebied in het centrum zijn er logischerwijs straten met een hoge en straten met een lage parkeerdruk.

In het onderzoek is ook gekeken naar de herkomst van de geparkeerde voertuigen. Hierbij viel op dat bewoners vooral in het eigen vergunninggebied parkeren, automobilisten afkomstig uit de rest van Nijmegen vooral in Ring 2 oost parkeren en automobilisten van buiten de gemeente verspreid over de verschillende zones parkeren.

De parkeergarages in de binnenstad zijn niet meegenomen in het onderzoek. De piek ligt hier eveneens op de zaterdag.

2.4 BELEVING VAN PARKEREN

In de Burgerpeiling (O&S 2018) is gevraagd hoe tevreden bewoners zijn met de parkeergelegenheid in hun buurt. De totale tevredenheid over de parkeergelegenheid neemt sinds 2015 toe (van 57% naar 71%) en de ervaren parkeeroverlast neemt af (van 21% naar 16%). Figuur 3 laat zien dat inwoners van Nijmegen-Zuid het vaakst tevreden zijn over de parkeergelegenheid (71%) en relatief weinig last van parkeeroverlast ervaren (16%).

Inwoners van het centrum zijn het minst tevreden over de parkeersituatie: 40% is (zeer) tevreden over de parkeergelegenheid en 24% ervaart vaak parkeeroverlast. Daarbij valt ook Lindenholt in negatieve zin op. Het aandeel bewoners dat hier tevreden is met de parkeergelegenheid loopt sinds 2015 terug (van 56% naar 51%), terwijl de parkeeroverlast toenam (van 18% naar 28%).

Ook bezoekers zijn gevraagd hoe zij parkeren in het centrum waarderen. De waardering van het aantal plaatsen is sinds 2012 toegenomen. Dit komt vermoedelijk doordat sinds 2013 's avonds tegen laag tarief in parkeergarages kan worden geparkeerd en uitbreiding van het aantal parkeergarages is gerealiseerd is (o.a. parkeergarage Keizer Karel). Voor parkeergelegenheid gaat het om een rapportcijfer van 6,8. De parkeertarieven worden gewaardeerd met een 5,2 (zie figuur 4). Hoger dan vóór 2014, maar nog altijd onvoldoende. Het is niet bekend of dit cijfer daadwerkelijk gebaseerd is op het parkeertarief of dat respondenten het parkeertarief standaard negatief beoordelen.

2.5 FIETSPARKEREN

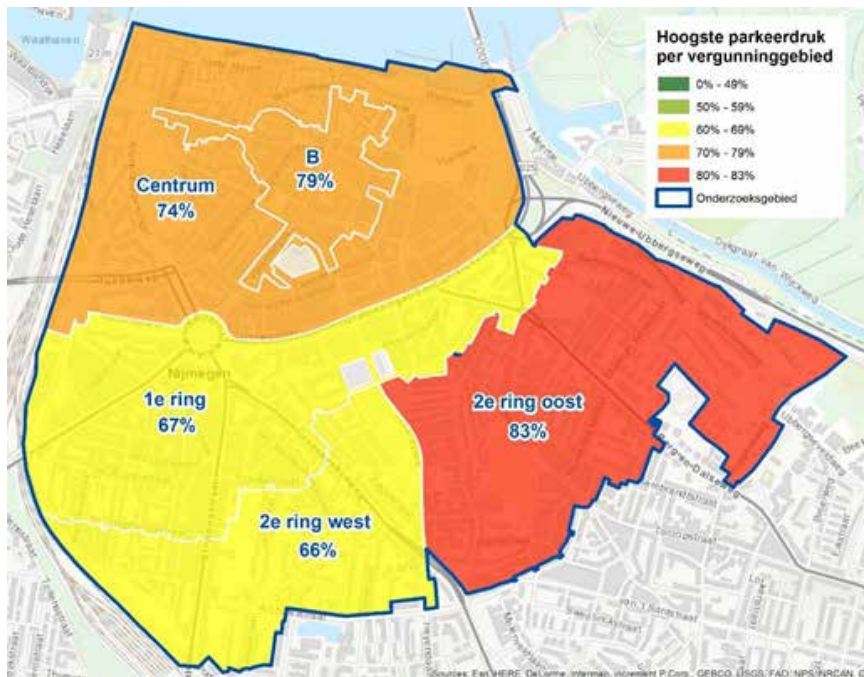
Nijmegen wil een aantrekkelijke en leefbare stad zijn. Hiervoor stimuleren we onder andere het fietsgebruik en daarbij horen ook goede stallingmogelijkheden. Er zijn verschillende openbare fietsenstallingen.

- De stallingen Bisschop Hamerstraat, Plein 1944 en Mariënborg zijn gratis voor kortparkeerders, 's nachts stallen van de fiets kost 2,50 euro per nacht.
- De stalling Stadhuis is op zaterdag en zondag overdag ook gratis. Fietsen die om 19.00 uur niet zijn opgehaald, worden verplaatst naar de stalling Mariënborg.
- Fietstransferium Doornroosje (bij centraal station) is 7 dagen per week, 24 uur open en gratis. Dit is de grootste stalling in Nijmegen met 4000 plaatsen.
- Fietsenstalling Molenstraat is alleen toegankelijk voor abonneementhouders (30 euro per jaar).
- Naast het station van Nijmegen ligt een onoverdekt fietsparkeerdek met twee lagen.
- De stallingen bij NS-stations Nijmegen (2.600 plaatsen) en Dukenburg (200 plaatsen) worden beheerd door NS-fiets.

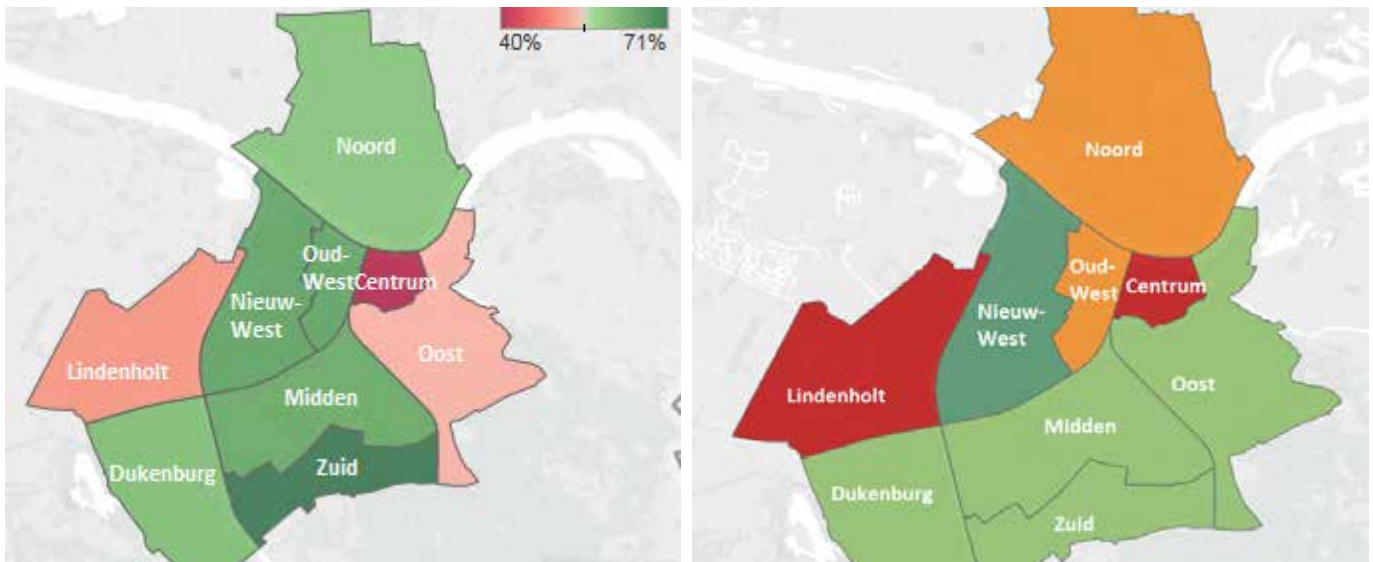
In eerder beleid is aangegeven dat vanuit alle windrichtingen een gratis bewaakte fietsenstalling aan de rand van de binnenstad is gewenst. Op dit moment zijn er stallingen aanwezig aan de zuid-, zuidwest-, en zuidoostkant van de stad. De in 2020 te realiseren 1.000-1.500 fietsparkeerplaatsen in parkeergarage Kelfkensbos zijn bedoeld voor bezoekers vanuit het noorden en oosten van de stad. Dit gaat ten koste van 90 autoparkeerplaatsen. Vanuit het westen ontbreekt nog een goede bezoekersstalling voor fietsers.

De waardering voor de fietsenstallingen in de binnenstad (zie figuur 5) is de afgelopen jaren gestegen van een 6,1 (2012) naar een 7,5 (2018). In de waardering is onder andere de kwaliteit van de fietsvoorziening, de capaciteit / beschikbaarheid, vindbaarheid en locatie opgenomen. Deze aspecten zijn niet onafhankelijk van elkaar onderzocht.

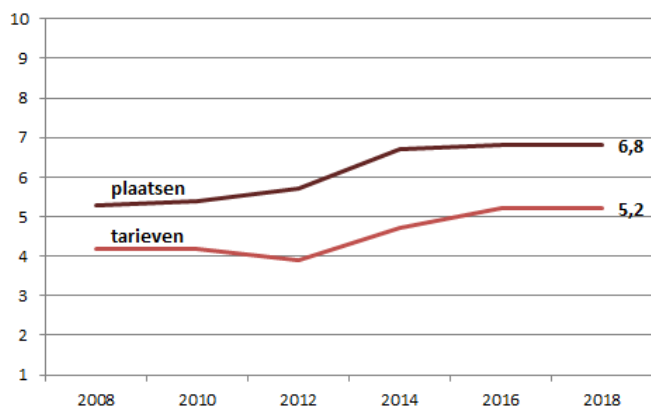
Er worden logischerwijs ook fietsen buiten de stallingen geparkeerd. Op diverse locaties leidt dit tot overlast en schaadt het de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte. Veel van de fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte staan namelijk vol en daardoor worden fietsen buiten de fietsparkeerplaatsen geplaatst. De fietsparkeerplaatsen zijn ook buiten de winkeltijden vol, wat betekent dat het fietsen van bewoners betreft. De reden hiervan is dat in veel gevallen het stallen van de fiets op eigen terrein niet mogelijk is.



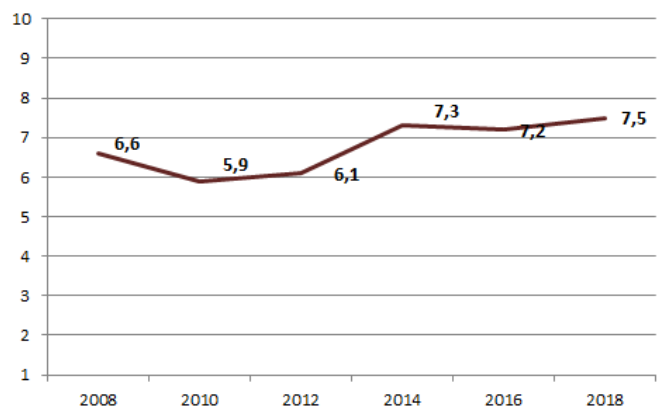
Figuur 2 Hoogst gemeten parkeerdruk per deelgebied (onderzoek Ecorys 2017)



Figuur 3 Aandeel tevredenheid per buurt parkeergelegenheid en parkeeroverlast



Figuur 4 Oordeel bezoekers over parkeerplaatsen en -tarieven binnenstad



Figuur 5 Oordeel bezoekers over fietsstallingen binnenstad

2.6 PARKEREN OP AFSTAND

Er zijn twee overstappunten waar bezoekers van de stad terecht kunnen: P&R West bij de Neerbosscheweg en P&R Noord langs de N325 ter hoogte van het Keizer Augustplein (320pp). P&R West wordt nu onvoldoende gebruikt, het gebruik van P&R Noord is matig. Er zijn voor automobilisten onvoldoende redenen om gebruik te maken van deze overstappunten (voldoende en betere alternatieven nabij de bestemming) of ze zijn niet bekend met de voordelen / de locatie. De overstap van auto naar openbaar vervoer biedt de meeste automobilisten bovendien geen financieel of reistijdvoordeel.

Binnen de gebiedsontwikkeling NYMA is een overstappunt op kavel 7 van Mercuriuspark opgenomen. Deze kavel ligt dicht bij de Oversteek, aan de S100 en aan de overkant van de weg van NYMA. De boogde parkeer capaciteit is 200 parkeerplaatsen. De marketing van dit nieuwe overstappunt is erg belangrijk. Duidelijk moet zijn dat het zowel Park & Bike als Park & Ride betreft. Voor het natransport kan gebruik worden gemaakt van het openbaar vervoer (HOV) en de fiets. Redenen om hier te parkeren zijn tijds winst (met de fiets langs de file) en het gratis/goedkoper parkeren dan nabij de bestemming.

In de regio liggen diverse overstappunten die het mogelijk maken om op afstand te parkeren. Deze voorzieningen liggen met name langs de spoorlijn van oost naar west, die tussen Arnhem en Nijmegen

doorgaat (Zevenaar – Tiel). Om Nijmegen te bereiken met het openbaar vervoer moeten reizigers vanuit het oosten eerst via Arnhem reizen, deze verbinding gaat vier keer per uur. De reizigers vanuit het westen moeten bij station Elst overstappen richting Nijmegen. Deze verbinding gaat 2 keer per uur (en tijdens de spits 4 keer per uur). Daarnaast liggen er verschillende buslijnen langs de P&R locaties. Ook hiervoor geldt dat het gebruik van deze overstappunten de automobilist geen of beperkt voordelen biedt.

2.7 BIJZONDERE SITUATIES

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is opgenomen dat een aanhangwagen, camper of caravan niet langer dan 3 dagen op de openbare weg, of op een plek zichtbaar vanaf de openbare weg mag worden geparkeerd. In de APV is ook opgenomen dat een voertuig langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter niet op de openbare weg of op een parkeerterrein mag worden geparkeerd. Er zijn voor deze voertuigen speciale parkeervoorzieningen ingesteld. In deze nota wordt verder niet ingegaan op het parkeren van grote voertuigen.

Het voetgangersgebied in het centrum van Nijmegen is afgesloten voor autoverkeer. Laden en lossen mag zonder ontheffing alleen op maandag t/m zaterdag van 6.00 - 12.00 uur en zondag van 7.00 - 13.00 uur. In deze nota wordt niet verder ingegaan op het voetgangersgebied.

Figuur 6 Overzicht regionale overstaplocaties langs OV-lijnen richting Nijmegen



2.8 KNELPUNTEN

De analyse van de huidige parkeersituatie en een doorkijk naar de toekomst resulteert in de onderstaande knelpunten voor wat betreft auto en fiets:

1. Nijmegen is een stad in ontwikkeling: het aantal inwoners en de werkgelegenheid blijft de komende jaren toenemen. Om deze groei te kunnen faciliteren vinden diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaats in onder andere de omgeving Vlaamsegras, Waalfront, Waalsprong, Vossenpels-Noord en in het stationsgebied. Dit betreft inbreidingslocaties of hoog-stedelijke uitbreidingen die om een andere mobiliteitsaanpak vragen. De huidige parkeernormen:
 - I. dragen niet bij aan de gewenste mobiliteitstransitie (minder automobiliteit),
 - II. dragen niet bij aan de inpassing van bouwlocaties met een kwalitatief mooie, leefbare openbare ruimte, en
 - III. zorgen voor de realisatie van onnodig veel parkeerplaatsen en hoge kosten voor een initiatiefnemer (onrendabele top).
2. Bij ruimtelijke ontwikkelingen gaan we er vanuit dat de parkeervraag van bewoners en werknemers op eigen terrein wordt opgevangen. Dit met als doel 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. De bouw en het gebruik van parkeergarages bij nieuwbouwprojecten staat onder druk als maaiveld-parkeren in de omgeving niet is gereguleerd. Bewoners en gebruikers van het nieuwbouwcomplexen kunnen er immers voor kiezen om niet op eigen terrein, maar gratis op straat te parkeren, waardoor parkeeroverlast in de omgeving ontstaat.
3. Aan de randen van het gereguleerd gebied is op diverse plekken sprake van een hoge parkeerdruk / parkeeroverlast omdat automobilisten niet willen betalen en uitwijken naar het dichtstbijzijnde vrij-parkeergebied. Dit speelt onder meer in delen van Nijmegen-Oost en in Lent. Automobilisten parkeren hier en gaan lopend, fietsend (met de vouwfiets) of met het openbaar vervoer verder. De huidige spelregels voor de invoering van betaald parkeren (klachten, parkeeronderzoek, draagvlakonderzoek) zijn complex en niet effectief in het oplossen van problemen (omwonenden zijn bang voor het overloop-effect), bieden voor bewoners die 's avonds parkeeroverlast ervaren geen oplossing (vanwege de standaard venstertijd van 9.00 tot 18.00 uur) en door de 'straat-voor-straat' invoering van betaald parkeren ontbreken logische grenzen wat een verwarrend beeld op straat geeft.
4. De parkeervoorzieningen op afstand (P&R West en P&R Noord) worden niet optimaal benut. Automobilisten voelen kennelijk te weinig urgentie om gebruik te maken van het overstappunt (er zijn immers voldoende en betere alternatieven nabij de bestemming) of zijn niet bekend met de voordelen / de locatie. De overstap van auto naar openbaar vervoer en/of fiets biedt de meeste automobilisten bovendien geen gemak of reistijdvoordeel door bijvoorbeeld het ontbreken van een directe en snelle OV-verbinding.
5. Het stallen van fietsen leidt op diverse locaties tot knelpunten en overlast. Met name in de binnenstad zijn veel woningen / studentenkamers zonder inpandige stallingsruimte. Hierdoor staan deze fietsen op straat en nemen daardoor de ruimte voor bezoekers in. Verder zijn niet alle fietsenstallingen toegankelijk voor 'afwijkende fietsen' (fietsen met kratjes voorop, fietsen met bredere sturen, bakfietsen en ook driewielers) waardoor deze ook op plaatsen worden gestald waar overlast wordt veroorzaakt.



3 KERN VAN HET PARKEERBELEID

Dit hoofdstuk bevat de kern van het nieuwe parkeerbeleid. De uitwerking van onderstaande punten staat beschreven in hoofdstuk 4. De wijze waarop we de effecten monitoren en evalueren staat beschreven in hoofdstuk 5.

3.1 B-B-B-B BENADERING

Om (toekomstige) knelpunten op te lossen worden maatregelen genomen binnen onderstaande oplossingsrichtingen.

- **Beïnvloeden** - Het stimuleren van alternatieven voor de auto heeft een positieve werking op het verminderen van autogebruik en de parkeerbehoefte. De realisatie van ehubs (zie paragraaf 4.5.4) en het stimuleren van duurzame vormen van mobiliteit bij nieuwbouw (zie paragraaf 4.1) zijn hier voorbeelden van. Voor de fiets gaat het om stimulering van het gewenste gedrag. We willen dat fietsers gebruik (kunnen) maken van de beschikbare fietsvoorzieningen: fietsenstallingen, kort-fietsparkeerplaatsen en fietsrekken. Hiermee zorgen we voor een rustiger straatbeeld, een hoogwaardige openbare ruimte, goede bereikbaarheid voor fietsers en voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen voor elk type fiets.
- **Benutten** - Parkeercapaciteit in Nijmegen wordt niet optimaal benut. We zetten de komende jaren daarom, voor zowel auto als fiets, in op een betere benutting van de beschikbare parkeercapaciteit. Die doen we enerzijds door parkeerders bewust te maken van de verschillende mogelijkheden (inclusief kosten, beschikbaarheid, aansluitende OV- en fietsverbindingen) en doelgroepen gericht op de juiste plaats te laten parkeren. Anderzijds zetten we bij nieuwbouw in op parkeernormen die (beter) aansluiten op het toekomstig gebruik van de auto / fiets en flexibiliteit mogelijk maken.
- **Beprijzen** - Parkeren in Nijmegen wordt gereguleerd door betaald parkeren. We voeren betaald parkeren in om de parkeerdruk te verlagen (en hiermee de leefbaarheid te vergroten), doelgroepen te sturen en het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit (fiets, openbaar vervoer) te stimuleren. Beprijzen van fietsparkeren is niet van toepassing. Fietsers moeten in Nijmegen gratis kunnen blijven parkeren in de gemeentelijke fietsenstallingen.
- **Bijplaatsen** - Parkeerproblemen worden niet opgelost door de aanleg van extra auto-parkeerplaatsen op straat. De komende jaren zetten we zelfs in op minder parkeerplaatsen op straat ten behoeve van hoogwaardige openbare

ruimte met verblijffuncties, openbaar groen en fietsparkeervoorzieningen. Dit geldt (op termijn) niet voor P&R-voorzieningen en voor fietsers. Het parkeerbeleid gaat uit van het bijbouwen van extra stallingsvoorzieningen in bestaande situaties en bij nieuwbouw.

3.2 BELEIDSAMBITIES

I. Parkeernormen

We actualiseren de gemeentelijke autoparkeernormen. Deze normen bieden ons handvatten om de komende jaren bij ruimtelijke ontwikkelingen flexibiliteit en maatwerk toe te passen. Verlaging van de parkeernormen sluit aan op onze ambitie om duurzaam vervoer te stimuleren (lopen, fietsen en OV) en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken.

We faciliteren het gebruik van de fiets met het vaststellen van fietsparkeernormen voor nieuw- en verbouwoontwikkelingen. Hiermee voorkomen we dat geparkeerde fietsen de kwaliteit van de buitenruimte schaden. De beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming is bovendien belangrijk bij de keuze voor de fiets.

II. Parkeerregulering

We houden in woonwijken een maximale gemiddelde parkeerdruk van 80% aan om de dynamiek te behouden of te stimuleren en plaats te bieden aan bewoners, wijkgebonden ondernemers en hun bezoek. We nemen maatregelen wanneer de gemiddelde parkeerdruk overdag en/of 's avonds boven deze grens uitkomt en bewoners / ondernemers aangegeven hebben hier hinder van te ondervinden.

We voeren in gebieden met grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (West en Noord), in afwijking van bovenstaande punt, proactief betaald parkeren in. Hiermee willen we gebruik van bij nieuwbouw behorende parkeervoorzieningen stimuleren en voorkomen dat op straat parkeerproblemen ontstaan.

Het huidige parkeerregime kent weinig differentiatie. De dagen, tijden en tarieven van betaald parkeren zijn grotendeels gestandaardiseerd. We werken de mogelijkheden van maatwerk uit in de vorm van een menukaart (zie paragraaf 4.2.2). Bij invoering van betaald parkeren sluiten de venstertijden, op basis van de uitkomsten van het parkeeronderzoek, aan op de kenmerken van het betreffende gebied.

III. Parkeren op afstand

We zetten richting 2030 in op een vermindering van het aantal openbare parkeerplaatsen in het centrum. Voor bezoekers wordt parkeren in het centrum hierdoor niet meer vanzelfsprekend. Op de belangrijkste invalswegen worden automobilisten daarom gewezen op verschillende mogelijkheden:

- Park & Ride: gratis / goedkoop parkeren bij de stadsrand voorzien van natransport per fiets, trein of (H)OV.
- Park & Bike / Walk: betaald parkeren aan de rand van de binnenstad met goede looproutes / fietsverbindingen de stad in.
- Centrumgarages: parkeren dicht bij de bestemming tegen het minst aantrekkelijk tarief.

IV. Fietsparkeren

Nijmegen profileert zich als fietsstad met een adequate aanpak van het fietsparkeerprobleem. Deze aanpak richt zich enerzijds op efficiënt gebruik van de stallingscapaciteit en het tegengaan van overlast van fietsen in de openbare ruimte en anderzijds daar waar nodig uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken (inclusief kwaliteitsimpuls en inspelen op nieuwe ontwikkelingen).

Hierbij maken we onderscheid tussen langparkeren (voor bewoners en werknemers) en kort parkeren (voor bezoekers). We hanteren hierbij een integrale aanpak waarbij communicatie en handhaving belangrijk zijn om gewenst gedrag te realiseren.

Het parkeerbeleid werken we de komende jaren verder uit in concrete maatregelen. In het volgende hoofdstukken wordt nader ingegaan op de wijze waarop we hier invulling aan geven.



4. UITWERKING

In het vorige hoofdstuk zijn de hoofdlijnen van het nieuwe parkeerbeleid beschreven. Dit hoofdstuk bevat de doorvertaling naar oplossingsrichtingen voor problemen die nu spelen of die in de toekomst kunnen gaan spelen.

4.1 PARKEERNORMEN

Om problemen in de toekomst te voorkomen is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit en de ruimtelijke visie. Deze paragraaf geeft inzicht in de toepassing van parkeernormen in Nijmegen bij ruimtelijke ontwikkelingen. De parkeernormen zijn opgenomen in de nota 'Beleidsregels Parkeren – Parkeernormen Auto en Fiets'.

4.1.1. Bepalen parkeerbehoefte

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de zone waarin het gebied ligt en welke functies in het gebied komen. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is

het aanbod - en de kwaliteit – van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast kan een onderscheid worden gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom, buitengebied) van een gemeente. Nijmegen valt qua stedelijkheidsgraad - in zijn geheel - in de categorie "sterk stedelijk".

Op basis van publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig Parkeren – van parkeerkencijfers naar parkeernormen) is een lijst met gemeentelijke parkeernormen opgesteld en opgenomen in de nota "Beleidsregels Parkeren – Parkeernormen Auto en Fiets". Er is hierbij uitgegaan van het minimum kengetal van CROW. Dit sluit aan op het streven naar een aantrekkelijke stad waar duurzaam vervoer wordt gestimuleerd (mobiliteitstransitie), parkeeroverlast wordt tegengegaan, de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls krijgt en projecten gerealiseerd kunnen worden zonder hoge kosten voor onnodig veel inbandige parkeerplaatsen. Alleen in de '2e schil / overloop' is, ten behoeve van een stapsgewijze overgang, uitgegaan van het kengetal tussen minimum en gemiddeld.

Het toepassen van lagere parkeernormen, al dan niet in combinatie met het aanbieden van alternatieven

voor de eigen auto (zie paragraaf 4.1.2), betekent dat er bij nieuwbouw minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Als het autobezit van toekomstige gebruikers van de nieuwbouw toch hoger is dan de parkeernorm, dan kan dit leiden tot extra parkeerdruk in de omgeving. Dit is ongewenst. In paragraaf 4.2.5 wordt daarom nader ingegaan op het invoeren van betaald parkeren in gebieden met veel ruimtelijke ontwikkelingen.

De basis voor de zone-indeling wordt gevormd door centrumzones met daar omheen verschillende ringen: binnenstad (stadscentrum + stationsgebied), centrum, schil 1e ring, schil 2de ring, rest bebouwde kom en buitengebied. Bij het bepalen van deze zones is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen.

4.1.2. Bijzondere vrijstellingen

Bij nieuwe ontwikkelingen kan de parkeereis worden beïnvloed door het bieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Dit zorgt immers voor een lager autobezit en een andere mobiliteitsbehoefte. We hebben de volgende vrijstellingen opgenomen in de nota "Beleidsregels Parkeren – Parkeernormen Auto en Fiets".

- **Extra fietsparkeerruimte:** als een ontwikkeling in een gebied met betaald parkeren voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 10% worden verlaagd - in de verhouding vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeeders (bewoners, werkers, studenten).
- **Deelauto's:** als bij een woningontwikkeling in een gebied met betaald parkeren structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 20% worden verlaagd in de verhouding één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vier reguliere autoparkeerplaatsen (= saldo -3 plaatsen).
- **Mobility as a Service (MaaS):** als bij een ontwikkeling in een gebied met betaald parkeren voor alle toekomstige gebruikers van het

betreffende pand een 'Mobility as a Service' concept beschikbaar wordt gesteld, voor een periode van minimaal 10 jaar, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 20% worden verlaagd.

De bijzondere vrijstellingen mogen niet bij elkaar worden opgeteld. Er geldt een maximale verlaging van 20% van de parkeereis.

Ook in niet-gereguleerd gebied is het mogelijk om deelauto's te plaatsen. We leggen hierbij niet vooraf vast wat de korting op de parkeerbalans is of hoe deze moet worden toegepast, maar laten dit over aan de ontwikkelaar omdat dit onder andere afhankelijk is van de locatie van de ontwikkeling (nabijheid voorzieningen en OV), doelgroep (jongeren/gezinnen/ouderen) en welke vormen van deelmobiliteit worden toegepast. Afhankelijk van de kwaliteit van het plan kan een korting van maximaal 20% worden toegepast. Hierbij is belangrijk dat de ruimte die wordt bespaard op het parkeren wordt gebruikt om extra kwaliteit toe te voegen aan de woonomgeving.

4.1.3. Autovrije projecten

In de uitwerking van de parkeernormen nemen we tevens op dat in de binnenstad (= historisch centrum en stationsomgeving) voor 'autovrije' complexen kan worden afgeweken van de vastgestelde parkeernorm (realisatie van geen parkeerplaatsen op eigen terrein). Voorwaarde hiervoor is dat de (toekomstige) bewoners niet worden gefaciliteerd in de openbare ruimte. Dit kan door het betreffende complex uit het vergunninggebied te lichten. Met het "uitlichten" van blokken (of delen daarvan) uit een vergunninggebied wordt geregeld dat kopers en huurders van woningen of bedrijfsruimten geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning. Dit vereist aanpassing van het Aanwijzingsbesluit Betaald Parkeren.

De initiatiefnemer van een (geheel of gedeeltelijk) auto-loos complex dient zich bewust te zijn dat wordt gebouwd voor doelgroepen zonder auto. Bij aanvraag van de omgevingsvergunning dient derhalve de marktpotentie, aanvullende mobiliteitsvoorzieningen (waaronder in ieder geval extra fietsvoorzieningen) en wijze waarop hierover met de toekomstige doelgroep wordt gecommuniceerd door de ontwikkelaar worden aangetoond. Dit om misverstanden achteraf te voorkomen.

In niet-gereguleerd parkeergebied is het niet mogelijk om autovrije complexen te realiseren, omdat de kans

groot is dat hierdoor parkeerproblemen in de omgeving ontstaan. Er moet worden voldaan aan de parkeernorm.

4.1.4. *Centrumfuncties*

In de “Beleidsregels Parkeren – Parkeernormen Auto en Fiets” nemen we op dat de parkeervraag voor alle bezoekersaantrekkelijke functies (horeca en funshoppes) in de binnenstad wordt berekend middels een algemene parkeernorm voor binnenstadsfuncties. Het voordeel van een binnenstadsnorm is dat het ruimte geeft aan de dynamiek die we in het centrum mogelijk willen maken: uitwisseling van functies detailhandel, horeca, etc. (flexibiliteit). Bij een functieverandering tussen deze functies zal dit middels deze algemene parkeernorm niet meer leiden tot een extra parkeereis.

4.1.5. *Kamerverhuur*

In de huidige parkeernormen maken we onderscheid tussen studentenhuysvesting met een campuscontract en overig. In het Campuscontract dient te worden vastgelegd dat de student weet dat de woonruimte enkel voor studenten is bestemd.

De parkeernorm voor studentenwoningen met campuscontract is lager dan reguliere kamerverhuur (0,2 versus 0,4 per woning). Dit terwijl het autobezit niet substantieel anders zal zijn tussen beide type woningen. Het onderscheid is bovendien verwarrend voor ontwikkelaars. Bij de actualisatie van de parkeernormen komt dit onderscheid daarom te vervallen en wordt uitgegaan van een parkeernorm voor niet-zelfstandige studentenhuysvesting van 0,2 parkeerplaats per kamer (overeenkomstig CROW-kengetal).

4.1.6. *Norm Fietsparkeren*

Het Bouwbesluit (artikel 4.31) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen. Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen. In de gemeentelijke huysvestingsverordening zijn aanvullend eisen opgenomen ten aanzien van het beschikken over een inpandige fietsparkeervoorziesing als voorwaarde van het omzetten van woonruimte in onzelfstandige woonruimte of bewoning door drie of meer personen.

In de nota “Beleidsregels Parkeren – Parkeernormen Auto en Fiets” nemen we fietsparkeernormen op. Bij het indienen van een vergunningaanvraag voor een ontwikkeling dient de initiatiefnemer vervolgens aan te geven op welke manier wordt voorzien in

voldoende fietsstallingsvoorziesingen. Daarnaast moet de initiatiefnemer inzichtelijk maken welk type fietsparkeervoorziesing gerealiseerd wordt en op welke plekken.

De fietsparkeerplaatsen dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen van Fietsparkeur en de CROW Leidraad fietsparkeren. Verder geldt dat de fietsenstalling logisch en overzichtelijk moet zijn ingedeeld, er binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming een logische, snelle en eenvoudige routing is (bij voorkeur binnendoor) en de sociaal veilig is gewaarborgd door een goede indeling en verlichting (bij voorkeur daglichttoetreding).

4.2 PARKEERREGULERING

Op het gebied van parkeerregulering worden onderstaande maatregelen uitgewerkt.

4.2.1. *Vormen van parkeerregulering*

Er zijn verschillende vormen van parkeerregulering mogelijk (zie paragraaf 2.1 voor huidige situatie):

- In gebieden met een vergunninghoudersregime kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Deze reguleringvorm veelal toegepast in gebieden zonder bezoekersaantrekkelijke functies (zoals winkels en horeca) om overlast door overloop vanuit bijvoorbeeld de binnenstad of kantoorlocaties tegen te gaan. In Nijmegen wordt dit beperkt toegepast in de benedenstad (legeskosten 2020 voor een vergunning per jaar: € 210). Deze vorm van parkeerregulering is echter niet geschikt voor grote gebieden, omdat bezoekers zonder aparte regeling hier niet kunnen parkeren. Bij winkels en voorzieningen zijn daarom stroken met een ander regime nodig. Dit werkt verwarrend en is niet gewenst.
- Een blauwe zone wordt normaliter ingesteld om kortparkeren te faciliteren en werkt goed in het weren van langparkeerders. In een blauwe zone (parkeerschijfzone) kunnen automobilisten gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur). Aan belanghebbenden kunnen ontheffingen worden verleend (gebeurt op dit moment niet in Nijmegen), waarmee zonder tijdsbeperking kan worden geparkeerd. Invoering geschiedt door het nemen van een verkeersbesluit. Deze vorm biedt weinig mogelijkheden tot flexibilisering. Het is bij leges

bijvoorbeeld niet mogelijk om verschillende tarieven te hanteren (bewoners-werknemers, 1e en 2e ontheffing). Bovendien kan een blauwe zone nooit kostendekkend worden ingevoerd; de leges dekken alleen de kosten voor uitgifte van de ontheffing en in tegenstelling tot betaald parkeren gaan de opbrengsten van bekeuringen grotendeels naar het Rijk. 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.

- In een gebied met betaald parkeren kunnen automobilisten tegen betaling van de vereiste parkeerbelasting parkeren. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om bewoners of medewerkers van bedrijven, een ontheffing te verlenen voor het betalen van de parkeerbelasting (parkeervergunning). Net als bij een blauwe zone kan een maximaal vastgestelde parkeerduur worden gehanteerd. Sturing van het parkeergedrag is echter ook mogelijk via tarieven, tijden en vergunningenbeleid. Invoering geschiedt door het opnemen van het gebied in de Verordening Parkeerbelasting.

We kiezen ervoor om parkeren in Nijmegen voortaan alleen nog maar gereguleerd door betaald parkeren. Er worden geen nieuwe blauwe zones ingevoerd (m.u.v. winkelcentrum Meijhorst – zie paragraaf 2.1). Het vergunninghoudersregime in de benedenstad blijft ongewijzigd. De blauwe zones die binnen het betaald parkeergebied liggen worden omgezet in reguliere betaald parkeervakken. De blauwe zones die buiten het betaald parkeergebied vallen (Molukkenstraat, Laauwikstraat) worden gehandhaafd tot het moment dat in de omliggende straten betaald parkeren wordt ingevoerd.

4.2.2. Dagen en tijden

Onze ambitie is om het parkeren in Nijmegen eenvoudig te houden. Door duidelijke venstertijden en parkeertarieven kunnen parkeerders naar de juiste parkeerplaats worden geleid, kan flexibele invulling worden gegeven aan de parkeervraag en kan efficiënter gebruik worden gemaakt van de beschikbare parkeerplaatsen op straat en in de parkeergarages. Bovendien is er voor gebruikers minder kans op misverstand.

Eenduidige parkeerregulering is te bereiken door

uit te gaan van een basisblok als venstertijd en deze met bouwstenen uit te breiden. Voor gebieden met parkeeroverlast veroorzaakt door forenzen, winkelend publiek of bezoekers horeca geldt de **maandag t/m vrijdag van 12.00 tot 18.00** uur als basis. Op deze manier worden buurtvreemde langparkeerders geweerd, terwijl bewoners en hun bezoek er relatief weinig 'last' van ondervinden.

Het basisblok is, afhankelijk van de parkeerdruk, uit te breiden met een of meerdere van de volgende 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 avonden plaats kan vinden.

Bij de invoering van betaald parkeren in nieuwe gebieden wordt bij het bepalen van de venstertijd uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Het toepassen van verschillende venstertijden binnen een gebied is ongewenst. Als in een gebied zonder parkeerregulering de 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.

De keuze voor eenduidigheid betekent ook het hanteren van een parkeerregime rondom winkelcentrum Dukenburg. De 'rode zone' (maandag t/m zaterdag van 9.00-23.00 uur) zetten we om naar een 'groene zone' (maandag t/m zaterdag van 9.00-18.00 uur).

4.2.3. Tarieven

De inkomsten uit betaald parkeren zijn bedoeld om de kosten voor het beheer en de exploitatie van het parkeren, almede het verkeersmanagement te dekken. De meeropbrengsten worden (taakstellend) in de algemene middelen gestort.

We hanteren een eenvoudige en begrijpelijke tariefstructuur. Het streven is om de kosten voor bewoners (parkeervergunning) beperkt te houden. Dit beleidsplan gaat enerzijds uit van een efficiency-slag (zie paragraaf 4.2.4). en anderzijds van uitbreiding van het betaald parkeergebied (zie paragraaf 4.2.5). Het effect hiervan op het parkeersaldo is onduidelijk. Dit komt doordat invoering van betaald parkeren in 'woongebieden' niet per definitie kostendekkend en het effect van digitale handhaven vooralsnog niet te bepalen is.

We zetten desalniettemin in op een verlaging van het tarief van een bewonersvergunning:

- 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 1 euro per maand voor de eerste vergunning per adres. Er worden voortaan niet meer dan maximaal 3 parkeervergunningen per adres verstrekt (zie paragraaf 4.2.5).

Uitgangspunt van voorliggend parkeerbeleid is dat deze tariefswijziging gekoppeld is aan de uitbreiding betaald parkeergebied (zie paragraaf 4.2.5) en het vergunningtarief daarna alleen wordt verhoogd met de inflatiecorrectie. Verlaging van de vergunningtarieven leidt tot een inkomstendaling. Dit wordt gedekt uit een verhoging van de vergunningtarieven voor de tweede en derde auto.

De parkeertarieven op straat wijzen we als volgt (prijsspeil 2021):

- we verhogen het parkeertarief in het centrum naar 3,10 euro per uur,
- we hanteren buiten het centrum één uniform parkeertarief van 2,00 per uur. Voor de 2de ring (zie paragraaf 2.1 - het groene gebied) betekent dit een kleine tariefsverhoging – in de eerste ring (het blauwe gebied) daalt het parkeertarief.

Om deze tariefswijziging te effectueren passen we de Verordening Parkeerbelastingen aan. Het moment van wijziging is gekoppeld aan de uitbreiding van betaald parkeren in een van de stedelijke vernieuwingsgebieden (zie paragraaf 4.2.6.).

Uitgangspunt van het parkeerbeleid is dat de kosten van de bewonersvergunningen de komende jaren niet meer stijgen dan de inflatie.

We onderzoeken de mogelijkheden om ook de vergunningtarieven voor ondernemers buiten het centrum te verlagen. Deze veranderen vooralsnog niet. Voor mantelzorgers hanteren we een 0-euro tarief.

Buiten het centrum verhogen we bij de bezoekersvergunning het maximaal aantal parkeeruren per huishouden van 500 naar 1.000 uur per jaar. Deze wijziging evalueren we na een jaar.

4.2.4. Kentekeninvoer

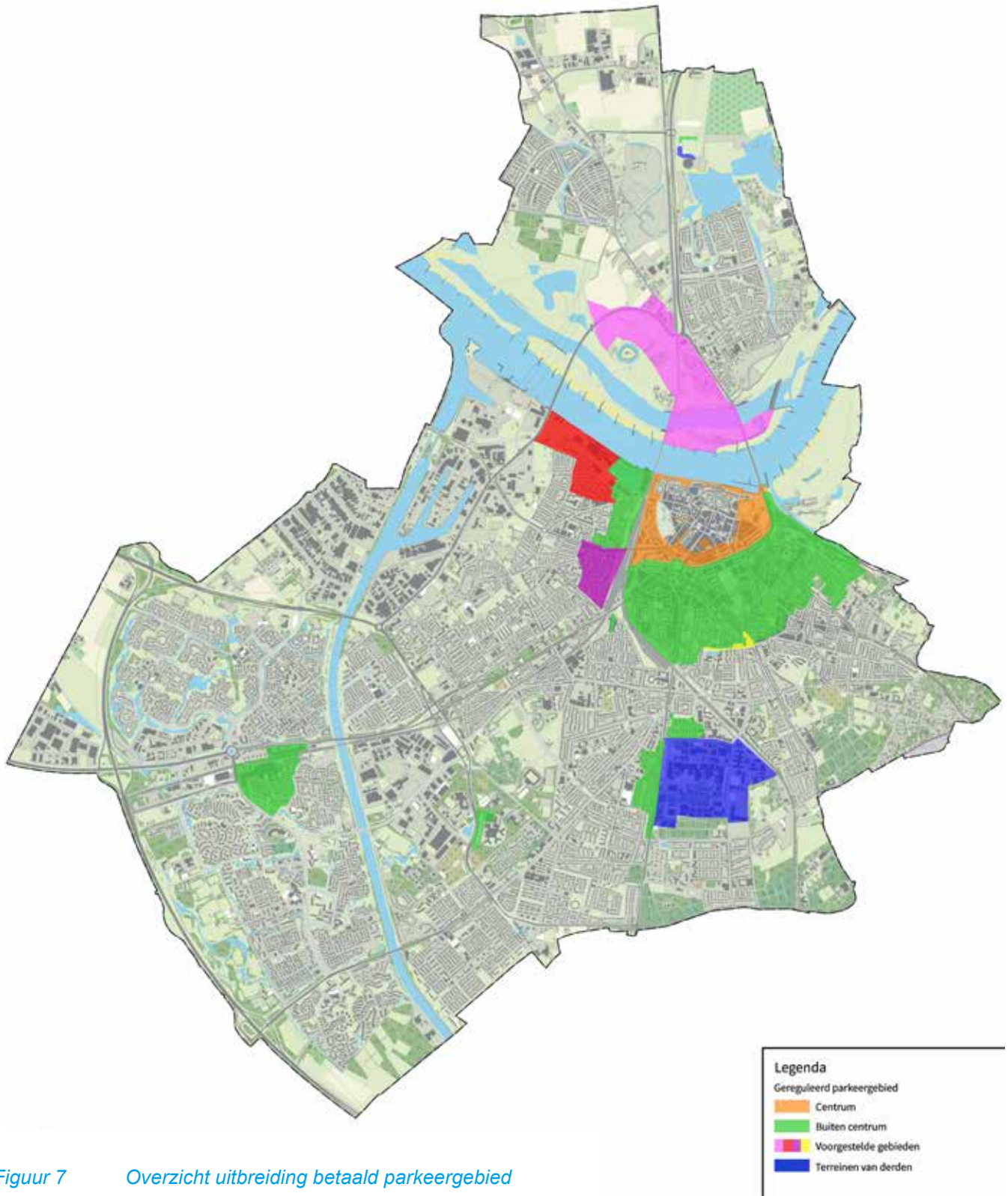
De afgelopen jaren is in de meeste grote gemeenten, maar ook in kleinere gemeenten, overgegaan tot kentekenparkeren. Hierbij worden de kentekens van alle geparkeerde motorvoertuigen opgeslagen in een "parkeerrechtendatabase". De systemen die hiervoor worden gebruikt zijn inmiddels beproefd, stabiel en gebruiksvriendelijk. Automobilisten zijn tevens gewend aan het intoetsen van hun kenteken op de parkeerautomaat, het sturen van een sms of starten van de parkeertransactie via een parkeerapp. Voordeel voor de automobilist is dat hij/zij niet naar de parkeermeter hoeft te lopen voor een kaartje en dan weer terug naar de auto. Verder betaalt de automobilist alleen voor de geparkeerde tijd.

Het grootste voordeel van kentekenparkeren is gemak voor de handhaving. Waar een parkeerwachter nu alle auto's langs moet lopen en stuk-voor-stuk moet controleren, kan dat -als alle parkeerrechten zijn gedigitaliseerd- met een scanauto, scanscooter of zelf scanfiets. Dit gaat aanzienlijk sneller, waardoor er in kortere tijd meer parkeerplaatsen kunnen worden gecontroleerd.

We willen het kentekenparkeren zo snel mogelijk weer invoeren (hiervoor zijn geen investeringen in parkeerautomaten of databases nodig). Vooraf starten we een communicatiecampagne, zodat inwoners, werknemers en vaste bezoekers weten hoe het systeem werkt en er snel aan gewend zullen raken. Ook het gebruik van betaal-apps wordt gepromoot (parkeerdere betalen hiermee alleen voor de werkelijke parkeertijd).

4.2.5. Spelregels betaald parkeren

In wijken die grenzen aan gebieden waar betaald parkeren geldt, wordt vaak geparkeerd door forenzen of bezoekers (buurtvreemde langparkeerdere). Hierdoor kan een tekort aan parkeerruimte voor bewoners en buurtgerichte bezoekers ontstaan. De invoering van betaald parkeren vormt de enige manier om dit



Figuur 7 Overzicht uitbreiding betaald parkeergebied

probleem op te lossen. De spelregels voor invoering van betaald parkeren gaan we als volgt wijzigen:

- We stellen vooraf gebiedsgrenzen vast waarbij we uitgaan van logische fysieke grenzen, zoals doorgaande wegen, water of logische verkeerscirculatie. Als een grens midden over een doorgaande weg loopt, dan wordt de weg aan beide zijden opgenomen in één gebied, tenzij de weg door een brede middenberm wordt gescheiden. De onderzoeksgebieden leggen we vooraf vast

in de 'spelregels invoering betaald parkeren'. Hierdoor kunnen ze, afhankelijk van het betaald parkeergebied, ruimtelijke ontwikkelingen en de eerder gemeten parkeerdruk eenvoudig worden aangepast. Bijvoorbeeld als blijkt dat een gebied te groot is waardoor de parkeerdruk in het betreffende gebied sterk uiteenloopt.

- We voeren een parkeerdrukonderzoek uit als binnen een jaar minimaal 50% van het aantal huishoudens in een deelgebied een verzoek

indient bij de gemeente om betaald parkeren in te voeren. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een laagdrempelig (digitaal) systeem waarmee bewoners kunnen aangeven voor de invoering van betaald parkeren te zijn.

- In de deelgebieden waar de gemiddelde parkeerdruk op piekmomenten onder de 80% uitkomt, is er geen sprake van een structureel parkeerprobleem. We nemen dan in principe geen maatregelen.
- Als de gemiddelde parkeerdruk in een deelgebied op minimaal drie representatieve meetmomenten boven de 80% uitkomt en de parkeerdruk (deels) wordt veroorzaakt door automobilisten met een herkomst van buiten het betreffende gebied (minimaal 5%), dan wordt betaald parkeren ingevoerd
- Als blijkt dat de parkeerdruk deels wordt veroorzaakt door automobilisten van buiten de wijk (minimaal 5% - waardoor betaald parkeren daadwerkelijk effect heeft) dan kan het college van B&W besluiten tot invoering van betaald parkeren, zonder draagvlakmeting onder bewoners en ondernemers van het betreffende gebied.
- Als de parkeerdruk puur door bewoners wordt veroorzaakt, dan wordt eerst bekeken of er mogelijkheden zijn om de parkeerproblematiek in de buurt op te lossen met andere maatregelen dan parkeerregulering (zie paragraaf 4.2.7). Als dit niet het geval is en de parkeersituatie de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten in de weg staat, dan wordt ook hier overgaan tot invoering van betaald parkeren.

In gebieden waar na invoering van betaald parkeren nog steeds een hoge parkeerdruk bestaat (gemiddelde parkeerdruk >90%), wordt gestuurd door beperking van het aantal uit te geven parkeervergunningen aan bewoners en bedrijven (maximaal 1, 2 of 3 vergunningen per adres).

De spelregels voor invoering van betaald parkeren (methode, onderzoeksgebieden, tijden etc.) evalueren we een jaar na vaststelling door het college van B&W en de resultaten worden teruggekoppeld aan de gemeenteraad.

In de Parkeerverordening nemen we op dat er voortaan maximaal 1 vergunning per persoon en maximaal 3 parkeervergunningen per adres worden uitgegeven. Dit

geldt voor het bestaande betaald parkeergebied waar momenteel geen beperking per huishouden geldt en voor alle toekomstige uitbreidingen. Voor personen/adressen waaraan momenteel meer parkeervergunningen zijn uitgegeven, gaat een uitsterfconstructie gelden. Het aantal uit te geven parkeervergunningen voor bedrijven verandert vooralsnog niet.

In het Aanwijzings- en Uitwerkingsbesluit Betaal Parkeren is opgenomen dat als een adres binnen de singels of in de gebieden K en L (Dukenburg) is gelegen en beschikt over eigen parkeergelegenheid, het betreffend aantal plaatsen in mindering wordt gebracht op het aantal parkeervergunningen waar de bewoner aanspraak op kan maken. Bij uitbreiding van betaald parkeren met nieuwe gebieden voegen we de betreffende gebieden toe aan deze regeling. Dit om de bestaande parkeercapaciteit optimaal te benutten.

4.2.6. Betaald parkeren bij Stedelijke Vernieuwing

De standaard procedure voor de invoering van betaald parkeren geldt niet voor locaties in en rondom het centrum waar ruimtelijke ontwikkelingen plaats vinden (inbreiding of hoog-stedelijke uitbreidingen).

We willen de planontwikkeling op deze locaties combineren met de invoering van betaald parkeren in de omgeving. Ontwikkelingen komen namelijk makkelijker van de grond in gereguleerd gebied, doordat het gebruik van de bij de ontwikkeling gerealiseerde parkeervoorziening wordt gewaarborgd en hiermee financierbaar is.

Als gevolg van het nieuwe parkeerbeleid willen we in onderstaande gebieden overgaan tot de invoering van betaald parkeren (zie figuur 7):

- Het gebied ten westen van het spoor (Waalfront, Waterkwartier, Wolfskuil en Stationsgebied) (planning start bouw / oplevering woningen) – bij de keuze van het gebied is uitgegaan van een afstand van 300 meter vanaf de stedelijke vernieuwingsprojecten (in de Nota Parkeernormen is dit voor wijken buiten het centrum als de maximaal geaccepteerde loopafstand opgenomen) om overloop naar het aangrenzend gebied zoveel mogelijk te voorkomen en logische grenzen.
- Hof van Holland – gekoppeld start bouw van de woningen. Hier hebben we bij de gebiedskeuze een loopafstand van 500 meter toegepast.
- 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.

- Omgeving Novio Tech Campus – op later tijdstip gekoppeld aan besluitvorming over intensivering in het gebied. Voor dit gebied geldt dat er eerst een grondig onderzoek zal plaatsvinden naar het parkeren, alvorens over te gaan tot invoering van betaald parkeren.

Voor bovenstaande gebieden wordt vooralsnog uitgegaan van het basisblok van maandag t/m vrijdag van 12.00 tot 18.00 uur. Op basis van de situatie op straat kan immers altijd nog worden besloten om een of meerdere blokken later toe te voegen.

Uitgangspunt hierbij is dat bewoners en werknemers van nieuwbouw die (kunnen) beschikken over 'Parkeergelegenheid Op Eigen Terrein (POET)' geen parkeervergunning krijgen. Dit wordt geregeld via de Parkeerverordening en het Aanwijzings- en Uitwerkingsbesluit Betaald Parkeren.

We onderzoeken voor de invoering van betaald parkeren buiten het centrum samen met ondernemers in het gebied de mogelijkheden van maatwerkoplossingen waarmee kortdurend parkeren voor klanten en bezoekers mogelijk blijft en voldoende draagvlak ontstaat bij de ondernemers (motie 'Binnen blauwe lijnen'). De uitkomsten koppelen we terug aan de gemeenteraad.

4.2.7. Beter benutten parkeercapaciteit

In gebieden die te maken hebben met een hoge parkeerdruk die primair veroorzaakt wordt door bewoners (aandeel bezoekers <5%) wordt niet direct overgegaan tot de invoering van betaald parkeren. Er wordt bekeken of één van onderstaande maatregelen uitkomst biedt:

- De eerste stap is kijken of als parkeervoorziening



aangewezen locaties, zoals carports, garageboxen en opritten als zodanig worden gebruikt. Garages worden regelmatig voor andere doeleinden gebruikt (opslag van tuinmeubelen) of bij de woning getrokken. Hierdoor parkeren bewoners in de openbare ruimte in plaats van op eigen terrein. De druk op de openbare parkeerplaatsen neemt hierdoor toe. Het is vooral aan bewoners (en niet aan de gemeente!) om eigen parkeercapaciteit ook daadwerkelijk te gebruiken waarvoor het bedoeld is.

- Vervolgens kijken we naar het optimaliseren van bestaande parkeercapaciteit. Dit omvat onder andere het aanbrengen van belijning bij parkeervakken om te zorgen dat de beschikbare capaciteit beter wordt gebruikt en om concentratie van parkeerplaatsen bij groot onderhoud en herinrichtingsprojecten.
- Het bijbouwen van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte is geen optie. Dit staat immers haaks op de ruimtelijke doelstellingen en de gewenste transitie naar duurzamere vormen van mobiliteit. Als sprake is van structurele overcapaciteit kan bij herinrichtingsplannen wel worden gekozen om parkeerplekken weg te halen en daarmee de leefbaarheid te vergroten. Deze autoparkeerplaatsen kunnen worden vervangen door fietsparkeerplaatsen (zie ook paragraaf 4.4), groenvoorzieningen, ondergrondse vuilcontainers of speelvoorzieningen. Dit doen we altijd in overleg met de omgeving.

4.2.8. Woningsplitsing

In de "Beleidsregels Parkeren – Parkeernormen Auto en Fiets" is opgenomen dat als een bouwplan of een gebruikswijziging tot een toename van de parkeervraag leidt, deze behoefte op eigen terrein moet worden opgevangen. Het doel van de parkeerregels is te voorkomen dat de parkeerdruk op een onaanvaardbare manier toeneemt.

Om de parkeerdruk te beperken staan we na splitsing, per adres één bewonersvergunning toe. In het Besluit tot aanwijzing en uitwerking betaald parkeren 2020 nemen we een aantal elementen op: definitie van woningsplitsing, definitie van een 'adressengroep' waartoe een adres behoort en invoeren van de regeling van maximaal 5 bewonersvergunningen per adressengroep, als dit is ontstaan als gevolg van woningsplitsing. De aanvrager moet na verkrijging van de omgevingsvergunning

huisnummers aanvragen. Een huisnummer wordt uitgegeven wanneer de omgevingsvergunning voor de bouwkundige splitsing wordt verleend. We nemen een beperking op van maximaal 5 bewonersvergunningen per pand. We voorkomen hiermee een sterke toename van de parkeerdruk als gevolg van splitsing van een zelfstandige, bestaande woning in meer dan 5 appartementen.

Voor bezoekersvergunningen veranderen we niets. In het centrum (vergunningzone Centrum + B) geldt al een beperking van één bewonersvergunning per adres.

4.3 AUTOPARKEREN OP AFSTAND

De eerste overstappunten in ons land zijn eind jaren zeventig opgezet als vorm van ketenmobiliteit. Ze combineren de sterke punten van de auto met die van het openbaar vervoer. Een overstappunt vergroot de bereikbaarheid van binnensteden en verlicht de parkeerdruk op werklocaties of attractiepunten. Deze overstappunten kunnen:

- Dicht bij de herkomstlocatie liggen - in de meeste gevallen gaat het om treinstations. Hierbij wordt het grootste gedeelte met het openbaar vervoer afgelegd waarbij de auto wordt gebruikt om naar het openbaar vervoer te gaan (voortransport).
- Aan de stadsrand of langs regionale routes naar de stad liggen. Hier wordt het grootste gedeelte van de reis met de auto afgelegd. Het openbaar vervoer of de fiets wordt op het laatste deel van de reis gebruikt om de bestemming te bereiken (na transport).
- Onderweg tussen herkomst- en bestemmingslocatie en vóór een filepunt op de snelweg liggen. Dit type overstappunt komt in Nederland weinig voor omdat het doorgaans niet succesvol is. Automobilisten rijden immers het liefst zo ver mogelijk door naar hun bestemming.
- Bestaande parkeervoorzieningen zijn die (op specifieke momenten) een overstapfunctie krijgen. Dit geldt vooral bij evenementen en bijvoorbeeld in het weekend bij ziekenhuizen.

4.3.1. Succesfactoren

In tegenstelling tot een verplaatsing waarbij enkel de auto wordt gebruikt, is voor een gecombineerde reis minimaal één overstap nodig. Dit maakt het verplaatsingsproces complexer. De ketenverplaatsing

moet als alternatief dusdanig aantrekkelijk zijn dat de automobilist wordt verleid om de auto maar voor een deel van het traject te gebruiken. De afweging die hierbij wordt gemaakt is voor elk individu verschillend, maar kent de onderstaande hiërarchisch opbouw:

- **Betrouwbaarheid en veiligheid** van de overstap zijn randvoorwaarden die op orde moeten zijn. Zo niet, dan is gebruik van een overstaplocatie niet aantrekkelijk, ook al zou het veel sneller of goedkoper zijn.
- **Reistijd en gemak** van de overstap zijn basiskwaliteiten die op orde moeten zijn. Voor gebruik van een overstappunt moeten deze voldoende concurrerend zijn ten opzichte van het alternatief (de eigen auto). Als dit niet goed is, dan wordt dat ervaren als een dissatisfier (demotivator). Bij een volgend keuzemoment speelt dit negatief mee in het al dan niet overstappen van de auto op openbaar vervoer.
- **Satisfiers (motivatoren)** zijn aspecten die het reizen via een overstappunt extra plezierig maken en bijdragen aan de tevredenheid. Ze vergroten de waarde van het openbaar vervoer binnen de reis. Als ze er niet zijn, dan is dit geen directe reden om geen gebruik van een overstappunt te maken. Comfort en prijs vallen hier onder.
- **Delighters** zijn aspecten die de reiziger niet als vanzelfsprekend acht en die leiden tot extra enthousiasme en loyaliteit. Het spreekt voor zich dat deze pas spelen als aan de basisbehoeften wordt voldaan en er geen dissatisfiers zijn.

De parkeercapaciteit bij het overstappunt dient zo ruim te zijn dat gebruikers in principe altijd een vrije parkeerplaats ter beschikking hebben. Randvoorwaarde voor gebruik van een overstappunt is dat er op de eindbestemming (en het tussengelegen gebied) maatregelen zijn genomen om het autogebruik te ontmoedigen. Het parkeertarief op het overstappunt dient hiernaast aantrekkelijk te zijn – in ieder geval goedkoper dan het parkeertarief op de plaats van bestemming. Aantrekkelijk geprijsde abonnementen en samenwerking met werkgevers bevorderen het gebruik van een overstappunt.

4.3.2. Stimulering van parkeren op afstand

Op dit moment zijn P&R Noord en P&R West nog voor verbetering vatbaar. Dit heeft verschillende oorzaken:

- het ontbreken van een parkeerprobleem in het centrum - er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar met een relatief laag parkeertarief,
- het ontbreken van een doorstromingsprobleem voor de auto, het is wel druk maar de vertraging richting het centrum is niet extreem groot,
- de verbindingen van de P&R locaties naar het centrum zijn niet optimaal - er rijden bussen, maar deze bieden geen reistijdwinst ten opzichte van de auto,
- de fietsafstand van P&R Noord naar de binnenstad is voor veel mensen te lang.

We kiezen voor een structuur met verschillende mogelijkheden:

- **Bij Park & Ride (P&R)** stapt de automobilist aan de rand van de stad over van de auto naar het openbaar vervoer. Een goede P&R-voorziening speelt in op de te behalen voordelen voor de reiziger, zoals het vermijden van files, gemak en minder stress en lagere (parkeer)kosten.
- **Bij Park & Bike (P&B)** stapt de automobilist in de stad over op de fiets. Dit kan door een fiets ter plaatse te huren/lenen of door gebruik te maken van een eigen fiets. Dit concept is vooral interessant voor reizigers die een bestemming (werken, winkelen en recreatie) op relatief korte afstand van de voorziening (3-5 km) hebben. Voor een grotere afstand (zoals in het geval P+R Noord) is het aanvullend aanbieden van e-bikes een logischere keuze.
- **Bij Park & Walk (P&W)** zoekt de automobilist een parkeervoorziening in de directe nabijheid van de eindbestemming en loopt het laatste stukje. Wij gaan uit van een parkeervoorziening op circa 10 min wandelen van de bestemming, waar tegen een 'hoog tarief' kan worden geparkeerd. Hierbij kan worden gedacht aan de centrumgarages.

In het Ambitiedocument Mobiliteit zijn zoeklocaties opgenomen voor nieuwe overstappunten. Interessante locaties hebben goede, betrouwbare en comfortabele OV-verbindingen / fietsroutes richting het centrum. De parkeerterreinen en -garages in het centrum staan nu alleen op piekmomenten en tijdens evenementen vol. Er is dan geen overcapaciteit in de binnenstad, maar doorgaans is er nog wel voldoende capaciteit op P&R

Noord en West.

Voor nieuwe overstapstappunten kijken we daarom naar bestaande parkeervoorzieningen die in het weekend leegstaan en niet naar de realisatie van nieuwe P&R locaties. We gaan de beschikbare locaties inventariseren en kijken of er afspraken met de betreffende bedrijven / instellingen gemaakt kunnen worden. Tegelijkertijd gaan we middels een onderzoek onder bezoekers van de binnenstad achterhalen waarom men niet op het P&R staat en wat aanleidingen zijn om dit wel te gaan doen.

Belangrijk aandachtspunt is dat parkeren op afstand alleen werkt in combinatie met het minder aantrekkelijk maken van parkeren (P&W) in het centrum (= sturend parkeerbeleid).

4.4 FIETSPARKEREN

Het fietsparkeren wordt uitgevoerd door middel van onderstaande fietsparkeerstrategie. Hiermee zorgen we voor een rustiger straatbeeld, een hoogwaardige openbare ruimte, goede fietsparkeervoorzieningen en een kleiner risico op diefstal / vandalisme en beschadigen van fietsen en scooters.

4.4.1. Iedere doelgroep op de juiste plek

De eerste stap is bepalen of en waar we fietsparkeren voor bewoners en bezoekers willen aanbieden.

- In eerder beleid is aangegeven dat vanuit alle windrichtingen een gratis bewaakte stalling is gewenst voor bezoekers. Op dit moment zijn er stallingen aanwezig aan de zuid-, zuidwest-, en zuidoostkant van de stad, te weten aan de Bisschop Hamerstraat, Plein '44 en Mariënborg/Stadhuis. De stalling in de Kelfkensbosgarage is bedoeld voor bezoekers vanuit het noorden en oosten van de stad en wordt in 2020 gerealiseerd. Vanuit het westen ontbreekt nog een goede bezoekersstalling. We gaan onderzoeken of er mogelijkheden voor een nieuwe fietsstallingen ten westen van het centrum zijn.
- Bewoners worden geacht hun fiets in de berging/ op eigen terrein te stallen. Om te voorkomen dat fietsparkeerplaatsen volstaan met fietsen van bewoners kan, afhankelijk van de locatie, worden bekeken of de oplossing ligt in het bijplaatsen van fietsparkeerplaatsen of juist het verwijderen van fietsparkeerplaatsen. Door fietsparkeerplaatsen bij te plaatsen ontstaat meer ruimte en kunnen meer



mensen hun fiets stallen. Een risico hierbij is dat ook de nieuwe fietsparkeerplaatsen snel vol komen te staan met fietsen van bewoners. Er kan daarom ook voor gekozen worden om op bepaalde plekken fietsparkeerplaatsen juist weg te halen, zodat bewoners hun fiets niet meer in de openbare ruimte kwijt kunnen en hem dus inpandig moeten stallen. Hiervoor is wel controle door handhaving nodig en het bieden van alternatieven voor bewoners die hun fiets niet inpandig kwijt kunnen.

- Buitenmaatse fietsen en scooters nemen meer ruimte in dan een normale fietsen. Op dit moment is er beperkte capaciteit voor het stallen van buitenmaatse fietsen en scooters. Het ombouwen van fietsparkeerplaatsen naar buitenmaatse plekken gaat namelijk ten koste van de stallingscapaciteit. We gaan onderzoeken hoeveel ruimte er nu en in de toekomst nodig is voor buitenmaatse fietsen en (elektrische) fietsen en/of scooters. En waar we dit kunnen faciliteren.
- Bezorgfietsen: Steeds meer horecaondernemingen beschikken over bezorgfietsen of scooters. Op dit moment worden deze in de openbare ruimte gestald, op trottoirs of parkeerplaatsen. Toezicht en handhaving weet vooralsnog de overlast te beperken door afspraken met eigenaren te maken over waar de fietsen en scooters geplaatst worden. Het is echter niet wenselijk dat bedrijven hun bedrijfsvoertuigen in de openbare ruimte parkeren. Zeker niet in het centrumgebied waar de ruimte beperkt is en er regels gelden voor het fietsparkeren. Hierom gaan we richtlijnen uitwerken voor het parkeren van bezorgfietsen en scooters, zodat overlast nu en in de toekomst kan worden voorkomen.

4.4.2. Toezicht en Handhaving

In het centrum en bij het station is een reguleringsgebied van kracht. Dit houdt in dat fietsen binnen dit gebied op de aangewezen fietsparkeerplaatsen gestald moeten worden. Fietsen die buiten de fietsparkeerplaatsen staan of dusdanig geparkeerd zijn dat ze de doorgang belemmeren kunnen worden weggehaald. Hiervoor dient een toezichthouder het feit te constateren waarna de fiets wordt weggehaald.

Het reguleringsgebied geldt nu voor een deel van het centrum en omgeving van het station, maar niet voor gebieden buiten het centrum waar ook signalen van overlast van buiten de fietsparkeerplaatsen gestalde fietsen vandaan komen. We gaan onderzoeken of uitbreiding van het reguleringsgebied gewenst en haalbaar is (dit vereist immers een verhoogde inzet van toezicht en handhaving en van de AFAC).

4.4.3. Communicatie

Er zijn verschillende regels rondom fietsparkeren in de openbare ruimte. Deze regels staan op de gemeentelijke website, maar zijn lang niet bij alle inwoners of bezoekers bekend. We gaan het voor fietsers duidelijker maken waar ze de fiets mogen stallen en hoe lang. Hetzelfde geldt voor de openingstijden en faciliteiten van de gratis bewaakte fietsenstallingen.

4.4.4. Beter benutten capaciteit

Op veel plekken worden fietsparkeerplaatsen (rekken, fietsnietjes of fietsvakken) bijgeplaatst, maar niet overal is genoeg ruimte. In sommige gevallen biedt een inpandige of ondergrondse stalling dan een oplossing, maar die zijn kostbaar en worden niet altijd goed gebruikt.

We verhogen op een kosteneffectieve wijze de

beschikbare fietsparkeercapaciteit. Dit begint met het goed benutten van bestaande fietsvoorzieningen. We geven hierbij prioriteit aan fietsers die hun fiets vaak gebruiken. Het aantal ongebruikte fietsen dat de bestaande fietsvoorzieningen bezet houdt, wordt tot een minimum beperkt.

Fietsparkeervoorzieningen zijn kostbaar en de ruimte in Nijmegen is schaars. Als de voorzieningen voor een deel bezet worden gehouden door ongebruikte fietsen, dan zijn nieuwe fietsparkeerplaatsen niet altijd nodig. Het beter benutten van de bestaande capaciteit is in veel gevallen kosteneffectiever dan het bijplaatsen van fietsparkeerplaatsen.

Voordat we overgaan tot het bijbouwen van fietsparkeercapaciteit doorlopen we de volgende stappen:

- Niet overal in de stad is fietsparkeren een probleem. Als er op drukke momenten nog voldoende plek in het rek (een bezettingsgraad van 85% of minder) is, dan is er geen reden om fietsenvoorzieningen bij te plaatsen of fietsen te verwijderen.
- Als de fietsvoorziening vol is (bezettingsgraad hoger dan 85%), dan worden eerst alle verwaarloosde fietsen en wrakken verwijderd.
- Als er na het verwijderen van verwaarloosde fietsen en wrakken nog steeds een tekort is, dan verwijderen we fietsen die lang ongebruikt op de fietsparkeerplaatsen staan. Dit gebeurt alleen in de gebieden waar een maximale parkeerduur is ingesteld (zie paragraaf 4.4.2).
- Als de bezetting vervolgens nog steeds boven de 85% is, dan vergroten we waar mogelijk en wenselijk de fietsparkeercapaciteit. Hierbij wordt rekening gehouden met andere gebruikers en de ruimtelijke kwaliteit.

- Als er op straat onvoldoende ruimte is voor extra fietsparkeervoorzieningen, dan kan een in pandige of ondergrondse stalling worden overwogen. Hierbij nemen de mogelijkheid mee voor bewoners -die geen in pandige stalling hebben- om tegen een aantrekkelijk tarief een abonnement aan te schaffen.

4.4.5. *Uitbreiden fietsenstallingen bezoekers*

In bovenstaande opsomming is uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit een van de mogelijkheden. Dit is niet overal mogelijk of wenselijk. Een optie is dan om een of meerdere autoparkeerplaatsen in te ruilen voor fietsparkeerplaatsen. Door middel van het tijdelijk aanbrengen van een fietsvlonder kan worden getest of er behoefte is aan fietsparkeerplaatsen in plaats van parkeergelegenheid voor auto's. Tijdens een proefperiode geven mensen hun mening. Na de inventarisatie van de diverse bevindingen wordt een besluit genomen: moet de auto plaats maken voor de fiets? Het straatwerk wordt aangepast en permanente fietsparkeerplaatsen kunnen worden aangebracht. De fietsvlonder kan vervolgens elders worden ingezet.

Op drukke locaties in de binnenstad kunnen vaste fietsrekken ook worden weggehaald en worden vervangen door fietsparkeervakken. Zo ontstaat meer ruimte voor fietsers die kort hun (brom)fiets willen stallen. De fietsparkeervakken worden met lijnen op de straat aangegeven. In diverse steden zijn hierbij positieve ervaringen opgedaan.

Delen van de openbare ruimte, zoals laad- en losplekken, worden tenslotte gedurende de dag beperkt gebruikt. Buiten de venstertijden kunnen deze plekken dienstdoen als fietsparkeervak. Belangrijk aandachtspunt hierbij is handhaving om er voor te zorgen dat de plek tijdens de venstertijden ook weer beschikbaar is voor het bedoelde vervoermiddel.

4.4.6. *Weesfietsen en fietswrakken*

We doen ons uiterste best om zo weinig mogelijk fietswrakken en weesfietsen onnodig de fietsparkeerplaatsen te laten bezetten. Immers: hoe minder ongebruikte fietsen op de fietsparkeerplaatsen, hoe meer ruimte voor de wel in gebruik zijnde tweewielers. Bovendien komt dit de leefbaarheid ten goede. Fietswrakken kunnen altijd en op elk moment door de gehele stad worden verwijderd.

Bij weesfietsen ligt dit iets ingewikkelder. Elke



fietsbezitter heeft wettelijk het recht om zijn of haar fiets op straat te stallen, ook voor langere tijd. Uitzondering daarop vormen winkelstraten en de directe omgeving van OV-haltes. Daarbuiten mogen we weesfietsen in principe niet zomaar verwijderen, behalve in speciaal daarvoor aangewezen gebieden. Niet voor niets verkennen we daarom ook mogelijkheden om het inleveren van oude fietsen te promoten, zodat we minder weesfietsen en fietswrakken op straat krijgen. Wanneer we bewoners kunnen verleiden om dit zelf te doen, scheelt dat ongetwijfeld in het aantal weesfietsen en fietswrakken op straat. Dit kan door een actie of campagne waarbij we bewoners 'belonen' wanneer zij hun oude fiets bij ons inleveren.

4.5 Deelauto's in de openbare ruimte

Autodelers bezitten ruim 30% minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen. De deelauto vervangt in Nederland voor de tweede of derde auto. Autodelen zorgt er hiermee voor dat er minder parkeerruimte nodig is. Autodelen heeft ook een positief effect op het milieu. Door een reductie van het aantal autokilometers nemen de emissies van onder meer CO₂, NO_x en PM₁₀ af. Standplaatsgebonden deelauto's zijn bovendien kleiner, nieuwer en schoner dan het gemiddelde Nederlandse wagenpark.

4.5.1. Standplaatsgebonden deelauto's

Bij klassiek autodelen beheren aanbieders een eigen vloot van deelauto's. Deze deelauto's hebben een vaste parkeerplaats en zijn 24 uur per dag beschikbaar voor abonnees. De auto wordt na gebruik op dezelfde plek worden teruggebracht. Autodeelorganisaties kunnen een standplaats bij de gemeente aanvragen. Dit betekent dat er uniforme, stadsbrede beleidsregels nodig zijn voor de toetsing van aanvragen voor een standplaats. Deze worden na vaststelling van het parkeerbeleid nader uitgewerkt aan de hand van onderstaande uitgangspunten:

1. Een parkeerplaats voor deelauto's wordt uitsluitend toegekend aan een organisatie die is ingeschreven in een Kamer van Koophandel en Fabrieken in Nederland en waarbij zowel uit de statuten als uit het feitelijk handelen van de organisatie blijkt dat gedeeld autogebruik doelstelling is van de organisatie.
2. De door de aanbieder gewenste locatie voor het plaatsen van een deelauto dient een parkeerplaats te zijn die voldoet aan de volgende eisen:
 - het dient te gaan om een bestaande

parkeerplaats,

- de locatie moet goed zichtbaar vanaf de doorgaande weg zijn,
 - de plaats moet zich kenmerken door makkelijk in- en uitparkeren (verkeersveiligheid).
3. De aanbieder van een deelauto dient de gemeente binnen 2 weken te informeren als de parkeerplaats niet langer door hem in gebruik is voor autodelen. Na intrekken van het verkeersbesluit wordt de bebording verwijderd, waardoor de betreffende parkeerplaats weer algemeen beschikbaar wordt.
 4. Parkeerplaatsen voor deelauto's worden aangeduid met bord E8 van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord met de tekst 'Autodelen' en de naam van de aanbieder.

De regels voor verstrekking van een parkeervergunning voor deelauto zijn opgenomen in het Aanwijzingsbesluit Betaald Parkeren.

4.5.2. Peer-to-peer autodelen

Het particulier delen van een auto via een online platform is de afgelopen tijd snel gegroeid. Hierbij gaat het om auto's van bewoners die verhuurd worden als de eigenaar hem zelf niet nodig heeft. Door persoonlijke sleuteloverdracht of door inbouw van een boordcomputer is het mogelijk om de eigen auto beschikbaar te stellen voor autodelen. Hierdoor kunnen de kosten van de parkeervergunning (deels) worden terugverdiend. Over de effecten van peer-to-peer autodelen is nog weinig bekend. Wel is duidelijk dat het aanbod sterk uiteenloopt – in tegenstelling tot de andere vormen van autodelen betreft het niet alleen nieuwe, vaak kleine auto's of elektrische voertuigen, maar ook grotere en oudere modellen.

In tegenstelling tot het standplaats-gebonden (klassiek) autodelen is er bij peer-to-peer autodelen geen directe rol voor de gemeente. De eigenaars van de aangeboden voertuigen beschikken over een bewonersvergunning of de voertuigen worden op eigen terrein / niet gereguleerde parkeervakken geparkeerd. Het promoten onder potentiële gebruikers is primair een taak van de betreffende organisaties.

We gaan samen met aanbieders de mogelijkheden onderzoeken om óók mensen die privé hun auto delen of een deelauto lenen via een online plaatsform voordelig of gratis kunnen parkeren als ze onze stad bezoeken of hier wonen. De uitkomsten koppelen we terug aan de gemeenteraad (Motie 'Auto delen, Bedankt voor je inzet').

4.5.3. Andere vormen van autodelen

Technologische ontwikkelingen zullen steeds meer beperkende factoren voor potentiële gebruikers van deelauto's wegnemen. Hier ligt een link met ontwikkelingen op het gebied van 'Mobility as a Service (MaaS)'. Het is de verwachting dat zowel autoproducenten als aanbieders van mobiliteitsdiensten zich steeds meer op autodelen (en andere vormen van gedeeld vervoer) gaan richten. Dit resulteert de komende jaren mogelijk in nieuwe vormen van autodelen met mogelijk een andere parkeerbehoefte.

De ontwikkelingen op het gebied van autodelen worden de komende jaren daarom gevolgd en we bekijken in hoeverre nieuwe vorm van autodelen een positieve bijdrage leveren aan de verschillende doelstellingen van de gemeente. Daar waar van toepassing wordt bekeken of en hoe deze vormen vanuit de parkeerregeling (Parkeerverordening) gefaciliteerd kunnen worden.

We stimuleren deelmobiliteit daar waar het bijdraagt aan het realiseren van onze doelen en ambities. Wat we stimuleren en hoe staat beschreven in de 'beleidskaders deelmobiliteit'

4.5.4. ehubs

Verspreid over Nijmegen komen in 2020 tien plekken voor duurzaam deelvervoer: ehubs. Bewoners, werknemers en bezoekers kunnen daar elektrische auto's, (bak)fietsen en scooters 'huren'. Het gaat om een Europees proefproject om elektrisch deelvervoer in steden te stimuleren (Interreg-programma Noord-West Europa). Hiermee wil de Europese Unie de CO2-uitstoot in steden aanzienlijk verminderen en een groeiende markt creëren voor elektrische deelmobiliteit (zie ook bijlage 1 – I. Landelijke beleid).

Bij een ehub staat een aantal elektrische vervoersmiddelen geparkeerd die ter plekke opgeladen kunnen worden. Ze zijn met name bedoeld voor mensen die graag elektrisch willen rijden, maar niet zelf een elektrisch voertuig kunnen of willen aanschaffen. Ze betalen voor de tijd dat ze het vervoermiddel gebruiken. Per locatie wordt bekeken hoeveel behoefte er aan auto's, scooters of (bak)fietsen is. De inrichting kan dus per locatie verschillen. De vervoermiddelen moeten na gebruik worden teruggebracht naar de ehub.

4.6 LAADINFRA

Conform de afspraken vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (zie ook bijlage 1 – II. Landelijk beleid) wordt in 2020-2021 een gemeentelijke visie op laadinfrastructuur en een plaatsingsbeleid opgesteld. Deze visie kan aanleiding geven tot aanpassing van de beleidsregels parkeren (oplaadpunten als eis van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen).

De toename van het aantal laadpunten leidt er toe dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor 'benzine-rijders' afneemt. Met name in woonwijken waar de parkeerdruk hoog is (zie paragraaf 5.3), kan dit tot onbegrip leiden. Zeker als deze plekken niet of weinig worden gebruikt. Tegelijkertijd hebben elektrische rijders op hun beurt weer last van andere elektrische rijders die onnodig lang de laadpalen bezet houden. In de visie op laadinfrastructuur nemen we daarom de mogelijkheid van geclusterde voorzieningen mee. In andere steden zijn daar goede ervaringen mee opgedaan.

Oplaadpunten zijn bedoeld als een plek om een elektrische auto op te laden. Het is niet de bedoeling dat gebruikers er langer dan noodzakelijk staan geparkeerd. Elektrische voertuigen die onnodig een laadpaal bezet houden worden "laadpaalklevers" genoemd. Een laadpaalkleever blijft aan de laadpaal staan terwijl de batterij van de auto al geruime tijd vol is en onttrekt hierbij de mogelijkheid voor andere autorijders om gebruik te maken van de voorziening. Als er in het gebied een maximale parkeerduur geldt, dan geldt deze ook voor opladende auto's.

Een aantal gemeenten in Nederland experimenteert daarom met het innen van een connectietarief. Op deze plekken betalen elektrische rijders niet alleen voor de stroom die zij nodig hebben, maar ook voor de tijd dat ze de laadplek bezet houden. We willen dat oplaadpunten optimaal benut worden en gaan de mogelijkheden verkennen.

De huidige elektrische fietsen hebben een dermate hoge actieradius dat gebruikers normaliter niet meer 'onderweg' hoeven te laden. Het opladen gebeurt doorgaans thuis en/of op het werk. De gemeente faciliteert opladen van elektrische fietsen daarom niet in de openbare ruimte, maar enkel in fietsenstallingen. Het gebruik en de behoefte aan laadinfra voor fietsen wordt gemonitord – de capaciteit kan op basis hiervan worden uitgebreid.



5. VERVOLG

5.1 VERVOLGSTAPPEN

Om de gemeentelijke ambities en doelen op het gebied van parkeren (zie paragraaf 3.2) te behalen, zijn de komende jaren diverse integrale maatregelen nodig. Integraal wil zeggen maatregelen die op meerdere terreinen effect hebben. Een voorbeeld hiervan is het (waar mogelijk) terugdringen van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad, met daaraan gekoppeld promotie van overstaplocaties aan de rand van de stad met goede OV-verbindingen. Hierdoor kan de groei van het binnenstedelijk autogebruik worden verminderd en de bereikbaarheid van Nijmegen worden vergroot.

Het parkeerbeleid voorziet voor de komende jaren in de volgende vervolgstappen:

Reeds in uitvoering

- actualisatie van de gemeentelijke parkeernormen voor auto en fiets (beleidsregels), inclusief uitvoering parkeeronderzoek in niet representatieve tijden (corona)
- opstellen plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur auto
- realisatie fietsparkeervoorzieningen in parkeergarage Kefkensbos

- uitvoering parkeerdrukmeting auto (0-meting) in gereguleerd gebied.

Korte termijn (2021-2023)

- wijziging spelregels invoering betaald parkeren en evaluatie na 1 jaar
- wijzigen venstertijden bij Winkelcentrum Dukenburg: ma-za 9.00-18.00 uur
- invoering kentekenparkeren, inclusief communicatie-campagne
- grenscorrectie betaald parkeergebied Nijmegen - Oost (Archipelstraat)
- betaald parkeren in gebied ten westen van het spoor (gekoppeld aan oplevering)
- betaald parkeren omgeving Hof van Holland (gekoppeld aan oplevering)
- onderzoek naar en afstemming met ondernemers over mogelijkheden kortparkeren bij invoering betaald parkeren in Nijmegen West en Noord (motie 'Binnen blauwe lijnen').
- verlagen tarief bewonersvergunning stadsbreed (gekoppeld aan uitbreiding betaald parkeergebied)

- verlagen tarief mantelzorgvergunning (0-tarief)
- verhogen maximaal aantal uur bezoekersvergunning buiten het centrum en evaluatie na 1 jaar
- onderzoek mogelijkheden kosten parkeervergunning ondernemers
- opheffen blauwe zones die binnen het betaald parkeergebied vallen
- verbeteren communicatie over waar fietsers wel en niet hun fiets mogen stallen
- beter benutten bestaande fietsparkeercapaciteit, voordat nieuwe fietsparkeervoorzieningen (rekken, vlakken, flonders etc.) worden bijgeplaatst
- onderzoek effect omzetten autoparkeerplaatsen naar fietsparkeerplaatsen
- uitwerken actie of campagne om bewoners oude fietsen in te laten leveren bij gemeente in plaats van ze op straat te laten staan
- uitwerken richtlijnen voor het parkeren van bezorgfietsen en scooters in openbare ruimte
- onderzoek haalbaarheid uitbreiding reguleringsgebied fiets
- uitvoeren onderzoek haalbaarheid openbare fietsenstalling westzijde centrum
- onderzoek beter benutten P&R Noord: parkeerverwijzing, communicatie, pendel, tarief, capaciteit, voorzieningen enzovoort
- uitvoeren parkeeronderzoeken (auto en fiets) en monitoren van het effect van genomen maatregelen
- uitvoeren onderzoek peer-to-peer autdelen (motie 'Auto delen, Bedankt voor je inzet')
- onderzoek of en wanneer bewoners andere vormen van vervoer als vervangend alternatief voor een auto zien (motie 'Parkeren of vrijwillig goedkoop met de bus')

Middellange termijn (na 2022)

- onderzoek parkeren omgeving NTC
- uitvoeren onderzoek potentieel interessante P&R locaties
- uitwerken voorstel omzetten parkeergarage Mariënborg van kort naar langparkeren
- uitwerken voorstel binnenstad vermindering van het aantal autoparkeerplaatsen op straat

Lange termijn (richting 2030)

- bezoekers volwaardig alternatief bieden voor centrumgarages

5.2 FINANCIËN

Bij het opstellen van deze nota is als uitgangspunt genomen dat de kosten voor bewoners (parkeervergunning) beperkt moeten worden (zie paragraaf 4.2.3) en dat de beschreven oplossingsrichtingen budget-neutraal kunnen worden uitgevoerd.

De voorliggende nota voorziet in diverse vervolgacties, maatregelen en activiteiten. De nota bevat echter geen gedetailleerde uitwerking hiervan. Dit vereist immers aanvullend onderzoek / besluitvorming en vindt op projectbasis na vaststelling van het beleid plaats, inclusief:

- de kosten en baten van uitbreiding betaald parkeren,
- de kosten en baten van het omzetten van stallingsgarages in het centrum,
- de kosten van het opheffen van maaiveld parkeerplaatsen in het centrum,
- de kosten van benuttingsmaatregelen P&R Noord,
- de kosten van extra fietsparkeervoorzieningen,
- de kosten van diverse vervolgonderzoeken.

In de toekomst zijn er door het toepassen van lagere parkeernormen in nieuwe ontwikkelingen minder parkeerplaatsen op straat. Er is dan op termijn ook minder geld nodig voor het onderhoud van de parkeerplaatsen op straat.

5.3 MONITORING EN EVALUATIE

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

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

- Binnengekomen klachten op het gebied van parkeren geven een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het monitoren van klachten is essentieel omdat het een van de aanleidingen is om een gebied de parkeerdruk te meten.
- Een parkeerdrukmeting toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. Twee keer per jaar inventariseren we de parkeerdruk in een of meerdere (logisch afgebakende) onderzoeksgebieden. Als blijkt dat de parkeerdruk op één of meerdere momenten boven de 80% uitkomt, dan kan worden overgegaan tot invoering van betaald parkeren.
- Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroepen om welke reden gebruik maken van de parkeercapaciteit. Hiermee wordt onder andere inzichtelijk in hoeverre voertuigen aan de randen van het gereguleerd gebied afkomstig zijn van automobilisten van buiten de gemeente (werknemers of bezoekers binnenstad) en betaald parkeren daadwerkelijk bijdraagt aan verlagen van de parkeerdruk.

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre de gestelde doelen zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring. Om het effect van deze beleidsvoornemens te meten en te evalueren is het noodzakelijk om objectieve doelstellingen op te stellen. Bij een (tussentijdse) evaluatie van het nieuw opgestelde parkeerbeleid zal aandacht worden besteed aan de mate van tevredenheid onder belanghebbenden (klachtenanalyse) en ontwikkeling van de parkeersituatie.

De spelregels voor invoering van betaald parkeren (methode, onderzoeksgebieden, tijden etc.) evalueren we een jaar na vaststelling door het college van B&W.



BIJLAGE 1 - BOVENLIGGEND BELEID

In dit hoofdstuk beschrijven we het beleid van Rijk, Provincie en Regio die van invloed zijn op het gemeentelijk parkeerbeleid.

I. LANDELIJKE BELEID

Klimaatakkoord

In het regeerakkoord heeft het kabinet een ambitieus klimaatdoel gesteld: 49% minder broeikasgasemissies in 2030 ten opzichte van 1990. De maatregelen, waaronder die voor verkeer en vervoer, zijn eind juni 2019 gepresenteerd. De aanpak bestaat uit acties die zich richten op schoner, slimmer en ander mobiliteitsgedrag. Het streven van het kabinet is dat in 2030 alle nieuwe personenauto's uitstootvrij (zero-emissie) zijn.

Het kabinet heeft hiernaast de ambitie om samen met decentrale overheden een permanente verbetering van de luchtkwaliteit te bewerkstelligen om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren. Dit heeft geleid tot het Schone Lucht Akkoord,

dat in samenwerking tussen decentrale overheden en het Rijk tot stand is gekomen. Maatregelen uit het Klimaatakkoord, waaronder stimuleren van de fiets voor woon-werk verkeer en efficiënte logistiek (o.a.

vrachtfietsen) spelen hierin een belangrijke rol.

Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Het aantal elektrische personenvoertuigen zal door het Rijksbeleid in 2030 van de huidige 145.000 toenemen naar 1,9 miljoen. Het aantal publieke laadpunten moet hierdoor fors toenemen. Dit vraagt om een slim, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Hiervoor is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, waarin de sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt om de benodigde versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur te realiseren. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moet op gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Gemeentes moeten een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur opstellen en zorgdragen voor versnelde procedures voor de uitrol en het elektrificeren van het eigen wagenpark met bijbehorende laadvoorzieningen. Deze pakken we in 2020 op.

Wijziging Gemeentewet

Het Ministerie van I&W bereidt in samenwerking met het ministerie van BZK een wijziging van de Gemeentewet voor. Tot nu toe mogen parkeertarieven

alleen afhankelijk zijn van parkeerduur, parkeertijd, oppervlakte en ligging. Door deze wijziging mogen gemeenten ook differentiëren naar uitlaatgasemissies van een voertuig, zowel voor parkeerplekken, -vergunningen en laadplekken.

Door het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze auto's mogelijk te maken verkrijgen gemeenten een instrument om het gebruik van emissieloze voertuigen te stimuleren en daarmee CO₂-uitstoot te verminderen en de luchtkwaliteit in binnensteden te verbeteren. Dit onderdeel is, omdat de gemeentewet nog niet is aangepast, niet verder uitwerkt in dit beleidsplan.

Na invoering van deze wet onderzoeken we of differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies in Nijmegen bijdraagt aan onze luchtkwaliteitsdoelen en of het haalbaar en betaalbaar is.

II. REGIONAAL BELEID

De provincie Gelderland heeft in november 2017 de 'Werkagenda Slimme Mobiliteit Gelderland 2017-2021' vastgesteld. Deze vormt de basis voor acties op het gebied van slimme mobiliteit. De Werkagenda is een uitwerking van de Koersnotitie Slimme Mobiliteit, die de provincie op 4 april 2017 heeft vastgesteld. In de Koersnotitie en de Werkagenda draait alles om het beter benutten van de bestaande infrastructuur, door het gebruik van techniek, data & diensten en gedragsbeïnvloeding. De 17 acties in de Werkagenda hebben betrekking op al deze aspecten van slimme mobiliteit en geven aan waar de provincie de komende jaren extra op wil inzetten.

Het ambitiedocument 'Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid' is in 2019 door de portefeuillehouders mobiliteit van de 18 gemeenten in de regio Arnhem Nijmegen vastgesteld. De regionale mobiliteitsknelpunten worden gezamenlijk aangepakt. Dit vraagt om een stevige, regionale samenwerking om de economische kracht en kwaliteit van leefomgeving te behouden en te versterken voor inwoners, bedrijven en kennisinstellingen. Daarvoor is het programma Duurzame Mobiliteit en Bereikbaarheid ontwikkeld dat zich richt op 6 werksporen om snel, comfortabel, veilig, betrouwbaar en schoon te kunnen reizen in de regio Arnhem Nijmegen.

Parkeerbeleid komt niet terug in het regionaal beleid. Logischerwijs is dit wel belangrijk bij het realiseren van de beoogde doelen: werven van niet noodzakelijke

autoverkeer in steden en het faciliteren van doelgroepen (bewoners, werknemers, bezoekers) op de juiste locaties.

III LOKAAL BELEID

Ambitiedocument Mobiliteit 2030

In het ambitiedocument 'Nijmegen goed op weg' staan de gemeentelijke ambities voor de periode 2019-2030 beschreven. Dit betreft een actualisatie en een aanscherping van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en bouwsteen voor de op te stellen Omgevingsvisie.

In het Ambitiedocument Mobiliteit staat beschreven wat de groei van de stad -zonder extra maatregelen- betekent voor de druk op het wegennet. Het aantal auto's neemt op alle wegen fors toe waardoor de stad tijdens de spitsuren vast komt te staan. In het Ambitiedocument Mobiliteit is aangegeven hoe we de groei van het aantal verplaatsingen binnen het huidige netwerk willen opvangen. Hiervoor is niet één oplossing, maar een totaalpakket nodig.

Parkeren vormt een belangrijke en onlosmakelijk onderdeel van de autobereikbaarheid van de stad. De belangrijkste drie raakvlakken met het parkeerbeleid zijn:

- Nijmegen streeft naar een aantrekkelijke stad waar geparkeerde auto's zoveel mogelijk uit het zicht staan, waar parkeeroverlast wordt tegengegaan, duurzaam vervoer gestimuleerd wordt en er meer ruimte komt voor actieve mobiliteit. Het parkeerbeleid is ondersteunend aan deze visie.
- Om te voldoen aan het uitgangspunt 'parkeren uit het zicht' zetten we in het centrum in op beperken van het aantal parkeerplaatsen op straat voor bezoekers. Het bezoekersparkeren faciliteren we meer aan de randen van het centrum, middels bestaande parkeergarages, en aan de randen van de stad of regio, middels transferia.
- Om duurzaam vervoer te stimuleren en om (toekomstige) parkeeroverlast in wijken tegen te gaan, is behoefte aan meer maatwerk in de parkeernormering bij nieuwe bouwlocaties. Hierbij kijken we naar de locatie en de mogelijkheden voor alternatief vervoer, zoals goed openbaar vervoer en een goed aanbod van (elektrische) deelvoertuigen.

Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie wordt beschreven hoe Nijmegen er voor staat en welke uitgangspunten de stad heeft voor het gebruik van de ruimte. Waar zien we de komende 20 jaar de grootste dynamiek, welke grote opgaven moeten we oplossen en vooral ook hoe doen we dat samen.

Om de stad te laten groeien zonder mobiliteitsproblemen te krijgen, wordt in de omgevingsvisie ingezet op lopen, fiets en OV. Om de stad leefbaar en aantrekkelijk te houden is gekozen om ruimtelijk geen verdere groei van het autoverkeer te faciliteren.

Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen willen we mobiliteit anders aanpakken. We willen de mobiliteit van bewoners en bezoekers verduurzamen en het autobezit terugdringen om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Om dat te bereiken gaan we uit van het concept 'Mobiliteit als service', wat inhoudt dat we bij elke gebiedsontwikkeling zorgen voor goede loop en fietsroutes, bereikbaarheid OV, voldoende infrastructuur voor elektrisch laden en collectieve voorzieningen voor thuisbezorgdiensten en op allerlei locaties in de stad deelvoertuigen gaan aanbieden zoals deelfietsen en deelauto's.

Bij deze gebiedsgerichte aanpak zijn alle mobiliteitsoplossingen openbaar. Bewoners krijgen bijvoorbeeld geen vaste parkeerplek onder hun woonblok, maar kunnen een parkeerplek zoeken op een van de openbare parkeerplaatsen. Dit betekent dat we de komende jaren het standaard creëren van een bepaald aantal parkeerplekken bij nieuwbouwprojecten

los gaan laten, omdat dit niet past bij onze ambities op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid en mobiliteit. Door niet langer automatisch uit te gaan van een parkeerplek per woning ontstaat er meer ruimte voor leefstraten en groen in de staat.

Binnenstadvisie

De binnenstad is een gebied waar veel functies samenkomen en waar ze elkaar soms beconcurreren om de beschikbare ruimte. Steeds minder mensen komen enkel naar de binnenstad om inkopen te doen, maar steeds vaker gaat het om beleven, ervaren en verblijven. De binnenstad dient een transformatie te ondergaan van een 'place to buy' naar ook een 'place to meet' (Binnenstad van de toekomst, 22 juni 2017).

In het project 'Binnenstad, ruimte voor iedereen' is gesteld dat de voetganger de belangrijkste gebruiker in de binnenstad is. Als onderdeel van het raadsbesluit "Ruimte voor fietser, voetganger en consument" d.d. 8 maart 2017 is besloten de Betouwstraat, van Welderenstraat, Van Broeckhuysenstraat en Gerard Noodtstraat (de ringstraten) te herinrichten tot fietsstraten. De fiets heeft hierbij prioriteit en de auto is te gast. Om meer ruimte te creëren is het parkeren in straten aan één zijde opgeheven.



Moties

De gemeenteraad heeft de afgelopen jaren diverse, voor dit beleidsplan, relevante moties aangenomen:

- Op 28 juni 2017 is de motie “Lang parkeren Eiermarktgarage” aangenomen. Het college van B&W wordt hierin opgeroepen om het parkeerregime van de Eiermarkt te wijzigen in langparkeren en te onderzoeken of de garage alleen kan worden ingezet voor vergunninghouders. Binnenstadbezoekers moeten hierbij uitwijken naar de parkeergarage Kelfkensbos.
- Tijdens dezelfde raadsvergadering is ook ingestemd met de motie “Kans: ga direct naar vrij parkeren”. Het college van B&W wordt hierin opgeroepen om mogelijkheden om het transferium op de N325 (Noord) beter te benutten te onderzoeken (o.a. parkeerverwijzing en frequenties busverbinding), de ontwikkeling van andere transferia op de strategische invalswegen te onderzoeken en de resultaten van deze onderzoeken terug te koppelen in de nieuwe mobiliteitsvisie.
- Op 7 maart 2019 is de motie “Onderzoek meer keuzemogelijkheden betaald parkeren” aangenomen. Het college van B&W wordt hierin opgeroepen te onderzoeken of naast het wel / niet invoeren van betaald parkeren een derde optie in de ‘spelregels invoering betaald parkeren’ kan worden opgenomen: een zone met een maximale parkeertijd van 2-uur (blauwe zone of betaald parkeren met parkeerduurbepaling).
- Op 5 juni 2019 is de motie “Houd Vlaams Kwartier bereikbaar” aangenomen. Het college van B&W wordt hierin opgeroepen om i) het gebruik van transferia en het vervoer van en naar transferia te optimaliseren door bijvoorbeeld directe verbindingen, ii) de bewegwijzering aan te passen en transferia te promoten, iii) behoud van voldoende parkeercapaciteit in de Keizer Karelgarage, Kelfkensbos, Oude Stad / Nieuwe Hezelpoort en Wedren, iv) in de uitwerking van de gebiedsvisie onderzoek te doen naar de benodigde parkeercapaciteit in het centrum en daarbij de effecten van een eventuele uitbreiding van de parkeercapaciteit op Wedren mee te nemen.
- De gemeenteraad heeft tenslotte op 25 september 2019 ingestemd met de motie “I want to park my bicycle, I want to park my bike”. Het College van B&W wordt hierin opgeroepen om in de uitwerking

van de mobiliteitsvisie in verschillende deel-notities expliciet fietsparkeren in woonwijken en straten van Nijmegen mee te nemen. En te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het inrichten van bestaande straten met specifiek toegewezen ruimte voor fietsparkeren en het omvormen van bestaande auto-parkeerplaatsen tot fietsparkeerplaatsen in de straten van Nijmegen. Hierbij moet worden gekeken naar manieren waarop bewoners van een straat of een huizenblok bij de gemeente kunnen aangeven dat ze een fietsparkeerplaats in hun straat willen. In reactie hierop is aangegeven dat de motie wordt meegenomen in de nota parkeren.



BIJLAGE 2 - TRENDS

Onderstaande trends en ontwikkelingen zijn van invloed op de toekomstige parkeervraag binnen de gemeente.

Ontwikkeling autobezit in Nederland

Het aantal personenauto's in Nederland blijft groeien. Op 1 januari 2019 waren er 8,5 miljoen personenauto's, dat is 1,9 procent meer dan een jaar eerder. Vergeleken met 2009 is het aantal personenauto's met 13 procent toegenomen. Door de vergrijzing zijn er landelijk steeds meer mensen van 75 jaar en ouder. In deze leeftijdsgroep was het autobezit per duizend inwoners op 1 januari 2018 een derde hoger dan tien jaar eerder. Dat is de sterkste groei van alle leeftijdsgroepen. Onder 18-30-jarigen is het autobezit het laagst. Jarenlang nam het autobezit in deze categorie af, maar de afgelopen jaren is er weer een kleine stijging te zien. De auto neemt hierdoor steeds meer schaarse openbare ruimte in beslag. Dit heeft een negatief effect op de verblijfskwaliteit– dit terwijl Nijmegen juist een prettiger stad voor bewoners en bezoekers wil worden.

Ontwikkeling parkeren Nederlandse binnensteden

In de periode 2013-2017 is het gebruik van binnenstedelijke parkeerplaatsen in totaal met ruim 22% gestegen. Deze ontwikkeling blijkt uit de Parkeerbarometer, een onderzoek van Spark en de

Erasmus Universiteit Rotterdam (Erasmus UPT) naar het gebruik van parkeerplaatsen in 27 binnensteden.

Deze stijging komt, ondanks de groei van deelinitiatieven (zie ook paragraaf 'Deelauto's) en toename van het fietsgebruik, overeen met de stijgende verkoop van het aantal personenauto's. Parkeergarages doen het verhoudingsgewijs beter dan parkeren langs de openbare weg. Er is in de deelnemende steden een duidelijke verschuiving in het parkeergedrag zichtbaar van de binnenstadbezoekers. Sinds 2008 is het aantal verkochte parkeeruren in parkeergarages met 39% toegenomen, terwijl het parkeren op straat met 15% is afgenomen. Het aantal verkochte parkeeruren (blauwe vlakken) is de afgelopen jaren harder gestegen dan de aanschaf van goederen en diensten door huishoudens (stippenlijn).

Ontwikkeling parkeernormen in Nederland

Parkeernormen stellen eisen aan de te realiseren parkeercapaciteit bij nieuwbouw. De gemeente bepaalt de hoogte van deze normen. De kengetallen van het CROW dienen hierbij als richtlijn. Deze kengetallen zijn gebaseerd op de huidige situatie.

De afgelopen jaren hebben diverse steden hun parkeernormen verlaagd. Amsterdam heeft in haar

Nota Parkeernormen (2017) voor A-locaties zelfs geen minimum parkeernorm meer opgenomen. Verlagen van parkeernormen wordt toegepast ten ondersteuning van de volgende ambities:

- verbeteren kwaliteit openbare ruimte,
- stimuleren lopen, fietsen en gebruik openbaar vervoer,
- beter benutten bestaande parkeerplaatsen,
- duurzame ruimtelijke ontwikkeling,
- realisatie van betaalbare woningen,
- tegengaan leegstand vastgoed.

Ontwikkelingen op fietsgebied

Fietsen heeft een positief effect op de gezondheid. Het is bovendien, gemakkelijk, voordelig en resulteert in minder uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging dan gebruik van de auto. Er wordt in Nijmegen steeds meer gefietst, met als gevolg een steeds groter ruimtebeslag (zowel rijdend als geparkeerd).

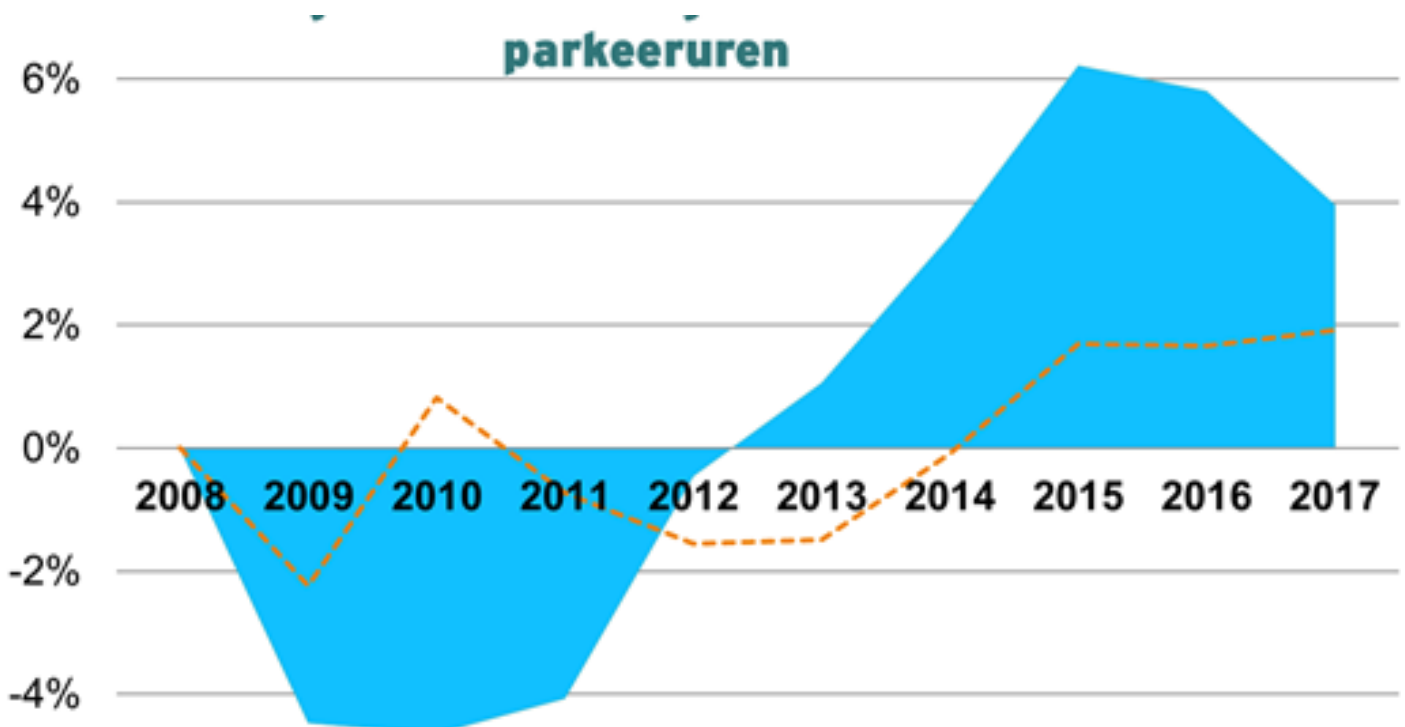
Fietsparkeren behoeft daarom meer aandacht. Fietsers hebben immers niet alleen behoefte aan veilige en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fiets veilig, ordelijk en gemakkelijk te parkeren. Omdat er grote samenhang is met autoparkeren, is het

belangrijk dat dit niet op zichzelf staat maar een integraal onderdeel uitmaakt van de totale parkeeropgave.

Onderstaande trends zijn van invloed op de stallingsbehoefte van de fiets:

- Mensen reizen slimmer en bewuster. In grotere steden is er de afgelopen jaren een toename geweest van deelsystemen voor zowel auto als fiets. Dit wordt vooral gebruikt door jongeren en jongvolwassenen. Het bezit van een auto is door de opkomst van deze concepten in steden als Nijmegen niet meer noodzakelijk.
- De fiets als lifestyle-symbool. Er zijn steeds meer verschillende soorten fietsen op straat zichtbaar: reguliere fietsen, herkenbare deel- en leenfietsen, bakfietsen, city-bikes, cityhoppers et cetera. De fiets groeit steeds meer uit tot lifestyle symbool, als belangrijke functionele én trendy accessoire, die onderstreept wie je bent.
- De opkomst van de elektrische fiets. Zowel in reguliere variant als in bakfietsvorm. Dit zorgt voor nieuwe fietsende groepen, bijvoorbeeld vitale ouderen. En voor een grotere actieradius waardoor langere woon-werk afstanden fietsend kunnen worden afgelegd.

Figuur 8 Jaarlijkse verandering de verkochte parkeeruren (onderzoek Spark en Erasmus Universiteit)





Mobility-as-a-Service

Er is een algemene trend zichtbaar van bezit naar gebruik. De muziekdienst Spotify is hiervan een van de bekendste voorbeelden. Bij mobiliteit wordt vaak gesproken over 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een service'. Via MaaS-platforms kan eenvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van regulier OV, Uber, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc.

De verwachtingen over MaaS zijn hooggespannen. Het heeft immers de potentie om ketenmobiliteit (mobiliteit van deur tot deur) verder te versterken. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS. Het KiM constateert dat vooral jongvolwassenen (18-30 jaar) die in grote steden wonen tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM echter nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden en in welke mate het een alternatief gaat vormen voor het gebruik van de privéauto is nog de vraag. Vaak is het aanvullend en minder vervangend.

Deelauto's

Autodelen zorgt voor een vermindering van het aantal autokilometers, vermindering van het autobezit en draagt daarnaast bij aan verbetering van de luchtkwaliteit. Dit komt deels doordat er minder kilometers gereden worden en deels doordat deelauto's gemiddeld genomen milieuvriendelijker zijn. Autodelen is daarom een belangrijk instrument voor het efficiënt gebruiken van de schaarse ruimte in de drukste gebieden van de stad. Autodelen is hiermee nadrukkelijk geen doel op zich, maar een middel om doelen op het terrein van bijvoorbeeld mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu te realiseren.

Onderzoeksgegevens van het kennisplatform CROW (september 2019) laten een sterke groei van het aantal deelauto's zien. In Nederland waren in 2019 ongeveer 515.000 deelauto's. Dat is een groei van 10.000 auto's ten opzichte van het voorgaande jaar. Van alle deelauto's is het overgrote merendeel te vinden bij een autodeel-platform waarbij mensen hun eigen auto aan anderen verhuren. Deze vorm van autodelen groeit het snelst.

Uit een landelijke studie van het KiM (2015) blijkt dat autodelen (en dan vooral standplaatsgebonden autodelen) een drietal effecten heeft:

1. Autodelers rijden gemiddeld 15-20% minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die een auto hebben weggedaan en gebruik maken van een klassieke deelauto zijn minder gaan rijden (gemiddelde reductie 1.600 kilometer/jaar). De deelauto wordt incidenteel gebruikt en meestal voor een bezoek aan vrienden en familie. Ongeveer 10% van alle deelaautoritten vindt plaats tijdens de ochtendspits (tussen 8 en 9 uur). In de avondspits ligt dat percentage aanmerkelijk lager (3 procent).
2. Klassieke deelauto's (met een eigen standplaats) worden voornamelijk gebruikt voor middellange en lange afstanden: bijna driekwart van de verplaatsingen gaat over afstanden van meer dan 20 kilometer, de helft gaat over meer dan 50 kilometer. Ongeveer één op de tien verplaatsingen betreft afstanden van maximaal 5 kilometer.

3. De ritten met de deelauto werden voorheen met een ander vervoermiddel gemaakt (auto, trein) of niet gemaakt. Van alle ritten met een deelauto zou 16% niet zijn gemaakt als de deelauto niet voorhanden was. Hierbij geldt dat, met name standplaatsgebonden deelauto's, doorgaans zuiniger zijn en minder uitstoten dat de gemiddelde auto in Nederland.
4. Autodelen maakt hiermee onderdeel uit van een breed pakket van alternatieve, duurzame mobiliteitsdiensten voor de (tweede) auto. Het heeft hiermee een belangrijke rol in het gemeentelijk mobiliteits- en parkeerbeleid. In de parkeernormensystematiek nemen de mogelijkheid van het aanbieden van deelauto's bij nieuwbouw en verlagen van de parkeereis op.





COLOFON



Projectteam Gemeente Nijmegen:

Ellen Stam, Jasper Meekes, Richard Mahulete

Projectteam Movares:

Ruud Gasthuis, Hans Zuiver

Foto's:

Movares / Pixabay

Datum:

15 december 2020

Status:

Vastgesteld door gemeenteraad 25 november 2020, inclusief:

- Amendement Betaald parkeren kun je niet meer keren
- Amendement Draagvlak uit eigen zak
- Amendement Parkeer de drempel
- Amendement Vergunning naar 1 euro
- Motie Auto delen, Bedankt voor je inzet
- Motie Binnen blauwe lijnen
- Motie Parkeren of vrijwillig goedkoop met de bus