

Parkeernota Parkeren in Nijmegen 2020-2030: meer ruimte voor groei en nieuwe mobiliteit

Bewoners gaan goedkoper parkeren, er komen meer betaald parkeergebieden en bij OV-knooppunten en nieuwe bouwprojecten gaat een lagere parkeernorm gelden. Nijmegen groeit hard en moet flink bouwen om iedereen een dak boven het hoofd te kunnen geven. Om schaarse ruimte beschikbaar te houden voor wonen, moet daarom worden ingeleverd op parkeerruimte. Dat is nodig om nieuwbouw mogelijk te maken en betaalbaar te houden. Dat staat in de nieuwe Parkeernota 2020-2030.

Het aantal inwoners van Nijmegen neemt toe, de stad is één van de snelste groeiers in Nederland. Dat is goed nieuws, want de Waalstad is blijkbaar aantrekkelijk als woon- en werkplek, maar die groei zorgt ook voor veel druk op de woningmarkt en de bereikbaarheid van de stad. Daarom wordt er veel gebouwd en moet er goed worden gekeken naar de manier waarop mensen zich door Nijmegen verplaatsen en er verblijven. Dat betekent onder meer dat er slimmer moet worden omgegaan met de beschikbare parkeerruimte. In de nieuwe Parkeernota staat hoe het college van B&W daar tussen 2020 en 2030 invullen aan wil geven. Naar verwachting besluit de gemeenteraad in juni of juli over de nieuwe Parkeernota.

Voor nieuwe bouwprojecten in de stad (rondom OV-locaties) gaat een lagere parkeernorm gelden. P&R-locaties, openbaar vervoer, fiets en deelauto's krijgen op meer plekken voorrang. Dat is nodig om de snel groeiende stad leefbaar en bereikbaar te houden. Ook de tarieven voor parkeren veranderen. Die worden eenvoudiger en duidelijker. Bewoners gaan bovendien veel minder betalen voor een parkeervergunning. In meer gebieden wordt betaald parkeren ingevoerd om overlast te voorkomen in de groeiende stad.

Dit zijn de belangrijkste voorstellen uit de Parkeernota *Parkeren in Nijmegen 2020-2030*:

Duurzamere alternatieven bij nieuwe bouwprojecten

Het aantal standaard parkeerplekken in nieuwbouwprojecten gaat omlaag bij OV-knooppunten zoals Station Nijmegen en Station Lent. Er komt een verplichting om voorzieningen te maken voor het stallen van fietsen. Dat is nodig om de druk op de beschikbare ruimte te beperken. Zo kan de woningnood in de stad worden aangepakt, zijn woonlocaties bereikbaar voor wie er echt met de auto moet zijn en blijft het mogelijk om bijvoorbeeld voldoende groen en sport- en speelplekken aan te leggen. Om te zorgen dat iedereen soepel van a naar b kan, zet de gemeente als alternatief voor de auto in op goede fietsvoorzieningen, wandelroutes en OV-verbindingen. Op bestaande en nieuwe verkeersknooppunten in het centrum en de wijken komen plekken waar inwoners of bezoekers gebruik kunnen maken van een slimme combinatie van vervoersmiddelen. Bijvoorbeeld bij tien nieuwe eHubs waar voor elektrische vervoersmiddelen kan worden gekozen.

Duidelijke parkeertarieven

Het aantal parkeerzones wordt teruggebracht naar twee: de binnenstad en de rest van de stad. In het centrum kost parkeren tussen 09.00 en 23.00 uur 3 euro per uur in plaats van de huidige 2,90 euro in hartje stad. Het centrumgebied is de zone binnen de singels en het stationsgebied. In de centrumparkeergarages blijft na 18.00 uur het tarief van 50 cent per uur bestaan. Voor de rest van de stad krijgen betaald parkeerzones een tarief van 1,90 euro, eerder was dit 2,40 euro of 1,80 euro.

Goedkopere parkeervergunningen

Het college van B&W vindt het belangrijk dat bewoners betaalbaar kunnen blijven parkeren en dat zij niet worden verdrongen door auto's van buiten de wijk. De parkeerkosten voor bewoners gaan daarom fors omlaag. In de binnenstad en de omgeving van Station Nijmegen kost een parkeervergunning voortaan 4 euro per maand, dat was 15 euro. Buiten het centrum daalt het tarief van 13 naar 2,50 euro per maand. Voor een tweede vergunning wordt 10 euro gerekend, voor een

derde blijft het tarief 13 euro per maand. Er wordt maximaal één vergunning per persoon verstrekt en maximaal drie per adres. Dit is een wijziging ten opzichte van het huidige beleid en zorgt ervoor dat er niet onbeperkt per adres een hoeveelheid vergunningen kan worden afgegeven. Daarnaast blijft de gemeente voorzieningen voor fietsen, wandelen, deelmobiliteit en ov-gebruik in de stad verbeteren om een alternatief voor de auto te bieden.

Nieuwe betaald parkeren gebieden

Nieuwbouwgebied Hof van Holland in Nijmegen Noord en zones ten westen en oosten van de binnenstad krijgen betaald parkeren. Hof van Holland en Hoge Bongerd grenzen direct aan het nieuwe winkelhart van de Waalsprong. Om te voorkomen dat deze woonwijken last krijgen van bezoekers van het winkelhart of het vlakbij gelegen station Lent die hun auto in de wijk parkeren, komt hier een betaald parkerenzone. Bewoners kunnen een parkeervergunning aanvragen. Dat geldt ook voor het gebied rond het Waalfront, UWV en Hezelpoort waar dezelfde problemen kunnen ontstaan door de groei van het nieuwbouwgebied daar. Bewoners van de nieuwbouwprojecten kunnen geen vergunning aanvragen, want zij kunnen beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein.

Zowel ontwikkelaars als de gemeente willen niet dat de grote nieuw te bouwen parkeergarages ten behoeve van de woningen leeg komen te staan en dat de omliggende wijken vol staan met auto's omdat bewoners van nieuwbouw massaal gratis op straat parkeren. Om uitwijkgedrag (het 'waterbedeffect') zoveel mogelijk willen beperken wordt een groot gedeelte van Nijmegen-West betaald parkeren. In Nijmegen-Oost is in 2019 het traject voor invoering betaald parkeren stilgelegd in afwachting van de nieuwe parkeernota. In Oost wordt alsnog betaald parkeren ingevoerd in de gebieden waar vorig jaar een te hoge parkeerdruk werd gemeten. Deze maatregelen gaan begin volgend jaar in.

Nieuwe regels voor het invoeren van betaald parkeren

Parkeerproblemen in woonwijken zijn in de stad op de langere termijn niet meer op te lossen door het aanleggen van extra parkeerplaatsen, de ruimte is al schaars. Daarom gaat de gemeente bij een parkeerdruk van meer dan 80 procent die deels wordt veroorzaakt door mensen van buiten de wijk automatisch over tot het invoeren van betaald parkeren. De gemeente zal zelf - of op aangeven van bewoners - regelmatig onderzoek doen in gebieden waar de parkeerdruk waarschijnlijk hoog is. Dit nieuwe beleid wordt na circa een jaar geëvalueerd op effectiviteit en tevredenheid van bewoners.

Extra ruimte voor fietsparkeren

Het fietsgebruik groeit al jaren en vorig jaar nog met meer dan 21 procent. Op een aantal drukke punten in de stad rijden inmiddels net zoveel fietsers als auto's in de spits. In de spits maakt 65 procent van de Nijmegenaren die in de stad werken gebruik van de fiets. Fietsen nemen minder ruimte in beslag, het is gezonder, beter voor de luchtkwaliteit en zo wordt vooral ook tegemoet gekomen aan de enorme groei van het aantal fietsers in Nijmegen. Daarom stimuleert Nijmegen het fietsgebruik. Om de fiets goed te kunnen stallen zijn voorzieningen nodig. Gezien de schaarse ruimte is het niet ondenkbaar om fietsparkeren te realiseren op autoparkeerplaatsen. Een goed voorbeeld van andere gebruik van parkeerruimte wordt de Kelfkenbosgarage waar nog dit jaar een deel van een parkeerdek wordt vrij gemaakt voor fietsparkeren. Hierover zijn al eerder besluiten genomen, die nu worden uitgevoerd.

Meer P&R-locaties

In de komende tien jaar wordt parkeren met de auto in het centrum niet meer vanzelfsprekend. Net als in andere steden gaat Nijmegen meer investeren in parkeren aan de randen van de (binnen)stad. Concreet betekent dat extra locatie aan de randen van de stad met gratis of goedkoop parkeren en mogelijkheden om makkelijk van en naar het centrum te reizen met fiets, trein, bus of te voet als de voorziening dicht bij het centrum is.

Meer informatie

De hele Parkeernota 2020-2030 is te lezen op

<https://www.nijmegen.nl/nieuws/nieuwsdossiers/dossier-nijmegen-goed-op-weg/>

Daar staat ook actuele informatie over de vervolgstappen in de uitvoering en het participatieproces.

Reacties op de nota kunnen worden ingediend via parkeernota2020@nijmegen.nl