Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postadres
Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon
Ellen Stam
e.stam@nijmegen.nl

Ons kenmerk
D240933934

Bijlage(n)
Bijgevoegd: Ja

Datum 19 november 2024
Onderwerp Beleidsregels Parkeren 2024-A

Geachte leden van de raad,

Aanleiding
Jaarlijks worden de Beleidsregels Parkeren herzien. Het gaat daarbij om kleine tekstuele aanpassingen, concretiseringsslagen of aanscherpingen van normen. Aanpassingen passen altijd binnen het vastgestelde beleid van de Parkeernota “Parkeren in Nijmegen 2020-2030”.

De CROW heeft in 2024 een nieuwe publicatie gemaakt van de Parkeerrichtlijnen. Daarin worden lagere normen voor wonen geadviseerd dan wij als gemeente op dit moment hanteren. Voorlopig gaan wij niet mee met deze lagere normen, maar wordt uitgezocht wat dit betekent voor verschillende projecten en of de stad nog aantrekkelijk blijft als we lagere normen gaan hanteren. Hierop komen we terug in een volgende aanpassing van de Beleidsregels Parkeren, naar verwachting in het voorjaar.

In de Beleidsregels Parkeren 2024-A zijn de wijzigingen met grijze arcering aangegeven. Een versie zonder aangegeven wijzigingen is ook toegevoegd, zodat deze na besluitvorming kan worden getekend en gepubliceerd.

Belangrijkste wijzigingen
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. In Nijmegen hebben we gekozen voor lage parkeernormen. Dit sluit aan bij 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 inpandige parkeerplaatsen. Het toepassen van lagere parkeernormen, al dan niet in combinatie met het aanbieden van alternatieven voor de eigen auto, betekent dat er bij nieuwbouw minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Daarbij is verder belangrijk uitgangspunt dat dus niet iedere woning over een parkeerplaats op eigen terrein beschikt en dat geen enkele bewoner van de nieuwe ontwikkelingen in aanmerking komt voor een parkeervergunning op straat.

Naast een aantal tekstuele aanpassingen zonder inhoudelijke gevolgen, zijn hieronder de belangrijkste wijzigingen opgenomen:

Algemeen
- We hebben de volgorde van een aantal artikelen gewijzigd en tekst waar mogelijk samengevoegd, zodat informatie over een bepaald thema zoveel mogelijk gebundeld is. Dit ter voorkoming van interpretatieverschillen en discussies over regelingen. De grijs gearceerde blokken in de beleidsregels zijn de wijzigingen.

Hoofdstuk 1.
- Tekstuele aanpassingen ter verduidelijking van de context, waaronder toevoeging van een verwijzing naar de omgevingsvisie, BBL in plaats van het Bouwbesluit en het, uitvoeringsplan mobiliteitstransitie.

Hoofdstuk 2.
- Toevoeging van uitzondering voor woonfuncties in de binnenstad, waarbij is gekozen voor maatwerk.
- Verduidelijking van uitgangspunt dat bij nieuwbouw (inclusief sloop/nieuwbouw en optopping) bewoners en werknemers géén parkeervergunning en/of parkeerabonnement voor een openbare parkeergarage krijgen (zie beleidsregel 4) als er geen parkeren op eigen terrein mogelijk is en de ontwikkeling in gereguleerd gebied valt.
- Transformatie en woningsplitsing: de betreffende passages zijn tekstueel aangepast zodat hier minder vragen en/of misverstanden over kunnen bestaan.

Hoofdstuk 4.
- We hebben het hoofdstuk beter leesbaar gemaakt.
- Artikel 2 – stap d. ‘parkeren in de openbare ruimte’. Verduidelijking rekenmethodiek salderen en parkeeronderzoek.
- Artikel 2 - VII autovrijcomplex: Voor autoluwe complexen in gereguleerd gebied is de verplichting opgenomen dat de benodigde fietscapaciteit voor bewoners altijd in een gezamenlijke fietsenstalling moet worden gerealiseerd en dat dit binnen het initiatief moet worden voorzien in alternatieven voor de eigen auto. Hierbij moet per 25 woningen worden uitgegaan van 3 deelauto’s en één elektrische deelbakfiets. Als het niet lukt de benodigde deelauto’s op eigen terrein te plaatsen, dan geldt per niet gefaciliteerde deelauto een verplichte storting in het Bereikbaarheidsfonds van € 50.000. De gemeente gaat vervolgens in overleg met aanbieders om voldoende aanbod neer te zetten. Deze deelauto is dan vervolgens door alle bewoners in de omgeving (met een abonnement) te gebruiken en dus niet exclusief voor bewoners van het betreffende complex.
  Bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat of een abonnement in een openbare parkeergarage. Voor bezoekers moet wel aan de norm worden voldaan.

  Bij autovrijecomplexen schaffen we de compensatieregeling voor het niet realiseren van de parkeerplaatsen af. Wel moet dus worden voldaan aan de verplichting zoals hierboven beschreven. Een verdere uitwerking zal plaatsvinden als onderdeel van het Bureau Mobiliteitsbeheer dat wordt gerealiseerd, waarin we als gemeente meer regie gaan voeren op deelmobiliteit (Aanpak deelmobiliteit, september 2024).
- Artikel 2. In de huidige beleidsregels staat dat de deelmobiliteitsaanbieder een contract moet aangaan van 10 jaar. In de praktijk zien we dat dit eigenlijk niet lukt. Daarom hebben we in de

nieuwe regels 5 jaar aangehouden. Ook met het oog op een nog te realiseren Bureau Mobiliteitsbeheer.
- Artikel 2. Bij een ontwikkeling mag het aandeel deelmobiliteit gefaseerd meegroeien met de uitrol van het programma. Maar als het programma 100% gereed is, dan wordt ook 100% van de afgesproken deelmobiliteit aangeboden
- Artikel 4. Aanwezigheidspercentages zijn aangepast op basis van de nieuwe CROW kencijfers
- Artikel 5. Verlaging parkeernorm woonfuncties binnenstad: een generieke parkeernorm van, parkeerplaats per woning exclusief bezoekersparkeren. De bezoekers staan in de garages of op een parkeerplaats aan de rand van de stad.
- Artikel 7. Bij woningen wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten woningen (koop vs huur, sociale huur / goed, middelduur en duur). In de beleidsregels namen we altijd de voor Nijmegen geldende prijzen op. In de nieuwe beleidsregels verwijzen we voor sociale huur naar de landelijke huurregelgeving en voor de overige woningen naar de Nijmeegse Woonagenda. Het betreffende artikel hoeft hierdoor niet ieder jaar te worden gewijzigd.
- Artikel 7. Voor wonen met zorg zijn de definities uit de Woonagenda overgenomen.
- Artikel 8. Het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikel 4.171) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen. Voor niet-woonfuncties geldt deze verplichting niet. Bij het onderdeel fietsparkeren is daarom een duidelijker onderscheid gemaakt tussen woon- en niet-woonfuncties.
- Artikel 9. Bij een gemeenschappelijke berging geldt dat er altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar moeten zijn. Hieraan zijn als uitzondering toegevoegd studentenwoningen en kleine eenkamerwoningen; hier is een 1-op-1 verhouding tussen plekken in een laag en plekken in een hoog rek toegestaan (etagerekken). Er is n.a.v. vragen en discussies hierover een aparte norm voor studentenwoningen en woningen kleiner dan 50m2 opgenomen voor stallen in een gemeenschappelijke berging.
- Artikel 9. De kwaliteitseisen voor een gemeenschappelijke berging zijn aangescherpt; dit betreft een sociaal veilige inrichting, locatie van ingang t.o.v. ingang voetgangers en automobilisten en de bereikbaarheid van de stalling vanuit de woningen.

Vervolg

De Beleidsregels Parkeren 2024-A worden bekend gemaakt in het Gemeenteblad op www.overheid.nl. De dag na bekendmaking in het gemeenteblad treedt het besluit in werking. De Beleidsregels Parkeren 2024 worden dan ingetrokken.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester

Bijlage:

- Beleidsregels Parkeren 2024-A met gearceerde wijzigingen