

Onderwerp

Vaststellen Beleidsregels Parkeren 2025

Programma	Bereikbaarheid Wonen en Stedelijke ontwikkeling	Behandeldatum	27 mei 2025
Portefeuillehouder	C.M.H. Daemen en N.P. Vergunst	Status	Openbaar

Advies

1. De Beleidsregels Parkeren 2025, met daarin de parkeernormen waarmee we de komende jaren bij ruimtelijke ontwikkelingen flexibiliteit en maatwerk kunnen toepassen, vast te stellen. Onder gelijktijdige intrekking van de Beleidsregels Parkeren 2024-A.
2. De brief aan de raad waarmee we informeren over de Beleidsregels Parkeren 2025 vast te stellen.

Aanleiding

Jaarlijks worden de Beleidsregels Parkeren waar nodig herzien. Het gaat daarbij om kleine tekstuele aanpassingen, verduidelijkingen of lichte aanscherpingen van de normen. Deze aanpassingen passen binnen het vastgestelde beleid van de Parkeernota “Parkeren in Nijmegen 2020-2030”.

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

Beoogde impact: uitvoering

Aanpassingen in de Beleidsregels Parkeren 2025 maken het beter mogelijk om onze doelen voor stedelijke ontwikkeling te behalen. Onduidelijke passages zijn verduidelijkt, zodat hier minder misverstanden over kunnen ontstaan.

Binnen de doelenboom past dit onder het programma bereikbaarheid bij de ambitie *We versnellen onze mobiliteitstransitie, om zo de stad bereikbaar en leefbaar te houden*. Met als bijbehorend doel: “Meer ruimte voor actieve mobiliteit en andere ruimtelijke opgaven” en “meer en betere alternatieven voor je eigen auto”. Ook sturen we met dit beleid op een betere balans tussen ‘nieuw Nijmegen’ en de bestaande stad.

Argumenten

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de zone en welke functies in het gebied komen. In Nijmegen hebben we gekozen voor lage parkeernormen en dat blijven we hanteren. We volgen echter niet meer de CROW-kencijfers, die nog lager zijn.

De normen die Nijmegen hanteert 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 een belangrijk uitgangspunt dat 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, is een belangrijke randvoorwaarde. Dit is in de huidige beleidsregels al verankerd.

Beslispunt 1

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

- In hoofdstuk 2 is uitgelegd wat het verschil tussen de CROW-parkeerkencijfers en gemeentelijke parkeernormen is. Hier is vaak discussie over.
- In hoofdstuk 4, artikel 2, stap a wordt onder 'I. Berekening Parkeerbehoefte' alleen nog ingegaan op nieuwbouw en functieveranderingen. Deze passage is flink ingekort in het kader van de leesbaarheid van het stuk.
- In hoofdstuk 4, artikel 2, stap a is onder 'III. Reductiefactoren' is toegevoegd hoe extra fietsparkeerruimte en inzet van deelauto's aansluit bij de gemeentelijk doelstellingen en hoe de opgenomen reductie zich verhoudt tot andere gemeenten.
- In hoofdstuk 4, artikel 2, stap a is onder 'IV. Autovrij complex' toegevoegd dat bewoners van een autovrij complex niet op eigen terrein, niet op straat en niet in een openbare parkeergarage terecht kunnen (tenzij ze per uur betalen). Een autovrij complex in gereguleerd parkeergebied zorgt hiermee niet voor een hogere parkeerdruk, ongewenst zoekverkeer of onnodige automobilititeit in de omgeving van de ontwikkeling.
- Wanneer de indiener van een omgevingsvergunning aantoonbaar geen parkeergelegenheid op eigen terrein kan realiseren, moet worden gezocht naar alternatieven. In hoofdstuk 4, stap c is als voorwaarde toegevoegd dat de betreffende alternatieve parkeervoorziening niet in gebruik mag zijn voor een andere ontwikkeling. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning dient middels een huurovereenkomst voor de periode van minimaal 5-jaar of een koopovereenkomst te worden aangetoond dat de betreffende parkeervoorzieningen ook daadwerkelijke voor een langere periode beschikbaar is.
- Onder artikel 6 'Parkeernormen' is bij woningen het bezoekersdeel verlaagd van 0,225 van 0,20 parkeerplaats per woning. De parkeernormen voor wonen zijn evenredig aangepast.
- Onder artikel 6 zijn de parkeernorm voor de duurdere segmenten in de koopsector zijn buiten de binnenstad ingesteld op minimaal 1 per woning. Voor de duurdere koopwoningen (Koop vrijstaand, koop 2-onder-1-kap, koop rij, koopappartement duur) wordt de parkeernorm minimaal 1 parkeerplaats per woning. Dit hebben we aangepast omdat we in praktijk zien dat er binnen dit segment vaak behoefte is aan

ten minste 1 parkeerplaats. Daarbij is het doel van onze gemeente om binnen alle segmenten woningen te blijven bouwen en aanbieden.

- Bij fietsparkeren (artikel 11) is verwezen naar de nieuwe CROW-fietsparkeerkencijfers, In deze online beschikbare publicatie- zijn dezelfde functies opgenomen als bij de auto-kencijfers. We hebben ervoor gekozen om niet dezelfde tabellen als onder artikel 6 toe te voegen, maar om de richtlijnen en randvoorwaarden op te nemen en te verwijzen naar de publicatie.

Beslispunt 2

De gemeenteraad wordt door middel van een brief geïnformeerd over het besluit van het college.

Kanttekeningen

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. Dit geldt zowel voor bewoners, als voor bezoekers. Desalniettemin, verlagen we op dit moment de parkeernormen niet, omdat we vanuit de markt (ontwikkelaars en beleggers) een behoefte zien aan een bepaalde mate van parkeren, welke niet aansluit bij het rapport van CROW. Zo komen we tegemoet aan de wensen van de markt met als doel de realisatie van een divers woningaanbod te stimuleren.

Gesprek met de stad

De Beleidsregels Parkeren 2025 zijn een uitwerking van het gemeentelijke parkeerbeleid dat is vastgelegd in de Parkeernota “Parkeren in Nijmegen 2020-2030”. Voor deze nota zijn we uitgebreid in gesprek geweest met de stad.

Op deze herziening van de Beleidsregels Parkeren 2025 heeft geen participatie plaatsgevonden. Het gaat om beperkte wijzigingen noodzakelijk voor de goede uitvoering van vastgesteld beleid. We voeren wel gesprekken met ontwikkelaars en woningcorporaties en beoordelen of een aanpassing van de regels nodig is op basis van deze gesprekken.

Financiën

Aan dit voorstel zitten geen financiële gevolgen.

Vervolg

De nieuwe Beleidsregels Parkeren 2025 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-A worden dan ingetrokken.

Bijlage(n)

1. Brief aan de raad over de Beleidsregels Parkeren 2025
2. Beleidsregels Parkeren 2025 met gearceerde wijzigingen
3. Beleidsregels Parkeren 2025 publicatieversie