Raadsvoorstel
Openbaar

Nijmegen

Onderwerp
Spelregels invoering betaald parkeren

Opsteller	Koen Beekhuis	**Collegebesluit**	12 maart 2024
Programma	Bereikbaarheid	**Behandeldatum Raad**	24 april 2024
Portefeuillehouder	C.M.H. Daemen	**Status**	Openbaar

Samenvatting
Het invoeren van betaald parkeren vindt plaats volgens vastgestelde spelregels. Deze regels beschrijven de criteria waaraan moet worden voldaan voor invoering. De huidige spelregels worden daarbij als belemmerend ervaren. Daarnaast vindt er veel woningbouwontwikkeling plaats met lage parkeernormen, waarbij de omgeving goed moet worden beschermd tegen parkeeroverlast als gevolg hiervan.

Voorstel

1. Het beleidskader “Spelregels invoering betaald parkeren 2024 – Optie 2” vast te stellen, conform de Agenda versnelling mobiliteitstransitie zoals vastgesteld op 7 juni 2023.
2. Het criterium om tenminste 50% + 1 van de huishoudens in een onderzoeksgebied actief online aan moet geven dat zij invoering van betaald parkeren wensen, los te laten.
3. Ter vervanging van de meerderheidseis een drempel van 10% in te stellen.
4. Bij woningbouwontwikkelingen met >50 wooneenheden proactief betaald parkeren in te stellen binnen 300 meter van een ontwikkeling waarbij wordt uitgegaan van logische en natuurlijke grenzen.
5. Jaarlijks parkeeronderzoeken in onderzoeksgebieden uit te voeren die grenzen aan gereguleerde gebieden en op basis van de resultaten eventueel betaald parkeren in te voeren.

Aanleiding
Betaald parkeren is een belangrijk middel om parkeeroverlast in wijkdelen tegen te gaan. Vaak wordt deze overlast veroorzaakt door mensen van buiten de wijk zelf of door nieuwe bewoners van woningbouwontwikkelingen. De ‘Spelregels invoering betaald parkeren’ bieden het kader voor het invoeren van betaald parkeren. De huidige spelregels zijn in 2021 vastgesteld.
Op 7 juni 2023 heeft de Raad opdracht gegeven aan het college om de huidige spelregels, vastgelegd in Spelregels invoering betaald parkeren 2021, te herzien volgens optie 2 of 3 van de Agenda versnelling mobiliteitstransitie. Optie 2 betreft vergroting gereguleerd parkeren op basis van indicatoren én invoering op logische plekken. Optie 3 is gelijk aan optie 2 maar verschilt in dat we een ‘plus’ in de wijk willen aanbrengen. Dat kan bijvoorbeeld door herstructurering van groen, meer deelmobiliteit en meer ruimte voor fietsparkeren. Deze optie is in bijlage 2 beschreven onder artikel 3.4.. In beide scenario’s wordt de huidige meerderheidseis losgelaten en vervangen door een andere manier om te participeren met de wijk.

De afgelopen jaren hebben bewoners uit diverse wijken die grenzen aan het betaald parkeergebied regelmatig aangegeven ook betaald parkeren in hun wijk te wensen. In deze wijken was de parkeerdruk hoog en de overlast groot. Door de huidige spelregels was invoering betaald parkeren echter niet mogelijk. Dit kwam door de meerderheidseis (art. 4.4.). Deze eis is bedoeld om te zorgen dat er afdoende draagvlak is voor betaald parkeren in de wijk. Bewoners kunnen digitaal hun voorkeur aangeven. Als er een meerderheid is binnen het onderzoeksgebied is behaald, dan kan de gemeente hierop de vervolgstappen zetten. Onderzoeksgebieden zijn vooraf bepaald en vastgesteld op basis van logische grenzen zoals gebiedsontsluitende wegen, groenstructuren en/of wijkgrenzen. Daarvoor is bij invoering van de huidige spelregels (2021) een digitale kaart gemaakt; deze gebiedsindeling houden we aan.

Beoogde impact

Deze herziening van de spelregels zorgt ervoor dat we sneller en makkelijker parkeeroverlast door een te hoge parkeerdruk kunnen aanpakken. Ook kunnen bewoners sneller een aanvraag voor betaald parkeren doen. Beiden zijn belangrijk voor het verbeteren van de leefomgeving.

Deze herziening sluit aan bij de doelen zoals vastgesteld in de Agenda versnelling mobiliteitstransitie en sluiten aan op de doelenboom bereikbaarheid, met als bijbehorend doelen: “We bieden een passend aanbod van parkeer- en stallingsfaciliteiten aan, zowel voor de auto als voor de fiets” en “We zijn en blijven een stad die veilig bereikbaar is voor bewoners, bedrijven en bezoekers”.

Deze herziening sluit aan bij het toekomstbestendiger maken van het parkeerbeleid van Nijmegen. De komende jaren vindt er op verschillende locatie grote woningbouwontwikkelingen plaats. We moeten daarom zorgen voor duidelijkheid naar de omgeving, naar nieuwe en bestaande bewoners en zorgen dat de parkeeroverlast als gevolg van deze ontwikkelingen niet toeneemt.

Argumenten

1.1. Oplossingsrichting 2 biedt bewoners een oplossing voor parkeeroverlast.

Oplossingsrichting 2 uit de Agenda versnelling mobiliteitstransitie biedt een geschikte aanpak voor parkeerproblematiek. De problematiek staat hierin centraal; het is geen algehele uitrol van betaald parkeren over de gehele stad. Het voorkomt overlast bij grote gebiedsontwikkelingen en houdt grip op het waterbedeffect.

1.2. Oplossingsrichting 3 past niet binnen de financiële kaders.

Oplossingsrichting 3 van de Agenda versnelling mobiliteitstransitie stelt dat we betaald parkeren invoeren met een upgrade aan de omgeving. Dit kan door bijvoorbeeld trottoir te upgraden, buurtgroen te realiseren of bio-diverse plantenbakken te plaatsen. De doelstelling daarbij moet zijn dat de upgrade ook voortkomt uit opbrengsten van betaald parkeren van de wijk waarin de upgrade wordt aangebracht. Momenteel zijn de tarieven voor vergunningen en bezoekersparkeren dermate laag dat er geen budgettaire ruimte is om deze upgrade te bekostigen. Daarnaast is dit niet in lijn met de huidige wijze waarop de parkeerbegroting uitvoering krijgt. De parkeerbegroting is onderdeel van de stadsbegroting en het programma bereikbaarheid. Investeringen in algemene

opwaarderingen van de openbare ruimte zijn geen onderdeel van dit programma. Afwegingen over nieuwe investeringen vinden plaats in de stadsbegroting.

2.1. De meerderheidseis is in de praktijk niet haalbaar omdat er amper respons is.

Ondanks dat we veel signalen krijgen van bewoners dat er sprake is van parkeeroverlast is het onmogelijk gebleken om tot een meerderheid te komen in vooraf bepaalde gebieden. Zelfs in samenwerking met de wijkraden en een deur-tot-deur bezoek is het niet gelukt om tot 50% respons te komen. Dit komt niet door gebrek aan draagvlak, maar vaak door de demografie in de wijk of de opzet van de wijk. In Nijmegen zijn er bijvoorbeeld veel studentenhuizen, waar autobezit heel laag/niet bestaand is. En ook in wijken met relatief veel parkeren op eigen terrein ervaart niet iedereen een parkeerprobleem. Omdat de meerderheidseis onmogelijk haalbaar blijkt, wordt tijdig ingrijpen nu belemmerd. Daardoor blijft de bestaande overlast van vreemdparkeerders aanwezig en moeten bewoners vaak op zoek naar een parkeerplaats.

2.2. We blijven ook objectief parkeeronderzoek uitvoeren.

Bij de herziening van de spelregels geldt nog steeds de verplichting om nader parkeeronderzoek uit te voeren. De eisen die we daarbij stellen aan de parkeerdruk zijn dermate hoog dat er ook objectief sprake is van stevige parkeeroverlast. Zo voorkomen we dat betaald parkeren wordt ingevoerd in wijken waar helemaal geen parkeeroverlast is.

3.1. Door het hanteren van een drempel van 10% moet nog steeds een aanzienlijk deel van de huishoudens positief tegenover betaald parkeren staan.

We willen voorkomen dat we een onderzoeksverplichting aangaan op basis van ieder individueel signaal. Om te zorgen dat er toch enige vorm van drempel bestaat en er voldoende draagvlak voor de maatregel is, hanteren we een drempel van 10%. Deze drempel is niet zomaar bereikt, wijken hebben vaak honderden adressen, maar is beter in lijn met de relatief lage sociale participatie op dit onderwerp.

4.1. Er moet voorkomen worden dat toekomstige bewoners voor parkeeroverlast zorgen in de omgeving.

Bij nieuwbouwontwikkelingen wordt parkeren vaak op eigen terrein gerealiseerd en wordt er gebouw met een lage parkeernorm. Om te voorkomen dat toekomstige bewoners van grote nieuwbouwontwikkelingen in de naburige straten parkeren, is het nodig om betaald parkeren in te voeren. Anders heeft het bouwen met een lage parkeernorm niet het gewenste effect op autobezit en creëren we overlast in de omliggende wijken.

4.2. Het is belangrijk dat betaald parkeren is ingevoerd vóórdat de nieuwe bewoners intrekken.

Voor grote nieuwbouwontwikkeling is het belangrijk dat betaald parkeren tijdig wordt ingevoerd. Het risico bestaat dat nieuwe bewoners één of meerdere auto’s in de omliggende wijk parkeren. Als dit totaal aantal auto’s dan de parkeervoorziening op eigen terrein overschrijdt, hebben deze bewoners plots geen vrije parkeermogelijkheid op loopbare afstand meer. De nieuwe bewoners van deze nieuwbouwontwikkelingen krijgen namelijk geen parkeervergunning; de parkeerdruk van de ontwikkeling wordt op eigen terrein opgevangen.

4.3. Zo is er duidelijkheid voor nieuwe én bestaande bewoners bij woningbouwontwikkelingen.

De laatste jaren hebben we als gemeente meerdere keren gezien dat er onduidelijkheid heerst onder bewoners. Vaak komt daarbij ook de gemeente negatief in het nieuws. Dit komt hoofdzakelijk doordat bij aankoop van de woningen geen duidelijkheid is over het parkeren. Deze spelregels geven daarin duidelijkheid en voorkomen onduidelijkheid vooraf. Bewoners van nieuwbouw komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. De adressen worden uit het systeem gehaald.

4.4. Zo stimuleren we het gebruik van de eigen parkeervoorzieningen bij nieuwbouwontwikkelingen.

Bij woningbouwontwikkelingen wordt altijd voorzien in het opvangen van de eigen parkeerdruk. Om te zorgen dat toekomstige bewoners hier daadwerkelijk gebruik van maken (en zo optimaal de beschikbare ruimte gebruiken) is het van belang om in de omgeving betaald parkeren in te voeren.

5.1. Zo kunnen we tijdig bijsturen in het geval het waterbedeffect sterk optreedt.

Door jaarlijks parkeeronderzoek uit te voeren in grensgebieden houden we de vinger aan de pols. In deze gebieden kan mogelijk het waterbedeffect optreden, waarbij automobilisten net buiten het gereguleerd gebied gaan staan. Dit zorgt voor overlast bij bewoners. Indien daarbij de drempelwaardes worden overschreden, kunnen we overgaan tot invoering van betaald parkeren.

5.1. Dit is uw beslissingsbevoegdheid.

Normaliter is het vaststellen van de spelregels een collegebevoegdheid. Omdat op 7 juni 2023 de Raad echter het College opdracht heeft gegeven tot herziening, dient deze herziening aan de Raad te worden voorgelegd.

Kanttekeningen

3.1. Niet alle bewoners vinden het prettig als betaald parkeren wordt ingevoerd

Door het verlagen van de drempel kunnen we makkelijker overgaan tot invoeren van betaald parkeren. Tegelijkertijd is dit niet de enige eis die we stellen voordat we deze maatregel invoeren. Bovendien zijn de kosten voor de eerste bewonersvergunning (€12,00 per jaar) dermate laag dat de meeste bewoners de kosten voor de eerste auto kunnen dragen.

3.2. Een drempel van 10% kan nog steeds als belemmering worden ervaren.

Het kan alsnog onmogelijk blijken om tot 10% positieve respons te komen. Daardoor kan er geen betaald parkeren worden ingesteld terwijl de wens er misschien wel kan zijn. We adviseren deze drempel echter wel te behouden om zo duidelijkheid te geven en enige inspanning vanuit de buurt af te dwingen. Om deze drempel haalbaar te maken blijven we actief in gesprek met de wijkraden.

4.1. Het kan zijn dat we dan betaald parkeren invoeren in wijken waar vooralsnog geen parkeerproblematiek is.

Helaas kunnen we bij het instellen van betaald parkeren rondom woningbouwontwikkelingen ook gebieden treffen waar nog geen probleem is. Daarmee

bestaat de kans dat we weinig draagvlak hebben. We zullen desondanks toch moeten invoeren omdat er wel een aanzienlijke stijging in de parkeerdruk is te verwachten. We hebben lage parkeernormen en willen dat bewoners op eigen terrein gaan parkeren. Daarvoor hebben we betaald parkeren nodig. Anders zet men de auto in de wijk en is er juist overlast voor bestaande bewoners.

4.2. Grote nieuwbouwontwikkelingen zijn hierdoor minder aantrekkelijk voor autobezitters.
De combinatie van lage parkeernormen en betaald parkeren in de omgeving is niet aantrekkelijk voor mensen met meerdere auto's. Dit is een gevolg van de keuzes die we maken in bijvoorbeeld de mobiliteitstransitie. Tegelijkertijd is het hard nodig om goedkope woningen te bouwen om de woningmarkt te bedienen. Het realiseren van extra parkeerplaatsen zou de nieuwe woningen té duur maken. Dan worden deze woningen onbereikbaar voor de goedkope sector waar de woningkrapte het grootst is.

4.3. Deze maatregel leidt tot het invoeren van betaald parkeren in een aanzienlijk gebied van Nijmegen.
Er staan meerdere grote woningbouwprojecten in de planning, verspreid over de stad. Dit betekent dat bij elk van deze projecten in een straal van 300 meter betaald parkeren dient te worden ingevoerd. Dit betreft een aanzienlijk gedeelte van de stad. Tegelijkertijd betekent het ook dat er voor een aanzienlijk deel van de stad extra parkeerdruk en dito overlast kan ontstaan. Vandaar dat we adviseren om over te gaan tot betaald parkeren rond de ontwikkelingen.

5.1 Deze maatregel kan leiden tot enorme uitbreiding van het betaald parkeren.
Door jaarlijks te meten en in te voeren waar nodig, in strijd tegen het waterbedeffect, bestaat de kans dat betaald parkeren snel en fors uitgebreid wordt. Tegelijkertijd betekent dit ook dat we tijdig de overlast voor bewoners kunnen aanpakken tegen een betaalbaar alternatief én mensen bewegen tot het maken van andere keuzes voor bezoek of woon-werkverkeer.

Financiën
De wijziging van de spelregels heeft financiële consequenties. Er zal vaker betaald parkeren worden ingevoerd. Dat brengt met zich mee dat er automaten aangeschaft moeten worden en er moet worden gehandhaafd. Momenteel loopt voor de parkeerautomaten een aanbestedingstraject. De aanbesteding wordt gefinancierd vanuit de parkeerexploitatie en wordt bij de afdeling Stadsbeheer, Bureau Parkeerbeheer en Verkeersmanagement uitgevoerd. Tegelijkertijd groeit met de uitbreiding van betaald parkeren ook de exploitatie. Daarbij komt het gros van de inkomsten vooral uit bezoekersparkeren volgens het uurtarief.

Wanneer wordt gekozen voor het jaarlijks monitoren van de grensgebieden moet ieder half jaar een parkeeronderzoek in deze gebieden worden uitgevoerd. De kosten hiervoor zijn niet vooraf bekend, dekking moet uit onderzoeksbudget van het programma mobiliteit of uit de parkeerexploitatie voortkomen.

Wanneer wordt gekozen voor optie 3, dan heeft invoering wel degelijk financiële consequenties. De 'plus' op de wijk kunnen we bij de huidige parkeertarieven niet financieren uit de parkeeropbrengsten. Bovendien sluit dit niet aan op de doelenboom

waaronder de parkeerexploitatie valt. Er moeten dus aanvullende middelen beschikbaar moeten worden gesteld of er moet op andere posten in de mobiliteitsbegroting bespaard worden. In bijlage 3 vindt u een overzicht met voorbeeldkosten van de ‘plus’ op de leefomgeving.

Vervolg

Na vaststelling van de spelregels gaat de gemeente:

- Jaarlijks parkeerdrukmetingen uitvoeren in gebieden rondom bestaande betaalde parkeergebieden. Dit kunnen we onder meer met gebruik van onze scanauto’s uitvoeren. Wanneer de parkeerdruk hier te hoog is , gemiddeld 80% op verschillende meetmoment conform de spelregels, wordt betaald parkeren ingevoerd.
- Wij hebben uit diverse wijken verzoeken tot invoeren betaald parkeren. Op deze plekken bekijken we of de drempel van 10% is behaald en of de parkeerdruk inderdaad hoog is. Wanneer dit het geval is dan gaan we hier over tot invoeren betaald parkeren.
- We kiezen er vanaf nu voor om op twee vaste momenten per jaar nieuwe betaald parkeergebieden aan te wijzen, 1 juni en 1 december. Het besluit tot invoering wordt dan op twee momenten per jaar aan het college voorgelegd.
- Het Besluit tot aanwijzing en uitwerking betaald parkeren wordt in ieder geval ook op deze twee momenten gewijzigd.
- Wij ontwikkelen een plan om te zorgen voor een duidelijke verdeelsleutel voor het aanwijzen van parkeerplaatsen en/of parkeerproducten voor de betreffende nieuwbouwontwikkelingen.

Bijlagen

1. Optie 2 - Spelregels betaald parkeren Nijmegen 2024
2. Optie 3 – Spelregels betaald parkeren Nijmegen 2024
3. Kostenvoorbeeld ‘Upgrade van de wijk’