

PARKEERVISIE NIJMEGEN 2004

Deel A. Bouwstenen voor het parkeerbeleid



PARKEERVISIE NIJMEGEN 2004

Deel A. Bouwstenen voor het parkeerbeleid

Directie Grondgebied, afdeling Openbare
Ruimte
In samenwerking met Directie
Stadsbedrijven, afdeling Stadtoezicht
oktober 2004

Inhoudsopgave

<u>Inleiding.....</u>	3
Parkeertarievenplan 1994	3
Ontwikkelingen sindsdien	3
Toekomstvisie op de stad	3
Overleg met de samenleving	3
<u>Uitgangspunten van het parkeerbeleid.....</u>	4
Het wettelijke kader en het beleidskader.....	4
Het beleid in de gemeente	4
Stadsvisie en kansenboek	5
Mobiliteit in balans.....	5
Het regionale en landelijke beleid	6
Nota Mobiliteit	6
Regionale Verkeer- en VervoerPlan	6
<u>Bouwstenen voor de beleidsvisie.....</u>	7
3 soorten bouwstenen	7
Gebruikersprofielen	7
Bereikbaarheidsprofielen.....	8
Instrumentarium	9
Organisatie	10
Informatievoorziening	10
<u>Doelen bepalen</u>	11
Algemene doelstelling	11
Doelen per bereikbaarheidsprofiel en gebruikersprofiel	11
Parkeernormen	12
<u>Ontwikkelingen in de knooppunten.....</u>	13
Centrum	13
Wonen.....	13
Winkelen en recreëren	13
Werken	14
Brabantse Poort.....	14
Heijendaal	15
Winkelsteegh	15
Lent en Ressen	15
<u>Ontwikkelingen in de invloedsgebieden.....</u>	17
Omgeving centrum	17
Omgeving Brabantse Poort	17
Omgeving Heijendaal	18
<u>Ontwikkelingen in de specifieke gebieden</u>	19
Woongebieden.....	19
Werkgelegenheidsgebieden	19
Recreatiegebieden	19

Inleiding

Parkeertarievenplan 1994

In 1994 heeft de gemeente een Parkeertarievenplan aangenomen. Dit plan is uitgangspunt geweest voor het gemeentelijk parkeerbeleid. In dit tarievenplan werd gekozen voor een sturend mobiliteitsbeleid door middel van diverse maatregelen. Om de groei van het autogebruik af te remmen moesten de maatregelen ertoe leiden dat het gebruik van openbaar vervoer wordt afgedwongen. Het totaal aantal parkeerplaatsen (in het centrum) moest daarbij gelijk blijven (de 0-optie).

Ontwikkelingen sindsdien

De maatschappelijke ontwikkelingen sinds 1994 vragen om een actualisatie van het parkeertarievenplan en een integrale parkeervisie. Deze actualisatie is nodig in verband met een aantal ontwikkelingen:

1. Toename van het gemiddeld autobezit (met circa 3% per jaar)
2. Toename van het autogebruik
3. Verruiming van winkelopeningstijden
4. Bezoek binnenstad in de avonden

Toekomstvisie op de stad

Naast de mobiliteitsdoelstellingen wordt nu ook belang gehecht aan de aantrekkelijkheid van de stad en het daarmee samenhangende gastheerschap. Het gedrag van de mens laat zich minder makkelijk sturen, en er wordt meer belang gehecht aan de individuele keuzevrijheid. In de nota "Mobiliteit in balans" vindt men dat terug in het begrip "selectief autogebruik": met de auto indien nodig, maar met de fiets of het openbaarvervoer als aantrekkelijk alternatief.

De opgave van deze beleidsvisie is om op heldere en duidelijke wijze aan te geven op welke wijze het parkeren in Nijmegen inspeelt op maatschappelijke ontwikkelingen en welke bestuurlijke keuzen daarbij gemaakt worden.

Overleg met de samenleving

Op 20 november 2003 is deze beleidsvisie besproken in een speciale bijeenkomst van de raadscommissie Stadsontwikkeling. Daar is afgesproken om in overleg met de belangstellenden de visie uit te werken in een uitvoeringsplan. Hiervoor zijn er verschillende parkeercafés georganiseerd, waarin sleutelpersonen uit de Nijmeegse samenleving met elkaar en met de gemeente over de visie en de daarin aangegeven oplossingsrichtingen hebben gepraat. Dit is samengevat in deel B: Uitwerking per knooppunt en actieprogramma.

Uitgangspunten van het parkeerbeleid

Het wettelijke kader en het beleidskader

Het opstellen van een parkeerbeleidsplan staat niet op zichzelf. De kaders voor het plan worden gevormd door zowel wettelijke regelingen als ook door beleidsafspraken.

Schaalniveau	Wettelijk kader	Beleidskader
Europees	<i>(opgenomen in landelijke wetgeving)</i>	
Landelijk	<ul style="list-style-type: none">• Gemeentewet• Wegenwet• Wegenverkeerswet• BABW	<ul style="list-style-type: none">• Nota Ruimte• Nota Mobiliteit
Regionaal		<ul style="list-style-type: none">• RVVP
Gemeentelijk	<ul style="list-style-type: none">• APV• Parkeerverordening• Verordening Parkeerbelastingen	<ul style="list-style-type: none">• Stadsvisie• Kansenboek• Mobiliteit in balans• Koers 2015

Het beleid in de gemeente

Het parkeerbeleid in de gemeente Nijmegen is onderdeel van het mobiliteitsbeleid, zoals vastgesteld in de nota "Mobiliteit in balans". Over de toekomstige ontwikkeling van de stad zijn de stadsvisie en het kansenboek van belang. Hierin zijn twee clusters te herkennen met schijnbaar tegengestelde doelen:

- Gastvrijheid
- Maatschappelijke verantwoordelijkheid

Gastvrijheid. Een belangrijk uitgangspunt is dat het parkeerbeleid moet aansluiten op het gedrag van de gebruiker en zoveel mogelijk moet inspelen op het gewenste gedrag. Het gastheerschap heeft daarin een centrale rol. Het parkeren in Nijmegen moet helder, duidelijk en prettig zijn, de parkeerplaatsen moeten makkelijk te vinden zijn, ter plekke moet begrijpelijke informatie over parkeren en betalen gegeven worden en het moet er schoon en veilig zijn.

De economische ontwikkeling van de stad moet niet worden belemmerd, maar er moeten juist voldoende faciliteiten worden geboden. Daarbij hoort een goede bereikbaarheid.

Maatschappelijke verantwoordelijkheid. Het parkeerbeleid moet passen in het mobiliteitsbeleid. Het stimuleren van het gebruik van duurzame vervoerwijzen, gekoppeld aan een selectief autogebruik staat centraal om de bereikbaarheid van de

stad te garanderen. Om te grote druk van autoverkeer op bepaalde gebieden en wegen te voorkomen (met name centrum en de wegen ernaar toe, waardoor de bereikbaarheid in het geding is), dient het parkeerbeleid als rem op het (te) veelvuldig gebruik van de auto en maakt het financieel mogelijk om alternatieven in de vorm van fiets en openbaar vervoer aantrekkelijker te maken (goede, veilige en aantrekkelijke fietsenstalling, parkeren op afstand).

Ook vanuit het milieubeleid wordt belang gehecht aan de beheersing van de automobiliteit. Het verminderen van de emissie van het autoverkeer (besluit luchtkwaliteit, het terugdringen van de geluidsoverlast) zijn daarbij de belangrijkste opgaven, die invloed hebben op het parkeren.

Clusters van (tegengestelde) doelen

Gastvrijheid:

- aansluiten op gedrag/wens gebruiker
- gastheerschap: het parkeren dat we aanbieden moet helder, duidelijk en prettig zijn, schoon en veilig

maatschappelijke verantwoordelijkheid

- mobiliteitsbeleid:
 - selectief autogebruik
 - duurzame vervoerswijzen stimuleren
- milieubeleid:
 - verbeteren luchtkwaliteit
 - verminderen emissies

Stadsvisie en kansenboek

De stadsvisie en het kansenboek geven aan wat er op de lange termijn als wenselijke ontwikkeling wordt beschouwd:

- niet afwachten, maar inspelen op veranderingen en ontwikkelingen
- nieuwe activiteiten bundelen op bestemde locaties
- rol gemeente verandert van zorgen voor naar zorgen dat...
- Uitdagingen:
- sociaal: investeren in mensen en in samenwerking
- cultuur: ruimte voor initiatief en kwaliteit
- economie: zelfbewust kansen benutten
- ruimtelijk: kwaliteit door bundeling activiteiten, bereikbaar voor iedereen
- bestuur: modern bestuur, meer verantwoordelijkheid in de wijk en regionaal samenwerken
- Bereikbaarheid van de stad is essentieel
- oplossingen moeten de ruimtelijke kwaliteit van de stad beschermen
- parkeergarages centrum worden aan de rand van het centrum gerealiseerd

Mobiliteit in balans

In de nota Mobiliteit in balans is vastgelegd op welke wijze het parkeren kan bijdragen aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de stad:

- overstappunten aan de rand van de stad
- betere begeleiding autoverkeer centrum door beprijzen
- aantal parkeerplaatsen afstemmen op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie
- geen overlast door geparkeerde auto's in woongebieden (als gevolg van attractiepunten)
- Parkeren aan de rand van de binnenstad
- Blik van de straat



Het regionale en landelijke beleid

Nota Mobiliteit

Het landelijke beleid ten aanzien van Verkeer en Vervoer wordt geschreven in de Nota Mobiliteit (vaststelling verwacht in mei 2005)

- gedeelde verantwoordelijkheid
- samenwerken tussen overheid en bedrijfsleven
- bestuur op maat
- parkeerbeleid als onderdeel van integraal regionaal en lokaal verkeersbeleid
- gemeentelijk beleid
- actief, onderling afgestemd, gericht op meer betaald parkeren en tegengaan van overlast
- samenhang met locatiebeleid
- mogelijkheid voor het terugdringen van uitstoot van NO₂ en fijn stof in het stedelijk gebied
- taakstellingen t.a.v. bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

Regionale Verkeer- en VervoerPlan

In het regionale verkeer- en vervoerplan (RVVP) van het KAN staan de uitgangspunten voor het parkeerbeleid:

Parkeerbeleid als integraal onderdeel van het RVVP

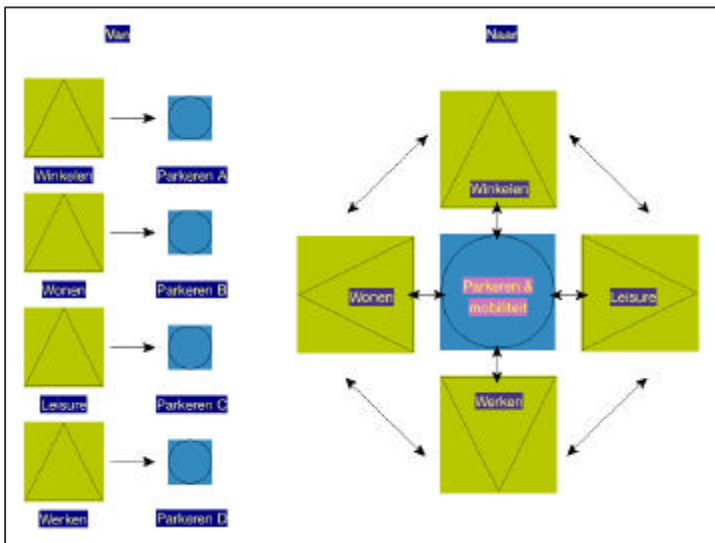
- Parkeer- en locatiebeleid ondergaan belangrijke veranderingen. Het voor het KAN ontwikkelde concept 'Parkeren op afstand' moet in beleid worden omgezet. Parkeren en de overstap naar openbaar vervoer wordt verder geïntegreerd.

Bouwstenen voor de beleidsvisie

3 soorten bouwstenen

Nu de uitgangspunten zijn weergegeven is het wenselijk om het parkeerbeleid te structureren. Om aan te sluiten bij het gedrag van de gebruiker onderscheiden we daarbij verschillende gebruikersprofielen. Om goed te kunnen inspelen op de toekomstige ontwikkelingen en de bereikbaarheidsdoelstelling wordt ieder deelgebied een bereikbaarheidsprofiel wordt opgesteld. Voor de sturing van het beleid gaan we in op het beschikbare instrumentarium.

Gebruikersprofielen



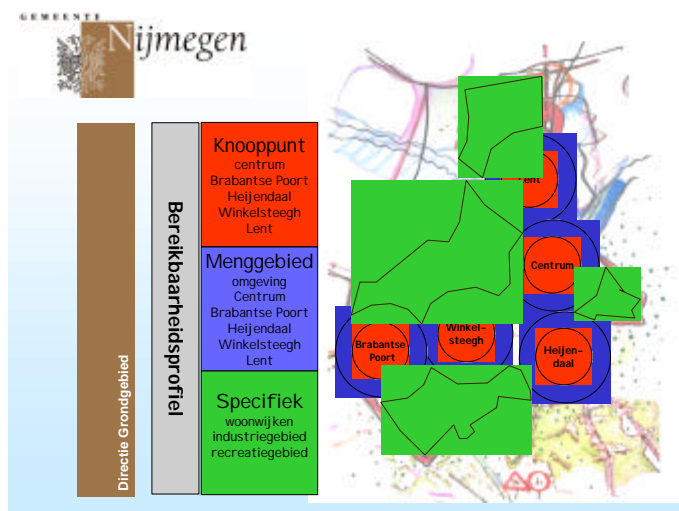
Aansluiten op het gedrag van de gebruiker van de parkeervoorziening is het uitgangspunt van het beleid. Daarvoor wordt onderscheid gemaakt in vier gebruikersprofielen:

- **bewoners.** Gebruiken de parkeervoorziening als vertrekpunt. Bij de woning staat de auto het langst (95% van zijn levensduur staat een auto stil). Piekmomenten zijn 's avonds en in het weekend. Parkeervoorziening varieert van een eigen (overdekte) parkeerplaats tot een vrije parkeerplaats op straat.
- **winkelpubliek.** Zoekt de parkeerplaats die gemakkelijk te bereiken is, liefst binnen acceptabele looptijd van de winkel(voorziening). Parkeerduur tot circa 3 uur. Regelmatige gebruikers. Naarmate de omvang van de aankoop groter is, wordt de looptijd belangrijk. Bij doelgericht winkelen (bijvoorbeeld een half uur) is de acceptabele loopafstand aanzienlijk korter. Piekmomenten tijdens openingstijden op donderdagavond, zaterdagmiddag en op koopzondagen.
- **recreanten (leisure).** Bezoekers met uiteenlopende (recreatieve) motieven. Daaronder ook een deel van het winkelende publiek ("funshoppen"). Meestal voor een langere periode. Parkeerduur langer dan 3 uur. Incidentele gebruikers. Goede bereikbaarheid belangrijker dan loopafstand. Grote prijselasticiteit. Piekmomenten met mooi weer en in het weekend (niet op werktijden).
- **werkers.** Maken dagelijks gebruik van de parkeervoorziening. Piekbelasting op werktijden. Grote regelmaat in werktijden. Kosten zijn belangrijker dan loopafstand. Lange parkeerduur. Beschikt doorgaans over de mogelijkheid om met fiets of openbaar vervoer te gebruiken (duurzame vervoerwijze). Met name bij deze groep is er sprake van vermijdbaar autogebruik. Er is ook een (beperkte) groep te onderscheiden voor wie loopafstand en bereikbaarheid belangrijker zijn dan de kosten alleen. Werkgevers in dit hogere marktsegment zijn vaak bereid om meer te betalen voor parkeercapaciteit onder of nabij de kantoorlocatie.

- **Specifieke gebruikers.** Naast de bovengenoemde gebruikersgroepen zijn er kleinere groepen gebruikers die om speciale aandacht vragen, vanwege een eigen problematiek:
 - Zakelijke gebruikers, variërend van diensten met een zeer korte parkeertijd (afleveren koelkast) tot groepen die samenkomen voor vergaderingen met langere parkeertijd. De eerste groep is vooral gericht op bereikbaarheid en voor de deur parkeren, de tweede groep vindt beschikbaarheid en bereikbaarheid van de parkeercapaciteit in de nabijheid van het bezoekadres het belangrijkste (tijdswinst), waarbij de prijs van ondergeschikt belang is (declarabele kosten)
 - Minder validen. Vaak beschikken deze niet over de mogelijkheid om gebruik te maken van openbaar vervoer of fiets. Hiervoor geldt een vergunningenbeleid.
 - Motorrijders. vragen speciale aandacht, vanwege de bijzondere eigenschappen van het voertuig. Hierdoor is onduidelijk waar deze kunnen worden geparkeerd.

De onderscheiden gebruikers kunnen doorgaans gebruik maken van dezelfde parkeervoorziening, op verschillende tijdstippen (integrale benadering). De capaciteit van deze voorziening moet worden afgestemd op de piekmomenten.

Bereikbaarheidsprofielen



Het parkeren dient een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van de stad. Daarbij is gekozen voor bundeling van activiteiten op de zogenoemde knooppunten. Op deze knooppunten zal dus grote zorg moeten worden besteed aan de afstemming van het parkeeraanbod op de behoefte. Deze stedelijke knooppunten zijn:

- Centrum (C)
- Brabantse Poort (B)
- Heijendaal (H)
- Winkelsteegh (W)
- Lent (L)

Als gevolg van de druk op de parkeervoorzieningen in de knooppunten ondervinden de omliggende stadsdelen vaak een negatieve invloed. In combinatie met de

eigen parkeerproblematiek is dit aanleiding om het parkeren te reguleren. De invloedsgebieden (menggebieden) zijn:

- Omgeving centrum
- Omgeving Brabantse Poort
- Omgeving Heijendaal
- Omgeving Winkelsteegh
- Omgeving Lent

Buiten de directe invloed van de knooppunten zijn de gebieden gelegen die meestal een specifiek bereikbaarheidsprofiel hebben. Deze specifieke gebieden zijn:

- woonwijken
- werkgelegenheidsgebieden
- recreatiegebieden

Instrumentarium

Instrumentarium

- ✓ Eerst zorgen dat de beschikbare verkeers- en parkeerruimte goed wordt gebruikt: **benutten**
- ✓ daarna benutting in de hand houden van een optimaal gebruik door te sturen via tarief: **beprijzen**
- ✓ Waar benutten en beprijzen onvoldoende ruimte/sturing bieden, uitbreiding capaciteit: **bouwen**
- ✓ in goed overleg met de samenleving door **organiseren, informeren en communiceren**

Directie Grondgebied

Tussen de gebruikerswensen en het bereikbaarheidsprofiel bestaat doorgaans de nodige spanning. Deze spanning treedt op als er een te grote verkeersdruk ontstaat door (zoekende) parkeerders, ten koste van het verblijfsklimaat. Ook treedt er spanning op als de vraag naar parkeerruimte op een specifieke plaats en tijd het aanbod ter plaatse overtreft. Op dat moment wordt de parkeerruimte een economisch goed.

Om in dit spanningsveld te kunnen sturen kan gebruik worden gemaakt in onderstaand instrumentarium:

Benutten. In de eerste plaats moet ervoor gezorgd worden dat de beschikbare parkeerplaatsen optimaal worden benut. Deze benutting kan worden afgelezen uit de bezettingsgraad en de parkeerduur (turn over). Voor de betaalde parkeervoorziening kan dit worden afgeleid uit de transacties en de opbrengsten. De turn-over is van belang om de parkeerduur vast te stellen (kort- of langparkeren). Voor de parkeergebieden die niet zijn gereguleerd, maar waar wel problemen optreden, is het noodzakelijk hiernaar onderzoek te doen. Bij het vaststellen van de benutting moet onderscheid worden gemaakt naar plaats en tijd (dag, uur). Afhankelijk van het bereikbaarheidsprofiel kan worden vastgesteld wat een optimale bezetting is (bijvoorbeeld: 75 % gemiddelde bezetting).

Aan de hand van het aantal afgezette parkeeruren wordt bepaald wat de bijdrage van de parkeervoorziening is aan het bereikbaarheidsprofiel.

Het vergunningensysteem is een instrument om de benutting van de parkeerplaatsen te reguleren en te sturen. Met dit instrument wordt prioriteit gegeven aan specifieke doelgroepen (bewoners, werkers) en in combinatie met betaald parkeren worden de plaatsen optimaal benut.

Beprijzen. Indien bijvoorbeeld de benutting van de parkeervoorziening te hoog wordt, en daarmee de vraag het aanbod overstijgt, of als de verkeersdruk in een bepaald gebied hoger wordt dan wenselijk, dan kan dit door middel van beprijzen worden bijgestuurd. Het instellen van een parkeertarief en de hoogte van de tariefstelling is afhankelijk van het gebruik van de parkeerplaatsen. Door de benutting van de parkeervoorziening naar plaats en tijd te monitoren kan er een gedifferentieerd parkeertarief worden vastgesteld (bij benutting hoger dan 75%: tariefsverhoging, bij benutting lager dan 50%: tariefsverlaging).

Daarnaast is het mogelijk met beprijzen wenselijk gedrag na te streven: parkeren in garages tegen lager tarief dan op straat ('blik van de weg'). Of zoet/azijn: hoe dichterbij de knoop hoe duurder, hoe verder af hoe goedkoper om daarmee de verkeersdruk op de knoop zelf te verkleinen (kan het wegennet het aan, uitstraling als rustig winkelend gebied of drukke verkeersweg etc.)

Bouwen. Met behulp van benutten en beprijzen kunnen vraag en aanbod op elkaar worden afgestemd. De afzet van parkeeruren, en daarmee de bereikbaarheid kan op die manier op een constant niveau worden gehouden. Wanneer benutten en beprijzen onvoldoende soelaas biedt, komt bouwen in zicht. Bijvoorbeeld als de parkeerbehoefte zich door nieuwe ontwikkelingen, biedt uitbreiding van het parkeerareaal een mogelijke oplossing. Door middel van de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen kan ook een betere verdeling van de bezoekers over knooppunten worden bereikt of het verminderen van het parkeren op straat; zeker in dat laatste geval kan er ook sprake zijn van verschuiven van parkeergelegenheid.

Organisatie.

Aansluitend op de ontwikkelingsrichting in de stadsvisie en de uitgangspunten vanuit het RVVP is de rol van de gemeente in het tot stand brengen van het parkeerbeleid voor een belangrijk deel een regisserende rol. In die context zal ook naar de rol van de afdeling Stadstoezicht worden gekeken. Door regelmatig overleg met organisaties van belanghebbenden kan de gemeente zijn rol als regisseur beter waar maken. Onderzocht wordt of en hoe er taken van het parkeerbedrijf kunnen worden afgestoten en door private partijen kunnen worden verzorgd. Centraal daarbij geldt dat naast de bedrijfsmatige voor- en nadelen van een dergelijke taakafstoting dit niet ten koste mag gaan van het parkeerbeleid en het mobiliteitsbeleid (zoals besteding van opbrengsten ten behoeve van duurzame mobiliteit).

Informatievoorziening.

Goed parkeerbeleid vereist ook een goede communicatie.

Er moet duidelijke informatie worden gegeven over de beschikbare locaties, het prijsbeleid (duur op straat, goedkoper in de garages), de bereikbaarheid (dynamische verwijzing), maar ook over de alternatieven (openbaar vervoer, parkeren op afstand, fietsenstallingen).

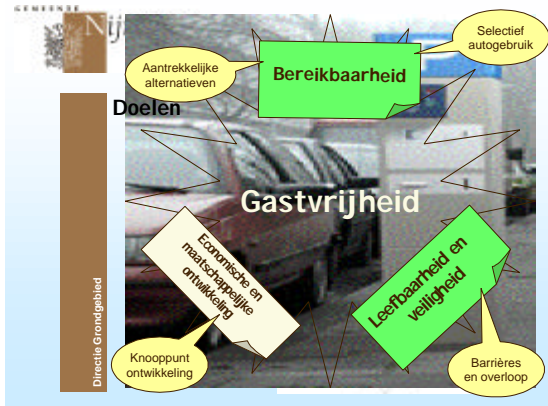
Via internet kan deze informatie optimaal worden aangeboden, en daarnaast zal de informatie ook in de vorm van folders ed. beschikbaar moeten zijn.

De belangrijkste communicatie vindt plaats op straat. De informatie over parkeren moet beschikbaar zijn voor de (incidentele) bezoeker op het moment dat hij/zij die nodig heeft, op het moment dat er een keuze gemaakt kan worden en op het moment van handelen.

Doelen bepalen

Algemene doelstelling

Het hoofddoel van het parkeerbeleid is het vinden van een verantwoord evenwicht tussen gastvrijheid aan de ene kant en mobiliteitsbeleid (bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid) aan de andere kant.



Bij de gastvrijheid is het van belang om uit te gaan van de onderscheiden gebruikersprofielen. Het parkeerbeleid moet aansluiten op de behoeften van de gebruikers, en in dat kader gaat het om het bedenken van slimme formules en oplossingen.

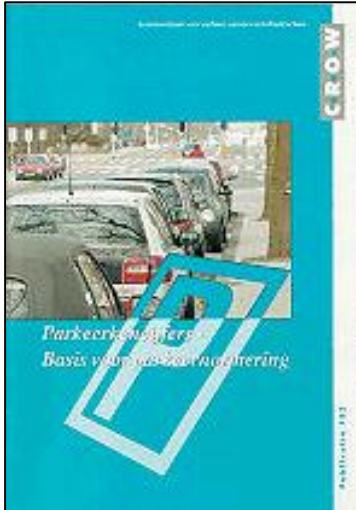
Bij het mobiliteitsbeleid staat het bereikbaarheidsprofiel centraal. Ieder gebied kent daarbij zijn eigen problematiek en mogelijkheden, die moeten worden onderkend en benut. Het is daarbij niet altijd mogelijk om aan alle wensen van de gebruiker tegemoet te komen. Daar waar nodig moet een verantwoord compromis worden gesloten.

Doelen per bereikbaarheidsprofiel en gebruikersprofiel

Bereikbaarheidsprofiel	Gebruikersprofiel	Beleidsdoel
Knooppunt	Bewoner	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren woonfunctie in centrumgebieden. Selectief autobezit. • Voorkeur is parkeren op eigen terrein (garage). • Collectieve voorzieningen realiseren • Vergunningensysteem voor verdeling schaarse parkeerruimte op de openbare weg
	Werker	<ul style="list-style-type: none"> • Selectief autogebruik. Vervoermanagement • Beperking parkeergelegenheid • Stimuleren alternatief vervoer d.m.v. beprijzen. • Ketenmobiliteit, parkeren op afstand en overstap op OV en fiets.
	Bezoeker (winkel)	<ul style="list-style-type: none"> • Centrum moet aantrekkelijk zijn. Gastvrijheid • Kortparkeren in garage aan de rand + nabij bestemming (straat). • Alternatief bieden voor piekbezoek door parkeren op afstand (ketenmobiliteit)
	Bezoeker (leisure)	<ul style="list-style-type: none"> • Centrum moet aantrekkelijk zijn (gastvrijheid). • Langparkeren in garage aan de rand, niet op straat
Invloedsgebied	Bewoner	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren woonfunctie in menggebieden. • Selectief autobezit. • Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein (garage, oprit).
	Werker	<ul style="list-style-type: none"> • Selectief autogebruik. • Voorzien in eigen parkeerbehoefte (nieuwbouw). • Stimuleren alternatief vervoer d.m.v. beprijzen. Tegengaan van buurtvreemd parkeren (vreemdparkeren).
	Bezoeker (winkel)	<ul style="list-style-type: none"> • Ruimte voor kortparkeren t.b.v. bedrijvigheid in het gebied.
	Bezoeker (leisure)	<ul style="list-style-type: none"> • Bezoeker van specifieke aantrekkingspunten. • Oplossing op maat
Specifiek gebied	Bewoner (woongebied)	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeren op eigen terrein. • Publieke parkeerplaatsen voor bezoek. • Weren van vreemdparkeren

Werker (kantoorzone, industriegebied)	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeren op eigen terrein. • Collectieve oplossingen (parkmanagement)
Bezoeker	<ul style="list-style-type: none"> • Voorziening op maat nabij ingang / entree

Parkeernormen.



Uitgangspunt bij het hanteren van parkeernormen voor nieuwbouw is dat het aantal parkeerplaatsen overeenstemt met de (verwachte) parkeerbehoefte. Het Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur publiceert parkeerkencijfers die de basis vormen voor de parkeernormering. In 2003 is een geactualiseerde publicatie uitgegeven (CROW – publicatie 182).

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij andere functies dan wonen wordt in de gemeente uitgegaan van deze parkeerkencijfers.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij woningen heeft de gemeente in 1992 een eigen onderzoek gedaan. De resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt om de parkeerbehoefte te toetsen bij nieuwbouwplannen. In 2003 is door middel van het parkeeronderzoek Grootstal en Oosterhout getoetst of deze normen nog voldoen. Daaruit blijkt dat de normering nog steeds voldoet, maar dat er speciale aandacht is gewenst voor het in stand houden van parkeren op eigen

terrein. Speciale voorlichting hierover naar (nieuwe) bewoners is gewenst.

De rekenwijze die door de gemeente wordt gehanteerd om de parkeerbehoefte bij woningen te beoordelen wijkt niet wezenlijk af van de parkeerkencijfers van het CROW. In verband met de eenduidigheid wordt voorgesteld om bij de beoordeling van bouwplannen uit te gaan van deze laatste CROW-publicatie.

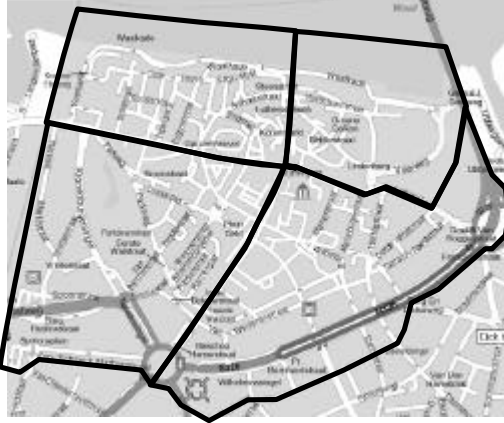
De parkeerkencijfers kunnen ook worden gebruikt om in bestaande situaties het parkeerareaal te beoordelen. In overleg met belanghebbenden kunnen op basis van deze beoordeling maatregelen worden voorgesteld of uitgewerkt. De overheid kan hierbij een regiefunctie vervullen. De veroorzakers van het parkeervraagstuk zullen zelf worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid om een oplossing te vinden

Ter illustratie is hier een vergelijking tussen de oude en de nieuwe parkeernorm voor woningen opgenomen:

Type woning	Minimum parkeerkencijfer CROW, afhankelijk van bereikbaarheidsprofiel in sterk stedelijk gebied	Gemeente Nijmegen: parkeernormen bij woningen 1993
Woning duur	1,3 – 1,7	1,4 – 1,5
Woning midden	1,2 – 1,6	1,1 – 1,4
Woning goedkoop	1,1 – 1,3	0,7 - 1,3
Serviceflat / aanleunwoning	0,3 – 0,3	0,5 – 1,0
Kamerhuur	0,2 – 0,2	0,2 – 0,3

Ontwikkelingen in de knooppunten

Centrum



In het centrum van Nijmegen wordt het parkeren al sinds de 70-er jaren gereguleerd door middel van betaald parkeren en een vergunningensysteem. In 1993 is het parkeertarievenplan Binnenstad vastgesteld. Sinds die tijd geldt de 0-optie, wat inhoudt dat het aantal parkeerplaatsen in principe niet meer is uitgebreid. Er zijn wel nieuwe parkeervoorzieningen gebouwd, tegelijk zijn parkeerplaatsen op straat verdwenen. In de garages zijn er 600 plaatsen bijgekomen (Kefkensbos), maar hetzelfde aantal is op straat opgeheven. Het aantal vergunningen voor bewoners is toegenomen, hetgeen de druk op de bezoekersplaatsen doet toenemen.

In de afgelopen

periode is het winkelareaal en het aantal arbeidsplaatsen toegenomen met respectievelijk 14% en 1%. Dit houdt gelijke trend met de toename van de afzet van parkeeruren in het centrumgebied (jaarlijks 1,5%).

Op de bijgevoegde kaart is de zone-indeling weergegeven van het betaald parkeren. In het huidige vergunningenbeleid wordt prioriteit gegeven aan de bewoners boven de zakelijke vergunningen. Het totaal aantal vergunningen en daarmee samenhangende parkeerplaatsen is gelimiteerd, om voldoende parkeerareaal over te houden voor de bezoekers.

Wonen

De woonfunctie in het centrum is in de afgelopen 10 jaar met 4% toegenomen. In combinatie met de stijging van het autobezit (1,5% per jaar) is het aantal afgegeven vergunningen met 13 % toegenomen. Deze trend zet zich naar verwachting door.

Bewoners	1993	2003	Trend
Huishoudens *)	3.693	3.850	+ 4%
Vergunningen	1.700	1913	+ 13%
Vergunningen per 100 huishoudens	46	50	+ 11%
Vergunningplaatsen	1305	1730	+ 33%

*) benedenstad en centrum

Winkelen en recreëren

De verkoopvloeroppervlakte is met 14% toegenomen. Het aantal parkeerplaatsen is nagenoeg gelijk gebleven. De parkeerplaatsen worden echter beter gebruikt (toename parkeeruren).

Bezoekers	1993	2002	Trend
Verkoopvloeropp. V.V.O. (m ²)	99.750	114.124	+ 14%
Betaalde plaatsen *)	3.279	3.268	-

parkeerplaatsen per 100 m ² V.V.O.	3,3	2,9	-14%
Afzet parkeeruren (x 1000)	3428	3892	+ 13%
Parkeeruren per m ² V.V.O.	34	34	-
Parkeeruren per parkeerplaats	1045	1191	+ 14%

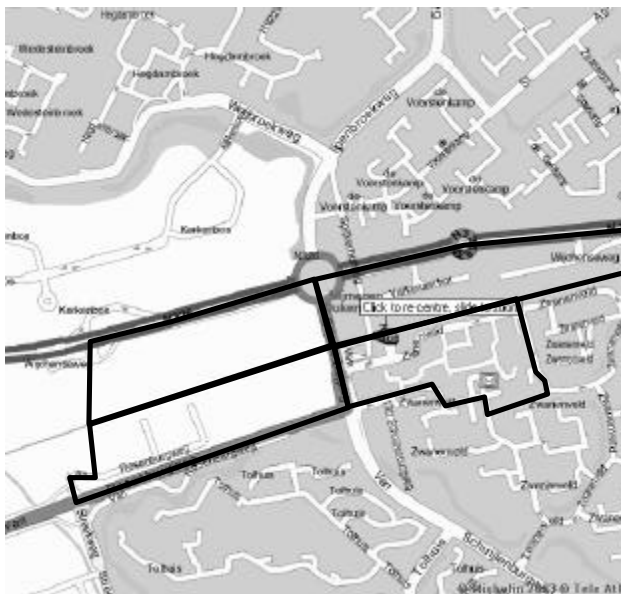
*) inclusief wedren en Julianaplein

Werken

Het aantal arbeidsplaatsen is in de afgelopen 10 jaar licht gestegen. Het aantal afgegeven vergunningen is meer dan gehalveerd. Dit is het gevolg van het hanteren van strengere normen bij de afgifte van de vergunningen voor bedrijven. Daarmee wordt het selectieve gebruik van de auto bevorderd. Bedrijven in het centrum worden gestimuleerd om een mobiliteitsplan voor de werknemers op te stellen.

Werkers	1993	2003	Trend
arbeidsplaatsen	13.750	14.122	+ 1%
vergunningen	1917	799	-58%
Vergunningen per 100 arbeidspl.	13,7	5,7	-59%

Brabantse Poort



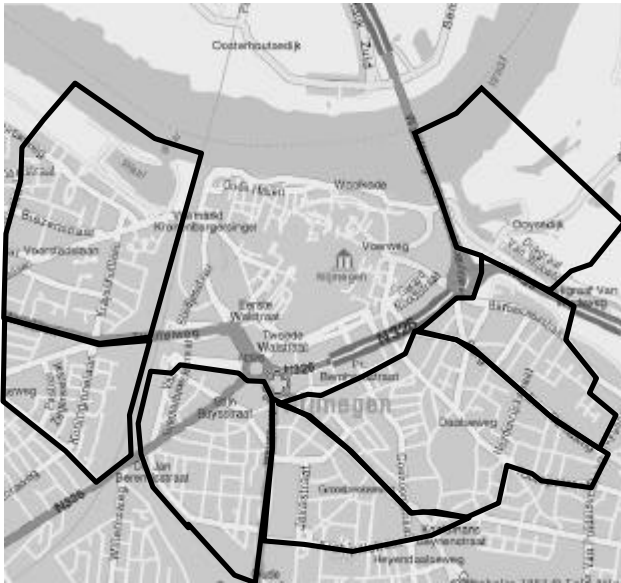
Bij de ontwikkeling van de Brabantse Poort heeft het parkeerbeleid een belangrijke rol gespeeld. Aansluitend op het landelijke en regionale beleid is door het beperken van het aantal parkeerplaatsen het gebruik van alternatieve vervoerwijzen fiets, bus en trein gestimuleerd. Om het gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen te reguleren is in 1997 betaald parkeren ingevoerd in combinatie met een vergunningensysteem voor bewoners en werkers. Het gebied Brabantse poort wordt doorsneden door wegen (van Schuilenburgweg) en de spoorlijn. De onderlinge uitwisseling of dubbelgebruik van parkeerruimte op piektijden wordt hierdoor verstoord. Met het verbeteren van het gebruik van de parkeerplaatsen en het afstemmen van de prijs op de benutting kan de parkeersituatie verder verbeterd worden. De toekomstige ontwikkelingen bij het winkelcentrum en bij Travium bieden mogelijkheden om tot een

betere afstemming te komen.

Met dezelfde uitgangspunten die voor het centrum zijn geformuleerd zal ook voor de Brabantse poort een integraal parkeerplan worden uitgewerkt.

Ontwikkelingen in de invloedsgebieden

Omgeving centrum

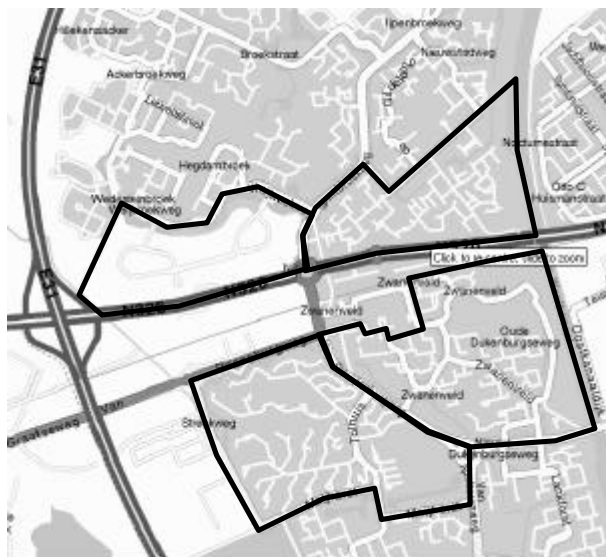


Als gevolg van het betaald parkeren in het Centrum is er parkeerdruk ontstaan in de omliggende wijken. In combinatie met de toenemende parkeerbehoefte van de bewoners van deze gebieden leidt dit tot grote druk op de leefomgeving. Om deze overlast tegen te gaan en vooral het parkeren voor bewoners mogelijk te maken wordt het invloedsgebied stap voor stap gereguleerd. Het gebied zal zich geleidelijk uitbreiden. Naast gebied oost en Bottendaal, waarvoor nu al parkeerregulering wordt ingevoerd zal er ook worden onderzocht of in West (Biezen, Waterkwartier) en in de Ooij moet worden gereguleerd.

In 2003 is het systeem van parkeerregulering in de invloedsgebieden onderzocht. Daaruit blijkt dat het systeem functioneert, maar dat voornamelijk in de avonden er plaatselijk nog sprake is van

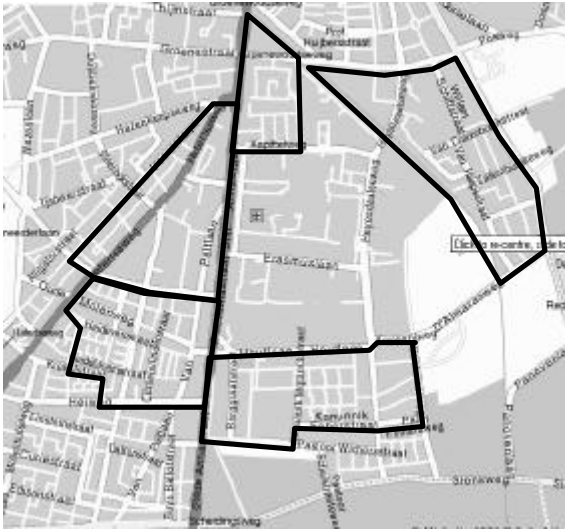
overlast (Bottendaal e.o.). Het bijstellen van de tarieven en de betaalperiode (ook in de avonden) kan hier voor verbetering zorgen.

Omgeving Brabantse Poort



Ook bij de Brabantse Poort wordt de leefomgeving in de omliggende wijken op de proef gesteld. In juli 2003 heeft de gemeenteraad besloten om in een deel van Zwanenveld betaald parkeren in te stellen. Net zoals bij de omgeving van het centrum zal ook in de omgeving van de Brabantse Poort het reguleren van het gebruik van de openbare parkeerplaatsen in de toekomst uitbreiden.

Omgeving Heijendaal



Als gevolg van de toegenomen activiteiten op het knooppunt Heijendaal is de parkeerdruk op de omliggende wijken nu al aanleiding tot klachten van de bewoners. Als in de nabije toekomst op Heijendaal wordt overgegaan tot betaald parkeren, zal de vraag naar regulerende maatregelen in de omgeving toenemen. Bij de ontwikkeling van de plannen voor Heijendaal zal daarmee rekening moeten worden gehouden.

Ontwikkelingen in de specifieke gebieden

Woongebieden

Bij de ontwikkeling van nieuwe woongebieden is uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid wordt aangelegd. Daarvoor zijn er normen ontwikkeld (zie par. Parkeernormen).

Bij de aanleg van openbare parkeerplaatsen moet voldoende aandacht worden besteed aan de situering van de openbare parkeerplaatsen, door klustering van parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand van de woningen. Bewoners van de wijk zijn zelf verantwoordelijk voor het goed functioneren van de parkeervoorziening. Dit geldt vooral als er een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat door herbestemming van de parkeerplaats op eigen terrein.

In de oudere wijken is de parkeerdruk op de openbare parkeervoorziening in de loop der jaren sterk toegenomen. Meestal zijn de mogelijkheden om op eigen terrein te parkeren beperkt en is er geen ruimte voor uitbreiding. Bij herstructurering (inbreiding, nieuwbouw) wordt als eis gesteld dat op eigen terrein aan de parkeerbehoefte wordt voldaan. Tevens biedt dit de mogelijkheid om door aanleg van extra parkeerplaatsen de overbelasting van de buurt te verminderen. Hiervoor is een goed inzicht in de aanwezige parkeerbehoefte gewenst, en inzicht in de bereidheid van de bewoners om daarvoor te betalen. In zijn algemeenheid is het van belang te komen tot clusteren, om de leefsituatie in de straten te verbeteren (spelen op straat, bereikbaarheid hulpdiensten, etc...).

Werkgelegenheidsgebieden

Op nieuwe en bestaande industrieterreinen wordt als eis gesteld dat bedrijven voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Hiervoor zijn parkeerkencijfers ontwikkeld (CROW publicatie 182). Ontwikkelingen op de arbeidsmarkt (deeltijdwerk) kunnen leiden tot een grotere parkeerdruk. Dit probleem kan niet eenvoudig in de openbare ruimte worden opgelost. Bedrijven horen hiervoor zelf verantwoordelijkheid te dragen. Met het opstellen van vervoerplannen voor werknemers kan daarin een bijdrage worden geleverd. Via het Vervoer Coördinatie Centrum (VCC) levert de gemeente Nijmegen een bijdrage aan deze plannen. Door middel van Parkmanagement is het ook mogelijk om tot gezamenlijke oplossingen te komen van parkeerproblemen in werkgelegenheidsgebieden.

Recreatiegebieden

Het Goffertpark is het belangrijkste recreatiegebied in de gemeente. In het park worden evenementen georganiseerd die een grote publieksaantrekkende werking kunnen hebben. De thuiswedstrijden van N.E.C. zijn hiervan een voorbeeld. Voor deze evenementen is het gewenst om met een mobiliteitsplan te werken, waarbij vooraf de vervoersstromen worden ingeschat en voldoende alternatieven worden geboden voor het autogebruik. Aanvullende busverbindingen en goede accommodatie voor het stallen van fietsen horen daarbij. Voor het parkeren van auto's dient zo veel mogelijk gebruik te worden gemaakt van de grote parkeerterreinen in de omgeving.

PARKEERVISIE NIJMEGEN 2004

Deel B. Uitwerking per knooppunt
en actieprogramma



PARKEERVISIE NIJMEGEN 2004

Deel B. Uitwerking per knooppunt en actieprogramma

Directie Grondgebied, afdeling Openbare
Ruimte
in samenwerking met Directie
Stadsbedrijven, afdeling Stadstoezicht
oktober 2004

Inhoudsopgave

<u>Inleiding.....</u>	3
Bouwstenen voor het parkeerbeleid.....	3
Interactieve bijeenkomsten.....	3
Werkwijze	3
<u>Samenvatting.....</u>	4
<u>Uitwerking Centrum en omgeving</u>	6
Uitgangspunten.....	6
Oplossingsrichtingen	7
Benutten	8
Beprijzen.....	10
Bouwen.....	11
Organiseren.....	13
<u>Uitwerking Brabantse Poort en omgeving.....</u>	15
Uitgangspunten.....	15
Oplossingsrichtingen	16
Benutten	17
Beprijzen.....	18
Bouwen.....	20
Organiseren.....	21
<u>Uitwerking in Actiepunten</u>	23

Inleiding

Bouwstenen voor het parkeerbeleid

Dit uitvoeringsplan is geschreven op basis van de Parkeervisie Nijmegen 2004, deel A, Bouwstenen voor het Parkeerbeleid. Hierin is de visie weergegeven die de basis vormt voor het parkeerbeleid. Deze visie is op 20 november 2003 besproken in de raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling. Daar is besloten om de Parkeervisie te bespreken met belanghebbenden en uit te werken in een uitvoeringsprogramma.

Interactieve bijeenkomsten

Op 28 april is de Parkeervisie besproken met de sleutelpersonen voor het centrum en omgeving. Vanuit de verschillende belangengroeperingen zijn vertegenwoordigers met elkaar in discussie gegaan over de parkeervisie en de daarin aangegeven oplossingsrichtingen.

Op 7 juli heeft eenzelfde discussie plaatsgehad met sleutelpersonen van knooppunt Brabantse Poort en omgeving.

Voor het knooppunt Heijendaal loopt een afzonderlijk traject met de opstelling van de bereikbaarheidsvisie Heijendaal. De uitwerking van de parkeervisie zal daarin een plaats krijgen.

Werkwijze

Op basis van beide interactieve bijeenkomsten zijn de aangegeven oplossingsrichtingen opnieuw bekeken en uitgewerkt in een activiteitenprogramma. Daarbij is de aangegeven oplossingsrichting vertaald in één of meerdere concrete stappen (activiteiten), waarbij de volgende vragen zijn beantwoord:

- Wat houdt de activiteit in
- Welke kwaliteit willen we bereiken
- In welk tijdsbestek kan de activiteit worden uitgevoerd
- Hoeveel geld is daarmee gemoeid
- Hoe wordt er informatie over de activiteit gegeven
- Wie zijn er bij de activiteit betrokken (opdrachtgever opdrachtnemer)

In deze rapportage is de parkeervisie uitgewerkt voor het Centrum en omgeving en voor de Brabantse Poort en omgeving.

Samenvatting

Op basis van de parkeervisie en de daarin aangegeven oplossingsrichtingen is een activiteitenlijst opgesteld. Deze activiteiten zullen in de periode 2004 – 2009 worden uitgevoerd door jaarlijks een actieplan op te stellen.

Voor 2004 – 2005 ziet het actieplan er als volgt uit:

Activiteiten die direct kunnen worden uitgevoerd:

Direct uit te voeren activiteiten (2004-2005)		Kosten	Rendement
2	Instellen parkeerregulering voor 24 uur (pilot in Bottendaal (januari 2005), 's avonds lager tarief	160 uren	Financieel neutraal. Meer leefbaarheid in de avonduren
2	Betaald parkeren in vergunningengebied (met beperkte tijdsduur) pilot Benedenstad, maart 2005)	400 uren investering *)	Opbrengst door benuttingsverbetering en opvang parkeerpieken
2	Instellen progressief tarief op straat	Investering *)	Ultrakort parkeren bevorderen, verhogen turn-over (in de ringstraten). Verbeteren rendement (2%).
2	Afrekenen per half uur in de parkeergarages	0 uren	Opbrengstverbetering 10% Circa €200.000,- per jaar
3	Nemen van Principebesluit betaald parkeren invloedsgebieden (gefaseerd uitvoeren)	investering *)	Verbeteren leefbaarheid invloedsgebieden Neutraal
5	Aanbieden parkeerabonnementen in garages (pilot Hezelstraat)	80 uren	Verbeteren benutting en rendement (10%). Resultaat pilot afwachten
7	Optimaliseren Openbare Ruimte in zone A en B (inventarisatie)	200 uren	Verbeteren Bereikbaarheid en capaciteit
7 17	Aanleg circa 70 extra parkeerplaatsen Hessenberg ten behoeve van parkeerbehoefte wonen	Investering *)	Invulling parkeerbehoefte Wonen (parkeerbijdrageregeling). gebruiker betaalt
11	Indexering parkeertarief met 1,5% vanaf 2005 en opstellen meerjarenplan parkeertarieven (november 2004)	€ 10.000,-	in verband met tariefstappen (3%) pas vanaf 2006 € 180.000
17	Extra parkeerlaag Josephhof	investering *)	Invulling parkeerbehoefte Wonen (parkeerbijdrageregeling). gebruiker betaalt
17	Opstellen Programma van eisen t.a.v. parkeergarages	200 uren € 20.000,-	Benchmark met particuliere aanbieders
17	Aankoop garage Kop Winkelcentrum Dukenburg	investering *)	Verbeteren parkeersituatie Brabantse Poort
17	Uitbreiden parkeerterrein NEC	Investering *)	Bereikbaarheid Goffert (in combinatie met CWZ, Sanadome)
17	Exploitatie parkeergarage PCC	Investering *)	
18	Opstellen Plan van aanpak voor bedrijfsmatig werken	0 uren	Structureel opgenomen in de begroting. Benchmark met externe aanbieders
22	Actief stimuleren gedeeld autogebruik (pilot centrum in 2005)	€ 5.000,-	Wegwerken wachtlijsten bewonersvergunningen
25	Openstellen particuliere terreinen op piekmomenten (pilot Winkelcentrum Dukenburg)	investering *)	Verbeteren bereikbaarheid op piekmomenten
Totaal te realiseren op korte termijn		1040 uren uitv. 150 uren beleid € 35.000,00	Structurele meeropbrengst circa 4,8% (€ 200.000,- in 2005)

*) wordt via een separaat voorstel voorgelegd

Activiteiten die leiden tot structurele verbetering:

Activiteiten die leiden tot structurele verbetering (2004-2005)		Kosten	Rendement
1	Parkeeronderzoek Centrum & Benedenstad	€ 18.500,00	Inzicht in benutting en mogelijkheden voor verbetering benutting (op weg naar 10% benuttingsverbetering)
2	Onderzoek naar piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie	115 uren	Inzicht in benutting en mogelijkheden voor verbetering benutting (op weg naar 10% benuttingsverbetering)
4	Stimuleren particulier initiatief bewonersparkeren	60 uren	Structureel verbeteren parkeersituatie voor bewoners
9	Uitvoeren plan ketenmobiliteit	100 uren	Parkeeropvang bij piekbelasting voor bezoekers en werkers
10	Stimuleren vervoer- en mobiliteitsmanagement	100 uren	Selectief autogebruik voor werknemers, minder parkeerdruk in invloedsgebieden
13	Uitgebreide kosten / baten analyse van het vergunningparkeren	€ 10.000,00	Beheersbare regulering openbare parkeerruimte
14	Opstellen parkeerbalans	€ 10.000,00	Objectieve beoordeling capaciteit van het parkeerareaal
15	Parkeerbijdrageregeling + beleidsregels voor normering	40 uren	Structureel verbeteren van parkeerbehoefte voor functie wonen
19	Opstellen communicatieplan parkeerbeleid	€ 15.000,00	Imagoverbetering parkeren en verbeteren klantgerichtheid en gastvrijheid
20	Ontwikkelen klantgerichte website en publieksfolder m.b.t. parkeren in Nijmegen	€ 6.500,00	Imagoverbetering parkeren en verbeteren klantgerichtheid en gastvrijheid
21	Bijstellen van de Parkeerverordening	0 uren	Is structureel opgenomen in de begroting
23	Parkeeronderzoek Brabantse Poort	€ 10.000,00	Inzicht in benutting en mogelijkheden voor verbetering benutting (op weg naar 10% benuttingsverbetering)
Totaal voor structurele verbetering		400 uren beleid € 70.000,00	

In de volgende uitwerking voor het Centrum en omgeving en voor Brabantse Poort en omgeving wordt nader ingegaan op de gekozen oplossingsrichtingen en de vertaling daarvan in activiteiten.

Uitwerking Centrum en omgeving

Uitgangspunten

Uitgangspunten en doelen Knooppunt Centrum e.o			
	Wonen bewoners	Bezoeken Winkelbezoek, recreanten	Werken Werknemers
Doelen	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren woonfunctie • Selectief autogebruik • Parkeren op eigen terrein • Collectieve Parkeervoorzieningen • Regulering schaarse ruimte op de openbare weg 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantrekkelijk knooppunt, gastvrijheid • Parkeergelegenheid voor bezoeker nabij de bestemming • Alternatief bieden voor de pieken (parkeren op afstand) 	<ul style="list-style-type: none"> • Selectief autogebruik, vervoermanagement • Beperking parkeergelegenheid • Stimuleren alternatief vervoer d.m.v. beprijzen • Ketenmobiliteit, parkeren op afstand en overstap op O.V. en fiets • Tegengaan vreemdparkeren in (woon-)wijken
Ontwikkeling (1994-2003)	<ul style="list-style-type: none"> • Huishoudens: + 4% • Vergunningen: + 13% • Vergunningen per 100 huishoudens: + 11% • Vergunningenplaatsen : + 33% 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkoopvloeropp.: + 14% • Bezoekersplaatsen per 100 m² VVO: - 14% • Afzet parkeeruren: + 13% • Parkeeruren per parkeerplaats: + 14% 	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeidsplaatsen: + 1 % • Zakelijke vergunningen: - 58% • Vergunningen per 100 arbeidsplaatsen: -59%

Oplossingsrichtingen

Oplossingsrichtingen Knooppunt Centrum e.o			
	Wonen bewoners	Bezoeken Winkelbezoek, recreanten	Werken werknemers
C1 Benutten	<ul style="list-style-type: none"> Voor een goed inzicht in de benutting van het aanwezige parkeerareaal is periodiek onderzoek nodig. Daarbij gaat het om de benutting van de vergunningenplaatsen en het gebruik van de bezoekersplaatsen in de garages en op straat. De informatie moet dienen voor herijking van het vergunningensysteem en de mogelijkheden voor dubbelgebruik. In de invloedsgebieden van het knooppunt ontstaat een toenemende vraag naar parkeerregulering. Hiervoor is een pro-actief beleid gewenst, zodat alert op deze vraag kan worden ingespeeld. 		
	<ul style="list-style-type: none"> Aanbieden van een gedifferentieerd aanbod van parkeervoorzieningen (onderzoek + ontwikkelen). Bij herinrichting van straten de vormgeving van de parkeervoorziening optimaliseren 	<ul style="list-style-type: none"> een kwalitatief goed aanbod met voldoende capaciteit. Meten op benutting en piekbelasting evaluatie en zogewenst aanpassing of uitbreiding van het dynamisch parkeerverwijssystem voor de piekmomenten "parkeren op afstand" ontwikkelen 	<ul style="list-style-type: none"> ontwikkelen van "parkeren op afstand" voor werknemers vervoermanagement
C2 Beprizen	<ul style="list-style-type: none"> Formuleren van een actief prijsbeleid. Indexeren van de parkeertarieven en genereren van middelen ten behoeve van uitvoeringsprogramma Centrum. Meerjarenplanning. Inkomsten parkeergelden gebruiken ter verbetering van de (duurzame) bereikbaarheid van het centrum (mobiliteitsbijdrageregeling) 		
	<ul style="list-style-type: none"> Prijs meer in overeenstemming brengen met kosten Gedifferentieerde tariefstelling (aantrekkelijke plaatsen tegen een hoger tarief) hoger tariefstellen voor tweede vergunning 	<ul style="list-style-type: none"> tariefstelling afstemmen op de benuttingresultaten. Onderscheid maken in "economische" waarde van parkeervoorziening 	<ul style="list-style-type: none"> Invoeren van een commercieel parkeeralternatief voor bedrijven (abonnementen)
C3 Bouwen	<ul style="list-style-type: none"> opstellen van een Parkeerbalans volgens de parkeerkencijfer-methode van het CROW (publicatie 182) 		
	<ul style="list-style-type: none"> bij nieuwbouw aanleg P-plaatsen verplichten bezoekersplaatsen in het hart van het centrum vrijmaken ten behoeve van bewoners (alternatief voor vergunningen) 	<ul style="list-style-type: none"> uitbreiden bezoekersparkeren in overeenstemming met de parkeerbalans alternatieven realiseren voor bezoekersparkeren in het hart van het centrum (Pijkestraatgarage, Eiermarkt, straat) op goed bereikbare plaatsen aan de rand (nabij Hezelpoort, Keizer Karelplein, Josephhof, Wedren) 	<ul style="list-style-type: none"> bij nieuwbouw aanleg P-plaatsen (per m2 BVO) verplichten
C4 Organiseren	<ul style="list-style-type: none"> instellen van een mobiliteitsbijdrageregeling, waarbij de opbrengsten van het parkeren worden gebruikt voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van het centrum. Vergelijkbaar maken van de uitvoering van het parkeerbeleid met marktpartijen Verbeteren van de communicatie over het parkeerbeleid en de besteding van de parkeergelden. Klantgerichte website inrichten over het parkeren in Nijmegen 		
	<ul style="list-style-type: none"> overleg met bewoners (verenigingen) gebruikersgerichtheid van het vergunningensysteem optimaliseren Stimuleren gedeeld autogebruik 	<ul style="list-style-type: none"> overleg met SCMN bezoekersfolder met daarin een eenduidige communicatie over parkeertarieven 	<ul style="list-style-type: none"> opstellen van vervoersplannen door bedrijven en personeelsorganisaties advisering door vervoerscoördinatiecentrum VCC parkeeraanduiding duidelijker maken

Benutten

Benutten algemeen

C1.1: Voor een goed inzicht in de benutting van het aanwezige parkeerareaal is periodiek onderzoek nodig. Daarbij gaat het om de benutting van de vergunningenplaatsen en het gebruik van de bezoekersplaatsen in de garages en op straat. De informatie moet dienen voor herijking van het vergunningensysteem en de mogelijkheden voor dubbelgebruik.

Door middel van onderzoek wordt inzicht verkregen in het gebruik van het parkeerareaal, om daarmee het gebruik verder te optimaliseren (benutten). Gestreefd wordt naar een verbetering van de benuttingsgraad met 10%, tot het niveau van 80-85 %. Boven dit niveau wordt door de gebruiker als VOL ervaren. Dit is voor piekmomenten acceptabel, mits het aantal piekuren beperkt blijft en er een alternatief voorhanden is (parkeren op afstand)

Activiteit:

1. Parkeeronderzoek Centrum en Benedenstad
2. Onderzoek piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie

C1.2 In het invloedsgebied van het centrum ontstaat een toenemende vraag naar parkeerregulering. Hiervoor is een pro-actief beleid gewenst, zodat daar alert op kan worden ingespeeld.

Door het betaald parkeren in het centrum ontstaat een verdringingseffect, dat leidt tot parkeeroverlast in de omliggende wijken. Door het invoeren van betaald parkeren met een ontheffingsregeling voor bewoners en een bezoekersregeling kan de overlast worden bestreden. Deze maatregel heeft echter een olievlekwerking, waardoor de vraag naar parkeerregulering zich over een groter gebied uitstrekt. Burgemeester en Wethouders zijn gemandateerd om wegvakken voor parkeerregulering aan te wijzen, maar voor het benodigde krediet is besluitvorming in de gemeenteraad noodzakelijk. Om hierop alert in te kunnen spelen is het gewenst om de besluitvorming over het invoeren van parkeerregulering te verbeteren

Activiteit:

3. Invloedsgebied Centrum in principe aanwijzen voor parkeerregulering en uitvoeringskrediet (gefaseerd) beschikbaar stellen

Benutten voor bewoners

C1.3 Aanbieden van een gedifferentieerd aanbod van parkeervoorzieningen (onderzoek + ontwikkelen).

Bij wonen hoort een parkeeroplossing op eigen terrein. In bestaande situaties is dit vaak niet haalbaar. In de huidige situatie is een parkeervergunning het enige alternatief. Er moeten meer tussenvormen worden ontwikkeld, inspelend op de verschillende behoeften van de bewoners (koop, huur, abonnement, vergunning). Insteek hierbij is het gebruik maken van particuliere initiatief.

Activiteit:

4. Stimuleren particulier initiatief bewonersparkeren
5. Aanbieden abonnementen en reserveringsmogelijkheden in parkeergarages
6. Vergunningensysteem beperken tot straatparkeren

C1.4 Bij herinrichting van straten de vormgeving van de parkeervoorziening optimaliseren

Bestaande inrichting van de straten biedt in sommige gevallen onvoldoende (legale) parkeerruimte op onvoldoende doorgang bij calamiteiten. Voor bewoners is dat onduidelijk of onlogisch. In overleg met (georganiseerde) bewoners deze situaties uitwerken en aanpassen

Activiteit:

7. Extra aandacht voor vormgeving parkeerruimte bij herinrichting straten

Benutten voor bezoekers

C1.5 Een kwalitatief goed aanbod met afgestemde capaciteit. Meten op benutting en piekbelasting

Bezoekers hebben baat bij voldoende parkeerruimte die gemakkelijk te vinden is, en niet te ver van de bestemming afluigt. Informatie over de benutting geeft een objectief houvast of deze parkeerruimte ook beschikbaar is.

Activiteit:

- 2.. Onderzoek piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie

C1.6 Evaluatie en zogewent aanpassing of uitbreiding van het dynamisch parkeerverwijssysteem

Het vinden van beschikbare parkeerplaatsen is voor de bezoeker een belangrijk kwaliteitsaspect. Voor omwonenden idem. Het parkeerverwijssysteem dient voor het voorkomen van zoekgedrag en omrijbewegingen, en maakt een betere benutting van het parkeerareaal mogelijk. Het huidige systeem moet op deze aspecten worden geëvalueerd en zonodig worden bijgesteld (of uitgebreid).

Activiteit:

8. Actualisatie en evaluatie dynamisch parkeerverwijssysteem

C1.7 Voor de piekmomenten "parkeren op afstand" ontwikkelen

In de situaties dat de bezetting hoger is dan 85% op de maatgevende plaatsen biedt "parkeren op afstand" een alternatief. Het aantal piekuren dat optreedt is daarbij een kwaliteitsaspect. Dit alternatief moet worden ontwikkeld (volgens het plan "parkeren op afstand").

Activiteit:

- 2.. Onderzoek piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie
9. Uitvoeren plan "ketenmobiliteit", gericht op het bieden van een alternatief voor bezoekers en werknemers.

Benutten voor werknemers

C1.8 Ontwikkelen van "parkeren op afstand" voor werknemers

Het benuttingsonderzoek geeft zicht op de restcapaciteit van het parkeerareaal. Bezien of de aanwezige restcapaciteit gebruikt kan worden om de overlast van "vreemdparkeren" in de invloedsgebieden te bestrijden. Voor de dagen (tijdstippen) waarop deze restcapaciteit niet voor handen is biedt parkeren op afstand een alternatief (naast fiets en Openbaar Vervoer)

Activiteit:

- 2.. Onderzoek piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie
- 9.. Uitvoeren plan "ketenmobiliteit", gericht op het beiden van een alternatief voor bezoekers en werknemers.

C1.9 Vervoermanagement

Werkgevers worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid ten aanzien van het vervoer van personeel en de (maatschappelijke) gevolgen daarvan. Beïnvloeding van de vervoerskeuze door middel van financiële en sociale prikkels is daarvan een onderdeel. Dit kan door het opstellen en monitoren van een mobiliteits- of vervoersplan per bedrijf of groep. Het VervoersCoördinatieCentrum VCC heeft kennis hierover gebundeld.

Activiteit:
10. Stimuleren vervoer- en mobiliteitsmanagement

Beprijzen

Beprijzen algemeen

C2.1 Formuleren van een actief prijsbeleid. Indexeren van de parkeertarieven en genereren van middelen ten behoeve van uitvoeringsprogramma Centrum. Meerjarenplanning.

Er is geen beleid ten aanzien van de ontwikkeling van het parkeertarief. Met het oog op de prijsontwikkeling aan de kostenkant is indexering van het parkeertarief gerechtvaardigd. Om de bereikbaarheid in de komende jaren op peil te houden en daarvoor de gewenste investeringen te doen is een geleidelijke verhoging van de tarieven te verkiezen boven incidentele prijsverhogingen. Afstemming hierover in regionaal verband is daarbij wenselijk (Arnhem).

Activiteit:
11. Meerjarenplan parkeertarieven

C2.2 Inkomsten parkeergelden gebruiken ter verbetering van de (duurzame) bereikbaarheid van het centrum (mobiliteitsbijdrageregeling)

De gemeente heet zich de opgave gesteld om de bereikbaarheid van de knooppunten te verzekeren. Daarvoor zullen investeringen nodig zijn. In het verlengde van selectief autogebruik zullen de gebruikers van deze vervoerswijze worden belast ten behoeve van deze (duurzame) bereikbaarheid. Dit gebeurt via het parkeertarief. De daarmee gegenereerde middelen moeten worden geoormerkt en besteed worden voor deze bereikbaarheid.

Ook een promotiebijdrageregeling kan via het parkeertarief worden gefinancierd. Uit deze regeling kunnen dan collectieve promotie-inspanningen worden gefinancierd (koopzondagaanpak, marketingacties op de Duitse markt, winteraanpak). Het effect is dat middels stelselmatige promotie het bezoek aan de binnenstad op peil blijft c.q. toeneemt met als neveneffect additionele parkeerinkomsten .

Activiteit:
12. Instellen mobiliteitsbijdrageregeling

Beprijzen voor bewoners

C2.3 Prijs meer in overeenstemming brengen met kosten

De vraag naar parkeerruimte van bewoners is groter dan het aanbod van parkeerruimte op de openbare weg. Via het vergunningensysteem betalen bewoners een minimaal bedrag om toch aanspraak te kunnen doen op de openbare parkeerruimte. Voor een meer structurele oplossing van de schaarste aan parkeerruimte zal er geïnvesteerd moeten worden in uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners. De kosten voor deze investeringen staan niet in verhouding tot de prijs van de vergunningen.

Activiteit:
13. Uitgebreide kosten / baten analyse van het vergunningenparkeren

C2.4 Aangepaste regulering voor aantrekkelijke plaatsen

De parkeerplaatsen op de openbare weg ten behoeve van bewoners zijn blijkbaar niet allemaal even aantrekkelijk. Sommige plaatsen zijn zo gesitueerd dat er meer vraag naar deze plaatsen ontstaat. Voor het gebruik van deze plaatsen is de vraag gesteld of een aangepaste regulering wenselijk is. Uit de evaluatie van het gebiedparkeren komt hierover meer duidelijkheid.

Activiteit:

13.. Uitgebreide kosten / baten analyse van het vergunningenparkeren

C2.5 Hoger tariefstellen voor tweede vergunning

De vraag naar parkeervergunningen is groter dan het aanbod aan parkeerplaatsen. Voor een rechtvaardige verdeling van de beschikbare plaatsen dienen de vergunningen voor 2^e auto's meer belast te worden.

Activiteit:

13.. Uitgebreide kosten / baten analyse van het vergunningenparkeren

Beprijzen voor bezoekers

C2.6 Tariefstelling afstemmen op de benuttingresultaten.

Het ligt voor de hand om de parkeerplaatsen die het beste benut worden ook het zwaarst te belasten (parkeertarief). Dit heeft tot effect dat de plaatsen die minder goed worden benut relatief aantrekkelijker worden, en maakt het daarbij mogelijk om de extra inkomsten te gebruiken voor het (versneld) uitvoeren van de bereikbaarheidsinvesteringen (mobiliteitsbijdrageregeling).

Activiteit:

2.. Onderzoek piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie

C2.7 Onderscheid maken in "economische" waarde van parkeervoorziening

De economische waarde van de parkeervoorziening blijkt uit de benuttingresultaten (zie C2.6).

Activiteit:

2.. Onderzoek piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie

Beprijzen voor werknemers

C2.8 Invoeren van een commercieel parkeeralternatief voor bedrijven (abbonementen en reserveringsmogelijkheden)

Door middel van een stringente regeling wordt de afgifte van zakelijke vergunningen beperkt en daarmee selectief autogebruik bevordert. In het centrum is daarentegen buiten de bezoekerspieken wel voldoende parkeergelegenheid aanwezig. Onderzocht moet worden of deze parkeerruimte (tegen een commercieel tarief) kan worden benut voor bovengenoemde groep parkeerders. Belangrijke randvoorwaarde bij deze activiteit is een privaatrechtelijke organisatie van het garageparkeren (actiepunt binnen efficiencyslag onderzoek Ecorys)

Activiteit:

5.. Aanbieden abonnementen en reserveringsmogelijkheden in parkeergarages

Bouwen

Bouwen algemeen

C3.1 Opstellen van een Parkeerbalans, gebaseerd op de parkeerkencijfers en methodiek van het CROW (publicatie 182)

In de parkeervisie is voorgesteld om op basis van een reële inschatting van de parkeerbehoefte –aan de hand van landelijke kencijfers- te beoordelen of het parkeerareaal voldoende is. Voor nieuwbouw wordt dit geregeld in het bestemmingsplan en bij het verlenen van de bouwvergunning, voor bestaande situaties biedt het een houvast om te beoordelen of uitbreiding van het parkeerareaal nodig en/of wenselijk is, en welke investering daarmee gemoeid is.

Activiteit:

14. Opstellen parkeerbalans

Bouwen voor bewoners

C3.2 Bij nieuwbouw aanleg parkeerplaatsen verplichten

Uitgangspunt bij nieuwbouw is dat men in de eigen (vaste) parkeerbehoefte voorziet, bij voorkeur op eigen terrein. Voor het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte worden de parkeervoorzieningen bij voorkeur in de openbare ruimte aangelegd. Voor de bouwlocaties waar geen mogelijkheden zijn om in de parkeerbehoefte te voorzien, moet een alternatief worden gezocht in het opzetten van een parkeerbijdrageregeling en het bouwen van overcapaciteit op de bouwlocaties, waar het wel mogelijk is om parkeerplaatsen te bouwen (Hessenberg, Josephhof, Plein 1944, nieuw te bouwen bezoekersgarages).

Activiteit:

- 4.. Stimuleren particulier initiatief bewonersparkeren
- 14.. Opstellen parkeerbalans
- 15. Parkeerbijdrageregeling instellen

C3.3 Bezoekersplaatsen in het hart van het centrum vrijmaken ten behoeve van bewoners (alternatief voor vergunningen)

Het parkeerareaal in het centrum voldoet niet overal aan de hedendaagse eisen van toegankelijkheid en kwaliteit. Bovendien zijn sommige garages lastig te bereiken voor bezoekers. Dit deel van de parkeervoorziening voor bezoekers dient op termijn vervangen te worden door nieuwe moderne parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum die goed bereikbaar zijn. De vervangen bezoekersplaatsen kunnen worden benut ten behoeve van de parkeerbehoefte van bewoners in het centrum en voor zakelijke parkeerbehoefte..

Activiteit:

- 11.. Meerjarenplan parkeertarieven
- 14.. Opstellen parkeerbalans
- 16. Mogelijkheden verkennen bewonersbestemming Eiermarktgarage

Bouwen voor bezoekers

C3.4 Uitbreiden bezoekersparkeren in overeenstemming met de parkeerbalans

Zie parkeerbalans (C3.1) Uitbreiding van parkeerareaal aan de westflank van het centrum, Uitbreiding afstemmen op de parkeerbalans en de vervangingsmogelijkheden.

Activiteit:

- 14.. Opstellen parkeerbalans
- 17. Realisatie parkeergarages

C3.5 Alternatieven realiseren voor bezoekersparkeren in het hart van het centrum (Pijkestraatgarage, Eiermarkt, straat) op goed bereikbare plaatsen aan de rand (nabij Hezelpoort, Keizer Karelplein, Josephhof, Wedren)

Zie C3.4. Verdere uitbreiding en vervanging van het parkeerareaal voor bezoekers kan plaatsvinden op de locatie Wedren en Josephhof.

Activiteit:

- 14.. Opstellen parkeerbalans

Bouwen voor werknemers

C3.6 Bij nieuwbouw aanleg parkeerplaatsen (per m2 BVO) verplichten

Zie C3.2. De bedrijven in het centrum worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid om in de eigen parkeerbehoefte te voorzien en deze niet af te wentelen op de omgeving.

Activiteit:

- 14.. Opstellen parkeerbalans

15.. Parkeerbijdrageregeling instellen

Organiseren

*Organiseren algemeen***C4.1 Instellen van een mobiliteitsbijdrageregeling, waarbij de opbrengsten van het parkeren worden gebruikt voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van het centrum.**

Zie C2.2 Er moet een duidelijk verband worden gelegd tussen de opbrengst van (een deel van) de parkeergelden en die bestedingen (investeringen) ten behoeve van de bereikbaarheid / leefbaarheid. Dit verband wordt duidelijk door het instellen van een mobiliteitsbijdrageregeling.

Activiteit:

12.. Instellen Mobiliteitsbijdrageregeling

C4.2 Vergelijkbaar maken van de uitvoering van het parkeerbeleid met marktpartijen

Om een goede beoordeling van de kosten van de uitvoering van het parkeerbeleid mogelijk te maken en deze te kunnen vergelijken met externe aanbieders van parkeerdiensten is projectmatige aanpak nodig (zie Verkennend onderzoek Taakafstoting Exploitatie Parkeervoorzieningen Gemeente Nijmegen, Ecorys, april 2004).

Activiteit:

18. Plan van aanpak voor een bedrijfsmatige aanpak

C4.3 Verbeteren van de communicatie over het parkeerbeleid en de besteding van de parkeergelden.

Over de mobiliteitsbijdrageregeling is een heldere communicatie wenselijk, waardoor de burger van Nijmegen duidelijk krijgt hoe er met de parkeergelden wordt omgegaan en op welke wijze men daar ook weer voordeel van heeft. Hierbij wordt de rol van de gemeente als regisseur benadrukt.

Activiteit:

19. Opstellen communicatieplan parkeerbeleid

C4.4 Klantgerichte website inrichten over het parkeren in Nijmegen

De bezoeker, die zich vooraf op de hoogte wil stellen van de parkeermogelijkheden in het centrum, heeft baat bij een duidelijke en informatieve website. Ook voor de bewoners en werkers in de stad moet hier de gewenste informatie over de parkeerregulering te vinden zijn. De website kan worden ondersteund door middel van een folder.

Activiteit:

20. Ontwikkelen klantgerichte website en publieksfolder m.b.t. parkeren in Nijmegen

*Organiseren voor bewoners***C4.5 Overleg met bewoners (verenigingen)**

Over de voortgang van het uitvoeringsplan zal regelmatig overleg plaatsvinden met de betrokken bewonersverenigingen. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de reeds aanwezige overlegstructuur met deze verenigingen.

Activiteit:

19.. Opstellen communicatieplan parkeerbeleid

C4.6 Gebruikersgerichtheid van het vergunningensysteem optimaliseren

De parkeerregulering en het daarbij horende vergunningensysteem dient gericht te zijn op het verlenen van service aan de gebruiker. Het vergroten van het gereguleerde parkeerareaal leidt tot meer standaardisering en minder mogelijkheden voor maatwerk. De richtlijnen moeten helder zijn en eenduidig.

Activiteit:

21. Bijstellen van de parkeerverordening

C4.7 Stimuleren van gedeeld autogebruik

Een groot deel van de auto's van de bewoners staat meer stil dan dat hij rijdt. Door middel van gedeeld autogebruik kan de parkeerbehoefte worden verminderd en de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen worden verkleind.

Activiteit:

22. Stimuleren van gedeeld autogebruik

Organiseren voor Bezoekers

C4.8 Overleg met SCMN

Over de voortgang van het uitvoeringsplan zal regelmatig overleg plaatsvinden met de stichting Centrummanagement Nijmegen. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de reeds aanwezige overlegstructuur met deze stichting.

Activiteit:

19.. Opstellen communicatieplan parkeerbeleid

C4.9 Bezoekersfolder met daarin een eenduidige communicatie over parkeertarieven

Aanvullend op de ontwikkeling van de website wordt de informatie over parkeren ook in foldervorm aangereikt. Daarmee wordt in informatiebehoefte voorzien bij toeristische arrangementen e.d. (hotels)

Activiteit:

20.. Ontwikkelen klantgerichte website en publieksfolder m.b.t. parkeren in Nijmegen

Organiseren voor werknemers

C4.10 Opstellen van vervoersplannen door bedrijven en personeelsorganisaties

Het Vervoer Coördinatie Centrum VCC is in de regio actief ter ondersteuning bij het opstellen van vervoersplannen. Via deze stichting worden bedrijven gestimuleerd om het verplaatsingsgedrag van hun werknemers in kaart te brengen en te beïnvloeden.

Activiteit:

10.. Stimuleren vervoer- en mobiliteitsmanagement

C4.11 Advisering door vervoerscoördinatiecentrum VCC

VCC Oost biedt informatie, ondersteuning en advies op het gebied van mobiliteitsmanagement. VCC Oost komt voort uit het vervoermanagementproject Arnhem/Prinsenhof dat in 1990 startte. VCC Oost werkt voor bedrijven, instellingen en overheden in Oost-Nederland.

Activiteit:

10.. Stimuleren vervoer- en mobiliteitsmanagement

C4.12 Parkeeraanduiding duidelijker maken

Uit de evaluatie van het dynamisch parkeerverwijssysteem moet blijken of en zo ja welke aanvullende voorziening kan worden getroffen om de aanduiding van de parkeervoorzieningen verder te optimaliseren

Activiteit:

8.. Actualisatie en evaluatie dynamisch parkeerverwijssysteem

20.. Ontwikkeling klantgerichte website en publieksfolder m.b.t. parkeren in Nijmegen

Uitwerking Brabantse Poort en omgeving

Uitgangspunten

Uitgangspunten en doelen Knooppunt Brabantse Poort e.o.			
	Wonen bewoners	Bezoeken Winkelbezoek, recreanten	Werken Werknemers
Doelen	<ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren woonfunctie • Selectief autogebruik • Parkeren op eigen terrein • Collectieve Parkeervoorzieningen • Regulering schaarse ruimte op de openbare weg 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantrekkelijk knooppunt, gastvrijheid • Parkeergelegenheid voor bezoeker nabij de bestemming • Alternatief bieden voor de pieken (parkeren op afstand) 	<ul style="list-style-type: none"> • Selectief autogebruik, vervoermanagement • Beperking parkeergelegenheid • Stimuleren alternatief vervoer d.m.v. beprijzen • Ketenmobiliteit, parkeren op afstand en overstap op O.V. en fiets • Tegengaan vreemdparkeren
Ontwikkeling	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal woningen blijft gelijk • Autobezit neemt toe (1,5% per jaar) • Parkeerbehoefte neemt toe 	<ul style="list-style-type: none"> • Bewinkeling neemt toe (3000m²) • Parkeerbehoefte neemt ook toe 	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal arbeidsplaatsen neemt toe (9000m²) • Parkeerbehoefte neemt ook toe

Oplossingsrichtingen

Oplossingsrichtingen Knooppunt Brabantse Poort e.o.			
	Wonen	Bezoeken	Werken
BP1 Benutten	<ul style="list-style-type: none"> Voor een goed inzicht in de benutting van het aanwezige parkeerareaal is periodiek onderzoek nodig. Daarbij gaat het om de benutting van de vergunningenplaatsen en het gebruik van de bezoekersplaatsen in de garages en op straat. De informatie moet dienen voor herijking van het vergunningensysteem en de mogelijkheden voor dubbelgebruik. 		
	<ul style="list-style-type: none"> Aanbieden van een gedifferentieerd aanbod van parkeervoorzieningen (onderzoek + ontwikkelen). Betere benutting van bestaande parkeerplaatsen (garage, Triavium) 	<ul style="list-style-type: none"> Een kwalitatief goed aanbod met voldoende capaciteit (zodat niet in de woonwijken wordt geparkeerd). Opzetten duidelijk parkeerverwijssysteem looproutes tussen deelgebieden verbeteren en aantrekkelijk maken "Parkeren op afstand" voor de piekmomenten (Winkelsteegh), in combinatie met goed/extra openbaar vervoer. Bij grootschalige evenementen draaiboek opstellen 	<ul style="list-style-type: none"> Parkeergarage winkelcentrum (en kantoren) beter benutten (evaluatie convenant)
BP2 Beprijzen	<ul style="list-style-type: none"> Formuleren van een actief prijsbeleid. Indexeren van de parkeertarieven en genereren van middelen ten behoeve van uitvoeringsprogramma Brabantse Poort. Meerjarenplanning. Inkomsten parkeergelden gebruiken ter verbetering van de (duurzame) bereikbaarheid van de Brabantse Poort (mobiliteitsbijdrageregeling) 		
	<ul style="list-style-type: none"> Prijs meer in overeenstemming brengen met kosten van de parkeervoorziening Onderzoeken van een gedifferentieerde tariefsysteem (gewilde plaatsen tegen hoger tarief, tweede auto per huishouden hoger tarief) 	<ul style="list-style-type: none"> Tariefstelling afstemmen op de benuttingresultaten. Aanbod op maat voor terugkerende bezoekers 	<ul style="list-style-type: none"> Alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijk maken (financiële prikkel)
BP3 Bouwen	<ul style="list-style-type: none"> opstellen van een Parkeerbalans, gebaseerd op de parkeerkencijfers en methodiek van het CROW (publicatie 182) 		
	<ul style="list-style-type: none"> verbeteren inrichting woonstraten met meer ruimte voor parkeren uitbreiding parkeerareaal bij nieuwbouw 	<ul style="list-style-type: none"> Bij toekomstige ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen aanleggen, 	<ul style="list-style-type: none"> bij nieuwbouw aanleg parkeerplaatsen (per m2 BVO) verplichten
BP4 Organiseren	<ul style="list-style-type: none"> Instellen van een mobiliteitsbijdrageregeling, waarbij de opbrengsten van het parkeren worden gebruikt voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Brabantse Poort. Verbeteren van de communicatie over het parkeerbeleid en de besteding van de parkeergelden. Klantgerichte website inrichten over het parkeren in Nijmegen 		
	<ul style="list-style-type: none"> overleg met bewoners (verenigingen) gebruikersgerichtheid van het vergunningensysteem optimaliseren Gedeeld autogebruik stimuleren 	<ul style="list-style-type: none"> overleg met B.N.Z. 	<ul style="list-style-type: none"> opstellen van vervoersplannen door bedrijven en personeelsorganisaties advisering door vervoerscoördinatiecentrum VCC

Benutten

Benutten algemeen

BP1.1: Voor een goed inzicht in de benutting van het aanwezige parkeerareaal is periodiek onderzoek nodig. Daarbij gaat het om de benutting van de vergunningenplaatsen en het gebruik van de bezoekersplaatsen in de garages en op straat. De informatie moet dienen voor herijking van het vergunningensysteem en de mogelijkheden voor dubbelgebruik.

Door middel van onderzoek wordt inzicht verkregen in het gebruik van het parkeerareaal, om daarmee het gebruik verder te optimaliseren (benutten). Gestreefd wordt naar een jaarlijkse verbetering van de benuttingsgraad met 10%, tot het niveau van 80-85 %. Boven dit niveau wordt als VOL ervaren. Dit is voor piekmomenten acceptabel, mits het aantal piekuren beperkt blijft en er een alternatief voorhanden is (parkeren op afstand).

Activiteit:

- 23. Parkeeronderzoek Brabantse Poort en omgeving
- 24. Onderzoek piekbezetting Brabantse Poort van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie

Benutten voor bewoners

BP1.2 Aanbieden van een gedifferentieerd aanbod van parkeervoorzieningen (onderzoek + ontwikkelen).

Bij wonen hoort een parkeeroplossing op eigen terrein. In bestaande situaties is dit vaak niet haalbaar. In de huidige situatie is een parkeervergunning het enige alternatief. Er moeten meer tussenvormen worden ontwikkeld, inspelend op de verschillende behoeften van de bewoners (koop, huur, abonnement, vergunning). Insteek hierbij is het gebruik maken van particuliere initiatief.

Activiteit:

- 4.. Stimuleren particulier initiatief bewonersparkeren

BP1.3 Beter benutting van de bestaande parkeerplaatsen

De bestaande parkeerplaatsen in de parkeergarage worden lang niet altijd volledig benut. Deels wordt dit veroorzaakt door de afspraken, die in 1996 gemaakt zijn met de Vereniging van Eigenaren van het Winkelcentrum (convenant). Op basis van de benuttingcijfers moeten deze afspraken worden herzien.

Activiteit:

- 25. Herziening convenant met V.V.E. Brabantse Poort, naar aanleiding van de benuttingresultaten

Benutten voor bezoekers

BP1.4 Een kwalitatief goed aanbod met voldoende capaciteit (zodat niet in de woonwijk wordt geparkeerd)

Bezoekers hebben baat bij voldoende parkeerruimte die gemakkelijk te vinden is, en niet te ver van de bestemming afligt. Informatie over de benutting geeft een objectief houvast of deze parkeerruimte ook beschikbaar is.

Activiteit:

- 24.. Onderzoek piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie

BP1.5 Opzetten van een duidelijk parkeerverwijssysteem

Het vinden van beschikbare parkeerplaatsen is voor de bezoeker een belangrijk kwaliteitsaspect. Het gebruik van de garage onder het winkelcentrum moet worden gestimuleerd. Voor omwonenden idem. Een parkeerverwijssysteem dient voor het voorkomen van zoekgedrag en omrijbewegingen, en kan het dubbelgebruik van het parkeerareaal bevorderen.

Activiteit:

26. Opzetten van een parkeerverwijssysteem voor Brabantse Poort.

BP1.6 “parkeren op afstand” voor de piekmomenten (Winkelsteegh)

In de situaties dat de bezetting hoger is dan 85% (bij evenementen bijvoorbeeld) biedt “parkeren op afstand” bij Winkelsteegh een alternatief. Het aantal piekuren dat optreedt is daarbij een kwaliteitsaspect. Dit alternatief moet worden ontwikkeld (volgens het plan “parkeren op afstand”).

Activiteit:

2.. Onderzoek piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie

27. Inhaken op het plan “ketenmobiliteit”, toegesneden op knooppunt Brabantse Poort.

BP1.7 Bij grootschalige evenementen draaiboek opstellen

Bij grootschalige evenementen (bijvoorbeeld bij Triavium en Matrixx) moet ervoor gezorgd worden dat er een draaiboek aanwezig is om de toeloop van bezoekers en het parkeergedrag in goede banen te leiden.

28. Draaiboek opstellen voor evenementen

Benutten voor werknemers

BP1.8 Parkeergarage winkelcentrum beter benutten (evaluatie convenant)

Werknemers van het winkelcentrum geven parkeeroverlast in de omliggende wijken, waar het parkeren (deels) nog gratis is. Bezien of de aanwezige restcapaciteit in de parkeergarage gebruikt kan worden ten behoeve van werknemers en of op piekmomenten de werknemers kunnen parkeren bij de kantoren.

Activiteit:

24.. Onderzoek piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie

27.. Inhaken op het plan “ketenmobiliteit”, toegesneden op knooppunt Brabantse Poort.

Beprijzen

Beprijzen algemeen

BP2.1 Formuleren van een actief prijsbeleid. Indexeren van de parkeertarieven en genereren van middelen ten behoeve van uitvoeringsprogramma Brabantse Poort. Meerjarenplanning.

Er is geen beleid ten aanzien van de ontwikkeling van het parkeertarief. Met het oog op de prijsontwikkeling aan de kostenkant is indexering van het parkeertarief gerechtvaardigd. Om de bereikbaarheid in de komende jaren op peil te houden en daarvoor de gewenste investeringen te doen is een geleidelijke verhoging van de tarieven te verkiezen boven incidentele prijsverhogingen. Aangepaste tarieven voor Brabantse Poort (t.o.v. stadscentrum)

Activiteit:

11.. Meerjarenplan parkeertarieven

BP2.2 Inkomsten parkeergelden gebruiken ter verbetering van de (duurzame) bereikbaarheid van het centrum (mobiliteitsbijdrageregeling)

De gemeente heet zich de opgave gesteld om de bereikbaarheid van de knooppunten te verzekeren. Daarvoor zullen investeringen nodig zijn. In het verlengde van selectief autogebruik zullen de gebruikers van deze vervoerswijze worden belast ten behoeve van deze (duurzame) bereikbaarheid. Dit gebeurt via het parkeertarief. De daarmee gegenereerde middelen moeten worden geoormerkt en besteed worden voor deze bereikbaarheid.

Activiteit:
12.. Instellen mobiliteits**bijdrager**regeling

Beprijzen voor bewoners

BP2.3 Prijs meer in overeenstemming brengen met kosten

De vraag naar parkeerruimte van bewoners is groter dan het aanbod van parkeerruimte op de openbare weg. Via het vergunningensysteem betalen bewoners een minimaal bedrag om toch aanspraak te kunnen doen op de openbare parkeerruimte. Voor een meer structurele oplossing van de schaarste aan parkeerruimte zal er geïnvesteerd moeten worden in uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners. De kosten voor deze investeringen staan niet in verhouding tot de prijs van de vergunningen.

Activiteit:
13.. Uitgebreide kosten / baten analyse van het vergunningenparkeren

BP2.4 Onderzoek naar een gedifferentieerde tariefstelling (aantrekkelijke plaatsen tegen een hoger tarief)

De parkeerplaatsen op de openbare weg ten behoeve van bewoners zijn niet allemaal even aantrekkelijk. Sommige plaatsen zijn zo gesitueerd dat er meer vraag naar deze plaatsen ontstaat. Voor het gebruik van deze plaatsen is een hoger tarief een voor de hand liggend reguleringsmiddel.

Activiteit:
13.. Uitgebreide kosten / baten analyse van het vergunningenparkeren

BP2.5 Hoger tariefstellen voor tweede vergunning

De vraag naar parkeervergunningen is groter dan het aanbod aan parkeerplaatsen. Voor een rechtvaardige verdeling van de beschikbare plaatsen dienen de vergunningen voor 2^e auto's meer belast te worden.

Activiteit:
13.. Uitgebreide kosten / baten analyse van het vergunningenparkeren

Beprijzen voor bezoekers

BP2.6 Tariefstelling afstemmen op de benuttingresultaten.

Het ligt voor de hand om de parkeerplaatsen die het beste benut worden ook het zwaarst te belasten (parkeertarief). Dit heeft als effect dat de plaatsen die minder goed worden benut relatief aantrekkelijker worden, en maakt het daarbij mogelijk om de extra inkomsten te gebruiken voor het (versneld) uitvoeren van de bereikbaarheidsinvesteringen (mobiliteits**bijdrager**regeling).

Activiteit:
24.. Onderzoek piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie

BP2.7 Aanbod op maat voor terugkerende bezoekers

Bij het Triavium komt een deel van de bezoekers regelmatig terug (bijv. abonneementhouders). Deze "vaste" bezoekers kan ook een parkeerabonnement worden aangeboden, waardoor het gebruik van het parkeerterrein aantrekkelijker wordt en vreemdparkeerders in de woonwijk wordt verminderd.

Activiteit:
29. Aanbieden van parkeerabonnementen aan "vaste" bezoekers Triavium

Beprijzen voor werknemers

BP2.8 Alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijk maken (financiële prikkels)

Door middel van financiële prikkels voor werknemers kan het gebruik van fiets of openbaar vervoer worden gestimuleerd.

Activiteit:
10.. Stimuleren vervoer- en mobiliteitsmanagement

Bouwen

Bouwen algemeen

BP3.1 Opstellen van een Parkeerbalans, gebaseerd op de parkeerkcijfers en methodiek van het CROW (publicatie 182)

In de parkeervisie is voorgesteld om op basis van een reële inschatting van de parkeerbehoefte –aan de hand van landelijke kencijfers- te beoordelen of het parkeerareaal voldoende is. Voor nieuwbouw wordt dit geregeld in het bestemmingsplan en bij het verlenen van de bouwvergunning, voor bestaande situaties biedt het een houvast om te beoordelen of uitbreiding van het parkeerareaal nodig en/of wenselijk is, en welke investeringen daarmee gemoeid zijn. Bij de Brabantse Poort is het daarbij van belang om het mogelijke dubbelgebruik van parkeerplaatsen aan te geven.

Activiteit:
30. Opstellen parkeerbalans voor Brabantse Poort

Bouwen voor bewoners

BP3.2 Verbeteren inrichting woonstraten met meer ruimte voor parkeren

Door de groei van het autobezit is het aanbod van openbare parkeerplaatsen is kleiner dan de vraag. In de ruim opgezette woongebieden leidt dit tot parkeren op plekken, die daar niet voor bedoeld zijn (foutparkeren). Deels kan dit worden verbeterd door een herinrichting van de openbare ruimte. Specifieke aandacht voor de 65^e en 54^e straat.

Activiteit:
31. Parkeervraag meenemen in de toekomstvisie “Hart voor Dukenburg”.

BP3.3 Looproutes tussen de deelgebieden verbeteren en aantrekkelijk maken

Het Knooppunt Brabantse Poort wordt doorsneden door de spoorlijn en de van Schuylenburgweg. Voor langzaam verkeer (voetganger) zijn deze ernstige barrières en wordt de uitwisseling tussen de deelgebieden gehinderd. Aandachtspunt hierbij is ook de sociale veiligheid op de looproutes Het dubbelgebruik van het parkeerareaal in de vier deelgebieden wordt daardoor ernstig verstoord.

Activiteit:
32. verbeteringsplan looproutes Brabantse Poort opstellen

BP3.4 Uitbreiding parkeerareaal bij nieuwbouw

Uitgangspunt bij nieuwbouw is dat men in de eigen (vaste) parkeerbehoefte voorziet, bij voorkeur op eigen terrein. Voor het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte worden de parkeervoorzieningen bij voorkeur in de openbare ruimte aangelegd.

Activiteit:
4.. Stimuleren particulier initiatief bewonersparkeren

Bouwen voor bezoekers

BP3.5 Bij toekomstige ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen aanleggen

Bij het realiseren van de geplande ontwikkelingen moet het aantal parkeerplaatsen in overeenstemming te zijn met de parkeerbehoefte (parkeerbalans).

Activiteit:

30.. Opstellen parkeerbalans

Bouwen voor werknemers

BP3.6 Bij nieuwbouw aanleg parkeerplaatsen (per m2 BVO) verplichten

Zie BP3.1. De bedrijven in de Brabantse Poort worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid om in de eigen parkeerbehoefte te voorzien en deze niet af te wentelen op de omgeving.

Activiteit:

30.. Opstellen parkeerbalans

Organiseren

Organiseren algemeen

BP4.1 Instellen van een mobiliteitsbijdrageregeling, waarbij de opbrengsten van het parkeren worden gebruikt voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Brabantse Poort.

Zie BP2.2 Er moet een duidelijk verband worden gelegd tussen de opbrengst van (een deel van) de parkeergelden en die bestedingen (investeringen) ten behoeve van de bereikbaarheid / leefbaarheid. Dit verband wordt duidelijk door het instellen van een mobiliteitsbijdrageregeling.

Activiteit:

12.. Instellen Mobiliteitsbijdrageregeling

BP4.2 Verbeteren van de communicatie over het parkeerbeleid en de besteding van de parkeergelden.

Over het mobiliteitsbijdrageregeling is een heldere communicatie wenselijk, waardoor de burger van Nijmegen duidelijk krijgt hoe er met de parkeergelden wordt omgegaan en op welke wijze men daar ook weer voordeel van heeft.

Activiteit:

19. Opstellen communicatieplan parkeerbeleid

BP4.3 Klantgerichte website inrichten over het parkeren in Nijmegen

De bezoeker, die zich vooraf op de hoogte wil stellen van de parkeermogelijkheden in het centrum, heeft baat bij een duidelijke en informatieve website. Ook voor de bewoners en werkers in de stad moet hier de gewenste informatie over de parkeerregulering te vinden zijn. De website kan worden ondersteund door middel van een folder.

Activiteit:

20.. Ontwikkelen klantgerichte website en publieksfolder m.b.t. parkeren in Nijmegen

Organiseren voor bewoners

BP4.4 Overleg met bewoners (verenigingen)

Over de voortgang van het uitvoeringsplan zal regelmatig overleg plaatsvinden met de betrokken bewonersverenigingen. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de reeds aanwezige overlegstructuur met deze verenigingen.

Activiteit:

19.. Opstellen communicatieplan parkeerbeleid

BP4.5 Gebruikersgerichtheid van het vergunningensysteem optimaliseren

De parkeerregulering en het daarbij horende vergunningensysteem dient gericht te zijn op het verlenen van service aan de gebruiker. De richtlijnen en criteria moeten helder zijn en eenduidig.

21.. Bijstellen van de parkeerverordening

BP4.6 Stimuleren van gedeeld autogebruik

Een groot deel van de auto's van de bewoners staat meer stil dan dat hij rijdt. Door middel van gedeeld autogebruik kan de parkeerbehoefte worden verminderd en de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen worden verkleind.

Activiteit:

22. Stimuleren van gedeeld autogebruik

Organiseren voor Bezoekers

BP4.7 Overleg met B.N.Z.

Over de voortgang van het uitvoeringsplan zal regelmatig overleg plaatsvinden met de ondernemers in de Brabantse Poort. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de reeds aanwezige overlegstructuur met deze stichting.

Activiteit:

19.. Opstellen communicatieplan parkeerbeleid

Organiseren voor werknemers

BP4.8 Opstellen van vervoersplannen door bedrijven en personeelsorganisaties

Het VervoersCoördinatieCentrum VCC is in de regio actief ter ondersteuning bij het opstellen van vervoersplannen. Via deze stichting worden bedrijven gestimuleerd om het verplaatsingsgedrag van hun werknemers in kaart te brengen en te beïnvloeden.

Activiteit:

10.. Stimuleren vervoer- en mobiliteitsmanagement

C4.9 Advisering door vervoerscoördinatiecentrum VCC

VCC Oost biedt informatie, ondersteuning en advies op het gebied van mobiliteitsmanagement. VCC Oost werkt voor bedrijven, instellingen en overheden in Oost-Nederland.

Activiteit:

10.. Stimuleren vervoer- en mobiliteitsmanagement

Uitwerking in Actiepunten

	Activiteit	Kwaliteit	Tijd	Geld	Informatie	Organisatie
C1.1	1. Parkeeronderzoek Centrum en Benedenstad	Met behulp van dit onderzoek wordt inzicht verkregen in: <ul style="list-style-type: none"> • Aanwezige parkeer capaciteit • Aantal geparkeerde voertuigen (bezetting) • Parkeermotieven (doelgroepen) 	Iedere 2 jaar; start in 2005; uitvoering in 1 ^e kwartaal 2005	Onderzoekskosten: €18.500,- (op basis van 2.500 parkeerplaatsen)	De verkregen informatie wordt overzichtelijk gepresenteerd in een tweejaarlijks uit te brengen "Nijmeegse parkeermonitor"	Opdrachtgever: G520 (OR); Betrokkenen: B534, B535, B536, B531, P500 (O&S); Uitvoering: Extern bureau
C1.1 C1.5 C1.7 C1.8 C2.6 C2.7	2. Onderzoek naar de piekbezetting van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie. <i>Direct uit te voeren:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Instellen progressief tarief op straat</i> • <i>Afrekenen per half uur in garages</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Met behulp van de betalingsgegevens uit de parkeergarages en de straatautomaten alsmede de info uit het dynamisch parkeerwijzingsysteem wordt inzicht verkregen in de piekuren van het bezoekersareaal. • Op basis van bovenstaande informatie worden de mogelijkheden van tariefdifferentiatie alsmede de communicatie van benuttingsinformatie richting bezoekers verkend. 	Uitvoering eerste onderzoek in 2 ^e , 3 ^e en 4 ^e kwartaal 2005; afhankelijk van mogelijkheden doorlopende monitoring	Personeelsuren B534, G520	Voor dit onderzoek is nauwkeurige informatie uit de aanwezige parkeermanagement-systemen benodigd	Opdrachtgever: G520; Uitvoering: B534
C1.2	3. Invloedsgebied Centrum in principe aanwijzen voor p-regulering en uitvoeringskrediet (gefaseerd) beschikbaar stellen door B&W <i>Direct uit te voeren:</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Principebesluit betaald parkeren in invloedsgebieden</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Met dit voorstel wordt snellere besluitvorming over invoer betaald parkeren mogelijk gemaakt. 	1 ^e of 2 ^e kwartaal 2005	Personeelsuren G520, B534	Dit voorstel volgt een eigen besluitvormings-procedure	Initiatiefnemer: G520; Betrokkenen: B534
C1.3 C3.2 BP1.2 BP3.4	4. Stimuleren particulier initiatief bewonersparkeren	<ul style="list-style-type: none"> • Op basis van gesprekken met projectontwikkelaars, vastgoedbeleggers, bouwondernemingen en bewoners wordt inzicht verkregen in de interesse van private partijen om te investeren in bewonersparkeren. Naast het benutten van mogelijke kansen in de p-garages Hessenberg, Josephhof en Plein '44 wordt gestreefd naar het realiseren van minimaal 1 privaat pilotproject bewonersparkeren in de binnenstad. • Met behulp van onderzoek wordt inzicht verkregen in de behoefte bij bewoners: interesse in huren / kopen van een eigen parkeerplaats. 	Verkennde gesprekken voeren in 2005; kwalitatief onderzoek in 2006; minimaal 1 pilot opstarten medio 2007	Personeelsuren P320, G520; Onderzoekskosten: €10.000,- (n=500)	Het netwerk van onze eigen gemeentelijke projectontwikkelaars is van belang voor het peilen van het draagvlak	Initiatiefnemer: G520; Betrokkenen: P320 (Ontwikkelbedrijf)

	Activiteit	Kwaliteit	Tijd	Geld	Informatie	Organisatie
C1.3 C2.8	<p>5. Aanbieden abonnementen en reserveringsmogelijkheden in parkeergarages</p> <p><i>Direct uit te voeren:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Pilot parkeerabonnementen in Hezelstraatgarage</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Het productenpakket in de parkeergarages wordt uitgebreid met abonnementen tegen commercieel tarief: 5-daagse abonnementen t.b.v. kantoren en winkeliers + bewonersabonnementen (7-daags) + nachtabonnementen. • Mogelijkheden van reserveren van parkeerplaatsen tijdens minder drukke momenten worden verkend 	Start uitgifte medio 2006	Opbrengst: €X,- (afhankelijk van aantal uit te geven abonnementen)	Belangrijke randvoorwaarde bij deze activiteit is een privaatrechtelijke organisatie van het garageparkeren (actiepunt binnen efficiëncyslag n.a.v. onderzoek Ecorys); het aantal uit te geven abonnementen is mede afhankelijk van de onderzoeksresultaten bij activiteit 2	Opdrachtgever: G520; Uitvoering: B534, B535
C1.3	6. Vergunningensysteem beperken tot straatparkeren	<ul style="list-style-type: none"> • In de huidige situatie wordt bij gebrek aan ruimte op straat voor vergunninghouders uitgeweken naar de parkeergarages. • Deze uitwijkmogelijkheid wordt gestopt en stap voor stap teruggedraaid. 	Start medio 2006, doorloop tot 2007 / uiterlijk 2008	Opbrengst: €X,- (uitgifte meer abonnementen mogelijk)	Langere wachtlijsten voor parkeer- vergunningen zijn mogelijk het gevolg	Opdrachtgever: G520; Uitvoering: B534, B535
C1.4	<p>7. Extra aandacht voor vormgeving parkeerruimte bij herinrichting straten</p> <p><i>Direct uit te voeren:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Optimaliseren openbare ruimte in zone A en B (inventarisatie)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Binnen UPOR II (Werkboek OR) wordt de vormgeving van parkeerruimte op straat als thema behandeld. • Bij de herinrichting van straten wordt extra aandacht besteed aan de optimalisatie van het aantal beschikbare straatparkeerplaatsen. 	Continu proces	Personeelsuren G520, G250	UPOR II (Werkboek OR) beschrijft de randvoorwaarden en richtlijnen met betrekking tot de civieltechnische en verkeerskundige aspecten	Opdrachtgever: G520; Betrokken: G250 (Stedenbouw)
C1.6 C4.12	8. Actualisatie en evaluatie dynamisch parkeerverwijssysteem	<ul style="list-style-type: none"> • Het dynamische parkeerverwijssysteem wordt jaarlijks geactualiseerd. Checken van routes, aantallen pp, nieuwe locaties, etc. • Het huidige parkeerverwijssysteem wordt geëvalueerd. Dit gebeurt aan de hand van een kwalitatief onderzoek waarbij circa 25 parkeergaragebezoekers uitgebreid worden geïnterviewd. De evaluatie geeft concrete verbeterpunten voor de leverancier. 	Actualisatie: continu; Evaluatie: 2006	Actualisatie: personeelsuren B510 (Stadswerken); Evaluatie: €10.000,- (mede gefinancierd door leverancier)	De actualisatie wordt opgenomen in de jaaropdracht aan Stadswerken	Opdrachtgever: G520; Uitvoering actualisatie: B510 (Stadswerken); B534; Uitvoering evaluatie: Extern bureau

	Activiteit	Kwaliteit	Tijd	Geld	Informatie	Organisatie
C1.7 C1.8	9. Uitvoeren plan "ketenmobiliteit", gericht op het bieden van een alternatief voor bezoekers en werknemers	<ul style="list-style-type: none"> Op de 4 potentiële locaties voor ketenmobiliteit (Heyendaal, Winkelsteeg, Brabantse Poort en Lent) worden voorzieningen getroffen voor parkeren op afstand. Investerings op andere locaties zijn afhankelijk van het succes met de pilot van het parkeerterrein bij Station Lent (evaluatie eind 2005). 	Evaluatie parkeerterrein Station Lent (eind 2005); maatregelen overige locaties start vanaf 2006	Evaluatie-onderzoek Lent is gedekt vanuit MSF; inrichtingskosten overige locaties: minimaal €450.000,- (3 locaties)	De verkenning ketenmobiliteit is 25 mei 2004 vastgesteld door het college van B&W. Tevens is besloten om te starten met Station Lent.	Oprichtgever: G520; Uitvoering: B510, B534
C1.9 C4.10 C4.11 BP2.8 BP4.8 BP4.9	10. Stimuleren vervoer- en mobiliteitsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> VCC Oost biedt werkgevers informatie, advies en ondersteuning op het gebied van mobiliteitsmanagement. Geïnterviewd wordt welke succesvolle voorbeeldprojecten VCC Oost binnen Nijmegen heeft gedraaid. Deze voorbeelden worden gecommuniceerd in de contacten met ondernemers en bedrijven in de (binnen)stad. 	Inventarisatie in 1 ^e kwartaal 2005	Personeelsuren G520	Nagegaan wordt hoe binnen Nijmegen momenteel de contacten met VCC Oost zijn georganiseerd	Initiatiefnemer: G520
C2.1 C3.4 BP2.1	11. Indexering parkeertarieven met 1,5% en opstellen meerjarenplan parkeertarieven <i>Direct uit te voeren:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>Indexering per 1-1-2005</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Voor 2005 worden de parkeertarieven in Nijmegen met 2,5% geïndexeerd Er wordt een meerjarenplan parkeertarieven opgesteld. De basis voor dit meerjarenplan vormt een analyse van de ontwikkeling van de parkeertarieven in Nijmegen en de belangrijkste steden in de directe omgeving in de laatste 10 jaar. 	Indexering: Per 1-1-2005; Plan opstellen: 1 ^e en 2 ^e kwartaal 2005 Besluitvorming: 3 ^e kwartaal	Personeelsuren G520; Onderzoekskosten: €10.000,-; Opbrengst: €90.000,- per jaar	Het meerjarenplan parkeertarieven volgt een eigen besluitvormingsprocedure; afstemming met gemeente Arnhem is essentieel.	Oprichtgever: G520; Uitvoering onderzoek: Extern bureau, B534
C2.2 C4.1 BP2.2 BP4.1	12. Instellen mobiliteitsbijdrageregeling	<ul style="list-style-type: none"> Er wordt een mobiliteitsbijdrageregeling ingesteld. Deze regeling wordt gevuld met de opbrengsten uit de parkeerexploitatie. Middelen komen ten goede aan de doelen zoals beschreven in de Parkeervisie deel A. 	Medio 2006	Personeelsuren G520; Opbrengst t.b.v. bereikbaarheid: €X,-	De mobiliteitsbijdrageregeling volgt een eigen besluitvormingsprocedure; de consequenties voor de gemeentebegroting verdienen extra aandacht	Initiatiefnemer: G520; Betrokken: G100 (Bedrijfsvoering), B534

	Activiteit	Kwaliteit	Tijd	Geld	Informatie	Organisatie
C2.3 C2.4 C2.5 BP2.3 BP2.4	13. Uitgebreide kosten / baten analyse van het vergunningparkeren	<ul style="list-style-type: none"> Er wordt onderzoek gedaan naar de ontwikkeling en kostendekkendheid van de tarieven van parkeervergunningen voor bedrijven en bewoners. Op basis van bovenstaand onderzoek wordt een parkeervergunning-tarieven plan opgesteld. De mogelijkheden van hogere tarieven voor betere parkeerplaatsen alsmede voor de 2^e vergunning worden in dit voorstel meegenomen 	Uitvoeren onderzoek: 3 ^e en 4 ^e kwartaal 2005 Besluitvorming: 2006	Personeelsuren G520; Onderzoekskosten: €10.000,-; Opbrengst: €X,-	Cruciaal in het onderzoek naar vergunningtarieven zijn de kosten van handhaving. In dit verband zijn de recente ontwikkelingen op het gebied van de bestuurlijke boete leidend. De parkeerverordening dient zonodig aangepast te worden.	Opdrachtgever: G520; Betrokkenen: B534, B535; B536 Uitvoering onderzoek: Extern bureau
C3.1 C3.3 C3.4 C3.5 C3.6	14. Opstellen parkeerbalans binnenstad	<ul style="list-style-type: none"> In de parkeerbalans wordt gerapporteerd over het aantal parkeerplaatsen in relatie tot de aanwezige functies in de binnenstad . De parkeerbalans geeft inzicht in de reële parkeerbehoefte van de stad. 	Iedere 4 jaar; start in 2005; uitvoering in 3 ^e kwartaal	Onderzoekskosten: €10.000,- (synergie met activiteit 1)	De verkregen informatie wordt net als activiteit 1 gebruikt in de "Nijmeegse parkeermonitor"	Opdrachtgever: G520; Betrokkenen: P500 (O&S); B534 Uitvoering: Extern bureau
C3.2 C3.6 BP3.4 BP3.6	15. Parkeerbijdrage-regeling instellen	<ul style="list-style-type: none"> De bouwverordening (artikel 2.5.30) wordt aangepast en een parkeerbijdrageregeling wordt ingesteld. Parkeereis van gemeente kan worden afgekocht door storting van geld in de parkeerbijdrageregeling. Gemeente besteedt het geld aan de verbetering van de parkeersituatie. 	1 ^e kwartaal 2005	Personeelsuren G520, B510, G340 (Bouwen en Wonen)	De aanpassing van de bouwverordening volgt een eigen besluitvormingsprocedure. Voor het instellen van de parkeerbijdrageregeling is het van belang dat de CROW-normen (publicatie 182) worden toegespitst op de Nijmeegse situatie.	Initiatiefnemer: G520; Betrokkenen: B510, G340 (Bouwen & Wonen)
C3.3	16. Mogelijkheden bewonersbestemming Eiermarktgarage verkennen	<ul style="list-style-type: none"> Door de extra uitbreiding van het parkeerareaal aan de rand van centrum is het mogelijk om de Eiermarkt te sluiten voor bezoekers en te bestemmen voor bewonersparkeren. Mogelijkheden worden verkend. 	Uitvoeren verkenning 2006	Personeelsuren G520	Dit voorstel volgt een eigen besluitvormingsprocedure	Initiatiefnemer: G520 Betrokkenen: B534

	Activiteit	Kwaliteit	Tijd	Geld	Informatie	Organisatie
C3.4	17. Realisatie parkeergarages <i>Direct uit te voeren:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Extra parkeerlaag Josephhof • Opstellen PvE parkeergarages • Aankoop garage Kop Winkelcentrum Brabantse Poort • Uitbreiding parkeerterrein NEC • Exploitatie parkeergarage PCC 	<ul style="list-style-type: none"> • Aanbod aan parkeerruimte beter afstemmen op de behoefte, die volgt uit de parkeerbalans 	Realisatie vanaf 2006	-	In het op te stellen meerjarenplan tarieven (actiepunt 11) wordt nagegaan welke ontwikkeling het tarief moet maken om de realisatie van de parkeergarages mogelijk te maken	Opdrachtgever realisatie: DWS Betrokkenen: G520, B534
C4.2	18. Plan van aanpak voor een bedrijfsmatige aanpak <i>Direct uit te voeren:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Plan van aanpak opstellen en uitvoeren 	<ul style="list-style-type: none"> • Uiteindelijke doel is het benchmarken van de eigen bedrijfsvoering met externe partijen 	Benchmark in 1 ^e of 2 ^e kwartaal 2006	Personeelsuren B534, G520; Benchmarkkosten: €X,-	De benchmark is het vervolg op de uitvoering van de aanbevelingen van het verkennd onderzoek taakafstoting exploitatie parkeervoorzieningen van Ecorys (collegebesluit mei '04). De aanbevelingen zijn: aanscherping externe contracten, optimalisatie beheer en bedrijfsmatige aansturing van processen.	Initiatiefnemer: G520; Betrokken: G100, B534
C4.3 C4.5 C4.8 BP4.2 BP4.4	19. Opstellen communicatieplan parkeerbeleid	<ul style="list-style-type: none"> • In het communicatieplan wordt per relevante doelgroep van het parkeerbeleid aangegeven welke actie nodig is om partijen te betrekken en te informeren. • Voorbeeld: bewoners en bedrijven wordt door middel van thema-artikelen in De Gelderlander en De Brug duidelijk gemaakt waarom welke keuzes in het parkeerbeleid worden gemaakt 	Opstellen communicatieplan in 2 ^e en 3 ^e kwartaal 2005; uitvoering vanaf 4 ^e kwartaal	Personeelsuren G130, B534, B535, G520; Externe kosten: €15.000,-	Het communicatieplan krijgt de vorm van een concreet actieprogramma.	Opdrachtgever: G520; Uitvoering: G130 (Communicatie), Extern bureau; Betrokken: B534, B535
C4.4 C4.9 C4.12 BP4.3	20. Ontwikkelen klantgerichte website en publieksfolder m.b.t. parkeren in Nijmegen	<ul style="list-style-type: none"> • Informatie over parkeren in de (binnen)stad krijgt een centrale plek op de gemeentelijke website van gemeente Nijmegen. • Publieksfolder voor bezoekers met eenduidige informatie over de beschikbare parkeerlocaties en bijbehorende parkeertarieven. 	Uitvoering in 3 ^e en 4 ^e kwartaal 2005	Personeelsuren G320, B534, B535, G520; Externe kosten: €6.500,-	De website en publieksfolder m.b.t. parkeren in Nijmegen maken onderdeel uit van de strategie van het communicatieplan	Opdrachtgever: G520; Uitvoering: G320 (Media, I-net), Extern bureau; Betrokken: B534, B535, B536

	Activiteit	Kwaliteit	Tijd	Geld	Informatie	Organisatie
C4.6 BP4.5	21. Bijstellen van de parkeerverordening	<ul style="list-style-type: none"> De parkeerverordening wordt helder en eenduidig. Maatwerk wordt uitgebannen. 	4 ^e kwartaal 2005	Personeelsuren B534, G520	Dit voorstel volgt een eigen besluitvormings-procedure	
C4.7 BP4.6	22. Stimuleren van gedeeld autogebruik <i>Direct uit te voeren:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>Pilot centrum</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Binnen het concept gedeeld autogebruik zijn verschillende private partijen actief. Geïnterviewd wordt welke succesvolle voorbeeldprojecten binnen Nijmegen bekend zijn. Deze voorbeelden worden gecommuniceerd naar bewoners en ondernemers in de (binnen)stad. 	Inventarisatie in 2 ^e of 3 ^e kwartaal 2005	Personeelsuren G520	Nagegaan wordt welke partijen binnen Nijmegen actief zijn en om hoeveel gebruikers het gaat	Initiatiefnemer: G520 Betrokkenen: B535, B536
BP1.1	23. Parkeeronderzoek Brabantse Poort en omgeving	Met behulp van dit onderzoek wordt inzicht verkregen in: <ul style="list-style-type: none"> Aanwezige parkeercapaciteit Aantal geparkeerde voertuigen (bezetting) Parkeermotieven (doelgroepen) 	Iedere 2 jaar; start in 2005; uitvoering in 1 ^e kwartaal	Onderzoekskosten: €10.000,- (op basis van 1.350 parkeerplaatsen)	De verkregen informatie wordt overzichtelijk gepresenteerd in een tweemaaljaarlijks uit te brengen "Nijmeegse parkeermonitor"	Opdrachtgever: G520 (OR); Betrokkenen: B534, B535 (Toezicht), P500 (O&S); Uitvoering: Extern bureau
BP1.1 BP1.4 BP1.6 BP1.8 BP2.6	24. Onderzoek piekbezetting Brabantse Poort van het bezoekersareaal en de mogelijkheden van tariefdifferentiatie	<ul style="list-style-type: none"> Met behulp van de betalingsgegevens uit de parkeergarages en de straatautomaten wordt inzicht verkregen in de piekuren van het bezoekersareaal. Op basis van bovenstaande informatie worden de mogelijkheden van tariefdifferentiatie alsmede de communicatie van benuttingsinformatie richting bezoekers verkend. 	Uitvoering eerste onderzoek in 2 ^e , 3 ^e en 4 ^e kwartaal 2005; afhankelijk van mogelijkheden doorlopende monitoring	Personeelsuren B534, G520	Voor dit onderzoek is nauwkeurige informatie uit de aanwezige parkeermanagement-systemen benodigd	Opdrachtgever: G520 Uitvoering: B534
BP1.3	25. Herziening convenant VVE Brabantse Poort, n.a.v. de benuttingsresultaten <i>Direct uit te voeren:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>Pilot met openstellen op piekmomenten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Betere benutting van het beschikbare parkeerareaal in de Brabantse Poort 	Uitvoering na onderzoek: 1 ^e kwartaal 2006	Personeelsuren G520	Om tot goede afspraken te komen dient eerst goed inzicht verkregen te worden in de parkeersituatie (activiteit 23 + 24)	Initiatiefnemer: G520 Betrokkenen: B534
BP1.5	26. Opzetten van een parkeerverwijssystem voor Brabantse Poort	<ul style="list-style-type: none"> Een functionerend parkeerverwijssystem in de Brabantse Poort 	Uitvoering: medio 2006 / 2007	Personeelsuren G520, B510; Investeringskosten: X,-	De evaluatie van het parkeerverwijssystem in de binnenstad (actiepunt 8) dient afgerond te zijn	Opdrachtgever: G520 Uitvoering: B510

	Activiteit	Kwaliteit	Tijd	Geld	Informatie	Organisatie
BP1.6 BP1.8	27. Inhaken op het plan "ketenmobiliteit", toegesneden op knooppunt Brabantse Poort	<ul style="list-style-type: none"> Op de potentiële locatie voor ketenmobiliteit t.b.v. de Brabantse Poort (Winkelsteeg) worden voorzieningen getroffen voor parkeren op afstand. Investerings op andere locaties zijn afhankelijk van het succes met de pilot van het parkeerterrein bij Station Lent (evaluatie eind 2005). 	Evaluatie parkeerterrein Station Lent (eind 2005); maatregelen overige locaties start vanaf 2006	Evaluatie-onderzoek Lent is gedekt vanuit MSF; inrichtingskosten overige locaties: minimaal €450.000,- (3 locaties)	De verkenning ketenmobiliteit is 25 mei 2004 vastgesteld door het college van B&W. Tevens is besloten om te starten met Station Lent.	Opdrachtgever: G520; Uitvoering: B510
BP1.7	28. Draaiboek opstellen voor evenementen (Triavium / Matrixx)	<ul style="list-style-type: none"> In overleg met relevante partijen in het gebied alsmede de politie wordt een draaiboek opgesteld. Doel is het verkeer en parkeren in goede banen te leiden. 	Medio 2006	Personeelsuren G520, B534, B535;	Voor een goed draaiboek is inzicht in de benutting van het parkeerareaal een vereiste. Afronding van activiteit 24 derhalve een randvoorwaarde	Opdrachtgever: G520; Uitvoering: B534, B535
BP2.7	29. Aanbieden van parkeerabonnementen aan "vaste" bezoekers Triavium	<ul style="list-style-type: none"> Het productenpakket in de parkeergarage wordt uitgebreid met abonnementsvormen voor "vaste" bezoekers 	Start uitgifte medio 2006	Opbrengst: €X,- (afhankelijk van aantal uit te geven abonnementen)	Belangrijke randvoorwaarde bij deze activiteit is een privaatrechtelijke organisatie van het garageparkeren (zie ook activiteit 5)	Opdrachtgever: G520; Uitvoering: B534, B535
BP3.1 BP3.5 BP3.6	30. Opstellen parkeerbalans voor Brabantse Poort	<ul style="list-style-type: none"> In de parkeerbalans wordt gerapporteerd over het aantal parkeerplaatsen in relatie tot de aanwezige functies in de binnenstad. De parkeerbalans geeft inzicht in de reële parkeerbehoefte van de stad. 	Iedere 4 jaar; start in 2006;	Onderzoekskosten: €5.000,- (synergie met activiteit 23)	De verkregen informatie wordt net als activiteit 23 gebruikt in de "Nijmeegse parkeermonitor"	Opdrachtgever: G520; Betrokkenen: P500; Uitvoering: Extern bureau
BP3.2	31. Parkeervraag meenemen in de toekomstvisie "Hart voor Dukenburg"	<ul style="list-style-type: none"> Binnen de toekomstvisie wordt de vormgeving van parkeerterruimte op straat en in gebouwde voorzieningen als thema behandeld. 	Lopend traject	Personeelsuren G520	Zie ook actiepunten 7	Betrokken: G520, G250
BP3.3	32. Verbeteringsplan looproutes Brabantse Poort opstellen	<ul style="list-style-type: none"> Knelpunten in de huidige looproutes worden in kaart gebracht. Daarnaast wordt een actieprogramma opgesteld dat bij uitvoering tot verbetering leidt. 	Medio 2006 / 2007	Personeelsuren G520, G250; Onderzoekskosten: X,-		Opdrachtgever: G520; Uitvoering: G250, Extern bureau