



Nota Parkeernormen Arnhem 2026

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Waarom een Nota Parkeernormen	2
1.2	Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?	2
1.3	Opzet van de Nota Parkeernormen	2
2	Visie op parkeernormen	3
3	Gebiedsindeling	4
4	Fietsparkeren	5
4.1	Fietsparkeernormen woonfuncties	5
4.2	Fietsparkeernormen niet-woonfuncties	7
4.3	Invulling parkeereis fiets	7
4.4	Kwaliteitseisen en -richtlijnen fietsparkeervoorzieningen	8
5	Parkeernormen Auto	10
5.1	Daadwerkelijk autobezit als basis	10
5.2	Woonfuncties	10
5.3	Niet-woonfuncties	13
6	Toepassingskader autoparkeren	14
6.1	Berekening parkeerbehoefte auto	14
6.2	Vergelijking parkeerbehoefte met parkeeraanbod	17
6.3	Afwijkingsmogelijkheden	21
7	Juridisch kader	23
7.1	Juridische grondslag	23
7.2	Overgangsregeling	23
	Bijlagen	24

1 Inleiding

1.1 Waarom een Nota Parkeernormen

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat parkeeroverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt. In deze Nota Parkeernormen Arnhem 2026 is het toetsingskader opgenomen voor 'voldoende' parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in Arnhem. De belangrijkste principes hierbij zijn:

- Parkeerplaatsen voor auto en fiets worden in principe binnen het plangebied gerealiseerd;
- Bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging hoeft alleen parkeeraanbod te worden gerealiseerd voor de 'extra' parkeervraag;
- Bij ontwikkelingen met verschillende type functies kan, onder de voorwaarde dat het parkeeraanbod afwisselend door verschillende doelgroepen te gebruiken is, per saldo worden volstaan met minder parkeerplaatsen dan voor elke functie afzonderlijk benodigd is;
- Parkeerplaatsen voor bezoekers moeten voor hen toegankelijk zijn.

1.2 Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?

De op dit moment geldende parkeernormen zijn vastgelegd in de Beleidsregels parkeren Arnhem 2022. De parkeernormen die hierin zijn opgenomen vinden hun oorsprong in 2003. Daarnaast is door de jaren heen een aantal wijzigingen in ons mobiliteitsgedrag opgetreden die niet in deze parkeernormen zijn verwerkt. Zo is het autobezit en autogebruik niet overal in de stad gelijk, terwijl daar in de beleidsregels uit 2022 wel vanuit is gegaan.

Daarnaast is het van belang om rekening te houden met nieuwe ontwikkelingen die effect kunnen hebben op de parkeerbehoefte, zoals een verandering in het bezit en gebruik van auto's en fietsen en de opkomst van elektrisch aangedreven voertuigen en deelmobiliteit. Daarnaast kiest de gemeente Arnhem in het Duurzaam Mobiliteitsplan 2024-2044 voor een andere wijze om in de mobiliteitsbehoeften van haar inwoners te voorzien (zie hoofdstuk 2). In de voorliggende nieuwe Nota Parkeernormen Arnhem 2026 wordt op deze ontwikkelingen en beleidsmaatregelen ingespeeld, om zo parkeeroverlast en een toenemende druk op de openbare ruimte als gevolg van een ontwikkeling te voorkomen. Maar ook om te voorkomen dat te veel parkeerplaatsen worden aangelegd met het oog op de toekomst. De gemeente kiest bij woningbouw voor het nabijheidsprincipe, meer woningbouw in de bestaande stad. Dat is gunstig voor het kunnen lopen en fietsen naar de verschillende bestemmingen, maar vraagt ons ook extra kritisch te kijken naar het aantal parkeerplaatsen dat nodig is. De ruimte is schaars en willen we ook gebruiken voor groen en verblijven en spelen op straat.

1.3 Opzet van de Nota Parkeernormen

Hoofdstuk 2 bevat de visie op parkeernormen, waarna in hoofdstuk 3 de gebiedsindeling is opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de parkeernormen en het toepassingskader voor de fiets en in hoofdstuk 5 en 6 zijn respectievelijk de parkeernormen en het toepassingskader voor autoparkeren toegelicht. Het juridisch kader is opgenomen in hoofdstuk 7.

2 Visie op parkeernormen

Arnhem staat voor een opgave. Zij heeft de ambitie een stad te zijn die uitnodigt om ontdekt te worden, waar iedereen zich thuis voelt en waar de toekomst met open armen wordt ontvangen: een groene, gezonde en leefbare stad. Maar het wegennet kan het groeiende aantal auto's niet meer aan en dat zorgt voor leefbaarheidsproblemen, zoals een slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Bovendien staat ook de verkeersveiligheid onder druk en zijn wegen als de centrumring moeilijk over te steken als voetganger of fietser. Er komen 16.000 woningen bij in de stad. Ruim 10.000 hiervan worden voor 2030 gebouwd. De bewoners van deze 10.000 woningen zorgen elke dag voor zo'n 50.000 extra autoritten. Als het vigerende mobiliteitsbeleid zo wordt doorgezet, loopt het verkeer verder vast en wordt de leefbaarheid in de wijken slechter. Daarom zijn maatregelen nodig. Hiervoor heeft de gemeente Arnhem het Duurzaam Mobiliteitsplan 2024-2044 opgesteld. In dit Mobiliteitsplan is beschreven met welke maatregelen van Arnhem de gewenste groene, gezonde en leefbare stad wordt gemaakt.

De beschreven maatregelen hebben niet alleen effect op de mobiliteit in de stad, maar ook op bouwontwikkelingen en op welke wijze de parkeerbehoefte, of beter gezegd, mobiliteitsbehoefte wordt opgelost. Een aantal maatregelen uit het Duurzaam Mobiliteitsplan vormen daarom het uitgangspunt voor de parkeernormering. Deze maatregelen zijn:

- Vermindering afhankelijkheid auto's: stimuleren en het mogelijk maken van alternatieve vervoerswijzen om zo een mobiliteitstransitie te bewerkstelligen;
- Het afstemmen van parkeernormen naar gebiedstype (hoofdstuk 3);
- Lagere parkeernormen rondom OV-haltes en gebieden met een hoog voorzieningenniveau;
- Beperking in het aantal parkeervergunningen.

Een belangrijk element uit het Duurzaam Mobiliteitsplan is de mobiliteitstransitie. Naast de maatregelen om de huidige fietsinfrastructuur en het openbaar vervoer te verbeteren, gaan bij bouwontwikkelingen ook eisen ten aanzien van fietsparkeren gelden. De fiets zal een voor de hand liggender vervoermiddel worden dan de auto. Daarom zijn in deze nota parkeernormen fietsparkeernormen opgenomen. In gebieden met lage autoparkeernormen gelden hogere fietsparkeernormen en stellen we tevens eisen aan de kwaliteit van de fietsparkeervoorziening. Zowel in maatvoering van de rekken, als de locatie, toegankelijkheid en veiligheid van de fietsparkeervoorziening.

Voor de hele gemeente Arnhem blijft het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Eigen terrein betekent in dat geval binnen het plangebied van een ontwikkeling. Dit hoeft daarmee geen parkeergarage onder een gebouw te zijn. Vanwege de mobiliteitstransitie gelden in de binnenstad en schil (A en B gebieden) niet alleen lagere parkeernormen, maar is het eveneens niet toegestaan om meer parkeerplaatsen dan de parkeernorm voorschrijft te realiseren. Daarnaast geldt bij nieuwe ontwikkelingen bewoners en werknemers van deze nieuwe ontwikkelingen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. De adressen worden opgenomen in het uitwerkingsbesluit van de Verordening Parkeren en Parkeerbelasting. Dit geldt ook voor gebieden waar momenteel (nog) geen betaald parkeren geldt.

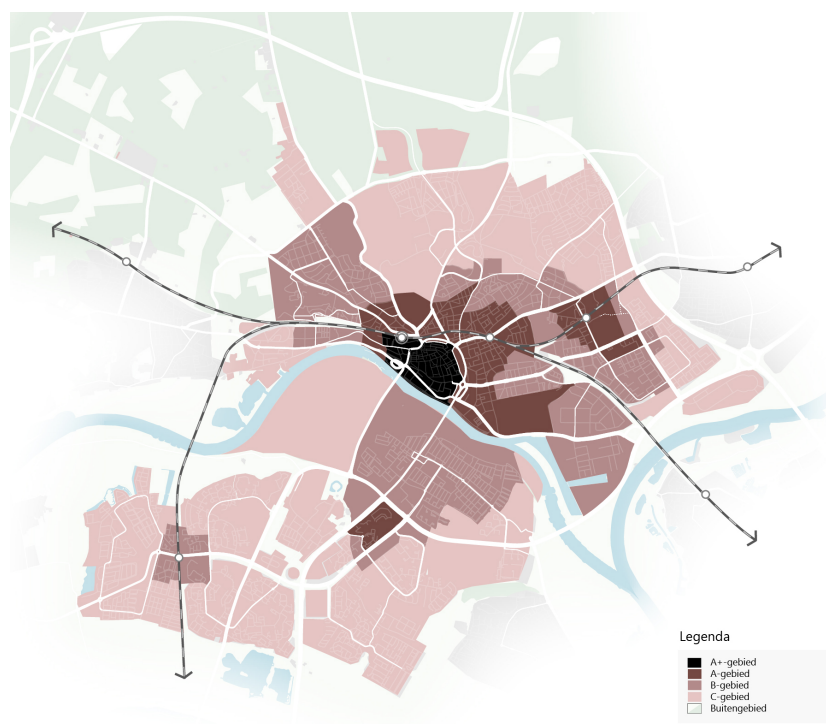
3 Gebiedsindeling

De locatie van een (nieuw)bouwontwikkeling is van invloed op de parkeervraag. Functies in de binnenstad van Arnhem hebben namelijk over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies in bijvoorbeeld een buitenwijk in Arnhem-Zuid. Meerdere factoren zoals de nabijheid van OV, de nabijheid van dagelijkse voorzieningen en het stedelijke milieu spelen hierin een rol. Daarom zijn in Arnhem parkeernormen opgesteld voor verschillende deelgebieden.

De gebiedsindeling volgt grotendeels de ABC-gebiedsindeling zoals gedefinieerd in het Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP) van Arnhem. Naast een aantal (geringe) aanpassingen aan de grenzen van de deelgebieden, voegen we een A+ gebied toe. Het A+ gebied wordt globaal gedefinieerd als het gebied tussen de Jansbuitensingel, het Airborneplein, de Betuwestraat en de Rijnkade, en bestaat onder andere uit de binnenstad en het stationsgebied van station Arnhem Centraal.

Daarmee is Arnhem opgedeeld in vier deelgebieden: het A+ gebied, de A-gebieden, B gebieden en C gebieden. De gebiedsindeling is weergegeven in bijlage A.

De meeste bedrijventerreinen vallen onder gebied C, uitzondering hierop is het gebied bedrijventerrein Het Broek, Nieuwe Haven en Cleantech Park Arnhem. Deze zijn bestempeld als B-gebied.



Figuur 3.1: Gebiedsindeling Arnhem

4 Fietsparkeren

De gemeente Arnhem wil het gebruik van de fiets stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Bij nieuwbouwplannen en transformatieprojecten moet daarom rekening worden gehouden met het stallen of parkeren van de fiets (waar fiets staat, worden ook brom- en snorfietsen bedoeld). De initiatiefnemer moet daarom bij de vergunningaanvraag ook de fietsparkeerbehoefte en de bijbehorende fietsparkeeroplossing inzichtelijk maken. Het is noodzakelijk dat alle fietsparkeerplaatsen binnen het plangebied worden opgelost, waarbij voor vaste gebruikers de voorzieningen afgesloten en overdekt moeten zijn. Voor bezoekers dienen de fietsparkeerplaatsen vrij toegankelijk te worden aangeboden.

4.1 Fietsparkeernormen woonfuncties

De fietsparkeernormen voor bewoners worden berekend op basis van woonoppervlakte. Bij nieuwbouw en verbouwplannen dient rekening gehouden te worden met de waarden opgenomen in tabel 4.1.

omvang woning	aantal fietsparkeerplaatsen
< 50 m ² gbo	2
50-75 m ² gbo	3
75-100 m ² gbo	4
100-125 m ² gbo	5
125-150 m ² gbo	6

Tabel 4.1: Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen voor woonfuncties

Gelijkwaardig alternatief voor eis Besluit bouwwerken leefomgeving

Conform het Besluit bouwwerken leefomgeving (Artikel 4.171 – 473) is het bij nieuwbouwwoningen verplicht een afsluitbare bergruimte te realiseren om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners. Het voorzien in stallingruimte voor de fiets bij nieuwbouwwoningen is hiermee gewaarborgd in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Dit betekent dat een gemeente geen afwijkende of extra normen kan opleggen.

Het Besluit bouwwerken leefomgeving biedt ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsenstalling in plaats van de voorgeschreven individuele fietsenberging. De gemeente Arnhem geeft bij appartementencomplexen de voorkeur aan een collectieve fietsenstalling boven individuele fietsenbergingen. Hierbij dient vermeld te worden, dat conform het bouwbesluit een minimale berging voor ieder type woning benodigd is. Collectieve stallingen zijn een gewenste aanvulling, maar een individuele berging blijft vereist.

Voor het realiseren van een gemeenschappelijke fietsenberging bij appartementen, als gelijkwaardig alternatief voor de eis uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, dient voor bewoners per appartement rekening te worden gehouden met het aantal fietsparkeerplaatsen zoals weergegeven in Tabel 4.12. Voor een gemeenschappelijke fietsenberging gelden kwaliteitseisen. Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning (> 50 m² gbo) altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn. Daarnaast is goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging en stelt het Besluit bouwwerken leefomgeving eisen aan het beheer van de stalling. Volgens de toelichting op het Besluit

bouwwerken leefomgeving is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarom daarnaast verplicht om bij woningen vanaf 50 m² gbo een individuele berging van minimaal 2,7 m² in of bij de woning te realiseren.

Dit betekent dat volgens artikel 4.172 van het Besluit bouwwerken leefomgeving (aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen):

1. Een woonfunctie heeft als nevengebruiksfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² en een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 m.
2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksooppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 0,5 – 1,0 m² per woonfunctie bedraagt.
3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Onderstaande tabel geeft inzicht in de oppervlakte van de woningen, het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen en de minimale oppervlakte van de individuele berging.

omvang woning	aantal fietsparkeerplaatsen	individuele berging
< 50 m ² gbo	2	0,5 – 1,0 m ²
50-75 m ² gbo	3	min. 2,7 m ²
75-100 m ² gbo	4	min. 2,7 m ²
100-125 m ² gbo	5	min. 2,7 m ²
125-150 m ² gbo	6	min. 2,7 m ²

Tabel 4.1: Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners in een collectieve stalling

Fietsparkeernormen voor bezoekers

De invulling van fietsparkeervoorzieningen is verschillend voor grondgebonden woningen en appartementen. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets zonder hinder van het overige verkeer (voetgangers) op of grenzend aan het eigen terrein van de woning kunnen parkeren, bijvoorbeeld in de tuin. Bij appartementen parkeren meerdere bezoekers op een kleiner oppervlak, waardoor fietsparkeervoorzieningen als nietjes of rekken benodigd zijn.

Om actieve mobiliteit makkelijker te maken is het belangrijk dat bij appartementen voldoende, comfortabele fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn voor bezoekers. Er wordt ingezet op een realistisch aantal voorzieningen voor bezoekers, waarbij rekening wordt gehouden met een groei van fietsgebruik in de toekomst. Daarnaast blijft het voor bewoners aantrekkelijker om in een eigen, afgesloten of bewaakte fietsparkeervoorziening te parkeren. Daarom geldt aanvullend voor bezoekers een norm van 0,25 tot 0,35 fietsparkeerplaats per appartement. Deze waarde is gebaseerd op de Fietsparkeerkencijfers 2025 van CROW. In 3 is opgenomen wanneer welke waarde geldt.

Gebied	Aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers
A-gebied	0,35 per appartement
B-gebied	0,30 per appartement
C-gebied	0,25 per appartement

Tabel 4.3: Bezoekersnorm fietsparkeren voor appartementen

4.2 Fietsparkeernormen niet-woonfuncties

Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor niet-woonfuncties worden de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers (Fietsparkeerkencijfers 2025) gehanteerd. Met deze fietsparkeerkencijfers berekent een initiatiefnemer de te verwachten behoefte aan fietsparkeren binnen het plangebied.

CROW gaat uit van kencijfers en een bandbreedte voor fietsparkeerkencijfers. Het fietsgebruik in Arnhem blijft enigszins achter op het gemiddelde fietsgebruik in gemeentes met dezelfde stedelijkheidsgraad in Arnhem (zie bijlage B). Omdat Arnhem de groei van het fietsgebruik stimuleert in de gemeente, wordt verwacht dat het fietsgebruik in de toekomst dichter aansluit bij het gemiddelde fietsgebruik van gemeentes met een vergelijkbare stedelijkheid als Arnhem. Daarom wordt het gemiddelde in de bandbreedte van de fietsparkeerkencijfers aangehouden.

De fietsparkeernormen zijn opgenomen in bijlage D. Waar mogelijk, en gewenst, is het realiseren van meer of minder fietsparkeerplaatsen mogelijk. Per functie en ontwikkeling kan de behoefte namelijk variëren. Een beargumenteerde afwijking van de berekende behoefte is dus mogelijk. De onderbouwing hiervan ligt bij de initiatiefnemer en wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

4.3 Invulling parkeereis fiets

Het toepassen van fietsparkeernormen leidt tot een fietsparkeereis. Deze parkeereis staat voor het aantal fietsparkeerplaatsen dat in een ruimtelijke ontwikkeling beschikbaar moet worden gesteld. In de basis geldt dat fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein worden gerealiseerd. Daarbij maken we onderscheid in de fietsparkeervoorziening voor vaste gebruikers en de fietsparkeervoorziening voor bezoekers. Vaste gebruikers parkeren hun fiets in een overdekte voorziening die afgesloten dan wel bewaakt is. Bezoekers parkeren hun fiets in een openbaar toegankelijke voorziening.

Afronding aantal fietsparkeerplaatsen

De berekende fietsparkeereis wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag wordt het aantal fietsparkeerplaatsen afgerond op hele fietsparkeerplaatsen naar boven. Een berekende fietsparkeereis van 14,25 fietsparkeerplaatsen wordt dus afgerond naar 15 fietsparkeerplaatsen. Bij fietsparkeerplaatsen die worden toegewezen aan een woning wordt het aantal fietsparkeerplaatsen per woning naar boven afgerond.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (fiets)

Indien binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen. Voorwaarde is wel dat de entrees van de voorzieningen niet verder uit elkaar liggen dan 25 meter loopafstand. Daarnaast is dubbelgebruik alleen mogelijk als ook wordt voldaan aan de kwaliteitseisen zoals opgenomen in paragraaf 4.4. In praktijk zullen de mogelijkheden voor dubbelgebruik hierdoor beperkt worden. Dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen wordt met dezelfde aanwezigheidspercentages als voor de auto berekend (bijlage E).

Vrijstelling bezoekersparkeren bij kleine ontwikkelingen

Bij kleine ontwikkelingen waar de fietsparkeerbehoefte voor bezoekers niet groter is dan 2 extra fietsparkeerplaatsen, is het niet nodig deze fietsparkeerplaatsen te realiseren. Het uitgangspunt is dat bezoekers hun fiets zonder hinder van het overige verkeer (voetgangers) op of grenzend aan het eigen terrein van de bestemming kunnen parkeren. Uitgangspunt hierbij is dat voor hetzelfde adres in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt. Deze vrijstelling is niet van toepassing op de parkeerbehoefte van vaste gebruikers (bewoners, personeel en/of scholieren).

Vrijstelling bezoekersparkeren A+ gebied

In A+ gebied parkeren bezoekers de fiets zoveel mogelijk in de collectieve fietsenstallingen. Deze fietsparkeerplaatsen hoeven daarom niet door de ontwikkelende partij gerealiseerd te worden. De gemeente Arnhem zorgt ervoor dat voor bezoekers voldoende fietsparkeerplaatsen in het A+ gebied beschikbaar zijn. Wanneer een ontwikkelende partij van deze vrijstelling gebruik maakt, betekent dit dat voor bezoekers de loopafstand tot de collectieve fietsenstalling groter is dan wanneer dit op eigen terrein wordt opgelost.

4.4 Afwijkingsmogelijkheden

Slechts in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer in overleg treden met de gemeente, bijvoorbeeld als een centrale collectieve (openbare) fietsenstalling meerwaarde zou bieden boven een oplossing binnen het plangebied. Dit mag ook voor een deel van de behoefte. In alle gevallen dient er een onderbouwing gegeven te worden, zodat dit volwaardig getoetst kan worden door de gemeente.

4.5 Kwaliteitseisen en -richtlijnen fietsparkeervoorzieningen

Om goed te kunnen functioneren moeten fiets- en scooterstallingen voldoende kwaliteit hebben. In Bijlage F zijn op het gebied van toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid richtlijnen voor voldoende kwaliteit weergegeven. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op basis van het Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173), CROW-publicatie 741 (Leidraad fietsparkeren, 2023) en Fietsparkeur¹.

In de richtlijnen voor fietsparkeren is speciale aandacht voor fietsen met afwijkende maten. Ook brom- en snorfietsen, fatbikes, speedpedelecs, driewielers, bakfietsen en dergelijke moeten op een goede manier kunnen worden geparkeerd. Hiervoor moet in de voorziening zogeheten vrije ruimte worden gereserveerd. Dit zijn gemarkeerde vakken waar een brom- of snorfiets of bakfiets geparkeerd kan worden. Daarom gelden eisen aan het formaat van de fietsparkeerplaatsen. Deze eisen zijn per doelgroep en gebied verschillend. In tabel 4.4 is een overzicht opgenomen van het aandeel fietsparkeerplaatsen dat geschikt dient te zijn voor 1) buitenmodel fietsen en 2) fietsen met een sterk afwijkende maat. Deze begrippen worden als volgt gedefinieerd:

- Buitenmodelfietsen: geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Sterk afwijkende maat: geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed).

¹ Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.

Vaste gebruikers

type fietsparkeerplaats	A+/A-gebied	B-gebied	C-gebied
buitenmodel fietsen	15%	15%	15%
sterk afwijkende maat	5%	5%	5%

Bezoekers

type fietsparkeerplaats	A+/A-gebied	B-gebied	C-gebied
buitenmodel fietsen	25%	25%	15%
sterk afwijkende maat	10%	10%	5%

Tabel 4.4: aandeel fietsparkeerplaatsen voor fietsen met afwijkende maten

Laadinfrastructuur voor elektrische fietsen

Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen of elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Bij elektrische fietsen is de accu over het algemeen draagbaar, voor de fietsen met sterk afwijkende maten geldt dat niet altijd. Het is van belang om in een voorziening bij de stallingsplaatsen voor fietsen met sterk afwijkende maten te kijken of er ook laadinfrastructuur aan aangebracht kan worden.

Ontwerprichtlijnen kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

De gemeente hanteert ontwerprichtlijnen voor de kwaliteit en goede inpassing van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein. Deze ontwerprichtlijnen zijn leidend voor het ontwerp en de inrichting van de fietsparkeervoorziening. De richtlijnen zorgen ervoor dat de fietsparkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruikt worden.

Voor het ontwerp van fietsparkeervoorzieningen gelden de volgende basisontwerpprincipes:

- De fiets staat op de best mogelijke locatie;
- Een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen;
- Passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen;
- Een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening.

In bijlage F staat toegelicht hoe deze principes kunnen worden ingevuld.

5 Parkeernormen Auto

In dit hoofdstuk zijn de parkeernormen voor autoparkeren passend binnen de gemeente Arnhem toegelicht. Bijlage C bevat een totaaloverzicht van alle parkeernormen voor niet-woonfuncties.

De parkeernormen zijn een weergave van de veel voorkomende praktijk. Soms hebben dezelfde functies toch een heel ander mobiliteitsgedrag. De parkeernorm kan dan niet passen bij die specifieke functie. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de mogelijkheden om af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen.

5.1 Daadwerkelijk autobezit als basis

De parkeernormen uit de Beleidsregels parkeren Arnhem 2022 zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Deze parkeerkencijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen. In de parkeerkencijfers wordt geen rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

In deze nota wordt voor woonfuncties afgeweken van het uitgangspunt dat de autoparkeernormen worden gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW. De parkeernormen voor woonfuncties sluiten aan bij het daadwerkelijke autobezit in Arnhem.

5.2 Woonfuncties

De parkeernormen voor de functie wonen zijn gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Arnhem. Vanwege de mobiliteitstransitie, zoals opgenomen in het Duurzaam Mobiliteitsplan, gelden in A en B gebieden lagere parkeernormen dan wat op basis van het actuele autobezit aan parkeerplaatsen nu nodig zou zijn. In A gebieden ligt de parkeernorm 20% onder het huidig autobezit en in B gebieden 10%. Deze reducties zijn al doorgevoerd op de parkeernormen opgenomen in tabel 5.1 en hoeven dus niet extra te worden toegepast.

De parkeernormen zijn gerelateerd aan de gebruiksvloeroppervlakte van de woning (m² gbo). Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen sociale huurwoningen en woningen in de vrije sector (huur en koop). Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel, die tezamen de parkeernorm vormen. Voor een aantal bijzondere woonfuncties, waarvan geen gegevens beschikbaar zijn wat betreft autobezit, zijn parkeernormen overgenomen uit CROW-publicatie 744. Hier is eveneens de verlaging voor A en B gebieden ten opzichte van de gemiddelde waarde doorgevoerd.

De parkeernormen zijn opgenomen in Tabel 5.1. Bij (nieuwe) woonvormen die niet passen bij een van de onderstaande categorieën, zoals flexwoningen of friendswoningen dient de aanvrager te onderbouwen welke parkeernorm passend is (zie hiervoor ook 'Doelgroepanalyse' in paragraaf 6.3).

Toelichting bij tabel 5.1

(*) Aanleunwoning

Een aanleunwoning is een gelijkvloerse woning die vooral geschikt is voor bewoners die zorg nodig hebben maar toch zelfstandig willen wonen. De woningen zijn ruim en goed toegankelijk en geschikt voor bewoners die afhankelijk zijn van een rollator of rolstoel. De badkamer in deze woningen is ruim en passend ingericht voor minder mobiele bewoners. Aanleunwoningen liggen nabij (200 meter) of zijn verbonden met een (wijk)zorgcentrum, waardoor de bewoners gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen daar, zoals een restaurant, het activiteitenaanbod en ruimtehuur.

() Intramurale zorgwoning**

Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie. Meestal hebben de bewoners geen eigen auto. De parkeernorm die staat opgenomen bij bewoner is bedoeld voor het personeel dat op de locatie aanwezig is. De aanwezigheidspercentages van deze doelgroep sluit aan bij de categorie verpleeg-/verzorgingstehuis (zie bijlage C);

Gebruikersdeel en bezoekersdeel

De parkeereis is opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners) en een bezoekersdeel. De parkeernorm voor het bezoekersdeel is overgenomen uit CROW-publicatie 744, tabel; 10. Kencijfers voor bezoekersparkeren worden hier gegeven per stedelijke zone. De kencijfers zijn in Arnhem overgenomen voor zeer sterk stedelijk en sterk stedelijk en afgerond op één decimaal.

Minimum en maximum

In de Beleidsregels parkeren Arnhem 2022 zijn de parkeernormen minimale parkeernormen. Vanwege de ingezette mobiliteitstransitie worden de A en B gebieden meteen ook gemaximeerd. Het is niet de bedoeling dat daar meer parkeerplaatsen aangelegd worden. We willen ontwikkelingen faciliteren maar ook voorkomen dat er veel meer autoverkeer naar deze bestemmingen gaat rijden. Vooral in het centrum koersen we op minder autoverkeer. Dit gebied is als A+ aangemerkt en kent de mogelijkheid tot een vrijstelling van het aanleggen van parkeerplaatsen mits voldoende alternatieven, met name fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Mocht de parkeerbehoefte groter zijn dan kan gekeken worden of de parkeerbehoefte gereduceerd kan worden bijvoorbeeld door het toepassen van Mobiliteitsmanagement bij bedrijven. Is dat nog onvoldoende, dan kan gekeken worden naar parkeeroplossingen op afstand. In een van de parkeerhubs of via P+R op grotere afstand van Arnhem. C gebieden hebben over het algemeen een wat slechtere bereikbaarheid per OV en fiets, daarom geldt daar alleen een minimumnorm.

categorieën woningen	A-gebied		B-gebied		C-gebied		eenheid
parkeernorm geldt als minimum of maximum parkeereis	zowel minimum als maximum (voor A+ geldt alleen een maximum)		zowel minimum als maximum		minimum		
bewoner/bezoek	bewoner	bezoek	bewoner	bezoek	bewoner	bezoek	
appartementen							
sociale huur							
kleiner dan 50 m ² gbo	0,3	0,1	0,4	0,2	0,5	0,2	woning
50 tot 75 m ² gbo	0,4	0,1	0,5	0,2	0,6	0,2	woning
75 tot 100 m ² gbo	0,5	0,1	0,6	0,2	0,7	0,2	woning
100 m ² gbo en groter	0,6	0,1	0,7	0,2	0,8	0,2	woning
vrije huur							
kleiner dan 50 m ² gbo	0,4	0,1	0,5	0,2	0,7	0,2	woning
50 tot 75 m ² gbo	0,6	0,1	0,7	0,2	0,9	0,2	woning
75 tot 100 m ² gbo	0,7	0,1	0,9	0,2	1,1	0,2	woning
100 tot 125 m ² gbo	0,8	0,1	0,9	0,2	1,1	0,2	woning
125 m ² gbo en groter	0,9	0,1	1,0	0,2	1,2	0,2	woning
koop							
kleiner dan 50 m ² gbo	0,7	0,1	0,8	0,2	1,0	0,2	woning
50 tot 75 m ² gbo	0,8	0,1	0,8	0,2	1,0	0,2	woning
75 tot 100 m ² gbo	0,9	0,1	1,0	0,2	1,1	0,2	woning
100 tot 125 m ² gbo	1,0	0,1	1,1	0,2	1,1	0,2	woning
125 m ² gbo en groter	1,1	0,1	1,3	0,2	1,4	0,2	woning
grondgebonden woningen							
sociale huur							
kleiner dan 75 m ² gbo	0,5	0,1	0,6	0,2	0,7	0,2	woning
75 tot 100 m ² gbo	0,6	0,1	0,7	0,2	0,9	0,2	woning
100 tot 125 m ² gbo	0,8	0,1	0,9	0,2	1,1	0,2	woning
125 m ² gbo en groter	0,9	0,1	1,0	0,2	1,2	0,2	woning
vrije huur							
kleiner dan 75 m ² gbo	0,6	0,1	0,8	0,2	1,0	0,2	woning
75 tot 100 m ² gbo	0,7	0,1	0,9	0,2	1,1	0,2	woning
100 tot 125 m ² gbo	0,8	0,1	1,0	0,2	1,2	0,2	woning
125 m ² gbo en groter	1,0	0,1	1,2	0,2	1,4	0,2	woning
Koop							
kleiner dan 75 m ² gbo	0,9	0,1	1,1	0,2	1,2	0,2	woning
75 tot 100 m ² gbo	1,0	0,1	1,2	0,2	1,3	0,2	woning
100 tot 125 m ² gbo	1,1	0,1	1,3	0,2	1,3	0,2	woning
125 m ² gbo en groter	1,2	0,1	1,5	0,2	1,6	0,2	woning
bijzondere woonfuncties							
studio of tiny house < 30 m ²	0,2	0,1	0,2	0,2	0,3	0,2	wooneenh eid
aanleunwoning/ extramurale zorgwoning (*)	0,1	0,1	0,1	0,2	0,4	0,2	wooneenh eid
intramurale zorgwoning (**)	0,3	0,1	0,3	0,2	0,4	0,2	wooneenh eid
huisvesting arbeidsmigranten	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	slaapplaats
studentenhuisvesting	0	0,1	0	0,1	0,1	0,1	kamer

Tabel 5.1 Parkeernormen wonen (in parkeerplaatsen per eenheid)

De parkeerplaatsen die voor bezoekers binnen het plangebied worden gerealiseerd, moeten toegankelijk zijn voor deze bezoekers. Een parkeeroplossing met een slagboom die voor iedereen opengaat valt hier onder, eveneens als een parkeeroplossing waarbij bezoekers zich eerst moeten aanmelden voordat zij toegang krijgen om binnen het plangebied te parkeren.

Bij een beroep of bedrijf aan huis, waar wonen de hoofdfunctie betreft, geldt voor het bedrijf of kantoor alleen het bezoekersdeel van de norm. De werknemer is namelijk ook de bewoner van het pand en is dus al opgenomen in de norm voor de woning.

5.3 Niet-woonfuncties

In bijlage C zijn de parkeernormen voor niet-woonfuncties opgenomen. De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn overgenomen uit de Beleidsregels Parkeren 2022, waarbij er minder onderscheid is gemaakt tussen kantoren en bedrijfsruimte. Net als bij de woonfuncties is de verlaging voor A gebieden (-20%) en B gebieden (-10%) doorgevoerd.

6 Toepassingskader autoparkeren

Bij de toepassing van de parkeernormering worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekening parkeerbehoefte auto;
2. Vergelijking parkeerbehoefte met gepland parkeeraanbod;
3. Afwijkingsmogelijkheden als de parkeerbehoefte groter is dan het parkeeraanbod;
4. Indienen vergunningaanvraag;
5. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Het doel van de Nota Parkeernormen is dan ook het ontwikkelen van een eenduidige en transparante werkwijze. In bijlage G is een stroomschema opgenomen waarin het doorlopen van alle stappen is gevisualiseerd.

6.1 Berekening parkeerbehoefte auto

De parkeernormen worden gebruikt om de parkeerbehoefte voor auto -per te ontwikkelen functie- te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd (bijvoorbeeld een woongebouw met commerciële plint), wordt de parkeer-behoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen. Voor niet-zelfstandig functionerende functies geldt de parkeernorm van de hoofdfunctie. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een kantine van een sportcomplex, deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd. Dit geldt ook bij andere hoofdfuncties waar een vorm van ondergeschikte horeca wordt aangeboden, zoals bij een bakkerij waar klanten aan enkele tafels kunnen worden bediend.

Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag wordt het aantal parkeerplaatsen afgerond op hele parkeerplaatsen naar boven. Een berekende parkeerbehoefte van 32,25 parkeerplaatsen wordt dus afgerond naar 33 parkeerplaatsen.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (auto)

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen waardoor per saldo minder parkeerplaatsen benodigd zijn dan voor elke functie afzonderlijk wordt berekend. Dit geldt bijvoorbeeld als parkeerplaatsen overdag door werkenden en 's avonds door bewoners kunnen worden gebruikt. Daarnaast is het mogelijk om bij woningbouwontwikkelingen rekening te houden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek. Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het plan te gebruiken zijn. Dat betekent dat exclusief voor functies of doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken, bijvoorbeeld parkeerplaatsen voor deelauto's of parkeerplaatsen die worden meeverkocht met de woning. Bij gereserveerde parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen verminderen de mogelijkheden voor dubbelgebruik van de te realiseren parkeercapaciteit en moeten per saldo mogelijk meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW (publicatie 744). Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden aanwezigheidspercentages gehanteerd. Deze zijn opgenomen in bijlage E.

Voorbeeld: toepassing dubbelgebruik bij woningen

In een gebied worden 50 koopappartementen gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn $50 \times 1,0 = 50$ parkeerplaatsen voor bewoners en $50 \times 0,2 = 10$ parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaats en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Op basis van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages is de parkeerbalans als volgt:

functie	parkeer behoefte	werkda g ochtend	werkda g middag	werkda g avond	werkda g nacht	koop avon d	vrijdag middag	vrijda g avond	zaterdag g middag	zaterdag g avond	zondag middag
bewoners	50 (100%)	30 (60%)	30 (60%)	45 (90%)	50 (100%)	40 (80%)	35 (70%)	35 (70%)	37,5 (75%)	40 (80%)	37,5 (75%)
bezoek	10 (100%)	4 (40%)	5 (50%)	7,5 (75%)	0 (0%)	7 (70%)	6 (60%)	10 (100%)	10 (100%)	10 (100%)	9 (90%)
totaal	60	34	35	53	50	47	41	45	48	50	47

Conform de aanwezigheidspercentages uit bijlage E zijn op het drukste moment (de werkdagavond) afgerond 53 parkeerplaatsen benodigd (90% van 50 + 75% van 10). Door uit te gaan van dubbelgebruik zijn in dit voorbeeld 7 parkeerplaatsen minder nodig.

Rekening houden met bestaande situatie (salderen)

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie wanneer deze (deels) in de openbare ruimte is opgelost. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de feitelijke bestaande, te vervallen functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen moet worden gerealiseerd. Het rekening houden met de bestaande situatie zoals beschreven wordt ook wel salderen genoemd. Wanneer wordt gekozen om te salderen gelden de volgende regels:

- Er wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages uit bijlage E. De parkeerbehoefte van bijvoorbeeld een kantoor kan immers niet zonder meer worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van een appartementencomplex, omdat deze functies op verschillende momenten functioneren;
- Wanneer rekening wordt gehouden met bestaande, te vervallen functies moet ook rekening worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van parkeercapaciteit op eigen terrein;
- Indien als gevolg van de (nieuw)bouwontwikkeling een deel van de bestaande openbare parkeercapaciteit komt te vervallen, moeten deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de realisatie van een inritconstructie of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting van het bouwplan;

- Uitgangspunt bij salderen is dat wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik, tenzij het pand langer dan vijf jaar leeg staat. In dat geval kan geen rekening meer worden gehouden met de bestaande situatie.

Voorbeeld: berekening parkeerbehoefte transformatie kantoor naar woningen

Een bestaand kantoor in een C gebied van 750 m² bvo wordt getransformeerd tot appartementen. In totaal worden 10 sociale huurappartementen van circa 65 m² gbo gerealiseerd. Het kantoor heeft geen eigen parkeergelegenheid (dus geen parkeerplaatsen binnen het plangebied). De parkeeroplossing van het winkelpand was gelegen in de openbare ruimte.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:

Parkeerbehoefte woningen

10 sociale huurappartementen (65 m² gbo) x parkeernorm bewoners (0,6) = 6 parkeerplaatsen voor bewoners;

10 sociale huurappartementen x parkeernorm bezoek (0,2) = 2 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Bestaande situatie

Parkeerbehoefte kantoor: 750 m² bvo kantoor x parkeernorm (0,8/100) = 6 parkeerplaatsen.

Omdat de parkeeroplossing in de openbare ruimte is gelegen moet eveneens worden gekeken naar de aanwezigheidspercentages. De parkeerplaatsen die door gebruikers van het kantoor worden gebruikt, worden op andere momenten gebruikt.

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	6 (100%)	3,6 (60%)	3,6 (60%)	5,4 (90%)	6 (100%)	4,8 (80%)	4,2 (70%)	4,2 (70%)	4,5 (75%)	4,8 (80%)	4,5 (75%)
bezoek	2 (100%)	0,8 (40%)	1 (50%)	1,5 (75%)	0 (0%)	1,4 (70%)	1,2 (60%)	2 (100%)	2 (100%)	2 (100%)	1,8 (90%)
totaal woningen	8	4,4	4,6	6,9	6	6,2	5,4	6,2	6,5	6,8	6,3
kantoor	-6 (100%)	-6 (100%)	-6 (100%)	-0,3 (5%)	0 (0%)	-0,3 (5%)	-3,6 (60%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
totaal	2	-1	-1	7	6	6	2	7	7	7	7

In de tabel is inzichtelijk dat de parkeerbehoefte van de woningen hoger ligt dan de parkeerbehoefte van het kantoor. Echter, de momenten dat deze parkeerbehoefte optreedt zijn verschillend. Daarom zijn voor deze transformatie 7 parkeerplaatsen extra benodigd. Via saldering -bestaand gebruik in de openbare ruimte- blijft er nog 1 parkeerplaats over om toe te voegen. Via onderstaande mogelijkheid "Vrijstelling bij kleine ontwikkelingen" is het zelfs mogelijk deze functiewijziging zonder toevoeging van parkeerplaatsen mogelijk te maken.

Vrijstelling bij kleine ontwikkelingen

Bij uitbreiding, verbouw of functiewijzigingen, waarbij de extra parkeerbehoefte niet groter is dan 2 parkeerplaatsen, is het niet strikt noodzakelijk deze parkeerplaatsen te realiseren. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen eenvoudiger te realiseren. Deze ontwikkelingen worden wel uitgesloten van een (toekomstige) parkeervergunning en dit wordt opgenomen in de omgevingsvergunning.

Voor de vrijstellingen bij uitbreiding, verbouw of functiewijzigingen geldt het uitgangspunt dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt. Om dit uitgangspunt te waarborgen moet in de Omgevingsvergunning worden opgenomen dat op deze locatie gebruik is gemaakt van de vrijstelling bij kleine ontwikkelingen.

Vrijstelling A+ gebied

In het centrum van Arnhem (A+ gebied) is het niet altijd nodig de parkeerplaatsen te realiseren. Bewoners en bezoekers kunnen gebruik maken van de openbare parkeergarages of de parkeerlocaties op afstand ((P+R en hubs). Dit geldt voor de volgende situaties:

- Bij verbouw of functiewijziging van bestaande gebouwen.
- Bij nieuwbouw van woningen.
- Bij nieuwbouw of uitbreiding van niet-woonfuncties tot een omvang tot 1.500 m2 bvo.

Voor deze vrijstellingen/ontwikkelingen worden eveneens geen parkeervergunningen verstrekt.

6.2 Vergelijking parkeerbehoefte met parkeeraanbod

Na de berekening van de parkeerbehoefte wordt deze parkeerbehoefte geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod gelijk is aan de gestelde parkeerbehoefte, kan de vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit worden ingediend. Voor C gebieden geldt dat het geplande parkeeraanbod ook hoger mag zijn dan de gestelde parkeerbehoefte. Wanneer dit niet het geval is, wordt gekeken of het bouwplan zodanig kan worden aangepast dat het geplande parkeeraanbod voldoende is. Is dit niet mogelijk of wenselijk, kan worden overwogen om af te wijken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd. In paragraaf 6.3 wordt ingegaan op de voorwaarden.

Parkeerplaatsen binnen het plangebied

In deze Nota is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte voor auto en fiets binnen het plangebied wordt opgelost. Binnen het plangebied is hierbij gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer beschikt ter plaatse van de ruimtelijke activiteit. Indien hier niet voldoende plek is mag een deel in de directe nabijheid binnen de maximaal acceptabele loopafstand gerealiseerd worden, zie tabel 6.1. Dit mag niet ten koste gaan van de toegankelijkheid en inclusiviteit. Het is de initiatiefnemer niet toegestaan parkeerplaatsen in erfpacht te ontvangen of te huren.

Gebied	woonfuncties	Niet-woonfuncties
A+-gebied	n.v.t.	n.v.t.
A-gebied	300 meter	600 meter
B-gebied	200 meter	400 meter
C-gebied	100 meter	200 meter
buitengebied	50 meter	50 meter

tabel 6.1: Maximale loopafstand vanaf parkeerplaats per gebied en functie

Maatvoering parkeerplaatsen (auto)

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van nieuw te realiseren individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente de gemeentelijke HIOR en de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'². Voor de toetsing op parkeerplaatsen in nieuw te realiseren (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'³.

Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn en mogen deuren en vluchtwegen niet worden geblokkeerd. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves en/of rijcurvesimulaties inzichtelijk worden gemaakt. Een dergelijke analyse wordt in opdracht van een initiatiefnemer/gemachtigde uitgevoerd, bij voorkeur door een deskundig adviesbureau. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit de gemeentelijke HIOR, de ASVV en de NEN2443.

Rekenwaarde parkeerplaatsen (auto bij ontwikkelingen > 15 woningen)

Voornamelijk bij grondgebonden woningen blijkt in de praktijk dat soms een individuele garage(box) en opritten niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto. Aangezien hier bij parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen op een oprit bij woningen worden daarom niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In tabel 6.2 is aangegeven in welke mate parkeervoorzieningen voor de functie wonen meetellen aan de aanbodzijde. De aanwezigheid van één of meerdere carports op een oprit heeft geen invloed op de berekeningsaantallen in de tabel.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerking
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8	oprit min. 5 m lang
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5	Oprit min 10 m. lang
dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,7	oprit min. 4,5 m breed, 5 m lang
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garage(box) niet bij woning	1	0	
garage(box) met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5 m lang
garage(box) met lange oprit	3	1,5	
garage(box) met dubbele oprit	3	1,7	oprit min. 4,5 m breed, 5 m lang

tabel 6.2: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen (nieuwbouw)

² ASVV 2021.

³ NEN2443 – 2013.

De rekenwaarde van de parkeerplaatsen in een parkeervoorziening bij een appartementencomplex is afhankelijk van de wijze waarop de parkeerplaatsen worden toegedeeld aan de bewoners. Wanneer de parkeerplaatsen worden genummerd en (kadastraal) gekoppeld aan een woning, dan geldt voor de parkeerplaats een rekenwaarde van 0,8 (vergelijkbaar met een oprit). In andere gevallen tellen deze parkeerplaatsen volwaardig mee als deze voldoen aan de maatvoering conform de hiervoor toegelichte eisen.

Voorbeeld: rekenwaarde parkeervoorzieningen bij woningen

In een C gebied worden 50 koopwoningen van 80 m² gbo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn 50 x 1,1 = 55 parkeerplaatsen voor bewoners nodig. Bij 15 van de 50 woningen wordt een enkele oprit zonder garage(box) gerealiseerd (wordt gerekend als 0,8, zie tabel 6.2). De 15 opritten x 0,8 rekenen we als 12 parkeerplaatsen. De resterende parkeereis voor het bewonersdeel is dan 55 - 12 = 43 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn conform de parkeernormen 50 x 0,2 = 10 parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd.

Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. Wanneer rekening wordt gehouden met de parkeervoorzieningen (opritten) bij de woningen, is de resterende parkeereis op basis van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages als volgt:

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	43 (100%)	25,8 (60%)	25,8 (60%)	38,7 (90%)	43 (100%)	34,4 (80%)	30,1 (70%)	30,1 (70%)	32,3 (75%)	34,4 (80%)	32,3 (75%)
bezoek	10 (100%)	4 (40%)	5 (50%)	7,5 (75%)	0 (0%)	7 (70%)	6 (60%)	10 (100%)	10 (100%)	10 (100%)	9 (90%)
totaal	53	30	31	47	43	42	37	41	43	45	42

Conform de aanwezigheidspercentages uit bijlage E zijn, naast het realiseren van de opritten bij de woningen, op het drukste moment (de werkdagavond) afgerond 47 parkeerplaatsen benodigd in het parkeerhof.

Doelgroepen

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid en groenvoorzieningen. Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Arnhem plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantallen) voor auto's en fietsen en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere aspecten van belang die ervoor zorgen dat sprake is van een goede parkeeroplossing. Hierbij kan worden gedacht aan onderstaande onderwerpen.

Mensen met een beperking

Er dient voldoende plek te zijn voor mensen met een beperking om te parkeren in de buurt van de bestemming.

- Bij maatschappelijke voorzieningen is de richtlijn om tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats in te richten. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht

mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale loopafstand tot de ingang bedraagt 100 meter;

- Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage is de richtlijn om per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats te realiseren (2% van de parkeercapaciteit);
- Een parkeerplaats die wordt ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats is onderdeel van de parkeerbehoefte. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen;
- Bij gehandicaptenparkeerplaatsen geldt des te meer de eis dat deze parkeerplaatsen bruikbaar en bereikbaar moeten zijn. De parkeerplaatsen liggen dan ook bij voorkeur op maaiveld (voorkeur APCG) en zijn anders bereikbaar via een lift.

Elektrische laadpunten

Als de parkeervoorziening openbaar toegankelijk wordt, is het gemeentelijke beleid ten aanzien van elektrische oplaadpunten van toepassing. Dit betekent dat in overleg met de gemeente de voorbereiding voor de laadpunten kan worden getroffen, bijvoorbeeld over de aantallen en locaties. Het realiseren van de laadpunten vindt in dat geval plaats vanuit de contracten met exploitanten die op dat moment van toepassing zijn en wordt niet vereist van de ontwikkelaar.

Een parkeerplaats die wordt voorzien van een oplaadpunt is onderdeel van de parkeerbehoefte. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

Laden en lossen

- Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is (bijvoorbeeld bij een appartementencomplex of bedrijfsgebouw), moet rekening worden gehouden met een geschikte laad- en losvoorziening voor het maatgevende (vracht)voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden;
- Bij nieuwbouw vindt laden en lossen volledig binnen het plangebied plaats. Ook het manoeuvreren moet bij voorkeur binnen het plangebied plaatsvinden, om zo de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen. Bij uitbreiding en verbouw vindt laden en lossen ook zoveel mogelijk binnen het plangebied plaats.

Bedrijfsvoertuigen, handelsvoorraad en voertuigen voor autoverhuur

- Het parkeren van vrachtwagens, bedrijfsvoertuigen, handelsvoorraad en voertuigen voor autoverhuur behoort tot de bedrijfsvoering. Ruimte voor het parkeren van deze voertuigen zal moeten worden gefaciliteerd op eigen terrein.
- Bij een functie waar een bezorgfunctie tot de mogelijkheden behoort, moet rekening worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte voor het stallen van de bedrijfsvoertuigen tijdens openingstijden.

Scootmobielen

Wanneer bij een woongebouw gebruik wordt gemaakt van een collectieve fietsenstalling als alternatief op de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, dient bij woonfuncties waar mindervalide en/of ouderen verwacht worden tevens rekening te worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte voor het stallen van scootmobielen. Deze stallingsruimte dient te worden voorzien van voldoende oplaadmogelijkheden voor het opladen van scootmobielen. Het inpassen van stallingsruimte voor scootmobielen is altijd een maatwerkoplossing.

6.3 Afwijkingsmogelijkheden

Het parkeernormenbeleid van de gemeente is erop gericht dat bij (nieuw)bouwontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd voor fietsen en auto's, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Parkeernormen kunnen soms een te strak keurslijf opleveren, er moeten dus ook mogelijkheden zijn om af te kunnen wijken.

De nabijheid van een OV-halte en de nabijheid van een cluster van voorzieningen zijn van invloed op het gemiddelde autobezit. Het effect hiervan is verwerkt in de gebiedsindeling. Zo zijn de stations en de winkelcentra Presikhaaf en Kronenburg een niveau hoger dan de omliggende gebieden en daarmee de parkeernormen lager. Het centrum en bij het Centraal Station zijn de voorzieningen zo nabij en de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets zo goed dat daar de parkeereis onder voorwaarden kan vervallen.

Afwijking van de norm

Een maatwerkfunctie is een functie waarvoor binnen het beleid geen passende parkeernorm is opgenomen. Wanneer door de initiatiefnemer kwantitatief afdoende kan worden onderbouwd (aantoonbaar op vergelijkbare plekken) dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor onbepaalde tijd lager ligt dan berekend met de parkeernorm, kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat:

- Een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht voor de ontwikkeling.
- De lagere parkeerbehoefte gerelateerd is aan het gebouw dat wordt gerealiseerd of verbouwd. Een doelgroep met specifieke kenmerken verbonden aan het ontwerp of de inrichting van het gebouw om zo te garanderen dat de ontwikkeling voor onbepaalde tijd een lagere parkeerbehoefte zal kennen.

Bij maatwerkfuncties kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan ontwerp en inrichting van de gebouwde voorziening, de specifieke bezoekersdoelgroep, de formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens worden gebruikt ter aanvulling bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Mobiliteitsconcept

Nieuwe mobiliteitsconcepten die aansluiten bij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep, kunnen resulteren in een lager dan gemiddelde parkeerbehoefte. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de inzet van deelauto's. Voor een verlaging van de parkeereis bij de inzet van mobiliteitsconcepten moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- Bij de inzet van deelauto's wordt de parkeereis van het bewonersdeel in gebieden met betaald parkeren maximaal gereduceerd met 20%. In de gebieden buiten betaald parkeren is deze reductie maximaal 5%.
- Deelauto's kunnen niet mee doen in het dubbelgebruik/aanwezigheidspercentages;
- Er worden minimaal twee deelauto's ingezet;
- De aanwezigheid van deelmobiliteit moet langdurig (minimaal 10 jaar) worden gegarandeerd of anderszins jaarlijks een vergoeding uitkeren voor het gebruik van deelmobiliteit.

De deelauto(s) dienen bij voorkeur openbaar toegankelijk te worden geplaatst, zodat ook de omgeving er gebruik van kan maken.

Zwaarwegend belang (hardheidsclausule)

Wanneer een initiatiefnemer afdoende onderbouwt dat het benodigde parkeeraanbod niet (volledig) binnen het plangebied gerealiseerd kan worden, wordt conform de Omgevingsvisie afgewogen of het wenselijk en mogelijk is om af te wijken van de eis om binnen het plangebied een parkeeroplossing te bieden voor de gehele parkeerbehoefte. Dit is mogelijk wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang, bijvoorbeeld wanneer grote economische of volkshuisvestelijke voordelen verwacht worden van het realiseren van de ontwikkeling.

De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken en van de effecten die dit (eventueel) heeft op de omgeving. In deze gevallen kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld over het realiseren van extra fietsvoorzieningen en parkeerplaatsen in een hub op loopafstand.

Omdat het van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de effecten zorgvuldig worden afgewogen, dienen alle afwijkingen op basis van zwaarwegend belang voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

7 Juridisch kader

7.1 Juridische grondslag

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling benodigd zijn, heeft de gemeente parkeernormen geformuleerd. Parkeren moet in een omgevingsplan (voorheen bestemmingsplan) zijn geregeld. In de omgevings- en bestemmingsplannen van de gemeente Arnhem staat in de planregels een verwijzing naar de parkeernormering.

Door een aparte Nota Parkeernormen te gebruiken, is het niet noodzakelijk in omgevingsplannen parkeernormering in detail op te nemen. Vanuit het betreffende omgevingsplan kan in de planregels (en de toelichting) naar de Nota Parkeernormen worden verwezen. Inzichtelijk moet zijn dat het parkeren uitvoerbaar is. De Nota Parkeernormen dient ook als toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gebruikt te worden, waarvoor een nieuw omgevingsplan wordt opgesteld of waarvoor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan wordt aangevraagd.

Na de vaststelling van de Nota Parkeernormen zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten die binnen het Facetplan parkeren (vastgesteld 30-05-2018) vallen. Dit Facetplan kent namelijk de verwijzing naar de Beleidsregels Parkeren. Ook de afwijkingsmogelijkheden moeten mogelijk opnieuw beschreven worden.

Voor de bestemmingsplannen Schuytgraaf (veegplan 2017), Malburgen Ww4 (2017) en Gebiedsontwikkeling Stadsblokken Meinerswijk (2020) geldt dit niet, omdat in deze bestemmingsplannen specifieke parkeernormering is opgenomen. Dit betekent dat de parkeernormen in deze bestemmingsplannen van kracht zijn. Bij een aantal andere plannen zoals Omgevingsplan Schaapsdrift (2025) is een lijst met parkeernormen opgenomen maar kan ook uitgegaan worden van de dan geldende Nota Parkeernormen.

Het fietsparkeren krijgt pas een juridische grondslag als het omgevingsplan gewijzigd is.

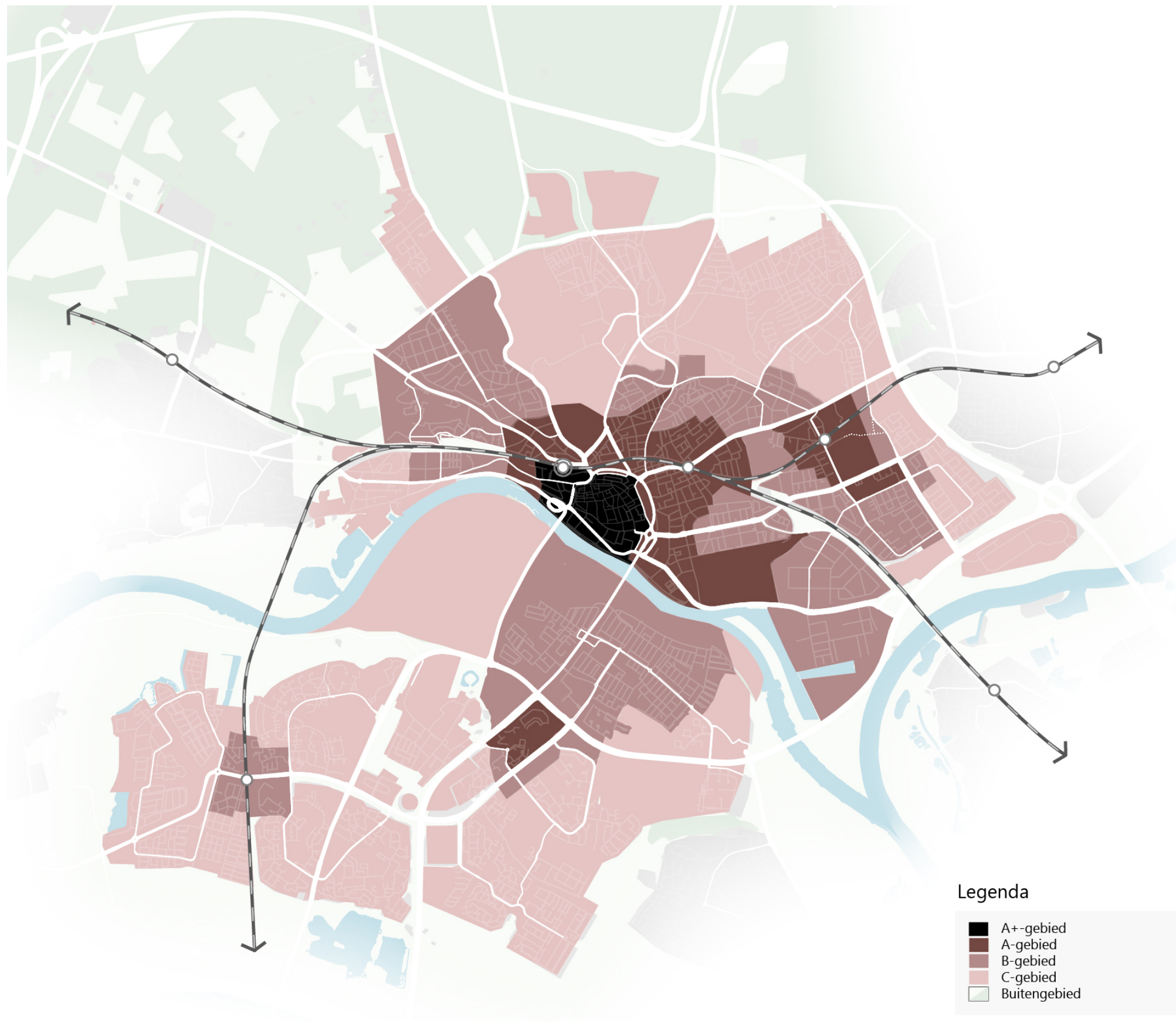
7.2 Overgangsregeling

Voor bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bouwinitiatieven die op het moment van publicatie van de eerste versie van deze Nota Parkeernormen bij de gemeente bekend waren, nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen. Met bekende bouwinitiatieven wordt bedoeld initiatieven die bij vaststelling als principeverzoek of hoger bekend zijn bij de gemeente of de omgevingsdienst regio Arnhem.

Bijlagen

A.	Gebiedsindeling	25
B.	Achtergrond bij parkeernormering	31
C.	Lijst met parkeernormen auto	36
D.	Lijst met parkeernormen fiets	39
E.	Aanwezigheidspercentages	43
F.	Richtlijnen kwaliteit stallingen fiets en scooter	44
G.	Begrippenlijst	48

A. Gebiedsindeling



Legenda

- A+-gebied
- A-gebied
- B-gebied
- C-gebied
- Buitengebied

B. Achtergrond bij parkeernormering

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. In deze bijlage is de achtergrond opgenomen die is meegenomen bij het opstellen van de parkeernormen.

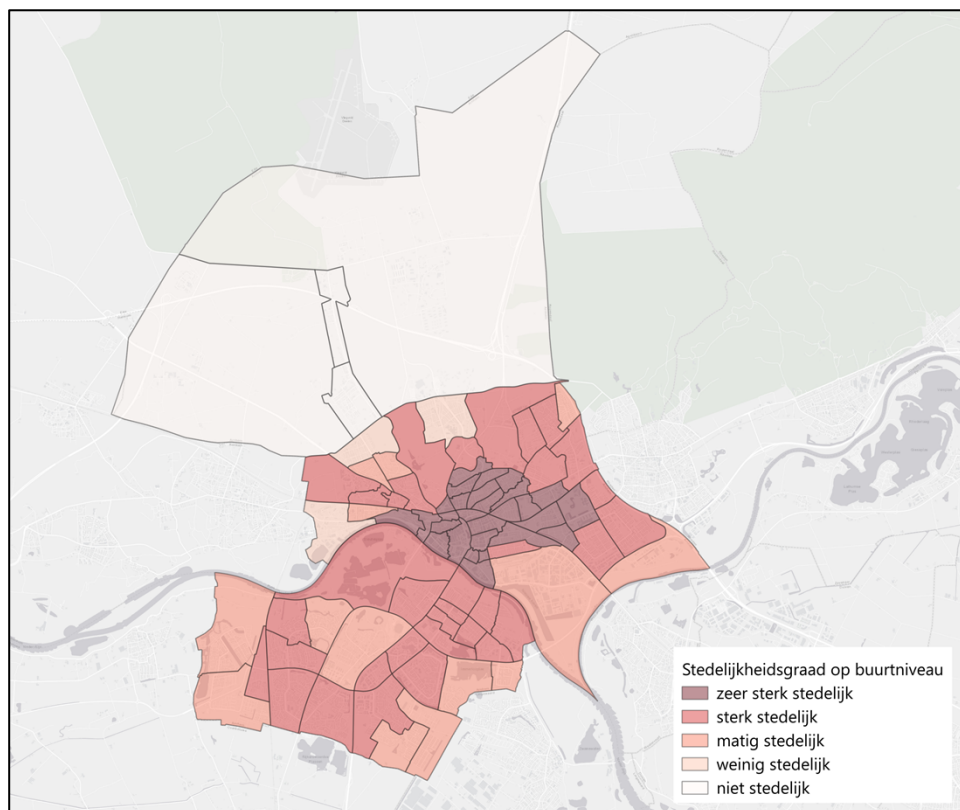
B.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gemeente blijkt van invloed te zijn op het autobezit en autogebruik in die gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid', het aantal adressen per vierkante kilometer. CBS onderscheidt hierin vijf klassen, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

stedelijkheidsgraad	aantal adressen per km ²
1 (zeer sterk stedelijk)	2500 en meer
2 (sterk stedelijk)	1500 tot 2500
3 (matig stedelijk)	1000 tot 1500
4 (weinig stedelijk)	500 tot 1000
5 (niet stedelijk)	minder dan 500

tabel B.1: Omgevingsadressendichtheid (bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl))

In 2024 kent de gemeente Arnhem een gemiddelde dichtheid van 2.316 adressen per vierkante kilometer. De gemeente valt daarmee in de categorie sterk stedelijk. Binnen de gemeente Arnhem zijn er echter grote verschillen in stedelijkheidsgraad, zoals blijkt uit Figuur B.1.



Figuur B.1: Stedelijkheid in Arnhem

Om recht te doen aan deze verdeling van stedelijkheidsgraden binnen de gemeente worden binnen de parkeernormering Arnhem ingedeeld in 4 gebieden; A+, A, B, en C gebieden.

B.2 Autobezit

Als onderbouwing voor de hoogte van de parkeernorm is een analyse uitgevoerd naar het autobezit en auto- en fietsgebruik binnen de gemeente Arnhem. Het autobezit is van belang voor het opstellen van een passende parkeernorm voor woonfuncties. De eigen auto staat namelijk vooral thuis. Voor overige functies is het autobezit minder relevant; juist het gebruik van vervoersmiddelen is dan leidend voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij de functie. Het gebruik geeft namelijk inzicht of de auto of juist de fiets bij de bestemming geparkeerd moet worden. Het autobezit is geanalyseerd op basis van CBS-gegevens. Het auto- en fietsgebruik is onderzocht op basis van een analyse van de data uit het ODIN (Onderweg in Nederland).

Autobezit

Het gemiddelde autobezit in de gemeente Arnhem bedraagt in 2023 0,82 personenauto's per huishouden⁴. Het gemiddelde autobezit in 2023 binnen sterk stedelijke gemeentes bedraagt 1,06 personenauto's per huishouden⁵. Het aantal personenauto's per huishouden in Arnhem is ook vergeleken met het autobezit binnen andere stedelijkheidsgraden (Tabel B.2).

⁴ Bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl)

⁵ Bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl). Exclusief vijf gemeentes in deze categorie met een groot aantal leasemaatschappijen, die het gemiddelde aantal personenauto's per huishouden sterk beïnvloeden.

stedelijkheidsgraad	gemiddeld aantal personenauto's per huishouden (2023)
1 (zeer sterk stedelijk)	0,82
2 (sterk stedelijk)	1,06
3 (matig stedelijk)	1,18
4 (weinig stedelijk)	1,28
5 (niet stedelijk)	1,28

Tabel B.2: Autobezit naar stedelijkheidsgraad (bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl))

Uit tabel B.2 wordt duidelijk dat het autobezit in Arnhem het best aansluit bij het autobezit in zeer sterk stedelijke gemeentes.

Naast de vergelijking met gemeentes op basis van stedelijkheidsgraad is ook het autobezit op buurtniveau geanalyseerd door Goudappel. Uit de analyse blijkt dat het autobezit per buurt sterk varieert. Hierbij geldt dat over het algemeen het autobezit stijgt naarmate de buurt verder van de binnenstad gelegen is.

B.3 Analyse autobezit per type woning Arnhem

Voor het opstellen van de Nota parkeernormen voor de gemeente Arnhem is op basis van data een analyse gemaakt van het autobezit in deze gemeente, waaruit een parkeernorm is afgeleid. In deze bijlage is de betreffende analyse opgenomen.

Onderzoeksverantwoording

Aanpak CBS-microdata

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- Eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- Woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- Leeftijd (0 tot 30 jaar, 30 tot 65 jaar en 65 en hoger jaar);
- Oppervlakte (tot 50 m² gbo, 50 tot 75 m² gbo, 75 tot 100 m² gbo, 100 tot 125 m² gbo en 125 m² en groter gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld kleine sociale huurappartementen (tot 50 m² gbo) in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om parkeernormen op te stellen die aansluiten bij het autobezit in een gemeente.

Inhoud van de data

De resultaten uit de data zijn gebaseerd op niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) aangevuld met onderzoeksgegevens van Goudappel. De data gaan over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen.

Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerkomgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden is, worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op twee decimalen.

De gebruikte indeling van gemeente, wijk en buurt is conform de CBS-indeling van 2022. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2021 en is ook inbegrepen in de data.

B.4 Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% dient daarom opgeteld te worden bij het autobezit van bewoners zoals blijkt uit de data. Tevens is de data op één decimaal naar boven afgerond om rekening te houden met verschillen tussen individuele woningen en toekomstige ontwikkelingen.

Autobezit per type woning

Wanneer naar de data wordt gekeken, blijkt dat het autobezit tussen buurten verschilt. Om recht te doen aan deze verschillen is op buurniveau onderscheid gemaakt naar A+/A gebieden, B gebieden en C gebieden. De parkeernormen voor bewoners passend bij het autobezit zijn opgenomen in onderstaande tabellen.

categorieën woningen	A+/A-gebied		B-gebied		C-gebied		eenheid
sociale huur							
kleiner dan 75 m ²	0,7		0,7		0,7		woning
75 tot 100 m ²	0,8		0,8		0,9		woning
100 tot 125 m ²	0,9		1,0		1,1		woning
125 m ² en groter	1,0		1,1		1,2		woning
vrije sector							
kleiner dan 75 m ²	1,1		1,2		1,2		woning
75 tot 100 m ²	1,2		1,3		1,4		woning
100 tot 125 m ²	1,3		1,4		1,5		woning
125 m ² en groter	1,5		1,6		1,7		woning

Tabel B.3: Autobezit grondgebonden woningen

categorieën woningen	A+/A-gebied		B-gebied		C-gebied		eenheid
sociale huur							
kleiner dan 50 m2	0,4		0,4		0,5		woning
50 tot 75 m2	0,5		0,6		0,6		woning
75 tot 100 m2	0,7		0,7		0,7		woning
100 m2 en groter	0,8		0,8		0,8		woning
vrije sector							woning
kleiner dan 50 m2	0,9		0,9		1,0		woning
50 tot 75 m2	1,0		1,0		1,1		woning
75 tot 100 m2	1,1		1,1		1,2		woning
100 tot 125 m2	1,2		1,2		1,4		woning
125 m2 en groter	1,4		1,4		1,6		woning

Tabel B.4: Autobezit appartementen

C. Lijst met parkeernormen auto (niet woonfunctie)

De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op de normen uit de Beleidsregels Parkeren 2022. In A gebieden is deze waarde met 20% gereduceerd en in B gebieden met 10%. Het A+ gebied kent de mogelijkheid tot een vrijstelling van het aanleggen van parkeerplaatsen mits voldoende alternatieven gerealiseerd worden. Mocht de parkeerbehoefte groter zijn dan kan gekeken worden of de parkeerbehoefte gereduceerd kan worden bijvoorbeeld door het toepassen van Mobiliteitsmanagement bij bedrijven. Is dat nog onvoldoende, dan kan gekeken worden naar parkeeroplossingen op afstand. In een van de parkeerhubs of via P+R op grotere afstand van Arnhem.

C gebieden hebben over het algemeen een wat slechtere bereikbaarheid per OV en fiets, daarom geldt daar alleen een minimumnorm.

Niet voor iedere functie is een parkeernorm opgenomen. Mocht een norm ontbreken, dan verwijzen wij u naar de meest recente CROW-publicatie (thans 744 'Parkeerkencijfers 2024', juni 2024).

De parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per eenheid functie. Bij iedere functie is de eenheid weergegeven.

De afkorting 'bvo' staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

functie	A gebied Min&max (voor A+ geldt alleen een maximum)	B-gebied Min&max	C-gebied Min	eenheid
Detailhandel Centrum (binnen Rijn, Buitensingels, incl. Arnhem Centraal, Bergstraat, Coehoornstraat en Roermondsplein)	0	nvt	nvt	pp per 100 m ² bvo
Detailhandel WC Presikhaaf & Kronenburg	2,8	nvt	nvt	pp per 100 m ² bvo
Detailhandel Winkel wijk, buurt	2,4	2,7	3,0	pp per 100 m ² bvo
Grootschalige detailhandel vestiging	5,2	5,9	6,5	pp per 100 m ² bvo
Kantoren & bedrijven en bedrijfsterreinen				
Kantoren	0,3	0,7	0,8	pp per 100 m ² bvo
Bedrijven incl. ondergeschikt kantoor	0,7	0,8	2,0	pp per 100 m ² bvo

Tabel C.1: Parkeernormen bedrijvigheid (auto)

functie	A-gebied Min&max (voor A+ alleen een maximum)	B-gebied Min&max	C-gebied Min	eenheid
Cultureel en maatschappelijk				
Cultureel centrum, wijkgebouw	1,6	1,8	2,0	pp per 100 m² bvo
Vergader-, congres-, beursgebouw, Evenementenhal	6,4	7,2	8	pp per 100 m² bvo
Bioscoop, theater, schouwburg (centrum)	0,12	nvt	nvt	pp per zitplaats
Museum en bibliotheek (centrum)	0,32	nvt	nvt	pp per 100 m² bvo
Hotel	0,4	0,9	1,0	pp per kamer
Restaurant (buiten centrum)	nvt	11,7	13,0	pp per 100 m² bvo
Café, bar, discotheek, cafetaria (buiten centrum)	nvt	5,4	6,0	pp per 100 m² bvo
Dansstudio, sportschool (buiten A+)	2,8	3,15	3,5	pp per 100 m² bvo
Squashbaan (buiten A+)	1,2	1,35	1,5	pp per baan
Tennisbaan (buiten A+)	2,0	2,25	2,5	pp per baan
Sporthal (buiten A+)	2,0	2,25	2,5	pp per 100 m² bvo
Sportveld	nvt	18	20	pp per ha
Zwembad	nvt	9	10	pp per 100 m² bassin
Manege	nvt	0,45	0,5	pp per box
Volkstuin	nvt	0,27	0,3	pp per perceel
Kerk, moskee, religiegebouw	0,12	0,14	0,15	pp per zitplaats
Begraafplaats, crematorium (buiten A+)	24	27	30	pp per eenheid (gelijktijdige begrafenis, crematie)
Arts, maatschap, kruisgebouw, therapeut	1,4	1,5	1,70	pp per behandelkamer (min. 3 parkeerplaatsen)
Ziekenhuis	nvt	1,4	1,60	pp per bed
Onderwijs				Na berekening in overleg over maatwerk
Peuterspeelzaal, dagverblijf, crèche	0,8	0,9	1,0	pp per 100 m² bvo
Basisonderwijs	0,8	0,9	1,0	pp per leslokaal
Voortgezet onderwijs Vbo, HAVO, VWO)	0,8	0,9	1,0	pp per leslokaal
Avondonderwijs	0,6	0,7	0,8	pp per student
Beroepsonderwijs (MBO, ROC, WO, HBO)	4,8	5,4	6,0	pp per leslokaal

Tabel C.2: Parkeernormen cultuur en onderwijsfuncties (auto)

Voor het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met de auto bij kinderdagverblijf en basisschool, geldt de volgende rekenregel:

Groep 1 t/m 8

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75

+

Kinderdagverblijf

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75

=

Totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen.

Het percentage leerlingen dat met auto wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%; is onder meer afhankelijk van stedelijkheidsgraad, stedelijke zone en de gemiddelde afstand naar school.

Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t.m 8: 20 - 60%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

Vervolgens wordt met de school overlegd om maatwerk te leveren.

D. Lijst met parkeernormen fiets

De parkeernormen zijn gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte in de CROW-fietsparkeerkencijfers uit Fietsparkeerkencijfers 2025. In A en B gebieden gelden hogere parkeernormen dan in C gebieden. De achtergrond daarvan is dat dit gebieden zijn waar meer voorzieningen zijn en de bereikbaarheid per fiets goed is en nog beter wordt. Dusdanig dat er meer gefietst gaat worden en er dus ook meer behoefte ontstaat om de fiets goed te kunnen stallen. In het A+ gebied lossen de parkeerbehoefte voor bezoekers op in collectieve voorzieningen. Voor eigen personeel dient u inpandig op eigen terrein te realiseren. De onderstaande normen zijn een mix tussen bezoekers en werknemers, u zult.

Indien CROW nieuwe fietsparkeerkencijfers publiceert, bepalen we opnieuw of we deze overnemen.

Functies met een genummerde verwijzing (...) hebben onder de tabel een aanvullende toelichting staan.

Bij eenheid staat de afkorting 'fpp' voor een fietsparkeerplaats / stallingsplaats. De afkorting 'bvo' staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Voor winkels is het bruto-vloeroppervlak gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

functie	A-gebied	B-gebied	C-gebied	eenheid
winkelen en boodschappen				
bouwmarkt	maatwerk	0,45	0,35	fpp per 100 m ² bvo
tuincentrum	maatwerk	0,45	0,35	fpp per 100 m ² bvo
groencentrum (1)	maatwerk	0,45	0,35	fpp per 100 m ² bvo
bruin- en witgoedzaken	0,40	0,40	0,30	fpp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	maatwerk	maatwerk	0,30	fpp per 100 m ² bvo
kringloopwinkel	maatwerk	2,45	1,60	fpp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	0,40	0,40	0,30	fpp per 100 m ² bvo
meubelboulevard/woonboulevard	maatwerk	0,50	0,40	fpp per 100 m ² bvo
winkelboulevard	maatwerk	0,50	0,40	fpp per 100 m ² bvo
outletcentrum	maatwerk	0,50	0,40	fpp per 100 m ² bvo
buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	3,35	3,60	3,00	fpp per 100 m ² bvo
buurtsupermarkt	3,70	2,65	2,05	fpp per 100 m ² bvo
fullservice supermarkt (2)	5,35	4,10	3,50	fpp per 100 m ² bvo
groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	maatwerk	1,65	1,40	fpp per 100 m ² bvo
grote supermarkt (XL)	5,35	4,10	3,50	fpp per 100 m ² bvo
groothandel algemeen	maatwerk	1,65	1,40	fpp per 100 m ² bvo
weekmarkt (3)	3,35	3,60	3,00	fpp per 100 m ² bvo

Tabel D.1: Parkeernormen winkel en boodschappenfuncties (fiets)

functie Werken	A- gebied	B- gebied	C- gebied	eenheid
kantoren (zonder baliefunctie)	1,70	1,15	1,05	fpp per 100 m ² bvo
commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie) (4)	3,00	2,05	1,35	fpp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) (5)	1,40	1,10	0,90	fpp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) (6)	0,60	0,45	0,40	fpp per 100 m ² bvo

functie cultuur en ontspanning	A-gebied	B-gebied	C-gebied	eenheid
bowlingcentrum	4,50	3,20	2,55	fpp per baan
biljart-/snookercentrum	2,50	1,85	1,55	fpp per tafel
fitnessstudio/sportschool	5,85	3,70	3,00	fpp per 100 m ² bvo
fitnesscentrum	5,85	3,70	3,00	fpp per 100 m ² bvo
dansstudio	5,85	3,70	3,00	fpp per 100 m ² bvo
golfbaan (18 holes) (7)	maatwerk	maatwerk	17,50	fpp per 18 holes
golfoefencentrum (pitch and putt) (8)	maatwerk	maatwerk	17,50	fpp per centrum
sporthal	5,50	3,90	3,00	fpp per 100 m ² bvo
sportzaal (9)	6,70	3,90	2,70	fpp per 100 m ² bvo
sportveld (10)	57,50	57,50	57,50	fpp per ha netto terrein
stadion	0,20	0,20	0,20	fpp per zitplaats
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	3,05	2,50	2,10	fpp per 100 m ² bvo
kunstijsbaan (400 meter)	maatwerk	3,90	3,40	fpp per 100 m ² bvo
ski- en snowboardhal	maatwerk	maatwerk	3,45	fpp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	1,50	1,50	1,00	fpp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	1,50	1,50	1,00	fpp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	1,50	1,50	1,00	fpp per 100 m ² bvo
tennishal	0,80	0,55	0,50	fpp per 100 m ² bvo
squashhal	5,10	3,40	3,00	fpp per 100 m ² bvo
zwembad overdekt (11)	maatwerk	26,00	20,00	fpp per 100 m ² bassin
zwembad openlucht (11)	maatwerk	34,00	28,00	fpp per 100 m ² bassin
zwemparadijs (12)	maatwerk	maatwerk	9,50	fpp per 100 m ² bvo
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	maatwerk	maatwerk	4,00	fpp per 100 m ² bvo
sauna, hammam	5,50	4,00	4,00	fpp per 100 m ² bvo
bibliotheek	4,00	4,00	3,30	fpp per 100 m ² bvo
museum	1,70	1,25	0,85	fpp per 100 m ² bvo
bioscoop (13)	9,00	7,50	3,50	fpp per 100 m ² bvo

filmtheater/filmhuis	9,00	7,50	3,50	fpp per 100 m² bvo
theater/schouwburg	26,00	20,50	17,50	fpp per 100 m² bvo
Musicaltheater	26,00	20,50	17,50	fpp per 100 m² bvo
Casino	2,00	2,00	1,65	fpp per 100 m² bvo
Volkstuin	maatwerk	1,90	1,80	fpp per 10 tuinen
attractie- en pretpark	maatwerk	maatwerk	10,75	fpp per ha netto terrein
Dierenpark	10,75	10,75	10,75	fpp per ha netto terrein
Jachthaven	0,15	0,15	0,15	fpp per ligplaats
manege (paardenhouderij)	maatwerk	maatwerk	maatwerk	fpp per box
kinderboerderij (stadsboerderij)	12,50	12,50	12,50	fpp per boerderij
plantentuin (botanische tuin)	maatwerk	19,70	14,05	fpp per tuin

functie	A-gebied	B-gebied	C-gebied	eenheid
horeca en (verblijfs)recreatie				
bungalowpark (huisjescomplex)	maatwerk	maatwerk	0,15	fpp per bungalow
camping (kampeerterrein) (14)	maatwerk	maatwerk	maatwerk	fpp per standplaats
hotel (15)	2,00	2,00	2,00	fpp per 10 kamers
discotheek	12,50	12,50	10,00	fpp per 100 m² bvo
café/bar/cafetaria (15)	11,50	11,50	11,50	fpp per 100 m² bvo
restaurant (inclusief fastfoodrestaurant) (15)	11,50	11,50	6,50	fpp per 100 m² bvo
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	1,00	1,00	1,00	fpp per 100 m² bvo

functie	A-gebied	B-gebied	C-gebied	eenheid
gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen				
huisartsenpraktijk (-centrum)	1,35	1,35	1,05	fpp per behandelkamer
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,35	1,35	1,05	fpp per behandelkamer
consultatiebureau	1,35	1,35	1,05	fpp per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,35	1,35	1,05	fpp per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,35	1,35	1,05	fpp per behandelkamer
tandartsenpraktijk (-centrum)	2,70	2,70	2,40	fpp per behandelkamer
apotheek	7,00	7,00	7,00	fpp per apotheek
ziekenhuis	1,10	1,00	0,95	fpp per 100 m² bvo
crematorium	maatwerk	maatwerk	6,50	fpp per gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	maatwerk	maatwerk	6,50	fpp per gelijktijdige plechtigheid
penitentiare inrichting	0,45	0,45	0,45	fpp per 10 cellen
religiegebouw	0,35	0,35	0,35	fpp per zitplaats
verpleeg/verzorgingstehuis (16)	0,55	0,55	0,75	fpp per wooneenheid

functie onderwijs	A+/A-gebied	B-gebied	C-gebied	eenheid
kinderdagverblijf (crèche)	1,00	1,00	0,75	fpp per 100 m ² bvo
basisonderwijs	11,50	11,50	11,50	fpp per lokaal
middelbare school	80,00	80,00	80,00	fpp per 100 leerlingen
ROC	48,00	48,00	48,00	fpp per 100 leerlingen
HBO	64,00	64,00	64,00	fpp per 100 studenten
universiteit	64,00	64,00	64,00	fpp per 100 studenten
avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs(19)	3,75	3,75	3,75	fpp per 10 studenten

- 1) **tuin- en groencentrum**: wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.
- 2) **fullservice-supermarkt**: vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² vvo.
- 3) **weekmarkt** (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum: Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. 1 m² kraam = 6 m² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).
- 4) **commerciële dienstverlening** (kantoor met baliefunctie): hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnepanelenstudie onder beschouwd.
- 5) **bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief**: bijvoorbeeld industrie, een garagebedrijf, een laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo. De parkeernorm is exclusief het parkeren voor vrachtwagens en andere bedrijfsgelateerde voertuigen.
- 6) **bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief**: bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren.
- 7) **golfbaan** (18 holes): een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha groot.
- 8) **golfoefencentrum** (pitch and putt): uitgaande van een omvang van circa 6 ha.
- 9) **sporthal en sportzaal**: let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag.
- 10) **sportveld**: normen zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten. Van deze functie kunnen alleen globale normen worden opgenomen. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
- 11) **zwembad overdekt & openlucht**: bij combinatie zwembad overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van normen overdekt per 100 m² bassin en normen openlucht per 100 m² bassin.
- 12) **zwemparadijs**: een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark. Van deze functie kunnen alleen globale normen worden opgenomen. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
- 13) **bioscoop**: 1 zitplaats is circa 3 m² bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.
- 14) **camping**: exclusief 10% voor gasten van bezoekers.
- 15) **hotel, café/bar/cafetaria en restaurant**: terrasruimte dient te worden meegenomen bij de omvang van de functie. De parkeerbehoefte van deze functie is namelijk in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en van het autogebruik van de bezoekers.
- 16) **verpleeg- en verzorgingstehuis**: normen zijn inclusief parkeren voor personeel.
- 17) **Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs**: bezoekers zijn studenten en overig is personeel.

E. Aanwezigheidspercentages

Dubbelgebruik wordt volgens de CROW-methodiek berekend aan de hand van aanwezigheidspercentages. Onderstaande aanwezigheidspercentages zijn dan ook afkomstig van CROW. Voor de functies waarvoor geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond ¹⁾	vrijdag-middag	vrijdag-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ²⁾	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ³⁾	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ³⁾	0% ⁴⁾
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten en bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant ⁵⁾	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond

2) Indien op zaterdag open: 100%

3) Indien 's avonds open: 70%

4) Indien koopzondag: 100%

5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk

F. Richtlijnen kwaliteit stallingen fiets en scooter

Het gebruik van een stalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 741), het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173) en Fietsparkeer gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitsrichtlijnen voor het ontwerpen van een stalling opgenomen.

De fiets staat op de best mogelijke locatie

Om actieve mobiliteit beter mogelijk te maken moet de fiets de eerste vervoerskeuze zijn die gebruikers tegenkomen bij vertrek en kan de fiets ten opzichte van andere vervoersmiddelen op de beste plek staan bij aankomst. In de situatie dat de fietsparkeervoorziening niet direct bij de entree geplaatst kan worden, is de voorziening eenvoudig vindbaar en bereikbaar voor alle gebruikers.

Dit kan worden bereikt door fietsparkeervoorzieningen dicht bij de entree van de functie te plaatsen dan parkeervoorzieningen voor andere voertuigen. Het is belangrijk dat de fietsparkeervoorziening op een logische locatie ligt ten opzichte van de aanrijroute(s) voor fietsers. Dat betekent ook dat fietsers zo min mogelijk moeten omlopen om van- en naar de fietsparkeervoorziening te komen. Met name bij bezoekersfuncties draagt een goede zichtbaarheid en herkenbaarheid van de voorziening bij aan het gebruik. Ook kan met duidelijke bewegwijzering op de loop- en fietsroutes van- en naar de voorziening het gebruik worden gestimuleerd.

Een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen

Fietsparkeervoorzieningen zijn voor alle mogelijke gebruikers zeer eenvoudig en veilig toegankelijk. Fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers en voor bakfietsen of aangepaste fietsen (voor mindervaliden) zijn altijd op maaiveldniveau. Ook voor vaste gebruikers zijn fietsparkeervoorzieningen in principe op maaiveldniveau, zeker als de specifieke doelgroep anders geen of weinig gebruik zal maken van de voorziening (bijvoorbeeld ouderen). Waar het overbruggen van een hoogteverschil met een fiets onvermijdelijk is, is het belangrijk dat dit zo comfortabel mogelijk wordt ingericht.

In de praktijk is het overbruggen van een hoogteverschil altijd oncomfortabel met de fiets. Daarom is het belangrijk dat een eventuele hellingbaan of fietstrap voldoende breed is en niet te steil. Bij een fietstrap zijn fietsgoten met de juiste afmetingen aanwezig, eventueel voorzien van elektrische ondersteuning om het gebruik van de fietstrap te vereenvoudigen. Leidraad fietsparkeren van CROW bevat uitgebreide informatie over maatvoering en ontwerprichtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen. In de opsomming hierna zijn de belangrijkste opgenomen.

Een ander aandachtspunt voor ontwerp is het aantal deuren, de draairichting en het type deur dat wordt toegepast bij afgesloten fietsparkeervoorzieningen. Deuren zorgen namelijk voor een drempel en vertragen het stallingsproces. Deze vertraging kan worden verminderd door zo min mogelijk deuren toe te passen en gebruik te maken van een automatische toegangsdeur. Deuren zijn met name een aandachtspunt onder- en bovenaan een fietstrap of hellingbaan.

Verder is het voor een veilige toegang van belang dat bij alle fietsparkeervoorzieningen een veilige plek is om op- en af te kunnen stappen.

De belangrijkste richtlijnen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

1. Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
2. De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
3. De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/ neven-/ personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
4. De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
5. Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
6. Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden. Voor de hellingspercentages wordt verwezen naar CROW Leidraad fietsparkeren 2023.
7. Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen

De fietsparkeervoorziening is passend bij de doelgroepen die gebruik maken van de fietsparkeervoorziening en het type fiets dat deze doelgroep gebruikt. Dat betekent in de eerste plaats dat de fietsparkeervoorzieningen voldoen aan het kwaliteitsniveau gesteld door Fietsparkeur. Ook is het type fietsparkeervoorziening afgestemd op de doelgroep en worden indien nodig meerdere soorten voorzieningen toegepast. Zodat bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met voldoende, passende voorzieningen voor buitenmodell fietsen.

Bij het ontwerpen van de fietsparkeervoorzieningen op de doelgroepen is het belangrijk om twee vragen te stellen: wie gaat hier mogelijk stallen en is het realistisch dat zij met genoeg gebruik gaan maken van deze fietsparkeervoorziening. Voor ouderen, kinderen en gebruikers van zware fietsen is een etagerek bijvoorbeeld geen optie. En bij gezinnen, scholen of winkels is de kans groot dat er plek nodig is voor fietsen met krat voorop of een bakfiets. Daar moeten passende voorzieningen voor worden gerealiseerd. Indien bij gezamenlijke fietsparkeervoorzieningen voor bewoners etagerekken worden toegepast, is het wenselijk om de plekken te nummeren en te koppelen aan een woning. Zo worden de gunstige plekken onderin eerlijk verdeeld. Hierbij is per

woning tenminste één van de plekken onderin beschikbaar. Naast de etagerekken dient er ook ruimte te zijn voor fietsen met andere maten.

In sommige situaties zijn aanvullende voorzieningen nodig om fietsgebruik goed te faciliteren, zoals stroompunten of kluisjes voor het opladen van accu's van elektrische fietsen (en scooters) in een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening. Bij zakelijke functies neemt de aanwezigheid van omkleedmogelijkheid en/of douches een drempel weg voor werknemers om met de fiets van en naar werk te gaan.

Een ander belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp van de fietsparkeervoorziening is de verwachte parkeerduur van de doelgroep. Met name voor kortparkeerders (< 60 minuten) mag de actie van de fiets in het rek plaatsen hooguit enkele seconden in beslag nemen, voordat zij het hinderlijk vinden. Voor veel bezoekers is bovenin een etagerek parkeren dus geen (aantrekkelijke) optie. Op de website van Stichting Fietsparkeur staat de laatste versie van het normstellende document met geschikte systemen. Deze website bevat een keuzewijzer waarmee de juiste fietsparkeervoorziening geselecteerd kan worden voor een specifieke situatie en doelgroep.

De belangrijkste richtlijnen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

1. De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
2. Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (lieft binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
3. De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
4. Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
5. Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
6. De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
7. De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
8. De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
9. Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
10. De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
11. De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

Een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening.

De inrichting en locatie van fietsparkeervoorzieningen is zodanig dat de sociale veiligheid van stallers is gewaarborgd. De sociale veiligheid kan worden bevorderd door te zorgen voor een goed overzichtelijke, verlichte, schone en onderhouden fietsparkeervoorziening.

Een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening komt niet alleen voort uit een kwalitatief hoogstaand ontwerp. Even belangrijk zijn adequate afspraken over schoonmaak, beheer en onderhoud. Kapotte verlichting dient snel te worden vervangen en een defecte automatische toegangsdeur moet zo snel mogelijk worden gerepareerd.

Of een fietsparkeervoorziening aantrekkelijk en sociaal veilig wordt gevonden, hangt ook af van de locatie en de doelgroep. Voor bezoekers die lang op een plek stallen heeft een afgesloten, of ten minste een overdekte voorziening vaak de voorkeur. Ook is het van belang dat de route in de stalling logisch en prettig is, bijvoorbeeld door doodlopende paden en verborgen hoeken te voorkomen. Evengoed speelt de route van en naar de fietsparkeervoorziening een rol bij hoe gebruikers de voorziening ervaren. Daarom is ook de directe omgeving van de fietsparkeervoorziening bij voorkeur goed verlicht, overzichtelijk en schoon.

Indien de fietsparkeervoorziening enige vorm van toezicht of bewaking geniet, kan het bevorderlijk werken voor het veiligheidsgevoel om dit buiten de fietsparkeervoorziening zichtbaar en duidelijk aan te geven.

G. Begrippenlijst

Aanwezigheidspercentages: aan de hand van de aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kan worden benut.

Bruto-vloeroppervlakte (BVO): Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

Dubbelgebruik: het beoordelen of parkeerplaatsen door meer dan één doelgroep op verschillende momenten kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld gebruik door kantoorbezoekers overdag en 's avonds door bewoners.

GROP-lijst: op de GROP-lijst zijn de adressen opgenomen waarvoor geen bewoners- of bedrijfsparkeervergunning kan worden aangevraagd.

Initiatiefnemer: de bouwer, ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen door wie of namens wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.

Ontwikkeling: een ontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.

Openbare parkeerplaats: een parkeerplaats die zich in de openbare ruimte bevindt en voor een ieder vrij toegankelijk is.

Openbaar toegankelijke parkeerplaats: een parkeerplaats die niet per definitie openbaar is, maar wel voor een ieder toegankelijk is.

Parkeerbehoefte: de vraag naar het aantal parkeerplaatsen dat een bepaalde functie met een bepaalde omvang heeft.

Parkeerdruk: de parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Parkeereis: het aantal parkeerplaatsen dat conform de parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik, in het plangebied gerealiseerd moet worden.

Parkeerkencijfers: ontwerp cijfers die verkeerskundigen gebruiken bij het berekenen van de parkeervraag.

Parkeernormen: Parkeernormen (auto en fiets) zijn vastgesteld gemeentelijk beleid dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling, met een verandering in de parkeerbehoefte, gerealiseerd moeten worden. De parkeernormen zijn gerelateerd aan de gebruiksfuncties van deze ontwikkelingen.

Restcapaciteit: het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 85% is.