

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 – Inleiding.....	2
Hoofdstuk 2 – Uitgangspunten parkeernormen	3
Hoofdstuk 4– Artikelen	8
Artikel 1. Onderbouwing parkeernormen Nijmegen.....	8
Artikel 2. Toepassing parkeernormen Auto	8
Stap a: bepalen van de parkeerbehoefte	9
Stap b: voorzien parkeeraanbod op eigen terrein.....	17
Stap c: alternatieve parkeerlocaties op loopafstand van de ontwikkeling	19
Stap d: parkeren in de openbare ruimte bij ruimtelijke ontwikkeling	20
Stap e: afwijking parkeereis	21
Artikel 3. Bijzondere gevallen	22
Artikel 4. Niet naburige parkeerplaatsen bij niet-woonfuncties	24
Artikel 5. Bereikbaarheidsfonds auto voor niet-woonfuncties.....	25
Artikel 6. De autoparkeernormen.....	27
1. Woningen	27
2. Werken	30
3. Winkelen en boodschappen	31
4. Sport, cultuur en ontspanning	34
5. Horeca en (verblijfs-)recreatie	38
6. Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	40
7. Onderwijsvoorzieningen	41
Artikel 7. Onderbouwing fietsparkeernormen	43
Artikel 8. Gemeenschappelijke inbandige fietsenberging bij een woongebouw.....	43
Artikel 9. Toepassingskader Parkeernormen Fiets (niet-woonprogramma)	46
Artikel 10. Vrijstelling van de fietsparkeereis	47
Artikel 11. Fietsparkeernormen niet woonfuncties	48
Artikel 12. Inwerkingtreding en citeertitel	49

Beleidsregels parkeren 2025

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nijmegen,

Gelet op artikel 3.1.2 van het besluit ruimtelijke ordening en artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht

Besluit vast te stellen de:
Beleidsregels Parkeren 2025

Hoofdstuk 1 – Inleiding

Met deze beleidsregels sturen we op de leefbaarheid, bereikbaarheid en mobiliteit van Nijmegen. Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw, functieverandering of uitbouw) kunnen gepaard gaan met een toenemende parkeervraag en een hogere parkeerdruk in de openbare ruimte. Dit leidt tot ongewenst zoekverkeer en bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Een te grote en te eenvoudige beschikbaarheid aan parkeerplekken leidt tot ongewenste mobiliteitskeuzes. De gemeente Nijmegen tracht dit zo veel mogelijk te voorkomen door bij de initiatiefnemer de verantwoordelijkheid neer te leggen om te voorzien in een bij een ontwikkeling passend parkeeraanbod. Uitgangspunt is dat de parkeervraag van een ontwikkeling op eigen terrein moet worden ingevuld. Dit sluit aan bij het gemeentelijk beleid:

- In de Nota Parkeren 2020–2030 staat dat Nijmegen een stad in ontwikkeling is, waar op verschillende locaties ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Dit betreft inbreidingslocaties of hoogstedelijke uitbreidingen die om een andere mobiliteitsaanpak vragen: minder ruimte voor de auto. Te hoge parkeernormen dragen niet bij aan het gewenst mobiliteitsgedrag (meer lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelfervoer), zorgen voor de realisatie van parkeerplaatsen die in de praktijk niet worden gebruikt en daarmee tot hoge kosten voor een initiatiefnemer.
- In de Omgevingsvisie Nijmegen 2020–2040 komt dit eveneens terug. Lagere parkeernormen passen bij onze ambities op het gebied van duurzaamheid, leefbaarheid en mobiliteit. Zo ontstaat meer ruimte voor leefstraten en groen in de straat. Voor de duidelijkheid, bij een ontwikkeling betekent een hoog parkeernormen relatief veel parkeerplaatsen en een lage parkeernorm relatief weinig parkeerplaatsen.
- Om de stad leefbaar, aantrekkelijk en duurzaam bereikbaar te houden wil Nijmegen ervoor zorgen dat mensen hun mobiliteitsgedrag gaan veranderen. Want als er niets verandert, dan slijt de stad dicht en ontstaan structurele verkeersproblemen. Deze verandering over langere termijn noemen we de mobiliteitstransitie. Hoe Nijmegen dat gaat doen, dat staat beschreven in de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie. De gemeenteraad heeft op 7 juni 2023 de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie vastgesteld.

De wijze waarop bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning de parkeereis voor auto en fiets moet worden berekend staat in de beleidsregels parkeren. Bij het opstellen van de aanvraag dient rekening te worden gehouden met onder andere de vigerende Spelregels invoering betaald parkeren gemeente Nijmegen, het Besluit tot aanwijzing en uitwerking betaald parkeren, de parkeerverordening, de beleidsregels deelmobiliteit, de Huisvestingsverordening, het Facetbestemmingsplan Kamerverhuur of een opvolger van deze stukken. Deze stukken worden in deze beleidsregels niet nader toegelicht,

Hoofdstuk 2 – Uitgangspunten parkeernormen

Waarom parkeernormen voor auto en fiets?

De gebruikelijke wijze om de parkeerbehoefte bij (sloop)nieuwbouw, functieverandering of uitbouw (verder samengevat met: ontwikkelingen) te bepalen, is om gebruik te maken van parkeernormen. Voor een duurzame bereikbaarheid en leefbaarheid van een gebied of locatie is het essentieel dat wordt gewaarborgd dat een ruimtelijke ontwikkeling niet tot een hoge autoparkeerdruk, ongewenst zoekverkeer of onnodige automobiliteit leidt. Ruimtelijke ontwikkelingen mogen niet leiden tot overlast in de nabije omgeving.

Parkeerkencijfers, parkeernormen en parkeerbehoefte

In de praktijk wordt vaak verondersteld dat de CROW-parkeerkencijfers zijn opgesteld om 1-op-1 als parkeernorm te worden overgenomen. Dit is echter niet het geval. Parkeerkencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor mensen die zich bezighouden met parkeervraagstukken en ruimtelijke ontwikkelingen. De CROW-parkeerkencijfers helpen om een orde van grootte uit te rekenen voor het bepalen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. De parkeerkencijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De cijfers geven een landelijk gemiddeld beeld van de situaties die bij het onderzoek zijn aangetroffen. Er wordt gesproken over een gemeentelijke parkeernorm wanneer door het college van B&W voor een functie een hoeveelheid parkeerplaatsen wordt vastgesteld. Hierbij kan, maar hoeft niet, aangesloten te worden bij de CROW-kencijfers.

Met een parkeernorm wordt een berekening gemaakt van het **benodigd** aantal parkeerplaatsen bij een ontwikkeling. De in deze **beleidsregels** opgenomen Nijmeegse parkeernormen zijn afgeleid van de CROW-parkeerkencijfers. De basis voor de Nijmeegse parkeernormen is het minimum van de kencijfers van het CROW per functie en de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'.

De CROW-kencijfers zijn vertaald in deze beleidsregels, waarbij voor twee situaties afwijkende keuzes zijn gemaakt:

- voor woonfuncties in de binnenstad **en centrum** is uitgegaan van maatwerk:
 - In de binnenstad willen we de komende jaren aanzienlijk minder autoverkeer en minder parkeergelegenheid op straat. Dat maakt het verblijfsklimaat van de binnenstad prettiger. In de binnenstad geldt daarom voor de meeste woningen een generieke parkeernorm van 0,70 parkeerplaats per woning (waarvan 0,50 voor bewoners). Dit is een bewuste keuze om te zorgen dat het autoverkeer in de binnenstad de komende jaren niet verder groeit en het gebruik van duurzame mobiliteitsvormen te stimuleren.
 - Voor de categorieën 'Koop, 2-onder-een-kap', 'Koop, rij', 'Koop, appartement duur' en 'Koop, appartement gemiddeld' is voor wat betreft de Schil 1e ring maatwerk toegepast. Hier is, vanwege de ontwikkelingen in deze zones, gekozen voor een parkeernorm van 1,25 per woning, zodat iedere woning over een parkeerplaats beschikt.
- voor de '2de schil / overloop' is, ten behoeve van een stapsgewijze overgang, uitgegaan van het kengetal tussen minimum en gemiddeld behorende bij de CROW-zone 'Schil centrum'.

Deze keuze sluit aan bij de gemeentelijke mobiliteitsdoelen. In het Ambitiedocument Mobiliteit (2019) en de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie (2023) wordt immers ingezet op het niet verder laten groeien van de totale verkeersbelasting van auto's binnen de stad.

Toepassing van parkeernormen

Bij het beoordelen van een ontwikkeling toetst de gemeente of rekening is gehouden met het **benodigd** aantal parkeerplaatsen. Om interpretatieverschil en willekeur bij toepassing van parkeernormen te voorkomen, is het noodzakelijk dat de gemeente een eenduidige beleidslijn hanteert. Dit doet tevens recht aan rechtszekerheid en het rechtsgelijkheidsbeginsel waardoor de juridische houdbaarheid verbetert. Er kunnen zich specifieke omstandigheden voordoen die aanleiding zijn om van de parkeernormen in deze **beleidsregels** af te wijken. Een goede motivering is daarvoor essentieel. Het college van B&W heeft de discretionaire bevoegdheid om gemotiveerd af te wijken van de regels omtrent parkeernormen. Dit wordt in hoofdstuk 4, artikel 2 step e. nader toegelicht.

Parkeren oplossen op eigen terrein

Iedere initiatiefnemer van een **ontwikkeling** is verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende (extra) parkeerruimte. Een nieuwe ontwikkeling mag immers geen onevenredige verhoging van de parkeerdruk in de omgeving veroorzaken. Dit betekent dat de initiatiefnemer ervoor zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van bewoners en gebruikers van de ontwikkeling wordt gerealiseerd.

Als we de stad bereikbaar willen houden voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer én auto's, blijft er minder ruimte over voor parkeren op straat. Daarom is een belangrijk uitgangspunt van voorliggende beleidsregels dat de parkeervraag op eigen terrein wordt gefaciliteerd en dat bij alle nieuwbouw (inclusief sloop/nieuwbouw en optopping) bewoners en werknemers géén parkeervergunning en/of parkeerabonnement voor een openbare parkeergarage krijgen (zie beleidsregel 5).

Hiermee creëren we vooraf duidelijkheid naar projectontwikkelaars en potentiële bewoners (of bedrijven) die zich oriënteren op een nieuwbouwproject. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor tijdige communicatie van het al dan niet beschikbaar zijn van parkeerplaatsen op eigen terrein richting toekomstige bewoners en gebruikers, communicatie over het niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of parkeerabonnement en het beschikbaar stellen van parkeerplaatsen aan de beoogde doelgroepen zoals opgenomen in de parkeerbalans.

Eigen terrein betekent **overigens** niet per definitie fysiek op eigen terrein. Een parkeervoorziening die ten behoeve van een ontwikkeling is gerealiseerd, maar niet op het terrein van die ontwikkeling ligt, kan ook worden beschouwd als 'eigen terrein'. Dit is bijvoorbeeld het geval als een aantal parkeerplaatsen wordt geclusterd op een pleintje dat alleen toegankelijk is voor bewoners, of als een parkeergarage wordt gerealiseerd die bedoeld is als gemeenschappelijke parkeervoorziening voor meerdere functies. Zie **Tabel 2** voor de maximale loopafstanden die worden gebruikt tussen bouwobject en parkeerplaats.

Bij ontwikkelingen waar ook de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld (**zoals bijvoorbeeld een woonwijk**), is het mogelijk om het gehele plangebied tijdelijk te zien als eigen terrein. In dit geval mogen dus ook nieuw aan te leggen openbare parkeerplaatsen op maaiveld mee worden gerekend in de parkeercapaciteit.

Voor bezoek moet altijd worden voldaan aan de parkeernorm; dit kan afhankelijk van de ontwikkeling op eigen terrein, in een collectieve parkeervoorziening of op straat.

Hoofdstuk 3 – Algemene bepalingen

A. Definities

- Acceptabele loopafstand: de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorzieningen.
- Autoparkeereis: het aantal na saldering te realiseren autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ontwikkeling.
- Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn.
- Autoparkeerplaats: ruimten voor het parkeren van auto's bij ruimtelijke ontwikkelingen die voldoen aan de richtlijnen in het ASVV (Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen) voor parkeerplaatsen op maaiveld, de NEN 2443 voor parkeerterreinen en parkeergarages en de nadere eisen die in deze beleidsregels staan onder 'Stap b: voorzien parkeeraanbod op eigen terrein'.
- Autovrij complex: een gebouw zonder parkeervoorziening voor de (toekomstige) gebruikers. Bewoners en/of ondernemers kunnen dus niet op eigen terrein parkeren en worden ook niet gefaciliteerd in de openbare ruimte (middels een parkeervergunning) of in de openbare parkeergarages (middels een parkeerabonnement).
- Bestaande functie: de laatst (legaal) vergunde situatie
- Binnenstad: het deel van het historische centrum, inclusief stationsgebied, zoals online weergegeven op <https://kaart.nijmegen.nl/kaartviewer/?@Mobiliteit> onder 'Thema - Beleid - stedelijkezones tbv parkeernormering'.
- Bijzonder gemeentelijk belang: een project van grote betekenis voor de stad waarbij de leefbaarheid van de stad, het klimaat en werkgelegenheid een doelstelling is
- BVO / bruto vloeroppervlakte: de oppervlakte van één of meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek overeenkomstig NEN 2580.
- CROW: onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW ontwikkelt onder andere kencijfers op het gebied van verkeersgeneratie en fietsparkeren.
- Dubbelgebruik: bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De autoparkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, niet samenvalt voor de verschillende functies.
- Eigen terrein: het bouwoppervlak waarop de ontwikkeling wordt gerealiseerd, daaronder begrepen het daarbij behorende terrein dat als parkeerterrein is bestemd.
- Fietsparkeerbalans: in een fietsparkeerbalans wordt de fietsparkeereis berekend en onderbouwd of en in welke mate dubbelgebruik van fietsvoorzieningen door verschillende functies mogelijk is. Hierbij wordt op verschillende tijdstipmomenten gekeken naar het gebruik door de verschillende functies.
- Fietsparkeereis: het aantal na saldering te realiseren fietsparkeerplaatsen ten behoeve van een ontwikkeling.
- Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn.

- Fietsparkeerplaats: de ruimte die nodig is om een gangbare fiets te kunnen stallen, conform Fietsparkeur.
- Fietsparkeur: toetsing en certificatie van fietsparkeersystemen op basis van eisen zoals te vinden op www.fietsparkeur.nl.
- Functieverandering: het veranderen van de gebruiksfunctie van een pand dat op grond van het geldende omgevingsplan / bestemmingsplan is toegestaan in een andere gebruiksfunctie. Dit betreft bijvoorbeeld het omvormen van een (leegstaand) pand zonder woonfunctie, zoals een kantoor of school, tot woningen.
- Gereguleerd parkeergebied: een gebied waar een vorm van parkeerregulering is ingevoerd, zoals betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren of een blauwe zone.
- Maatgevende moment: het moment waarop de parkeerbehoefte van verschillende functies binnen een ontwikkeling het hoogst is.
- Mobility-as-a-Service: een mobiliteitsconcept, waarbij de consument gebruik maakt van verschillende transportmiddelen via één abonnement.
- Nieuwbouw: realisatie van nieuwgebouwde constructies, zoals een nieuw huis, straat of wijk. Hieronder valt ook sloop-nieuwbouw waarbij een bestaande constructie volledig wordt afgebroken om plaats te maken voor een geheel nieuwe constructie.
- Omgevingsvergunning: de officiële toestemming van Gemeente Nijmegen aan burgers, bedrijven en andere overheden om bepaalde activiteiten te verrichten in de fysieke leefomgeving.
- Openbare parkeercapaciteit: de voor alle parkeerders vanaf de openbare weg toegankelijke parkeercapaciteit.
- Openbare parkeergarages – alle parkeergarages in de stad die worden geëxploiteerd door de gemeente Nijmegen.
- Parkeerkencijfer: een op de praktijk gebaseerd cijfer van de verwachte parkeerbehoefte.
- Parkeernorm: het aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen dat voor een functie gerealiseerd moet worden, uitgedrukt in een aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen per eenheid, bijvoorbeeld een oppervlakte-eenheid.
- Ruimtelijke ontwikkeling: realisatie van een nieuwgebouwde <https://nl.wikipedia.org/wiki/Constructie> constructie (nieuwbouw) en/of wijziging van de gebruiksfunctie van een bestaand pand waarvoor een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd.
- Salderen: het berekenen van de parkeereis op basis van het verschil tussen de parkeervraag in de nieuwe situatie en de parkeervraag in de oude situatie (voor en na het realiseren van een ontwikkeling, rekening houdend met aanwezigheidspercentages van de oude en nieuwe functie).
- Sociale huur: Een woning met een aanvangshuurprijs van maximaal de liberalisatiegrens en die voldoet aan de criteria zoals opgenomen in de Woonagenda 2024–2029.
- Stallingsgarage: een parkeervoorziening die uitsluitend bestemd is voor vaste gebruikers al dan niet met een vaste plaats.
- Voertuigen: alle gemotoriseerde voertuigen, behalve bromfietsen (inclusief snorfietsen), fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen.
- WVO: winkelvloeroppervlak

B. Grondslag

In 2017 is een Facetbestemmingsplan vastgesteld, waarmee de beleidsregels parkeren destijds van toepassing zijn verklaard op alle bestemmingsplannen in de gemeente. In het Facetbestemmingsplan Parkeren is een dynamische verwijzing naar de beleidsregels parkeren opgenomen. Dit houdt in dat wanneer gedurende de planperiode de beleidsregels parkeren wijzigen, de gewijzigde regels gelden. De omgevingsplannen en voor 1 januari 2024 vastgestelde bestemmingsplannen (vanaf nu gebundeld onder omgevingsplannen) hoeven daardoor niet te worden herzien wanneer de beleidsregels parkeren wijzigen.

In alle nieuwe omgevingsplannen wordt een parkeerregeling opgenomen met een dynamische verwijzing naar de beleidsregels parkeren. In deze regels is sprake van het parkeren en stallen van voertuigen – hieronder vallen ook fietsen.

C. Vaststelling en inwerkingtreding

De beleidsregels worden vastgesteld in de collegevergadering van 27 mei 2025 en treden één dag na publicatie in het Gemeenteblad inwerking onder gelijktijdige intrekken van de beleidsregels parkeren 2024-A.

D. Overgangsbepaling

Een aanvraag voor een omgevingsvergunning / BOPA die is ingediend vóór de inwerkingtreding van dit besluit, wordt afgedaan op grond van de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende regels. Dit tenzij toepassing van de nieuwe beleidsregels gunstiger voor de aanvrager van de omgevingsvergunning is. In dat geval zijn onderhavige beleidsregels van toepassing.

Bijlagen

De bijlage 1 maakt onverkort en integraal onderdeel uit van de beleidsregels.

Hoofdstuk 4– Artikelen

Artikel 1. Onderbouwing parkeernormen Nijmegen

BELEIDSREGEL 1: Bij het bepalen van de autoparkeereis wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals online weergegeven op <https://kaart.nijmegen.nl/kaartviewer/?@Mobiliteit> onder ‘Thema – Beleid – stedelijkezones tbv parkeernormering’.

Artikel 2. Toepassing parkeernormen Auto

Dit artikel gaat in op de wijze van waarop de parkeerbehoefte moet worden berekend en op welke wijze de parkeerbehoefte van een ontwikkeling kan worden gefaciliteerd.

BELEIDSREGEL 2: De autoparkeereis wordt bepaald door de parkeervraag van de laatst vergunde / legale situatie(s) af te trekken van de parkeervraag van de nieuw te vergunnen functie (salderen), tenzij sprake is van een leegstand langer dan 7 (zeven) jaar gemeten tussen het moment van het afgeven van een omgevingsvergunning voor de nieuw functie en datum van de beëindiging van het vergunde gebruik waarmee wordt gesaldeer. Als het gebouw of terrein waar de beoogde ontwikkeling is voorzien langer dan 7 (zeven) jaren niet meer in gebruik is, dan beschouwen we de parkeerbehoefte van de oude functie als 0. In een dergelijk geval moet bij iedere invulling volledig in de parkeerbehoefte worden voorzien. Als bij een ontwikkeling de bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein verdwijnen, dan is salderen uiteraard niet mogelijk.

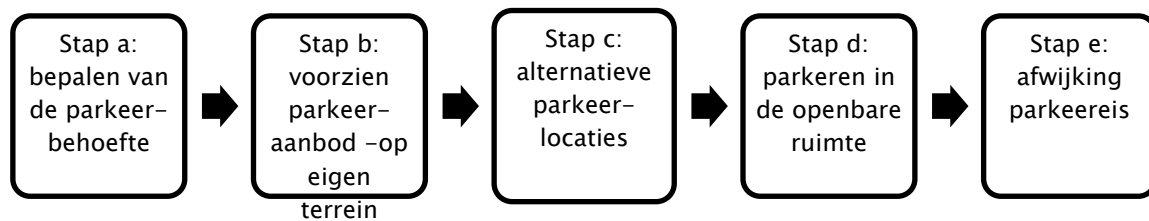
BELEIDSREGEL 3: Bij een ontwikkeling (nieuwbouw of functieverandering) hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte. Hierbij wordt voor zowel de oude als de nieuwe parkeereis het benodigd aantal parkeerplaatsen berekend (naar boven afgerond). Als het afgeronde aantal parkeerplaatsen bij de nieuwe functie hoger is dan bij de oude functie, dan moet het verschil aan parkeerplaatsen worden aangelegd.

BELEIDSREGEL 4: Bij het bepalen van de autoparkeereis wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in Error! Reference source not found. 1. Een initiatiefnemer moet de maatgevende parkeerbehoefte middels een parkeerbalans onderbouwen.

BELEIDSREGEL 5 Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden, tenzij de aanvrager onderbouwd voldoet aan tenminste één van de in dit artikel beschreven afwijkingscriteria / vrijstellingen. Huurders, kopers en werknemers van alle nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat en/of een abonnement voor een van de openbare parkeergarages ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. Hierdoor zijn er minder parkeerplaatsen op straat nodig (dit resulteert er dus in dat niet elke adres een parkeerplaats heeft).

In afwijking van beleidsregel 5 geldt dat bij grootschalige gebiedsontwikkelingen waar openbare parkeerplaatsen op maaiveld of openbare parkeergarages ten behoeve van toekomstige bewoners worden gebouwd –in plaats van parkeergelegenheid op eigen terrein– een deel van de toekomstige bewoners wel in aanmerking komt voor een parkeervergunning c.q. parkeerabonnement.

Bij het toepassen van de parkeernormen wordt uitgegaan van vijf stappen, die hieronder staan toegelicht.



Figuur 1: Stroomschema toepassing parkeernormen

Stap a: bepalen van de parkeerbehoefte

I. Berekening parkeerverplichting

Het bepalen van de parkeerbehoefte en de invulling daarvan vindt plaats op basis van onderstaande stappen. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen nieuwbouwplannen en verbouwplannen.

- Bij **nieuwbouw** wordt de volledige parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de parkeernorm die voor de nieuwe functies gelden en de parkeernormensystematiek zoals in deze beleidsregels voorgeschreven.
- Bij een **wijziging van gebruik** en bij een **verbouwing** wordt op basis van de parkeernormen en de nieuwe functie of omvang een aanvullende parkeerbehoefte berekend.

Een parkeerbalans laat zien hoeveel parkeerplaatsen op basis van de parkeernormen en met saldering bij een nieuwe ontwikkeling nodig zijn. Afronding van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen vindt altijd naar boven plaats. In de parkeerbalans moet worden uitgegaan van de vigerende parkeernormen en met de aanwezigheidspercentages van de nieuwe en de oude functie (= de maatgevende momenten).

Bij een ontwikkeling op een locatie waarbij voorheen gebruik werd gemaakt van parkeerplaatsen op eigen terrein of parkeerplaatsen in de openbare ruimte geldt géén aanvullende parkeerverplichting als uit een parkeerbalans blijkt dat de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, op alle momenten in de week lager of gelijk is aan de beschikbare parkeercapaciteit op eigen terrein.

Als de betreffende parkeerplaatsen tot het openbaar domein blijven behoren, kan dit ook in de planvorming worden geregeld. In de omgevingsvergunning wordt dan opgenomen dat de initiatiefnemer van de nieuwe functie een aantal parkeerplaatsen minder hoeft te realiseren en ook geen compensatiebedrag hoeft te betalen.

.

In afwijking van beleidsregel 2 geldt voor gebieden waar een collectieve parkeernorm wordt toegepast (zoals een centrumfunctie, stadsdeelcentrum, wijkcentrum en buurtcentrum), dat bij functieverandering van detailhandel naar woningen het bestaand aantal parkeerplaatsen voor bezoekers niet mag worden gesaldeerd. In dit geval mag alleen het vaste parkeerdeel worden meegenomen in de saldering. Voor centrumfuncties geldt dat de parkeernorm van 3,1 pp/100m² voor 99% uit bezoekers bestaat. Het vaste deel is hier dus maar 0,031 pp/100 m² BVO. De reden hiervoor is dat het bezoekersparkeren veelal in een van de bestaande openbare parkeergarages plaatsvindt en dat zeker in de binnenstad/ centrum en ondersteunende, grotere winkelgebieden zoals Dukenburg, de omzetting van detailhandel naar woningen niet tot minder bezoekers leidt.

II. Toepassing dubbelgebruik bij meerdere functies

Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich vaak op meer dan één doelgroep. Denk aan bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers en bezoekers van winkels. Deze doelgroepen zijn ieder op verschillende momenten van de dag of week aanwezig. Om deze reden kunnen bij combinaties van meerdere functies in een ontwikkeling dezelfde parkeerplaatsen voor verschillende doelgroepen worden ingezet. In de avond en nacht maakt een bewoner van de parkeerplaats gebruik, overdag is dezelfde parkeerplaats beschikbaar voor een kantoormedewerker en sociaal bezoek komt vaak 's avonds en in het weekend (en doorgaans niet 's nachts). Dit principe staat bekend als dubbelgebruik.

Als parkeren voor verschillende doelgroepen op verschillende locaties wordt voorzien (bijvoorbeeld bewoners en bezoekers ieder in een eigen garage), dan is het niet mogelijk om tussen die groepen uit te gaan van dubbelgebruik.

Om de kansen op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken wordt een parkeerbalans opgesteld. In een parkeerbalans wordt de parkeerbehoefte voor verschillende dagdelen berekend. De parkeernormen worden gebruikt om de parkeerbehoefte te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Uitgangspunt hierbij is toetsing aan de hoofdfunctie. Eventuele ondergeschikte functies, zoals een kantoor of opslagruimte worden niet afzonderlijk getoetst. In gevallen waar een ondergeschikte functie aantoonbaar geen directe relatie met de hoofdfunctie heeft (zoals een grote opslag ten behoeve van andere vestigingen in de regio) en deze functie meer dan 50% van het totaal aantal BVO inneemt, dient voor dit deel de parkeernorm van de hoofdfunctie exclusief het bezoekersdeel te worden gehanteerd.

Ook binnen een pand kan sprake zijn van meerdere functies, zoals:

- detailhandel die qua oppervlakte en qua functie ondergeschikt is aan de hoofdactiviteit van een niet-detailhandelsbedrijf of -voorziening (bijvoorbeeld een los verkooppunt bij een bierbrouwerij);
- ondergeschikte of ondersteunende horeca, waarbij duidelijk herkenbaar is dat de hoofdactiviteit de kernactiviteit is die op het perceel plaatsvindt (bijvoorbeeld een bierbrouwerij) en het verstrekken van eten en drinken in een aparte ruimte alleen plaatsvindt als beperkt en ondergeschikt onderdeel van de hoofdactiviteit. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om een koffi corner in bijvoorbeeld een kledingzaak (zie bijzonder geval VI.).

In deze gevallen wordt de parkeerbehoefte van beide functies apart berekend.

Het berekenen van de mate van dubbelgebruik geschiedt op basis van aanwezigheidspercentages op maatgevende momenten. Indien er geen aantoonbaar betere aanwezigheidspercentages uit de praktijk voor handen zijn, worden onderstaande aanwezigheidspercentages gebruikt. In **artikel 6** is voor woonfuncties een apart deel voor bezoek opgenomen. In de parkeerbalans dient voor woonfuncties een onderscheid tussen bewoners en bezoekers worden gemaakt, met ieder een eigen aanwezigheidspercentages. **Bewoners en hun bezoek zijn in deze geen verschillende functies; hier is geen dubbelgebruik mogelijk zonder aanvullende functies.**

De uiteindelijke oplossing moet wel duurzaam zijn. Dat betekent bijvoorbeeld dat bij toepassing van parkeren op afstand de parkeervoorziening zich op een acceptabele loopafstand van de functie bevindt. In **tabel 2** zijn de acceptabele loopafstanden per functie weergegeven. Als een woning wordt verkocht c.q. de huur wordt opgezegd, dan geldt dat ook voor de bij de woning behorende parkeerplaats. Toepassing van dubbelgebruik kan nooit leiden tot een totale parkeerbehoefte die lager is dan de parkeerbehoefte van de functie met de hoogste parkeerbehoefte.

Onderstaande tabel geeft het percentage gebruikte parkeerplaatsen weer bij een bepaalde functie op een bepaald moment; het zogenaamde 'aanwzigheidspercentage'. De tabel moet als volgt worden gelezen. Als er bij de functie 'woningen bewoners' normatief 100 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, zijn er op een werkdag-middag 60 in gebruik; op een werkdag avond 90 et cetera.

	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/bedrijf	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%
Sport binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sport 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	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënt/ bezoeker	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuismedewerker	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%

Tabel 1 Aanwezigheidspercentage per functie en deel van de week

(***) indien koopzondag 100%

¹ In de binnenstad is het elke donderdagavond koopavond en kun je tot 21.00 uur winkelen.

² Indien op zaterdag open moet uit worden gegaan van 100%.

³ Indien 's avonds open moet uit worden gegaan van 70%.

⁴ Bij koopzondag moet uit worden gegaan van 100% (in de binnenstad is elke zondag koopzondag).

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

Bovenstaande percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening op eigen terrein, of wanneer gebruik wordt gemaakt van openbare parkeercapaciteit (zoals parkeerplaatsen op straat). Hierbij gaat het om de mate waarin een parkeervoorziening afwisselend door bewoners, werknemers of de bezoekers van kantoren, bedrijven, winkels en andere commerciële voorzieningen kunnen worden gebruikt. Deze uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen zorgt ervoor dat de openbare ruimte efficiënt wordt benut. Voor functies die niet vermeld staan in bovenstaande tabel dient een zo goed mogelijke inschatting te worden gemaakt van de aanwezigheid op basis van een vergelijkbare functie (horeca bijvoorbeeld op basis van bioscoop), of worden uitgegaan van door de initiatiefnemer aan te leveren) ervaringscijfers van een vergelijkbaar project elders in het land. Bij de beoordeling van de parkeerbalans wordt dit door de gemeente gecontroleerd.

III. Reductiefactor autoparkeereis: aanbieden alternatieven voor de auto

Nijmegen is volop in ontwikkelingen. Om de stad leefbaar, aantrekkelijk en duurzaam bereikbaar te houden wil de stad ervoor zorgen dat mensen vaker kiezen voor duurzame vormen van mobiliteit. Want als er niets verandert, dan slijt de stad dicht en ontstaan structurele verkeersproblemen. Dit staat onder andere beschreven in de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juni 2023.

Door het gebrek aan ruimte is bovendien geen plek om te voorzien in parkeerruimte voor alle nieuwe bewoners. Daarom heeft lang niet iedereen meer recht op een parkeerplaats. Autobezit wordt ontmoedigd en alternatieven zoals openbaar vervoer, fietsen en lopen worden gestimuleerd. Het bieden van voldoende, goede fietsvoorzieningen draagt hieraan bij. En om voor enkele situaties toch een auto te kunnen gebruiken kan deelmobiliteit worden ingezet. Bewoners kunnen hiermee wel een auto gebruiken, maar hoeven deze niet te bezitten. Wanneer bij gebiedsontwikkeling extra fietsvoorzieningen en/of deelauto's worden aangeboden, wordt het nog aantrekkelijker om in de (binnen)stad te gaan wonen en geen auto te bezitten. Zodoende leidt de inzet van deelauto's tot een lagere parkeerbehoefte van bewoners binnen een gebieds- of locatieontwikkeling.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen met 25 of meer appartementen en een collectieve parkeervoorziening op eigen terrein is het mogelijk een reductiefactor op de autoparkeereis toe te passen. De mogelijkheid om de parkeereis te verlagen geldt alleen voor appartementen met een collectieve parkeervoorziening en nadrukkelijk niet voor grondgebonden woningen met parkeergelegenheid op eigen terrein zoals bijvoorbeeld parkeren in de straat, op een oprit of in een afzonderlijke parkeergarage. Deze reductiefactoren zijn tevens niet van toepassing op kleine particuliere initiatieven zoals woningsplitsing.

Bij toepassing van deze mogelijkheid blijft uiteraard gelden dat de bewoners van de betreffende ontwikkeling niet op straat of in een parkeergarage worden gefaciliteerd. De realisatie van extra fietsparkeervoorzieningen en of plaatsing van één of meerdere deelauto's leidt hiermee dus daadwerkelijk tot een lager autobezit van bewoners.

In deze paragraaf staan twee reductiefactoren toegelicht die bij initiatieven toegepast kunnen worden. Per reductiefactor staat beschreven aan welke criteria moet worden voldaan en welke reductie op de autoparkeereis daarmee mogelijk is. De ontwikkelende partij dient bij een aanvraag van een omgevingsvergunning de onderbouwing aan te dragen voor een parkeerbalans met minder parkeerplaatsen dan volgens de parkeernormen in deze beleidsregels gerealiseerd zouden moeten worden. De toepassing van reductiefactoren op de autoparkeereis bij duurzame stedelijke ontwikkelingen is gangbaar in een grote verscheidenheid aan Nederlandse gemeenten. In onder andere Utrecht (Merwedekanaalzone), Arnhem (centrum en Spoorzone), 's-Hertogenbosch (binnenstad) en

Amersfoort (Hoefkwartier) wordt vergelijkbaar beleid gehanteerd. Hierbij worden reducties tot 20% toegestaan, mits onderbouwd met een mobiliteitsplan, voldoende aanbod van deelmobiliteit en nabijheid van OV en voorzieningen. De gehanteerde percentages in Nijmegen sluiten daarmee aan bij wat in vergelijkbare stedelijke contexten als realistisch en uitvoerbaar wordt beschouwd

- Extra fietsparkeerruimte: als een ontwikkeling in een gebied met betaald parkeren voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 10% worden verlaagd – in de verhouding vijf extra vloergebonden fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten). Als alternatief kunnen per autoparkeerplaats ook twee (elektrische) deelbakfietsen of drie elektrische deelscooters worden aangeboden.

Ook in andere stedelijke gemeenten (o.a. Utrecht, Den Haag, Groningen en Delft) wordt de aanleg van voldoende hoogwaardige fietsparkeerplaatsen randvoorwaardelijk gesteld aan een mogelijke reductie op de autoparkeernormen. Wat wordt verstaan onder een hoogwaardige fietsparkeerplaats is beschreven in de Leidraad Fietsparkeren (2023). De Fietsparkeerkencijfers 2025 zoals opgesteld door CROW, beschrijven hoeveel fietsparkeerplaatsen per functietype benodigd zijn. Aanvullend onderschrijven verschillende publicaties niet direct een reductiefactor bij voldoende fietsparkeerplaatsen, maar wel dat hoogwaardige fietsvoorzieningen, mits goed ingepast in het stedelijk netwerk, het autogebruik op korte afstanden significant kunnen verminderen. Hierdoor daalt de behoefte aan autoparkeerplaatsen, met name in binnenstedelijke context. Dit volgt onder andere uit Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). (2020). De toekomst van de fiets – Scenarioverkenning 2040. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). (2023). Mobiliteit in Nederland – Trends en achtergronden. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

- Deelauto's: als bij een woningbouwontwikkeling in een gebied met betaald parkeren structureel, dat wil zeggen voor minimaal 5 jaar, commercieel aangeboden deelauto's (of middels een coöperatie van bewoners) ter beschikking worden gesteld aan bewoners, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 20% worden verlaagd in de verhouding één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vier reguliere autoparkeerplaatsen (= saldo –3 plaatsen). De voor deelmobiliteit bestemde parkeerplaatsen moet als zodanig herkenbaar zijn. De gehanteerde reductie sluit aan bij gangbare vuistregels voor de inzet van deelmobiliteit, zoals onder andere opgenomen in de publicatie van Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021 'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie'.

Het aanbod van deelauto's is beschikbaar vanaf het moment van oplevering van de eerste woningen. Wanneer woningen gefaseerd worden opgeleverd, wordt per fase bepaald hoeveel deelauto's er bij oplevering van de eerste woningen van die fase worden aangeboden.

Het is onder voorwaarden –en overeenkomstig de regelgeving zoals opgenomen in de Beleidsregels Deelmobiliteit– ook mogelijk om bij een ontwikkeling één of meerdere deelauto's in de openbare ruimte te zetten (= op een bestaande parkeerplaats). De ontwikkelaar zorgt hierbij voor de deelauto en vraagt een vaste standplaats aan (de gemeente moet een verkeersbesluit nemen om plaats te kunnen realiseren). De ontwikkelaar moet bij de aanvraag van een omgevingsvergunning aangegeven hoe dit wordt geborgd. Tegelijkertijd geldt bij plaatsing van een deelauto in de openbare ruimte als voorwaarde dat alle bewoners in de omgeving ook gebruik moeten kunnen maken van deze deelauto. Tevens geldt

dat uit een onafhankelijk parkeeronderzoek moet blijken dat binnen de maximale loopafstanden van de nieuwe functie(s) de parkeerbezetting onder de 85% blijft met toevoeging van de deelauto.

De voorwaarde dat deelauto's in de openbare ruimte beschikbaar moeten zijn voor omwonenden sluit aan bij de aanbevelingen van zowel CROW als het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. CROW stelt dat publieke toegankelijkheid en het borgen via verkeersbesluiten essentieel zijn voor legitimiteit en bruikbaarheid van deelmobiliteit in de openbare ruimte. Daarnaast wordt een bezettingsgraad onder de 85% aanbevolen als grenswaarde om knelpunten te voorkomen. Deze norm wordt ook door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid ondersteund als randvoorwaarde voor succesvolle inpassing van deelmobiliteit in een wijkgerichte mobiliteitsstrategie. Dit volgt onder andere uit de volgende publicaties:

- CROW (2022). Praktijkvoorbeelden en handreikingen voor deelmobiliteit.
- CROW (2020). Leidraad Opstellen Parkeerbalans.
- KiM (2021). Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie.

Ook in niet-gereguleerd gebied is het mogelijk om deelauto's te plaatsen. We leggen hierbij, in tegenstelling tot gereguleerd gebied, niet vooraf vast wat de procentuele korting op de parkeereis is of hoe deze moet worden toegepast. De ontwikkelaar moet het gebruik van de deelauto onderbouwen aan de hand van onder andere de locatie van de ontwikkeling (nabijheid voorzieningen en OV), de doelgroep (jongeren/gezinnen/ouderen) en welke vormen van deelmobiliteit worden toegepast. Afhankelijk van de kwaliteit van het plan kan door de gemeente een korting worden gegeven van maximaal 20% op de parkeereis (met de verhouding 1 deelauto versus 4 reguliere auto's). Hierbij is belangrijk dat de ruimte die wordt bespaard op het parkeren wordt gebruikt om extra kwaliteit toe te voegen aan de woonomgeving. Dit betekent dat een ontwikkelaar niet standaard 20% reductie op kan voeren.

De reductiefactoren mogen niet bij elkaar worden opgeteld. Er geldt een maximale verlaging van 20% van de autoparkeereis. Deze reductie geldt niet voor het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen en niet-woonfuncties. Voorwaarde voor de reductie van de autoparkeereis is altijd dat de ontwikkelaar middels een mobiliteitsplan onderbouwt:

- dat de deelauto's waarop de reductie is gebaseerd bij oplevering van het betreffende programma direct en volledig beschikbaar is,
- hoe de door hen bedachte mobiliteitsoplossing in praktijk gewaarborgd blijft voor een periode van minimaal 5 jaar,
- hoe deze afgestemd blijft op de vraag (bijvoorbeeld uitbouw als succesvol / verplichting VVE-regelement vervolg na 5-jaar inclusief budget),
- hoe bewoners worden gestimuleerd om gebruik te maken van een eventuele deelauto,
- of enkel commercieel aangeboden deelauto's worden geplaatst of dat (ook) een autodeelcoöperatie van bewoners is voorzien.

Voor voertuigen die in de openbare ruimte worden geplaatst moet tenslotte worden voldaan aan de nadere regelgeving zoals opgenomen in de Nadere Regels Deelmobiliteit.

Rekenvoorbeeld: als het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor bewoners (dus niet bezoekersdeel) 100 parkeerplaatsen bedraagt, dan kan deze middels bovenstaande mogelijkheden worden gereduceerd tot 80 parkeerplaatsen (maximaal -20%). Dit betekent een reductie van 20 parkeerplaatsen. Hiervoor moeten 5 deelauto's worden geplaatst. Dit betekent dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen 85 stuks bedraagt.

IV. Autovrij complex

Een initiatiefnemer mag in gereguleerd parkeergebied voor complexen met 25 of meer appartementen (al dan niet met één of meerdere commerciële functies) afwijken van de vastgestelde parkeernorm, onder voorwaarde dat de (toekomstige) gebruikers (=bewoners en ondernemers) niet worden gefaciliteerd in de openbare ruimte of in de openbare parkeergarages. Iedereen die ervoor kiest om in het betreffende complex te gaan wonen of werken weet van tevoren dat er geen parkeervergunning / parkeerabonnement beschikbaar is. Een autovrij complex in gereguleerd parkeergebied zorgt hiermee niet voor een hogere parkeerdruk, ongewenst zoekverkeer of onnodige automobilititeit in de omgeving van de ontwikkeling. **Deze afwijkingsmogelijkheid geldt niet voor het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen en niet-woonfuncties (zie artikel 6 voor uitzondering binnenstad).**

De ontwikkeling dient, om overloop te voorkomen, op voldoende loopafstand van de grens van het gereguleerd parkeergebied te liggen. Hiermee wordt overlast in de omgeving voorkomen. Als grens geldt een minimale loopafstand zoals opgenomen in Tabel 2 – gemeten van de voordeur tot aan de dichtstbij gelegen openbare parkeerplaats zonder vorm van parkeerregulering.

De initiatiefnemer van een autovrij complex dient zich bewust te zijn dat (geheel of gedeeltelijk) wordt gebouwd voor een doelgroep zonder auto. Bij aanvraag van de omgevingsvergunning dient derhalve de marktpotentie, aanvullende mobiliteitsvoorzieningen (waaronder in ieder geval extra fietsvoorzieningen en deelauto's) en wijze waarop hierover met de toekomstige doelgroep wordt gecommuniceerd door de ontwikkelaar worden aangetoond. Dit om misverstanden achteraf te voorkomen.

Per niet gerealiseerde parkeerplaats moeten minimaal 2 extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit boven op de al verplichte berging volgens het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL 2024, voorheen het Bouwbesluit. In artikel 8 wordt nader ingegaan op fietsparkeren. Immers, juist bij autovrije complexen is het essentieel dat voorzien wordt in voldoende en kwalitatief hoge stallingsvoorzieningen voor fietsen.

Bij autovrije complexen in gereguleerd gebied gelden aanvullend ook de volgende verplichtingen:

1. Alle benodigde fietsparkeerplaatsen voor toekomstige bewoners worden gerealiseerd in een gezamenlijke fietsenstalling overeenkomstig hetgeen opgenomen in artikel 8.
2. Binnen de beoogde ontwikkeling wordt voorzien in alternatieven voor eigen auto. Hierbij moet per 25 woningen worden uitgegaan van 3 deelauto's en één elektrische deelbakfiets.

De te plaatsen deelbakfietsen moeten altijd op eigen terrein worden gefaciliteerd. **Mocht het niet mogelijk zijn om het benodigd aantal deelauto's volledig op eigen terrein te plaatsen, dan geldt per niet gefaciliteerde deelauto een verplichte storting in het Bereikbaarheidsfonds van € 50.000. De gemeente zorgt vervolgens voor plaatsing van deelauto's in de openbare ruimte nabij de betreffende ontwikkeling conform bovenstaande regeling.** Deze deelauto is dan vervolgens door alle bewoners in de omgeving (middels een abonnement) te gebruiken en dus niet exclusief voor bewoners van het betreffende complex. **Het college van B&W gaat alleen akkoord met deze mogelijkheid als het aantoonbaar ruimtelijk, omgevingsplan-, bouw- of verkeerstechnisch of soortgelijks niet mogelijk is om de deelauto op eigen terrein te faciliteren. Deze regeling voor autovrije complexen loopt vooruit op de nieuwe beleidsregels deelmobiliteit en het nieuw op te richten bureau mobiliteitsbeheer.**

Voor een autovrij complex geldt –overeenkomstig beleidsregel 5– uiteraard dat huurders, kopers en werknemers van de betreffende nieuwbouw niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning voor parkeren op straat en/of een abonnement voor een van de openbare parkeergarages.

In niet gereguleerd parkeergebied is het niet mogelijk om autovrije complexen te realiseren, omdat de kans groot is dat hierdoor parkeerproblemen in de omgeving ontstaan. Er moet worden voldaan aan de parkeernorm.

V. Uitzondering ontwikkelingen met minimale extra parkeervraag

De parkeereis is niet van toepassing bij kleine (her)ontwikkelingen (geen woonfunctie) waarbij het verschil tussen de parkeerbehoefte van de oude functie (voor de ruimtelijke ontwikkeling) en de nieuwe functie (na de ruimtelijke ontwikkeling) voor de totale ontwikkeling afgerond maximaal één parkeerplaats betreft.

Indien een uitbreiding in de binnenstad (zie artikel 1) niet meer bedraagt dan 100 m² brutovloeroppervlakte, dan wel 10% van de totale brutovloeroppervlakte (als deze meer dan 100 m² is), behoeven er geen extra parkeervoorzieningen te worden aangelegd.

VI. Afwijken naar boven

Het is mogelijk dat de wens bestaat om meer parkeerplaatsen te realiseren dan volgens de parkeernormen toegestaan zijn. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om kleine nieuwbouwprojecten waarbij de parkeergarage onder het gebouw iets meer parkeerplaatsen heeft dan volgens de norm is toegestaan (optimalisatie). Voor het realiseren van meer parkeerplaatsen dan volgens de parkeernormen is toegestaan, is voor de aanvraag van een omgevingsvergunning altijd afstemming met de gemeente vereist. Hierbij geldt dat uitsluitend optimalisatie een goede reden is.

Er wordt geen toestemming gegeven voor verhogen van de parkeernormen binnen een plan. Dit is immers strijdig met de gemeentelijk doelen zoals verwoord in het Ambitiedocument Mobiliteit, de Nota Parkeren in Nijmegen 2020–2030 en de Agenda Versnelling Mobiliteitstransitie. Dit wordt in de anterieure overeenkomst vastgelegd.

VII. Parkeren voor mensen met een beperking

Bij het bepalen van de behoefte voor parkeerplekken voor mensen met een beperking houden we rekening met de vigerende CROW-richtlijnen: op 50 'gewone' parkeerplaatsen moet minimaal één algemene gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar zijn. Bij nieuw te bouwen instellingen moet rekening worden gehouden met het aanleggen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen conform deze richtlijn. Het uitgangspunt hierbij is dat instellingen / voorzieningen waar mensen met een beperking uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikt. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen maken onderdeel uit van de parkeereis.

VIII. Openbare oplaadpunten

De elektrische auto is in opkomst. Om elektrisch rijden verder te stimuleren zijn oplaadplaatsen nodig. Deze oplaadplaatsen nemen (deels) openbare parkeerruimte in beslag. Nijmegen kiest er vooralsnog niet voor om in de parkeernorm een verplicht aandeel op te nemen voor elektrisch vervoer.

Nijmegen hanteert als uitgangspunt dat wanneer bij ontwikkeling te verwachten is dat er een parkeerbehoefte van elektrische voertuigen is, de initiatiefnemer tijdens de planvorming parkeercapaciteit kan reserveren voor elektrisch laden. CROW-publicatie 774 fungeert hierbij als richtlijn.

De voor elektrisch laden bestemde parkeerplaatsen maken hierbij 1-op-1 onderdeel uit van het conform de parkeereis te realiseren aantal parkeerplaatsen.

Met de herziene Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) is er een verplichting voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de gebouwde omgeving gekomen. Dit komt ten goede aan een bredere toepassing van elektrisch vervoer. Deze verplichting is vastgelegd

in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving en er moet bij de ontwikkeling van bouwplannen rekening mee worden gehouden.

- Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.
- Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Stap b: voorzien parkeeraanbod op eigen terrein

Uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein moet worden ingevuld. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden of dat erin, op of onder het bouwproject een parkeervoorziening moet worden gerealiseerd. Voor nieuwbouwlocaties is dit vaak geen probleem, maar voor ontwikkelingen in de binnenstad is dit vaak niet mogelijk: er is geen ruimte beschikbaar of de kosten van een gebouwde parkeervoorziening zijn exorbitant hoog, zodat er parkeerruimte elders moet worden gevonden. Voor locaties in de binnenstad hoeven er voor bezoekers daarom geen parkeerplaatsen te worden aangelegd. Bezoekers kunnen gebruik maken van de openbare parkeergarages.

Aanvrager(s) van een omgevingsvergunning moet kunnen aantonen dat zij zich redelijkerwijs voldoende hebben ingezet om de volgens de geldende norm benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen te kunnen realiseren. Voldoende inspanning leveren betekent dat de aanvrager bij de aanvraag van een omgevingsvergunning gemotiveerd moet kunnen aantonen dat het aanleggen van parkeerplaatsen ruimtelijk, omgevingsplan-, bouw- of verkeerstechnisch of soortgelijks op eigen terrein niet mogelijk is

Soms komt de te grote parkeerbehoefte voort uit het programmatisch overvragen van de locatie (bijvoorbeeld veel kleine woningen in een gebouw). De aanvrager moet in dit geval aantonen dat de ontwikkeling met een beperkter programma (en daarmee dus minder parkeren) financieel onmogelijk is. Ook dan kan gezocht worden naar alternatieven.

Afmetingen van een parkeerplaats.

De bij een ontwikkeling nieuw te realiseren ruimten voor het parkeren van auto's moeten afmetingen hebben die voldoen aan de richtlijnen in het ASVV (Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen) voor parkeerplaatsen op maaiveld en de NEN 2443 voor parkeerterreinen en parkeergarages. Er geldt daarbij voor parkeren op straat dat:

- a. voor langsparkeren minimaal 2,00x6,00 meter moet worden aangehouden;
- b. voor een haaks parkeervak een minimale breedte van 2,5x5,13 meter moet worden aangehouden;
- c. voor een dubbele parkeerplaats bij een woning rekening moet worden gehouden met een minimale breedte 4,50x5,00 meter;
- d. een haaks of diagonaalparkeervak dat direct naast een verticaal obstakel ligt, zoals een muur, heg, paaltje of pilaar, met 15 cm wordt verbreed;

Iedere parkeerplaats moet direct bereikbaar zijn vanaf de openbare weg (het mag dus niet zo zijn dat je over een andere parkeerplaats moet rijden om op de openbare weg te kunnen komen). Dit geldt echter niet voor zover het parkeerplaatsen op eigen terrein bij een grondgebonden woning betreft.

Parkeren op eigen terrein bij woningen

Voornamelijk bij grondgebonden woningen blijkt in de praktijk dat garages niet worden gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij de parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan hierdoor parkeeroverlast in de straat ontstaan. De instandhouding van de parkeerplaatsen op eigen terrein is dan ook wenselijk. Een oprit naar de garage die voldoet aan de afmetingen van een parkeerplaats wordt gezien als parkeerplaats op eigen terrein.

De bezetting van parkeerplaatsen op eigen terrein is lager dan de bezetting van openbare parkeerplaatsen. Immers, als de eigenaar van een woning niet thuis is, kan een ander deze parkeerplaats niet gebruiken. Het realiseren van een enkele parkeerplaats op eigen terrein ten koste van een openbare parkeerplaats betekent dus een achteruitgang in parkeercapaciteit. Het realiseren van een enkele parkeerplaats op eigen terrein wordt dan ook niet toegestaan indien dit ten koste gaat van een parkeerplaats in de openbare ruimte (zie ook bijlage 1).

Bijzonderheden eigen terrein:

- Voor zover er sprake is van parkeren op eigen terrein bij woningen met een garage met oprit ervoor, geldt dat parkeerplaatsen in die garage (niet zijnde een parkeergarage bij een appartementencomplex) niet meetellen als parkeerplaats in de zin van de parkeerregels. Een parkeerplaats op de oprit naar een garage wordt wel gezien als een parkeerplaats in de zin van deze beleidsregels. Een garage zonder oprit wordt gezien als een parkeerplaats.
- Als het voor de bereikbaarheid van een parkeerplaats nodig is dat er een vergunningsplichtige in- en uitrit wordt gerealiseerd, dan wordt, voor zover er sprake is van een omgevingsvergunningsplichtig project, altijd als voorschrift gesteld dat er pas een begin met het project mag worden gemaakt als de benodigde in- uitritvergunning is verleend. Als echter al duidelijk is dat een parkeerplaats niet zal kunnen ontsluiten naar de openbare weg, dan is deze parkeerplaats niet bereikbaar en telt deze dus niet mee.
- Bestaande parkeerplaatsen op maaiveld, die door een ontwikkeling verdwijnen, moeten één op één worden gecompenseerd door nieuwe parkeerplaatsen. Daarbij geldt als bijzondere compensatieregeling het volgende. Indien er als gevolg van de aanleg (evt. met ontsluiting) van een parkeerplaats op eigen terrein bij een woning een openbare parkeerplaats verdwijnt, geldt dat ter compensatie van deze parkeerplaats, de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het project op ten minste 2 parkeerplaatsen wordt gesteld (indien de openbare parkeerplaats niet gecompenseerd wordt door de aanleg van een nieuwe openbare parkeerplaats).
- Als er op eigen terrein maar één auto kan worden geparkeerd, dan is opheffen van openbare parkeercapaciteit ten behoeve van parkeren op eigen terrein alleen toegestaan als er aantoonbaar, voldoende overcapaciteit in de openbare ruimte is om de afname van openbare parkeerplek op te vangen. Daarvoor moet initiatiefnemer dan een parkeeronderzoek conform beleid opstellen (zie bijlage 1).

Omgekeerd geldt dat als bij het opheffen van parkeergelegenheid ten behoeve van openbare parkeercapaciteit (bijvoorbeeld door opheffen van de uitritconstructie) altijd uit wordt gegaan van de extra openbare parkeercapaciteit.

III. Parkeren bij (grootschalige) planontwikkeling (incl. ontwikkelen openbare ruimte)

Bij een woningbouwontwikkeling met veel toekomstige openbare ruimte is het ook mogelijk om de parkeerbehoefte op te lossen binnen het plangebied. Dit is wel afhankelijk van de ontwikkeling. Als de initiatiefnemer binnen het plangebied voldoet aan de parkeerverplichting, dan wordt voldaan aan de randvoorwaarde (parkeren op eigen terrein is dan gelijk aan parkeren in het plangebied). Na oplevering worden dit openbare parkeerplaatsen.

Bij het vernieuwen van een woonwijk door woningcorporaties (sloop-nieuwbouw) is het vaak lastig om het parkeren volgens de nieuwe normen op te lossen. De openbare ruimte kan niet geheel worden verhard voor parkeerplaatsen. Per project wordt maatwerk geleverd. Berekend wordt wat de hoeveelheid parkeerplaatsen zou moeten zijn in de bestaande situatie. Die wordt vergeleken met de hoeveelheid parkeerplaatsen die nodig is in de nieuwe situatie. Het verschil van het aantal parkeerplaatsen moet bij een toename van de parkeerbehoefte worden opgelost. De bestaande situatie is hierbij het uitgangspunt. Als er parkeerplaatsen vervallen door de planontwikkeling, dan moeten die wel elders worden gecompenseerd.

Deze bijzonderheid is overigens niet van toepassing in de binnenstad en het centrumgebied.

Stap c: alternatieve parkeerlocaties op loopafstand van de ontwikkeling

Wanneer de indiener van een omgevingsvergunning aantoonbaar geen parkeergelegenheid op eigen terrein kan realiseren (bijvoorbeeld ruimtelijk, omgevingsplan-, bouw- of verkeerstechnisch niet mogelijk), moet eerst worden gezocht naar alternatieven. Parkeerruimte kan gevonden worden in buurtstallingen, garages of privéstallingen in de directe nabijheid. Dit kan alleen bij functieveranderingen (bijvoorbeeld omzetten van commerciële ruimtes naar woningen), niet bij nieuwbouw.

Als voorwaarde geldt hierbij, dat de parkeervoorziening niet in gebruik mag zijn voor een andere ontwikkeling. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning dient middels een huurovereenkomst voor de periode van minimaal 5-jaar of een koopovereenkomst te worden aangetoond dat de betreffende parkeervoorzieningen ook daadwerkelijke voor een langere periode beschikbaar is.

De loopafstand tot het object speelt hierbij een rol. In de binnenstad met schaarse ruimte worden langere loopafstanden geaccepteerd dan in het schil/overloop gebied en de rest bebouwde kom. Als maat voor een situatie van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies kan de acceptabele loopafstand tussen parkeerplaatsen met bestemmingsadres dienen. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Deze loopafstand moet niet worden verward met de straal voor invoering van betaald parkeren. Voor de verschillende hoofdfuncties (zoals beschreven in artikel 6) wordt rekening gehouden met de volgende maximale loopafstanden:

	Binnenstad / centrum	Schil/overloopgebied & Rest bebouwde kom
Woningen (artikel 6.1)	500 meter	200 meter
Werken (artikel 6.2)	750 meter	500 meter
Winkelen en boodschappen (artikel 6.3)	600 meter	400 meter
Horeca (artikel 6.4)	600 meter	250 meter
Sport, cultuur en ontspanning (artikel 6.5)	600 meter	400 meter
Gezondheidszorg (artikel 6.6)	150 meter	100 meter
Onderwijspersoneel (artikel 6.7))	750 meter	500 meter
Onderwijs halen en brengen	100 meter	100 meter
Overig	600 meter	400 meter

Deze afstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorzieningen. Dit geldt zowel bij realisatie van parkeergelegenheid op eigen terrein als bij gebruik van een collectieve voorziening in de omgeving. Deze loopafstanden worden ook gehanteerd voor parkeeronderzoeken.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen met een (deels) autovrije inrichting waarbij bewoners in collectieve parkeervoorzieningen aan de rand van de betreffende wijk parkeren, wordt per plan bekeken of de gehanteerde loopafstand acceptabel is. Hierbij kan bijvoorbeeld worden aangesloten op de loopafstand van de binnenstad / het centrum of maatwerk worden geleverd.

Onder bepaalde voorwaarden is het, **voor niet-woonfuncties**, mogelijk om akkoord te gaan met het voorzien in de parkeerbehoefte op aangekochte parkeerplaatsen, die op loopafstand van de locatie van het project liggen. Deze mogelijkheid staat beschreven in artikel 5 – Niet naburige parkeerplaatsen.

Stap d: parkeren in de openbare ruimte bij ruimtelijke ontwikkeling

Wanneer bij een ruimtelijk ontwikkeling is aangetoond dat er geen alternatieve parkeermogelijkheden zijn, zoals verwoord onder bij stap c, dan is parkeren in de openbare ruimte mogelijk (parkeerterrein, op straat). Dit kan echter alleen als er nog voldoende ruimte op een parkeerterrein of op de openbare weg aanwezig is. Zie bijlage 1 voor de wijze waarop dit moet worden onderbouwd.

Als grens van de beschikbare parkeercapaciteit wordt een bezettingspercentage van 85% gehanteerd. Of wel: 85% van de beschikbare parkeercapaciteit mag bezet zijn. De overige 15% is nodig voor het opvangen van “zoekverkeer” (verkeer dat zoekt naar een parkeerplaats). Voor Kiss&Ride bij scholen (uitsluitend bedoeld om passagiers uit een personenauto uit te laten stappen of juist op te pikken en vervolgens direct hierna weer door te rijden) geldt de 85%-grens niet. Het gaat hierbij namelijk om zeer kortstondige pieken, dat er tijdelijk wel 100% bezetting mogelijk is. De initiatiefnemer moet aantonen, door middel van een parkeeronderzoek, dat binnen de onder stap c genoemde loopafstanden rondom zijn planontwikkeling voldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte aanwezig is. Dit moet met de omgevingsaanvraag worden meegeleverd. De inspanningsverplichting voor het onderzoek ligt bij de ontwikkelaar.

Bij parkeren in de openbare zijn onderstaande twee punten altijd van toepassing:

- In de binnenstad is de parkeerdruk vrijwel altijd boven de 85%. In de binnenstad is het daarom niet mogelijk om extra parkeerdruk in de openbare ruimte af te wikkelen en is deze stap daarom in z'n geheel niet van toepassing.
- In gereguleerd gebied geldt dat de toekomstige huurders, kopers en werknemers van een ruimtelijke ontwikkeling niet in aanmerkingen komen voor een parkeervergunning voor parkeren op straat en/of een abonnement voor een van de openbare parkeergarages (zie beleidsregel 5). Dit betekent dat gebruik van parkeergelegenheid in de openbare ruimte voor deze groepen niet mogelijk is. In gereguleerd gebied kan alleen het bezoekersparkeren op straat worden gefaciliteerd als de parkeerdruk dit toestaat.

Een initiatiefnemer dient een onderzoek door een verkeerskundig adviesbureau met ervaring op het gebied van parkeertellingen, uit te laten voeren als:

1. de parkeerbehoefte van de nieuwe functie op één of meerdere momenten hoger is dan die van de bestaande functie (stap a), en
2. het verschil aan parkeerplaatsen niet op eigen terrein kan worden aangelegd (stap b), en
3. er geen alternatieve parkeermogelijkheden voorhanden zijn (stap c).

Het onderzoeksgebied, het aantal tellingen en de momenten waarop wordt geteld, moeten vooraf in overleg met de gemeente worden vastgesteld. Het parkeeronderzoek dient om aan te tonen dat binnen een redelijke loopafstand (zie Tabel 2) de parkeerdruk in de openbare ruimte op de maatgevende momenten, met toevoeging van de ontwikkeling, onder de 85% blijft.

- Als de parkeerdruk onder de 85% blijft, dan is het maximaal aantal uit te geven parkeervergunningen gelijk aan de autoparkeereis exclusief bezoek van de betreffende ontwikkeling (bijvoorbeeld 60 woningen x 0,5pp/woning = maximaal 30 uit te geven parkeervergunningen). De ontwikkelaar moet aangeven welke huisnummers in aanmerking komen voor een parkeervergunning en welke niet. Dit geldt zowel voor de situatie waarbij bij oplevering betaald parkeren van kracht is, als bij invoering van betaald parkeren op een later moment. Immers, wanneer een parkeernorm wordt toegepast van minder dan 1,0 parkeerplaats per woning is er –ongeacht het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein– geen plek voor één auto per woning.
- Als de parkeerdruk boven de 85% uitkomt, dan kan de functieverandering alleen plaatsvinden als de toekomstige bewoners / werknemers van het betreffende complex geen parkeervergunning voor op straat krijgen. Dit wordt vastgesteld in het Besluit tot aanwijzing en uitwerking betaald parkeren. Ze komen tegelijkertijd ook niet in aanmerking voor een parkeerabonnement voor een openbare parkeergarage. De ontwikkelaar dient toekomstige bewoners/werknemers hiervan op de hoogte te brengen. In niet gereguleerd gebied kan een ontwikkeling niet doorgaan als de parkeerdruk door de ontwikkeling boven de 85% uitkomt.

Stap e: afwijking parkeereis

Het College van B&W kan in bijzondere gevallen op individuele gronden en het in het geval van een bijzonder gemeentelijk belang, besluiten om af te wijken van de parkeereisverplichting en/of de bijdrage in het bereikbaarheidsfonds (zie artikel 5).

Het is hiermee mogelijk dat een planontwikkeling wordt gerealiseerd, zonder dat aan de parkeernorm wordt voldaan.

In gebieden waar parkeerregulering geldt, kunnen bewoners van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dan geen parkeervergunning aanvragen. Ze komen tegelijkertijd ook niet in aanmerking voor een parkeerabonnement voor een openbare parkeergarage. In uitzonderingsgevallen kan ook geen bezoekersvergunning worden aangevraagd.

Artikel 3. Bijzondere gevallen

Er kunnen redenen zijn om toch af te zien van de plicht tot het realiseren van parkeervoorzieningen. Het gaat hierbij dus om ontwikkelingen met een bijzonder gemeentelijk belang. Het College heeft dan de mogelijkheid om af te wijken. Het gaat hierbij om de volgende situaties:

Bijzonder geval I. Problemen op eigen terrein

De parkeernormen moeten niet leiden tot “problemen” op eigen terrein. Er is een trend waarbij het aantal woningen, binnen het bouwvolume dat het omgevingsplan mogelijk maakt, gemaximaliseerd wordt (kleine studio's of wooneenheden). De eis om het parkeren op eigen terrein op te lossen, leidt er dan vaak toe dat de volledige beschikbare grond rondom het gebouw ingezet wordt voor parkeren. Deze intensivering leidt tot ruimtelijk ongewenste situaties en aantasting van de woonkwaliteit, bijvoorbeeld verstoring van rust in achtertuinen en opoffering van groen voor verharding.

Bijzonder geval II. Wonen boven winkels

Wonen boven winkels, kantoren, horeca, detailhandel en commerciële functies: dit geldt alleen voor de binnenstad (zie artikel 1). Als er geen verandering in het aantal m² bruto vloeroppervlak (m² bvo) is, dan gelden er geen aanvullende voorwaarden. Als er wel een uitbreiding van het aantal m² bvo's is, dan geldt de verplichting om –overeenkomstig hetgeen opgenomen in artikel 11– een gezamenlijke fietsenstalling te realiseren.

Bijzonder geval III. Kleine woningen in de binnenstad (< 50 m² GO)

De parkeernorm in de binnenstad (zie artikel 1) kan worden losgelaten voor kleine woningen (<50 m² GO): in de binnenstad is het mogelijk om in plaats van het realiseren van parkeerplaatsen op ‘eigen terrein’ fietsstallingsvoorzieningen te realiseren. Dit geldt voor appartementen/woningen onder de 50m² GO. Per niet gerealiseerde parkeerplaats moeten dan minimaal 2 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd in een gezamenlijke fietsenstalling (overeenkomstig hetgeen opgenomen in artikel 11).

Kan de fietsvoorziening niet op eigen terrein worden gerealiseerd, dan mag er een alternatief binnen maximaal 30 meter loopafstand vanaf de hoofdingang worden gerealiseerd. Dit alternatief moet – overeenkomstig hetgeen opgenomen in artikel 11– in pandig, gemakkelijk toegankelijk, bruikbaar en sociaal veilig zijn.

Bewoners van de betreffende <50 m² woningen hebben geen recht op een parkeervergunning (overeenkomstig hetgeen opgenomen in beleidsregel 5) en komen niet in aanmerking voor een parkeerabonnement voor een openbare parkeergarages.

Bijzonder geval IV. Tijdelijk Anders Gebruiken (TAG)

Bij tijdelijk anders gebruiken wordt er tijdelijk toegestaan dat een andere functie in een pand of op braakliggende percelen (bv. Van landbouwgrond naar speeltuin) wordt gevestigd. Omdat het hier vaak gaat om initiatieven die met beperkte middelen bedrijvigheid willen opstarten moet goed gekeken worden naar de te hanteren parkeernorm. Maatwerk is hier belangrijk en goed mogelijk. Als de nieuwe parkeereis meer dan 10 plaatsen afwijkt van de oude parkeereis, dan wordt door de gemeente beoordeeld of het mogelijk is om de beoogde ontwikkeling door te laten gaan. De aanvrager moet hiervoor een onderzoek verrichten naar een oplossing/alternatief. Bij een verschil van minder dan 10 parkeerplaatsen kan worden afgeweken van de regels.

Een bestaand pand kent al een parkeernorm en parkeerbehoefte, dus daar wordt eerst naar gekeken. Het maatschappelijk en gemeentelijk belang staat bij 'tijdelijk ander gebruik' voorop, daardoor kan worden afgeweken van de parkeernormen. Dit kan alleen gedurende de periode dat tijdelijk anders gebruiken is toegestaan. Wordt de functie uiteindelijk permanent, dan moet een wijziging van het omgevingsplan worden aangevraagd en zal de beoogde ontwikkeling alsnog moeten voldoen aan de reguliere parkeernorm. Hierbij wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe functie afgezet tegen de parkeerbehoefte van de laatst geldende functie (het veelal het TAG).

Op basis van ervaringscijfers kan ook naar de parkeereis gekeken worden. Initiatiefnemers kunnen deze ervaringscijfers aanbieden en dit kan door de gemeente worden meegewogen in de bepaling van de uiteindelijke norm.

Bijzonder geval V. Lichte horeca in de binnenstad

Er is sinds 2013 een nieuwe beleidslijn voor het toestaan van lichte horeca in de randgebieden van het stadscentrum. Bij lichte horeca gaat het om lunchrooms, ijssalon, broodjeszaken etc. waar geen alcohol wordt geschonken. Deze horeca vestigt zich veelal in panden waarin voorheen detailhandel gevestigd was. Er rust al een parkeereis op het pand. Voor omvorming van detailhandel naar lichte horeca en vice versa wordt een vrijstelling van de parkeereis gegeven. Zie artikel 1 voor gebiedsafbakening van de binnenstad.

Bijzonder geval VI. Ondersteunende horeca bij detailhandel

Naast lichte horeca treffen we ook ondersteunende horeca bij detailhandel aan. Dit houdt in dat aan een bestaande functie een kleine voorziening voor horeca wordt toegevoegd. Bijvoorbeeld een koffiecorner in een kledingzaak. Een parkeernorm is hiervoor niet nodig, omdat er op de hoofdfunctie zelf al een parkeernorm zit. Men komt niet alleen voor de horeca naar het desbetreffende pand.

Bijzonder geval VII. Splitsing en verkamering bestaande woningen

Het splitsen van een zelfstandige woonruimte in meerdere zelfstandige woningen mag geen onevenredig grote negatieve invloed hebben op het verkeer en de parkeerdruk in de omgeving van de betreffende woning.

Onder een zelfstandige woonruimte wordt verstaan een woonruimte, met een eigen toegang / adres, die door één huishouden kan worden bewoond zonder dat het huishouden daarbij afhankelijk is van één of meer wezenlijke voorzieningen (zoals toiletruimte, badruimte en keuken) buiten die woonruimte, dan wel een standplaats voor een woonwagen. Is er geen sprake van een zelfstandige woonruimte, dan wordt er gesproken over kamerverhuur.

Binnen Nijmegen gelden de volgende regels ten aanzien van woningsplitsing:

- Voor een woning in het gereguleerd gebied (zie beleidsregels 1) geldt dat er bij woningsplitsing geen parkeervergunningen en/of parkeerabonnementen worden uitgegeven aan de nieuwe huisnummers. Dit leidt immers tot een ongewenst verhoging van de parkeerdruk in het gebied. Er geldt voor woningsplitsing in gereguleerd gebied daarom geen parkeereis.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning voor een project buiten het gereguleerd gebied, waarbij een bestaande zelfstandige woning wordt gesplitst in meerdere zelfstandige woonruimten, geldt dat ook na de woningsplitsing er voldoende parkeerplaatsen dienen te zijn. Extra parkeerplaatsen moeten op eigen terrein worden gerealiseerd, conform het beleid opgenomen in deze beleidsregels (zie artikel 1 en parkeernormen in artikel 6). Als wordt aangetoond dat de realisatie van parkeergelegenheid op eigen

terrein ruimtelijk, omgevingsplan-, bouw- of verkeerstechnisch of soortgelijks niet mogelijk is, dan is parkeren in de openbare ruimte mogelijk. Dit kan echter alleen als er nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Als grens van de beschikbare parkeercapaciteit wordt een bezettingspercentage van 85% gehanteerd. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet dus middels een parkeertelling aantonen dat er in de directe omgeving voldoende alternatieve vrije parkeergelegenheid is (zie artikel 2 stap c+d en bijlage 1). Als niet kan worden aangetoond dat er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, dan kan woningsplitsing niet doorgaan. Er wordt middels deze regeling geen ontheffing/afwijking van de parkeerregels verleend/vergund voor zover de parkeerbehoefte toeneemt als gevolg van een toename van het bruto-vloeroppervlak. Deze systematiek geldt ook voor verkamering van bestaande woningen.

Artikel 4. Niet naburige parkeerplaatsen bij niet-woonfuncties

Onder bepaalde voorwaarden is het, voor niet-woonfuncties, mogelijk om akkoord te gaan met het voorzien in de parkeerbehoefte op aangekochte parkeerplaatsen, die op loopafstand van de locatie van het project liggen (zie Tabel 2). Het huren /pachten van parkeergelegenheid beschouwen we niet als een duurzame parkeeroplossing. Voordat overgegaan wordt tot deze uitzondering moet allereerst gekeken worden of er redenen zijn om niet af te wijken van de regels: Bijvoorbeeld in de volgende situaties:

- de te kopen parkeerplaats is (via een omgevingsvergunning) gekoppeld aan een ander bestaand gebouw/gebruik.
- Het gebruik van de aan te kopen parkeerplaats levert strijdig gebruik volgens het omgevingsplan op.
- de te kopen parkeerplaats ligt niet binnen een loopafstand zoals geschetst in Tabel 2 van het perceel waarop het project plaatsvindt (bijv. het perceel waarop een gebouw gebouwd gaat worden).

Als geen sprake is van bovenstaande situaties, dan kan in afwijking van de regel dat er op eigen terrein wordt geparkeerd, een vergunning worden verleend mits de hieronder genoemde eindsituatie maar wordt bereikt.

Koop en erfdienstbaarheid

De eindsituatie moet als volgt zijn:

1. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet zakelijk gerechtigde zijn van zowel de gronden waarop het project wordt gerealiseerd als de gronden waarop de parkeerplaats(en) is/zijn gelegen.
2. De gemeente moet een afschrift hebben gekregen van de akte van levering met betrekking tot genoemde gronden.
3. Genoemde gronden moeten in eigendom zijn overgedragen (verkocht en geleverd) aan degene die de omgevingsvergunning heeft aangevraagd c.q. daarop is een exclusief beperkt zakelijk recht gevestigd t.b.v. het parkeren;
4. In overleg met en na goedkeuring door de gemeente Nijmegen moet een perceel zijn aangewezen, welk perceel in eigendom is van de gemeente Nijmegen, ten behoeve waarvan door de eigenaar van zowel het perceel waarop het project wordt gerealiseerd als het perceel waarop de parkeerplaats(en)

is/zijn gelegen, een erfdienstbaarheid wordt verleend. Het perceel waarop het project wordt gerealiseerd wordt samen met het perceel waarop de parkeerplaatsen zijn gelegen, aangemerkt als dienend erf. Het perceel van de gemeente Nijmegen wordt aangemerkt als het heersend erf.

5. Er wordt door de eigenaar van zowel het perceel waarop het project wordt gerealiseerd als het perceel waarop de parkeerplaats(en) is/zijn gelegen, ten behoeve van het in overleg met de gemeente Nijmegen aangewezen gemeentelijk perceel, een erfdienstbaarheid verleend, inhoudende om op, boven of onder de aangewezen erven het gebruik voor parkeren te dulden dan wel zich te onthouden van gedragingen welke dit parkeren te niet doet; ten behoeve van de gebruikers van het project waarop de aanvraag van de omgevingsvergunning betrekking heeft.
6. Wanneer het verlenen van een erfdienstbaarheid niet mogelijk is, maar het beoogde effect van de verplichting door middel van het aangaan van een kwalitatieve verplichting of vestiging van een kettingbeding met boetebeding door de eigenaar van zowel het perceel waarop het project wordt gerealiseerd, als het perceel waarop de parkeerplaats(en) is/zijn gelegen, ten behoeve van het in overleg met de gemeente Nijmegen aangewezen gemeentelijk perceel wordt getroffen inhoudende de verplichting voor de eigenaar van het dienend erf om de parkeerplaatsen enkel en alleen te laten gebruiken door de gebruikers van het project waarop de aanvraag omgevingsvergunning betrekking heeft.

Op deze manier wordt bereikt dat het perceel waarop het project wordt gerealiseerd en de gronden waarop de parkeerplaatsen zijn gelegen de facto enkel nog als één gezamenlijk geheel aan een derde kunnen worden overgedragen. Tevens wordt bereikt dat de eigenaar van de gronden waarop de parkeerplaatsen zijn gelegen de parkeerplaatsen niet laat gebruiken (bijv. door verhuur) door anderen dan gebruikers van bijv. het gebouw ten behoeve waarvan de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn.

Het zal in de praktijk natuurlijk voorkomen dat de aanvrager van de omgevingsvergunning een voorlopig koopcontract afsluit waarin een ontbindende voorwaarde is opgenomen voor het geval de gevraagde omgevingsvergunning wordt geweigerd. In dat geval zal er ook gewacht moeten worden met de definitieve vestiging van een erfdienstbaarheid.

In dat geval kan van de regel dat op eigen terrein wordt geparkeerd worden afgeweken, als aan de volgende punten wordt voldaan:

1. Er moet een voorlopige koopovereenkomst met betrekking tot de parkeerplaats(en) zijn afgesloten en de gemeente moet hier een afschrift van hebben gekregen.
2. Een notaris moet een **concept akte** m.b.t. de vereiste erfdienstbaarheid hebben opgesteld en de gemeente moet hier een afschrift van hebben gekregen.
3. De verkoop en de levering van de gronden + de definitieve vestiging van de erfdienstbaarheid moeten gegarandeerd worden door deze als voorwaarde te koppelen aan de verleende omgevingsvergunning.

Artikel 5. Bereikbaarheidsfonds auto voor niet-woonfuncties

De aanvrager van de omgevingsvergunning moet ten alle tijden proberen om de parkeerplaatsen aan te leggen of anderszins maatregelen hebben genomen om de bereikbaarheid te garanderen (aantoonbaar mobiliteitsplan). Dit staat onder andere in hoofdstuk 1 en wordt ook in artikelen 2 en 3 nader uitgelegd.

Als bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning niet (volledig) voldaan kan worden aan de parkeereis, dan dient voor het restant van de parkeeropgave een financiële bijdrage te worden geleverd per niet gerealiseerde parkeerplaats. Dit is alleen mogelijk bij niet-woonfuncties.

De beoordeling of gebruik kan worden gemaakt van de mogelijkheden van de compensatieregeling ligt altijd bij de gemeente. Afhankelijk van de functie en de locatie wordt door de gemeente beoordeeld of de benodigde parkeercapaciteit bij een ontwikkeling wel of niet te compenseren is door een financiële bijdrage. Hierbij wordt onder andere gekeken naar alternatieve parkeeroplossingen en of het niet realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein niet tot een toenemende parkeervraag en een hogere parkeerdruk in de directe omgeving leidt en hiermee ongewenst zoekverkeer en bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen veroorzaakt.

De gemeente hanteert verschillende **compensatiebedragen per niet-aangelegde parkeerplaats**. In onderstaande tabel zijn de bedragen per parkeerplaats opgenomen. De zones komen overeen met de gebieden als opgenomen in artikel 1.

Zone:	Bijdrage:
Binnenstad	€ 30.000, –
Centrum	€ 30.000, –
1 ^e en 2 ^{de} Schil	€ 20.000, –
Rest bebouwde kom:	€ 15.000, –
Buitengebied:	€ 5.000, –

Tabel 3 Compensatiebedragen per parkeerplaats

De instelling, voeding en gebruik van het bereikbaarheidsfonds wordt geregeld via de 'Verordening Bereikbaarheidsfonds gemeente Nijmegen'. De besteding van het fonds is in handen van het College van Burgemeester en Wethouders.

Artikel 6. De autoparkeernormen

BELEIDSREGEL 6: Bij het bepalen van de autoparkeereis wordt gebruik gemaakt van onderstaande autoparkeernormen.

De in dit artikel opgenomen autoparkeernormen zijn vaste normen (er mogen niet meer of minder autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd bij een ontwikkeling). Er is een onderverdeling gemaakt in de volgende categorieën:

1. Woningen
2. Werken
3. Winkelen en boodschappen
4. Sport, cultuur en ontspanning
5. Horeca en (verblijfs-)recreatie
6. Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
7. Onderwijsvoorzieningen

De toe te passen parkeernormen zijn per functie onderverdeeld naar de in artikel 1 beschreven gebiedstypen. **Voor de binnenstad (zie artikel 1), geldt voor alle functies (dus ook autovrije complexen) dat er niet voldaan hoeft te worden aan de parkeernorm voor zover die geldt voor het “aandeel bezoekers”. Bezoekers van deze functies kunnen terecht in de openbare parkeergelegenheden.**

In onderstaande tabellen staat een paar keer de afkorting ‘n.v.t.’. Dit betekent dat het CROW voor de betreffende functie en gebied geen parkeerkencijfer heeft. Wanneer bij een functie ‘n.v.t.’ staat en een parkeernorm toch nodig is bij een ontwikkeling, dan wordt gekeken of voor de betreffende functie de parkeernorm van het meest vergelijkbare gebied kan worden gebruikt of voor de betreffende functie een parkeernorm van een vergelijkbare functie kan worden gebruikt. Als dit niet mogelijk is, dan dient de aanvrager –op basis van ervaringen bij vergelijkbare ontwikkelingen aan te tonen welke parkeernorm toepasbaar, De gemeente beoordeelt de onderbouwing en bepaalt of deze toereikend is.

1. Woningen

Voor wonen wordt uitgegaan van onderstaande typen woningen. De parkeervraag van een appartement is immers anders dan die van een vrijstaande woning.

Onderstaande parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers. De parkeerplaatsen voor zover deze voorzien in de parkeerbehoefte van bezoekers (het aandeel bezoekers in onderstaande tabel) moeten altijd toegankelijk en beschikbaar zijn voor bezoekers. Het is dus niet noodzakelijk dat de parkeercapaciteit voor bezoekers altijd op gemeentelijk terrein moet worden gerealiseerd. Dit kan ook op eigen terrein, al dan niet voorzien van een slagboom. De parkeercapaciteit voor bezoekers kan echter niet in bijvoorbeeld een afgesloten parkeerkelder worden gerealiseerd die van buitenaf niet vrij toegankelijk voor bezoekers is.

In vrijwel de hele gemeente passen we een bezoekersnorm van 0,20 per woning toe. In de zone binnenstad (zie artikel 1) geldt echter een bezoekersnorm van 0,00 per woning. Bezoeker kunnen gebruik maken van de openbare parkeergelegenheden (parkeerterreinen en –garages) in en rondom de binnenstad.

	Binnen- stad	Centrum	Schil 1e ring	Schil 2e ring	Rest BBK	Buiten- gebied	Bezoek
Koop, vrijstaand	0,70	1,20	1,30	1,50	1,60	2,00	0,20
Koop, 2-onder-een-kap	0,70	1,20	1,20	1,40	1,50	1,70	0,20
Koop, rij	0,70	1,20	1,20	1,30	1,30	1,50	0,20
Koop, appartement duur	0,70	1,20	1,20	1,30	1,40	1,60	0,20
Koop, appartement betaalbaar	0,70	0,80	0,80	1,00	1,20	1,20	0,20
Koop, appartement goedkoop	0,70	0,70	0,80	1,00	1,00	1,10	0,20
Huur, eengezinswoning, (vrije sector)	0,70	0,90	1,10	1,30	1,30	1,50	0,20
Huur, eengezinswoning, sociale huur	0,70	0,70	0,80	1,00	1,00	1,10	0,20
Huur, appartement, betaalbaar (= middelduur en sociale huur)	0,50	0,50	0,60	0,80	0,80	1,00	0,20
Huur appartement, duur	0,70	0,80	1,00	1,20	1,20	1,50	0,20
Kamerverhuur (per kamer)	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,05
Studentenwoning (huur)	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,05
Kleine eenkamerwoning (huur)	0,50	0,50	0,50	0,50	0,60	0,60	0,2
Zorgwonen (per wooneenheid)	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	n.v.t.	0,20 (incl personeel)

Tabel 4 Autoparkeernormen woningen (parkeernorm geldt per zelfstandige woning of waar vermeld per kamer)

Toelichting:

- De huurgrenzen voor sociale huur worden jaarlijks geactualiseerd op basis van landelijke huurregelgeving. De laatst geldende huurregelgeving is van toepassing op deze beleidsregels.
- De overige prijscategorieën zoals die in Nijmegen gelden staan in de Nijmeegse Woonagenda 2024 – 2029, vastgesteld op 3 juli 2024 of een actualisatie.

- Onder betaalbare woningen verstaan we sociale huur, middeldure huur, goedkope en betaalbare (=middeldure) koop.
- In gebieden waar de Verordening doelgroepen woningbouw Nijmegen (link) van toepassing is, is het niet mogelijk om een sociale koopwoning met een minimumprijs van 200.000 euro v.o.n. en een maximumprijs van 355.000 euro v.o.n. of een middeldure huurwoning als bedoeld in de Verordening te realiseren met een minimummetrages onder de 50m².
- Appartement: een appartement is een woning in een groter gebouw (zoals een flat) of een woning met één woonlaag die is ontstaan na een woningsplitsing.
- Beschut wonen is een woonvorm die valt onder de bestemming Wonen, maar waarbij specifiek is aangegeven dat de bewoners met ondersteuning wonen en er een gemeenschappelijke ruimte aanwezig is. Er is geen 24 uren zorg of begeleiding aanwezig. Deze woonvorm wordt ook wel beschut wonen genoemd. Hiervoor gelden de parkeernormen zoals opgenomen in de tabel.
- Geclusterd wonen: ruimtelijk geclusterde wooneenheden (minimaal vijf) waar (overwegend) ouderen zelfstandig wonen mét een fysieke, gezamenlijke ruimte voor ontmoeting. Voor de wooneenheden gelden de richtlijnen voor levensloopgeschikt, zoals beschreven in bijlage 2 van de huisvestingsverordening). Hiervoor gelden de parkeernormen zoals opgenomen in de tabel.
- Onder categorie 'zorgwonen' vallen zorggeschikte woningen: (geclusterde) woningen, waar intensieve zorgverlening mogelijk is. De woningen zijn toegankelijk en hebben voorzieningen waardoor verpleegzorg geboden kan worden. Hiervoor gelden de richtlijnen voor rolstoelgeschikte woonruimte als omschreven in bijlage 2 van de huisvestingsverordening.
- Bij beschermd wonen is 24-uur in de woning of het woongebouw zorg/begeleiding aanwezig. De bewoners hebben een zorgindicatie en geen eigen auto. De parkeernorm hiervoor staat beschreven in de categorie "6. Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen".
- Voor de functie **kamerverhuur** geldt in heel Nijmegen een parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per kamer. Deze parkeernorm geldt alleen voor (delen van) complexen bestaande uit niet-zelfstandige eenheden. Kamerverhuur is in de definitie van wonen namelijk altijd onzelfstandig.
- Een **studentenwoning** is een woonruimte (maximaal 50 vierkante meter GO) voor studenten in een gebouw of deel van een gebouw, al dan niet met een eigen (door de college toegekend) huisnummer, eigen toilet en douche en keuken (zie ook de vigerende Huisvestingsverordening). Bovenstaande parkeernorm geldt voor (delen van) complexen bestaande uit kleinere eenkamerwoningen die alleen aan studenten worden verhuurd. De verhuurder van de betreffende studentenwoningen moet als zodanig ingericht zijn op de verhuur aan studenten en het daarop toezien. De bewijslast / onderbouwing hiervan ligt altijd bij de initiatiefnemer. Dit moet door de ontwikkelaar –samen met de overige stukken– worden ingediend bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning.
- **Kleine eenkamerwoning:** een zelfstandige sociale huurwoning (dus geen vrije sector of koop met een eigen adres en een vloeroppervlak van maximaal 50 vierkante meter GO). Een eenkamerwoning heeft altijd eigen voorzieningen zoals een keuken en badkamer. De woonkamer, keuken en slaapkamer zijn hierbij gecombineerd in één open ruimte.
- In het geval van een hospita/hospes situatie, waarbij maximaal twee onzelfstandige kamers worden gerealiseerd, geldt enkel de parkeernorm voor woningen (waarbij de oppervlakte van de onzelfstandige kamers tot het grondoppervlak van de woning wordt gerekend).
- Het realiseren van één parkeerplaats op eigen terrein wordt niet toegestaan indien dit ten koste gaat van een parkeerplaats in de openbare ruimte. Dit geldt bijvoorbeeld bij het verharderen van voortuinen t.b.v. van parkeren. Er wordt hiervoor geen inritvergunning verleend. Voor meerdere

parkeerplaatsen op eigen terrein kan wel een openbare parkeerplaats worden opgeheven. In dat geval dient dit positief bij te dragen aan de parkeerbalans. Hierbij wordt een openbare parkeerplaats als 1 gerekend en een particuliere parkeerplaats als 0,6. Dit verschil ontstaat doordat een openbare parkeerplaats inwisselbaar is en door iedereen gebruikt kan worden. Deze regeling geldt echter niet in gebieden waar parkeerregulering is ingevoerd.

2. Werken

	Binnen -stad	Centru m	Schil 1e ring	Schil 2e ring	Rest BBK	Buiten- gebied	Eenheid	Bezoe k
Kantoor zonder baliefunctie	0,9	0,9	1,3	1,4	1,4	2,3	100m2 BVO	5%
Commerciële dienstverlening	1,3	1,3	1,6	1,7	2,0	3,3	100m2 BVO	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	1,1	1,1	1,5	1,6	1,9	2,1	100m2 BVO	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	100m2 BVO	5%
Bedrijfsverzamelgebo uw	0,8	0,8	1,1	1,2	1,3	1,7	100m2 BVO	5%
Opslagbedrijf	n.v.t.	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	unit	95% (min 2 pp)

Tabel 5 Autoparkeernormen Werken

Toelichting:

- Kantoor zonder baliefunctie: bijvoorbeeld administratief en zakelijk.
- Commerciële dienstverlening: bijvoorbeeld kantoren met een baliefunctie
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijfsverzamelgebouw: een gebouw dat dient om verschillende bedrijven en kantoren in te huisvesten.

Aan-huisgebonden beroepen

In de omgevingsplannen zijn regels opgenomen voor de uitoefening van een aan-huisgebonden beroep in samenhang met wonen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten aan huis.

Voor wat betreft parkeren geldt dat op eigen erf / terrein moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid, met dien verstande dat wanneer:

- parkeren op eigen erf verkeerskundig niet mogelijk is, c.q.
- stedenbouwkundig niet aanvaardbaar is, of
- om een andere reden niet mogelijk is,

het niet zodanig verkeersaantrekkende activiteiten mag betreffen dat daardoor extra verkeersmaatregelen –waaronder parkeervoorzieningen– noodzakelijk worden in het openbaar gebied.

De aanvrager van omgevingsvergunning moet aantonen dus dat er in de directe omgeving voldoende alternatieve vrije parkeergelegenheid is (zie ook bijlage 1).

3. Winkelen en boodschappen

	Binnenstad	Centrum	Schil ring 1 ^e	Schil ring 2 ^e	Rest BBK	Buiten-gebied	Eenheid	bezoek
Centrumfuncties	3,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 BVO	99%
Mandjessupermarkt	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	100 m2 BVO	89%
Buurtsupermarkt	0,9	0,9	1,7	2,2	2,4	n.v.t.	100 m2 BVO	89%
Full-service supermarkt	2,1	2,1	3,0	3,7	3,9	n.v.t.	100 m2 BVO	93%
Grote supermarkt (XL)	4,9	4,9	5,8	6,3	6,7	n.v.t.	100 m2 BVO	84%
Groothandel specialist	n.v.t.	n.v.t.	4,9	4,9	4,9	n.v.t.	100 m2 BVO	80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	n.v.t.	5,4	5,4	5,4	n.v.t.	100 m2 BVO	80%
Buurtcentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,6	2,7	n.v.t.	100 m2 BVO	72%
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	3,1	3,3	3,8	4,1	n.v.t.	100 m2 BVO	79%

Stadsdeelcentrum	n.v.t.	3,7	4,2	4,7	5,3	n.v.t.	100 m2 BVO	85%
Solitaire kleinschalige detailhandel	1,3	1,3	1,6	1,7	2,0	3,3	100m2 BVO	80%
Weekmarkt	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	100 m2 BVO	85%
Kringloopwinkel	n.v.t.	n.v.t.	0,9	1,0	1,4	2,0	100 m2 BVO	89%
Bruin- witgoedzaak	2,9	2,9	4,8	5,2	6,6	8,5	100 m2 BVO	92%
Woonwarenhuis woonwinkel	0,9	0,9	1,3	1,4	1,4	1,7	100 m2 BVO	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,4	100 m2 BVO	95%
Meubelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,7	2,0	n.v.t.	100 m2 BVO	93%
Winkelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	3,2	3,3	3,7	n.v.t.	100 m2 BVO	94%
Outletcentrum	n.v.t.	n.v.t.	7,8	8,3	8,6	9,4	100 m2 BVO	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	n.v.t.	1,5	1,6	2,0	2,2	100 m2 BVO	87%
Tuincentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,1	2,3	2,6	100 m2 BVO	89%
Groencentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,1	2,3	2,6	100 m2 BVO	89%
Showroom	n.v.t.	0,7	0,9	0,9	1,3	1,3	100 m2 BVO	35%

Tabel 6 Autoparkeernormen Winkelen en Boodschappen

Toelichting:

- Centrumfuncties: De autoparkeereis voor niet-woonfuncties in de binnenstad (zie artikel 1) wordt berekend door middel van een algemene parkeernormen van 3,1 parkeerplaats per 100 m2 BVO. Dit is van toepassing bij horeca, detailhandel / funshoppen en commerciële functies zoals makelaars, kappers, stomerijen etc. Deze norm geldt nadrukkelijk niet voor kantoren,

productiebedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats), opslag of transportbedrijven. De Centrumfunctie is gebaseerd op CROW-categorie "Binnenstad of hoofdwinkelcentrum >175000 inwoners'.

- Er worden vier typen supermarkten onderscheiden:
 - Mandjessupermarkt – dit is een kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m2 winkelvloeroppervlak –WVO) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied (=de directe omgeving) heeft waarbij het gebruik van winkelwagens is uitgesloten in de omgevingsvergunning. De winkel leent zich daarom niet voor het grootschalig inslaan van boodschappen.
 - Buurtsupermarkt – dit is een kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m2 winkelvloeroppervlak – WVO) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied (=de directe omgeving) heeft.
 - Fullservice supermarkt – dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De oppervlakte is tussen de 600 en 2.500 m2 WVO.
 - Grote supermarkt (XL) – hebben een (zeer) uitgebreid assortiment met een oppervlakte groter dan 2.500 m2 WVO. Het serviceniveau is hoog. In dit soort supermarkten worden vaak producten (brood, vlees) ter plekke bereid.
- Groothandel specialist: een groothandel in levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging voor een specifieke productgroep op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.
- Groothandel algemeen: een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.
- Stadsdeel-, wijk- en buurtcentrum: ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied en waarbij collectieve parkeergarages worden gerealiseerd (dus niet iedere winkel zijn eigen parkeergarage).
 - Een stadsdeelcentrum is altijd een aanvulling op een binnenstad of een hoofdwinkelcentrum (50+ winkels). Bovendien is hier het merendeel van het centrum planmatig ontwikkeld. Bijvoorbeeld Nijmegen Dukenburg.
 - Een wijkcentrum heeft een specifiek ondersteunende functie. Hieronder vallen onder andere winkelconcentraties met 5–10 winkels en 2 of meer supermarkten of winkelgebieden met 10+ winkels in de detailhandel. Bijvoorbeeld Hof van Holland.
 - Een buurtcentrum is een winkelconcentratie met minimaal 5 winkels en maximaal 9 winkels in de detailhandel. Daarnaast is er een of geen supermarkt in dit type winkelgebied aanwezig.
- Solitaire kleinschalige detailhandel: detailhandel (exclusief supermarkt) gevestigd op een solitaire locatie, dus niet in een stadsdeel-, wijk- en buurtcentrum. Een ontwikkeling is kleinschalig op het moment dat de parkeerbehoefte kleiner of gelijk is aan drie parkeerplaatsen.
- Weekmarkt: bij een weekmarkt kunnen globale parkeerkencijfers worden gehanteerd – er moet een forse marge in acht worden genomen.
- Bruin- en witgoedzaken: het gaat om grootschalige, volumineuze vestigingen (elektronica, huishoudelijke apparaten) die vaak gevestigd zijn in de eerste bebouwingsschil rondom het stadscentrum of in gebieden die aan de rand van de stad liggen.
- Woonwarenhuis/woonwinkel (overig): dit zijn detailhandelszaken die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij o.a. om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. Hieronder vallen ook gespecialiseerde woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.
- Woonwarenhuis (zeer groot): dit zijn grootschalige detailhandelszaken die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij

bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. Hieronder vallen ook gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.

- Winkelboulevard: een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grote detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).
- Outletcentrum: een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen (o.a. kleding, accessoires, speelgoed, interieur) op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m² WVO). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.
- Tuincentrum (inclusief buitenruimte): het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m² WVO). Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals dierartikelen, seizoenartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).
- Groencentrum (inclusief buitenruimte): het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m² WVO). Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingereedschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties). Er worden geen seizoenartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuin-centrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

4. Sport, cultuur en ontspanning

	Binnen -stad	Centru m	Schil 1 ^e ring	Schil 2 ^e ring	Rest BBK	Buiten- gebied	Eenhei d	bezoek
Bibliotheek	0,2	0,2	0,5	0,6	0,8	1,1	100 m ² BVO	97%
Museum	0,3	0,3	0,5	0,6	0,9	n.v.t.	100 m ² BVO	95%
Bioscoop	2,2	2,2	6,9	7,4	10	12,7	100 m ² BVO	94%
Filmtheater/filmhuis	1,6	1,6	4,2	4,7	6,7	8,9	100 m ² BVO	97%
Theater/schouwburg	5,8	5,8	6,4	7,2	8,3	10,5	100 m ² BVO	87%
Musicaltheater	2,4	2,4	2,9	3,2	3,4	4,6	100 m ² BVO	86%
Casino	5,2	5,2	5,6	5,9	6,0	7,5	100 m ² BVO	86%

	Binnen -stad	Centru m	Schil 1 ^e ring	Schil 2 ^e ring	Rest BBK	Buiten- gebied	Eenhei d	bezoek
Bowlingcentrum	1,1	1,1	1,7	2,0	2,3	2,3	Per baan	89%
Biljart-/snookercentrum	0,6	0,6	0,8	0,9	1,1	1,5	Per tafel	87%
Dansstudio	1	1	3,3	3,6	4,9	6,9	100 m2 BVO	93%
Fitnessstudio/sportschool	0,9	0,9	2,9	3,2	4,2	6	100 m2 BVO	87%
Fitnesscentrum	1,2	1,2	3,9	4,2	5,7	6,9	100 m2 BVO	90%
Welnesscentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,8	100 m2 BVO	99%
Sauna, hammam	2	2	4,1	4,4	6,1	6,8	100 m2 BVO	99%
Sporthal (zie toelichting voor grotere aantallen bezoekers).	1,2	1,2	1,8	1,9	2,4	3,2	100 m2 BVO	96%
Sportzaal	0,8	0,8	1,6	1,7	2,4	3,3	100 m2 BVO	94%
Tennishal	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	100 m2 BVO	87%
Tennisbaan / padelbaan	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	baan	95%
Squashhal	1,5	1,5	2,3	2,4	2,6	3,1	100 m2 BVO	84%
Zwembad overdekt	n.v.t.	9,7	9,7	10,2	10,5	12,3	100 m2 bassin	97%
Zwembad openlucht	n.v.t.	9,1	9,1	9,6	11,9	14,8	100 m2 bassin	99%
Sportveld	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	Per ha netto terrein	95%

	Binnen -stad	Centru m	Schil 1 ^e ring	Schil 2 ^e ring	Rest BBK	Buiten- gebied	Eenhei d	bezoek
Stadion	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	Zitplaat s	99%
Kunstijsbaan (<400m)	0,9	0,9	1,1	1,2	1,4	1,8	100 m2 BVO	98%
Kunstijsbaan (400m)	n.v.t.	n.v.t.	1,8	1,9	2,1	2,5	100 m2 BVO	98%
Ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,1	n.v.t.	100 m2 BVO	98%
Jachthaven	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	Ligplaa ts	-
Golfcentrum (P&P)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	49	54	per centru m	93%
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	85	108	per 18 holes	98%
Indoorspeeltuin/kinders peelhal (klein/gem)	0,4	0,4	1,2	1,6	1,9	2,6	100 m2 BVO	97%
Indoorspeeltuin/kinders peelhal (groot)	1	1	1,8	2,3	2,8	3,6	100 m2 BVO	98%
Indoorspeeltuin/kinders peelhal (zeer groot)	2,2	2,2	3,1	3,6	4	4,9	100 m2 BVO	98%
Kinderboerderij	0,4	0,4	1,2	1,6	1,9	2,6	100 m2 BVO	97%
Manege	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	per box	90%
Dierenpark	4	4	4	4,0	4	4	per ha netto terrein	99%
Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4	4	per ha netto terrein	99%
Volkstuin	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,2	1,2	1,3	per 10 tuinen	100%

	Binnen -stad	Centru m	Schil 1 ^e ring	Schil 2 ^e ring	Rest BBK	Buiten- gebied	Eenhei d	bezoek
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	n.v.t.	5	6,3	8	11	per tuin	99%
Sociaal cultureel centrum	2	2	2	2,0	2	2	100 m2 BVO	90%
Wijk- of verenigings- gebouw	2	2	2	2,0	2	2	100 m2 BVO	95%
Kartbaan	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,1	n.v.t.	100 m2 BVO	90%
Klimhal	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2.1	n.v.t.	100 m2 BVO	90%
Bordeel	1	1	1	1,0	1	1	Kamer	90%
Overige sexinstelling	0,5	0,5	1	1,0	1	1	100 m2 BVO	90%

Tabel 7 Autoparkeernormen Sport, cultuur en ontspanning

Toelichting:

- Filmtheater/filmhuis: een uitgaansgelegenheid (met een ideële/culturele doelstelling) waar films bekeken kunnen worden. Het betreft voornamelijk kleinschaligere, artistieke films, die in het algemeen een minder groot publiek trekken dan de films in een bioscoop.
- Musicaltheater: een musicaltheater is een grootschalig theater waar (vaak langlopende) theaterproducties gepresenteerd worden. Dagelijks zijn er een of twee voorstellingen, voornamelijk 's avonds. De capaciteit van een voorstelling ligt vaak tussen de 1.000 en 2.000 bezoekers.
- Bowlingcentrum: een bowlingcentrum is gericht op zowel professioneel als recreatief bowlen. Het betreft dus niet de recreatieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.
- Fitnessstudio/sportschool: hier trainen bezoekers zelfstandig en maken voor het overgrote deel alleen gebruik van fitnessapparaten.
- Fitnesscentrum: hier gaat het om een multifunctioneel centrum met een breed pakket aan activiteiten: zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics. Eventueel in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.
- Fitnesscentrum: bij een fitnesscentrum gaat het om zogenoemde grotere multifunctionele centra (> 1.500 m2 bvo) die een breed pakket aan activiteiten aanbieden. Dit betreft zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics, eventueel in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.

- Wellnesscentrum: hier wordt met wellnesscentrum bedoeld op de grotere zelfstandige (combinaties van) sauna's, thermen en kuurcentra (en dus niet op voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings). Een sauna is een publieke badinrichting waar saunabaden genomen kunnen worden. Kuurcentra bieden naast saunabaden ook vaak geneeskundige therapieën aan en vaak zijn faciliteiten aanwezig om te overnachten. Bij beide voorzieningen zijn vaak ook een massage-/beautysalon en horeca aanwezig (meestal in de vorm van een restaurant). Het verzorgingsgebied van de bedoelde wellnessvoorzieningen is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.
- Kunstijsbaan: er wordt uitgegaan van een sobere semi-overdekte of overdekte 400 meter kunstijsbaan, gecombineerd met een baan van 30 × 60 meter (op het middenterrein bijvoorbeeld), zonder grootschalige tribunes of andere extra's, maar wel geschikt voor wedstrijden. Er wordt onderscheid gemaakt in kunstijsbanen van 400 meter en in kleinere ijsbanen (voor bijvoorbeeld ijshockey en kunstrijs op de schaats).
- Golf oefencentrum (ook wel pitch & put genoemd): al dan niet in combinatie met een golfbaan kan er sprake zijn van een golf(oefen)centrum. Een dergelijk centrum wordt gevormd door bijvoorbeeld een driving range (afslagplaatsen) en een oefenbaan, eventueel gecombineerd met andere oefenfaciliteiten (zoals oefenbunkers of een putting green).
- Golfbaan (18 holes): indicatief gesteld is voor de aanleg van een 18-holes golfbaan circa 60–70 hectare grond nodig. Als recreatief medegebruik plaatsvindt, is dit 25–50% meer.
- Indoorspeeltuin/kinderspeelhal: indoorspeeltuinen zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspelaan en een attractiepark. Er zijn bijvoorbeeld klimtoestellen, luchtkussens, ballenbakken en glijbanen. De gemiddelde voorziening heeft overwegend een lokaal verzorgingsgebied. De afmetingen variëren meestal van 1.500 m² bvo tot 3.500 m² bvo. Er zijn echter ook voorzieningen die aanmerkelijk groter zijn.
- Sportzaal: een ruimte die geschikt is om op trainingsniveau om diverse zaalsporten in te beoefenen, zoals zaalvoetbal, tafeltennis, basketbal, volleybal en dergelijke.
- Sporthal: een ruimte met kantine en tribune, die geschikt is om op wedstrijd niveau diverse zaalsporten / balsporten in te beoefenen. Bij grotere aantallen bezoekers is de parkeernorm te laag en is maatwerk vereist. Hierbij wordt uitgegaan van 0,15 parkeerplaats per tribune- / zitplaats.
- Sportveld: de parkeernorm is exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

5. Horeca en (verblijfs-)recreatie

	Binnenstad	Centrum	Schil 1 ^e ring	Schil 2 ^e ring	Rest	Buitengebied	Eenheid	bezoek
Camping	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	n.v.t.	1,1	Standplaats	90%
Bungalowpark	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	1,5	2	Bungalow	91%
Hotel (1*, 2*, 3*)	0,16	0,16	0,28	0,30	0,42	0,63	per kamer	77%

Hotel (4*, 5*)	0,42	0,42	0,68	0,72	0,93	1,18	per kamer	65%
Café / bar / cafetaria	4	4	4	4,5	5	n.v.t.	100 m2 BVO	90%
Restaurant	8	8	8	8,5	12	n.v.t.	100 m2 BVO	80%
Fastfoodrestaurant	5	5	5	5,0	15	15	100 m2 BVO	90%
Pension, BB, hostel	0,15	0,15	0,25	0,3	0,4	0,4	per kamer	95%
Discotheek	4,1	4,1	10,3	11,3	16,4	18,8	100 m2 BVO	99%
Evenementen-, beurs-, congresgebouw	3	3	4	4,8	5	n.v.t.	100 m2 BVO	99%

Tabel 8 Autoparkeernormen Horeca en (verblijfs-)recreatie

Toelichting:

- Er is sinds 2013 een beleidslijn voor het toestaan van lichte horeca in de randgebieden van het stadscentrum. Bij lichte horeca gaat het om lunchrooms, ijssalon, broodjeszaken etc. waar geen alcohol wordt geschonken. Deze horeca vestigt zich veelal in panden waarin voorheen detailhandel gevestigd was. Er rust al een parkeereis op het pand. Voor omvorming van detailhandel naar lichte horeca en vice versa wordt een vrijstelling van de parkeereis gegeven (artikel 3 “Bijzondere gevallen”).
- Naast lichte horeca treffen we ook ondersteunende horeca bij detailhandel aan. Dit houdt in dat aan een bestaande functie een kleine voorziening voor horeca wordt toegevoegd. Bijvoorbeeld een koffiecorner in een kledingzaak. Een parkeernorm is hiervoor niet nodig, omdat er op de hoofdfunctie zelf al een parkeernorm zit. Men komt niet alleen voor de horeca naar het pand.
- Terrassen: indien de buitenruimte voor terras groter is dan de ruimte binnen, dan geldt een aanvullende parkeernorm. Het aantal m2 aan terras dat boven het bvo van de horecafunctie “binnen” uitkomt, wordt bij de bvo van de horecafunctie opgeteld. Dus bijvoorbeeld een horeca van 50 m2 bvo met een terras van 200 m2 moet voor 150 m2 bvo extra parkeerplaatsen maken. Binnen de bvo's vallen ook de vaste gebruikers (eigenaar/personeel). Voor het terras geldt 100% bezoek.
- Hotel: In Nederland geldt voor hotels een hotelclassificatiesysteem. Ze zijn ingedeeld in één van de vijf sterrencategorieën. Een hotel met één ster biedt slechts basisvoorzieningen, een hotel met twee sterren biedt beperkt aanvullende voorzieningen, een hotel met drie sterren is een middenklasse hotel, een hotel met vier sterren een eerste klas hotel en een hotel met vijf sterren is een luxehotel. In Nijmegen zijn de categorieën samengevoegd en is de parkeernorm opgenomen van de hoogste ster in de categorie.

- Ondergeschikte functies ten behoeve van het hotel hebben geen eigen parkeernorm en worden dus niet meegeteld bij de parkeerbalans. Een zelfstandig functionerend restaurant krijgt wel te maken met een eigen parkeernorm.
- In de binnenstad (zie artikel 1) hoeft niet te worden voldaan aan het percentage voor bezoekers. Zij kunnen gebruik maken van de openbare parkeergelegenheden (parkeerterrein en -garages). De vaste parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost. In alle andere gebieden geldt dat zowel de vaste parkeerbehoefte als de parkeerbehoefte voor bezoekers op eigen terrein moet worden opgelost, omdat hier (nog) geen of weinig openbare parkeergelegenheden aanwezig zijn.

6. Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

De wooneenheden, zoals die bij de zorgvoorzieningen zijn benoemd, betreffen wooneenheden voor mensen met een beperkte (auto)mobiliteit. De parkeerplaatsen zijn vooral bedoeld voor het faciliteren van het eigen personeel en het bezoek van de bewoners.

	Binnenstad	Centrum	Schil 1 ^e ring	Schil 2 ^e ring	Rest	Buitengebied	Eenheid	bezoek
Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,8	1,8	2,2	2,3	2,7	3	Behand elkamer	57%
Apotheek	2	2	2,5	2,6	2,9	n.v.t.	Apotheek	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1	1	1,2	1,3	1,5	1,7	Behand elkamer	57%
Consultatiebureau	1	1	1,3	1,4	1,6	1,9	Behand elkamer	50%
Consultatiebureau ouderen	1,2	1,2	1,5	1,6	1,8	2,1	Behand elkamer	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,3	1,3	1,7	1,8	2,1	2,4	Behand elkamer	47%
Gezondheidscentrum	1,3	1,3	1,6	1,7	1,9	2,2	Behand elkamer	55%
Ziekenhuis	1,3	1,3	1,5	1,6	1,6	1,9	100 m2 BVO	29%
Beschermd wonen (24-uurs zorg)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	n.v.t.	wooneenheid	100% (incl. personeel)
Hospice	0,6	0,6	1	1,2	1,4	1,4	Wooneenheid	90%

Psycholoog	1,25	1,25	1,45	1,45	1,5	1,5	behand elkamer	57%
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	25,1	25,1	Gelijkti ge Plechtig heid	99%
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	26,6	26,6	Gelijkti ge Plechtig heid	97%
Gevangenis	1,4	1,4	1,9	2,0	3	3,4	10 cellen	37%
Religiegebouw	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	Gebeds -plaats	-

Tabel 9 Autoparkeernormen Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Toelichting:

- Verpleeghuis / beschermd wonen (24-uurs zorg): beschermd wonen valt in omgevingsplannen onder de bestemming “maatschappelijke doeleinden”. Er is 24-uur zorg/begeleiding aanwezig in de woning of het woongebouw. De bewoners hebben een zorgindicatie en geen eigen auto.
- Gezondheidscentrum: een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau.
- Mantelzorg is intensieve zorg of ondersteuning. Mantelzorg is meer is dan de gebruikelijke hulp en zorg van huisgenoten voor elkaar. Mantelzorg vindt plaats tussen mensen die een sociale relatie met elkaar hebben. Hiervoor kan het wenselijk zijn om bij elkaar te wonen, maar toch een eigen woonruimte te hebben. Er worden hiervoor soms aparte ruimtes gebouwd, die gebruikt worden voor het verlenen van mantelzorg. Hiervoor geldt geen parkeereis.

7. Onderwijsvoorzieningen

	Binnen- stad	Centru m	Schil 1 ^e ring	Schil 2 ^e ring	Rest BBK	Buiten- gebied	Eenheid	bezoek
Kinderdagverblijf (crèche)	0,8	0,8	1	1,1	1,1	1,4	100 m2 BVO	-
peuterspeelzaal	0,8	0,8	1	1,1	1,1	1,4	100 m2 BVO	-

basisonderwijs	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	per loslokaal	–
Middelbare school (vmbo, havo; vwo)	2,3	2,3	3	3,2	3,3	3,9	per 100 leerlingen	11%
ROC, MBO	3,2	3,2	3,8	4,0	4,2	4,9	per 100 leerlingen	7%
Hogeschool	6,3	6,3	6,9	7,2	7,5	8,9	per 100 studenten	72%
Universiteit	9,7	9,7	11,5	12,1	12,7	14,8	per 100 studenten	48%
avondonderwijs of vrijtijdsonderwijs	3	3	4	4,5	5	9,5	per 10 studenten	95%

Tabel 10 Autoparkeernormen Onderwijsvoorzieningen (exclusief halen en brengen)

Toelichting:

In bovenstaande parkeernormen voor kinderdagverblijf en basisonderwijs is het halen en brengen van kinderen niet opgenomen. Hiervoor wordt uitgegaan van de volgende formule: 'parkeerbehoefte = het aantal leerlingen x het % leerlingen dat met de auto wordt gebracht x reductiefactor voor de parkeerduur x reductiefactor voor het aantal kinderen per auto'. Dit komt in de praktijk neer op hetgeen beschreven in onderstaande tabel.

	% halen en brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto	Aantal pp per kind
Groep 1 t/m 3	30% (30–60%)	0,5	0,75	0,113
Groep 4 t/m 8	5% (5–40%)	0,25	0,85	0,011
Kinderdagverblijf / BSO	50% (50–80%)	0,25	0,75	0,094
Gastouder opvang	50%	0,25	0,75	0,094

--	--	--	--	--

Tabel 11 Autoparkeernormen Onderwijsvoorzieningen – halen en brengen van kinderen

Voor parkeren bij gastouderopvang hoeft alleen rekening te worden gehouden met een extra parkeerbehoefte voor halen en brengen. Om te voorzien in de parkeerbehoefte bij gastouderopvang dient deze binnen 100 meter van de locatie aanwezig te zijn.

Artikel 7. Onderbouwing fietsparkeernormen

BELEIDSREGEL 7: Bij het bepalen van de fietsparkeereis wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals beschreven in artikel 1.

Met het stellen van fietsparkeernormen wil de gemeente Nijmegen het fietsgebruik faciliteren en stimuleren. Het voorzien in kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen draagt hieraan bij. De reden om de fiets te nemen in plaats van de auto is namelijk mede afhankelijk van de kwaliteit, bruikbaarheid en functionaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij de plaats van bestemming. Daarnaast wil de gemeente Nijmegen voorkomen dat de kwaliteit van de openbare ruimte afneemt door het niet kunnen stallen van de fiets. **Daarom eisen we dat de fietsenstallingsvoorziening, net als bij autoparkeren, altijd op eigen terrein wordt opgelost. Dit geldt zowel voor woningbouw en studentenhuysvesting (zie artikel 8) en voor niet-woonfuncties (zie artikel 9). Uitgezonderd bestaande situaties, waarbij geen uitbreiding of functieverandering wordt toegepast.**

Middels het facetbestemmingsplan parkeren en de opgenomen parkeerregels in nieuwe omgevingsplannen worden deze regels van toepassing verklaard op het hele grondgebied van Nijmegen. Omwille van de eenduidigheid is bij het opstellen van de fietsparkeernormen zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek rond de parkeernormen voor de auto. Voor het bepalen van de hoogte van de fietsparkeernormen zijn de Fietsparkeerkencijfers van het CROW (Leidraad Fietsparkeren 2023, 24-11-2023) als basis gebruikt, waarbij is uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte fietsgebruik.

Voor de binnenstad (zie beleidsregel 1) passen we geen fietsparkeernormen toe. Behalve wanneer het gaat om scholen, ziekenhuizen, supermarkten, kantoren en functies met een grote bezoekersaantrekkende werking (in tabellen aangegeven met 'grote aantallen'). Hiervoor zijn drie redenen:

- Allereerst kent de binnenstad al hoogwaardige fietsenstallingen. En wordt op basis van de nota 'Meer ruimte voor voetganger, fietser en consument in de binnenstad' gewerkt aan het verbeteren van de fietsbereikbaarheid.
- Hiernaast willen we graag de fietsenstallingen concentreren.
- De binnenstad heeft tenslotte maar beperkte ruimte voor het toevoegen van fietsenstallingen in de openbare ruimte. Conform het binnenstadsbeleid 'Binnenstad van de toekomst' willen we ruimte bieden aan de transformatie van de binnenstad.

Het college van B&W heeft de discretionaire bevoegdheid om gemotiveerd af te wijken van de regels omtrent fietsparkeernormering.

Artikel 8. Gemeenschappelijke inpandige fietsenberging bij een woongebouw

BELEIDSREGEL 8: Bij appartementencomplexen (inclusief studentenwoningen en appartementen kleine dan 50 m2) wordt een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging als

gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Besluit Bouwwerken Leefomgeving beschouwd, als wordt voldaan aan de eisen beschreven in artikel 9.

Het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikel 4.171) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen.

In dit artikel wordt toegelicht hoe een gemeenschappelijke inpandige fietsenstalling –al dan niet in combinatie met een inpandige berging– zodanig kan worden ingericht dat dit door de gemeente Nijmegen als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Besluit Bouwwerken Leefomgeving wordt beschouwd. Een aantal aspecten is hierbij van belang: het aantal fietsplekken per woning, de eisen aan de inpandige berging in de woning, de bereikbaarheid en het beheer van de gemeenschappelijke fietsenberging. In de gemeentelijke Huisvestingsverordening en de Beleidsregels Kamerverhuur zijn aanvullend eisen opgenomen ten aanzien van het beschikken over een inpandige fietsparkeervoorziening als voorwaarde van het omzetten van woonruimte in niet-zelfstandige woonruimte of bewoning door drie of meer personen.

De fietsparkeernorm bij een gemeenschappelijke berging (= het verplicht aantal fietsplekken)

Het aantal fietsplekken per woning moet voldoen aan het onderstaande schema. Het schema heeft alleen betrekking op de eigen plekken niet op de bezoekersplekken. Het is toegestaan om dubbellaags fietsenrekken toe te passen (=2 lagen, etagestalling met uitschuifgoot).

Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag (= maaiveld) rek beschikbaar te zijn. De enige uitzondering hierop betreft studentenwoningen en woningen kleiner dan <50m² (waaronder de kleine eenkamerwoningen); hier is een 1-op-1 verhouding tussen plekken in een laag en plekken in een hoog rek toegestaan.

Gebruiksoppervlakte woning (m²)	Aantal plekken in fietsenrek	benodigde interne berging
< 50 m²	2	n.v.t.
>50 – 75 m²	3	2,7 m ²
>75–100 m²	4	2,7 m ²
>100 m²	5	2,7 m ²
>125 m²	6	2,7 m ²
Studentenwoning (per wooneenheid)	2	n.v.t.
Zorgwonen / beschut wonen (per wooneenheid)	0,5	n.v.t.

Tabel 12 Aantal fietsplekken per woning bij toepassing gemeenschappelijke berging

Aangezien de toelichting van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving stelt dat een fietsenberging ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er bij woningen groter dan 50m² een berging van 2,7 m² in de woning te worden gerealiseerd.

Deze tabel betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. Voor bezoek dient daarnaast rekening te worden gehouden met 0,5 fietsparkeervoorzieningen per woning). Dit kan in een inpandige berging of op maaiveld worden gerealiseerd.



Voorbeeld enkel laags (maaiveld) en hoog-laag stallen (2 lagen)

Makkelijke bereikbaarheid inpandige fietsenberging

Fietsenbergingen worden bij nieuwbouw doorgaans inpandig gerealiseerd, waarbij men lange gangen en meerdere deuren door moet om deze te bereiken. De slechte bereikbaarheid van deze bergingen is vaak reden voor bewoners om hun fietsen buiten (op straat) te parkeren. De bereikbaarheid van de inpandige stalling is daarom een voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging. De inrichting van de fietsenstalling moet bovendien overzichtelijke en sociaal- en verkeersveilig zijn. Dit moet door de initiatiefnemer worden aangetoond.

De bereikbaarheid is een samenspel van een aantal factoren. Bij een bouwplan waarbij men aanspraak wil maken op deze gelijkwaardigheid dient bij de aanvraag van een omgevingsvergunning daarom een onderbouwing te worden gevoegd ten aanzien van de bereikbaarheid. Onderstaande aspecten dienen hierbij in ieder geval aan de orde te komen:

- de ingang van de fietsenstalling ligt op een logische plek, die niet uitnodigt om de fiets toch op maaiveld neer te zetten,
- de berging is bereikbaar via 1 deur,
- er zitten elektronische sloten op de deuren naar de fietsenberging,
- de berging is idealiter gelegen op maaiveld niveau als er toch hoogteverschil is, dan wordt dit sowieso overbrugd door een hellingbaan. Een trap met goot volstaat niet. Op basis van het Besluit bouwwerken leefomgeving (en voorheen het Bouwbesluit) is omwille van de bruikbaarheid een maximaal stijgingspercentage van 1:20 vereist, waarbij de stijgende delen niet meer dan 1 m tegelijk mogen overbruggen. Er moet worden voldaan aan artikel 4.30 en 4.31 van het BBL.
- de gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter
- alle woningen moeten vanuit de fietsenstalling gemakkelijk en op een logische manier te bereiken zijn, met een loopafstand van maximaal 30 meter tot aan een toegang tot het wooncomplex.

Bij een gemeenschappelijke fietsenberging is een goed beheer van belang. De aanvrager moet aantonen dat:

- privaatrechtelijk is vastgelegd dat ieder appartement het aantal plekken krijgt toegewezen conform bovenstaande tabel,

- er afspraken over gebruik en beheer in het huishoudelijke reglement worden opgenomen.

Artikel 9. Toepassingskader Parkeernormen Fiets (niet-woonprogramma)

BELEIDSREGEL 9: De fietsparkeereis voor niet-woonfuncties wordt bepaald door de parkeervraag van de oude functie af te trekken van de parkeervraag van de nieuwe functie (salderen).

BELEIDSREGEL 10: Bij een bouwontwikkeling of **functieverandering** hoeft dus alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte. Het staat een initiatiefnemer altijd vrij om méér fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren dan de parkeereis.

BELEIDSREGEL 11: Bij het bepalen van de fietsparkeereis van meerdere niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in **tabel 1**. Bij dubbelgebruik kan de fietsparkeereis naar beneden worden bijgesteld, mits de initiatiefnemer dit onderbouwt met een fietsparkeerbalans.

BELEIDSREGEL 12: Parkeervoorzieningen voor fietsen bij niet-woonfuncties komen altijd op eigen terrein, al dan niet in pandig, tenzij wordt voldaan aan tenminste één van de afwijkingscriteria / vrijstellingen zoals beschreven in artikel **10**.

Bepalen van de fietsparkeereis

De fietsparkeernorm wordt gebruikt om het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen te berekenen bij nieuwe ontwikkelingen, de fietsparkeereis. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de fietsparkeernorm. De uitkomst hiervan wordt naar boven afgerond. Bij de fietsparkeernormen is, in tegenstelling tot parkeernormen voor auto's, geen apart deel voor bezoekers opgenomen.

Bij nieuwbouwplannen wordt enkel naar de behoefte van de nieuwe functie gekeken op basis van het programma en de ligging in stad. Bij verbouwplannen worden de nieuwe en oude fietsparkeerbehoefte gesaldeerd. De fietsparkeerbehoefte van de oude functie wordt hierbij afgetrokken van de fietsparkeerbehoefte van de nieuwe functie.

Fietsparkeernormen opgenomen in de tabellen gelden voor functies waarvan het te verwachten fietsgebruik groot is en daarmee een duidelijke impact heeft op de openbare ruimte. Het is mogelijk dat voor een bepaalde functie geen specifieke norm is vastgesteld. Voor deze functies gelden dan ook geen fietsparkeernormen. Dit laat onverlet dat een aanvrager wel zorg moet dragen voor het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen.

Dubbelgebruik

Net als bij de autoparkeernormen, mag rekening gehouden worden met dubbelgebruik van de fietsparkeerplaatsen als binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd onder de voorwaarde dat de fietsparkeerplaatsen redelijkerwijs door alle gebruikers van het plan gebruikt kunnen worden (qua openbaarheid en ligging). De dubbelgebruikpercentages voor de auto kunnen ook gebruikt worden voor de fiets.

Oplossen op eigen terrein

De fietsparkeerplaatsen dienen op openbaar toegankelijk eigen terrein gerealiseerd te worden, met uitzondering van fietsparkeerplaatsen voor personeel. Een fietsparkeervoorziening voor personeel wordt gerealiseerd op eigen terrein en is bij voorkeur alleen toegankelijk voor personeel (veilig en afgesloten).

De fietsparkeerplaatsen dienen in ieder geval te voldoen aan de kwaliteitseisen van Fietsparkeur en de vigerende CROW-richtlijnen. Verder geldt dat de fietsenstalling logisch en overzichtelijk moet zijn ingedeeld, er binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming een logische, snelle en eenvoudige routing is (bij voorkeur binnendoor), voorzien van voldoende aanbindmogelijkheden en de sociaal veiligheid is gewaarborgd door een goede indeling en verlichting (bij voorkeur daglichttoetreding).

Daarnaast dienen fietsparkeervoorzieningen zichtbaar en herkenbaar te liggen aan de aanvoerroute en zoveel mogelijk aan te sluiten bij het 'natuurlijke' gedrag van de fietser om de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming te kunnen stallen. Om los parkeren van fietsen op straat te voorkomen heeft een gelijkvloerse (centrale) fietsvoorziening de voorkeur boven een ongelijkvloerse fietsvoorziening.

Artikel 10. Vrijstelling van de fietsparkeereis

In de binnenstad is voldoende fietsparkeergelegenheid voor het binnenstadsbezoek. Voor ontwikkelingen met uitzondering van: scholen, ziekenhuizen en kantoren en functies met een grote bezoekersaantrekkende werking (in tabellen aangegeven met 'grote aantallen') passen we geen fietsparkeernorm toe.

Ontwikkelingen buiten de binnenstad krijgen vrijstelling wanneer het een ontwikkeling betreft met een fietsparkeereis van maximaal 5 fietsparkeerplaatsen. Het gaat hierbij veelal om kleine ontwikkelingen (uitbreidingen van bestaande situaties) met minimale impact op de openbare ruimte. Bijvoorbeeld een kleine uitbreiding van een supermarkt.

Het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan worden teruggebracht als er sprake is van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de fietsparkeereis te voldoen. Als door de ontwikkelaar wordt aangetoond dat de realisatie van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein ruimtelijk, omgevingsplan-, bouw- of verkeerstechnisch of soortgelijks niet mogelijk is, dan is parkeren in de openbare ruimte mogelijk. De noodzaak en de mogelijke effecten worden door de gemeente zorgvuldig afgewogen.

Fietsparkeerplaatsen niet op eigen terrein:

Het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan op een andere locatie worden gerealiseerd indien sprake is van een ontwikkellocatie waarbij de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld en het ruimtelijk of financieel onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de fietsparkeereis te voldoen. De fietsparkeervraag kan dan op acceptabele loopafstand van de ontwikkeling en in openbaar toegankelijk gebied alsnog worden gerealiseerd. Hierbij houden we rekening met de karakteristieken van de wijk. Bij afwijking van het realiseren van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein wordt als eis gesteld dat geen hinder voor voetgangers en voertuigen wordt gecreëerd en dat de fietsparkeervoorzieningen logisch worden ingericht voor de gebruiker.

Elektrische fiets, buitenmaatse fietsen en brommers/scooters:

Het gebruik van de elektrische fiets, buitenmaatse fietsen (waaronder de bakfiets) en (elektrische) scooters en scootmobielen neemt toe. We stellen echter geen normen voor het percentage fietsklemmen dat bij een ontwikkeling moet voldoen aan elektrisch fietsgebruik, gebruik van buitenmaatse fietsen en scooters/brommers. Het is aan de ontwikkelende partij om een inschatting te maken van het aantal klemmen dat geschikt moet zijn voor elektrisch fietsgebruik, gebruik van bakfietsen en brommers/scooters. Hiermee behouden we flexibiliteit en kunnen we inspelen op de meest recente wensen en eisen. Bij functies waarbij men voor de bedrijfsvoering afhankelijk is van scooters, brommers en andere vervoersmiddelen (zoals afhalen en bezorgen) dient op eigen terrein voldoende ruimte aanwezig te zijn voor het stallen van de benodigde voertuigen.

Artikel 11. Fietsparkeernormen niet woonfuncties

BELEIDSREGEL 13. Bij het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw, verbouw of functiewijzigingen wordt uitgegaan van de CROW fietsparkeercijfers 2025 van het CROW. Deze zijn 1-op-1 overgenomen als gemeentelijke fietsparkeernorm. De fietsparkeernormen zijn bepalend voor het minimaal aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen. Er mogen dus altijd meer fietsparkeerplaatsen worden aangelegd dan de parkeernorm voorschrijft.

Deze CROW fietsparkeercijfers zijn hier te downloaden: [CROW | Fietsparkeercijfers 2025](#).

Gebiedsindeling en parkeernormensystematiek

De gebiedsindeling voor de toepassing van de fietsparkeernormen is conform de gebiedsindeling voor de normering voor de auto. Hierbij gaat het om de gebieden centrum (Binnenstad + Centrum, schil/overloopgebied (schil 1e en 2e ring), rest bebouwde kom en buitengebied (zie artikel 1).

Voor het bepalen van de fietsparkeernormen moet worden uitgegaan van de volgende stedelijkheidszones en fietsparkeercijfers:

	CROW-Zone
Binnenstad	Sterk stedelijk, Centrum, gemiddelde van bandbreedte
Centrum	Sterk stedelijk, Centrum, gemiddelde van bandbreedte
Schil 1 ^e ring	Sterk stedelijk, Schil, centrum, gemiddelde van bandbreedte
Schil 2 ^e ring	Sterk stedelijk, Schil, centrum, gemiddelde van bandbreedte
Rest BBK	Sterk stedelijk, Rest bebouwde kom, gemiddelde van bandbreedte
Buitengebied	Sterk stedelijk, Buitengebied, gemiddelde van bandbreedte

Artikel 12. Inwerkingtreding en citeertitel

Deze regeling treedt in werking op de dag na publicatie, onder gelijktijdige intrekking van “Beleidsregels Parkeren 2024-A”

Deze beleidsregels worden aangehaald als: Beleidsregels Parkeren 2025.

Aldus vastgesteld in de collegevergadering van: 27 mei 2025.

de gemeentesecretaris

A.P.W. van de Klift

de burgemeester

H.M.F. Bruls

Bijlage 1. Vereisten voor parkeeronderzoek

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning kan van de eis om de parkeereis op eigen terrein op te vangen worden afgeweken. De aanvrager dient hiervoor voldoende onderzoek te doen. De gemeente Nijmegen stelt de volgende eisen bij een parkeeronderzoek:

Om voor een afwijking in aanmerking te komen, dient de aanvrager een parkeeronderzoek uit te laten voeren naar de vraag of er binnen een redelijke loopafstand voldoende ruimte op de openbare weg aanwezig is om de parkeerbehoefte van het project op te vangen. De redelijke loopafstanden zijn genoemd in **Tabel 2**. Hierbij moet de aanvrager het volgende in acht nemen:

1. Het parkeeronderzoek moet door een verkeerskundig adviesbureau, met ervaring op het gebied van parkeertellingen, worden uitgevoerd.
2. Het onderzoeksgebied, het aantal tellingen en de momenten waarop er geteld zal worden (=de maatgevende momenten) moeten vooraf in overleg met de gemeente worden vastgesteld.
3. Ten aanzien van het aantal tellingen en de momenten waarop er geteld zal worden, gelden de volgende richtlijnen:
 - De tellingen moeten plaats vinden binnen een periode van 2 weken, waarbij er op minimaal 2 werkdagen in de ochtend (09:00–12:00 uur), de middag (13–16:00), de avond (18–21:00 uur) en de nacht (23:00–07:00 uur) periode wordt geteld (dus minimaal 8 tellingen).
 - De tellingen moeten plaats vinden op representatieve momenten. Tellingen tijdens een vakantieperiode (schoolvakantie) of op een feestdag worden in beginsel geacht niet te zijn gedaan op een representatief moment. Bij de aanwezigheid van voorzieningen (dat zijn alle andere functies dan “woonfuncties”) in het onderzoeksgebied geldt dat er ook op 1 koopavond en 1 zaterdagochtend of –middag moet worden geteld. Dit geldt ook als het project zelf een voorziening betreft.
4. Betreft het een aanvraag voor een project dat is gelegen buiten een gereguleerd parkeergebied (dus buiten een gebied waarin bijvoorbeeld betaald parkeren is ingevoerd), dan mag de telling ook alleen buiten het gereguleerde gebied plaatsvinden (de tellingen mogen dan alleen plaats vinden in een gebied waar geen betaald parkeren is ingevoerd).
5. Als uitgangspunt geldt dat de bezettingsgraad binnen het onderzoeksgebied is gesteld op 85% voor de bestaande functies. De overige 15% is gereserveerd voor zogenaamd zoekverkeer (dit betekent dat er enkel restruimte op de openbare weg aanwezig is indien en voor zover er uit de tellingen blijkt dat er feitelijk een lagere bezettingsgraad is dan 85%). Uitzondering hierop zijn het aantal Kiss & ride parkeerplaatsen. Zij mogen wel gebruik maken van deze 15% omdat Kiss & ride zich tot een tijdelijke bezetting beperkt.
6. Komt de bezettingsgraad in het onderzoeksgebied op enig moment uit boven de 85%, dan kan het plan onder hetgeen is ingediend niet doorgaan.
7. Gebieden die binnen een redelijke loopafstand liggen, maar tegelijkertijd binnen de binnenstad (zie artikel 1) vallen, mogen niet worden meegenomen in het onderzoek omdat binnen de binnenstad de bezettingsgraad op 95% is gesteld en de overige 5% aan zoekverkeer wordt toegerekend.
8. De uitkomsten van het parkeeronderzoek moeten in een onderzoeksrapport overgelegd worden aan het college van burgemeester en wethouders. Het college van burgemeester en wethouders behoudt zich het recht in geval van gerede twijfel om extra onderzoek te vragen, en / of een eigenstandig onderzoek te verrichten.

8. Ten aanzien van het onderzoeksrapport geldt de volgende verplicht gestelde opmaak:
1. Inleiding: vraagstelling, probleemstelling en doelstelling
 2. Situatie plangebied: omschrijving locatie, omschrijving project in relatie tot parkeereis, omschrijving parkeermogelijkheden op eigen terrein, omschrijving noodzakelijk aantal parkeerplaatsen in openbaar gebied
 3. Werkwijze parkeeronderzoek: het onderzoeksgebied, data en tijdstippen van het tellen en het aantal tellingen
 4. Resultaten parkeeronderzoek: overzicht uitkomst tellingen en constatering
 5. Conclusie en advies: conclusie en aanbevelingen.