Nijmegen



bestemmingsplan

Nijmegen Kanaalhavens - 8 (Bredestraat nabij nummer 75)

Bijlagen bij regels

Versie: vastgesteld

Colofon

bestemmingsplan

Nijmegen Kanaalhavens - 8 (Bredestraat nabij nummer 75)

IDN: NL.IMRO.0268.BP10008-VG01

Gemeente Nijmegen

Bureau Ruimtelijke Planvorming
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

www.nijmegen.nl

Foto voorzijde: Max Kneefel

Inhoudsopgave

Bijlagen bij regels

Bijlage 1 Beleidsregels Parkeren

Nijmegen

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Nijmegen

Nr. 335687

17 december 2020

Beleidsregels Parkeren, Parkeernormen Auto en Fiets

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

Hoofdstuk 1– Inleiding

Met deze nota beoogt de gemeente Nijmegen te sturen op de leefbaarheid en bereikbaarheid van Nijmegen. Nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw, functieverandering of uitbouw) kunnen gepaard gaan met een parkeerbehoefte, een parkeervraag en een toenemend parkeerdruk in de openbare ruimte. Een te hoge parkeerdruk leidt tot ongewenst zoekverkeer en bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem. De gemeente Nijmegen tracht dit probleem - zo veel mogelijk - te voorkomen door bij de initiatiefnemer de verantwoordelijkheid neer te leggen om te voorzien in de parkeerbehoefte bij een ontwikkeling. Bij deze verantwoordelijkheidsstelling is het hoofdmotief dat een parkeervraag bij een ontwikkeling niet mag worden afgewenteld naar de openbare weg. In een tegenovergestelde situatie zou de parkeerdruk op de openbare weg onder alle omstandigheden ongunstig worden belast. Deze belasting is onwenselijk, bezien vanuit de hoofddoelstellingen van deze nota.
In 2016 heeft de gemeenteraad van de gemeente Nijmegen de Herziene Nota Parkeernormen 2016 vastgesteld. De Herziene Nota Parkeernormen 2016 is hierna uitgewerkt in de 'Beleidsregels parkeren' d.d. 17 mei 2016 (nr. 61593). Omdat deze beleidsregels op onderdelen niet volledig waren, werd bij toetsing op deze beleidsregels tegen een aantal onduidelijkheden aangelopen.
In de nota Parkeren 2020-2030 staat dat Nijmegen is een stad in ontwikkeling is waar op verschillende locaties ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Dit betreft inbreidingslocaties of hoog-stedelijke uitbreidingen die om een andere mobiliteitsaanpak vragen: minder ruimte voor de auto. De oude parkeernormen dragen enerzijds niet bij aan de gewenste mobiliteitstransitie en zorgen anderzijds tot de realisatie van parkeerplaatsen die in de praktijk niet worden gebruikt en hoge kosten voor een initiatiefnemer. Er is behoefte aan nieuwe normen die ons de komende jaren bij ruimtelijke ontwikkelingen de mogelijkheid biedt om flexibiliteit en maatwerk toe te passen. Dit vormt de basis voor de voorgestelde beleidsregels in deze nota.
De wijze waarop bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning de parkeereis voor auto en fiets berekend en onderbouwd moeten worden, staat in de beleidsregels parkeren.

Hoofdstuk 2 – Uitgangspunten parkeernormen

Waarom parkeernormen?
De gebruikelijke wijze om de parkeerbehoefte bij (sloop)nieuwbouw, functieverandering (transformatie) 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 geen sprake is van te hoge autoparkeerdruk en/of ongewenst zoekverkeer. Ontwikkelingen mogen niet leiden tot overlast in de nabije omgeving.

Parkeerkencijfers, parkeernormen en parkeerbehoefte
Met een parkeernorm wordt een berekening gemaakt van het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij een ontwikkeling. Het CROW heeft in publicatie 381 kencijfers opgenomen die als handvat kunnen dienen voor een gemeente om parkeernormen vast te stellen.
De in deze nota opgenomen Nijmeegse parkeernormen zijn afgeleid van deze CROW-parkeerkencijfers. De basis voor de Nijmeegse parkeernormen is het minimum van de kencijfers van het CROW per functie. Alleen in de '2de schil / overloop" is, ten behoeve van een stapsgewijze overgang, uitgegaan van het kengetal tussen minimum en gemiddeld. Deze keuze sluit aan bij de gemeentelijke mobiliteitsdoelen. In het Ambitiedocument Mobiliteit (2019) 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 vereiste 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 normen in deze nota af te wijken. Een goede motivering is daarvoor essentieel. Dit wordt in hoofdstuk 4 nader uitgewerkt.

Parkeren oplossen op eigen terrein
Iedere initiatiefnemer van een plan is verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeerruimte. Een nieuwe ontwikkeling mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de initiatiefnemer ervoor zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost. Bij ontwikkelingen waar ook de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld, is het mogelijk om het plangebied geheel te zien als tijdelijk eigen terrein.
Eigen terrein betekent 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 artikel 5 tabel 9 voor de maximale loopafstanden die worden gebruikt tussen bouwobject en parkeerplaats.

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: de minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren conform NEN 2443 (parkeergarages en parkeerterreinen).
• Bestaande functie: de laatst (legaal) vergunde situatie
• Binnenstad: het deel van het historische centrum, inclusief stationsgebied, zoals weergegeven in kaart 1.
. 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.
• 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.
• 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.
• Parkeerkencijfer: een pp 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.
• 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: woningen waar bij het aangaan van de huurovereenkomst de huur niet hoger is dan de sociale huurgrens. In 2020 ligt deze grens op €737,14 per maand.
• WVO: winkelvloeroppervlak

B. Grondslag
Voorheen was toetsing van de parkeernormen geregeld in de Bouwverordening. Met ingang van 1 juli 2018 dienen parkeernormen echter opgenomen te worden in het bestemmingsplan.
In 2017 is een paraplubestemmingsplan vastgesteld, waarmee de beleidsregels Parkeren van toepassing is verklaard op alle bestemmingsplannen waarin de parkeernormen nog niet waren opgenomen. Voor alle nieuwe bestemmingsplannen geldt de verplichting om een parkeernorm voor te schrijven, dan wel te verwijzen naar de Nota Parkeernormen.
In het facetbestemmingsplan 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 bestemmingsplannen en beheersverordeningen hoeven daardoor niet opnieuw te worden herzien wanneer de beleidsregels Parkeren wijzigen.
In alle nieuwe bestemmingsplannen is / 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 beleidsregel worden vastgesteld in de collegevergadering van 15 december 2020 en treden één dag na publicatie in het Gemeenteblad inwerking.

D. Overgangsbepaling
Een aanvraag voor een omgevingsvergunning 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 weergegeven in kaart 1
Parkeernormen zijn maatwerk
Bij het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen is het de kunst om deze zo vast te stellen dat ze zo veel mogelijk recht doen aan de situatie ter plaatse. Dit betekent ook dat binnen een gemeente verschillende parkeernormen voor eenzelfde functie kunnen gelden afhankelijk van de locatie van de functie (verschillende gebieden). Zaken als bereikbaarheid met het openbaar vervoer, fiets en het autobezit spelen daarbij een rol. De hoogte van de parkeernormen verandert in de tijd.
Nijmegen is in ontwikkeling: het aantal inwoners en de werkgelegenheid blijft de komende jaren toenemen. Om deze groei te kunnen faciliteren vinden diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaats. De huidige parkeernormen dragen enerzijds niet bij aan de gewenste mobiliteitstransitie (minder automobiliteit) en zorgen anderzijds tot de realisatie van onnodig veel parkeerplaatsen en hoge kosten voor een initiatiefnemer.
In het nieuwe parkeerbeleid is daarom opgenomen dat de parkeernormen worden geactualiseerd. Deze nieuwe parkeernormen bieden ons handvatten om de komende jaren bij ruimtelijke ontwikkelingen flexibiliteit en maatwerk toe te passen. Hiermee sluit de parkeernormsystematiek aan op onze ambitie om de auto een minder dominante positie in het straatbeeld te geven en duurzaam vervoer te stimuleren

Gebiedstypen
De basis voor de zone-indeling wordt gevormd door centrumzones met daar omheen verschillende ringen: binnenstad (stadscentrum + stationsgebied), centrum, schil 1e ring, schil 2de ring, rest bebouwde kom en buitengebied.
Bij het bepalen van deze zones is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Daarbij is rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen zoals op dit moment bekend.
Voor de gebieden rondom de treinstations is niet de stedelijkheidsgraad, maar de aanwezigheid van een OV-knooppunt en daarmee goede alternatieven voor het gebruik en parkeren van de auto leidend geweest (stations Lent, Dukenburg, Heijendaal Campus, station Goffert/NTC). Deze worden gezien als zijnde onderdeel van het gebied ‘centrum’.



Kaart 1. Stedelijkheidszones t.b.v. parkeernormering

Artikel 2. De parkeernormen
BELEIDSREGEL 2: 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 ontwikkelingen). Bij het bepalen van de autoparkeereis wordt gebruik gemaakt van onderstaande autoparkeernormen.
Per functie zijn de parkeernormen in bijgaande tabellen verwoord. Er is een indeling 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.

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.

Ten aanzien van de binnenstad (zoals begrensd in geel op kaart 1), geldt voor alle functies 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.

1. Woningen
Voor wonen wordt uitgegaan van onderstaande typen woningen. Er is hierbij gekozen om aan te sluiten op de type woningen en de kengetallen zoals gehanteerd door het CROW en niet meer te kiezen voor onze eigen differentiatiecriteria gebaseerd op grootte van de woning. De parkeervraag van een appartement is immers anders dan die van een vrijstaande woning.
Voor de categorieën 'Koop, 2-onder-een-kap', 'Koop, rij', 'Koop, appartement duur' en 'Koop, appartement gemiddeld' wordt voor wat betreft het centrum en Schil 1e ring afgeweken van de CROW-kencijfers. Hier is, vanwege de ontwikkelingen in deze zones zoals onder andere Hof van Holland, gekozen voor een parkeernorm van 1,3 per woning, zodat iedere woning over een parkeerplaats beschikt. De CROW-kencijfers gaan hieruit van 0,9 tot 1,3 parkeerplaats per woning (inclusief 0,3 bezoek).

	Binnen-stad	Centrum	Schil 1e ring	Schil 2e ring	Rest BBK	Buiten-gebied	Bezoek
Koop, vrijstaand	1,2	1,3	1,4	1,6	1,7	2	0,3
Koop, 2-onder-een-kap	1,1	1,3	1,3	1,5	1,6	1,8	0,3
Koop, rij	1	1,3	1,3	1,4	1,4	1,6	0,3
Koop, appartement duur	1	1,3	1,3	1,4	1,5	1,7	0,3
Koop, appartement gemiddeld	0,9	1,3	1,3	1,3	1,3	1,5	0,3
Koop, appartement goedkoop	0,8	0,8	0,9	1,1	1,1	1,2	0,3
Huur, huis, (middel)duur	1	1	1,2	1,4	1,4	1,6	0,3
Huur, huis, sociale huur	0,8	0,8	0,9	1,1	1,1	1,2	0,3
Huur, appartement, sociale huur	0,6	0,6	0,7	0,9	0,9	1	0,3
Huur appartement, (middel)duur	0,9	0,9	1,1	1,3	1,3	1,5	0,3
Kamerverhuur niet-zelfstandig	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,05
Kamerverhuur zelfstandig (student)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,05
Kamerverhuur zelfstandig (niet-student)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,2
Kleine eenpersoonswoning	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,2

Zorgwonen / beschut wonen	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,3 (incl perso-neel)

Tabel 1: Autoparkeernormen woningen

Toelichting:
• De parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,3 parkeerplaats per woning bedraagt (voor studentenkamers is dit minder). De parkeerplaatsen voor zover deze voorzien in de parkeerbehoefte van bezoekers (het aandeel bezoekers" in bovenstaande tabel) moeten onbelemmerd toegankelijk zijn.
Voor de **binnenstad** (zie kaart 1) geldt een uitzondering. De parkeerbehoefte voor bezoekers hoeft niet te worden ingevuld door de ontwikkelaar. Bezoekers kunnen terecht in de openbare parkeergelegenheden.
• Als parkeerplaatsen niet op eigen terrein worden gerealiseerd, dan dienen deze parkeervoorzieningen juridisch te zijn gekoppeld aan de woning. De parkeervoorziening maakt zodoende integraal deel uit van de woning. Dit kan middels een kettingbeding in de koopovereenkomst worden vastgelegd of een erfdienstbaarheid.
• Appartement: een appartement is een woning in een groter gebouw, zoals een flat.
• Zorgwonen 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 uurs zorg of begeleiding aanwezig. Deze woonvorm wordt ook wel beschut wonen genoemd. Hieronder de definities zoals ze zijn opgenomen in de uitgangspuntennotitie van bestemmingsplannen.
o Zorgwonen: de huisvesting van één of meerdere personen in een gebouw, niet zijnde een woonwagen of woonboot, waarbij met behulp van zorg/ondersteuning door derden, zelfstandig gewoond wordt.
o Zorgwoning: een woning in een wooncomplex die bedoeld is voor mensen die uitsluitend met behulp van zorg/ondersteuning door derden zelfstandig kunnen wonen. Het betreft daarbij een woning die geschikt is voor rollatorgebruik dan wel voor rolstoelgebruik. In het wooncomplex zijn extra voorzieningen aanwezig, zoals een ontmoetingsruimte.
• Kamerverhuur niet-zelfstandig: een woonruimte zonder eigen toegang (voordeur) en zonder wezenlijke voorzieningen (zoals keuken, toilet en wasruimte) binnen de woning.
• Kleine eenpersoonswoning: een zelfstandige (koop- of huur-) woning (studio of tiny house) met een eigen adres kleiner dan 50m2 GO. Voor woningen gelijk aan of kleiner dan 50 m2 is in artikel 7 een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor wat betreft de plicht tot het realiseren van parkeervoorzieningen.
• 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).
• Prijscategorieën Nijmegen conform Uitvoeringsagenda Wonen (prijspeil 2020):
o Huur Goedkoop / sociaal ≤ € 737,14
Middelduur € 737,14 - € 951,19
Duur > € 951,19
o Koop Goedkoop < € 220.000
Middelduur € 220.000 - € 280.000
Duur > € 280.000
• Voorheen werd onderscheid gemaakt tussen studentenhuisvesting met een campuscontract en overig studentenhuisvesting. De parkeernorm voor studentenwoningen met campuscontract was lager dan reguliere kamerverhuur. Dit terwijl het autobezit niet substantieel anders is tussen beide type woningen. Het onderscheid is bovendien verwarrend voor ontwikkelaars. Dit onderscheid is daarom komen te vervallen.
• De parkeernorm voor 'Kamerverhuur zelfstandig (student)' geldt alleen voor grootschalige complexen bestaande uit kleinere appartementen die alleen aan studenten worden verhuurd. De verhuurder van de betreffende studentenwoningen moet als zodanig bekend en hierop georganiseerd zijn.
• Het realiseren van een parkeerplaats op eigen terrein wordt niet toegestaan indien dit ten koste gaat van een parkeerplaats in de openbare ruimte. Dit geldt bijvoorbeeld bij het verharden 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	Cen-trum	Schil 1e ring	Schil 2e ring	Rest BBK	Buiten-gebied	Eenheid	Bezoek
Kantoor zonder balie-functie	0,9	0,9	1,3	1,4	1,4	2,3	100m2 BVO	5%
Commerciële dienstver-lening	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%
Bedrijfsverzamelgebouw	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 2: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 bestemmingsplannen 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

	Binnen-stad	Centrum	Schil 1e ring	Schil 2e ring	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%
Buurtsupermarkt	0,9	0,9	1,7	2,2	2,4	n.v.t.	100 m2 BVO	89%
Full-service super-markt	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 specia-list	n.v.t.	n.v.t.	4,9	4,9	4,9	n.v.t.	100 m2 BVO	80%
Groothandel alge-meen	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 (gemid-deld)	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%
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- en witgoed-zaak	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 3. Autoparkeernormen Winkelen en Boodschappen

Toelichting:
• Centrumfuncties: De autoparkeereis voor de binnenstad (zie kaart 1) wordt voor horeca en detailhandel / funshoppen) berekend middels een algemene parkeernormen van 3,1 parkeerplaats per 100 m2 BVO.
• Er worden drie typen supermarkten onderscheiden
- 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 meestal tussen de 1.000 en 2.000 m2 WVO.
- Grote supermarkt (XL) – hebben een (zeer) uitgebreid assortiment met een oppervlakte groter dan 2.500 m2 WVO (en vaak kleiner dan 4.000 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.
- 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.
• 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 tuincentrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

4. Sport, cultuur en ontspanning

	Binnen-stad	Cen-trum	Schil 1e ring	Schil 2e ring	Rest BBK	Buiten-gebied	Eenheid	bezoek
Bibliotheek	0,2	0,2	0,5	0,6	0,8	1,1	100 m2 BVO	97%
Museum	0,3	0,3	0,5	0,6	0,9	n.v.t.	100 m2 BVO	95%
Bioscoop	2,2	2,2	6,9	7,4	10	12,7	100 m2 BVO	94%
Filmtheater/filmhuis	1,6	1,6	4,2	4,7	6,7	8,9	100 m2 BVO	97%
Theater/schouwburg	5,8	5,8	6,4	7,2	8,3	10,5	100 m2 BVO	87%
Musicaltheater	2,4	2,4	2,9	3,2	3,4	4,6	100 m2 BVO	86%
Casino	5,2	5,2	5,6	5,9	6,0	7,5	100 m2 BVO	86%
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%
Fitnesstudio/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	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.	n.v.t.	9,7	10,2	10,5	12,3	100 m2 bassin	97%
Zwembad openlucht	n.v.t.	n.v.t.	9,1	9,6	11,9	14,8	100 m2 bassin	99%
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,0	3,0	3,0	100 m2 bassin	99%
Sportveld	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	Per ha netto terrein	95%
Stadion	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	Zit-plaats	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	Lig-plaats	-
Golfcentrum (P&P)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	49	54	per centrum	93%
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	85	108	per 18 holes	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (klein/gem)	0,4	0,4	1,2	1,6	1,9	2,6	100 m2 BVO	97%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (groot)	1	1	1,8	2,3	2,8	3,6	100 m2 BVO	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (z 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%
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 4. 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: met fitnessstudio/sportschool wordt gedoeld op kleinschaligere voorzieningen (indicatie: circa 750 m2 bvo) waar voor het overgrote deel alleen gebruikgemaakt wordt van fitnessapparaten.
• 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 gedoeld 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 kunstrijden op de schaats).
• Golfoefencentrum (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 wijkspeeltuin 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 wedstrijdniveau 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.

5. Horeca en (verblijfs-)recreatie

	Binnen-stad	Centrum	Schil 1e ring	Schil 2e ring	Rest	Buiten-gebied	Eenheid	bezoek
Camping	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	n.v.t.	1,1	Stand-plaats	90%

Bungalowpark	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	1,5	2	Bunga-low	91%
Hotel (1*, 2*, 3*)	0,16	0,16	0,28	0,30	0,42	0,63	per ka-mer	77%
Hotel (4*, 5*)	0,42	0,42	0,68	0,72	0,93	1,18	per ka-mer	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 ka-mer	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 5. 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 7 "Situaties van bijzonder gemeentelijk belang").
• 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 koffie-corner 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 eersteklas 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 kaart 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.
• 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.

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.

	Binnen-stad	Cen-trum	Schil 1e ring	Schil 2e ring	Rest	Buiten-gebied	Eenheid	bezoek

Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,8	1,8	2,2	2,3	2,7	3	Behandelkamer	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	Behandelkamer	57%
Consultatiebureau	1	1	1,3	1,4	1,6	1,9	Behandelkamer	50%
Consultatiebureau ouderen	1,2	1,2	1,5	1,6	1,8	2,1	Behandelkamer	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,3	1,3	1,7	1,8	2,1	2,4	Behandelkamer	47%
Gezondheidscentrum	1,3	1,3	1,6	1,7	1,9	2,2	Behandelkamer	55%
Ziekenhuis	1,3	1,3	1,5	1,6	1,6	1,9	100 m2 BVO	29%
Verpleeghuis / beschermd wonen	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	n.v.t.	woon-eenheid	100% (incl. personeel)
Zorgwonen	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	Woon-eenheid	0,3 (incl. personeel)
Hospice	0,6	0,6	1	1,2	1,4	1,4	Woon-eenheid	90%
Psycholoog	1,25	1,25	1,45	1,45	1,5	1,5	behandelkamer	57%
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	25,1	25,1	Plechtigheid	99%
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,0	26,6	26,6	Plechtigheid	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	Gebedsplaats	-

Tabel 6. Autoparkeernormen Gezondsheidszorg en (sociale) voorzieningen

Toelichting:
• Verpleeghuis / beschermd wonen: beschermd wonen valt bestemmingsplantechnisch gezien in het algemeen onder de bestemming "maatschappelijke doeleinden". Er is 24-uur zorg/begeleiding aanwezig in de woning of het woongebouw. De bewoners hebben een zorgindicatie.
• 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 gebouw, die gebruikt worden voor het verlenen van mantelzorg. Hiervoor geldt geen parkeereis.

7. Onderwijsvoorzieningen

	Binnen-stad	Cen-trum	Schil 1e ring	Schil 2e 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 los-lokaal	-
Middelbare school (vmbo, havo; vwo)	2,3	2,3	3	3,2	3,3	3,9	per 100 leerlin-gen	11%
ROC, MBO	3,2	3,2	3,8	4,0	4,2	4,9	per 100 leerlin-gen	7%
Hogeschool	6,3	6,3	6,9	7,2	7,5	8,9	per 100 studen-ten	72%
Universiteit	9,7	9,7	11,5	12,1	12,7	14,8	per 100 studen-ten	48%
avondonderwijs of vrije-tijdsonderwijs	3	3	4	4,5	5	9,5	per 10 studen-ten	95%

Tabel 7. Autoparkeernormen Onderwijsvoorzieningen (exclusief halen en brengen)

Toelichting:
In bovenstaande parkeernormen voor onderwijsvoorzieningen 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 bren-gen 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 8. Autoparkeernormen Onderwijsvoorzieningen - halen en brengen van kinderen

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

Artikel 3. Verkeersgeneratie

In CROW-publicatie 381 zijn parkeerkencijfers en kencijfers verkeersgeneratie opgenomen (gebaseerd op de huidige situatie in Nederland). Beide kencijfers staan volgens het CROW in relatie tot elkaar. Verkeersgeneratie wordt bepaald door de ontwikkeling en door de capaciteit op het netwerk. Binnen een ruimtelijke ontwikkeling is de parkeernorm een belangrijke factor in de verwachte verkeersgeneratie. De kencijfers verkeersgeneratie worden bij planvorming gebruikt om het aantal motorvoertuigenbewe-gingen per dag te berekenen.
De CROW-kencijfers bevatten een bandbreedte per functie. In Nijmegen hanteerden we voorheen het gemiddelde parkeerkencijfers en het gemiddelde kencijfer verkeersgeneratie. Aangezien we nu voor

een lagere parkeernorm kiezen (minimum kengetal in plaats van gemiddeld kengetal), ligt het voor de hand om bij initiatieven van een lagere verkeersgeneratie uit te gaan.
Dit sluit aan bij de gemeentelijke mobiliteitsdoelen. We zetten immers in op het niet verder laten groeien van de totale verkeersbelasting van auto's binnen de stad. De uitwerking hiervan betekent dat we niet de capaciteit bieden voor een hogere verkeersgeneratie.
Overeenkomstig de parkeernormen wordt bij berekening van de verkeersgeneratie bij initiatieven uitgegaan van de gebiedsindeling zoals weergegeven in kaart 1. Hierbij wordt uitgegaan van een zestal zones waarbij in onderstaande tabel is aangegeven welke kencijfer gebruikt moet worden voor bepaling van de verkeersgeneratie.

Zone	Gebaseerd op CROW-kengetal
Binnenstad	Minimum kengetal centrum / sterk stedelijk
Centrum	Minimum kengetal centrum / sterk stedelijk
1e schil / overloop	Minimum kengetal Schil centrum / sterk stedelijk
2e schil / overloop	Tussen minimum en gemiddeld kengetal schil centrum/ sterk stedelijk
Rest bebouwde kom	Minimum kengetal rest bebouwde kom / sterk stedelijk
Buitengebied	Minimum kengetal buitengebied / sterk stedelijk

De kencijfers verkeersgeneratie zijn niet overgenomen - bij toepassing moet gebruik worden gemaakt van de kengetallen zoals opgenomen in CROW-publicatie 381.

Artikel 4. Toepassing parkeernormen Auto

Dit artikel gaat in op de wijze van toepassing van parkeernormen. Welke berekeningen moeten plaatsvinden en hoe deze moeten worden uitgevoerd. Ook wordt ingegaan op het gebruik van bestaande parkeerplaatsen, de toepassing van dubbelgebruik (aanwezigheidspercentage) en wat de mogelijkheden zijn als men niet aan de parkeereis kan voldoen.

BELEIDSREGEL 3: De autoparkeereis wordt bepaald door de parkeervraag van de laatst toegestane situatie af te trekken van de parkeervraag van de nieuwe functie (salderen), tenzij sprake is van langdurige leegstand (minimaal 10 jaar).

BELEIDSREGEL 4: Bij een bouwontwikkeling of gebruikswijziging hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte.

BELEIDSREGEL 5: Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden, tenzij de aanvragen onderbouw voldoet aan tenminste één van de in dit artikel beschreven afwijkingscriteria / vrijstellingen.

Bepalen van de autoparkeereis



Figuur 1: Stroomschema bepalen van de parkeereis

Kwaliteitseisen:
De maten van een parkeerplaats die toegankelijk zijn vanaf de openbare weg zijn voor haaks parkeren 2,5x5m voor een enkele parkeerplaats. Voor een dubbele parkeerplaats bij een woning (geen openbaar parkeerterrein) moet rekening worden gehouden met 4,5x5. Voor langsparkeren minimaal 2,0x6,0m. 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. Voor bereikbaarheid en bruikbaarheid wordt verwezen naar de vigerende CROW-richtlijnen (ASVV).

Parkeren voor minder validen:
Bij het bepalen van de behoefte voor parkeerplekken voor minder validen houden we rekening met de vigerende CROW-richtlijnen: op 50 'gewone' parkeerplaatsen moet één AGPP 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 een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikt. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden aanvullend op de parkeereis gerealiseerd.

Stap a: bepalen van de parkeerbehoefte
Een parkeerbalans laat zien hoeveel parkeerplaatsen op basis van de parkeernormen en met saldering nodig zijn. Afronding van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen vindt altijd naar boven plaats.
Bij het opstellen van de parkeerbalans kan gebruik worden gemaakt van de volgende uitgangspunten:

Bestaande situatie
In bestaande situaties kan het reeds aanwezige aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering worden gebracht op de nieuwe, totaal (bestaande bebouwing en uitbreiding) vast te stellen parkeerbehoefte. Dit geldt uitsluitend als er sprake is van overcapaciteit. In overige situaties wordt de extra parkeerbehoefte vastgesteld op basis van het aantal m² uitbreiding.

Verbouw c.q. functiewijziging en sloop
Bij een wijziging van gebruik en bij een verbouwing wordt op basis van de parkeernormen een parkeereis berekend. Hierbij geldt dat de berekende parkeereis op basis van de nieuwe functie, wordt verminderd met de parkeereis (berekend volgens parkeernormen in artikel 2) van de laatste (legaal) vergunde functie die komt te vervallen. Als de plaatsen tot het openbaar domein blijven behoren, kan dit ook in de planvorming worden geregeld. De initiatiefnemer van de nieuwe functie krijgt dan een beschikking dat hij een aantal parkeerplaatsen minder hoeft te realiseren en ook geen compensatiebedrag hoeft te betalen.

Nieuwbouw
Bij een nieuwe planontwikkeling moet worden voldaan aan de parkeernorm die voor de functies gelden.

Parkeren bij (grootschalige) planontwikkeling (incl. ontwikkelen openbare ruimte)
Bij nieuwe ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein een randvoorwaarde. Als de initiatiefnemer binnen het plangebied kan voldoen aan de parkeernorm dan wordt dat de randvoorwaarde (parkeren op eigen terrein is dan gelijk aan parkeren in het plangebied). Na oplevering worden dit openbare parkeerplaatsen, maar er is voldaan aan de parkeernorm.
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 worden opgelost bij een toename. De bestaande situatie is het uitgangspunt. Als er parkeerplaatsen vervallen door de planontwikkeling, dan moeten die wel elders worden gecompenseerd.

Parkeren op eigen terrein bij woningen
Voornamelijk bij woningen blijkt in de praktijk dat garages niet wordt 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.
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.

Aanbieden alternatieven voor de auto
Voor ontwikkelingen die een duurzaam karakter hebben is het mogelijk maatwerk in de parkeernormen aan te brengen. Dit kan door de toepassing van bijzondere vrijstellingen. De volgende bijzondere vrijstellingen kunnen worden toegepast:
• 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 fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten).
• Deelauto's: als bij een woningontwikkeling in een gebied met betaald parkeren structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld, 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).
Ook in niet-gereguleerd gebied is het mogelijk om deelauto's te plaatsen. We leggen hierbij niet vooraf vast wat de 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% (met 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.
• Mobility as a Service (MaaS): als bij een ontwikkeling in een gebied met betaald parkeren voor alle toekomstige gebruikers van het betreffende pand een 'Mobility as a Service' concept beschikbaar wordt gesteld, voor een periode van minimaal 10 jaar, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 20% worden verlaagd. Voorwaarde is dan wel dat er ook daadwerkelijk alternatieve vervoersmiddelen voor de eigen auto (denk aan deelfiets, deelauto of goed openbaar vervoer) beschikbaar zijn.
De bijzondere vrijstellingen mogen niet bij elkaar worden opgeteld (veelal zien we dat een MaaS-concept ook hand-in-hand gaat met een deelauto-initiatief of extra fietsvoorzieningen). Er geldt een maximale verlaging van 20% van de parkeereis. Hierbij moet worden voldaan aan de nadere regelgeving zoals opgenomen in de Beleidsregels Deelmobiliteit.

Autovrije complex
Een initiatiefnemer mag in gereguleerd parkeergebied voor autovrije complexen -met 20 of meer appartementen- afwijken van de vastgestelde parkeernorm, onder voorwaarde dat de (toekomstige) gebruikers niet worden gefaciliteerd in de openbare ruimte.
Binnen het betaald parkeergebied kan dit door het betreffende gebied uit het vergunninggebied te lichten. Bewoners komen hierdoor niet in aanmerking voor een parkeervergunning. 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.
De initiatiefnemer van een autovrij complex dient zich bewust te zijn dat (deels) 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 wijze waarop hierover met de toekomstige doelgroep wordt gecommuniceerd door de ontwikkelaar worden aangetoond. Dit om misverstanden achteraf te voorkomen.
De ontwikkelingen 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 9 - gemeten van de voordeur tot aan de dichtstbij gelegen openbare parkeerplaats zonder vorm van parkeerregulering.

Voor autovrije complexen gelden de afkoopbedragen per niet-gerealiseerde parkeerplaats, zoals beschreven in artikel 5. Het College van B&W kan hier gemotiveerd van afwijken.

Meerdere functies
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.
Als meerdere zelfstandige functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd, dan wordt de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de berekende parkeerbehoefte van de verschillende zelfstandige functies bij elkaar op te tellen.

Uitzonderingen
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 kleiner is dan 1 parkeerplaats.
Indien een uitbreiding in de binnenstad (zie kaart 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.

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 381 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.

Afwijken naar boven
Veelal is in de bovenstaande afwijkingsmogelijkheden sprake van het naar beneden afwijken van de parkeereis (minder parkeerplaatsen realiseren dan vereist volgens de parkeernormen). Het is echter ook 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).
Het gaan niet om verhogen van de parkeernormen binnen een plan – dit is immers strijdig met de gemeentelijk doelen zoals verwoord in het Ambitiedocument Mobiliteit en de Nota Parkeren in Nijmegen 2020-2030.

Stap b: inspanningsverplichting van de aanvrager
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 geen parkeerplaatsen te worden aangelegd. Deze bezoekers kunnen gebruik maken van de openbare parkeergarages. 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 het programma.
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 moet kunnen aantonen (bij de bouwaanvraag moet dit gemotiveerd worden toegelicht) dat het aanleggen van parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, bijvoorbeeld omdat het bestemmingsplan dit verbiedt / onmogelijk maakt. Soms komt de te grote parkeerbehoefte voort uit het programmatisch overvragen van de locatie (bijvoorbeeld veel kleine woningen in een gebouw). De aanvrager moet ook aantonen dat de ontwikkeling met een beperkter programma (en daarmee dus minder parkeren) financieel onmogelijk is. Ook dan kan gezocht worden naar alternatieven.
Stap c: alternatieven
Wanneer de indiener van de bouwaanvraag geen parkeergelegenheid op eigen terrein kan realiseren, moet eerst gezocht worden naar alternatieven. Parkeerruimte kan gevonden worden in buurtstallingen, garages of privéstallingen in de directe nabijheid. Als voorwaarde geldt hierbij, dat de parkeervoorziening niet in gebruik mag zijn voor een andere ontwikkeling. 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 5) wordt rekening gehouden met de volgende maximale loopafstanden:

	Binnenstad / centrum	Schil/overloopgebied & Rest bebouwde kom
Wonen (§ 2.3.1)	400 meter	100 meter
Werken (§ 2.3.2)	750 meter	500 meter
Winkelen en boodschappen (§ 2.3.3)	600 meter	400 meter
Horeca (§ 2.3.4)	600 meter	250 meter
Sport, cultuur en ontspanning (§ 2.3.5)	600 meter	400 meter
Gezondheidszorg (§ 2.3.6)	150 meter	100 meter
Onderwijs(§ 2.3.7)	400 meter	100 meter
Overig	600 meter	400 meter

Tabel 9 Loopafstanden per functie

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. Deze loopafstanden worden ook gehanteerd voor parkeeronderzoeken.

Stap d: parkeren in de openbare ruimte
Wanneer is aangetoond dat er geen alternatieve parkeermogelijkheden zijn, zoals verwoord onder bij stap c, 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) en groei van het autobezit. Voor Kiss&Ride bij scholen 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 in 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. De afkoopregeling van het niet kunnen realiseren van parkeren op eigen terrein is hier nog steeds van toepassing.
In de binnenstad is de parkeerdruk vrijwel altijd boven de 85%. In de binnenstad hanteren we daarom een bezettingsgraad van 95%. Het is dan ook niet mogelijk om extra parkeerdruk in de openbare ruimte af te wikkelen.
Stap e: afwijking parkeereis
Het College kan in bijzondere gevallen op individuele gronden en het in het geval van een bijzonder gemeentelijk belang , besluiten om af te wijken van de vigerende parkeerregels/normen (zie artikel 7). Het is mogelijk dat een planontwikkeling gerealiseerd wordt, zonder dat aan de parkeernorm wordt voldaan. Tevens kan door het College besloten worden af te zien van een bijdrage in het bereikbaarheidsfonds.
In gebieden waar parkeerregulering geldt, kunnen bewoners dan geen parkeervergunning en een bezoekersvergunning aanvragen. Zij kunnen dan, indien zij dat willen, een abonnement in een parkeergarage afsluiten.

Artikel 5. Dubbelgebruik

BELEIDSREGEL 6: Bij het bepalen van de autoparkeereis wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 2. Bij dubbelgebruik kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld, mits de initiatiefnemer dit onderbouwt met een parkeerbalans.

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk bij het bepalen van de parkeereis rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen door deze functies. De 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 9 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.
Het berekenen van de mate van dubbelgebruik geschiedt op basis van parkeernormen en aanwezigheidspercentages op maatgevende momenten. Indien er geen aantoonbaar betere aanwezigheidspercentages uit de praktijk voor handen zijn, worden onderstaande aanwezigheidspercentages gebruikt. Het geeft het percentage gebruikte parkeerplaatsen weer bij een bepaalde functie op een bepaald moment; het zogenaamde 'aanwezigheidspercentage'. 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 overdag 50 in gebruik; op een werkdag avond 90 et cetera.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	nacht	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0% (***)
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0% (***)
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0% (***)
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeghuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuismedewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 10. Aanwezigheidspercentage per functie en deel van de week
(***) indien koopzondag 100%

Bovenstaande percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde openbare parkeervoorziening. Hierbij gaat het om de mate waarin een parkeervoorziening afwisselend door bewoners of hun bezoekers of 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.

Artikel 6. 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:

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 bestemmingsplan 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.
Bij de beoordeling van een plan dient niet alleen voldaan te worden aan de parkeernorm, maar dient ook een afweging in ruimtelijke aanvaardbaarheid gemaakt te worden. Dit kan leiden tot een plan met een aanvaardbare parkeeroplossing in de openbare ruimte, of een verkleining van het bouwprogramma. Binnen de afdeling Stadsontwikkeling van de gemeente Nijmegen wordt de afweging van de ruimtelijke aanvaardbaarheid onderbouwd. Daarnaast is het ook niet wenselijk dat het programma overvraagd wordt en dat het parkeren juist niet wordt opgelost op eigen terrein. Het programma voor de locatie is dan dermate groot dat er geen ruimte meer overblijft voor parkeren op eigen terrein. Dit is niet ruimtelijk aanvaardbaar.

Wonen boven winkels:
Wonen boven winkels, kantoren, horeca, detailhandel en commerciële functies: dit geldt alleen voor de binnenstad (zie kaart 1). Als er geen verandering in het aantal m2 bruto vloeroppervlak (m2 bvo) is, dan hoeft niet te worden voldaan aan de parkeernormen en er is geen bijdrage nodig aan het bereikbaarheidsfonds. Als er wel een uitbreiding van het aantal m2 bvo's is, dan gelden hiervoor de parkeernormen. Aan het aandeel bezoekers (0,3 parkeerplaatsen) hoeft niet te worden voldaan. Deze kan worden opgelost in de bestaande parkeergarages.

Kleine eenpersoonswoningen in de binnenstad:
De parkeernorm in de binnenstad (zie kaart 1) kan worden losgelaten voor kleine woningen (<50 m^2 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 50m^2 GO. Per niet gerealiseerde parkeerplaats moeten dan minimaal 2 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit boven op de al verplichte berging volgens het Bouwbesluit. Bewoners van die specifieke woningen hebben geen recht op een parkeervergunning. Wel kunnen ze een abonnement nemen in één van de garages. 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 inpandig, zeer gemakkelijk toegankelijk, bruikbaar en sociaal veilig zijn. Voldaan moet worden aan de minimale maten van het Bouwbesluit.

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 beoordeelt of het mogelijk is om het initiatief door te laten gaan. De aanvrager 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 bestemmingsplan worden aangevraagd en zal het initiatief alsnog moeten voldoen aan de reguliere parkeernorm.
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.

Tijdelijke bouwwerken:
Voor tijdelijke bouwwerken geldt voor de eerste 2 jaar een vrijstelling op het parkeerartikel. Het gaat hier om bouwwerken waarbij de functie van het gebouw ondersteunend is aan de hoofdfunctie van het bestaande gebouw. Denk bijvoorbeeld aan noodlokalen of een opslagunit. Overigens geldt de vrijstelling alleen voor het tijdelijke gebouw. Parkeerplaatsen die tijdelijk komen te vervallen moeten direct gecompenseerd worden. In de aanvraag van de vergunning moet de tijdelijkheid worden aangegeven. Bij dergelijke ontwikkeling wordt een praktijkbenadering van parkeren gevraagd. Een tijdelijke ontwikkeling mag namelijk niet onevenredige overlast in de omgeving veroorzaken. De gemeente beoordeelt of dit acceptabel is.

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 kaart 1 voor gebiedsafbakening van de binnenstad.

Ondersteunende horeca:
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.

Woning splitsing
Het betreft een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een project binnen gereguleerd parkeergebied zijnde niet centrum/binnenstad (parkeergebied Centrum + B), waarbij een bestaande zelfstandige woning wordt gesplitst in meerdere zelfstandige woonruimten. Onder een zelfstandige woonruimte wordt verstaan een woonruimte, met een eigen toegang, 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.
• Indien en voor zover er niet voldaan kan worden aan de parkeernormen, verleend/vergund het college een ontheffing/afwijking met inachtneming van het volgende.
• Per adres zoals ontstaan na splitsing van de zelfstandige woning wordt maximaal één bewonersvergunning verstrekt. Per pand en/of adressengroep zoals is ontstaan als gevolg van de woningsplitsing worden maximaal 5 bewonersvergunningen verstrekt.
• Er hoeft geen bijdrage in het bereikbaarheidsfonds betaald te worden.
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.

Artikel 7. Niet naburige parkeerplaatsen
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 (artikel 6). Het huren 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 bestemmingsplan op.
• de te kopen parkeerplaats ligt niet binnen een loopafstand zoals geschetst in artikel 5 tabel 9 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 8. Bereikbaarheidsfonds auto

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 fietsplan of OV-plan). Dit staat onder andere in hoofdstuk 1 en wordt ook in artikel 5 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, met uitzondering van autovrije complexen zoals beschreven onder “autovrije complexen” in artikel 4.
De gemeente hanteert verschillende compensatiebedragen per parkeerplaats. In onderstaande tabel zijn de afkoopbedragen per parkeerplaats opgenomen. De beoordeling of gebruik kan worden gemaakt van de mogelijkheden van de afkoopregeling ligt altijd bij de gemeente. De zones komen overeen met de gebieden als opgenomen in kaart 1.

Zone:	Bijdrage:
Binnenstad / centrum:	€ 20.000,-
1e en 2de Schil	€ 15.000,-
Rest bebouwde kom:	€ 5.000,-
Buitengebied:	€ 2.400,-

Tabel 11. 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 9. Onderbouwing fietsparkeernormen

BELEIDSREGEL 7: Bij het bepalen van de fietsparkeereis van niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals weergegeven in kaart 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 op eigen terrein wordt opgelost. Uitgezonderd bestaande situaties, waarbij geen uitbreiding of functiewijziging wordt toegepast.
Middels het facetbestemmingsplan parkeren en de opgenomen parkeerregels in nieuwe bestemmingsplan 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 (maart 2020, versie 4) als basis gebruikt. Op basis van fietsgebruikcijfers van het Kenniscentrum Fietsberaad gaan we voor Nijmegen uit van gemiddeld fietsgebruik.
Voor de binnenstad zoals aangegeven in kaart 1 passen we geen fietsparkeernormen toe. Behalve wanneer het gaat om wonen, 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 af te wijken van de regels omtrent fietsparkeernormering.

Gebiedsindeling
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 in kaart 1), schil/overloopgebied (schil 1e en 2e ring in kaart 1), rest bebouwde kom en buitengebied. Niet alle functies gaan uit van deze gebiedsindeling. Indien dit niet van toepassing is staat dit duidelijk in onderstaande tabellen aangegeven.

Artikel 10. Fietsparkeernormen

BELEIDSREGEL 8: Bij het bepalen van de fietsparkeereis van niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de fietsparkeernormen zoals opgenomen artikel 11.

Het Bouwbesluit (artikel 4.31) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen. Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen. In de gemeentelijke huisvestingsverordening zijn aanvullend eisen opgenomen ten aanzien van het beschikken over een inpandige fietsparkeervoorziening als voorwaarde van het omzetten van woonruimte in onzelfstandige woonruimte of bewoning door drie of meer personen.

Onderstaande fietsparkeernormen zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals binnensteden.

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum	2.0	100 m2 BVO	
	Schil	2,0		
	Bebouwde Kom	1,5		
	Buitengebied	0,9		
	NS-station	1,1		
Kantoor met balie (bezoekers)	Alle gebieden	6,0	Balie	Minimaal 6

Tabel 12. Fietsparkeernorm Kantoren

	Aantal leerlingen	Norm	Eenheid	Opmerking
Basisschoolleerlingen	<250	4,3	10 leerlingen	
	250-500	5,0		
	>500	6,2		
Basisschool medewerkers		0,4	10 leerlingen	

Middelbare school leerlingen	Alle gebieden	10	100 m2 BVO	Grote aantallen
Middelbare school medewerkers	Centrum	0,6	100 m2 BVO	
	Schil	0,5		
	Bebouwde Kom	0,4		
ROC-leerlingen		12	100 m2 BVO	Op ov-locaties lager
ROC-medewerkers		0,9	100 m2 BVO	

Tabel 13. Fietsparkeernorm Scholen

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,5	100 m2 BVO	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,7	100 m2 BVO	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	100 m2 BVO	
Tuincentrum		0,25	100 m2 BVO	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeer-plekken en evt. uitbreidingen

Tabel 14. Fietsparkeernorm Winkelen en boodschappen

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	10	100 m2 BVO	Terras meetellen
	Rest bebouwde kom	3.5		
	Buitengebied	2.5		
Restaurant (eenvoudig)		7,0	100 m2 BVO	Bijvoorbeeld pannenkoekenhuis Terras meetellen
Restaurant (luxe)		2,0	100 m2 BVO	
Café		7,0	100m2 BVO	

Tabel 15. Fietsparkeernorm Horeca

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	Locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	Locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats / crematorium		5	Gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoek)		1,3	100 m2	
Gezondheidscentrum (pers.)		0,4	100 m2	
Kerk / moskee		30	100 zitplaatsen	
Ziekenhuis (bezoekers)		0,4	100 m2 BVO	Grote aantallen
Ziekenhuis (personeel)		0,6	100 m2 BVO	Grote aantallen

Tabel 16. Fietsparkeernorm Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking

Bibliotheek		3,0	100 m2 BVO	
Bioscoop	Centrum	7,8	100 m2 BVO	Grote aantallen
	Schil	4,3		
	Rest bebouwde Kom	1,4		
Fitness	Centrum	6,0	100 m2 BVO	
	Schil	3,7		
	Rest bebouwde Kom	2,0		
Museum		0,9	100 m2 BVO	
Sporthal*		2,5	100 m2 BVO	
Sportveld		50	Ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	100 m2 BVO	
Stadion		9,0	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijke evenement		32	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum	24	100 zitplaatsen	Grote aantallen
	Schil	21		
	Rest bebouwde Kom	18		
Zwembad (openlucht)		28	100 m2 bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	100 m2 bassin	Grote aantallen

Tabel 17. Fietsparkeernorm Sport, cultuur en ontspanning
* een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Busstation	Centrum	42	Halterende bus-lijn	
	Schil	42	Halterende bus-lijn	
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	Auto-parkeer-plaats	

Tabel 18. Fietsparkeernorm Overstappen

Artikel 11. Toepassingskader Parkeernormen Fiets

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 gebruikswijziging hoeft dus alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte. Het staat een initiatiefnemer of initiatiefnemer altijd vrij om méér fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren dan de parkeereis.

BELEIDSREGEL 11: Bij het bepalen van de fietsparkeereis van niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 2. 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 inpandig, tenzij wordt voldaan aan tenminste één van de afwijkingscriteria / vrijstellingen zoals beschreven in artikel 13.

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 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.
De normen 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. Deze fietsparkeervoorziening hoeft niet openbaar toegankelijk te zijn.
De fietsparkeerplaatsen dienen 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) en de sociaal veilig 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 verdiepte fietsvoorziening.

Artikel 12, Vrijstelling van de fietsparkeereis

In de binnenstad is voldoende fietsparkeergelegenheid voor het binnenstadsbezoek. Voor ontwikkelingen met uitzondering van: wonen, scholen, ziekenhuizen en kantoren en functies met een grote bezoekersaantrekkende werking (in tabellen aangegeven met ‘grote aantallen’) passen we geen fietsparkeernorm toe. Voor woningen in de binnenstad (zie kaart 1) kleiner dan 50 m² gelden andere normen, zie artikel 8.
Ontwikkelingen buiten de binnenstad krijgen, met uitzondering van: wonen, kamerverhuur, scholen en ziekenhuizen 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 uitbreiding van een supermarkt met 172 m² bvo.
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. Van belang is dat bij afwijkingen van de fietsparkeereis de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden 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 neemt toe. We stellen echter geen normen voor het percentage fietsklemmen dat bij een ontwikkeling moet voldoend aan elektrisch fietsgebruik, gebruik van buitenmaatse fietsen en scoo-

ters/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 (afhalen en bezorgen) moet wel hiervoor een deel gereserveerd worden.

Artikel 13. Inwerkingtreding en citeertitel

Deze regeling treedt in werking onder gelijktijdige intrekking van Beleidsregels parkeren, een dag na publicatie in het gemeenteblad.
Deze beleidsregels worden aangehaald als: Beleidsregels parkeren.

Aldus vastgesteld in de collegevergadering van: 15 december 2020.
de gemeentesecretaris
mr. drs. A.H. van Hout

de burgemeester
drs. H.M.F. Bruls

Bijlagen
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 artikel 5. 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, moet 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 14 dagen, waarbij er op minimaal 2 werkdagen in de ochtend, de middag, de avond en de nacht periode wordt geteld.
• 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. Gebieden die binnen een redelijke loopafstand liggen, maar tegelijkertijd binnen de binnenstad (zie kaart 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.
7. 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 constateringen
5. Conclusie en advies: conclusie en aanbevelingen.

