

Toelichting op de behandeling van:

Raadsvoorstel Herziening Nota Parkeernormen

Van:	College van B&W d.d. 26 januari 2016		
Doel:	Besluitvorming		
Toelichting:	Voorliggende besluitvorming Het college stelt de raad voor de Nota Parkeernormen 2016 vast te stellen, en de verordening voor het bereikbaarheidsfonds vast te stellen. Achtergrond Met een nota Parkeernormen wordt beleid vastgelegd om ervoor te zorgen dat er bij bouwplannen voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen, waar het betreft nieuwbouw, maar ook verbouw, uitbreiding of wijziging van functie. In oktober 2012 heeft de raad de Nota parkeernormen 2012 vastgesteld, tegelijk met de Parkeernota. In de afgelopen tijd werd er tegen een aantal aspecten aangelopen en zijn er nieuwe ontwikkelingen op het gebied van parkeren en planontwikkelingen. Het college benoemt bijvoorbeeld de wens om fietsparkeernormen toe te voegen en om bij kleinere woningen binnen de singels meer ruimte te geven om parkeernormen los te laten. Op de wijzigingen wordt nader ingegaan onder kopje 3 <i>Argumenten</i> in het raadsvoorstel. De herziening wordt na vaststelling vertaald in beleidsregels waaraan de omgevingsvergunningen worden getoetst. Ook dienen op basis van de nieuwe Woningwet de parkeerregels rechtstreeks in nieuwe bestemmingsplannen te worden opgenomen.		
Naam steller: E-mail steller:	Ellen Stam e.stam@nijmegen.nl	Tel. steller:	024 329 92 41
Bijlagen:	1. Raadsvoorstel 'Herziening Nota Parkeernormen d.d. 26 januari 2016 2. Nota Parkeernormen 2016 3. Verordening Bereikbaarheidsfonds gemeente Nijmegen (2016) Raadsbesluit d.d.		



Datum raadsvergadering / Nummer raadsvoorstel

17 februari 2016 / 14/2016

Fatale termijn: besluitvorming vóór:

Onderwerp

Herziening Nota Parkeernormen

Programma

Mobiliteit

Portefeuillehouder

B. van Hees

Voorstel van het College van Burgemeester en Wethouders d.d.

2 februari 2016

Samenvatting

In oktober 2012 heeft de gemeenteraad van Nijmegen de Nota Parkeernormen 2012 vastgesteld. Dit in samenhang met de Parkeernota gemeente Nijmegen 'Kiezen èn Delen' 2012-2016. De Nota Parkeernormen is vertaald in beleidsregels parkeren van de Nijmeegse Bouwverordening (art. 2.5.30). De afgelopen drie jaar is gewerkt met deze Nota Parkeernormen. Bij toetsing wordt tegen een aantal aspecten aangelopen en ook zijn er nieuwe ontwikkelingen op het gebied van parkeren en planontwikkelingen. Daarom wordt de Nota Parkeernormen 2012 herzien. Aspecten worden toegevoegd, verduidelijkt en aangescherpt/versoepeld). Ook de herziening wordt vertaald in beleidsregels. Deze regels zijn de juridische basis voor toetsing.

Door een aanpassing van het beleid is het ook noodzakelijk de teksten aan te passen van de verordening van het Bereikbaarheidsfonds.

Voorstel om te besluiten

1. De Nota Parkeernormen 2016 vast te stellen
2. De verordening voor het bereikbaarheidsfonds vast te stellen

Opgesteld door, telefoonnummer, e-mail

Ellen Stam, 9241, e.stam@nijmegen.nl

Aan de Raad van de gemeente Nijmegen

1 Inleiding

Met een Nota Parkeernormen stuurt een gemeente op de leefbaarheid en bereikbaarheid van haar gemeente. Nieuwe ontwikkelingen kunnen leiden tot een parkeervraag en parkeerdruk in de openbare ruimte. Bij een te hoge parkeerdruk leidt dit onherroepelijk tot ongewenst zoekverkeer en daarmee bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem. Met een Nota Parkeernormen wordt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een eigen parkeeroplossing bij de initiatiefnemer van een (bouw)plan gelegd. Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken c.q. vergroten. De Nota Parkeernormen is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Nijmegen, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie.

In oktober 2012 heeft de gemeenteraad van Nijmegen de Nota Parkeernormen 2012 vastgesteld. Dit in samenhang met de Parkeernota gemeente Nijmegen 'Kiezen èn Delen' 2012-2016. De Nota Parkeernormen 2012 is vertaald in beleidsregels parkeren van de Nijmeegse Bouwverordening (art. 2.5.30). De afgelopen drie jaar is gewerkt met deze Nota Parkeernormen. Bij toetsing wordt tegen een aantal aspecten aangelopen en ook zijn er nieuwe ontwikkelingen op het gebied van parkeren en planontwikkelingen. Daarom willen we de Nota Parkeernormen 2012 herzien en aanscherpen. De samenhang met de Parkeernota blijft op eenzelfde manier bestaan. Ook de herziening wordt vertaald in beleidsregels. Deze regels zijn de juridische basis voor toetsing.

De Nota Parkeernormen uit 2012 heeft als basis de CROW kencijfers uit publicatie 182. Het CROW heeft begin 2013 een nieuwe publicatie over parkeerkencijfers (publicatie 317) uitgebracht. De Nijmeegse herziening van de parkeernormen probeert zoveel mogelijk aan te sluiten bij de nieuwe kencijfers van het CROW, maar wel gericht op hoe de gemeente Nijmegen eruit ziet.

Verder zijn er ontwikkelingen die een vraag naar parkeren en parkeernormen met zich meebrengt, welke nu nog niet zijn beschreven. Zo vereist bijvoorbeeld het 'tijdelijk anders gebruiken' een daadwerkelijke invulling; hoe ga je om met de parkeervraag in relatie tot de hypothetische norm die van kracht zou zijn wanneer de functie definitief zou zijn. We willen graag fietsparkeernormen toevoegen voor verschillende functies. En ook willen we planontwikkelingen van kleine woningen (<50m² GBO) binnen de singels meer ruimte geven door de parkeernormen los te laten en deze te koppelen aan een hoeveelheid fietsparkeerplaatsen die gerealiseerd moeten worden. Verder is een aanpassing van de juridische koppeling tussen parkeerplaats en het bouwplan aan de orde.

Ook hebben we de aanwezigheidspercentages en de loopafstanden aangepast.

Juridisch gezien verandert er ook nog iets. Momenteel wordt bij planontwikkelingen aan de parkeerregeling in de bouwverordening met bijbehorende beleidsregels getoetst of aan de bestemmingsplannen als daarin de parkeernormen zijn genoemd. Op basis van de nieuwe Woningwet (juli 2015) is het echter niet meer mogelijk om in de bouwverordening parkeerregels op te nemen. In de bestemmingsplannen kan daardoor ook niet meer naar de

Vervolgvel

2

stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de benodigde parkeerruimte) uit de bouwverordening worden verwezen. De parkeerregels dienen in het bestemmingsplan opgenomen te worden. Daarbij kan wel worden verwezen naar beleidsregels, welke dan ook nog worden opgesteld.

1.1 Wettelijk kader of beleidskader

De Nota Parkeernormen 2016 is nog altijd gekoppeld aan de Parkeernota gemeente Nijmegen 'Kiezen en Delen' 2012-2016. Er is geen wettelijk kader voor de Nota Parkeernormen.

1.2 Relatie met programma

De Nota Parkeernormen 2016 valt binnen het programma mobiliteit. Echter er is een zeer belangrijke relatie met het programma stedelijke ontwikkeling. Binnen de stedelijke ontwikkeling wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de parkeernormen.

2 Doelstelling

Eén van de vragen die bij gebiedsontwikkeling spelen, is hoeveel parkeerplaatsen voor de geplande functies nodig zijn. Daar waar bij bestaande functies parkeertellingen uitsluitel kunnen geven, is dat bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen niet mogelijk. De gebruikelijke wijze om de parkeerbehoefte bij nieuwbouw, functieverandering of uitbouw (verder samengevat met: nieuwbouw) te bepalen is om gebruik te maken van parkeernormen. Voor een duurzame bereikbaarheid en leefbaarheid van een gebied of locatie is het essentieel dat voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd of anderszins wordt gewaarborgd dat geen sprake is van onevenredige autoparkeerdruk of ongewenst zoekverkeer. Het gebied verliest anders aan waarde omdat het moeilijk bereikbaar is en de leefbaarheid wordt aangetast. Nieuwbouwplannen mogen juist niet leiden tot overlast in de nabije omgeving. Wat in dit kader 'voldoende' is, is afhankelijk van een aantal factoren, zoals locatie, visie van de gemeente op het parkeren en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Als sprake is van wijzigingen van de Nota Parkeernormen dan is het zaak dat deze wijzigingen van de parkeernormen inzichtelijk gemaakt worden. Bij burgers, bedrijven en ontwikkelaars mag geen onduidelijkheid bestaan over de invulling van de parkeernormen. Ook juridisch dient de invulling van de parkeernormen gewaarborgd te zijn. Bewoners, bedrijven en projectontwikkelaars dient duidelijk te zijn welke normen gehanteerd worden bij betreffende omgevingsvergunningaanvragen. Maar ook voor bestemmingsplannen en planontwikkelaars is het inzicht in parkeernormen van groot belang. De actualisatie van deze nota voorziet hierin.

3 Argumenten

Beslispunt 1: Doordat er de afgelopen jaren tijdens de toetsing tegen bepaalde aspecten is aangelopen was het verstandig de huidige Nota Parkeernormen 2012 te herzien. Verder zijn er nieuwe aspecten/ontwikkelingen waar we als gemeente graag aan mee willen werken. Zonder een wijziging van het beleid is dit niet mogelijk. De nieuwe kencijfers van het CROW (2013) zijn voor alle functies omgezet naar parkeernormen voor Nijmegen. Soms is gekozen om de normen uit 2012 te handhaven, zoals bij wonen en bij supermarkten. Over het algemeen zijn de parkeernormen gelijk gebleven, maar de ene keer is er voor een functie een strengere norm naar voren gekomen, maar soms ook een soepelere norm. Verder zijn er veel functies toegevoegd. De volgende aspecten zijn toegevoegd, omdat daar vraag naar was:

- 'tijdelijk anders gebruiken' in relatie tot de parkeervraag: 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 kleine 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 moet er nader worden bekeken of het mogelijk is om het initiatief door te laten gaan. De aanvrager moet dan een onderzoek verrichten naar een oplossing/alternatief. Een bestaand pand kent al een parkeernorm en parkeerbehoefte, dus daar wordt eerst naar gekeken. Het maatschappelijk belang staat bij 'tijdelijk ander gebruik' voorop, daardoor kan dus 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.
- het loslaten van de parkeernorm voor zeer kleine woningen (<50m²) binnen de singels => binnen de singels wordt het mogelijk om in plaats van het realiseren van parkeerplaatsen op 'eigen terrein' fietsstallingsvoorzieningen te realiseren. Dit geldt voor appartementen/woningen onder de 50m² GBO. Per te realiseren parkeerplaats moeten dan minimaal 2 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit bovenop de al verplichte berging volgens het Bouwbesluit. Bewoners van die specifieke woningen hebben geen recht op de aanvraag van 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 15 meter loopafstand vanaf de hoofdingang worden gerealiseerd. Dit alternatief moet inpandig, zeer gemakkelijk toegankelijk, bruikbaar en sociaal veilig zijn. En moet voldoen aan de minimale maten van het Bouwbesluit.
- Niet naburige parkeerplaatsen: een aanpassing van de juridische koppeling tussen parkeerplaats en het bouwplan => Onder bepaalde voorwaarden is het college bereid om akkoord te gaan met het voorzien in de parkeerbehoefte op aangekochte parkeerplaatsen die van de locatie van het project verwijderd liggen. Het huren van parkeergelegenheid beschouwt het college niet als een duurzame parkeeroplossing. Voordat overgegaan wordt tot deze uitzondering moet allereerst gekeken worden of er redenen zijn om de ontheffing bij voorbaat te weigeren. Bijvoorbeeld in de volgende situaties:
 - o de te kopen parkeerplaats is (via een omgevingsvergunning) gekoppeld aan een ander bestaand gebouw/gebruik.
 - o Het gebruik van de aan te kopen parkeerplaats levert strijdig gebruik volgens het bestemmingsplan op.
 - o de te kopen parkeerplaats ligt niet binnen een loopafstand zoals geschetst in paragraaf 3.1.3 van het perceel waarop het project plaatsvindt (bijv. het perceel waarop een gebouw gebouwd gaat worden).
- Kiss en ride bij scholen is verduidelijkt en wordt er wordt meer gewerkt met maatwerk.
- Bij het vernieuwen van een woonwijk door woningcorporaties (sloop-nieuwbouw) is het vaak lastig om het parkeren volgens de nieuwe normen op te lossen. Het is bijvoorbeeld niet altijd wenselijk of financieel haalbaar om de openbare ruimte geheel te verharderen 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.

- De acceptabele loopafstanden van functie tot parkeerplaats zijn aangescherpt.
- Voor de centrumgebieden gold een tussencategorie voor woningen tussen de 51 – 90 m2 GBO. Gezien de vraag en aanbod is voor de centrumgebieden deze tussencategorie gesplitst in een categorie kleine woningen van 51-70 m2 GBO en een categorie midden van 71-90 m2 GBO. Dit is toegevoegd, omdat in geval van centrumgebieden geldt dat deze goed bereikbaar zijn op andere wijze dan met een auto en een lagere norm daar beter bij past bij de kleinere woningen tot 70 m2 GBO. Omdat dit geldt voor alle centrumgebieden die overeenkomen met onze stedelijke knooppunten maken we geen onderscheid binnen die centrumgebieden door bijvoorbeeld het station CS een andere status te geven dan bijvoorbeeld een station Zwanenveld, Lent, Heyendaal of Goffert. Dit past ook beter bij een uniforme uitvoeringssystematiek.
- 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 bouwplan 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 bouwplan met een aanvaardbare parkeeroplossing in de openbare ruimte, of een verkleining van het bouwprogramma. Binnen de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling 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.
- Pilot projecten: binnen het beleid wordt het mogelijk gemaakt om pilot projecten aan te vragen op het gebied van autoluw wonen of duurzame mobiliteit. Bij deze projecten kan worden afgeweken van de parkeernorm en moeten er in ieder geval fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Voorwaarde is dat de pilot vanuit duurzaamheid, klimaatneutraal of groen wordt ingestoken. Via een collegebesluit kan deze pilot worden opgestart. Als voorbeeld wordt genoemd Plant je Vlag in de Vossenpels Nijmegen-Noord.
- Er zijn ook fietsparkeernormen opgenomen. Deze moeten nog nader worden uitgewerkt.

Beslispunt 2: Door een aanpassing van het beleid is het ook noodzakelijk de teksten aan te passen van de verordening van het Bereikbaarheidsfonds.

Vervolgvel

5

4 Klimaat

Het stellen van parkeernormen heeft geen directe gevolgen voor het klimaat. In het beleid is ruimte voor dubbelgebruik en pilot projecten voor duurzame initiatieven, waarmee efficiënt ruimtegebruik en duurzame mobiliteit verder gestimuleerd wordt. Door een goed beleid op de parkeernormen heeft elke ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen. De leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad worden daarmee op peil gehouden. Het voorkomen van zoekverkeer zorgt voor minder uitstoot.

In het kader van duurzaamheid hebben we op 15 juni 2015 (15.0005771) besloten dat het aantal elektrische oplaadpunten in de openbare ruimte wordt uitgebreid. Voor 2016 en verder is nog geen financiële ruimte gereserveerd. Vooralsnog geldt het beschikbare NS-budget van € 100.000 als het beschikbare plafond voor nieuwe oplaadpunten. Bij de beoordeling van de mogelijke voortzetting van de verdere uitrol van de elektrische laadpunten zal tevens beoordeeld worden of in betaalde parkeergebieden ook betaald moet worden voor het parkeren bij een oplaadpunt. Verder kan de discussie ook worden opgepakt en nader worden onderzocht als de Parkeernota Kiezen én Delen, Parkeren in Nijmegen (2013-2017) wordt herzien.

5 Risico's

Het vaststellen van de Nota Parkeernormen 2016 brengt geen risico's met zich mee.

6 Financiën

Het herzien van de Nota Parkeernormen heeft geen financiële consequenties. Wel kan het zo zijn dat een aantal gemeentelijke ontwikkelingen in de stad te maken krijgen met andere parkeernormen en zo een financiële consequentie krijgen, zowel in positieve als negatieve zin.

7 Participatie en Communicatie

Binnen de gemeente Nijmegen zijn vrijwel alle disciplines betrokken en hebben zij ook een bijdrage geleverd aan het document. Er heeft geen participatie met bewoners en ondernemers plaatsgevonden. Omdat het gaat over normen vinden wij participatie niet toepasbaar.

Na vaststelling door de gemeenteraad wordt de Nota Parkeernormen 2016 op de website gepubliceerd. Dit geldt ook voor de nog op te stellen beleidsregels behorende bij deze herziene nota.

8 Uitvoering en evaluatie

Na vaststelling door het college wordt het document voorgelegd aan de gemeenteraad. Na vaststelling in de gemeenteraad wordt er met het document gewerkt. De Nota Parkeernormen 2016 wordt vertaald in beleidsregels parkeren, welke door het college vast gesteld moeten worden.

Vervolgvel

6

Evaluatie vindt plaats door middel van regelmatige bespreking van knelpunten gelegen in individuele casuïstiek en mogelijke kritische opmerkingen van stakeholders.

College van Burgemeester en Wethouders van Nijmegen,

De Burgemeester,

De Gemeentesecretaris,

drs. H.M.F. Bruls

drs. B. van der Ploeg

Bijlage(n): Nota Parkeernormen 2016

Nota Parkeernormen Gemeente Nijmegen

Herziening



Januari 2016

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	3
1 INLEIDING	4
1.1 Beleidsuitgangspunten parkeernormen	4
1.1.1 Waarom parkeernormen?	4
1.1.2 Parkeerkencijfers, parkeernormen en parkeerbehoefte	5
1.1.3 Toepassing van parkeernormen	5
1.2 Parkeren als randvoorwaarde bij ontwikkelingen	5
1.3 Indeling van de nota parkeernormen	6
2 PARKEERNORMEN IN DE GEMEENTE NIJMEGEN	7
2.1 Parkeernormen zijn maatwerk	7
2.2 Structurele factoren	7
2.3 De parkeernormen	8
2.3.1 Woningen	9
2.3.2 Winkels	10
2.3.3 Werkgelegenheid	12
2.3.4 Onderwijsvoorzieningen	13
2.3.5 Zorginstellingen	14
2.3.6 Horeca	15
2.3.7 Sociaal culturele voorzieningen	16
2.3.8 Sportvoorzieningen	16
2.3.9 Overige voorzieningen	18
3 HET GEBRUIK VAN DE PARKEERNORMEN	19
3.1 Bepalen van de parkeerbehoefte	19
3.1.1 Stap a: bepalen van de parkeerbehoefte	19
3.1.2 Stap b: inspanningsverplichting van de aanvrager	21
3.1.3 Stap c: alternatieven	21
3.1.4 Stap d: parkeren in de openbare ruimte	22
3.1.5 Stap e: verlenen van ontheffing	22
3.2 Hoe omgaan met dubbelgebruik	23
3.3 Bijzondere gevallen	24
3.4 Niet naburige parkeerplaatsen	26
3.5 Overgangssituatie	27
4 BEREIKBAARHEIDSFONDS	28
4.1 Compensatiebedragen	28
4.2 Bereikbaarheidsfonds	28
5 FIETSPARKEREN	29
6 BIJLAGEN	31
Bijlage 1. Stedelijkheidszones t.b.v. de Nijmeegse parkeernormering	32
Bijlage 2. Woningimpressie en gemiddelde maatvoering	33
Bijlage 3. Wanneer zijn inritten toegestaan?	34
Bijlage 4. Indicatie voor kiss & ride, rekenmethode	43
Bijlage 5. Stappenplan en stroomschema vaststellen parkeerbehoefte	44
Bijlage 6. Vereisten voor parkeeronderzoek	46
Bijlage 7. Bouwbesluit buitenberging nieuwbouw wonen (art. 4.30-4.33)	48

1 Inleiding

Met een Nota Parkeernormen stuurt een gemeente op de leefbaarheid en bereikbaarheid van haar gemeente. Nieuwe ontwikkelingen kunnen leiden tot een parkeervraag en parkeerdruk in de openbare ruimte. Bij een te hoge parkeerdruk leidt dit onherroepelijk tot ongewenst zoekverkeer en daarmee bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem. Met een nota parkeernormen wordt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een eigen parkeeroplossing bij de initiatiefnemer van een (bouw)plan gelegd. Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken c.q. vergroten. De Nota Parkeernormen is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Nijmegen, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie.

In oktober 2012 heeft de gemeenteraad van Nijmegen de Nota Parkeernormen 2012 vastgesteld. Dit in samenhang met de Parkeernota gemeente Nijmegen 'Kiezen en Delen' 2012-2016. De Nota Parkeernormen 2012 is vertaald in beleidsregels parkeren van de Nijmeegse Bouwverordening (art. 2.5.30). De afgelopen drie jaar is gewerkt met deze Nota Parkeernormen. Bij toetsing wordt tegen een aantal aspecten aangelopen en ook zijn er nieuwe ontwikkelingen op het gebied van parkeren en planontwikkelingen. Daarom willen we de Nota Parkeernormen 2012 herzien en aanscherpen. De samenhang met de Parkeernota blijft op eenzelfde manier bestaan. Ook de herziening wordt vertaald in beleidsregels. Deze regels zijn de juridische basis voor toetsing.

De Nota Parkeernormen uit 2012 heeft als basis de CROW kencijfers uit publicatie 182. Het CROW heeft begin 2013 een nieuwe publicatie over parkeerkencijfers (publicatie 317) uitgebracht. De Nijmeegse herziening van de parkeernormen probeert zoveel mogelijk aan te sluiten bij de nieuwe kencijfers van het CROW, maar wel gericht op hoe de gemeente Nijmegen eruit ziet. Soms houdt dat in dat de huidige normen zijn behouden. De gemeente Nijmegen kiest over het algemeen het gemiddelde van de bandbreedte als norm.

Verder zijn er ontwikkelingen die een vraag naar parkeren en parkeernormen met zich meebrengt, welke nu nog niet zijn beschreven. Zo vereist bijvoorbeeld het 'tijdelijk anders gebruiken' een daadwerkelijke invulling; hoe ga je om met de parkeervraag in relatie tot de hypothetische norm die van kracht zou zijn wanneer de functie definitief zou zijn. We willen graag fietsparkeernormen toevoegen voor verschillende functies. En ook willen we planontwikkelingen van kleine woningen (<50m² GBO) binnen de singels meer ruimte geven door de parkeernormen los te laten en deze te koppelen aan een hoeveelheid fietsparkeerplaatsen die gerealiseerd moeten worden. Verder is een aanpassing van de juridische koppeling tussen parkeerplaats en het bouwplan aan de orde.

Ook hebben we de aanwezigheidspercentages en de loopafstanden aangepast.

Juridisch gezien verandert er ook nog iets. Momenteel wordt bij planontwikkelingen aan de parkeerregeling in de bouwverordening met bijbehorende beleidsregels getoetst of aan de bestemmingsplannen als daarin de parkeernormen zijn genoemd. Op basis van de nieuwe Woningwet (juli 2015) is het echter niet meer mogelijk om in de bouwverordening parkeerregels op te nemen. In de bestemmingsplannen kan daardoor ook niet meer naar de stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de benodigde parkeer-ruimte) uit de bouwverordening worden verwezen. De parkeerregels dienen in het bestemmingsplan opgenomen te worden. Daarbij kan wel worden verwezen naar beleidsregels, welke dan ook nog worden opgesteld.

1.1 Beleidsuitgangspunten parkeernormen

1.1.1 Waarom parkeernormen?

Eén van de vragen die bij gebiedsontwikkeling spelen, is hoeveel parkeerplaatsen voor de geplande functies nodig zijn. Daar waar bij bestaande functies parkeertellingen uitsluitel kunnen geven, is dat bij nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen niet mogelijk. De gebruikelijke wijze om de parkeerbehoefte bij nieuwbouw, functieverandering of uitbouw (verder samengevat met: nieuwbouw) te bepalen is om gebruik te maken van parkeernormen. Voor een duurzame bereikbaarheid en leefbaarheid van een gebied of locatie is het essentieel dat voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd of anderszins wordt

gewaarborgd dat geen sprake is van onevenredige autoparkeerdruk of ongewenst zoekverkeer. Het gebied verliest anders aan waarde omdat het moeilijk bereikbaar is en de leefbaarheid wordt aangetast. Nieuwbouwplannen mogen juist niet leiden tot overlast in de nabije omgeving. Wat in dit kader ‘*vol-doende*’ is, is afhankelijk van een aantal factoren, zoals locatie, visie van de gemeente op het parkeren en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

1.1.2 Parkeerkencijfers, parkeernormen en parkeerbehoefte

Parkeernormen zijn een hulpmiddel bij het realiseren van een duurzaam aanbod van parkeerplaatsen. Een parkeernorm drukt de parkeerbehoefte van een functie uit in het aantal vereiste parkeerplaatsen per functie-eenheid. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouw van een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor) op basis van de omvang van deze voorziening en, indien van toepassing, op basis van het mogelijk dubbelgebruik van de plaatsen. Het CROW heeft in publicatie 317 *kencijfers* opgenomen die als handvat kunnen dienen voor een gemeente om parkeernormen vast te stellen. Het is aan de gemeente om parkeernormen vast te stellen. De in deze nota opgenomen Nijmeegse parkeernormen zijn afgeleid van deze CROW-parkeerkencijfers. De Nijmeegse norm is het gemiddelde van de kencijfers van het CROW per functie.

De parkeerbehoefte wordt berekend door de parkeernorm te vermenigvuldigen met de omvang van de functie(s) in het betreffende plan. Uit deze berekening volgt dan het normatieve aantal parkeerplaatsen dat het betreffende ontwikkeling nodig heeft. Op basis van de aanwezigheidskencijfers wordt dit gecorrigeerd voor mogelijk dubbelgebruik (§ 3.2).

1.1.3 Toepassing van parkeernormen

Voordat een plan voor nieuwbouw of verbouw kan worden uitgevoerd, is een omgevingsvergunning nodig. Bij het beoordelen van een planontwikkeling toetst de gemeente of rekening is gehouden met het vereiste aantal parkeerplaatsen. De gemeente maakt een besluit over het vaststellen van het aantal parkeerplaatsen om discussie bij planontwikkelingen te voorkomen. 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; de juridische houdbaarheid verbetert.

Door helderheid te verschaffen over de parkeernorm wordt een barrière voor planuitvoering bij de initiatiefnemer van de aanvraag van een bouwactiviteit weggenomen. Bovendien is het voor inwoners of bedrijven die een omgevingsvergunning aanvragen voor een te (ver)bouwen object van belang om te weten hoeveel parkeerplaatsen in beginsel moeten worden gerealiseerd. Zo kan de parkeerbehoefte (bestaande capaciteit en nieuwe capaciteit) verschillend zijn voor nieuwbouw, uitbreiding en functieverandering van een pand. Bij het afsluiten van contracten voor de realisering van een bouwproject tussen gemeente en ontwikkelaar moeten de in deze nota opgenomen parkeernormen worden gehanteerd.

Zonder precedents te scheppen moeten de parkeernormen voldoende flexibel zijn en “problemen” in de openbare ruimte voorkomen. 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 3 nader uitgewerkt.

1.2 Parkeren als randvoorwaarde bij ontwikkelingen

1. Iedere initiatiefnemer van een bouwplan (woning, winkel, kantoor, bedrijf) is verantwoordelijk voor het realiseren van zijn *eigen parkeerbehoefte*;
Een nieuwe planontwikkeling (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag *geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving*. Dit betekent dat de ontwikkelaar ervoor zorg draagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein¹ te worden opgelost. Bij bouwontwikkelingen (waar ook de openbare ruimte wordt meewontwikkeld) is het mogelijk om het plangebied te zien als tijdelijk eigen terrein. Het gaat dan om het terreinbinnen de bouwhekken, tijdens de bouwfase. Daarna vindt er overdracht plaats van

¹ Onder eigen terrein wordt verstaan: fysiek op eigen terrein, door koop verkregen parkeerplaatsen, de parkeerplaatsen die juridisch zijn gekoppeld of bij bouwontwikkelingen binnen het plangebied.

deze openbare ruimte. Er wordt dan een nieuwe basissituatie gecreëerd. Het toepassen van de parkeernormen moet bijdragen aan een verbetering van de *bereikbaarheid, leefbaarheid* en de *economische ontwikkeling* van de stad;

2. 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 worden 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 paragraaf 3.1.3 voor de maximale loopafstanden die worden gebruikt tussen bouwobject en parkeerplaats.
3. Om de kwaliteit van de openbare ruimte (bijvoorbeeld groenvoorzieningen, een autoluwe binnenstad, een kindvriendelijke woonstraat) en de leefbaarheid van de stad te handhaven is het belangrijk dat er niet meer dan de noodzakelijke *parkeerplaatsen in de openbare ruimte* op straatniveau worden gerealiseerd. We streven immers naar "minder blik op straat". Soms kan bij een nieuwe planontwikkeling ook de omgeving worden betrokken. Bijvoorbeeld bij de realisering van meer parkeerplaatsen in een planontwikkeling dan strikt noodzakelijk is. Hierdoor wordt de parkeerdruk in de omgeving beperkt doordat er extra capaciteit wordt aangeboden.
4. De parkeerplaatsen voor de **bezoekerscomponent** van de parkeernormen moeten openbaar toegankelijk zijn. Voor woningen betekent dit bijvoorbeeld dat per woning minimaal 0,3 parkeerplaats openbaar beschikbaar moet zijn 7 dagen per week en 24 uur per dag.
5. Wanneer iemand die een bouw aanvraag indient met voldoende argumenten kan aantonen dat de voorgeschreven parkeernorm niet realiseerbaar is bij de specifieke situatie, wordt er gekeken naar *alternatieve mogelijkheden* (zie § 3.1.3.) om het parkeren op te lossen. Hiervoor moet een ontheffing worden aangevraagd.

Wanneer er geen alternatieven zijn, dan kan de gemeente in de betreffende situatie gemotiveerd *ontheffing* verlenen aan de aanvrager van de omgevingsaanvraag. De ontheffing die wordt verleend geldt voor de eis om op eigen terrein te parkeren (of een parkeerplaats die aan de woning is gekoppeld). Als noch op de openbare weg noch op een belendend terrein de extra parkeerdruk kan worden opgevangen, kan er ontheffing worden verleend onder de voorwaarde dat er een bedrag wordt gestort in het bereikbaarheidsfonds. Niet de aanvrager, maar de gemeente heeft dan de plicht om die extra parkeerdruk op te vangen (bijv. door bouw van een parkeergarage of aanleg van een parkeerterrein of door het faciliteren van de fiets en het openbaar vervoer). Ontheffing verlenen en het storten in het bereikbaarheidsfonds is alleen mogelijk als er een alternatief (binnen een bepaalde loopafstand (zie paragraaf 3.1.3)) door de gemeente kan worden aangeboden. De aanvrager moet dit onderzoeken.

In hoofdstuk 3 van deze nota worden bovenstaande punten verder uitgewerkt en toegelicht.

1.3 Indeling van de nota parkeernormen

In hoofdstuk 2 zijn de parkeernormen van de gemeente Nijmegen opgenomen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 uitgelegd hoe met deze parkeernormen omgegaan moet worden. In hoofdstuk 4 worden de fietsparkeernormen opgenomen, welke bij bouwplannen/gebruikswijzigingen gehanteerd moeten worden. Het laatste hoofdstuk gaat in op het bereikbaarheidsfonds.

Deze nota heeft alleen betrekking op de verkeerskundige aspecten van parkeren; dit betreft de parkeernormen en de parkeerbehoefte. Wanneer de parkeerbehoefte berekend is kan vervolgens het verband worden gelegd met de invulling van de (schaarse) ruimte.

Bij de uiteindelijke belangenafweging met betrekking tot het parkeren worden de verkeerskundige overwegingen met andere beleidsvelden (economie, wonen, ruimtelijke ordening en milieu) in verband gebracht. Deze afweging valt buiten het kader van deze nota.

2 Parkeernormen in de gemeente Nijmegen

De gemeente Nijmegen blijft de gebiedsindeling uit de CROW publicatie 317 hanteren. De omgevings-adressendichtheid van Nijmegen plaatst de stad in de categorie “sterk stedelijk gebied” (zie 2.2).

2.1 Parkeernormen zijn maatwerk

Bij het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen is het de kunst om deze zo vast te stellen dat ze 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. Het hangt samen met de ontwikkelingen van het autogebruik en autobezit. Tot nu toe is er sprake van een stijging van zowel het autobezit als het auto-gebruik. Ook voor de nabije toekomst is het de verwachting dat beiden blijven stijgen. De gevolgen van (voorgenomen) maatregelen als aanpassing van de BPM (belasting van personenauto's en motorrijwiel) en het anders betalen voor mobiliteit zijn moeilijk te voorspellen. Veranderende omstandigheden maken het noodzakelijk om de parkeernormen periodiek (deels) te herzien.

2.2 Structurele factoren

Parkeernormen kunnen bepaald worden aan de hand van een stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad is door het CBS (<http://statline.cbs.nl>, demografischekerncijfers 2014) gedefinieerd op basis van de omgevingsadressendichtheid². De verdeling is weergegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1. Stedelijkheidsgraad

Stedelijkheidsgraad	Omgevingsadressen-dichtheid	Gemiddeld # inwoners	Gemiddelde omgevings-adressen-dichtheid
Niet stedelijk	< 500	15.495	328
Weinig stedelijk	500 - 1.000	22.676	699
Matig stedelijk	1.000 - 1.500	38.077	1.248
Sterk stedelijk	1.500 - 2.500	78.548	1.868
Zeer sterk stedelijk	≥ 2.500	241.434	3.530

Uit het onderzoek, dat aan het opstellen van de parkeerkecijfers van het CROW ten grondslag heeft gelegen, blijkt dat de parkeerbehoefte voor veel functies afneemt naar mate de stedelijkheid toeneemt. In de meeste gevallen geldt dat hoe stedelijker het gebied, hoe meer functies lopend, met fiets of met het openbaar vervoer goed te bereiken zijn. Hierdoor is de noodzaak te beschikken over een auto kleiner. Ook het aanbod van andere vervoerswijzen bepaalt de vraag naar parkeerplaatsen.

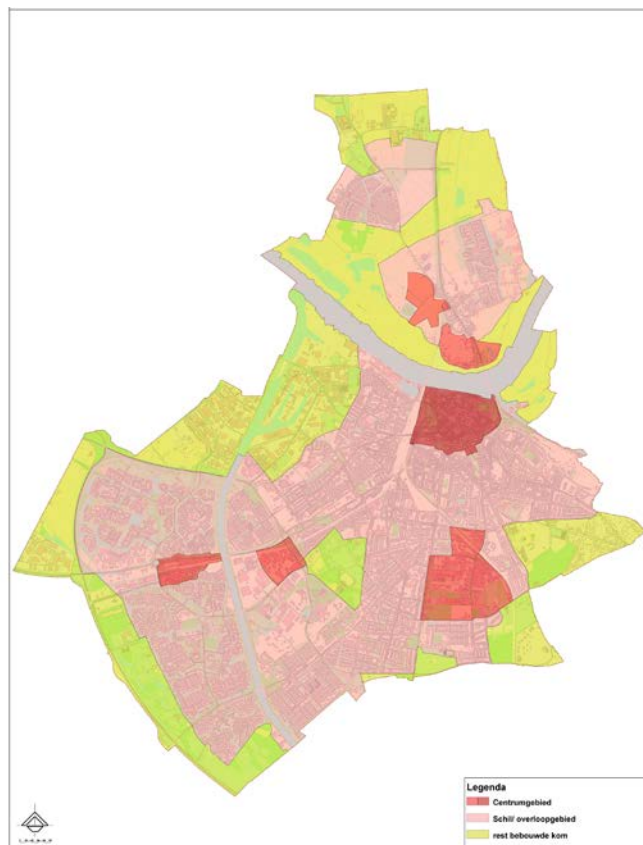
Met 168.292 inwoners (2014) en een omgevingsadressendichtheid van 2.217³ is Nijmegen aan te duiden als ‘sterk stedelijk’.

De voorgestelde normen zijn ontleend aan en op dezelfde wijze bepaald als de kecijfers uit CROW-publicatie 317. De stedelijkheidsgraad van de verschillende wijken is bepalend geweest om de betreffende wijk toe te delen aan één van de gebieden ‘centrum’, ‘schil/overloopgebied’, ‘rest bebouwde kom’. Tevens is rekening gehouden met de bestaande ontwikkelingen. Ook 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 (Dukenburg, Heijendaal Campus, station Goffert/NTC). Deze locaties vallen daarmee binnen gebied ‘centrum’.

² De omgevingsadressendichtheid van een adres is het aantal adressen binnen een cirkel van één kilometer rond dat adres. Per blok van 500 bij 500 meter wordt de omgevingsadressendichtheid uitgerekend voor een (mogelijk fictief) adres in het midden van dat blok, en vervolgens toegekend aan alle adressen in dat hele blok. Het gaat om adressen per km².

³ CBS, Gebieden in Nederland per 1 januari 2014

Hieronder is de kaart weergegeven van de verschillende gebieden voor parkeren. De mate van stedelijkheid kan op termijn uiteraard veranderen. In bijlage 1 is een grotere versie van de kaart opgenomen. Ook is de kaart digitaal beschikbaar via de mobiliteitskaart van Nijmegen.



Figuur 1. Kaart met de gebiedsindelingen

2.3 De parkeernormen

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn minimum normen. Bij het realiseren van een nieuwe functie zal men zelf zorg moeten dragen voor de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen. Daarbij dient men rekening te houden met het gebruik. Is het alleen bedoeld voor vaste gebruikers of moeten ook bezoekers worden gefaciliteerd? Samenwerken om dubbelgebruik te genereren is mogelijk, indien het ook praktisch uitvoerbaar is (bijvoorbeeld als functies dicht bij elkaar liggen en op verschillende tijden een parkeerbehoefte genereren). Het is evident dat bij een gezamenlijke oplossing de parkeerplaatsen op loopafstand van de bestemming moeten liggen (zie § 3.1.3).

Per functie zijn de parkeernormen in bijgaande tabellen verwoord. Er is een indeling gemaakt in de volgende categorieën:

1. woningen
2. winkels
3. werkgelegenheid
4. onderwijsvoorzieningen
5. gezondheidsinstellingen
6. horeca
7. sociaal culturele voorzieningen
8. sportvoorzieningen
9. overige voorzieningen

De toe te passen parkeernormen worden per functie onderverdeeld in centrumbied, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. Onder centrum wordt in dit geval verstaan het gebied rondom de treinstations en de binnenstad (knooppunten). Op figuur 1 zijn deze gebieden in het rood weergegeven. In de binnenstad zijn soms uitzonderingen van toepassing, daarom is dit deel gearceerd weergegeven.

NB: afronding van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen vindt altijd naar boven plaats.

2.3.1 Woningen

In Nijmegen kiezen we ervoor om de verscheidenheid aan woningen te vereenvoudigen en te relateren aan het gebruiksvloeroppervlak (m² GBO). We kiezen voor grootte als differentiatiecriteria, zodat onze parkeernormen duurzamer, dat wil zeggen minder afhankelijk van schommelingen, worden. Voor woningen worden de oppervlaktematen gehanteerd. De reden hierachter is dat oppervlakte een vast gegeven is vanuit de 'Basisadministratie Adressen en Gebouwen' (BAG). Om tot een eerlijke en objectieve norm te komen wordt voorgesteld om voor woningen uit te gaan van de gebruiksvloeroppervlakte (GBO volgens NEN 2580). Dit omvat enkel de voor bewoning geschikte vloeroppervlakte waarbij bijvoorbeeld de vloer onder een schuine kap met een vrije hoogte van minder dan 1,5 meter niet wordt meegerekend (in bijlage 2 is opgenomen hoe het GBO wordt berekend). Door de gebruiksvloeroppervlakte norm vast te leggen in de Nota Parkeernormen wordt zowel in- als extern duidelijk gemaakt wat wel en wat niet onder de oppervlakenorm valt.

Tabel 2.3. Woningen

WONINGEN	Centrum	Schil/ over-loopgebied	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoekers
woningen groot ≥ 135 m2 GBO	1,40	1,60	1,85	per woning	0,3 pp
woningen midden 91 - 135 m2 GBO	1,30	1,50	1,70	per woning	0,3 pp
woningen klein 50 - 90 m2 GBO	n.v.t.	1,30	1,45	per woning	0,3 pp
woningen midden centrum 71-90 m2 GBO	1,15	n.v.t.	n.v.t.	per woning	0,3 pp
woningen klein centrum 51-70 m2 GBO	1,00	n.v.t.	n.v.t.	per woning	0,3 pp
woningen zeer klein ≤ 50 m2 GBO (zelfstandig, oa. studio's)	0,85	0,85	0,85	per woning	0,3 pp
studentenhuisvesting campuscontract	0,20	0,20	0,20	per kamer	0,05 pp
Studentenhuisvesting overig/ kamerverhuur (niet-zelfstandig)	0,40	0,40	0,40	per kamer	0,05 pp

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. Daarom moet altijd minimaal 0,3 parkeerplaats per woning openbaar toegankelijk zijn, met uitsluiting van studentenhuisvesting/kamerverhuur. Voor het **centrumgebied van de binnenstad** (gearceerd in figuur 1) geldt een uitzondering. De parkeerbehoefte voor bezoekers hoeft niet te worden opgelost door de ontwikkelaar. Zij kunnen terecht in de openbare parkeergelegenheden.

Indien private parkeerplaatsen worden gerealiseerd buiten het betreffende perceel, dan dienen 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.

Voor de studentenwoningen (onzelfstandige woningen) waarvoor een lagere norm geldt van 0.2, dient de ontwikkelaar statutair aan te tonen dat zij enkel voor studenten bouwt. Onder studenten wordt verstaan ingeschrevenen aan een Nijmeegse instelling als bedoeld in artikel 1.1.1. onderdeel b van de Wet Educatie of aan een Nederlandse Universiteit of Hogeschool zoals bedoeld in artikel 1.2. sub a en b van de wet op het Hoger Onderwijs. In het Campuscontract dient vastgelegd te worden dat de student weet dat de woonruimte enkel voor studenten is bestemd. Ook dient statutair vastgelegd te worden dat de verhuurder bij het niet langer ingeschreven staan van een student aan een bovengenoemde instelling op grond van artikel 7:274 lid 1 sub c BW het campuscontract beëindigd. Daarmee voldoet de ontwikkelaar aan de "campuswetgeving" (criteria vastgelegd in B&W-besluit 16/06/2009 09.0005701).

Omdat ook het autobezit bij ouderen sterk toeneemt vallen de seniorenwoningen onder de categorie wonen. De grote van de woning is dan maatgevend. Voor zorgwonen en voor beschermd wonen is de zorgtaak de voornaamste functie, daarom worden deze opgenomen in tabel 2.7 bij zorg.

Een studio is een zelfstandige woning < 50 m² en wordt nader omschreven als een één kamerappartement met een eigen adres.

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 verharderen van voortuinen t.b.v. van parkeren. Er wordt 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. Er dient een positieve parkeerbalans te ontstaan. 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. In gereguleerde gebieden is dit niet mogelijk. In bijlage 3 wordt aangegeven hoe met het creëren van parkeren op eigen terrein wordt omgegaan.

In paragraaf 3.3 wordt ingegaan op bijzondere gevallen. Voor woningen kleiner dan 50 m² is een afwijking opgenomen.

2.3.2 Winkels

De parkeernormen voor winkels is uitgebreid met een aantal functies ten opzichte van 2012. .

Tabel 2.4. Winkelen en boodschappen

WINKEL EN BOODSCHAP-PEN	Centrum	Schil/ overloop-gebied	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoekers	Opmerkingen
Supermarkt	n.v.t.	3,25	3,25	per 100 m ² bvo	93%	
binnensteden hoofdwinkelgebied (gearceerd gebied op figuur 1)	3,4	n.v.t.	n.v.t.	per 100 m ² bvo	82%	
Stadsdeelcentrum (Dukenburg)	4,1	n.v.t.	n.v.t.	per 100 m ² bvo	85%	
Buurt/wijkwinkel	n.v.t.	3,25	3,25	per 100 m ² bvo	79%	
groothandel in levensmiddelen	n.v.t.	6,4	6,4	per 100 m ² bvo	80%	
bouwmarkt	n.v.t.	1,75	2,25	per 100 m ² bvo	87%	Incl. buitenruimte
tuincentrum	n.v.t.	2,25	2,55	per 100 m ² bvo	89%	Incl. buitenruimte
grootschalige detailhandel		5,5	6,5	per 100 m ² bvo	85%	
showroom	0,7	0,9	1,3	per 100 m ² bvo	35%	
(week)markt	0,2	0,2	0,2	per m ¹ meter marktkraam	85%	indien geen pp achter de kraam, dan 1 pp per kraamhouder extra
kringloopwinkel	1,15	1,15	2,35	per 100 m ² bvo	89%	
bruin- en witgoedzaken	3,2	5,55	7,35	per 100 m ² bvo	92%	
woonwarenhuis/woonwinkel	1,15	1,55	1,65	per 100 m ² bvo	91%	
woonwarenhuis	N.v.t.	N.v.t.	4,6	per 100 m ² bvo	95%	
meubel/woonboulevard	N.v.t.	1,85	2,25	per 100 m ² bvo	93%	
winkelboulevard	N.v.t.	3,45	3,95	per 100 m ² bvo	94%	
outletcentrum	N.v.t.	8,8	9,6	per 100 m ² bvo	94%	

Toelichting:

- bvo: bruto vloeroppervlak (volgens NEN 2580)
- arb.pl: arbeidsplaats
- Voor de binnenstad wordt een parkeernorm van 3,4 per 100 m² bvo gehanteerd. Dit is de minimum norm uit de CROW-publicatie 317. Gelet op het grote fietsaandeel in Nijmegen is in vergelijking met andere steden (o.a. Breda) het vereiste aantal parkeerplaatsen per 100 m² bvo geringer.
- Voor de supermarkten wordt vastgehouden aan de normen, zoals ook opgenomen in de Nota Parkeernormen 2012.

- *Groothandel in levensmiddelen*
Een groothandel in levensmiddelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad. Bekende ketens zijn Makro, HANOS en Sligro.
- *Binnenstad of hoofdwinkelcentrum*
De binnenstad is vaak het oudste deel van de stad dat door de aanwezigheid van meerdere winkels een andere voorzieningen een centrumfunctie vervult (centrale winkelgebieden). De bedoelde (met name grotere) centra zijn voor een belangrijk deel gericht op het zogenoemde fun-shoppen en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoop frequentie).
- *Stadsdeelcentra*
Zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente.
- *Bruin- en witgoedzaken*
Het gaat om grootschalige, volumineuze vestigingen die vaak gevestigd zijn in de eerste bebouwingsschil rondom het stadscentrum of in gebieden die aan de rand van de stad liggen.
- *Winkelboulevard*
Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).
- *Outletcentrum*
Een outletcentrum bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m² bvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.
- *Tuincentrum (inclusief buitenruimte)*
Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (>1.000 m² bvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals dierartikelen, seizoensartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).
- *Woonwarenhuis*: het betreft grootschalige detailhandelszaken die een breed assortiment voeren met betrekking tot het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. Voorbeelden van dergelijke woonwinkels zijn Kwantum, Profijtmeubel, Trendhopper en Leen Bakker. In verband met het ontbreken van praktijkgegevens worden deze normen ook gebruikt voor meer gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toelagen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.

2.3.3 Werkgelegenheid

Het komt vaak voor dat een bedrijf over meerdere functies beschikt. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies gelijkwaardig zijn, dan dient de parkeerbehoefte te worden berekend naar evenredigheid van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een autobedrijf. De functies 'showroom' en 'garage' zijn even sterk aanwezig.

Tabel 2.5. Werkgelegenheid

WERKGELEGENHEID	Centrum	Schil / over-loopgebied	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoekers	Opmerking
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,55	1,85	2,25	per 100 m2 bvo	20%	
kantoor (zonder baliefunctie)	1,15	1,55	1,65	per 100 m2 bvo	5%	
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (laboratorium, werkplaats, industrie, garage-bedrijf)	1,35	1,75	2,15	per 100 m2 bvo	5%	
bedrijfsverzamelgebouw	1,05	1,35	1,55	per 100 m2 bvo	95%	
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,65	0,75	0,95	per 100 m2 bvo	5%	

Toelichting:

- Bvo: bruto vloeroppervlak (volgens NEN 2580)
- arb.pl: arbeidsplaats
- Commerciële dienstverlening (Kantoren met een baliefunctie, frontoffice): dienstverlening met veel zakelijk of privé bezoek, consultants, advocatenkantoren, makelaars, (zakelijke) banken, overheidsgebouwen, uitzendbureaus, etc.
- Kantoor (zonder baliefunctie, backoffice): administratief werk, callcenters, verzekeringskantoren, detachering, enz.
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers)
- Bedrijfsverzamelgebouw: mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven
- Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in de parkeernorm rekening is gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief bezoekersparkeren. Bij bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief, bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief en bedrijfsverzamelgebouw zijn de parkeernormen exclusief het vrachtwagenparkeren.
- Laden en lossen is geen parkeren, maar voor het laden en lossen van goederen geldt dat, indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte, hierin in voldoende mate op eigen terrein moet worden voorzien. Laad- en losvoorzieningen tellen niet mee in parkeerberekeningen.

2.3.4 Onderwijsvoorzieningen

Tabel 2.6. Onderwijsvoorzieningen

ONDERWIJSVOORZIENINGEN	Centrum	Schil / over-loopgebied	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoekers	Opmerking
ROC, MBO	4,2	4,8	5,2	Per 100 leerlingen	7%	Bezoekers zijn leerlingen
Hogeschool	8,3	8,9	9,5	Per 100 studenten	72%	Bezoekers zijn studenten
Universiteit	11,7	13,5	14,7	Per 100 studenten	48%	Bezoekers zijn studenten
Middelbare school (vmbo, havo; vwo)	3,3	4	4,3	Per 100 leerlingen	11%	Bezoekers zijn o.a., leerlingen
avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	4	5	6	per 10 studenten	95%	Bezoekers zijn studenten
basisonderwijs	0,75	0,75	0,75	per leslokaal	0%	Exclusief kiss & ride
Kinderdagverblijf (crèche)	0,9	1,1	1,2	per arb.pl.	0%	arb.pl. = maximaal gelijktijdig aanwezige medewerkers; exclusief kiss & ride
peuterspeelzaal	0,9	1,1	1,2	per arb.pl.	0%	arb.pl. = maximaal gelijktijdig aanwezige medewerkers; exclusief kiss & ride

Toelichting:

Het beroepsonderwijs heeft de laatste jaren een ander karakter gekregen. Er wordt veel meer in groepen en zelfstandig gestudeerd in plaats van lesvormen in een grote collegezaal. Daarom kan ook door middel van een aanwezigheidspercentage en het aantal leerlingen worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn.

Kiss en Ride

Wat is kiss & ride: Het laten stilstaan van een voertuig op een daarvoor bestemde rijstrook specifiek bedoeld voor het onmiddellijk laten in- en uitstappen van personen. Maar ook het halen en brengen van kinderen die nog niet zelfstandig naar school (kinderdagverblijf en bv onderbouw) kunnen.

In de normering is geen rekening gehouden met “Kiss-and-Ride” (K&R) parkeerplaatsen bij (basis)scholen, kinderdagverblijven en peuterspeelzalen. Het aantal plaatsen is afhankelijk van de beschikbare ruimte en het verzorgingsgebied van de school. De school heeft ook een eigen verantwoordelijkheid door ouders en hun kinderen te stimuleren om zoveel mogelijk lopend of met de fiets naar school te gaan.

De basisschool, peuterspeelzaal en kinderdagverblijf moeten beschikken over een reële K&R voorziening. Bij nieuwbouw moet goed worden onderzocht of er in de openbare ruimte voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor K&R. Voor het parkeren van de auto om de kinderen in school te brengen moeten op eigen terrein parkeerplaatsen worden aangelegd, dit in combinatie met parkeren voor het personeel. Bouwt een school nieuw op een al bestaande locatie en verandert het leerlingenaantal niet/nauwelijks, dan hoeft alleen parkeren voor personeel en “K&R voor het in school brengen” te worden gerealiseerd op eigen terrein (voorbeeld De Buut: hier worden 13 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd voor personeel en het KION, maar kiss & ride blijft op de openbare weg).

Per onderwijsvoorziening wordt getoetst wat een reële oplossing is. Hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, wordt bepaald op basis van type en grootte van de school en dus niet alleen op basis van beschikbare ruimte. In overleg tussen onderwijsvoorziening en de gemeente wordt gezocht naar deze reële oplossing. Op basis van ervaringscijfers kan de school aantonen hoeveel K&R er nodig is. Voor iedere afzonderlijke locatie wordt dit maatwerk. Dus als de school zorgt voor een verkeersveilige schoolomgeving, dan is er maatwerk mogelijk. Mocht K&R echt niet mogelijk zijn, dan volgt een bestuurlijke afweging.

In bijlage 4 wordt het rekenmodel voor kiss en ride opgenomen. Op die manier kan een *indicatie* worden gegeven van het aantal benodigde parkeerplaatsen. De grootste parkeerdruk ontstaat op piekmomenten bij het halen en brengen van kinderen.

2.3.5 Zorginstellingen

In deze paragraaf zijn normen opgenomen met betrekking tot zorginstellingen en wonen met veel zorgbehoefte. Alle zorgwoningen waar 24-uurszorg aanwezig is, hebben een afwijkende parkeernorm. Deze vallen onder de bestemming maatschappelijk. Andere woonvormen waarbij zorg en begeleiding een rol speelt worden getoetst als 'zorgwonen'.

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

Tabel 2.7. Zorginstellingen

ZORGINSTELLINGEN	Centrum	Schil / overloopgebied	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoekers	Opmerking
ziekenhuis	1,4	1,6	1,7	per 100 m2 bvo	29%	zie ook 'bouwmaatstaven voor parkeervoorzieningen in de zorgsector
Verpleeghuis/beschermd wonen	0,6	0,6	0,6	per wooneenheid	60%	Inclusief personeel
Zorgwonen	0,85	0,85	0,85	Per wooneenheid	0,3 parkeerplaats	Personeel valt onder bezoekers.
huisarts(en)praktijk (-centrum)	2,05	2,45	2,95	per behandelkamer	57%	minimum 3 pp per huisartsenpost
hospice	0,6	1	1,4	per wooneenheid	90%	
psycholoog	1,25	1,45	1,5	per behandelkamer	57%	
apotheek	2,25	2,75	3,15	per apotheek	45%	
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,25	1,45	1,5	per behandelkamer	57%	
tandartsenpraktijk (-centrum)	1,55	1,95	2,35	per behandelkamer	47%	
consultatiebureau	1,25	1,55	1,85	per behandelkamer	50%	
consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,6	1,9	per behandelkamer	38%	
gezondheidscentrum	1,55	1,85	2,15	per behandelkamer	55%	

Toelichting:

- De norm betreft zowel het aantal parkeerplaatsen voor bezoek als personeel. Het betreft minimum normen.
- Voor ziekenhuizen is een richtlijn afgegeven. Maatgevend zijn de bouwmaatstaven zorginstellingen.
- Verpleeghuis/ beschermd wonen: beschermd wonen valt onder de bestemming maatschappelijke doeleinden en er is 24-uur zorg/begeleiding aanwezig in de woning of het woongebouw. De bewoners hebben een zorgindicatie.
- 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 uur zorg of begeleiding aanwezig. Deze woonvorm wordt ook wel verzorgd wonen genoemd. Hieronder de definities zoals ze zijn opgenomen in de uitgangspuntennotitie van bestemmingsplannen.
 - 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.
 - 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.
- Een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau

2.3.6 Horeca

Toegevoegd zijn camping en bungalowpark. Verder passen we de norm voor hotels aan. In de nota van 2012 maken we onderscheid naar toeristenhotels en zakenhotels. In onderliggende nota wordt het “sterren” systeem gehanteerd.

Tabel 2.8. Horeca

HORECA	Centrum	Schil / over-loopgebied	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoekers
fastfoodrestaurant	5	5	15	per 100 m2 bvo	90%
café/bar/cafetaria	5	5	6	per 100 m2 bvo	90%
restaurant	9	9	13	per 100 m2 bvo	80%
discotheek	6,1	12,3	18,4	per 100 m2 bvo	99%
camping (kampeerterrein)	n.v.t.	1,2	1,2	per standplaats	90%
bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	1,6	1,6	per bungalow	91%
Hotel (1*, 2* en 3*)	0,2	0,3	0,5	per kamer	78%
Hotel (4* en 5*)	0,5	0,8	1	per kamer	69%
Pension, B&B, hostel	0,15	0,25	0,4	per kamer	95%

Toelichting:

- bvo: bruto vloeroppervlak (volgens NEN 2580)
- Terrassen: indien de buitenruimte voor terras groter is dan de ruimte binnen, dan geldt een aanvullende parkeernorm. Dit geldt voor de extra bvo's. Dus bijvoorbeeld een horeca van 50 m2 bvo met een terras van 200 m2 moet dus voor 150 m2 extra parkeerplaatsen maken. Belangrijk is dat de terrasvergunning gelijktijdig wordt getoetst met de omgevingsvergunning. Binnen de bvo's vallen ook de vaste gebruikers (eigenaar/personeel). Voor het terras geldt 100% bezoek.
- Voor pensions geldt een lagere parkeernorm dan voor hotels, omdat een verblijf in een pension vaak langer duurt en geschiedt door groepen die minder mobiel zijn. Denk bijvoorbeeld aan werknemers die voor een project tijdelijk gehuisvest worden. De parkeernorm is afgeleid van de laagste norm voor een 3*-en hotel.
- In het **centrumgebied, zijnde de binnenstad** en omgeving (gearceerde deel in figuur 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 is. Als een restaurantfunctie aanwezig is, gelden voor het restaurant zelf ook normen.
- 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.
- Lichte horeca binnen de singels, zie paragraaf 3.3.

2.3.7 Sociaal culturele voorzieningen

Tabel 2.9. Sociaal culturele voorzieningen

Sociaal culturele voorzieningen	Centrum	Schil / over-loopgebied	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoekers
museum	0,4	0,6	0,95	per 100 m2 bvo	95%
bibliotheek	0,45	0,75	1,05	per 100 m2 bvo	97%
bioscoop	3,2	7,9	11	per 100 m2 bvo	94%
filmtheater/filmhuis	2,6	5,2	7,7	per 100 m2 bvo	97%
theater/ schouwburg	7,3	7,9	9,8	per 100 m2 bvo	87%
musicaltheater	2,9	3,4	3,9	per 100 m2 bvo	84%
sociaal cultureel centrum	2	2	2	per 100 m2 bvo	90%
wijkgebouw	2	2	2	per 100 m2 bvo	90%
verenigingsgebouw	2	2	2	per 100 m2 bvo	95%
casino	5,9	6,1	6,5	per 100 m2 bvo	86%

Toelichting:

bvo: bruto vloeroppervlak (volgens NEN 2580)

- *Filmtheater/filmhuis*
Een filmtheater of filmhuis is 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) live 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.

2.3.8 Sportvoorzieningen

Tabel 2.10. Sportvoorzieningen

SPORTVOORZIENINGEN	Centrum	Schil / over-loopgebied	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoekers	Opmerking
sporthal (binnen)	1,45	2,05	2,65	per 100 m2 bvo	96%	met wedstrijdfunctie + 0,15 per tribuneplaats
sportzaal	1,05	1,85	2,65	per 100 m2 bvo	94%	
sportveld (buiten)	20	20	20	per ha netto terrein	95%	met wedstrijdfunctie + 0,15 per tribuneplaats exclusief kantine, kleedkamer, oefenveld en toiletten (= 2 per 100 m2)
dansstudio	1,5	3,8	10,8	per 100 m2 bvo	93%	
fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	4,7	per 100 m2 bvo	87%	
fitnesscentrum	1,7	4,4	6,2	per 100 m2 bvo	90%	
squashhal	1,6	2,4	2,7	per 100 m2 bvo	84%	
tennishal	0,3	0,4	0,5	per 100 m2 bvo	87%	
Tennisbaan	2,5	2,5	2,5	Per baan	95%	
golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	95,6	per 18 holes, 60ha	98%	
golfoefencentrum	n.v.t.	n.v.t.	50,7	per centrum	93%	
bowlingcentrum	1,6	2,2	2,8	per baan	89%	
biljart- /snookercentrum	0,85	1,05	1,35	per tafel	87%	
stadion	0,12	0,12	0,12	per zitplaats	99%	Feitelijk gebruik ligt rond de 0,32 per zitplaats
zwembad overdekt	n.v.t.	9,8	10,6	per 100 m2 bassin	97%	
zwembad openlucht	n.v.t.	10,1	12,9	per 100 m2	99%	

SPORTVOORZIENINGEN	Centrum	Schil / over-loopgebied	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoekers	Opmerking
				bassin		
Manege (paardenhouderij)	0,4	0,4	0,4	per box	90%	
kartbaan	6	6	6	per 100 m2	90%	
klimhal	6	6	6	per 100 m2	90%	
ski- en snowboardhal	6	6	6	per 100 m2 sneeuw	90%	
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,15	1,35	1,65	per 100 m2 bvo	98%	
kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	2,05	2,35	per 100 m2 bvo	98%	
wellnesscentrum	n.v.t.	8	9,3	per 100 m2 bvo	99%	
sauna, hammam	2,5	4,6	6,6	per 100 m2 bvo	98%	

Toelichting:

- bvo: bruto vloeroppervlak (volgens NEN 2580)
- *Fitnessstudio/sportschool*
Met fitnessstudio/sportschool wordt bedoeld op kleinschaligere voorzieningen (indicatie: circa 750 m² bvo) waar voor het overgrote deel alleen gebruikgemaakt wordt van fitnessapparaten.
- *Fitnesscentrum*
Bij een fitnesscentrum gaat om zogenoemde grotere multifunctionele centra (groter dan 1500 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.
- *Golfbaan (18 holes)*
Indicatief gesteld is voor de aanleg van een 18-holes golfbaan circa 60-70 hectare grond nodig. Als recreatief medegebruikers plaatsvindt, is dit 25-50% meer.
- *Golfoefencentrum (ook wel pitch & put genoemd)*
Al dan niet in combinatie met een golfbaan kan er sprake zijn van een golf(oefen)centrum. Een dergelijke centrum wordt gevormd door bijvoorbeeld een drive range (afslagplaatsen) en een oefenbaan, eventueel gecombineerd met andere oefenfaciliteiten (zoals oefenbunkers of een putting green).
- *Bowlingcentrum*
Een bowlingcentrum is gericht op zowel professioneel als recreatief bowlen. Het betreft dus niet de recreatieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.
- *Zwembad (combi)*
Een combi-zwembad is een zwembad met zowel overdekte als openluchtzwembassins.
- *Kunstijsbaan*
Bij de normen wordt uitgegaan van een sobere semi-overdekte of overdekte kunstijsbaan (voor lange baanschaatsen), gecombineerd met een baan van 30 x 60 meter (op het middenterrein bijvoorbeeld), zonder grootschalige tribunes of andere extra's, maar wel geschikt voor wedstrijden.
- *Wellnesscentrum*
Hier wordt met wellnesscentrum bedoeld op de grotere zelfstandige (combinaties van) sauna's, thermen en kuurcentra (en dus niet op voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings). Een sauna is een publieke badinrichting waar saunabaden genomen kunnen worden. Kuurcentra bieden naast saunabaden ook vaak geneeskundige therapieën aan en vaak zijn faciliteiten aanwezig om te overnachten. Bij beide voorzieningen zijn vaak ook een massage-/beautysalon en horeca aanwezig (meestal in de vorm van een restaurant). Het verzorgingsgebied van de bedoelde wellnessvoorzieningen is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.

Grootschalige sportvoorzieningen: hierbij zijn meestal voorzieningen als bar/restaurant bij aanwezig. Als deze faciliteiten alleen functiegericht zijn wordt ervan uitgegaan dat deze voorzieningen geen extra parkeervraag opleveren. Deze voorzieningen worden daarom niet meegeteld in de parkeerbehoefte, ook niet als restaurant. Als het wel zelfstandig functionerende functies zijn, wordt wel een parkeernorm berekend.

2.3.9 Overige voorzieningen

Tabel 2.11. Overige voorzieningen

OVERIGE VOORZIENINGEN	Centrum	Schil / over- loopgebied	Rest bebouwde kom	Eenheid	Aandeel bezoekers	Opmerking
evenementenhal	4	5,5	7,5	per 100 m2 bvo	99%	
beursgebouw	4	5,5	7,5	per 100 m2 bvo	99%	
congresgebouw	4	5,5	7,5	per 100 m2 bvo	99%	
themapark	n.v.t.	8	8	per ha netto terrein	99%	
Attractie- en pretpark	n.v.t.	8	8	per ha netto terrein	99%	
Indoorspeeltuin (kinderspeel- hal)	3,5	4,3	5,3	per 100 m2 bvo	97%	
volkstuin	1,15	1,25	1,35	per 10 tuinen	100%	
religiegebouw (kerk, moskee, synagoge, enz.)	0,15	0,15	0,15	per zit- plaats/gebedsplaats	98%	
bordeel	1	1	1	per kamer	90%	
overige sexinstelling	0,5	1	1,5	per 100m2 bvo	90%	
opslagbedrijven (bv. Shurguard)	0,07	0,07	0,07	per unit	95%	minimaal 2 plaatsen realiseren
crematorium	n.v.t.	22,5	30,1	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	99%	
begraafplaats	n.v.t.	31,6	31,6	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	97%	Centrum in openbare parkeergarages
Jachthaven	0,6	0,6	0,6	per ligplaats		
kinderboerderij (stadsboerde- rij)	n.v.t.	18,8	22,5	per gemiddelde boer- derij		
dierenpark	8	8	8	per ha. netto terrein	99%	
plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	27,5	30,5	per gemiddelde tuin		
penitentiaire inrichting	1,65	2,15	3,25	per 10 cellen	37%	
Uitvaartcentrum	0,15	0,15	0,15	Per zitplaats	98%	

Toelichting:

- bvo: bruto vloeroppervlak (volgens NEN 2580)
- *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 beduidend groter zijn, zoals Speelstad Oranje en Kidzcity in Utrecht, met respectievelijk een grootte van 11.500 m² bvo en 5.000 m² bvo.

3 Het gebruik van de parkeernormen

Dit hoofdstuk 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.

3.1 Bepalen van de parkeerbehoefte

In deze paragraaf worden de stappen doorlopen die noodzakelijk zijn om de parkeerbehoefte en beschikbare capaciteit vast te stellen. De volgende stappen zijn te onderscheiden:

- a. *Bepalen van de parkeerbehoefte*: vaststellen van het aantal benodigde parkeerplaatsen.
- b. *Inspanningsverplichting van de aanvrager*: uitgangspunt is dat de parkeervraag op eigen terrein wordt opgelost. De aanvrager van een omgevingsvergunning moet eventueel aantonen dat hij/zij op eigen terrein niet voldoende capaciteit kan bieden om aan de parkeernorm te kunnen voldoen.

Verlenen van een ontheffing

- c. *Alternatieven*: alternatieve parkeerlocaties wanneer niet op eigen terrein kan worden geparkeerd.
- d. *Parkeren in de openbare ruimte*: het mogelijk opvangen van de parkeervraag in de openbare ruimte (op straat).
- e. Ontheffing op basis van belangenafweging.

3.1.1 Stap a: bepalen van de parkeerbehoefte

Voor verschillende categorieën van bebouwing (woningen, kantoren, sportvoorzieningen, winkels, bedrijven) bestaan verschillende parkeernormen. In hoofdstuk 2 zijn deze normen voor de verschillende categorieën opgenomen.

Bestaande situatie

In bestaande situaties (bijvoorbeeld uitbreiding van een bestaande winkel of woning) 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.

Bij herbouw van een bestaand pand na brand of sloop anderszins wordt het niet redelijk geacht om een voorziening die is afgebrand en moet worden herbouwd op te zadelen met een nieuwe parkeereis als de **oude** functie in dezelfde omvang weer terugkeert. Wel zal samen met de initiatiefnemer voor de herbouw gezocht worden naar een zo passend mogelijke oplossing. Indien men echter besluit om op de betreffende locatie een nieuwe functie te realiseren geldt wel de eis dat men aan de vigerende parkeernorm moet voldoen.

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 hoofdstuk 2) van de laatste actieve functie.

Het inbrengen van bestaande parkeercapaciteit is uitsluitend mogelijk indien deze capaciteit behoort tot een bepaalde functie en deze functie verdwijnt. In dat geval dienen de betreffende parkeerplaatsen te worden toegewezen aan de nieuwe functie. Dit kan door middel van verkoop. Als de plaatsen tot het openbaar domein blijven behoren, kan dit ook in de planvorming worden geregeld. De ontwikkelaar van de nieuwe functie krijgt dan een beschikking dat hij X 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 in het plangebied gelden. Een parkeerberekening kan laten zien hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. De ontwikkelaar moet deze parkeerberekening aanleveren.

Bij volledige nieuwbouw moet worden voldaan aan de volledige parkeereis op eigen terrein. Lukt dat niet, dat kan door middel van een onderzoek aangetoond worden of er in de openbare ruimte evident voldoende ruimte is.. Zie stappenschema in bijlage 5.

Parkeren bij (grootschalige) planontwikkeling, vooral woningbouw (incl. ontwikkelen openbare ruimte)

Bij nieuwe ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein een randvoorwaarde. Soms is dit niet mogelijk, omdat er een verscheidenheid aan type woningen wordt gerealiseerd in een plangebied. Als de ontwikkelaar 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. Als er ook nog andere functies worden gerealiseerd kan gekeken worden naar dubbelgebruik.

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.

<u>Voorbeeld:</u> <i>Bestaande situatie:</i> 236 woningen (50-90 m2 GBO) Parkeernorm 1,3 ppl	<i>Nieuwe situatie:</i> 218 woningen 120 woningen (50-90 m2 GBO) p-norm 1,3 =156 98 woningen (90-135 m2 GBO) p norm 1,5 =147
307 parkeerplaatsen nodig	303 ppl parkeerplaatsen nodig
Bestaande situatie 278 parkeerplaatsen	Nieuwe situatie minimaal 278 parkeerplaatsen
<i>Er zijn in de nieuwe situatie niet meer parkeerplaatsen benodigd dan in de oude. Een eventueel parkeerprobleem wordt niet opgelost. Wel is het gewenst om het bestaande aantal parkeerplaatsen aan vullen naar de benodigde hoeveelheid.</i>	

Aanwezigheidspercentages/dubbelgebruik

Niet alle doelgroepen van een voorziening parkeren tegelijkertijd. De optelsom van de berekende parkeerbehoefte van de verschillende doelgroepen is in de meeste situaties groter dan de daadwerkelijke parkeerbehoefte. In deze gevallen is uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen mogelijk, waardoor het niet noodzakelijk is de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen, maar slechts een deel ervan. De mogelijkheden voor uitwisselbaarheid in een gebied hangen af van de locatie van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen. De procentuele parkeerbehoefte is per afwijkende dag of dagdeel weergegeven in tabel 3.2. In paragraaf 3.2 wordt het dubbelgebruik van parkeervoorzieningen nader toegelicht.

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 parkeergarage die voldoet aan de afmetingen van een parkeerplaats wordt gezien als parkeerplaats op eigen terrein. Hiervoor wordt verwezen naar het Uitwerkingsbesluit parkeren. Daarin staan de minimum vereisten voor parkeren 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 3).

3.1.2 Stap b: inspanningsverplichting van de aanvrager

Uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein moet plaatsvinden of dat er in, 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 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 verbied/onmogelijk maakt.

Er kunnen verschillende redenen zijn waaruit blijkt dat de aanvrager voldoende inspanning heeft geleverd om het parkeren niet op eigen terrein op te lossen. Bijvoorbeeld wanneer de aanvrager van de omgevingsvergunning kan aantonen dat het financieel onmogelijk is om de volgens de geldende norm benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen te realiseren of wanneer het bouwplan financieel onrendabel wordt, bijvoorbeeld bij ondergronds parkeren.

Soms is dit een gevolg van de ligging van het object: bijvoorbeeld bij functiewijziging van een pand in de binnenstad tot een kantoor met 10 medewerkers. Er kan dan geen parkeergelegenheid op eigen terrein worden gerealiseerd, omdat de kavel volledig bebouwd is. De ontwikkelaar moet dan op zoek gaan naar alternatieven.

Soms komt de te grote parkeerbehoefte voort uit het programmatisch vervragen 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.

3.1.3 Stap c: alternatieven

Het handhaven van een strikt beleid met betrekking tot de toepassing van parkeernormen is essentieel om Nijmegen duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden. Dit betekent dat in beginsel de parkeernorm altijd moet worden gerealiseerd. In stap a is aangegeven hoe de parkeerbehoefte kan worden bepaald.

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 centrumgebieden 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 opzicht 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. Voor de verschillende hoofd functies (zoals beschreven in hoofdstuk 2) wordt rekening gehouden met de volgende loopafstanden:

	Centrum	Schil/overloopgebied & Rest bebouwde kom
Wonen (§ 2.3.1)	400 meter	100 meter
Winkelen (§ 2.3.2)	600 meter	400 meter
Werken (§ 2.3.3)	750 meter	500 meter
Onderwijs (§ 2.3.4)	400 meter	100 meter
Gezondheidszorg (§ 2.3.5)	150 meter	100 meter
Horeca (§ 2.3.6)	600 meter	250 meter
Sociaal culturele voorzieningen (§ 2.3.7)	600 meter	400 meter
Sport en ontspanning (§ 2.3.8)	600 meter	250 meter
Overig (§ 2.3.9)	600 meter	400 meter

Voorbeeld: wanneer de bouwaanvrager aan de parkeerbehoefte voor het object kan voldoen door gebruik te maken van vrij beschikbare capaciteit in een buurtstallingsgarage, zal de gemeente ontheffing verlenen voor de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Ook is het mogelijk dat de aanvrager van de omgevingsvergunning zelf parkeerplaatsen realiseert buiten het plangebied, bijvoorbeeld door ergens een garage te bouwen. De parkeervoorziening moet dan wel juridisch gekoppeld worden aan de gebruikers van het bouwplan ten behoeve waarvan de omgevingsvergunning is aangevraagd. Het gaat hierbij alleen om gekochte parkeervoorzieningen. Parkeerplaatsen via huur is niet mogelijk. Een kettingsbeding ligt ten grondslag aan deze juridische koppeling. Zie voor nadere toelichting paragraaf 3.4.

Deze loopafstanden worden ook gehanteerd voor parkeeronderzoeken.

3.1.4 Stap d: parkeren in de openbare ruimte

Wanneer is aangetoond dat er geen alternatieve parkeermogelijkheden zijn, zoals verwoord onder 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.

In schil/overloopgebieden en de rest bebouwde kom is vaak voldoende parkeercapaciteit in de openbare ruimte aanwezig, zodat aan de parkeervraag kan worden voldaan.

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. De ontwikkelaar 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 (in bijlage 6 zijn de eisen voor het parkeeronderzoek opgenomen). De afkoopregeling van het niet kunnen realiseren van parkeren op eigen terrein is hier nog steeds van toepassing.

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.

In de binnenstad is de parkeerdruk vrijwel altijd boven de 85%. In het centrum hanteren we een bezettingsgraad van 95%. Het is dan ook niet mogelijk om extra parkeerdruk in de openbare ruimte af te wikkelen.

3.1.5 Stap e: verlenen van ontheffing

Het College kan in bijzondere gevallen op individuele gronden en het in casu dienende bijzonder gemeentelijk belang⁴, besluiten om ontheffing te verlenen van de vigerende parkeerregels/normen

⁴ een project van grote betekenis voor de stad waarbij de leefbaarheid van de stad, het klimaat en werkgelegenheid een doelstelling is.

(zie paragraaf 3.3). Het is mogelijk dat een planontwikkeling gerealiseerd wordt, zonder dat aan de parkeernorm wordt voldaan. Bijvoorbeeld in het geval dat de gemeente een bedrijf/winkel in de binnenstad de mogelijkheid wil bieden zich te vestigen, ook al wordt niet voldaan aan de parkeernormen. Tevens kan door het College besloten worden af te zien van een bijdrage in het bereikbaarheidsfonds.

De planontwikkeling is voor de gemeente van een zodanig bijzonder gemeentelijk belang, dat het voldoen aan de parkeernormen niet als doorslaggevende factor wordt beschouwd. In een dergelijke situatie wordt door de gemeente ontheffing verleend van de parkeereis. 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. Bureau parkeren moet betrokken worden in deze gevallen. Bureau Parkeren moet tevens tijdig op de hoogte zijn van het verbod tot aanvragen van een parkeervergunning voor de openbare ruimte, zodat het vergunningensysteem afgeblokt kan worden voor de betreffende adressen.

Een ontwikkeling van bijzonder gemeentelijk belang is voor de stad Nijmegen een internationale/ nationale/ regionale ontwikkeling die aanzet geeft voor toekomstige ontwikkelingen of waar een groot economisch belang aan vast hangt.

Deze ontheffing wordt door of namens het College verleend.

In bijlage 5 is een stappenplan opgenomen met de stappen, zoals in deze paragraaf beschreven.

3.2 Hoe omgaan met dubbelgebruik

Parkeren op eigen terrein is een belangrijk uitgangspunt in het parkeerbeleid. Het begrip '*Eigen terrein*' moet daarom worden gelezen als '*het zelfstandig oplossen van de parkeerbehoefte, met inachtneming van de vastgestelde parkeernormen en de wijze waarop deze dienen te worden toegepast*'. Dit betekent dat het parkeren niet per definitie op de kavel zelf hoeft te worden opgelost, maar dat kan worden gekeken naar alternatieve locaties, waarbij samenwerking met andere terreinbezitters (oftewel dubbelgebruik) mogelijk is. Het is van belang dat de parkeerplaatsen juridisch gekoppeld zijn aan de woning.

Het realiseren van nieuwe voorzieningen betekent tevens het toevoegen van extra parkeercapaciteit. Alleen bestaande parkeercapaciteit die binnen plangrenzen valt kan meetellen bij de totale parkeercapaciteit die ten behoeve van het plan moet worden gerealiseerd. Het is niet nodig om binnen een plangebied bestaande parkeercapaciteit te verwijderen, om deze vervolgens op dezelfde wijze weer aan te leggen.

Door toepassing van dubbelgebruik kan zodoende het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden geoptimaliseerd. Veelal betekent dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan wanneer men het parkeren afzonderlijk per functie realiseert. Het aantal parkeerplaatsen is zodoende passend (niet te veel en niet te weinig) bij de (combinatie van) functie(s). Concreet betekent dit dat men gezamenlijke parkeervoorzieningen kan bouwen om zo gebruik te maken van elkaars parkeervoorziening of van een gezamenlijk te bouwen parkeervoorziening op afstand. 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 paragraaf 3.1.3 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 'aanwzigheidspercentage'. De tabel moet als volgt worden gelezen. Als er bij de functie 'woningen' normatief 100 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, zijn er op een werkdag overdag 50 in gebruik; op een werkdag avond 90 et cetera.

Tabel 3.2. Aanwzigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	50	50	90	80	100	60	80	70
woningen bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70
Kantoor/ bedrijven	100	100	5	5	0	0	0	0
Commerciële dienstverlening	100	100	5	75	0	0	0	0
detailhandel	30	60	10	75	0	100	0	0
Grootschalige detailhandel	30	60	70	80	0	100	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	-	60	90	25
Supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	0
Sportfuncties binnen	50	50	100	100	0	100	100	75
Sportfuncties buiten	25	25	50	50	0	100	25	100
bioscoop/theater/podium	5	25	90	90	0	40	100	40
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100	75	10	10	0	10	10	10
Verpleeg/verzorgingstehuis	50	50	100	100	25	100	100	100
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60	100	60	60	5	60	60	60
Ziekenhuis medewerkers	75	100	40	40	25	40	40	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	70		75	0	0
museum	20	45	0	0		100	0	90
restaurant	30	40	90	95		70	100	40
café	30	40	90	85		75	100	45

3.3 Bijzondere gevallen

Desondanks kunnen er 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:

- *Stedenbouwkundig ongewenst*. Als door de aanleg van benodigde parkeerplaatsen de stedenbouwkundige structuur wordt aangetast en daarmee de ruimtelijke kwaliteit in het geding komt. Bijvoorbeeld in de 19^e eeuwse schil mag niet in de voortuinen geparkeerd wordt. Een voorbeeld: bij omzetting van een bestaande grote woning naar meerdere appartementen is het ongewenst dat het hele voor- en achtererf wordt verhard t.b.v. parkeren. Maar ook bij het realiseren van nieuwbouw van woningcomplexen is het niet gewenst om de hele kavel te verharderen.
- 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 bouwplan 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 bouwplan met een aanvaardbare parkeeroplossing in de openbare ruimte, of een verkleining van het bouwprogramma. Binnen de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling 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, kantoren, horeca, detailhandel en commerciële functies*: dit geldt alleen voor de binnenstad (zie kaart 2.3.10), zoals aangegeven in de Parkeernota 2012. Als er geen verandering

in het aantal m² bruto vloer oppervlak (m² bvo) plaatsvindt, dan is de parkeernorm gesteld op nul. Er hoeft dan 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 plaatsvindt, dan gelden de parkeernormen. Aan het aandeel bezoekers (0,3 parkeerplaatsen) hoeft niet te worden voldaan. Deze kan worden opgelost in de bestaande parkeergarages.

- *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 moet er nader worden bekeken of het mogelijk is om het initiatief door te laten gaan. De aanvrager moet dan een onderzoek verrichten naar een oplossing/alternatief. Bij een afwijking van minder dan 10 parkeerplaatsen wordt ontheffing verleend. 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.
- De parkeernorm binnen de singels mag worden losgelaten voor kleine woningen (<50 m² gbo): binnen de singels wordt het mogelijk om in plaats van het realiseren van parkeerplaatsen op 'eigen terrein' fietsstallingsvoorzieningen te realiseren. Dit geldt voor appartementen/woningen onder de 50m² GBO. Per te realiseren parkeerplaats moeten dan minimaal 2 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit bovenop de al verplichte berging volgens het Bouwbesluit. Bewoners van die specifieke woningen hebben geen recht op de aanvraag van 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 15 meter loopafstand vanaf de hoofdingang worden gerealiseerd. Dit alternatief moet inpandig, zeer gemakkelijk toegankelijk, bruikbaar en sociaal veilig zijn. En moet voldoen aan de minimale maten van het Bouwbesluit.
- Pilot projecten: binnen het beleid wordt het mogelijk gemaakt om pilot projecten aan te vragen op het gebied van autoluw wonen of duurzame mobiliteit. Bij deze projecten kan worden afgeweken van de parkeernorm en moeten er in ieder geval fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Voorwaarde is dat de pilot vanuit duurzaamheid, klimaatneutraal of groen wordt ingestoken. Via een collegebesluit kan deze pilot worden opgestart. Als voorbeeld wordt genoemd Plant je Vlag in de Vossenpels Nijmegen-Noord.
- 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 moet rekening worden gehouden met 4,5x5. Voor langsparkeren minimaal 1,8x6m. 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). Voor bereikbaarheid en bruikbaarheid wordt verwezen naar de CROW-publicatie ASVV 2012.
- 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 wel direct gecompenseerd worden. In de aanvraag van de vergunning moet de tijdelijkheid worden aangegeven.
- Lichte horeca binnen de singels: 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.
- Naast lichte horeca treffen we ook ondersteunende horeca bij detailhandel aan. Dit houdt in dat aan een bestaande functie een kleine voorziening voor horeca wordt toegevoegd. Bijvoorbeeld

een koffiecorner in een kledingzaak. Een parkeernorm is hiervoor niet nodig, omdat er op de hoofdfunctie zelf al een parkeernorm zit. Men komt niet alleen voor de horeca naar het pand.

- Bij functies moet ook rekening worden gehouden met minder validen. Hiervoor gelden richtlijnen conform CROW publicatie 337 'Richtlijnen Toegankelijkheid'.

3.4 Niet naburige parkeerplaatsen

Onder bepaalde voorwaarden is het college bereid om akkoord te gaan met het voorzien in de parkeerbehoefte op aangekochte parkeerplaatsen die van de locatie van het project verwijderd liggen. Het huren van parkeergelegenheid beschouwt het college niet als een duurzame parkeeroplossing. Voordat overgegaan wordt tot deze uitzondering moet allereerst gekeken worden of er redenen zijn om de ontheffing bij voorbaat te weigeren. 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 paragraaf 3.1.3 van het perceel waarop het project plaatsvindt (bijv. het perceel waarop een gebouw gebouwd gaat worden).

Als er geen reden is om de ontheffing te weigeren, dan kan een ontheffing worden verleend mits de hieronder genoemde eindsituatie maar wordt bereikt.

3.4.1 Koop en erfdienstbaarheid

De eindsituatie moet als volgt zijn:

1. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet zakelijk gerechtigde zijn 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. daar op 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 par-

keerplaatsen 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 zal er ontheffing verleend kunnen worden 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 ontheffing/omgevingsvergunning.

3.5 Overgangssituatie

De Woningwet is onlangs gewijzigd. Dit betekent dat een groot deel van de bouwverordening uiterlijk 1 juli 2018 van rechtswege komt te vervallen. Dan moet dat deel (waaronder de parkeernormenbepaling) zijn opgenomen in bestemmingsplannen of beheersverordeningen. Tussen 28 november 2014 en 1 juli 2018 kunnen er hierdoor twee toetsingskaders van toepassing zijn.

Er is een overgangstermijn voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen, kunnen deze niet meer als vangnet dienen en moeten deze (en vooral de parkeernormenbepaling) zijn ondergebracht in het bestemmingsplan. Wanneer de gemeenteraad op of na 29 november 2014 een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling direct in werking. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening kunnen dus al eerder hun werking verliezen. Dat kan al (ruim) eerder dan 1 juli 2018 het geval zijn.

Wanneer er in het bestemmingsplan parkeernormen zijn opgenomen, moet aan deze normen worden getoetst. Wanneer verwezen wordt naar de beleidsregels, dan wordt er getoetst aan de op het moment van aanvraag gelden beleidsregels. Na vaststelling van de Herziene Nota Parkeernormen 2016 en de bijbehorende beleidsregels, worden aanvragen getoetst aan deze nieuwe normen. De in behandeling zijnde aanvragen worden echter nog afgehandeld volgende de oude normen, tenzij de nieuwe normen gunstiger zijn voor de aanvragen van een omgevingsvergunning.

4 Bereikbaarheidsfonds

Er zijn gevallen waarbij het redelijkerwijs niet mogelijk is parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. In dat geval wordt de parkeervraag opgelost in een openbare voorziening. Dit kan de openbare weg zijn of een door de gemeente geëxploiteerde gemeenschappelijke parkeervoorziening. In het eerste geval krijgt de bewoner (of gebruiker) de mogelijkheid om op de openbare weg te parkeren, al dan niet met een vergunning. Bij realisatie in gebouwde voorziening krijgt de bewoners/gebruiker de gelegenheid deze gebruiken.

4.1 Compensatiebedragen

Indien niet in de parkeereis wordt voorzien, betaalt de ontwikkelaar voor de niet gerealiseerde parkeerplaatsen een compensatiebedrag aan de gemeente. De hoogte van dit bedrag is vergelijkbaar met de gemiddelde kosten voor het realiseren van een gebouwde parkeerplaats op eigen terrein. De afkoop vindt eenmalig plaats bij het verlenen van de omgevingsvergunning. Jaarlijks wordt dit bedrag geïndexeerd op basis van de stijging van de bouwkosten. Deze indexatie wordt in de Perspectiefnota vastgesteld. Voor 2012 is de indexering 2,1%. Voor 2012 zien de compensatiebedragen er als volgt uit:

Tabel 4.1. Compensatiebedragen per parkeerplaats

	2013	2014	2015
Centrum:	€ 18.163,12	€ 18.617,20	€18.881,56
Schil/overloop:	€ 14.530,07	€ 14.893,32	€15.105,25
Rest bebouwde kom:	€ 3.027,18	€ 3.102,86	€3.146,93

De parkeernorm voor woningen bevat een bezoekerscomponent: ook het bezoek aan bewoners zal een parkeerplaats moeten kunnen vinden. Als de totale parkeervraag inclusief de bezoekerscomponent in pandig moet worden opgelost dient de garage openbaar toegankelijk te zijn. Dit maakt de garage in de regel duurder. Daarnaast zijn sommige woningbouwprojecten te kleinschalig om een dergelijke voorziening op een financieel verantwoorde wijze te realiseren. Het is aan de ontwikkelaar de afweging te maken of dit wel of niet wenselijk is.

4.2 Bereikbaarheidsfonds

Parkeren is een voorwaarde voor bereikbaarheid. Als je ergens wel kunt komen (de rit), maar er niet kunt zijn (parkeren), is de locatie de facto onbereikbaar. Om de bereikbaarheid te garanderen maakt de gemeente kosten. Voor de dekking van incidentele kosten is het bereikbaarheidsfonds in het leven geroepen. De compensatiebedragen die worden betaald in het kader van het niet kunnen voldoen aan de parkeereis, worden integraal gestort in het Bereikbaarheidsfonds. De aanvrager van de omgevingsvergunning moet wel eerst geprobeerd hebben 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 paragraaf 1.2, maar wordt in voorgaande nota in hoofdstuk 3 ook nader uitgelegd.

Een andere voedingsbron van dit fonds zijn de meerinkomsten uit de parkeerexploitatie. Van meer inkomsten is sprake als de inkomsten uit het parkeren groter zijn dan de kosten voor het parkeren en de afgesproken afdracht aan de algemene middelen. De instelling, voeding en gebruik van het bereikbaarheidsfonds wordt geregeld in een 'bereikbaarheidsfondsverordening'. Deze verordening wordt op kleine punten gewijzigd, zodat er een match is met de beleidsregels en de Herziene Nota Parkeernormen 2016.

5 Fietsparkeren

Tijdens planontwikkelingen komen vaak vragen over fietsparkeren. Het CROW heeft richtlijnen opgesteld voor fietsparkeren bij verschillende functies. De gemeente Nijmegen heeft het gemiddelde van de bandbreedte gebruikt om als norm aan te duiden. Naast deze normen staan ook in het bouwbesluit minimale kaders voor het realiseren van fietsbergingen. Deze staan in bijlage 7.

Er volgt nog een verdere verkenning naar de toepassing van de fietsparkeernormen. Hoe willen we dit ruimtelijk inpassen in de verschillende schillen. Bij nieuwe planontwikkelingen moet wel al rekening worden gehouden met de normen in dit hoofdstuk.

Tabel 5.1 Fietsparkeernormen

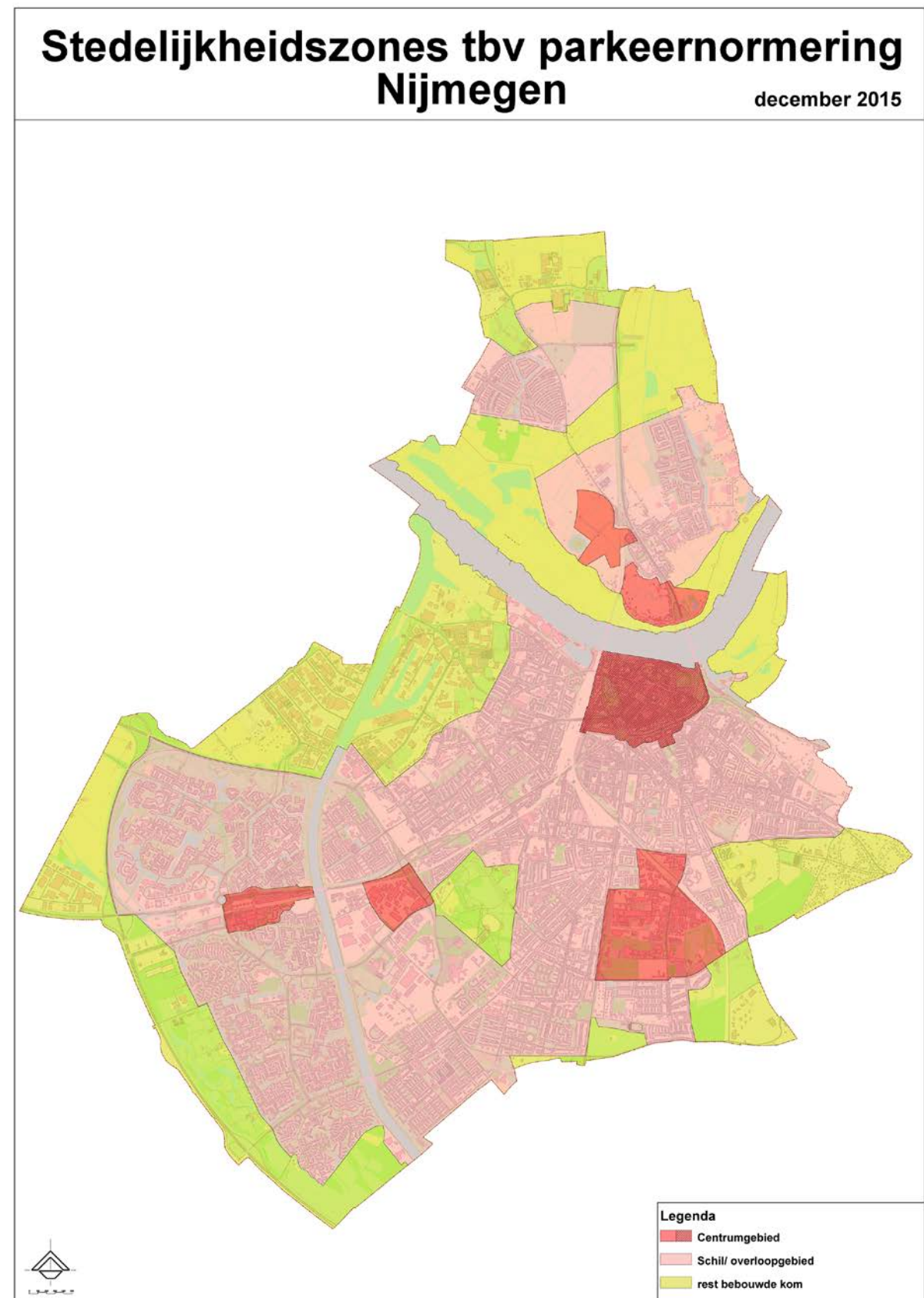
KANTOOR	Locatie	Norm	Eenheid per
Kantoor (personeel)	Centrum	1,7	100 m ² bvo
	Schil	1,2	100 m ² bvo
	Rest bebouwde kom	1,2	100 m ² bvo
	NS-station	0,9	100 m ² bvo
Kantoor met balie (bezoekers)			100 m ² bvo
SCHOLEN	Schaalgrootte (leerlingen)	Norm	Eenheid per
Basisschool leerlingen	<250	4,3	10 leerlingen
	250 tot 500	5,0	10 leerlingen
	>500	6,2	10 leerlingen
Basisschool medewerkers		0,4	10 leerlingen
Middelbare school leerlingen		14	100 m ² bvo
Middelbare school medewerkers	Centrum	0,6	100 m ² bvo
	Schil	0,5	100 m ² bvo
	Rest bebouwde kom	0,4	100 m ² bvo
ROC leerlingen		12	100 m ² bvo
ROC medewerkers		0,9	100 m ² bvo
WINKELN EN BOODSCHAPPEN	Locatie	Norm	Eenheid per
Winkelcentrum	binnen bebouwde kom	2,7	100 m ² bvo
Supermarkt	binnen bebouwde kom	2,9	100 m ² bvo
Bouwmarkt	binnen bebouwde kom	0,25	100 m ² bvo
Tuincentrum	binnen bebouwde kom	0,4	100 m ² bvo
	Buiten bebouwde kom	0,1	100 m ² bvo
HORECA	Locatie	Norm	Eenheid per
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	29	Locatie
	Rest bebouwde kom	10	
Restaurant (eenvoudig)	Binnen bebouwde kom	18	100 m ² bvo
	Buiten bebouwde kom	15	
Restaurant (luxe)		4	100 m ² bvo

GEZONDHEIDSZORG EN MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN	Locatie	Norm	Eenheid per
Apotheek bezoekers		7	Locatie
Apotheek medewerkers		4	locatie
Begraafplaats/crematorium		5	Gelijktijdige plechtif- heid
Gezondheidscentrum bezoekers		1,3	100 m2 bvo
Gezondheidscentrum medewerkers		0,4	100 m2 bvo
Kerk/moskee		40	100 zitplaatsen
Ziekenhuis bezoekers		0,5	100 m2 bvo
Ziekenhuis medewerkers	Centrum	0,4	100 m2 bov
	Schil	0,4	
	Rest bebouwde kom	0,2	
SPORT, CULTUUR, ONTSPANNING	Locatie	Norm	Eenheid per
Bibliotheek		3	100 m2 bvo
Bioscoop	Centrum	7,8	100 m2 bvo
	Schil	4,3	
	Rest bebouwde kom	1,4	
fitness	Centrum	5	100 m2 bvo
	Schil	3,7	
	Rest bebouwde kom	2	
Museum		0,9	100 m2 bvo
Sporthal		2,5	100 m2 bvo
Sportveld		61	Ha netto terrein
Sportzaal		4,0	100 m2 bvo
Stadion		9	100 zitplaatsen
Stedelijk evenement		32	100 bezoekers
Theater	Centrum	24	100 zitplaatsen
	Schil	21	
	Rest bebouwde kom	18	
Zwembad (openlucht)		28	100 m2 basin
Zwembad (overdekt)		20	100 m2 basin
OVERSTAPPLAATSEN	Locatie	Norm	Eenheid per
Busstation	Centrum en schil	42	Halterende buslijn
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	autoparkeerplaats
WONINGEN*			
Zie normen conform Rijksbouwbesluit artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen.			

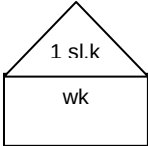
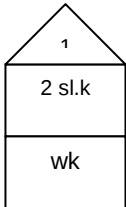
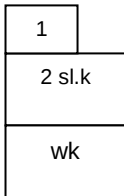
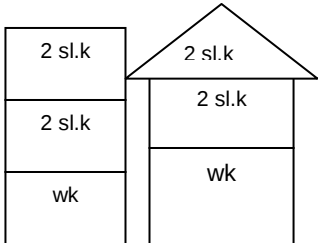
*Voor woningen binnen de singels kleiner dan 50 m2 gelden andere normen, zie paragraaf 3.4..

6 Bijlagen

Bijlage 1. Stedelijkheidszones t.b.v. de Nijmeegse parkeernormering



Bijlage 2. Woningimpressie en gemiddelde maatvoering

WONING KLEIN	Oppervlakte	soort woning	gemiddelde maat
	50 t/m 90m ²	3-kamer appartement (woonkamer+slaapkamer)	75m ²
		2-kamer woning (1 laag+kap)	70m ²
		3-kamer woning (2 lagen zonder kap)	90m ²
WONING MIDDEN			
	91t/m135m ²	4-kamer woning (2 lagen+kap / ½ laag)	115m ²
			
WONING GROOT			
	≥135m ²	5-kamer woning (3 lagen)	135m ²

GBO:

In NEN2580 is bepaald dat de gebruiksoppervlakte berekend wordt door van de totale oppervlakte binnen de wanden van de woning, het BVO (bruto vloeroppervlak) de volgende oppervlaktes af te trekken:

- Grondoppervlak van dragende wanden
- Oppervlak van vides en trappgaten, indien groter dan 4 m²
- Oppervlak van ruimten met een vrije hoogte lager dan 1,5 meter
- Grondoppervlak van afzonderlijke constructies groter dan 0,5 m²
- Grondoppervlak van leidingschachten, indien groter dan 0,5 m²

Bijlage 3. Wanneer zijn inritten toegestaan?

Verkeer

Deel 1 Relevantie

Het aspect Verkeer is altijd relevant.

Deel 2 Ontvankelijkheid

Dit deel van de checklist bepaalt per aspect of alle documenten/informatie, die nodig is voor een inhoudelijke beoordeling, is aangeleverd.

Zijn onderstaande vragen met Ja te beantwoorden?

	Ja	Nee
• Is het WABO aanvraagformulier recent en is het volledig ingevuld?		
Is er een situatietekening met daarop:		
• de straatnaam waarop de inrit uitkomt?	☐	☐
• de plaats en breedte van de (veranderde) inrit(ten)?	☐	☐
• eventuele obstakels ⁵ in de openbare ruimte?	☐	☐
• eventuele obstakels ⁶ in de openbare ruimte binnen 2 meter aan weerszijden van de (veranderde) inrit?	☐	☐
• de bebouwing en erfscheidingen op het terrein?	☐	☐
• de opstelplaats van de auto('s)?	☐	☐
• de maatvoering van de voor- en/of zijtuin (afhankelijk van waar de auto's komen te staan)?	☐	☐
Zijn er foto's aangeleverd van:		
• van de locatie van de inrit?	☐	☐
• het straatprofiel in beide richtingen?	☐	☐

- ☐ Ja → De aanvraag is vwb het aspect Verkeer ontvankelijk.
Ga naar deel 3 Inhoudelijke beoordeling.
- ☐ Nee → De aanvraag is niet ontvankelijk; ontbrekende informatie aanleveren
Zet advies in WRS op Niet Ontvankelijk. Einde checklist aspect Verkeer.

Deel 3 Inhoudelijke beoordeling

Bij het aanvragen van een omgevingsvergunning voor de activiteit Uitwegen; uitrit aanleggen of veranderen worden de volgende weigeringsgronden beoordeeld:

- de bruikbaarheid van de weg;
- het veilig en doelmatig gebruik van de weg;
- de bescherming van het uiterlijk aanzien van de omgeving;
- de bescherming van de groenvoorziening in de gemeente.

(Artikel 2.1.5.3 APV)

Voor het aspect Verkeer is er in dit deel een checklist opgesteld. Door middel van vragen of situatietekeningen wordt hierbij aangegeven in welke gevallen de aanvraag akkoord is of geweigerd moet worden, en in welke gevallen er een ad hoc advies van de desbetreffende discipline nodig is.

⁵ Zoals bus-sluizen, verkeersdrempels, zebra's en dergelijke.

⁶ Zoals bomen, lichtmasten, elektriciteitskasten, putten en dergelijke.

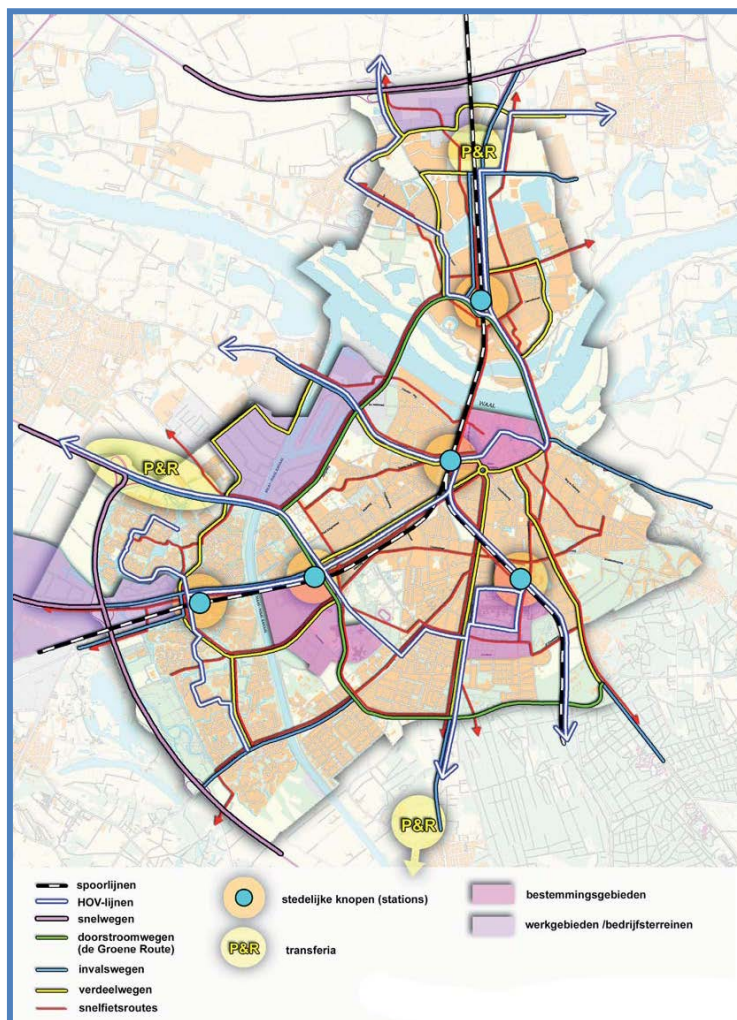
1] Algemeen

Betreft het:

	Ja	Nee
• een aanvraag voor een tijdelijke inrit?	☐	☐
• een ontsluiting op een (geplande) gebiedsontsluitingsweg, HOV-lijn of een snelfietspad? ^{7 8}	☐	☐
• één inrit voor meerdere grondgebonden woningen tegelijkertijd?	☐	☐
• Wordt de inrit aangelegd bij een andere functie dan een woning / woongebouw?	☐	☐

Is een of meer van de bovenstaande vragen met Ja beantwoord?

- ☐ Ja → Er is een inhoudelijk advies van een verkeerskundige nodig.
Maak rol Advies Verkeer aan. Einde checklist aspect Verkeer.
- ☐ Nee → betreft het een grondgebonden woning? → **Ga verder bij 2].**
 betreft het een woongebouw → **Ga verder bij 3].**



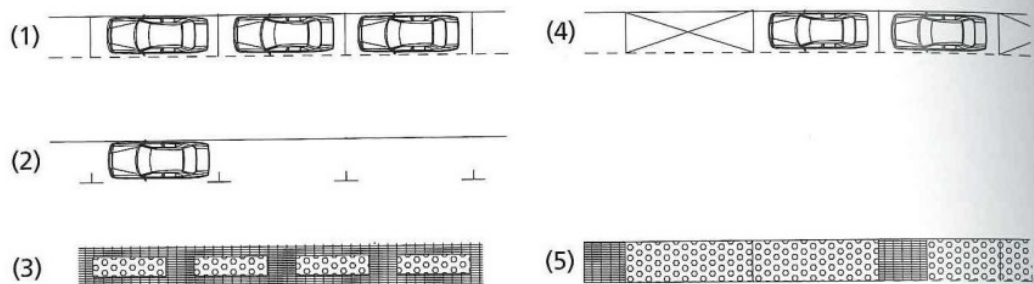
Snelfietsroutes en HOV-lijnen. Zie afbeelding 31 *Netwerk auto, openbaar vervoer en fiets 2020* in Nota duurzaam bereikbaar

⁷ Zie wegen, snelfietsroutes en HOV-lijnen in afbeelding 31 *Netwerk auto, openbaar vervoer en fiets 2020* in Nota duurzaam bereikbaar.

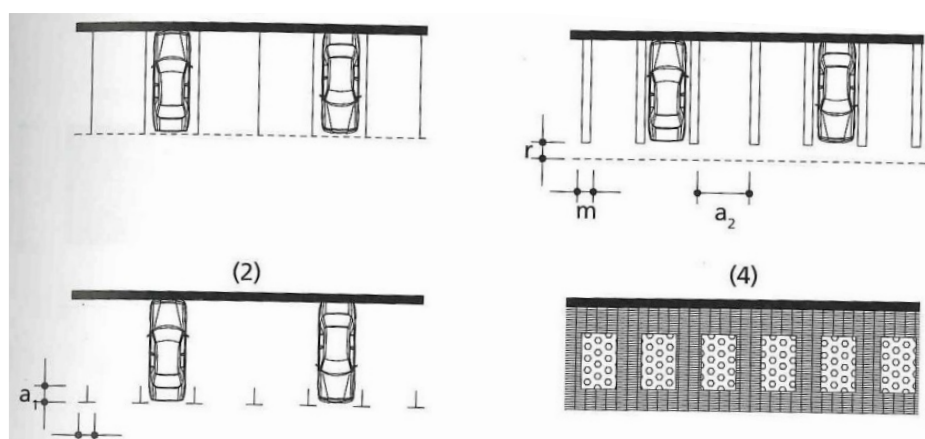
⁸ Actie: Goed leesbare kaart uitwerken als vervolgoopdracht.

2] Grondgebonden woningen

	Ja	Nee
• Betreft het de eerste en enige inrit (per woning)?	☐	☐
• Is de standaard inritbreedte aangehouden (bij een enkele inrit max. 3 m; bij een gecombineerde inrit ⁹ max. 6m)?	☐	☐
• Is er voldoende ruimte op eigen terrein voor de parkeerplek(ken)? (minimaal 2,5 bij 5 meter per parkeerplek)	☐	☐
• Ligt er in de huidige situatie <u>geen</u> parkeermogelijkheid voor de toekomstige inrit? Zonder markering dan wel zoals hieronder weergegeven met markering.	☐	☐



Voorbeeld parkeermogelijkheden – parkeervakken langs de straat

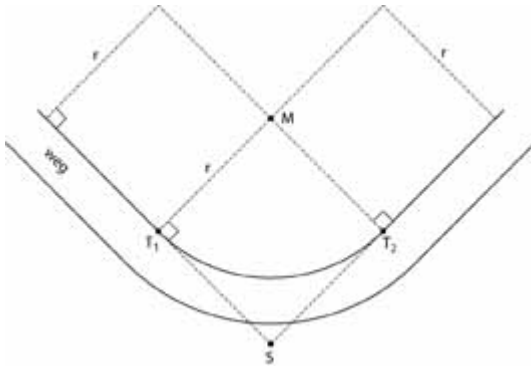


Voorbeeld parkeermogelijkheden - parkeervakken dwars op de straat (schuine vakken ook mogelijk)

⁹ Gecombineerde inrit: twee inritten van aangrenzende percelen gecombineerd tot één inrit.

- Is er vrij zicht? Zijn er geen zaken¹⁰ (hoger dan 1 m) binnen 3m van de stoep / fietspad / rijbaan (oid) aanwezig die het uitzicht belemmeren?
- Ligt de inrit minimaal 5m uit het tangentialpunt van een bocht?
Tangentpunt: Zie in onderstaande afbeelding het punt waar bochtboog en rechtstand elkaar raken (de s).

Ja Nee

☐ ☐☐ ☐

- Zijn er geen obstakels¹¹ in de openbare ruimte?
- Zijn er geen obstakels¹² in de openbare ruimte binnen 2 meter aan weerszijden van de (veranderde) inrit?

☐ ☐☐ ☐

Zijn alle bovenstaande vragen met Ja beantwoord?

- ☐ Ja → Aanvraag is akkoord vwb aspect Verkeer.
Zet advies in WRS op Akkoord. Einde checklist aspect Verkeer.
- ☐ Nee → Er is een inhoudelijk advies van een verkeerskundige nodig.
Maak rol Advies Verkeer aan. Einde checklist aspect Verkeer.

¹⁰ Hekwerken, bebouwingen, belendende bebouwing, en dergelijke.

¹¹ Zoals bus-sluizen, verkeersdrempels, zebra's en dergelijke.

¹² Zoals bomen, lichtmasten, elektriciteitskasten, putten en dergelijke.

3] Woongebouwen

	Ja	Nee
• Betreft het de eerste (en enige) inrit voor personenauto's?		
• Is de standaard inritbreedte aangehouden (bij een enkele inrit 3 m; bij een inrit met een in- en uitrijstrook voor personenauto's 5 m)?	☐	☐
• Licht er in de huidige situatie <u>geen</u> parkeermogelijkheid voor de toekomstige inrit?	☐	☐
• Zijn er geen obstakels ¹³ in de openbare ruimte?	☐	☐
• Zijn er geen obstakels ¹⁴ in de openbare ruimte binnen 2 meter aan weerszijden van de (veranderde) inrit?	☐	☐
• Licht de inrit minimaal 5m uit het tangentialpunt van een bocht?	☐	☐
• Is er vrij zicht? Zijn er geen zaken ¹⁵ binnen 3m van de stoep / fietspad/rijbaan (oid) aanwezig die het uitzicht belemmeren?	☐	☐

Zijn alle bovenstaande vragen met Ja beantwoord?

☐ Ja → Aanvraag is akkoord vwb aspect Verkeer.
Zet advies in WRS op Akkoord. Einde checklist aspect Verkeer.

☐ Nee → Er is een inhoudelijk advies van een verkeerskundige nodig.
Maak rol Advies Verkeer aan. Einde checklist aspect Verkeer.

Stedenbouw

Deel 1 Relevantie

Het aspect Stedenbouw is altijd relevant.

Deel 2 Ontvankelijkheid

Dit deel van de checklist bepaalt per aspect of alle documenten/informatie, die nodig is voor een inhoudelijke beoordeling, is aangeleverd. Zie gestelde vragen deel 2 bij Verkeer.

Deel 3 Inhoudelijke beoordeling

Voor het aspect Stedenbouw is er in dit deel een checklist voor grondgebonden woningen opgesteld. Door middel van vragen of situatietekeningen wordt hierbij aangegeven in welke gevallen de aanvraag akkoord is of geweigerd moet worden, en in welke gevallen er een ad hoc advies van de desbetreffende discipline nodig is.

1] Algemeen

	Ja	Nee
• Betreft het een aanvraag voor een tijdelijke inrit?		
• Betreft het <u>geen</u> grondgebonden woning of perceel op een bedrijventerrein?	☐	☐
• Betreft het een inrit binnen 2 meter van een stam van een boom in openbaar gebied?	☐	☐
• Wordt er openbaar groen doorsneden tgv van de inrit naar het betreffende perceel?	☐	☐
• Worden er tuinmuren verwijderd?	☐	☐

¹³ Zoals bus-sluizen, verkeersdrempels, zebra's en dergelijke.

¹⁴ Zoals bomen, lichtmasten, elektriciteitskasten, putten en dergelijke.

¹⁵ Hekwerken hoger dan 1m, bebouwingen, belendende bebouwing, en dergelijke.

Is een of meer van de bovenstaande vragen met Ja beantwoord?

- ☐ Ja → Er is een inhoudelijk advies van een stedenbouwkundige nodig.
Maak rol Advies Stedenbouw - inritten aan. Einde checklist aspect Stedenbouw.
- ☐ Nee → betreft het een perceel op een bedrijventerrein? **Ga verder bij 2].**
 betreft het een grondgebonden woning? **Ga verder bij 3].**
 betreft het een andere situatie? **Ga verder bij 8].**

2] Inrit op een bedrijventerrein:

	Ja	Nee
• Betreft het een inrit binnen 4 meter van een stam van een boom in openbaar gebied?	☐	☐
• Wordt er openbaar groen doorsneden tgv van de inrit naar het betreffende perceel?	☐	☐

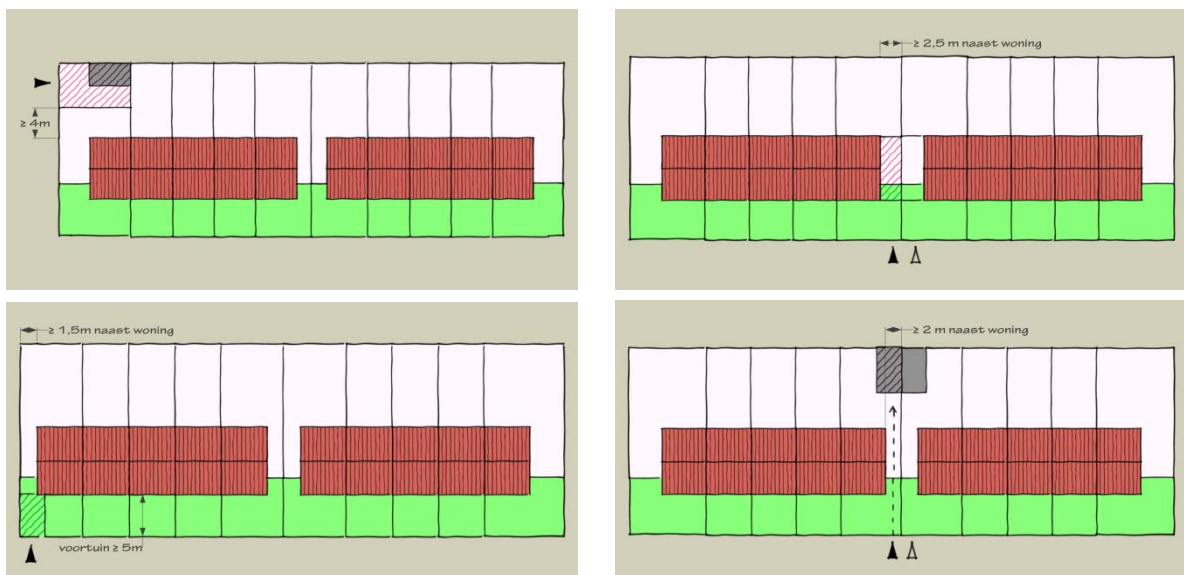
Is een of meer van de bovenstaande vragen met Ja beantwoord?

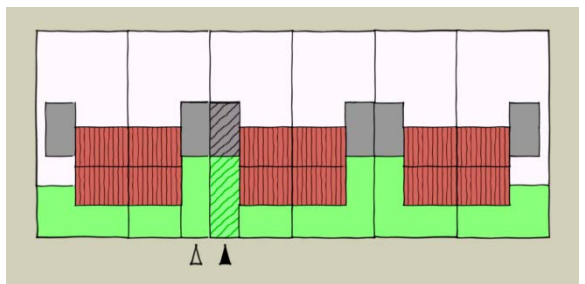
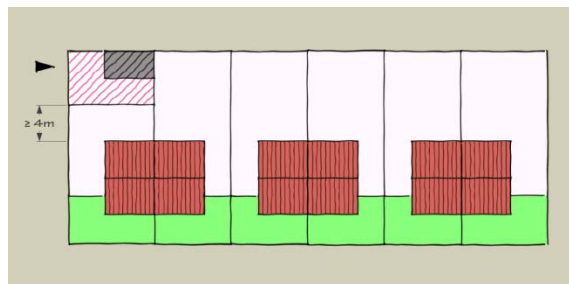
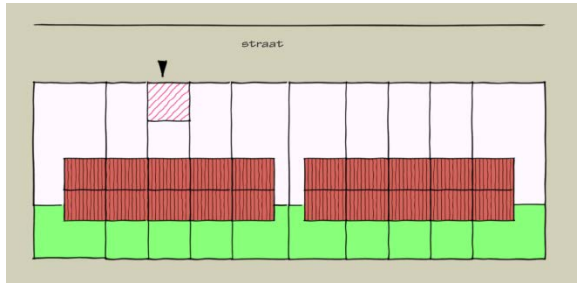
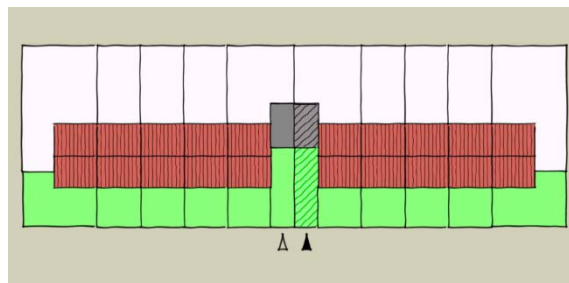
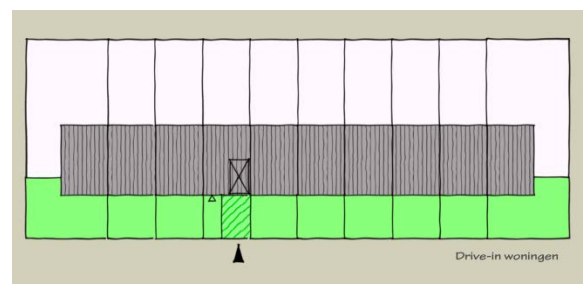
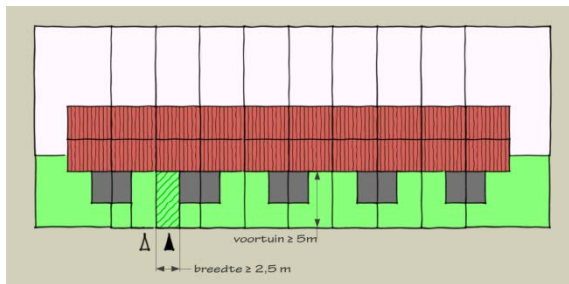
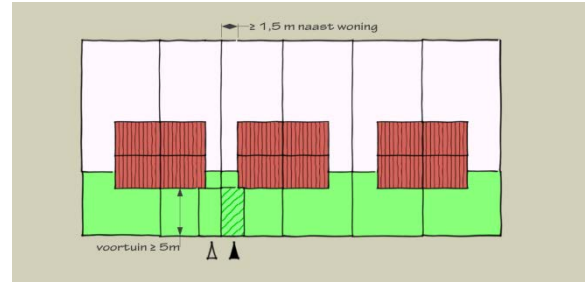
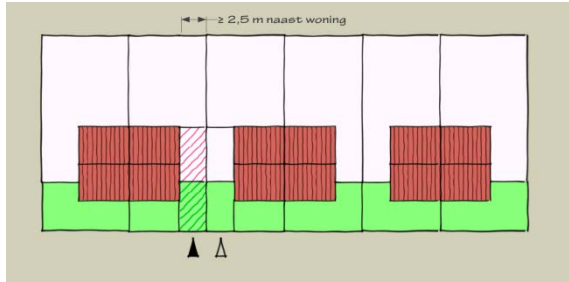
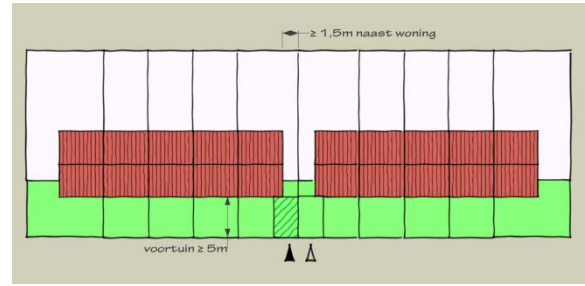
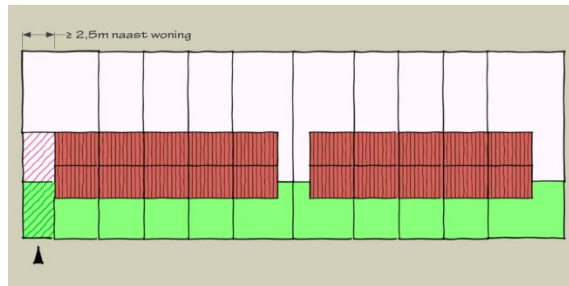
- ☐ Ja → Er is een inhoudelijk advies van een stedenbouwkundige nodig.
Maak rol Advies Stedenbouw - inritten aan. Einde checklist aspect Stedenbouw.
- ☐ Nee → Aanvraag is **akkoord** vwb aspect Stedenbouw.
Zet advies in WRS op Akkoord. Einde checklist aspect Stedenbouw.

3] Inrit bij een grondgebonden woning. Betreft het één van de volgende situaties?

NB Wijze van meten:

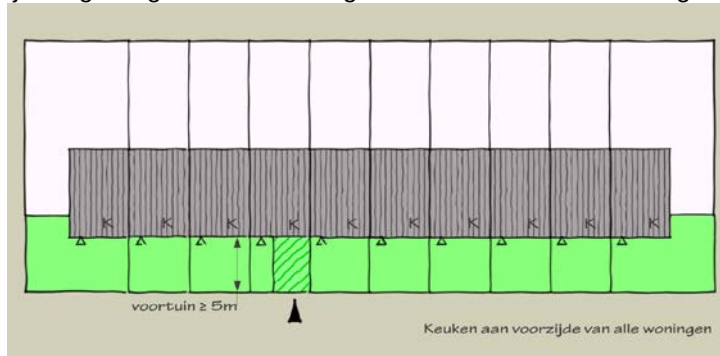
- Afstand tot achtergevel; gemeten vanaf *oorspronkelijke* achtergevel.
- Diepte voortuin; gemeten tot voorgevel of aanwezige aanbouwen (zoals erkers).
- Breedte zijtuin; gemeten ter plaatse van de voorgevel en gemeten tot zijgevel of aanwezige aanbouwen (zoals erkers).





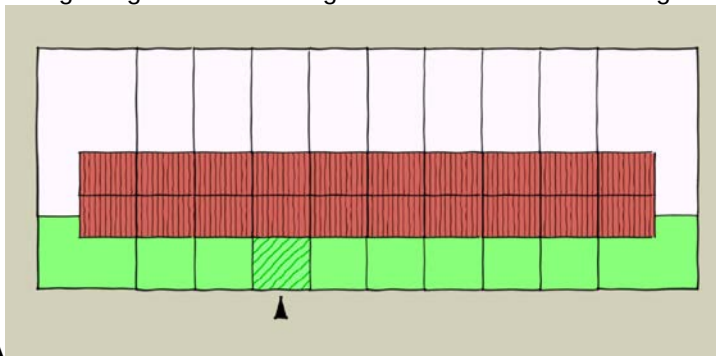
- ☐ Ja → Aanvraag is **akkoord** wvb aspect Stedenbouw.
Zet advies in WRS op Akkoord. Einde checklist aspect Stedenbouw.
- ☐ Nee → Ga verder bij 4].

4] Inrit bij een grondgebonden woning. Betreft het een van de volgende situaties? (K = keuken)

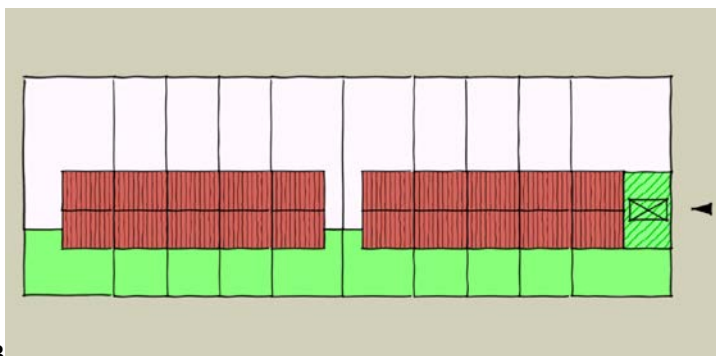


- ☐ Ja → Ad hoc beoordeling Stedenbouw nodig.
Maak rol Advies stedenbouw – inritten aan. Einde checklist aspect Stedenbouw.
- ☐ Nee → **Ga verder bij 5].**

5] Inrit bij een grondgebonden woning. Betreft het een van de volgende situaties?



☐ A



☐ B

- ☐ Ja → Aanvraag is **niet akkoord** wvb aspect Stedenbouw.
Zet advies in WRS op Niet Akkoord en neem onderstaande adviestekst over:

A: 'De aanvraag betreft een parkeerplaats op eigen terrein in de tuin voor een tussenwoning in een blok rijtjeswoningen. De auto komt recht voor de woning te staan. Als gevolg van het parkeren in de voortuin zal er sprake zijn van een versteend aanzicht van de voortuin wat een verslechtering van het uiterlijk aanzien van de straat inhoudt. Daarnaast veroorzaakt het parkeren in voortuinen van tussenwoningen (visuele) overlast voor de bewoners van naastgelegen woningen. Zeker bij traditionele rijenwoningen met een rechte rooilijn is hiervan sprake. Behoud van woonkwaliteit en verkoopbaarheid van woningen zijn ook redenen om terughoudend om te gaan met voortuinparkeren bij tussenwoningen.'

B: 'De aanvraag betreft een parkeerplaats op eigen terrein bij een hoekwoning van een blok rijtjeshuizen. De inrit en bijbehorende opstelplaats van de auto zijn haaks op de zijgevel van de hoekwo-

ning gesitueerd. Dit is geen gangbare oplossing en vanuit het uiterlijk aanzien van de omgeving niet wenselijk.

Het straatbeeld bestaat uit rijenwoningen met voortuinen waarbij de eindwoningen een zijtuin hebben. De zijtuinen leveren bij rijtjeswoningen veelal een belangrijke bijdrage aan het straatbeeld; ze vormen een overgang tussen de straat en de (blinde) kopgevel. Inritten zijn bij hoekwoningen hier mogelijk aan de voorzijde naast de woning in het verlengde van de zijtuin, zodat de erfscheiding/haag ter plaatse van de zijtuin doorloopt. Ook is het mogelijk om een inrit te realiseren achter in de achtertuin. Bij dit type verkavelingen werden de schuurtjes van de eindwoningen van oorsprong al vaak als garage uitgevoerd. Een inrit op deze plek is dan ook heel gangbaar in het straatbeeld.'

Einde checklist aspect Stedenbouw.

☐ Nee → **Ga verder bij 6].**

6] Inrit bij een grondgebonden woning. Betreft het een perceel binnen het projectgebied Plant-je-vlag en waarvoor een kavelpaspoort is opgesteld?¹⁶

☐ Ja → Aanvraag moet getoetst worden aan het kavelpaspoort. **Ga verder bij 7].**

☐ Nee → **Ga verder bij 8].**

7] Voldoet de inrit aan de eisen in het kavelpaspoort? * ¹⁷

☐ Ja → Aanvraag is **akkoord** vwb aspect Stedenbouw.

Zet advies in WRS op Akkoord. Einde checklist aspect Stedenbouw.

☐ Nee → Aanvraag is **niet akkoord** vwb aspect Stedenbouw.

Zet advies in WRS op Niet Akkoord. Einde checklist aspect Stedenbouw.

* Bij de beoordeling van de inrit moet de vraag meegenomen worden of de wijze van plaatsen van de auto's en de benodigde manoeuvreerruimte ook daadwerkelijk in de praktijk mogelijk is op eigen terrein bij de aangegeven inritbreedte. Bij twijfel ter beoordeling aan gemeentelijk verkeerskundige voorleggen. **Maak rol Advies Verkeer aan.**

8] Er is sprake van een andere situatie.

☐ → Ad hoc beoordeling Stedenbouw nodig.

Maak rol Advies stedenbouw – inritten aan. Einde checklist aspect Stedenbouw.

¹⁶ Kaart plangebied Plant-je-vlag in bijlage 1.

¹⁷ Kavelpaspoorten op te vragen bij GEM Waalsprong/ontwikkelbedrijf - Monique Zuuring

Bijlage 4. Indicatie voor kiss & ride, rekenmethode

Volgens crow publicatie 182 (2008))

Groepen 1 t/m 3

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,5^1$ x $0,75^2$

Groepen 4 t/m 8

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,25^1$ x $0,85^2$

Kinderdagverblijf

Aantal kinderen x % leerlingen met auto x $0,25^1$ x $0,75^2$

¹ = reductie facto parkeerduur

- Groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- Kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

² = reductiefactor aantal kinderen per auto

- Groepen 1 t/m 3 = 0,75
- Groepen 4 t/m 8 = 0,85
- Kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- Stedelijkheidgraad
- Stedelijke zone
- De gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

- Groepen 1 t/m 3: 30 – 60%
- Groepen 4 t/m 8: 5 – 40%
- Kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijden van groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% gereduceerd worden.

Bijlage 5. Stappenplan en stroomschema vaststellen parkeerbehoefte

Heeft aanvrager aangegeven waarom hij redelijkerwijs geen bouwplan kan ontwikkelen dat wel voldoet aan de “Beleidsregels parkeren 2016”?

Nee, dan moet hij dat alsnog doen (bijv. via een rendementsberekening).

Heeft aanvrager aangegeven voor welke ontheffingsmogelijkheid hij in aanmerking wil komen?

Nee, dan moet hij dat alsnog doen.

Heeft hij (indien van toepassing) aangegeven dat hij akkoord gaat met een eventuele verplichting om een bedrag in het Bereikbaarheidsfonds te storten?

Nee, dan moet hij dat alsnog doen anders besluiten we om geen ontheffing te verlenen.

Is er sprake van een woningbouwontwikkeling waarbij de openbare ruimte wordt mee-ontwikkeld?

Ja, dan moeten niet de beleidsregels toegepast worden maar moet er een ad hoc beoordeling plaats vinden.

Inhoudelijk:

1) Is er, door realisatie van het bouwplan, sprake van een toename van de parkeerbehoefte?

Nee, dan wordt er voldaan aan de “Beleidsregels parkeren 2016”. Een ontheffing is niet nodig.
Ja, ga naar vraag 2.

2) Wordt de toename van de parkeerbehoefte gerealiseerd op het terrein dat bij het gebouw hoort?

Ja, dan wordt er voldaan aan de “Beleidsregels parkeren 2016”. Een ontheffing is niet nodig.
nee, ga naar vraag 3.

3) Heeft aanvrager voldoende onderzoek gedaan (bijv. door middel van een rendementsberekening) naar de vraag of het bouwplan redelijkerwijs zodanig aangepast kan worden dat er alsnog wordt voldaan aan de “Beleidsregels parkeren 2016”?

Nee, dan verlenen we geen ontheffing.
Ja, ga naar vraag 4.

4) Kan het bouwplan redelijkerwijs zodanig aangepast worden dat er alsnog wordt voldaan aan de “Beleidsregels parkeren 2016”?

Ja, dan verlenen wij geen ontheffing van de “Beleidsregels parkeren 2016”. Aanvrager moet met een bouwplan komen dat wel voldoet aan de “Beleidsregels parkeren 2016”.
Nee, ga dan naar vraag 5.

5) Heeft de aanvrager parkeerplaatsen gekocht/gepacht op redelijke loopafstand van het gebouw (en wordt er voldaan aan bijlage 5 bij de beleidsregels)?

Ja, er wordt ontheffing verleend zoals bedoeld in de “Beleidsregels parkeren 2016”. Een financiële storting in het Bereikbaarheidsfonds is niet nodig.
Nee, ga dan naar vraag 6.

6) Heeft de aanvrager voldoende onderzoek gedaan naar de vraag of er, binnen redelijke loopafstand, voldoende ruimte is op de openbare weg?

Nee, dan verlenen wij geen ontheffing.

Ja, ga dan naar vraag 7.

7) Is er, binnen een redelijke loopafstand, voldoende ruimte op de openbare weg aanwezig?

Ja, er is voldoende ruimte op de openbare weg. Er wordt ontheffing verleend zoals bedoeld in de "Beleidsregels parkeren 2016". Aanvrager moet een financiële storting doen in het Bereikbaarheidsfonds (tenzij bijvoorbeeld een vergoeding van de kosten voor realisatie van de parkeerplaatsen al op een andere manier is geregeld, bijvoorbeeld via een anterieure overeenkomst).

Nee, er is onvoldoende ruimte, ga dan naar vraag 8.

8) Heeft de aanvrager voldoende onderzoek gedaan naar de vraag of er, binnen redelijke loopafstand, voldoende mogelijkheden voor de gemeente zijn om de parkeerplaatsen te realiseren?

Nee, dan verlenen wij geen ontheffing.

Ja, ga dan naar vraag 9.

9) Heeft de aanvrager aangetoond dat de gemeente, binnen een redelijke loopafstand, voldoende mogelijkheden heeft om extra parkeerplaatsen aan te leggen?

Ja, er zijn voldoende mogelijkheden. Er wordt ontheffing verleend zoals bedoeld in de "Beleidsregels parkeren 2016". Aanvrager moet een financiële storting doen in het Bereikbaarheidsfonds (tenzij bijvoorbeeld een vergoeding van de kosten voor realisatie van de parkeerplaatsen al op een andere manier is geregeld, bijvoorbeeld via een anterieure overeenkomst).

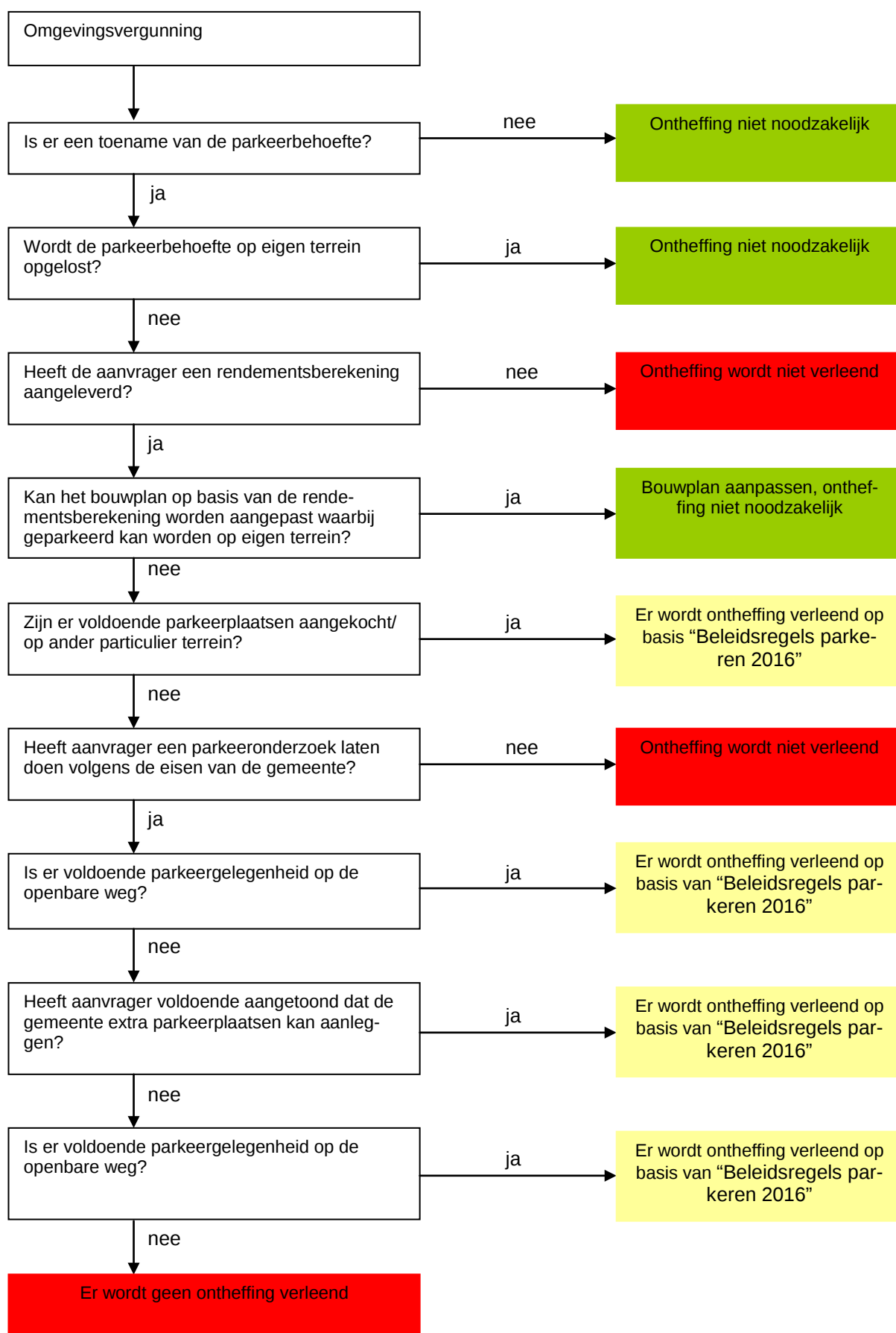
Nee, er zijn onvoldoende mogelijkheden, ga dan naar vraag 10.

10) Is er bij het bouwplan sprake van een bijzonder gemeentelijk belang? Dan hoeft het niet (geheel) te voldoen aan de parkeereisen.

Nee, dan wordt er geen ontheffing verleend.

Ja, er wordt ontheffing verleend. Aanvrager moet een financiële storting doen in het Bereikbaarheidsfonds (tenzij bijvoorbeeld een vergoeding van de kosten voor realisatie van de parkeerplaatsen al op een andere manier is geregeld, bijvoorbeeld via een anterieure overeenkomst).

Stroomschema beleidsregels voor aanvragen ontheffing



Bijlage 6. Vereisten voor parkeeronderzoek

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning kan ontheffing worden verleend op basis van parkeren op de openbare weg. De aanvrager dient voldoende onderzoek te doen alvorens ontheffing kan worden verleend.

De gemeente Nijmegen stelt de volgende eisen bij een parkeeronderzoek:

- Het centrumgebied binnenstad mag niet worden meegerekend in het onderzoek omdat hier de bezettingsgraad op 95% is gesteld en de overige 5% aan zoekverkeer word gerekend.
- Het parkeeronderzoek dient door een verkeerskundig adviesbureau te worden uitgevoerd
- Het onderzoeksgebied moet vooraf met de gemeente worden vastgesteld aan de hand van de beleidsuitgangspunten.
- De bezettingsgraad binnen het onderzoeksgebied is gesteld op 85% voor de bestaande functies. De overige 15% is gereserveerd voor zoekverkeer.
- Afhankelijk van de functies dient geldt het volgende aantal tellingen:
 - o Bij alle functies geldt een maximale tellingperiode over 14 dagen. Waarbij er minimaal 2 werkdagen een telling plaatsvindt in de ochtend, middag, avond en nacht periode binnen het onderzoeksgebied.
 - o Bij voorzieningen binnen het onderzoeksgebied geldt dat er ook op 1 koopavond en 1 zaterdagochtend of middag moet worden geteld.
 - o Met de gemeente Nijmegen vastgesteld moet worden wanneer de tellingen gaan plaatsvinden.
- Tellingen mogen alleen in representatieve periode plaatsvinden. Tijdens vakantie periode (schoolvakanties) en feestdagen mag niet geteld worden.
- Bij een ontwikkeling buiten het gereguleerde gebied (betaalparkeerzone) mag de telling ook alleen buiten het gereguleerde gebied plaatsvinden.
- Uitkomsten van het parkeeronderzoek moeten in een onderzoeksrapport gepresenteerd worden.

De gemeente Nijmegen stelt de volgende minimale eisen aan een dergelijk onderzoeksrapport:

1. Inleiding
 - Vraagstelling
 - Probleemstelling
 - Doelstelling
2. Situatie plangebied
 - Omschrijving locatie
 - Omschrijving bouwplan in relatie tot parkeereis
 - Omschrijving parkeermogelijkheden op eigen terrein
 - Omschrijving noodzakelijk aantal parkeerplaatsen in openbaar gebied
3. Werkwijze parkeeronderzoek
 - Het onderzoeksgebied
 - Tijdstippen van het tellen en het aantal tellingen
4. Resultaten parkeeronderzoek
 - Overzicht tellingen
 - Constateringen
5. Conclusie en advies
 - Conclusie
 - Aanbevelingen

Bijlage 7. Bouwbesluit buitenberging nieuwbouw wonen (art. 4.30-4.33)

Artikel 4.30. Aansturingsbesluit

1. Een te bouwen woonfunctie, anders dan een woonfunctie waarin door het Centraal Orgaan opvang asielzoekers opvang aan asielzoekers wordt geboden, heeft een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen
2. Voor zover voor een woonfunctie in deze afdeling voorschriften zijn aangewezen wordt voor die woonfunctie aan de in het eerste lid gestelde eis voldaan door toepassing van die voorschriften.

Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen

1. Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.
2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.
3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.
4. Het eerste tot en met derde lid zijn niet van toepassing op een woonfunctie voor zorg.

Artikel 4.32. Regenwerend

De uitwendige scheidingsconstructie van een bergruimte als bedoeld in artikel 4.31 is, bepaald volgens NEN 2778, regenwerend.

Artikel 4.33. Verbouw

Op het gedeeltelijk vernieuwen of veranderen of het vergroten van een woonfunctie zijn de artikelen 4.31 en 4.32 van overeenkomstige toepassing waarbij in plaats van het in die artikelen aangegeven niveau van eisen wordt uitgegaan van het rechtens verkregen niveau.

Verordening Bereikbaarheidsfonds gemeente Nijmegen (2016)

De raad van de gemeente Nijmegen, bijeen in zijn openbare vergadering van: dd-mm-jjjj

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 26 januari 2016

Gelet op artikel 149 van de gemeentewet

Besluit van te stellen;

Verordening Bereikbaarheidsfonds gemeente Nijmegen

Artikel 1. Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

1. Bereikbaarheidsfonds: een bestemmingsreserve op de gemeentebegroting
2. College: Het College van Burgemeester en Wethouders
3. Parkeereis: het aantal parkeerplaatsen dat op grond van de vigerende parkeernormen moet worden gerealiseerd op eigen terrein of dat wordt aangetoond dat er op een andere wijze aan de parkeereis wordt voldaan.
4. Parkeerplaats op eigen terrein: een parkeerplaats binnen het private deel van een plangebied of een parkeerplaats in een gemeenschappelijke centrale parkeervoorziening of een parkeerplaats die gekoppeld is aan de woningen conform de loopafstanden zoals genoemd in paragraaf 3.1.3 van de Herzene Nota Parkeernormen. Een juridische koppeling van de parkeerplaatsen is verplicht.

Artikel 2. Bereikbaarheidsfonds

Het Bereikbaarheidsfonds heeft tot doel bij te dragen in de financiering van het bereikbaarheidsbeleid van de gemeente Nijmegen.

Artikel 3. Voeding van het Bereikbaarheidsfonds

1. Het Bereikbaarheidsfonds wordt gevoed door:
Gelden welke zijn betaald in het kader van de compensatieregeling voor het niet of gedeeltelijk realiseren van de parkeereis.
2. De voeding kan voorts bestaan uit andere daartoe door de raad aan te wijzen incidentele en structurele middelen

Artikel 4. Uitgaven ten laste van het Bereikbaarheidsfonds

1. Ten laste van het Bereikbaarheidsfonds kunnen incidentele uitgaven worden gedaan voor maatregelen die ten doel hebben de bereikbaarheid van Nijmegen te verbeteren.
2. Ten laste van het bereikbaarheidsfonds komen uitgaven voor het realiseren van parkeerplaatsen.
3. Activiteiten die eveneens ten laste van het bereikbaarheidsfonds voor dekking in aanmerking komen, zijn:
 - projecten: niet-routinematige investeringen, met betrekking tot de bereikbaarheid van Nijmegen;
 - programma's: gebundelde (kleinere) gelijksoortige investeringen op basis van een meerjarig programma, met betrekking tot de bereikbaarheid van Nijmegen;
 - producten: (plan)studies, beleidskaders, beleidsevaluaties met betrekking tot de realisatie van parkeervoorzieningen in Nijmegen.

4. Ten minste de helft van de middelen wordt ingezet voor projecten en programma's.

Artikel 5. Beheer van het Bereikbaarheidsfonds

1. De gelden van het Bereikbaarheidsfonds worden door het College beheerd.
2. Het college stelt vast welke mogelijke activiteiten die zullen worden gedekt uit het fonds en waarin een duidelijke koppeling wordt gelegd met de dan geldende collegeprioriteiten.
3. Het college verzorgt in dit verband de uitkering van gelden ten behoeve van de in deze verordening opgenomen doelen en de concretisering daarvan in het uitvoeringsbesluit.
4. Het college legt jaarlijks via de reguliere B&V-cyclus verantwoording af over de voeding van en de voorgestelde en gerealiseerde bestedingen uit het Bereikbaarheidsfonds.

Artikel 6. Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking. Daarmee wordt de oude verordening Bereikbaarheidsfonds (2012) ingetrokken.

Artikel 7. Citeertitel

Deze regeling kan worden aangehaald als Verordening Bereikbaarheidsfonds Nijmegen

Aldus vastgesteld in de vergadering van: dd-mm-jjjj

De Griffier;

drs. M.A.H. Heffels

De Voorzitter;

drs. H.M.F. Bruls

Bijlage: Toelichting op de Verordening Bereikbaarheidsfonds van de gemeente Nijmegen

Bijlage: Toelichting op de Verordening Bereikbaarheidsfonds van de gemeente Nijmegen

De Verordening Bereikbaarheidsfonds regelt het bestaan en het gebruik van het Bereikbaarheidsfonds. Het Bereikbaarheidsfonds is een financiële reserve welke alleen besteed kan worden aan projecten die betrekking hebben op de onderwerpen bereikbaarheid en parkeren. De projecten/maatregelen hebben ten doel de bereikbaarheid van Nijmegen te vergroten, alsmede het autogebruik te beperken of te reguleren.

De voeding van het fonds bestaat uit twee onderdelen:

1. De betaalde compensatiebedragen voor het niet (voldoende) realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein. De wijze waarop de parkeervraag dient te worden berekend en compensatieregeling is terug te vinden in de *Nota Parkeernormen 2012*.
2. De rente-inkomsten die de reservering oplevert.

Doordat het fonds gevoed wordt uit incidentele betalingen uit de afkoop, is geen sprake van een stabiele geldstroom. Het kan tegenvallen of meevallen. Het is daarom niet wenselijk dat vanuit het fonds langlopende verplichtingen worden aangegeven, bijvoorbeeld door het geld uit het fonds te bestemmen voor exploitatie of voor de financiering van kapitaalslasten. De belangrijkste onderwerpen van financiering zijn projecten (bijvoorbeeld op financieren van (een deel van) de stichtingskosten van een parkeerplaatsen), programma's (bijvoorbeeld periodieke parkeertellingen) en producten (bijvoorbeeld het opstellen van een parkeernota).

Het fonds is niet bedoeld om een eventueel exploitatietekort te dekken. Wel moet het mogelijk zijn om aanloopverliezen van bijvoorbeeld een parkeergarage gedurende een beperkte periode te dekken.

De besteding van het fonds is in handen van het College van Burgemeester en Wethouders. De besteding geschiedt aan de hand van de prioriteiten die het college stelt. Zij doet dit bij voorkeur in een meerjarig perspectief. Op basis daarvan kent zij de gelden toe, en verzorgt zij de betalingen. Zij legt daar verantwoording voor af binnen de reguliere B&V- cyclus. Zowel de inkomsten voor als uitgaven ten laste van het fonds zijn daarmee openbaar.