



Beleidsregel parkeren

21 maart 2019



Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doel	5
1.2	Wat is een beleidsregel?	5
1.3	Toepassingsbereik beleidsregel	6
1.4	CROW-publicaties 291 en 381, ASVV2012 en NEN2443	7
1.5	Leeswijzer	7
2	Systematiek parkeernormen	8
2.1	Inleiding	8
2.2	Systematiek fiets	8
2.2.1	Toe te passen parkeernormen	8
2.3	Systematiek auto	9
2.3.1	Stedelijkheidsgraad en indeling gebieden	9
2.3.2	Toe te passen parkeernormen	9
2.3.3	Bandbreedte	9
2.3.4	Bezoekersaandeel	10
2.3.5	Parkeernorm functie wonen	10
3	Parkeerbehoefteberekening	11
3.1	Parkeren op eigen terrein	11
3.2	Parkeren buiten het eigen terrein	11
3.3	Parkeren in het centrumgebied	12
3.4	Historisch tekort	13
3.5	Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen	13
3.6	Afronding	13
3.7	Kwaliteit parkeerplaatsen	13
3.8	Laden & lossen	14
3.9	Afwijkingsbevoegdheid parkeren	14

Bijlagen

Bijlage 1 - Parkeernormen Fiets

Bijlage 2 - Parkeernormen Auto

Bijlage 3 - Centrumgebied Apeldoorn

Bijlage 4 - Aanwezigheidspercentages

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op 7 juli 2016 heeft de gemeenteraad de Verkeersvisie 2016-2030 vastgesteld. Hierin wordt voorgesteld om het parkeerbeleid uit 2004 te actualiseren. Dit heeft geleid tot een nieuwe Parkeervisie (fiets en auto)¹. Onderdeel van de Parkeervisie is het uitgangspunt om zorg te dragen voor voldoende parkeerruimte bij ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot een toenemende parkeerbehoefte. Met de bedoeling om parkeerdruk in de omgeving te voorkomen.

Dit uitgangspunt wordt geborgd door het opnemen van een parkeerregeling in bestemmingsplannen. Wat de gemeente verstaat onder voldoende parkeerruimte, en hoe de benodigde parkeerruimte wordt bepaald wordt uitgewerkt in deze beleidsregel.

Het opnemen van een parkeerregeling in bestemmingsplannen is het gevolg van een wijziging van de Woningwet per 29 november 2014². Hierdoor verliezen de stedenbouwkundige voorschriften in de Bouwverordening hun werking. Deze stedenbouwkundige voorschriften waren in Apeldoorn overwegend nog van belang vanwege de opgenomen parkeerregeling. De wijziging leidt ertoe dat voor bestemmingsplannen die na deze datum zijn vastgesteld niet meer getoetst kan worden aan de parkeerregeling in de Bouwverordening. Sinds de

wijziging van de Woningwet wordt in bestemmingsplannen een parkeerregeling opgenomen. Voor alle bestemmingsplannen zonder parkeerregeling is een (paraplu)bestemmingsplan opgesteld³. Een voorbeeld van de parkeerregeling, zoals deze wordt opgenomen in Apeldoornse (wijk)bestemmingsplannen, waaronder het paraplubestemmingsplan is opgenomen in bijlage 5. In ontwikkelplannen worden de normen rechtstreeks in het plan opgenomen.

1.2 Wat is een beleidsregel?

Een beleidsregel is een bij besluit vastgestelde algemene regel, niet zijnde een algemeen verbindend voorschrift, omtrent de afweging van belangen, de vaststelling van feiten of de uitleg van wettelijke voorschriften bij het gebruik van een bevoegdheid van een bestuursorgaan. Titel 4.3 van de Algemene wet bestuursrecht geeft een regeling over beleidsregels.

Bij de beleidsregel Parkeren gaat enerzijds om de bevoegdheid van het bestuursorgaan *het college* tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen (artikel 2.1, eerste lid onder a Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) en anderzijds om de bevoegdheid van het bestuursorgaan *de raad* tot het vaststellen van een bestemmingsplan (artikel 3.1 e.v. Wet ruimtelijke ordening) en, daaruit afgeleid, de bevoegdheid van het bestuursorgaan *het college* tot wijziging van een bestemmingsplan (artikel 3.6 Wet ruimtelijke Ordening). Dan wel om de bevoegdheid van het bestuursorgaan *het college* dan wel *de raad* tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan (artikel 2.1, eerste lid onder c Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

¹ vastgesteld door de raad op 21 - 03 - 2019

² Reparatielwet BZK 2014, Stb. 2014, 458 (artikel 8, vijfde lid van de Woningwet is vervallen)

³ vastgesteld door de raad op 21 - 03 - 2019

Toepassen van deze bevoegdheden is ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening en is een nadere uitwerking van het hiervoor genoemde uitgangspunt uit de Parkeervisie.

In de beleidsregel wordt inzicht gegeven in wat wordt verstaan onder het realiseren van ‘voldoende parkeerruimte voor auto en fiets en voor laden en lossen’ bij ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot een toenemende parkeerbehoefte. De beleidsregel geeft bijvoorbeeld inzicht in het aantal, de kwaliteit en de plek van de te realiseren parkeerplaatsen. Het bepalen van ‘voldoende parkeerruimte’ gebeurt door het hanteren van parkeernormen.

Deze beleidsregel richt zich enerzijds op het geven van een uitleg over hoe de parkeerregeling in het bestemmingsplan zal worden toegepast. In de parkeerregeling die wordt opgenomen in het bestemmingsplan wordt naar de ‘Beleidsregel Parkeren’ verwezen. Anderzijds dient deze beleidsregel als een toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld of, waarvoor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan wordt verleend.

Doel is daarmee bij te dragen aan een transparante en consistente besluitvorming en een efficiënte procedure.

1.3 Toepassingsbereik beleidsregel

De beleidsregel Parkeren vervangt de notitie Actualisatie Parkeernota⁴ en de daarin opgenomen parkeernormen. De beleidsregel is van toepassing op de actualisering van wijkbestemmingsplannen en op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor een aanvraag omgevingsvergunning voor het gebruik van

bouwwerken en gronden in strijd met het bestemmingsplan dan wel een verzoek op herziening of wijziging van het bestemmingsplan nodig is.

Daarnaast is het beleid toetsingskader bij aanvragen omgevingsvergunning voor bouwen en bij gebruik van gronden en bouwwerken in brede zin. Hieronder wordt naast bestaand gebruik ook het wijzigen van gebruik verstaan op grond van een gemengde bestemming waarin meerder functies zijn toegestaan en bouwen waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, zoals thans geregeld in artikel 3 Bijlage II Besluit Omgevingsrecht.

Leidend bij het bij het vaststellen of sprake is van voldoende parkeerplaatsen, is het moment van realisatie van het vergunningvrije bouwwerk dan wel het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan waarin de gemengde bestemming is opgenomen.

Bij bestaand gebruik wordt in het geval van een verleende omgevingsvergunning gekeken naar de daarin opgenomen parkeereis en afmetingen van de parkeerplaatsen en of de daarin opgenomen parkeerplaatsen zijn gerealiseerd en in stand gelaten.

Voor aanvragen om een ruimtelijke ontwikkeling waarvoor het bestemmingsplan moet worden herzien en die zijn ingediend voor vaststelling van de beleidsregel Parkeren blijft deze beleidsregel buiten toepassing en wordt getoetst aan de notitie Actualisatie Parkeernota, tenzij de beleidsregel Parkeren in het voordeel van de verzoeker uitpakt.

⁴ Vastgesteld door de gemeenteraad op 24 juni 2004

1.4 CROW-publicaties 291 en 381, ASVV2012 en NEN2443

Bij het opstellen van deze beleidsregel is gebruik gemaakt van de volgende publicaties van kennisinstituten die op nationale schaal toonaangevend zijn voor verschillende onderdelen van het parkeerbeleid:

- ASVV 2012 ‘Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom’, CROW - Ede, december 2012 (Hierna: ASVV 2012). Deze omschrijft onder meer maatvoering van parkeervoorzieningen in de openbare ruimte.
- CROW publicatie 381 ‘Toekomstbestendig parkeren - Van parkeercijfers naar parkeernormen’, CROW - Ede, december 2018 (Hierna: CROW-publicatie 381). Hierin staan onder meer nationale kengetallen voor benodigde parkeerplaatsen voor auto's voor een groot aantal functies en indicatoren voor het bepalen van een parkeerbalans, zoals aanwezigheidspercentages per maatgevend moment van de week.
- CROW publicatie 291 ‘Leidraad fietsparkeren’, CROW - Ede, december 2010 (Hierna: CROW-Publicatie 291) . Hierin staan onder meer fietsparkeercijfers voor diverse functies. Tevens zijn standaard maatvoeringen voor fietsparkeer voorzieningen benoemd.
- NEN 2443 ‘Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages’, ICS 91.040.99, maart 2013. Deze beschrijft onder meer maatvoering en dimensionering van parkeerruimte ten opzichte van capaciteit en gebruik van parkeergarages en -terreinen.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de systematiek en de totstandkoming van de parkeernormen. Hoofdstuk 3 bevat uitgangspunten voor het bepalen van de parkeerbehoefte. De parkeernormen zoals die voor de gemeente Apeldoorn zijn vastgesteld staan benoemd in bijlage 1 (fiets) en in bijlage 2 (auto).

2 Systematiek parkeernormen

2.1 Inleiding

Bij het hanteren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Apeldoorn verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie.

In deze beleidsregel zijn parkeernormen en uitgangspunten voor het bepalen van de parkeerbehoefte opgenomen. Deze zijn gebaseerd op de kencijfers die het CROW heeft opgesteld. Daarnaast hebben ervaringen die de gemeente Apeldoorn heeft opgedaan met eigen parkeernormen voor woningen een rol gespeeld.

In de CROW systematiek is de hoogte van deze parkeernormen onder andere aan de hand van de stedelijkheidsgraad en de indeling van de stedelijke gebieden bepaald. Ook wordt gekeken naar het gemiddelde autobezit per huishouden. In dit hoofdstuk wordt de stedelijkheidsgraad en de nadere indeling voor de gemeente Apeldoorn onderbouwd.

2.2 Systematiek fiets

Om de belangrijke plaats die de fiets binnen de gemeente inneemt te onderstrepen, worden in het verkeersbeleid naast normen voor het parkeren van auto's nu ook eisen gesteld aan de parkeerruimte voor fietsen. Er

worden fietsparkeernormen opgenomen voor alle functies in het centrumgebied⁵ en daarbuiten voor de functies scholen en winkels. Dit doen we omdat in het centrumgebied de bebouwingsdichtheid groter is en het parkeren van fietsen in de openbare ruimte al snel leidt tot overlast. Daarnaast geldt voor de functies scholen en winkels dat deze veel fietsverkeer met zich meebrengt, waarvoor voorzieningen gewenst zijn. Voor parkeernormen voor fietsen baseert de gemeente zich op de CROW-richtlijn "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". Deze fietsparkeernormen zien ook op het stallen van 'buitenmaatse' fietsen en/of bromfietsen.

2.2.1 Toe te passen parkeernormen

Wonen - Voor de functie wonen wordt in het Bouwbesluit een fietsenberging vereist. Daarom worden in deze nota geen aanvullende eisen gesteld voor de functie wonen.

Werken - Voor de fiets wordt binnen de categorie 'werken' getoetst met behulp van de parkeernorm voor de functie 'kantoren'. Deze fietsparkeernorm kan ook voor meer bedrijfsmatige werkfuncties toegepast worden. Voor arbeidsextensieve bedrijven (weinig werknemers in relatie tot de oppervlakte) is het niet zinvol om fietsparkeernormen op te leggen.

De parkeernormen voor fietsen zijn opgenomen in bijlage 1. Bij initiatieven voor een ruimtelijke ontwikkeling die leidt tot een toenemende parkeerbehoefte worden het aantal nieuw te realiseren fietsparkeerplaatsen aan deze normen getoetst. Hierbij wordt rekening gehouden met al aanwezige fietsparkeerplaatsen.

⁵ Zie bijlage 3 voor een definitie en kaart van het centrumgebied van Apeldoorn

2.3 Systematiek auto

2.3.1 Stedelijkheidsgraad en indeling gebieden

Voor het hanteren van parkeernormen voor auto's spelen stedelijkheidsgraad en de bereikbaarheidskenmerken van de verschillende gebieden binnen de gemeente een belangrijke rol. De kencijfers van het CROW bieden de mogelijkheid om rekening te houden met de mate van stedelijkheid met parkeernormen die hierbij passen.

Het stedelijk gebied van Apeldoorn heeft een adressendichtheid van 1.700 adressen per km²⁶. Op basis hiervan wordt voor dit gebied van Apeldoorn de categorie 'sterk stedelijk' gehanteerd. Voor de daarbuiten gelegen dorpen en het buitengebied wordt een lagere stedelijkheidsgraad gehanteerd. In de volgende tabel is een overzicht gegeven van de te hanteren stedelijkheid en worden de gebieden gedefinieerd waarvoor verschillende parkeernormen gelden.

Tabel 1. Stedelijkheidsgraad en indeling gebieden

Stedelijkheidsgraad	Gebied	
Sterk stedelijk	Centrum	- Centrumgebied Apeldoorn*
	Rest Apeldoorn	- Rest Apeldoorn (incl. Ugchelen)
Weinig stedelijk	dorpen	Beekbergen, Lieren, Hoenderloo, Hoog Soeren, Klarenbeek, Loenen, Uddel
	Buitengebied	buitengebied Apeldoorn

* Een definitie en kaart van het centrumgebied van Apeldoorn zijn opgenomen in bijlage 3

2.3.2 Toe te passen parkeernormen

De parkeernormen voor auto's staan per functie, stedelijkheidsgraad en gebied opgenomen in bijlage 2.

De genoemde functies in deze tabel zijn niet onuitputtelijk. Ook is het soms lastig in te schatten onder welke functie een ruimtelijke ontwikkeling valt. In CROW-publicatie 381 wordt voor sommige functies een nadere toelichting gegeven.

Indien een bepaalde functie niet is benoemd of onduidelijk is onder welke functie een ruimtelijke ontwikkeling valt dan dient de initiatiefnemer te onderbouwen wat de verwachte parkeerbehoefte is. De gemeente Apeldoorn bepaald op basis daarvan nader welke norm(en) van toepassing is (zijn).

2.3.3 Bandbreedte

De door het CROW opgestelde parkeerkencijfers hebben een bandbreedte. Deze bandbreedte betreft een minimaal en maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. Dit betekent dat het te realiseren parkeeraanbod binnen deze bandbreedte moet blijven en niet mag worden over- of onderschreden. Apeldoorn kiest er voor om de *gemiddelde* CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt te hanteren bij ruimtelijke ontwikkelingen. Bij een ruimtelijke ontwikkeling met een parkeerbehoefte wordt derhalve dit gemiddelde als norm gehanteerd bij het aantal aan te leggen parkeerplaatsen. Voor de bandbreedte (minimum en maximum) wordt verwezen naar de CROW publicaties zoals genoemd in paragraaf 1.4.

⁶ bron CBS website <http://statline.cbs.nl>, trefwoord woningvoorraad Apeldoorn

2.3.4 Bezoekersaandeel

Bij de parkeernormen is het bezoekersaandeel inbegrepen. Uitgangspunt voor de functie 'wonen' is dat parkeerplaatsen voor bezoekers in de openbare ruimte wordt gerealiseerd. Voor de overige functies is uitgangspunt dat de parkeerplaatsen voor bezoekers toegankelijk dienen te zijn. Het aandeel parkeren voor bezoekers staat in de laatste kolom van bijlage 2 weergegeven.

2.3.5 Parkeernorm functie wonen

Voor de functie wonen wijkt de gemeente Apeldoorn af van de kencijfers die door het CROW worden gegeven. CROW baseert haar kengetallen op oppervlakten en prijzen van woningen. Apeldoorn baseert de normen sinds 2004 op eenvoudiger te hanteren uitgangspunten zoals het type woning, oppervlakte, en vooral het type parkeeroplossing dat bij de woning aanwezig is.

3 Parkeerbehoefteberekening

3.1 Parkeren op eigen terrein

Uitgangspunt is dat de voor een ontwikkeling benodigde parkeerplaatsen (parkeerbehoeft) op eigen terrein worden gerealiseerd. Dit kan zijn in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

Met eigen terrein wordt bedoeld het gehele grondgebied of plangebied waarop het initiatief ziet. Bij de realisatie van bijvoorbeeld nieuwbouwwijken wordt het hele plangebied als het te ontwikkelen gebied beschouwd. Dat betekent dat er ook in het te ontwikkelen gebied in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd gaat worden. Als het te ontwikkelen gebied qua parkeren voor een bepaald project of ruimtelijke ontwikkeling ruimer kan worden opgevat dan het eigen, private perceel zal dat in het betreffende bestemmingsplan of de betreffende omgevingsvergunning voor dat project of die ontwikkeling worden aangegeven en gemotiveerd. Daarbij moeten parkeerplaatsen voor bezoekers toegankelijk zijn, zodat de uitwisseling van parkeerplaatsen tussen bezoekers met verschillende bestemmingen in het te ontwikkelen gebied gewaarborgd is.

3.2 Parkeren buiten het eigen terrein

Als het op eigen terrein niet of niet geheel mogelijk is de benodigde parkeerplaatsen te realiseren verwachten we dat de initiatiefnemer met een alternatieve oplossing komt om aan de parkeerbehoeft te voldoen. Bij de beoordeling van dit alternatief wordt ook getoetst of sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Gedacht kan worden aan de volgende alternatieven:

Kopen of huren van nabijgelegen parkeerruimte

Een eerste alternatief is om ten behoeve van het initiatief elders parkeerruimte voor onbepaalde tijd te kopen of te huren. Door het overleggen van een koopovereenkomst of een huurcontract voor onbepaalde tijd kan het aantal aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein neerwaarts worden bijgesteld. Voorwaarde is dat de parkeerplaatsen op zo kort mogelijke loopafstand van de ontwikkeling worden gerealiseerd en niet leiden tot verkeers- en/of parkeerproblemen in de openbare ruimte. Als richtlijn voor een maximaal acceptabele loopafstand hanteert de gemeente 100 meter. Het gebruik van de gronden als parkeerplaats moet uiteraard in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan. Wanneer hiervan geen sprake is zal een nadere afweging plaatsvinden over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen worden op kosten van de initiatiefnemer aangelegd.

Parkeren in nabijgelegen openbare ruimte

Als voorgaand alternatief geen soelaas biedt, kan onderzocht worden of de benodigde parkeerbehoeft binnen een redelijke loopafstand in de openbare ruimte kan worden gecompenseerd. Dit kan door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen of door het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Bij het gebruik maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte zal de initiatiefnemer door middel van verkeerskundig onderzoek moeten aantonen dat er voldoende vrije parkeerplaatsen in de omgeving zijn om de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling op te vangen zonder dat de parkeerdruk op de omgeving toeneemt. Er ontstaat geen exclusief gebruiksrecht op de parkeerplaatsen, ze blijven openbaar.

Bij het aanleggen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is voorwaarde dat de parkeerplaatsen op zo kort mogelijke loopafstand van de ontwikkeling aanwezig zijn of worden gerealiseerd en niet leiden tot verkeers- en/of parkeerproblemen in de openbare ruimte. De gemeente wil deze gronden niet voor andere doeleinden gebruiken. Het gebruik van de gronden als parkeerplaats moet in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan. Wanneer dit niet het geval is, vindt een afweging plaats over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de aan te leggen parkeerplaatsen. De gemeente legt de parkeerplaatsen op kosten van de initiatiefnemer aan.

3.3 Parkeren in het centrumgebied

Voor het centrumgebied geldt een nuancering op het uitgangspunt dat benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Bij ontwikkelingen die binnen het voetgangersgebied zijn gelegen worden de parkeerplaatsen in beginsel in de bestaande gebouwde parkeervoorzieningen opgevangen, die binnen een acceptabele loopafstand zijn gelegen. Hiervoor rekenen we een afstand van circa 250 meter. Voor ontwikkelingen gelegen buiten het voetgangersgebied geldt dat alleen bewoners en werknemers parkeren op eigen terrein. Bezoekers parkeren in de bestaande gebouwde parkeervoorzieningen.

Parkeerbonds

In paragraaf 3.2 zijn een aantal alternatieve oplossingen beschreven als het niet lukt de parkeerbehoefte op eigen terrein op te vangen. Voor het centrumgebied geldt daarnaast het volgende alternatief. Als de parkeerbehoefte van de ontwikkeling redelijkerwijs binnen acceptabele loopafstanden kan worden overgenomen in een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening in het centrumgebied en hierin structureel capaciteit beschikbaar is, dan kan worden verzocht om de parkeerbehoefte over te dragen aan de gemeente tegen betaling van een afkoopsom van €12.000,- per parkeerplaats. De gemeente investeert vanuit dit fonds om de beschikbare parkeercapaciteit af te stemmen op de totale parkeervraag.

Stimuleren vernieuwing

Om vernieuwing van de binnenstad te stimuleren en de financiële drempel te verlagen om met name kleinschalige, vaak financieel minder draagkrachtige ontwikkelingen te stimuleren, kan zolang er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is (bezetting < 85%) een (gedeeltelijke) korting worden gegeven op het berekende parkeerbehoefte voor auto's.

Hierbij gelden wel de volgende voorwaarden:

- De ontwikkeling is gelegen in het centrumgebied;
- Er moet worden aangetoond dat er redelijkerwijze voldoende inspanning is gepleegd om te voldoen aan de parkeernormen (m.u.v. het voetgangersgebied);
- De parkeerplaatsen zijn niet bestemd voor bewoners en werknemers;
- De in de tabel opgenomen kortingspercentages worden gehanteerd:

Tabel 2 - Kortingspercentages parkeerafkoop centrumgebied

Toename parkeerbehoefte (pp)	Korting	Minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen
Kleiner dan 3	100%	0
Kleiner dan 6	80%	1
Kleiner dan 11	60%	4
Kleiner dan 16	40%	9
Kleiner dan 21	20%	16
Groter dan 20	0% - 20%	Afhankelijk van innovatiekracht

3.4 Historisch tekort

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte wordt in beginsel alleen rekening gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het bouwplan dan wel het wijzigen van het gebruik binnen een bestaand gebouw. Een eventueel bestaand tekort, ook wel historisch tekort genoemd, kan als regel buiten beschouwing worden gelaten.

3.5 Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen

Bij sommige bouwplannen of ruimtelijke ontwikkelingen is sprake van verschillende functies binnen hetzelfde (bestemmings)plan. Wanneer voor alle voorzieningen de volledige parkeerbehoefte moet worden gerealiseerd, kan dit leiden tot onnodig ruimtebeslag voor parkeren. Vanuit de parkeerkwaliteit is dit ook niet nodig. Verschillende functies hebben vaak een piek in de behoefte op verschillende momenten in de dag en/of week. Parkeerplaatsen kunnen dus gebruikt worden voor meerdere voorzieningen: dubbelgebruik. Dit leidt tot een efficiëntere benutting van de parkeercapaciteit. Door het opstellen van een zogenaamde parkeerbalans kan de mate van (mogelijk) dubbelgebruik worden berekend. Indien in één (bouw)initiatief of

ruimtelijke ontwikkeling meerdere functies worden gecombineerd dan wordt voor de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met de in de bijlage 4 vermelde aanwezigheidspercentages. In de parkeerbalans wordt op basis van de gebruikelijke peilmomenten het 'maatgevend moment' bepaald. Dat is het peilmoment waarop de parkeerbehoefte per saldo het hoogst is. Realisatie van parkeerruimte dient op basis van de aantallen op het maatgevend moment plaats te vinden.

3.6 Afronding

Bij de berekening wordt aan het eind van de berekeningen het aantal benodigde parkeerplaatsen afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal.

3.7 Kwaliteit parkeerplaatsen

Van belang is dat de parkeerplaatsen aan een minimale maatvoering voldoen. Bij te smalle parkeervakken bijvoorbeeld zal het aantal te benutten parkeerplaatsen in de praktijk minder zijn, omdat auto's dan op twee parkeerplaatsen parkeren in plaats van op één.

Parkeerplaatsen op openbaar terrein

Uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen is dat de maatvoering van parkeerplaatsen die worden aangelegd op de openbare weg, voldoet aan de eisen die staan vermeld in het ASVV 2012 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom', CROW - Ede, December 2012.

Parkeerplaatsen op particulier terrein

Uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen is dat de maatvoering van parkeerplaatsen op particulier terrein, waaronder die in garage(boxen) op dat terrein voldoet aan de eisen die hieraan worden gesteld in de NEN 2443

‘Parkeren en stallen van personenauto’s op terreinen en in garages’, ICS 91.040.99, Maart 2013. Concreet betekent dit dat de volgende minimale maatvoering dient te worden aangehouden.

Openbaar toegankelijk	
Parkeerweg Breedte (m)	Parkeervak Breedte (m)
6,67	2,40
6,33	2,45
6,00	2,50
5,67	2,55

Niet - openbaar	
Parkeerweg Breedte (m)	Parkeervak Breedte (m)
7,00	2,30
6,66	2,35
6,33	2,40
6,00	2,45
5,66	2,50

Toeslag bij gebouwde wanden en/of kolommen	Aan één zijde	0,15 m
	Aan weerszijden	0,35 m

af te wijken met een omgevingsvergunning als naar het oordeel van het bevoegd gezag geen onevenredige belemmeringen voor omliggende functies ontstaan. Dit ziet met name op het afwijken van de opgenomen parkeernorm. Wel dient deze bevoegdheid terughoudend te worden toegepast, omdat anders het beleidsdoel, het voorkomen van parkeerdruk, onvoldoende wordt bereikt en zal het besluit tot afwijken goed gemotiveerd moeten worden.

3.8 Laden & lossen

Indien een initiatief aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien. In principe dient het laden en lossen op eigen terrein plaats te vinden.

3.9 Afwijkingsbevoegdheid parkeren

Hardheidsclausule

Indien het voldoen aan de beleidsregel (en de parkeerregeling in het bestemmingsplan) op overwegende bezwaren stuit, kan worden besloten om hiervan

Bijlagen

Bijlage 1 - Parkeernormen Fiets

	Centrumgebied	Rest Gem. Apeldoorn	eenheid
Fietsparkeernormen kantoren			
Kantoor, personeel	1,7	nvt	100 m2 bvo
Kantoor met balie, bezoekers	5,0	nvt	100 m2 bvo
Horeca en verblijfsrecreatie			
Fastfoodrestaurant	29,0	nvt	100 m2 bvo
Restaurant (eenvoudig)	18,0	nvt	100 m2 bvo
Restaurant (luxe)	4,0	nvt	100 m2 bvo
Fietsparkeernormen onderwijs			
Basisschool < 250 leerlingen	4,3	4,3	10 leerlingen
Basisschool 250 - 500 leerlingen	5,0	5,0	10 leerlingen
Basisschool > 500 leerlingen	6,2	6,2	10 leerlingen
Basisschool medewerkers	0,4	0,4	10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)	14,0	14,0	100 m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)	0,6	0,4	100 m2 bvo
ROC (leerlingen)	12,0	12,0	100 m2 bvo
ROC (medewerkers)	0,9	0,9	100 m2 bvo
Winkelen en boodschappen doen			
Winkelcentrum binnen bebouwde kom	2,7	2,7	100 m2 bvo
Supermarkt binnen bebouwde kom	2,9	2,9	100 m2 bvo
Bouwmart binnen bebouwde kom	0,3	0,3	100 m2 bvo
Gezondheidszorg en maatsch. voorzieningen			
Apotheek (bezoekers)	7,0	nvt	locatie
Apotheek (personeel)	4,0	nvt	locatie
Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,3	nvt	100 m2 bvo
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,4	nvt	100 m2 bvo
kerk/moskee	40,0	nvt	100 zitplaatsen
Sport, cultuur en ontspanning			
Bibliotheek	3,0	nvt	100 m2 bvo
Museum	0,9	nvt	100 m2 bvo
Bioscoop (per 100m2 bvo)	7,8	nvt	100 m2 bvo
Theater/schouwburg	24,0	nvt	100 zitplaatsen
Fitness	5,0	nvt	100 m2 bvo
Sportzaal	4,0	nvt	100 m2 bvo
Stedelijk evenement	32,0	nvt	100 m2 bvo

Bijlage 2 -Parkeernormen Auto

CROW stedelijkheidsgraad Zones gemeente Apeldoorn Locaties per zone	Sterk stedelijk		Weinig stedelijk		Aandeel bezoek
	Centrumgebied Gebied binnen centrumring Apeldoorn	Rest Apeldoorn Rest bebouwde kom Apeldoorn en Ughelen	Dorpen Bebouwde kom van Beekbergen, Lieren, Hoenderloo, Uddel, Klarenbeek, Loenen, Hoog Soeren	Buitengebied Gebied buiten stads- en dorpskommen	
	aantal	aantal	aantal	aantal	

Hoofdgroep wonen					
Norm per wooneenheid					
Woning < 40 m2 bvo *	0,50	0,50	0,50	0,50	0,25 pp
Woning > 40 m2 en < 75 m2 bvo *	1,00	1,00	1,00	1,00	0,25 pp
Kamerverhuur	0,50	0,50	0,50	0,50	0,25 pp
Woning zonder een eigen parkeerplaats	1,25	1,50	1,50	1,50	0,25 pp
Woning met garage en oprit**	1,25	1,75	1,75	1,75	0,25 pp
woning met garage zonder oprit**	1,25	2,25	2,25	2,25	0,25 pp
woning met carport**	1,25	2,00	2,00	2,00	0,25 pp
woning met tuinparkeerplaats**	1,25	2,25	2,25	2,25	0,25 pp

* geldt ook voor aanleunwoningen en serviceflats

** parkeergelegenheid op eigen terrein telt als 1 parkeerplaats. Bij beoordeling van het aantal parkeerplaatsen telt mee of de plaatsen afzonderlijk gebruikt kunnen worden of gebonden zijn aan de betreffende woning.

CROW stedelijkheidsgraad Zones gemeente Apeldoorn Locaties per zone	Sterk stedelijk		Weinig stedelijk		Aandeel bezoek
	Centrum Gebied binnen centrumring Apeldoorn	Rest Apeldoorn Rest bebouwde kom Apeldoorn en Ughelen	Dorpen Bebouwde kom van Beekbergen, Lieren, Hoenderloo, Uddel, Klarenbeek, Loenen, Hoog Soeren	Buitengebied Gebied buiten stads- en dorpskommen	
	aantal	aantal	aantal	aantal	

Hoofdgroep werken					
Norm per 100 m2 BVO tenzij anders vermeld					
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,2	1,7	1,9	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,6	2,3	2,5	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,4	2,2	1,6	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	1,1	0,7	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,6	1,4	2,0	ntb

Hoofdgroep winkelen en boodschappen					
Norm per 100 m2 BVO tenzij anders vermeld					
Buurtsupermarkt (<600 m2 wvo)	1,9	3,4	2,3	ntb	89%
Fullservice supermarkt	3,3	5,2	3,4	ntb	93%
Grote of 'XL' supermarkt (>2.500 m2 wvo)	5,9	7,7	6,6	ntb	84%
Groothandel specialist	ntb	5,9	ntb	ntb	80%
Groothandel algemeen	ntb	6,4	ntb	ntb	80%
Binnenstad / centrumvoorzieningen	3,9	ntb	ntb	ntb	99%
Buurt- en dorpscentrum	ntb	3,7	3,7	ntb	72%
Wijkcentrum (gemiddeld)	ntb	5,1	ntb	ntb	79%
Stadsdeelcentrum	ntb	6,3	ntb	ntb	85%
Weekmarkt (per m1 kraam)	0,2	0,2	0,2	ntb	85%
Kringloopwinkel	ntb	1,7	ntb	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	3,7	7,4	4,1	9,3	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,2	1,7	1,3	2,0	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	ntb	4,8	ntb	5,2	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	ntb	2,3	ntb	ntb	93%
Winkelboulevard	ntb	4,0	ntb	ntb	94%
Outletcentrum	ntb	9,6	ntb	10,4	94%
Bouwmarkt	ntb	2,3	ntb	2,5	87%
Tuincentrum (incl. buitenruimte)	ntb	2,6	ntb	2,9	89%
Groencentrum (incl. buitenruimte)	ntb	2,6	ntb	2,9	89%

Hoofdgroep onderwijs					
Norm per 100 m2 BVO tenzij anders vermeld					
Kinderdagverblijf (crèche)*	0,9	1,2	1,0	1,5	0%
Basisonderwijs* (per leslokaal)	0,8	0,8	0,8	0,8	
Middelbare school** (per 100 leerlingen)	3,3	4,3	3,7	4,9	11%
ROC** (per 100 leerlingen)	4,2	5,2	4,8	5,9	7%
Hogeschool ** (per 100 studenten)	8,3	9,5	9,4	10,9	72%
Universiteit ** (per 100 studenten)	11,7	14,7	13,4	16,8	48%
Avondonderwijs** (per 10 studenten)	4,0	6,0	4,6	10,5	95%

* exclusief Kiss and Ride ** bezoekers zijn leerlingen / studenten

CROW stedelijkheidsgraad	Sterk stedelijk		Weinig stedelijk		Aandeel bezoek
Zones gemeente Apeldoorn	Centrum	Rest Apeldoorn	Dorpen	Buitengebied	
Locaties per zone	Gebied binnen centrumring Apeldoorn	Rest bebouwde kom Apeldoorn en Ugchelen	Bebouwde kom van Beekbergen, Lieren, Hoenderloo, Uddel, Klarenbeek, Loenen, Hoog Soeren	Gebied buiten stads- en dorpskommen	
	aantal	aantal	aantal	aantal	

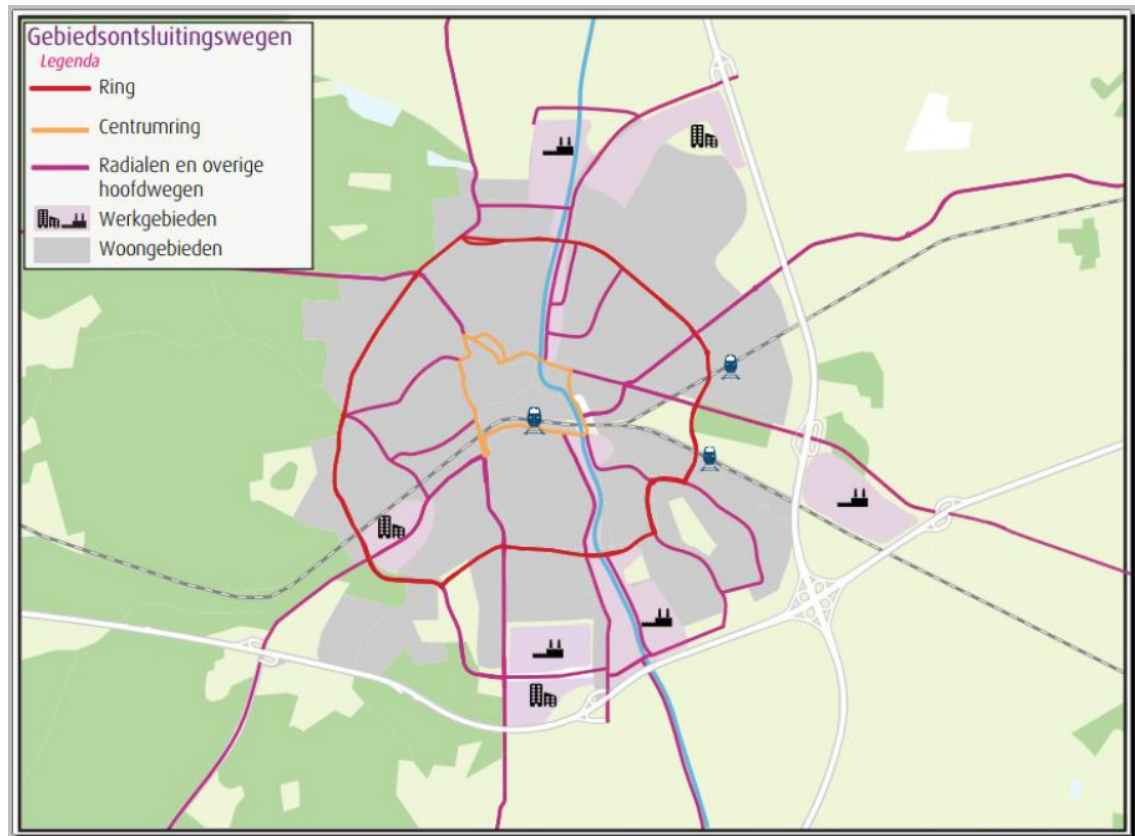
Hoofdgroep sport , cultuur en ontspanning					
Norm per 100 m2 BVO tenzij anders vermeld					
Bibliotheek	0,5	1,1	0,5	1,4	97%
Museum	0,6	1,0	0,6	ntb	95%
Bioscoop	3,2	11,0	3,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	2,6	7,7	2,6	9,9	97%
Theater/schouwburg	7,3	9,8	7,4	12,0	87%
Musicaltheater	2,9	3,9	2,9	5,1	86%
Casino	5,7	6,5	5,7	8,0	86%
Bowlingcentrum (per bowlingbaan)	1,6	2,8	1,6	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum (per tafel)	0,9	1,4	0,9	1,8	87%
Dansstudio	1,5	5,4	1,6	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	1,4	4,7	1,4	6,5	87%
Fitnesscentrum	1,7	6,2	1,7	7,4	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	ntb	9,3	ntb	10,3	99%
Sauna, hammam	2,5	6,6	2,5	7,3	99%
Sporthal	1,5	2,7	1,6	3,5	96%
Sportzaal	1,1	2,7	1,2	3,6	94%
Tennishal	0,3	0,5	0,3	0,5	87%
Squashhal	1,6	2,7	1,6	3,2	84%
zwembad overdekt	ntb	11,5	ntb	13,3	97%
zwembad openlucht	ntb	12,9	ntb	15,8	99%
sportveld (per hectare netto terrein)	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
stadion (per zitplaats)	0,1	0,1	0,1	ntb	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 m)	1,2	1,7	1,3	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 m)	ntb	2,4	ntb	2,8	98%
jachthaven (per ligplaats)	0,6	0,6	0,6	0,6	
golfoefencentrum (per centrum)	ntb	50,7	ntb	56,2	93%
golfbaan (per 18 holes, 60ha)	ntb	95,6	ntb	118,3	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	2,9	4,4	3,1	5,1	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	3,5	5,1	3,7	6,1	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	3,7	5,5	4,0	6,4	98%
manege (paardenhouderij) (per box)	ntb	ntb	ntb	0,4	90%
dierenpark	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
attractie- en pretpark	ntb	ntb	8,0	8,0	99%
Zwemparadijs	ntb	4,0	ntb	4,0	99%
Ski- en snowboardhal	ntb	2,3	ntb	2,5	98%
Kinderboerderij	2,9	4,4	3,1	4,7	97%
Plantentuin	ntb	10,5	ntb	13,5	99%
volkstuin	ntb	1,4	ntb	1,6	99%

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie					
Norm per 100 m2 BVO tenzij anders vermeld					
Camping (kampeerterrein) (per standplaats)	ntb	ntb	ntb	1,2	90%
Bungalowpark (per bungalow)	ntb	1,6	ntb	2,1	91%
1* Hotel (per 10 kamers)	0,4	2,3	0,4	4,5	77%
2* Hotel (per 10 kamers)	1,4	3,9	1,5	6,3	80%
3* Hotel (per 10 kamers)	2,0	4,7	2,2	6,8	77%
4* Hotel (per 10 kamers)	3,2	6,8	3,5	9,0	73%
5* Hotel (per 10 kamers)	5,0	10,1	5,5	12,6	65%
Café/bar/cafetaria	5,0	6,0	6,0	ntb	80%
Restaurant	9,0	13,0	11,0	ntb	90%
Discotheek	6,1	18,4	6,9	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	4,0	7,5	5,5	ntb	99%

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale voorzieningen)					
Norm per 100 m2 BVO tenzij anders vermeld					
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,1	3,0	2,3	3,3	57%
Apotheek	2,3	3,2	2,5	ntb	45%
Fysiotherapiepraktijk (per behandelkamer)	1,3	1,8	1,4	2,0	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,3	1,9	1,5	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,3	1,9	1,3	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,6	2,4	1,7	2,7	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,6	2,2	1,7	2,5	55%
Ziekenhuis	1,4	1,7	1,5	2,0	29%
Crematorium (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	ntb	30,1	ntb	30,1	99%
Begraafplaats (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	ntb	31,6	ntb	31,6	97%
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	1,7	3,3	1,7	3,7	37%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2	0,2	0,2	ntb	60%
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,6	0,6	ntb	60%

Bijlage 3 - Centrumgebied Apeldoorn

Centrumgebied Apeldoorn: het gebied dat wordt begrensd door de centrumring, zoals opgenomen in de Verkeersvisie 2016-2030, vastgesteld door de gemeenteraad op 7 juli 2016.



Bijlage 4 - Aanwezigheidspercentages

In gebieden waar meerdere functies aanwezig zijn, is vaak een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Dit betekent dan dat niet de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies hoeft te worden aangelegd, maar slechts een deel hiervan.

Aanwezigheidspercentages geven per periode indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij gecombineerd gebruik (minimaal twee functies). Voor het bepalen van de parkeervraag binnen een ontwikkelgebied worden onderstaande aanwezigheidspercentages gehanteerd.

Tabel Aanwezigheidspercentages (wijzigingen geel gearceerd)

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%	80%	70%
Kantoren/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%
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/enz.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/ maatschap/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	100%	100%	50%	50%	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%

Bijlage 5 - Voorbeeld parkeerregeling bestemmingsplan en paraplubestemmingsplan

Artikel x Parkeren

x.1 Gebruiksregel parkeren

x.1.1 Gebruiksregel

Als gebruik in strijd met het plan geldt het gebruik van gronden of bouwwerken waarbij niet in voldoende mate ruimte aanwezig is ten behoeve van het parkeren van auto's en fietsen en het laden en lossen van goederen. Dit volgens de 'Beleidsregel Parkeren' van de gemeente Apeldoorn zoals vastgesteld op 21 maart 2019 en opgenomen in Bijlage x van de Bijlage bij de regels.

x.1.2 Omgevingsvergunning bouwen

Een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat in voldoende mate ruimte aanwezig is ten behoeve van het parkeren van auto's en het laden en lossen van goederen. Dit volgens de nota 'Beleidsregel Parkeren' van de gemeente Apeldoorn zoals vastgesteld op 21 maart 2019, dan wel haar rechtsopvolger.

x.2 Afwijkingsbevoegdheid parkeren

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 4.1 indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit. Dit volgens de 'Beleidsregel Parkeren' van de gemeente Apeldoorn zoals vastgesteld op 21 maart 2019, dan wel haar rechtsopvolger.