

In opdracht van:
SAB

Projectnummer:
M08068-CR3-E

Datum:
3 juli 2025



Mobiliteitsplan Kanaalstraat Noord Apeldoorn



1.	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
2.	AUTOPARKEERVRAAG CONFORM PARKEERNORM GEMEENTE	4
2.1	Inventarisatie beleid	4
2.2	Amendement: deelmobiliteitscorrectie	5
2.3	Parkeervraag conform gemeentelijke norm	6
3.	MOGELIJKHEDEN MOBILITEITSCORRECTIE	7
3.1	STOMP-principe	7
3.2	Mobiliteitscorrectie deelauto's	7
3.3	Effect op autoparkeeropgave	10
4.	FIETSPARKEERVRAAG CONFORM PARKEERNORM GEMEENTE	11
4.1	Beleidsmatige kaders	11
4.2	Invulling fietsparkeervraag	11
5.	CONCLUSIE	12
6.	BIJLAGEN	13
6.1	Correcties aanbod deelauto's in parkeernormennota's	14

Colofon
Jasper Doeven en Eelco Bos

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

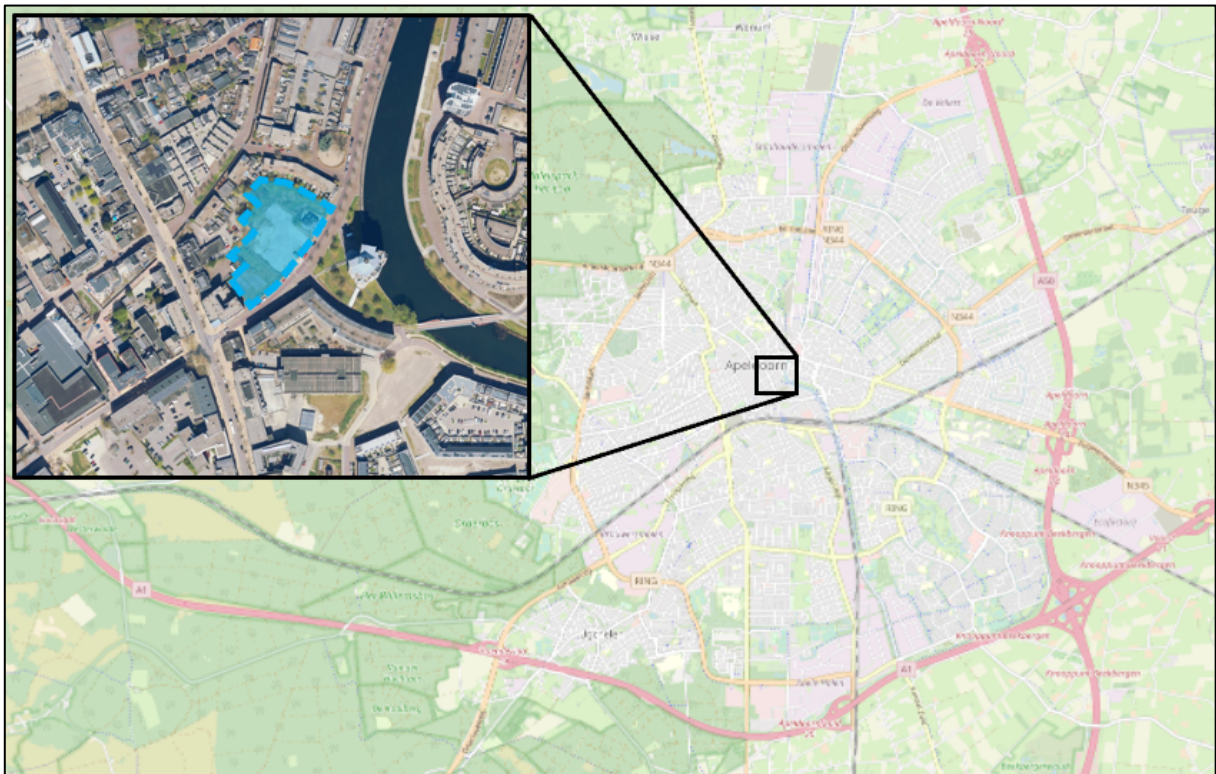


1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de Kanaalstraat te Apeldoorn worden circa 162 appartementen beoogd. Om de ontwikkeling planologisch mogelijk te maken dient het aspect 'parkeren' nader te worden onderbouwd. In deze rapportage bepalen we de extra parkeervraag die de ontwikkeling genereert conform het parkeerbeleid van de gemeente en gaan we in op de invulling hiervan.

Onderstaande figuur laat de ligging van de ontwikkeling binnen Apeldoorn zien.



Figuur 1: Locatie ontwikkeling.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 analyseren we het relevante parkeerbeleid, gaan we in op afwijkingsmodelijkheden en berekenen we de parkeeropgave conform het parkeerbeleid. In hoofdstuk 3 verkennen we afwijkingsmodelijkheden buiten het parkeerbeleid en beschrijven we het effect hiervan. In hoofdstuk 4 bepalen we de fietsparkeervraag en in hoofdstuk 5 bieden we een beknopte conclusie.



2. AUTOPARKEERVRAAG CONFORM PARKEERNORM GEMEENTE

We starten het onderzoek met het berekenen van de parkeeropgave conform de parkeernormen van de gemeente Apeldoorn. Het vigerende parkeerbeleid is de 'Beleidsregel parkeren 2024'.

2.1 Inventarisatie beleid

We beginnen met een inventarisatie van de Beleidsregel Parkeren. We brengen de mogelijkheden in kaart die het beleid biedt, maar ook de kaders die het stelt. Daarnaast biedt de Beleidsregel Parkeren de uitgangspunten voor de berekeningen.

2.1.1 Uitgangspunten berekening

We brengen de belangrijkste uitgangspunten in kaart, dit zijn uitgangspunten die altijd van toepassing zijn.

Stedelijkheidsgraad: sterk stedelijk

De te hanteren parkeernorm wordt in eerste instantie gebaseerd op de stedelijkheidsgraad. Conform de toelichting in paragraaf 2.3.1 en de gebiedsindeling in bijlage 3 van de Beleidsregel Parkeren gaan we uit van 'sterk stedelijk' (van toepassing op stedelijk gebied Apeldoorn).

Gebiedsindeling: Centrumgebied

Binnen het 'sterk stedelijke gebied' maakt de gemeente onderscheid tussen 'Centrumgebied' en 'Rest Apeldoorn'. De ontwikkeling bevindt conform de toelichting in paragraaf 2.3.1 en de gebiedsindeling in bijlage 3 van de Beleidsregel Parkeren zich in het 'centrumgebied' (Binnenstad)

Dubbelgebruik

Wanneer verschillende functies binnen hetzelfde plan gebruik maken van dezelfde parkeercapaciteit, mag conform paragraaf 3.8 van de Beleidsregel Parkeren dubbelgebruik worden toegepast met een parkeerbalans.

Afronding

Paragraaf 3.9 van de Beleidsregel Parkeren stelt dat de berekende parkeervraag aan het einde van de berekening wordt afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele getal.

2.1.2 Afwijkmogelijkheden vanuit beleid

Parkeren in openbare ruimte

In paragraaf 3.1 van de Beleidsregel Parkeren wordt genoemd dat de parkeeropgave in eerste instantie op eigen terrein moet worden opgelost. Wanneer op eigen terrein parkeren niet of niet geheel mogelijk is, kan een alternatieve oplossing worden voorgesteld. Paragraaf 3.2 van de Beleidsregel Parkeren biedt de verschillende mogelijkheden:

- door het kopen of voor onbepaalde tijd huren van nabijgelegen parkeerruimte, waarbij de acceptabele loopafstand dient te worden gemotiveerd;
- er kan worden onderzocht of de benodigde parkeerbehoefte binnen een redelijke loopafstand in de openbare ruimte kan worden gecompenseerd, bijvoorbeeld door gebruik te maken van bestaande parkeercapaciteit of extra parkeercapaciteit aan te leggen. Binnen het centrumgebied (Binnenstad, Spoorzone, Kanaalzone) geldt hiervoor een maximale loopafstand van 400 meter, buiten het centrumgebied dient de maximale loopafstand worden onderbouwd;



- in de Binnenstad kan (een deel van de) parkeeropgave binnen 400 meter loopafstand worden opgelost in een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening, mits hier structureel capaciteit beschikbaar is. Hierbij geldt een afkoopsom van € 12.000,- per parkeerplaats (peildatum 2023) met jaarlijkse indexering.

Toepassing bezoekersparkeren

Bij de parkeernormen is een bezoekersaandeel inbegrepen. Het uitgangspunt conform paragraaf 3.1 van de Beleidsregel Parkeren is dat de parkeerplaatsen voor bezoekers openbaar toegankelijk moeten zijn. In paragraaf 3.2 van de Beleidsregel Parkeren wordt verder gespecificeerd dat bij ontwikkelingen in de binnenstad de parkeervraag voor bezoekers in bestaande gebouwde parkeervoorzieningen parkeren, hiervoor wordt geen afkoopsom in rekening gebracht. De bezoekersparkeervraag kan in dit onderzoek dus buiten beschouwing worden gelaten.

Mobiliteitscorrectie

Paragraaf 3.4 van de Beleidsregel Parkeren geeft aan dat de gemeente de ambitie heeft om in het centrumgebied meer te sturen op inzet van duurzame mobiliteitsalternatieven. De gemeente biedt een maximale reductie van 20% op de benodigde parkeereis voor bewoners, waarbij 1 deelauto 5 reguliere auto's vervangt. De toepassing hiervan moet worden uitgewerkt in een mobiliteitsplan, waarin het volgende wordt uitgewerkt:

- in hoeverre het gebruik van deze alternatieven realistisch (haalbaar) is;
- hoe er wordt geborgd dat er geen overlast plaatsvindt naar de omgeving rondom de ontwikkeling;
- in hoeverre een gedeeltelijk andere invulling van mobiliteit past bij de beoogde doelgroep.

Autovrije complexen

In paragraaf 3.6 van de Beleidsregel Parkeren geeft de gemeente aan dat er in gereguleerd parkeergebied voor autovrije complexen (minimaal 20 appartementen) mogen worden gerealiseerd. Toekomstige gebruikers komen dan niet in aanmerking voor een gemeentelijke parkeervergunning. Wanneer hiervoor wordt gekozen, moet door de initiatiefnemer worden onderbouwd waarom het initiatief haalbaar is.

2.2 Amendement: deelmobiliteitscorrectie

Op 13 juni 2024 heeft de gemeenteraad van de gemeente Apeldoorn een amendement aangenomen op de recent vastgestelde parkeernormen. Hierin wordt geconstateerd dat het autobezit stijgt, maar dat de parkeernorm in het recent vastgestelde parkeerbeleid naar beneden is bijgesteld en dat de mogelijkheid wordt geboden om een mobiliteitscorrectie toe te passen. De gemeenteraad pleit ervoor dat het pas wenselijk is om de parkeernorm verder te reduceren, wanneer wordt aangetoond dat het autobezit vanwege de aanwezigheid van deelmobiliteit in dat gebied zorgt voor een blijvende verlaging van het autobezit.

De gemeenteraad stelt om een aanpassing in de tekst in paragraaf 3.4 van de Beleidsregel Parkeren door te voeren. Met name de volgende aanvulling ten aanzien van de mobiliteitscorrectie is relevant: *“Deze correctie kan worden toegepast indien is aangetoond dat het autobezit vanwege de aanwezigheid van deelmobiliteit in het te ontwikkelen gebied zorgt en zal blijven zorgen voor een blijvende vermindering van (geparkeerde) auto's met eenzelfde percentage.”*

Het Beleidsplan Parkeren stelt al dat de mobiliteitscorrectie moet worden onderbouwd doormiddel van een mobiliteitsplan. De gemeenteraad pleit ervoor om deze onderbouwing verder te concretiseren, en vraagt om expliciet aan te tonen dat het aanbieden van deelauto's leidt tot een blijvende vermindering van het autobezit. In hoofdstuk 3 werken we de mogelijkheden voor het toepassen van een mobiliteitscorrectie dan ook verder uit.



2.3 Parkeervraag conform gemeentelijke norm

In deze paragraaf berekenen we de parkeereis conform de gemeentelijke norm, maar passen we nog geen mobiliteitscorrecties toe.

2.3.1 Programma

Het uitgangspunt voor dit onderzoek is de realisatie van 162 woningen conform Tabel 1.

Functie programma	Aantal
Kleine woning/appartement (< 50 m ² GO)	89
Appartement, koop, middelduur	25
Appartement, koop, duur	48
Totaal	162

Tabel 1: Ruimtelijk programma ontwikkeling.

2.3.2 Te hanteren parkeernorm

De Beleidsregel Parkeren gaat uit van verschillende woningcategorieën, we vertalen het programma in onderstaande tabel.

Functie parkeerbeleid	Parkeernorm	Aandeel bezoekers
Kleine woning / appartement (max 50 m ² GO)	0,5 per woning	0,25 per woning
Appartement (koop, middensegment)	0,9 per woning	0,25 per woning
Appartement (koop, duur)	1,0 per woning	0,25 per woning

Tabel 2: Vertaling ruimtelijk programma naar functies uit het parkeerbeleid van de gemeente Apeldoorn.

2.3.3 Berekening parkeereis

Zoals in paragraaf 2.1.2 genoemd is er in het centrumgebied geen sprake van een bezoekersparkeereis, dit vindt per definitie plaats in de openbare parkeergarages. Voor het bepalen van de parkeeropgave gaan we uit van de parkeernorm waarop het bezoekersaandeel van 0,25 parkeerplaatsen per woning al in mindering is gebracht.

Omdat we enkel de parkeereis voor bewoners in kaart brengen, is er ook geen sprake van dubbelgebruik. Het totaal van de normatieve parkeervraag voor bewoners is de parkeereis. Dit leidt tot een parkeereis van 74,5 afgerond 75 parkeerplaatsen.

Functie programma	Functie beleid	Aantal	Norm	Per	Parkeer-vraag
Kleine woning / appartement (max 50 m ² GO)	Kleine woning / appartement (max 50 m ² GO)	89	0,25	woning	22,3
Appartement, koop, middelduur	Appartement (koop, middensegment)	25	0,65	Woning	16,3
Appartement, koop, duur	Appartement (koop, duur)	48	0,75	woning	36,0
Totaal					74,5

Tabel 3: Berekening parkeervraag.



3. MOGELIJKHEDEN MOBILITEITSCORRECTIE

In hoofdstuk 2 hebben we de kaders en rekenregels in kaart gebracht die de Beleidsregel Parkeren biedt, en hebben we de parkeereis berekend conform dit beleid zonder correcties toe te passen. In dit hoofdstuk gaan we in op de mogelijkheden om mobiliteitscorrecties toe te passen.

3.1 STOMP-principe

De gemeente Apeldoorn ontwikkelt met name in en rondom het centrum vanuit het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen – Trappen – Ov – MaaS¹ – Privéauto en biedt een basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit. De prioriteit ligt hierbij bij de Stappen (lopen), vervolgens het Trappen (fietsen), daarna komt het O(penbaar vervoer), daarna de M van MaaS en als allerlaatste de P(rivé-auto).

Hoogwaardig aanbod van Ov en MaaS hebben aantoonbaar impact op autobezit en worden in dit hoofdstuk uitgebreid uitgewerkt. Het effect van hoogwaardige voorzieningen voor voetgangers en fietsers (Stappen en Trappen) is op zichzelf niet te onderbouwen, maar het is wel randvoorwaardelijk voor het ontwikkelen vanuit het STOMP-principe om hier aandacht voor te hebben.

Binnen loopafstand van de Kanaalstraat bevindt zich een hoogwaardig voorzieningenniveau. Vrijwel het gehele centrum van Apeldoorn met voorzieningen zoals supermarkten en horeca bevindt zich binnen 10 minuten loopafstand en ook het treinstation ligt op vergelijkbare afstand. Achter de ontwikkeling wordt op maaiveldniveau een gemeenschappelijke fietsenstalling gerealiseerd, zo is het zowel vanuit het gebouw als vanuit de omgeving laagdrempelig om de fiets te gebruiken. Daarmee wordt de basis van het STOMP-principe ingevuld, en leent de ontwikkeling zich goed voor het corrigeren van de parkeervraag doormiddel van duurzame mobiliteitsmaatregelen.

3.2 Mobiliteitscorrectie deelauto's

De Beleidsregel Parkeren maakt een maximale reductie op de bewonersparkeereis mogelijk van 20%, met een vervangingswaarde van 1 deelauto per 5 privéauto's. In deze paragraaf verkennen we het effect van deelauto's op autobezit vanuit literatuur en verkennen we de mogelijke mobiliteitsreducties in parkeerbeleid van vergelijkbare gemeenten.

3.2.1 Literatuuronderzoek

Er zijn verschillende onderzoeken gedaan naar het effect van het aanbieden van deelauto's op het autobezit en daarmee de parkeernorm (Tabel 4). Over het algemeen ligt het effect rond een vermindering van 3 parkeerplaatsen per deelauto, dus een vervangingswaarden van 4 privé-parkeerplaatsen per deelauto met een reductie in het autobezit van circa 30% onder de doelgroep.

¹ Mobility as a Service; een verzamelnaam voor verschillende vormen van deelmobiliteit, waaronder deelauto's, -scooters en -fietsen.



Onderzoekende partij	Effect per deelauto	Bron
Planbureau voor de leefomgeving	0,3 verlaging van parkeernorm.	Rapport 'effecten van Autodelen op Mobiliteit en CO2-uitstoot' (Juni 2015):
CROW/KPVV	Vervangt 3 tot 5 parkeerplaatsen.	Factsheet 5 'Argumenten voor autodelen' (Februari 2016)
Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM)	Vervangt 3,14 parkeerplaatsen. Autobezit autodelers 30% lager.	Rapport 'Mijn auto, jouw auto, onze auto; Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten' (december 2015).
Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM)	27% afname autobezit onder incidentele gebruikers (circa 50%). 61% afname bij frequente gebruikers (circa 1/3). 70% afname bij zeer frequente gebruikers (circa 10%).	Rapport 'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland. Ontwikkelingen, effecten en potentie' (Oktober 2021)
I&O Research	5% van de respondenten maakt wel eens gebruik van deelauto's. 10% van de niet-gebruikers staat ervoor open en 18% staat er voor open als het zich verder ontwikkelt.	Rapport 'Autodelen in Nederland' (februari 2022)

Tabel 4: Relevante onderzoeken met betrekking tot de impact van het aanbieden van deelauto's.

Het CROW stelt in publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren en verkeersgeneratie', waarop ook de Beleidsregel Parkeren deels is gebaseerd: *"Het is mogelijk om een parkeereis te verlagen als een bedrijf of ontwikkelaar deelauto's aanbiedt. Ook is het mogelijk om op strategische locaties parkeerplaatsen voor deelauto's te eisen."* Concrete waarden, zoals een vervangingswaarde, worden hierbij niet geboden.

In juli 2024 is CROW-publicatie 381 geactualiseerd, de meest actuele parkeerkencijfers zijn opgenomen in publicatie 744: 'Parkeerkencijfers 2024'. Ook hierin wordt geen vervangingswaarde geboden. Wel wordt gesteld dat in verschillende Raad van State-uitspraken een mobiliteitscorrectie mogelijk was, mits goed onderbouwd. De aanbeveling wordt gedaan om het aanbod van deelmobiliteit te koppelen aan een MaaS app om zo aan te sluiten bij het bredere aanbod aan deelmobiliteit.

3.2.2 Referentie-onderzoek

Zoals in paragraaf 3.2.1 beschreven heeft het aanbieden van deelmobiliteit een effect op het autobezit van bewoners. Dit gebeurt echter niet automatisch, er is sturend gemeentelijk beleid nodig om een duurzame reductie in autobezit te borgen. Daarom verkennen we de mobiliteitsreducties die in het beleid van andere gemeenten worden toegepast en staven we deze aan de mobiliteitscorrectie die de gemeente Apeldoorn toepast.

Als we kijken naar verschillende gemeenten in de buurt zien we dat in een aantal parkeernormennota's al rekening wordt gehouden met de impact van deelauto's (zie bijlage 1). Per gemeente verschilt het hoeveel parkeerplaatsen een deelauto vervangt. Bij de meeste gemeenten wordt uitgegaan van een reductie van 4 parkeerplaatsen per deelauto, waarbij een deelauto weer een plek inneemt (netto reductie: 3 parkeerplaatsen). In sommige gemeenten worden grotere reducties gehanteerd, in de gemeente Groningen is het bijvoorbeeld 1 op 5 en in Eindhoven 1 op 7. Een reductie van 4 parkeerplaatsen per deelauto is in lijn met het literatuuronderzoek en de meest gangbare waarde in andere gemeenten. Afwijkend van de Beleidsregel Parkeernormen nemen we dit dan ook als uitgangspunt over.



Veel gemeenten hanteren een maximale reductie die kan worden toegepast bij het aanbieden van deelauto's. In Nijmegen wordt bijvoorbeeld uitgegaan van maximaal 20% en in Den Bosch 30%. Een maximale reductie van 20% wordt in de meeste gevallen als uitgangspunt gehanteerd, dit nemen we daarom over.

Het aanbieden van deelauto's komt vaak met verschillende voorwaarden. Een voorwaarde die in de meeste gemeenten voorkomt is dat het aanbod van de deelauto's voor een langere periode moet worden geborgd. Verder dienen deelauto's een vaste plek te hebben, het verschilt per gemeente hoe dit kan worden vormgegeven. Soms dienen deelauto's per definitie openbaar toegankelijk te zijn, maar soms kunnen deze ook in de parkeergarage voor bewoners worden aangelegd.

3.2.3 Doelgroep deelauto's

Volgens onderzoek² zijn autodelers vaker jong, hoog opgeleid, autoloos, alleenstaand of hebben een gezin met jonge kinderen. Voor deze opgave is autodelen dus het kansrijkst bij de leeftijdsgroep 25-44 jaar. Circa 20% van de Nederlanders valt onder deze doelgroep, dit sluit ook aan bij het onderzoek van I&O research dat we in paragraaf 3.2.1 noemen. Naar verwachting trekken de woningen gezien de stedelijke omgeving een relatief jonge en hoogopgeleide doelgroep.

Alle bewoners behoren dus tot de potentiële doelgroep, waarbij het autobezit gemiddeld met 30% daalt, leidt dit tot een totale reductie van $100\% * 30\% = 30\%$. In de praktijk zal niet iedereen tot de doelgroep behoren, maar dit bevestigt wel de maximale reductie van 20% die in de Beleidsnota Parkeren van de gemeente Apeldoorn wordt geboden en daarnaast wordt bevestigd in de referenties. Overigens dient er wel met bijvoorbeeld een doelgroepenonderzoek te worden aangetoond dat dit ook daadwerkelijk de doelgroep zal worden.

De maatgevende bewonersparkeeropgave bedraagt 74,5 parkeerplaatsen, deze kan met maximaal 20% worden gereduceerd, wat neerkomt op 14,9 parkeerplaatsen waarvoor 4 deelauto's benodigd zijn. Dit komt neer op circa 1 deelauto per 41 woningen. Vanuit onze ervaring weten we dat 1 deelauto per minimaal circa 30 woningen een realistische business case vormt voor aanbieders van deelauto's. Ook vanuit eventuele aanbieders van deelauto's is dit dus een realistische optie. Wel adviseren we om de exploitatie van deelauto's nader af te stemmen met aanbieders van deelmobiliteit.

3.2.4 Toegepaste reductie

Bij de Kanaalstraat Noord worden niet 4 maar 3 deelauto's aangeboden. Conform de vervangingswaarde die we in dit hoofdstuk uitwerken resulteert dit in een reductie van 12 parkeerplaatsen. Dit resulteert in een bewonersparkeeropgave van $74,5 - 12 = 62,5$, afgerond 63 parkeerplaatsen.

Voor de 3 deelauto's worden plaatsen in de openbare ruimte beschikbaar gesteld, deze vallen dus verder buiten deze onderbouwing.

² KpVV CROW <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvv/factsheet-autodelen-3-wie-is-de-autodeler.aspx>



3.2.5 Borging risico's deelauto's

De Beleidsnota Parkeren van de gemeente Apeldoorn biedt geen concrete voorwaarden voor de invulling van deelauto's, in de nadere uitwerking dient dit dan ook in overleg met de gemeente verder te worden vormgegeven. Hierbij kunnen we vanuit de literatuur- en referentiestudie een aantal aanknopingspunten bieden:

- breng met een doelgroepenanalyse in kaart in hoeverre de aanname in paragraaf 3.2.3 realistisch is;
- koppel de aangeboden deelmobiliteit aan het bestaande aanbod doormiddel van een MaaS-App;
- zorg dat het aanbod van deelmobiliteit voor langere tijd wordt geborgd door dit contactueel af te sluiten;
- verken of een deel van de parkeeropgave in de parkeergarage Koningshaven-Centrum kan worden opgelost indien deelauto's niet het gewenste effect hebben. Overweeg daarnaast om ruimte als parkeerruimte te bestemmen, maar in groen uit te voeren. Wanneer er dan onvoldoende parkeercapaciteit voorzien blijkt, kan dit alsnog worden toegevoegd.

3.3 Effect op autoparkeeropgave

Onderstaande tabel laat het effect van het aanbieden van verschillende aantallen deelauto's zien. Bij een aanbod van 3 deelauto bedraagt de resterende af te kopen parkeereis 63 parkeerplaatsen.

Rekenstap	Parkeervraag
Bewonersparkeeropgave	74,5
Reductie bij 3 deelauto's	12,0
Deelauto's bij vervangingswaarde 1:4	3,0*
Resterende parkeeropgave:	62,5
afgerond	63

Tabel 5: Effect van toepassing van deelauto's op de bewonersparkeeropgave. *valt buiten parkeeropgave, krijgen toegewezen plaatsen in de openbare ruimte.



4. FIETSPARKEERVRAAG CONFORM PARKEERNORM GEMEENTE

In dit hoofdstuk berekenen we de fietsparkeervraag conform de fietsparkeernormen van de gemeente.

4.1 Beleidsmatige kaders

Voor het fietsparkeren baseert de gemeente zich op de CROW-richtlijnen 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Voor de invulling van de parkeeropgave bestaan twee opties:

- Op grond van het 'Besluit Bouwwerken Leefomgeving' heeft een woonfunctie een individuele, afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen. Deze bergruimte is minimaal 5 m², minimaal 1,8 meter breed en 2m meter hoog. Het voorzien van deze berging is voldoende om te voldoen aan de fietsparkeeropgave van een woning.
- Een alternatief is een gemeenschappelijke fietsenberging, hiervoor worden in de 'Beleidsregels Parkeren 2024' uitgangspunten geboden. Hierbij moet worden voldaan aan de fietsparkeernormen zoals opgenomen in tabel 1 in subparagraaf 2.2.1 van de 'Beleidsregel Parkeernormen'.

Artikel 4.172 (aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen) van het 'Besluit Bouwwerken Leefomgeving' stelt het volgende:

1. *'Een woonfunctie heeft als nevengebruiksfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² en een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 m.'*
2. *'In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn als 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.'*

4.2 Invulling fietsparkeervraag

Het plan bestaat uit 162 woningen, waarvan 73 met een gebruiksoppervlak van meer dan 50 m² en 89 met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m². Het plan voorziet in 73 tot 93³ individuele bergingen die voldoen aan de hiervoor bij Bbl artikel 4.172 1. en 3. en artikel 4.173 genoemde criteria. Voor de woningen groter dan 50 m² wordt dus in de fietsparkeeropgave voorzien doormiddel van individuele beringen.

Daarnaast is in het plan een gemeenschappelijke bergruimte/fietsenstalling van circa 230 m² geprojecteerd, deze voldoet aan de hiervoor bij Bbl art. 4.172 2. en 3. en artikel 4.173 genoemde criteria. Voor woningen kleiner dan 50 m² moet worden voorzien in 2 fietsparkeerplekken per woning, beiden in een laag rek. Er is voldoende ruimte om deze fietsparkeerplaatsen in te passen. Voor het fietsparkeren wordt dus voldaan aan de Beleidsregels Parkeren 2024 van de gemeente Apeldoorn.

³ Het surplus van 20 individuele bergingen kan eventueel ook (deels) ingezet worden voor uitbreiding van het oppervlak aan gemeenschappelijke bergruimte/fietsenstalling.



5. CONCLUSIE

De parkeeropgave conform de parkeernormen van de gemeente Apeldoorn bedraagt 74,5, afgerond 75 parkeerplaatsen. In deze rapportage hebben we in kaart gebracht hoe we deze parkeeropgave kunnen bijstellen.

De gemeente biedt in eerste instantie de mogelijkheid om deze door het aanbieden van deelauto's met maximaal 20% te reduceren, waarbij 1 deelauto 5 privéauto's vervangt. Vanuit literatuur en referenties is de maximale reductie van 20% te onderbouwen. Voor de vervangingswaarde is een vervangingswaarde van 1 deelauto per 4 privéauto's realistischer. Dit leidt tot het overzicht in Tabel 6.

Deelauto's	Parkeervraag
Bewonersparkeeropgave	74,5
Reductie bij 3 deelauto's	12,0
Deelauto's bij vervangingswaarde 1:4	3,0*
Resterende parkeeropgave:	62,5
afgerond	63

Tabel 6: Effect van toepassing van deelauto's op de bewonersparkeeropgave.

De gemeente geeft in het Beleidsplan Parkeren aan dat moet worden geborgd dat het toepassen van deelmobiliteit realistisch is en niet leidt tot overlast, maar biedt hiervoor geen concrete uitgangspunten. In de nadere uitwerking dient dit dan ook samen met de gemeente te worden vormgegeven. Hierbij kunnen we vanuit de literatuur- en referentiestudie een aantal aanknopingspunten bieden:

- breng met een doelgroepenanalyse in kaart in hoeverre de aanname in paragraaf 3.2.3 realistisch is;
- koppel de aangeboden deelmobiliteit aan het bestaande aanbod doormiddel van een MaaS-App;
- zorg dat het aanbod van deelmobiliteit voor een langere periode wordt geborgd door dit contactueel af te sluiten;
- verken of een deel van de parkeeropgave in de parkeergarage Koningshaven-Centrum kan worden opgelost indien deelauto's niet het gewenste effect hebben. Overweeg daarnaast om ruimte als parkeerruimte te bestemmen, maar in groen uit te voeren. Wanneer er dan onvoldoende parkeercapaciteit voorzien blijkt, kan dit alsnog worden toegevoegd.

Voor de fietsparkeeropgave wordt verder voldaan aan de uitgangspunten die de 'Beleidsregels Parkeren 2024' bieden.



6. BIJLAGEN





6.1 Correcties aanbod deelauto's in parkeernormennota's

Gemeente	Correctie deelauto's	Voorwaarden correctie deelauto's
Vlaardingen	1 deelauto vervangt 3 privé auto's.	[Gemeente Vlaardingen: Beleidsregel Parkeernormen 2019] - initiatiefnemer moet aantonen dat duurzame reductie van autoparkeerplaatsen mogelijk is; - overeenkomst voor ten minste 10 jaar, waarin de beschikbaarheid is geregeld en de kosten vanuit de betreffende ontwikkeling worden gedragen, bijvoorbeeld in de vorm van een langjarige overeenkomst met de VVE.
Schiedam	10% reductie bij 1 deelauto per 50 woningen in de binnenstad/schil.	[Mobiliteitsnormen 2022] - Kan alleen worden ingezet wanneer deelauto's worden ingezet als onderdeel van een mobiliteitsplan; - De deelauto's moeten gedurende een periode van minimaal 10 jaar, exclusief ter beschikking worden gesteld aan de bewoners.
Eindhoven	Inzetten van deelauto's voor bewoners, waarbij één deelauto: - in het centrum maximaal 10 parkeerplaatsen vervangt (max 100% bewonersparkeervraag); - in de schillen maximaal 7 parkeerplaatsen vervangt (max 40% bewonersparkeervraag); - in het restgebied maximaal 4 parkeerplaatsen vervangt (Max 20% bewonersparkeervraag).	[Nota Parkeernormen 2024] Met een mobiliteitsplan wordt aangetoond hoe met de mobiliteitscorrectie aan de parkeeropgave wordt tegemoetgekomen. De parkeeropgave kan ook verminderd worden als de ontwikkeling kan voorzien in een groter gebruik van alternatieve vervoersmogelijkheden (elektrische deelfietsen voor bewoners of personeel en MaaS-alternatieven). Dit is maatwerk per plan; de correctie op de parkeeropgave zal in onderling overleg wordt bepaald.
Den Bosch	- 4 parkeerplaatsen per deelauto (max. 30% van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen o.b.v. de parkeernorm).	[Nota Parkeernormering 2021 Gemeente 's-Hertogenbosch] Wanneer deelauto's worden ingezet, dient onderbouwd te worden door de ontwikkelende partij: • welke plek deelmobiliteit inneemt in de totale mobiliteitsmix; • dat met de inzet wordt voldaan aan de wensen en vereisten van een betreffende doelgroep zoals langdurige betaalbaarheid; • hoe het exploitatiemodel duurzaam wordt ingevuld, dus zowel betaalbaar voor de gebruikers als ook voldoende inkomsten voor de aanbieder; • op welke wijze is geborgd dat de parkeerplaatsen toegankelijk zijn en blijven voor de deelauto's; • op welke wijze de duurzame/langdurige inzet (10 jaar) van de deelauto's is geborgd.
Breda	Maximaal -20% van de parkeerbehoefte in het 'eitse', centrum 1+2' en de dorpen Prinsenbeek, Ulvenhout, Bavel en Teteringen. Maximaal -30% van de parkeerbehoefte in de schil. Maximaal -25% van de parkeerbehoefte in de zone 'overig grondgebied Breda' geldt dat.	[Nota Parkeernormen Breda 2021] Wanneer hier sprake van is, kan door een initiatiefnemer een mobiliteitscorrectie worden onderbouwd.



Gemeente	Correctie deelauto's	Voorwaarden correctie deelauto's
Nijmegen	Autoparkeerplaatsen met maximaal -20% (verhouding 1 autodeelparkeerplaats in plaats van 4 gewone autoparkeerplaatsen).	[Beleidsregels parkeren 2024] Alleen in betaald parkeren gebied, voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein. Buiten betaald parkeren: maatwerk.
Leiden	De vervangingswaarde moet ten minste 1:4 bedragen.	[Beleidsregels parkeernormen leiden 2020] niet specifiek benoemd.
Enschede	Reductie mogelijk, mits onderbouwd.	[Nota Parkeernormen Enschede 2017] Alleen wanneer de ontwikkeling plaatsvindt binnen een gebied waar parkeerregulering plaatsvindt.
Groningen	Mogelijke reductie van 1:5, met een maximale reductie op de parkeereis van 20%.	[Beleidsregel parkeernormen 2021] Dient te worden onderbouwd met een mobiliteitsplan in samenhang met andere mobiliteitsmaatregelen. Hierin dient ook te worden onderbouwd wat de gevolgen zijn wanneer de service van de deelauto niet langer wordt gebonden. Alleen in gebieden waar betaald parkeren geldt. Realisatie op eigen terrein.
Amersfoort	Mogelijke reductie van 1:4.	[Beleidsregel toepassing parkeernormen 2021] Dient voor ten minste 10 jaar beschikbaar te zijn na oplevering van de eerste woningen

