



Raadsbesluit

De raad van de gemeente Nieuwegein;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 28 november 2023;

gelet op artikel 6.19 Algemene wet bestuursrecht;

besluit:

1. Het Herstelbesluit bestemmingsplan "Binnenstad (City) Nieuwegein"¹ vast te stellen, zodat invulling is gegeven aan de tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State waarbij:
 - a. Uit de notitie "Onderbouwing parkeernorm Nieuwegein Centrum" volgt dat de parkeernormen voor wonen aanpassing behoeven.
 - b. Deze aanpassing met onderbouwing verwerkt is in toelichting en regels van het Herstelbesluit zoals is weergegeven in bijlage 1 "Aanvullingen t.o.v. het bestemmingsplan Binnenstad (City) Nieuwegein.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 25 januari 2024

Jan Karens
griffier

Marijke van Beukering-Huijbregts
voorzitter

¹ overeenkomstig de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0356.BPBI2017-VA03 met bijbehorende bestanden

Bijlage 1 bij raadsbesluit: aanvullingen t.o.v. het bestemmingsplan Binnenstad (City) Nieuwegein

De volgende aanvullingen zijn in het Herstelbesluit opgenomen:

A. Toelichting

- In hoofdstuk 1.1 "Aanleiding" is de volgende tekst toegevoegd:

De Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State heeft in de uitspraak van 26 april 2023 betreffende bestemmingsplan Binnenstad (City) Nieuwegein aangegeven dat de beroepen tegen het plan ongegrond zijn, maar dat de gemeente de opgenomen regels over parkeren niet zorgvuldig heeft onderbouwd waardoor er tevens een motiveringsgebrek is aan het opnemen van een afwijkende parkeernorm.

Onderstaand de passage uit de uitspraak van de Afdeling welke de basis vormt voor deze verbeterde onderbouwing.

' Uit de Nota Parkeernormen 2011-2015 volgt dat voor gestapelde woningen zonder parkeren op eigen terrein binnen de categorie "Wonen" in het Centrum een parkeernorm geldt van 1,2 tot 1,25 parkeerplaatsen per woning. Er kan een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning worden toegepast, als uit een mobiliteitstoets blijkt dat die norm toelaatbaar is. Het Koersdocument 2020-2025 biedt de mogelijkheid om in een bestemmingsplan van de normen in de Nota Parkeernormen 2011-2015 af te wijken.
De raad heeft gebruik gemaakt van die mogelijkheid om een lagere norm toe te passen dan de norm die in de Parkeernota 2011-2015 staat. Anders dan de raad stelt, is in de planregels geen parkeernorm van 0,5 per woning, maar een van $(0,25 + 0,05 + 0,1 =) 0,4$ per woning opgenomen. Dat is verlaging met meer dan de helft ten opzichte van de parkeerplaatsen die volgens de vrijstellingsnorm uit de Nota Parkeernormen 2011-2015 nodig zouden zijn. Bij dit bestemmingsplan gaat dat, wanneer uit wordt gegaan van een maximum aantal van 1370 woningen, om ongeveer 822 parkeerplaatsen minder. Anders dan de raad stelt, is voor deze parkeernorm niet aangesloten bij de "Gebiedsopgave 2019", omdat daaruit in ieder geval volgt dat de parkeernorm minimaal 0,5 per woning is. De Afdeling is van oordeel dat de raad ook met verwijzing naar de Mobiliteitstoets 2017, de Actualisatietoets 2020 en de Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030 niet voldoende heeft gemotiveerd dat er in dit geval volstaan kan worden met een parkeernorm van 0,4 per woning. Uit deze stukken volgt het beleidsvoornemen van de raad om auto's te weren uit het plangebied. Niet duidelijk is of alleen sprake is van een beleidsvoornemen, of dat dit beleidsvoornemen ook is onderbouwd met feiten die dit voornemen kunnen dragen. Het besluit is daarom in zoverre in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.'

De door de Afdeling geconstateerde gebreken met betrekking tot de zorgvuldigheid van de voorbereiding en de motivering van het bestemmingsplan hebben tot een nadere analyse van het beleid en de onderzoeken geleid. Er is door Goudappel B.V. een aanvullende rapportage ter onderbouwing van de parkeernormen en deelautogebruik uitgevoerd. Deze analyse en rapportage leiden tot het aanpassen van de onderbouwing van de parkeerregeling in de toelichting en een aangepaste parkeerregeling in de regels.

- In hoofdstuk 3.3.5 "Mobiliteit" is de volgende tekst onder het kopje "mobiliteitstoets" geschrapt

"Behalve de concrete fietsmaatregelen uit de GREX zet gemeente Nieuwegein in algemene zin de komende jaren met haar beleid meer in op toekomstgerichte en bewegingsvriendelijke mobiliteit. De bestaande OV Knoop City wordt aangepast en er zijn meerdere plannen om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Een concrete uitwerking van deze en andere plannen vindt plaats in de Strategische Mobiliteitsvisie die momenteel opgesteld wordt, als voorbereiding op een nieuw Mobiliteitsplan in 2021. Een van de aandachtspunten hierin is het verminderen van korte autoritten. Deze zitten ook op de Noordstedeweg. Ook hiervan kunnen momenteel geen concrete effecten bepaald worden, maar in algemene zin wordt verwacht dat

er minder gebruik gemaakt zal worden van de auto op korte ritten naar City of tussen andere wijken.”

- **en daarvoor in de plaats is de volgende tekst toegevoegd:**

Mobiliteitsvisie 2030

Deze Mobiliteitsvisie is een vervolg op het Gemeentelijk Mobiliteitsplan+ uit 2014 en is afgestemd met de Ontwerp Omgevingsvisie. In deze visie wordt een doorkijk gegeven naar het wensbeeld richting 2030. Wens is om de veranderende mobiliteit integraal aan te pakken. Daarnaast worden deelmobiliteit en parkeren benoemd. Daarbij wordt opgemerkt dat er verschillende vormen van deelmobiliteit, zoals deelauto's, deelfietsen, deelscooters, maar ook carpoolen. Al deze vormen kunnen bijdragen aan minder autogebruik en -bezit. Dat zorgt voor een lagere parkeerdruk en is goed voor het milieu, zeker indien de deelauto's elektrisch zijn. Deze kunnen op strategische locaties aangeboden worden, zoals rond OV knooppunten.

Ten aanzien van parkeren wordt de ambitie uitgesproken om de beschikbare ruimte in de stad zo efficiënt en flexibel mogelijk te benutten voor verplaatsen, spelen, groen en water en parkeren. In de visie wordt ook duidelijk de link gelegd met de mogelijkheden in het Koersdocument Parkeren waarin is vastgelegd hoe de gemeente wil omgaan met parkeren bij nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw en transformatie). Er wordt ontwikkelaars een alternatief geboden naast de bekende CROW parkeernormen, waarbij meer aandacht is voor de specifieke kenmerken van de omgeving (demografie, autobezit), de parkeerdruk op straat en aanvullende concrete mobiliteitsmaatregelen rond bijvoorbeeld deelauto's en deelfietsen. Op deze wijze draagt Nieuwegein bij nieuwe ontwikkelingen actief bij aan het stimuleren van deelmobiliteit en aan een efficiënt ruimtegebruik.

- **In hoofdstuk 3.3.5 “Mobiliteit” is de tekst onder het kopje “parkeerregulering geschrapt en is de volgende tekst toegevoegd:**

Koersdocument Parkeren 2020-2025 (Besluit gemeenteraad, vastgesteld 24-09-2020 en geldend van 04-11-2020 t/m heden)

Het parkeerbeleid van de gemeente Nieuwegein is opgenomen in de Nota Parkeren 2011-2015 en het Koersdocument Parkeren 2020-2025. Om in te kunnen spelen op de veranderende inzichten en beschikbare mobiliteitsopties, maar ook om beleidskeuzes ten aanzien van mobiliteit te kunnen doorvoeren heeft de gemeenteraad in 2021 het Koersdocument Parkeren 2020-2025 vastgesteld.

Nieuwegein heeft steeds meer vooral te maken met binnenstedelijke verdichting. Het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein of in de directe nabijheid is dan niet altijd mogelijk of wenselijk. Ook in andere steden doet deze situatie zich voor. Zo worden er in Den Haag, Utrecht en Amsterdam bouwplannen ontwikkeld zonder te voorzien in parkeerplaatsen, omdat de doelgroep die er komt wonen die niet nodig heeft en niet gebruikt. De verwachting is dat dit soort initiatieven onder de Omgevingswet een vlucht gaan nemen. Vanuit het doel om te voorzien in een goede fysieke omgeving zullen ontwikkelingen vanuit een integraal beleidskader worden ingestoken. Juist in die gebieden die overbelast zijn, bijvoorbeeld op het gebied van luchtkwaliteit, stikstof of geluid, zullen mobiliteitsoplossingen een bijdrage kunnen leveren aan de manier waarop plannen wel van de grond kunnen komen zonder de fysieke leefomgeving zwaar te belasten. In die situatie zullen parkeernormen niet langer op de traditionele manier kunnen worden toegepast, maar zal gezocht worden naar mobiliteitsoplossingen in brede zin. Daarbij kan gedacht worden aan OV-oplossingen, fietsinfrastructuur, deelauto's, mobiliteitshubs waar op afstand geparkeerd kan worden om het laatste deel van de route per fiets of openbaar vervoer af te leggen. Parkeernormen gaan dan ook de komende jaren hun betekenis verliezen. Er zal veel meer om maatwerk worden gevraagd.

Uit jurisprudentie in 2019 blijkt dat het bij de wens tot stedelijke verdichting gerechtvaardigd kan zijn om bij een ontwikkeling af te zien van het uitgangspunt dat moet worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Daartoe is dan wel vereist dat kan worden onderbouwd dat op andere manieren in mobiliteitsoplossingen wordt voorzien waarbij onder andere kan worden gedacht aan openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.

Het gemeentelijk parkeerbeleid biedt de mogelijkheid om maatwerk te leveren voor het realiseren van voldoende parkeercapaciteit bij ruimtelijke ontwikkelingen en tevens te voldoen aan de eis dat

er sprake is van een goede ruimtelijke ordening ex. artikel 3.1 van de Wro. Door breder in te zetten dan traditionele toetsing van plannen aan parkeernormen wordt rekening gehouden met ontwikkelingen die op de gemeente afkomen en wordt gezocht naar mobiliteitsoplossingen in brede zin.

Doordat het Koersdocument Parkeren 2020-2025 een beleidsregel is en geen verordening (algemeen verbindende voorschrift) geeft dit ruimte om bij een ontwikkeling sterk gemotiveerd aan te geven hoe mobiliteit, dus al dan niet ook parkeren, bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt opgelost.

Wanneer bij een beoogde ontwikkeling er tussen belanghebbenden op het gebied van het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen, ondanks onderlinge afstemming en overleg, onenigheid bestaat en er tussen hen een patstelling is, wordt teruggevallen op algemene parkeernormen in het Koersdocument.

De terugvaloptie is bedoeld om bewoners te kunnen beschermen en om – als de maatwerkbenadering niet tot resultaat leidt – toch te kunnen waarborgen dat er voldoende parkeercapaciteit wordt gerealiseerd.

Bij de bepaling wat de meest passende oplossing is c.q. of iets wenselijk is wordt een integrale afweging gemaakt: wat is voor de beoogde ontwikkeling de beste mix? Daarbij wordt naast parkeren beoordeeld wat voor de ruimtelijke kwaliteit in brede zin het meest passend is. Voor deze beoordeling wordt gebruik gemaakt van vastgestelde beleidskaders op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Er wordt ontwikkelaars een alternatief geboden naast de bekende CROW parkeernormen, waarbij meer aandacht is voor de specifieke kenmerken van de omgeving (demografie, autobezit), de parkeerdruk op straat en aanvullende concrete mobiliteitsmaatregelen rond bijvoorbeeld deelauto's en deelfietsen.

Deze integrale afweging komt tot stand door de ontwikkelaar/initiatiefnemer aan te leveren onderbouwing van de parkeerbehoefte te toetsen aan de in het Koersdocument opgenomen toetsingscriteria voor een onderbouwing.

Bij een beoogde ontwikkeling vormen deze criteria de bouwstenen van een betrouwbare en valide onderbouwing. Aangezien de beoogde ontwikkeling nog niet volledig is uitgewerkt en het bestemmingsplan daarom een globaal karakter heeft, ziet de parkeeronderbouwing alleen op de criteria die te maken hebben met de normstelling en deelautogebruik.

De overige criteria hebben betrekking op de concrete invulling van de parkeerbehoefte in relatie tot bijvoorbeeld dubbelgebruik (met bijvoorbeeld gebruikmaking van parkeerdrukmetingen). Toetsing aan deze criteria ligt daarom voor de hand in een later stadium bij de uitvoering van één of meerdere concrete bouwplannen (toetsing omgevingsvergunning). Het is wenselijk om al wel de berekende parkeernormen als zodanig juridisch te verankeren in het bestemmingsplan, gelet op de uitvoerbaarheid en rechtszekerheid van de plannen.

Gebiedsopgave 2019 en mobiliteitsbeleid City

In de door de gemeenteraad vastgestelde Gebiedsopgave 2019 zijn de ambities voor de ontwikkeling van City geconcretiseerd naar uitgangspunten en leidende principes. Nieuwegein kiest voor duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit. Mobiliteit die in City beschikbare verkeersruimte efficiënt benut: lopen, fietsen, gedeeld gebruik van vervoersmiddelen en gebruik van het openbaar vervoer. Bewoners, maar ook bezoekers of mensen die hier werken worden waar mogelijk gestimuleerd te kiezen voor duurzame mobiliteit. Lopen, fietsen of reizen met het OV moet daarom voor iedereen eenvoudig, snel en comfortabel zijn. De privé auto komt daarbij op de laatste plaats.

Juist bij grotere verdichtingslocaties, waar City heel belangrijk in is, is het belangrijk dat hier de auto niet domineert over de ruimtelijke kwaliteit (ruimte voor groen en verblijven, oversteekbaarheid, geluidskwaliteit, verkeersveiligheid). Dit betekent dat een verhoudingsgewijs laag autogebruik nodig is en dat de infrastructuur voor autoverkeer een goede inpassing krijgt. De mobiliteitsstrategie voor City maakt het goed mogelijk om te wonen zonder een eigen auto voor de deur. De mogelijkheden om te lopen, fietsen of het OV te gebruiken zijn hier goed en worden sterk verbeterd. Deze omslag in mobiliteit is nodig om Nieuwegein gezond en bereikbaar te houden en om ruimte te maken voor duurzame en gezonde binnenstedelijke herontwikkeling. De gemeente treft in dit verband minimaal de volgende maatregelen:

- Er wordt geïnvesteerd in het OV-knooppunt.
- Er wordt geïnvesteerd in regionale fietspaden en fietsparkeervoorzieningen.

In de Gebiedsopgave 2019 is voor de ontwikkellocaties in City een ambitie uitgesproken in het gewenste maatwerk ten behoeve van de parkeerbehoefte. Het beleidskader schetst de hoge ambitie van de gemeente voor mobiliteit en mogelijke maatregelen en verbeteringen die bijdragen aan het realiseren van de ambities.

Bij de uitwerking van de ontwikkeling van City zijn de ambities met betrekking tot mobiliteit bekeken in relatie tot de mogelijkheden om voldoende parkeergelegenheid te kunnen realiseren en de juridische borging ervan. Het Koersdocument geeft de mogelijkheid aan de raad om maatwerk te bieden aan moderne ontwikkelingen. Om van deze bevoegdheid gebruik te kunnen maken dient een goede ruimtelijke onderbouwing te voorzien in een check aan de in het Koersdocument opgenomen criteria.

Ter onderbouwing van de op te nemen parkeernorm zijn in aanvullend onderzoek, (zie bijlage 13 bij deze toelichting), deze criteria voor zover relevant, onderzocht en de uitkomsten onderbouwd.

Toe te passen parkeernorm

Met het parkeerbeleid van de gemeente is het mogelijk om in te zetten op maatwerk, waarbij rekening wordt gehouden met de beoogde doelgroep, de specifieke projectlocatie en veranderende fysieke omstandigheden (zoals de verdichting binnen Nieuwegein Centrum). De gemeente heeft in onderhavig plan voor de woonfuncties gebruik gemaakt van deze maatwerkmogelijkheid. Op basis van het rapport Goudappel zijn hieronder de toe te passen parkeernormen voor het woningbouwprogramma inclusief deelautogebruik, uiteengezet en onderbouwd. Voor de overige functies gelden de standaard parkeernormen die zijn opgenomen in het Koersdocument parkeren 2020-2025.

Beoordeling huidige autobezit

Op basis van onderzoek naar de parkeerbehoefte van bewoners door Goudappel blijkt dat het personenautobezit per appartement op dit moment varieert tussen de 0,55 en 1,30 personenauto, afhankelijk van de grootte van het appartement (gebaseerd op microdata van CBS). In deze waarden is nog geen rekening gehouden met deelmobiliteit en ook is er geen verschil gemaakt tussen (sociale) huur- en koopappartementen. (Het gewogen autobezit¹ in City is 0,77 per woning.) Tevens is het vanuit de gewenste mobiliteitstransitie voor de gemeente Nieuwegein onwenselijk de huidige parkeerbehoefte te volgen. De gemeente Nieuwegein wil een sturend parkeerbeleid volgen, zodat het personenautobezit in de Binnenstad (City) beperkt wordt en andere vervoerwijzen als de fiets en het openbaar vervoer prioriteit krijgen. Om die reden wordt een strengere parkeernorm gehanteerd. Dit is mogelijk, omdat in de Binnenstad (City) een parkeerregiem geldt. Het eigen autobezit wordt hiermee beperkt, omdat bewoners niet 'gratis' gebruik kunnen maken van de parkeerruimte.

Voorstel voor de bewonersparkeernorm

CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' wordt vaak landelijk als basis gebruikt voor het bepalen van de parkeernorm. De publicatie gaat uit van een gebiedsindeling:

- Stedelijkheidsgraad, hier: sterk stedelijk.
- Binnen of buiten de bebouwde kom, hier: binnen de bebouwde kom.
- Centrum, schil centrum of rest van de bebouwde kom, hier: centrum.

CROW publicatie 381 werkt voorts met een bandbreedte (minimum – maximum). Vanwege de investeringen in fiets en openbaar vervoer en de inzet op de mobiliteitstransitie wordt voor het gebied Nieuwegein Centrum gebruik gemaakt van de minimale parkeerkencijfers.

¹ Betreft het gewogen autobezit waarbij rekening gehouden is met het aantal woningen en grootte.



Figuur: Personenautobezit per woning (Nieuwegein Stadscentrum)

In onderstaande tabel is een voorstel voor de parkeernorm aan de hand van de grootte van het appartement opgenomen.

	grootte	bewonersparkeernorm
sociaal huurappartement	tot 80 m ² GO	0,3
goedkoop/middelduur huurappartement	tot 80 m ² GO	0,3
duur huurappartement	groter dan 80 m ² GO	0,6
goedkoop koopappartement	tot 50 m ² GO	0,5
middelduur koopappartement	50 m ² tot 80 m ² GO	0,6
duur koopappartement	groter dan 80 m ² GO	0,7

Figuur: bewonersparkeernorm per appartementstype

Deelmobiliteit

Met deelmobiliteit is het mogelijk om in te zetten op een duurzame vorm van mobiliteit. De Gebiedsopgave neemt een omzetting van 50% van het aantal parkeerplaatsen bij woningen naar plaatsen voor deelauto's als uitgangspunt. Gebleken is echter dat het (nog) niet reëel is om ervan uit te gaan dat 50% van de benodigde parkeerplaatsen voor de woningen ook daadwerkelijk vervangen wordt door deelauto's. In CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' is aangegeven dat een deelauto 4 tot 8 normale personenauto's vervangt. De gekozen reductiefactor door de gemeente Nieuwegein (1 deelauto vervangt 5 normale personenauto's) is passend binnen deze range. De reductie geldt niet voor de volledige bewonersparkeervraag: dit zou betekenen dat de volledige parkeerbehoefte van bewoners opgelost kan worden met deelauto's en dat is niet de verwachting. Bij de inzet van deelmobiliteit geldt dus dat per 5 gereduceerde parkeerplaatsen 1 deelauto dient te worden aangeboden.

Bezoekers

Uit onderzoek blijkt dat de parkeernorm voor bezoekers (in CROW-publicatie 381, 0,3

parkeerplaats per woning) te hoog is. In gebieden met betaald parkeren is 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers voldoende. Voor ongereguleerd gebied (geen betaald parkeren in de omgeving) blijkt dat 0,15 parkeerplaats per woning ruim voldoende is. Voor gereguleerd gebied is 0,1 parkeerplaats per woning ruim voldoende. In de Binnenstad (City) van Nieuwegein geldt betaald parkeren. Om die reden kan gerekend worden met 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers.

Conclusie

In de aangevulde toelichting is de in de Gebiedsvisie gebruikte parkeernorm nader toegelicht en is de in het plan opgenomen parkeernorm uitgewerkt langs de relevante criteria uit het Koersdocument, welke maatwerk mogelijkheden biedt om een norm te hanteren. De notitie 'Onderbouwing van de parkeernorm Nieuwegein Centrum' geeft hiervoor de onderbouwing (bijlage 13 van de toelichting). Dit alles leidt tot een norm die in lijn is met de in de beleidsstukken geuite ambities in de aanpak van mobiliteit en mogelijk op basis van het beschikbare juridische instrumentarium.

B. Bijlagen bij toelichting

- **De notitie "Onderbouwing parkeernorm Nieuwegein Centrum" is als bijlage 13 opgenomen.**

C. Regels

- **Er is in artikel 1 "Begrippen" een definitie voor "parkeergelegenheid" toegevoegd. Deze definitie luidt als volgt:**

1.56 parkeergelegenheid:

de beschikbare ruimte waar motorvoertuigen, zoals auto's, en motorfietsen, geparkeerd kunnen worden.

- **Artikel 24.8 (de parkeerregeling) is aangepast luidt als volgt:**

24.8 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

Ten aanzien van parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik is verzekerd, dat op het bouwperceel waarvoor vergunning wordt verleend of in de omgeving daarvan, wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor motorvoertuigen. Van voldoende parkeergelegenheid is sprake indien deze is aangelegd en in stand wordt gehouden overeenkomstig de in het Koersdocument Parkeren 2020- 2025, of de opvolger daarvan, opgenomen parkeernormen.
- b. In afwijking van het bepaalde in de tweede volzin van lid a geldt voor de functie wonen in de bestemmingen 'Centrum - B3', 'Gemengd - A2', 'Gemengd - A4', 'Gemengd - C dat:
 1. van voldoende parkeergelegenheid sprake is indien deze is aangelegd en in stand worden gehouden overeenkomstig in onderstaande tabel opgenomen parkeernormen. De onderstaande parkeernormen zijn gebaseerd op de maatwerk mogelijkheden uit het Koersdocument Parkeren 2020- 2025, of de opvolger daarvan, en de daarin opgenomen standaard parkeernormen voor zover afwijkend van onderstaande tabel, zijn niet van toepassing;

	Norm bewonersdeel (excl. bezoekersparkeren)	Norm bezoekersparkeren
Sociaal huurappartement tot 80 m2 GO	0,3	0,1

Goedkoop/middelduur huurappartement tot 80 m2 GO	0,3	0,1
Duur huurappartement groter dan 80 m2 GO	0,6	0,1
Goedkoop koopappartement tot 50 m2 GO	0,5	0,1
Middelduur koopappartement 50 tot 80 m2 GO	0,6	0,1
Duur koop appartement groter dan 80 m2 GO	0,7	0,1

Tabel: Parkeernormen functie wonen in de bestemmingen 'Centrum - B3', 'Gemengd - A2', 'Gemengd - A4', 'Gemengd - C.

2. in aanvulling op het bepaalde in lid b onder 1 bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik, meerdere parkeergelegenheden kunnen worden vervangen van het bewonersdeel van de parkeergelegenheid voor deelauto's met een verhouding van 5:1 (reguliere parkeerplaats : deelauto) met een maximum van 20% van de binnen de bestemmingen 'Centrum - B3', 'Gemengd - A2', 'Gemengd - A4', 'Gemengd - C te realiseren parkeergelegenheid.
- c. Indien in de in de leden a en b bedoelde parkeergelegenheid wordt voorzien op eigen terrein, moet de stallingsruimte per auto een afmeting hebben van minimaal 1,80 meter bij 5 meter met daarnaast voldoende in- en uitstapruimte.
- d. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn uitsluitend overdekt toegestaan.
- e. Een bouwwerk waarvan een behoefte aan ruimte voor laden of lossen van goederen wordt verwacht, is slechts toegestaan onder de voorwaarde dat op het bouwperceel of in de omgeving daarvan aan voldoende ruimte voor het laden of lossen van goederen wordt voorzien en in stand wordt gelaten.
- f. Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in de leden a, b en d en toestaan dat in minder dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, mits:
 1. dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie of op andere wijze in de nodige parkeergelegenheid;
 2. of in laad- of losruimte wordt voorzien.

