

Beleidsregels Parkeren 2024



Vastgesteld Gemeenteraad Apeldoorn, 13 juni 2024

Inhoud

1	Inleiding	3			
1.1	Aanleiding en doel	3			
1.2	Wat is een beleidsregel?	3			
1.3	Toepassingsbereik beleidsregel	4			
1.4	CROW-publicaties 291 en 381, ASVV2021 en NEN2443	5			
1.5	Leeswijzer	5			
2	Systematiek parkeernormen	6			
2.1	Inleiding	6			
2.2	Systematiek fiets	6			
2.2.1	Toe te passen fietsparkeernormen	6			
2.2.2	Berging in de woning	7			
2.2.3	Makkelijke bereikbaarheid berging bij woning	7			
2.3	Systematiek auto	8			
2.3.1	Stedelijkheidsgraad en indeling gebieden	8			
2.3.2	Toe te passen parkeernormen	8			
2.3.3	Bandbreedte	9			
2.3.4	Parkeernorm voor verschillende typen woningen	9			
3	Parkeerbehoefteberekening	10			
3.1	Parkeren op eigen terrein	10			
3.2	Parkeren buiten het eigen terrein	10			
3.3	Parkeren in het Centrumgebied: de Binnenstad	11			
3.4	Stimuleren vernieuwing door een Mobiliteitscorrectie	12			
3.5	Correctie parkeeroplossingen op eigen terrein	12			
3.6	Autovrije complexen	13			
3.7	Historisch tekort	13			
3.8	Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen	13			
3.9	Afronding	14			
3.10	Kwaliteit parkeerplaatsen	14			
3.11	Laden & lossen	14			
3.12	Afwijkingsbevoegdheid parkeren - hardheidsclausule	14			
3.12.1	Hardheidsclausule	14			
3.12.2	Voorwaarde voor afwijken	15			
	Bijlagen				
	Bijlage 1 - Parkeernormen Fiets				
	Bijlage 2 - Parkeernormen Auto				
	Bijlage 3 - Gebiedsindeling Apeldoorn				
	Bijlage 4 - Aanwezigheidspercentages				

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Met deze Beleidsregel Parkeren beoogt Apeldoorn te sturen op de leefbaarheid en bereikbaarheid van Apeldoorn. In de Omgevingsvisie Woest Aantrekkelijk Apeldoorn zijn doelstellingen verwoord voor de ontwikkeling van de Stad en haar omgeving als het gaat om het realiseren van nieuwe woningen bedrijven en andere functies. Het onderwerp Parkeren is een belangrijk sturingselement hierbij.

Deze nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw, functieverandering of uitbouw) kunnen gepaard gaan met een parkeerbehoefte, een parkeervraag en een toenemend parkeerdruk in de openbare ruimte. Een te hoge parkeerdruk leidt tot ongewenst zoekverkeer en bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem. Apeldoorn wil zich ontwikkelen tot een duurzame en groene gemeente, met speciale aandacht voor de Binnenstad, Kanaalzone en de Spoorzone. Hier zetten we in op het ontwikkelen van gebieden met een hoge kwaliteit in de openbare ruimte met veel ruimte voor duurzame vormen van mobiliteit. In deze gebieden willen we de rol die de auto op de openbare ruimte heeft verminderen. Dat vraagt om een sturende rol van de gemeente bij de ruimtelijke ontwikkelingen op het thema Parkeren.

De insteek bij het parkeren is dat parkeeroverlast - zo veel mogelijk - te voorkomen door bij de initiatiefnemer de verantwoordelijkheid neer te leggen om te voorzien in de parkeerbehoefte bij een ontwikkeling. Bij deze verantwoordelijkheidsstelling is het hoofdmotief dat een parkeervraag bij een ontwikkeling niet mag worden afgewenteld naar de openbare weg. Tegelijk willen we het onderwerp parkeren benutten in de strategie om onze stad duurzaam en autoluw te ontwikkelen.

In 2019 heeft de gemeenteraad van de Apeldoorn de Parkeervisie 2019 en Beleidsregel Parkeren 2019 vastgesteld. In de Parkeervisie is reeds ingezet op een slimme en adaptieve omgang met het onderwerp Parkeren. Zo is hierin vastgelegd dat de gemeente van ontwikkelende partijen vraagt met innovatieve en duurzame oplossingen te komen, waardoor een reductie op de parkeereis kan worden gehanteerd. Deze uitgangspunten gelden vandaag de dag nog steeds. De Parkeervisie wordt op dit moment dan ook nog niet geactualiseerd.

We actualiseren de Beleidsregel parkeren op dit moment omdat we een meer sturende rol willen opnemen bij de ruimtelijke ontwikkelingen die voor ons liggen. In deze beleidsregel geven we houvast en richting mee hoe met parkeren om te gaan. *Houvast* door een juridisch kader te bieden waarin uniforme spelregels worden vastgelegd hoe bij nieuwe ontwikkelingen met parkeren wordt omgegaan. *Richting* door als gemeente te sturen op het autoluw ontwikkelen als voorwaarde voor een duurzame stad waarin efficiënt met de beperkte ruimte wordt omgegaan die ook nog kwalitatief hoogwaardig en groen kan worden ingericht.

De wijze waarop bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning de parkeereis voor auto en fiets berekend en onderbouwd moet worden, staat in de Beleidsregels Parkeren 2024.

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 het enerzijds om de bevoegdheid van (het bestuursorgaan) *het college van burgemeester en wethouders* tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit (bouwen en gebruik) in afwijking van het omgevingsplan (artikel 5.1 lid 1 onder a Omgevingswet) en anderzijds om een bevoegdheid van (het bestuursorgaan) *de raad* tot het vaststellen van een wijziging omgevingsplan dan wel *het college van burgemeester en wethouders* indien de raad de bevoegdheid tot het vaststellen van een wijziging omgevingsplan heeft gedelegeerd.

Toepassen van deze bevoegdheden is ten behoeve van evenwichtige toedeling van functies aan locaties 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 omgevingsplan zal worden toegepast. In de parkeerregeling die is opgenomen in het omgevingsplan (van rechtswege) wordt naar de ‘Beleidsregel Parkeren’ verwezen. Anderzijds dient deze beleidsregel als een toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor een wijziging van het omgevingsplan wordt opgesteld of, waarvoor een vergunning in afwijking van het omgevingsplan wordt verleend.

¹ Vastgesteld door de gemeenteraad op 21 maart 2019

² In de bruidschat, onderdeel van het Omgevingsplan van rechtswege staan (tijdelijk) de regels voor vergunningvrij bouwen. Deze regels zullen, na een besluit over het overnemen,

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

1.3 Toepassingsbereik beleidsregel

De beleidsregel Parkeren 2024 vervangt de Beleidsregel Parkeren 2019¹ en de daarin opgenomen parkeernormen. De beleidsregel is van toepassing op de actualisering van het omgevingsplan en op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit (bouwen en / of gebruik) in afwijking van het omgevingsplan dan wel een wijziging van het omgevingsplan nodig is.

Daarnaast is het beleid toetsingskader 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 op grond van het omgevingsplan meerdere functies zijn toegestaan en bouwen waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, zoals thans geregeld in het omgevingsplan² en het Besluit bouwwerken leefomgeving³. Leidend 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 / wijziging omgevingsplan 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.

aanvullen, wijzigen of schrappen, onderdeel worden van het omgevingsplan in de zin van de Omgevingswet.

³ 2.28 Bbl e.v.

Deze beleidsregel blijft buiten toepassing voor aanvragen die zijn ingediend voor vaststelling van de beleidsregel.

Onder aanvragen worden hier uitsluitend verstaan:

- a. (concept)aanvragen voor de omgevingsplanactiviteit bouwen;
- b. aanvragen (inclusief kansrijke principeverzoeken, conceptverzoeken en interne opdrachten) om een ruimtelijke ontwikkeling waarvoor het bestemmingsplan / omgevingsplan moet worden gewijzigd en daaruit voortvloeiende aanvragen om omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwen;
- c. aanvragen (inclusief kansrijke principeverzoeken, conceptverzoeken en interne opdrachten) om een ruimtelijke ontwikkeling waarvoor met een omgevingsvergunning van het bestemmingsplan / omgevingsplan moet worden afgeweken, en daaruit voortvloeiende aanvragen om omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit bouwen.

In deze gevallen wordt de aanvraag getoetst aan de Beleidsregel Parkeren 2019, tenzij de Beleidsregels Parkeren 2024 in het voordeel van de aanvrager uitpakken.

1.4 CROW-publicaties 291 en 381, ASVV2021 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 fietsparkeer kencijfers 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 heeft het daadwerkelijke autobezit bij verschillende typen woningen in verschillende wijken van Apeldoorn een rol gespeeld.

In de tabellen met de parkeernormen 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 gehele stedelijke gebied van Apeldoorn. Dit doen we omdat het parkeren van fietsen in de openbare ruimte goed willen faciliteren en organiseren, zodat de drempel om de fiets te nemen zo laag mogelijk wordt. Daarnaast willen we voorkomen dat los gestalde fietsen tot overlast leiden.

Voor parkeernormen voor fietsen baseert de gemeente zich op de CROW-richtlijn "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". Deze fietsparkeernormen houden ook rekening met het stallen van 'buitenmaatse' fietsen en/of bromfietsen.

Wonen

2.2.1 Toe te passen fietsparkeernormen

Op grond van het Besluit bouwwerken leefomgeving⁴ heeft een woonfunctie een individuele, afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen. Deze bergruimte heeft 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. Deze uitgangspunten uit het bouwbesluit gelden bij nieuwe bouwontwikkelingen. Als het gaat om transformatie van panden met een woonfunctie, of een transformatie naar een woonfunctie stellen wij de eis dat de benodigde fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

Als alternatief voor de individuele fietsenbergingen kan ook een gemeenschappelijke fietsenberging worden gerealiseerd. Hierbij stellen wij de voorwaarden dat deze als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Besluit bouwwerken leefomgeving wordt

⁴ Artikel 4.171 Bbl e.v.

beschouwd. Een aantal aspecten is hierbij van belang: het aantal fietsplekken per woning, de eisen aan de in pandige berging in de woning, de bereikbaarheid en het beheer van de gemeenschappelijke fietsenberging. Als aan de onderstaande eisen wordt voldaan wordt het plan op grond van artikel 1.3 van het Bouwbesluit door de gemeente Apeldoorn als gelijkwaardig beschouwd. Dit sluit overigens niet uit dat ook andere oplossingen mogelijk zijn. Aantal fietsplekken Het aantal fietsplekken per woning moet voldoen aan het onderstaande schema.

Gebruiksoppervlakte woning (m ²)	Aantal plekken in fietsrek	Benodigde interne berging (m ²)
< 50	2	n.v.t.
>50 - < 75	3	2,7
>75 - <100	4	2,7
>100	5	2,7
>125	6	2,7

Tabel 1: aantal fietsplekken per woning in gemeenschappelijke voorziening

Het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn.

2.2.2 Berging in de woning

Aangezien de toelichting van het Bouwbesluit stelt dat een fietsenberging ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er een berging van minimaal 2,7 m² in de woning worden gerealiseerd. Voor deze ruimte geldt dat:

De berging in één ruimte moet worden gerealiseerd.

Binnen het oppervlak van 2,7 m² het oppervlak dat een warmwatertoestel, een ruimteverwarmingstoestel of een andere gebouwgebonden installatie inneemt niet mag worden meegerekend.

2.2.3 Makkelijke bereikbaarheid berging bij woning

Fietsenbergingen conform het eerdere Bouwbesluit werden in de stedelijke omgeving meestal gesitueerd onder het maaiveld, waarbij men lange gangen en meerdere deuren door moet om deze te bereiken. De slechte bereikbaarheid van deze bergingen is vaak reden voor bewoners om hun fietsen buiten te parkeren. Een makkelijker bereikbare gemeenschappelijke fietsenberging is dan een meerwaarde en een compensatie voor het feit dat bewoners geen privé fietsenberging hebben. De makkelijke bereikbaarheid is daarom een voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging. Dit stimuleert ook het gebruik van de fiets.

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 arbeidsexstensieve 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. Er kan in beginsel niet worden 'uitgeruild' met autoparkeerplaatsen.

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 op dit moment een adressendichtheid van 1.700 adressen per km²⁵. 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. Hierbij is rekening gehouden met de nieuwe ontwikkelgebieden in de Binnenstad, de Spoorzone en de Kanaalzone, waarin een fors nieuw hoogstedelijk programma wordt gerealiseerd.

Stedelijkheidsgraad	Gebied	
Sterk stedelijk	Centrumgebied	-Binnenstad -Spoorzone -Kanaalzone ten zuiden en noorden van de binnenstad
	Rest Apeldoorn	- Rest Apeldoorn (incl. Ugchelen), inclusief de nieuwe Stadsrand Zuid.
Weinig stedelijk	dorpen	Beekbergen, Lieren, Hoenderloo, Hoog Soeren, Klarenbeek, Loenen, Uddel
	Buitengebied	buitengebied Apeldoorn

** Tabel 2: Stedelijkheidsgraad en indeling gebieden*

De begrenzing van de gebieden van het Centrumgebied Apeldoorn is op een kaart aangeduid 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.

⁵ bron CBS website <http://statline.cbs.nl>, trefwoord woningvoorraad Apeldoorn

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 bepaalt op basis daarvan nader welke norm(en) van toepassing is (zijn).

2.3.3 Bandbreedte

Zoals aangegeven heeft de publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren - Van parkeercijfers naar parkeernormen', uitgegeven door het CROW, als basis gediend voor onze parkeernormen. Publicatie 381 hanteert een bandbreedte in de parkeerkcijfers. Apeldoorn kiest er voor om de *gemiddelde* CROW-parkeerkcijfers als uitgangspunt te hanteren voor de parkeernormen. Het resultaat is in de tabel met parkeernormen opgenomen in bijlage 2.

2.3.4 Parkeernorm voor verschillende typen woningen

We kiezen bij de parkeernormen voor woningen om aan te sluiten op de type woningen en de kengetallen zoals gehanteerd door het CROW en niet meer te kiezen voor onze eigen differentiatiecriteria gebaseerd op grootte van de woning. De parkeervraag van een groot appartement is immers anders dan die van een vrijstaande woning met eigen oprit, terwijl de komende jaren juist veel appartementen worden gebouwd.

3 Parkeerbehoefte-berekening

3.1 Parkeren op eigen terrein

Uitgangspunt is altijd dat de voor een ontwikkeling benodigde parkeerplaatsen (parkeerbehoefte) op eigen terrein worden gerealiseerd. Dit kan zijn in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwd 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. 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. Dit biedt ook de mogelijkheid om een deel van de parkeerbehoefte volgens de parkeernormen geconcentreerd aan de rand van het gebied te realiseren. 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, of bij ontwikkelingen die zijn gelegen in het voetgangersgebied, verwachten we dat de initiatiefnemer met een

alternatieve oplossing komt om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Bij de beoordeling van dit alternatief wordt ook getoetst of sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Voorwaarde is dat de parkeerplaatsen op een gemotiveerd acceptabele loopafstand van de ontwikkeling worden gerealiseerd en niet leiden tot verkeers- en/of parkeerproblemen in de openbare ruimte. Gedacht kan worden aan de volgende alternatieven:

Kopen of huren van nabijgelegen parkeerruimte of andere mobiliteitsvoorziening

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. 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. Ook kunnen nadere afspraken worden gemaakt over het onderbrengen om parkeergelegenheid te realiseren in een mobiliteitshub bij de gebiedsontwikkelingen.

Parkeren in nabijgelegen openbare ruimte

Pas als voorgaand alternatief geen soelaas biedt, kan voor de gebieden gelegen buiten de Binnenstad, Spoorzone en Kanaalzone onderzocht worden of de benodigde parkeerbehoefte 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. Er is dan geen sprake van een noodzakelijke afkoop van parkeerplaatsen, omdat de ruimte in het gebied reeds beschikbaar is.

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 tot meer dan 85%. Er ontstaat geen exclusief gebruiksrecht op de parkeerplaatsen, ze blijven openbaar.

Bij het aanleggen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is voorwaarde dat de gemeente deze gronden niet voor andere doeleinden wil gebruiken. Het gebruik van de gronden als parkeerplaats moet in overeenstemming zijn met het omgevingsplan (van rechtswege). 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. In het Centrumgebied wordt sterk ingezet op goede voorzieningen voor lopen. Hiervoor rekenen we in het Centrumgebied met een acceptabele loopafstand van circa 400 meter.

Voorbeeldberekening:

Bij het realiseren van sociale huurappartementen in de binnenstad bedraagt de parkeernorm 0.6pp/woning. Het bezoekersaandeel hiervan bedraagt 0.25pp/woning. Dit bezoekersaandeel wordt in de binnenstad opgevangen in de bestaande parkeervoorzieningen, hierin hoeft de ontwikkeling niet te voorzien. Voor de bewoners moet $0.6 - 0.25 = 0.35pp$ per woning worden gerealiseerd.

Bij het realiseren van eenzelfde woning in de Kanaalzone moet per woning 0.6pp worden gerealiseerd, dus inclusief het bezoekersparkeren.

3.3 Parkeren in het Centrumgebied: de Binnenstad

In paragraaf 3.2 zijn een aantal alternatieve oplossingen beschreven als het niet lukt de parkeerbehoefte op eigen terrein op te vangen. Binnen het centrumgebied geldt voor de Binnenstad daarnaast het volgende alternatief. Als de parkeerbehoefte van de ontwikkeling redelijkerwijs binnen acceptabele loopafstanden (ca. 400 meter) kan worden overgenomen in een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening, 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 (peildatum 2024), met jaarlijkse indexering. De gemeente investeert vanuit deze middelen om de beschikbare parkeercapaciteit af te stemmen op de totale parkeervraag en om het aanbod van voldoende parkeervoorzieningen op peil te houden. Bovenstaande geldt voor de functie wonen in de binnenstad niet voor het bezoekersdeel van de parkeereis. Het bezoekersdeel van de parkeernorm hoeft bij woonontwikkelingen in de binnenstad niet te worden gerealiseerd (hiervoor wordt geen afkoopsom in rekening gebracht). Bezoekers van bewoners kunnen in de binnenstad parkeren in de bestaande gebouwde parkeervoorzieningen, in de avonden is er parkeerruimte beschikbaar omdat deze op dat moment niet of slechts in geringe mate wordt gebruikt door de doelgroepen 'werkers' en 'bezoekers van winkels'.

3.4 Stimuleren vernieuwing door een Mobiliteitscorrectie

In de omgevingsvisie is aangegeven dat wij bij de opgave die we hebben in de Binnenstad, Spoorzone en de Kanaalzone meer gaan sturen op de inzet van duurzame mobiliteitsalternatieven. Dit past ook bij de trend van een groeiend aanbod en gebruik van deelmobiliteit. Deze vorm van mobiliteit moet dan wel laagdrempelig en betaalbaar beschikbaar zijn. Uit onderzoek blijkt dat gebruikers van deelvoertuigen bewuster en vaker kiezen voor andere vervoerswijzen dan de auto voor hun verplaatsingen. Door te sturen op deze vorm van mobiliteit maken wij de binnenstedelijke ontwikkelingen minder autoafhankelijk.

Hierdoor stimuleren wij dat bij ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Apeldoorn alternatieve mobiliteitsconcepten worden uitgewerkt en geborgd. Hierdoor wordt het mogelijk een correctie tot 20% toe te passen op de benodigde parkeereis. 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. Primair is de ontwikkelende partij verantwoordelijk voor de organisatie en implementatie van deelmobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen. Wij stellen daarbij als eis dat het aanbod van deelmobiliteit voor bewoners duurzaam, laagdrempelig en (financieel) aantrekkelijk is om te gebruiken. Daarnaast moet deelmobiliteit blijvend worden geborgd bij de ontwikkelingen.

Deze reductie van 20% op de parkeereis is gebaseerd op de inzet van (waar mogelijk elektrische) deelmobiliteit, waarbij 1 deelauto 5 reguliere auto's vervangt. Ook in overige delen van de stad, buiten de Binnenstad, Spoorzone

en Kanaalzone, is een correctie op basis van mobiliteitsalternatieven mogelijk. In alle gevallen wordt gekeken in hoeverre het gebruik van deze alternatieven realistisch (haalbaar) is en gebaseerd kan worden op een navolgbaar uitgangspunt. Tevens moet worden aangegeven op welke manier is geborgd dat er geen overlast plaatsvindt naar de omgeving rond de ontwikkeling.

De correctie wordt alleen toegepast op de parkeereis van bewoners en geldt dus niet voor het bezoekersgedeelte van de parkeereis. De initiatiefnemer moet aantonen dat een (gedeeltelijk) andere invulling van mobiliteit past bij de beoogde doelgroep. Daarvoor dient hij een mobiliteitsplan in te dienen, waarin voorgaande wordt onderbouwd, en wordt onderbouwd in hoeverre deelmobiliteit wordt toegepast en wordt toegespitst op de *toekomstige doelgroepen en hoe dit wordt geborgd in de jaren na oplevering*. De afspraken worden vastgelegd in de anterieure overeenkomsten en geborgd in het omgevingsplan of bij verlening van de omgevingsvergunning.

3.5 Correctie parkeeroplossingen op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden in de praktijk niet altijd volledig benut. Daarom wordt bij de berekening van de parkeereis bij de functie 'wonen' (in de gehele gemeente) een correctiefactor toegepast die afhankelijk is van het type parkeervoorziening dat wordt gerealiseerd. In de onderstaande tabel hieronder wordt aangegeven hoe verschillende parkeervoorzieningen in de parkeerberekening worden meegerekend.

Type voorziening	Theoretisch aantal PP	Berekening aantal PP
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1
Lange oprit zonder garage of oprit	2	1,5
Dubbele oprit zonder garage*	2	2
Garage zonder oprit	1	0
Garagebox (niet bij de woning)	1	0
Garage met enkele oprit	2	1
Garage met lange oprit	3	1,7
Garage met dubbele oprit*	3	2

Tabel 3: telling parkeervoorzieningen in parkeerberekening

*Parkeerplaatsen zijn separaat van elkaar te gebruiken

3.6 Autovrije complexen

Een initiatiefnemer mag in gereguleerd parkeergebied voor autovrije complexen -met 20 of meer appartementen- afwijken van de vastgestelde parkeernorm, onder voorwaarde dat de (toekomstige) gebruikers (=bewoners en ondernemers) niet worden gefaciliteerd in de openbare ruimte.

Binnen het vergunningengebied kan dit door het betreffende gebied uit te sluiten van parkeerrechten door middel van een gemeentelijke vergunning. Bewoners of ondernemers komen hierdoor dan niet in aanmerking voor een gemeentelijke parkeervergunning. In niet gereguleerd parkeergebied is het niet mogelijk om autovrije complexen te realiseren, omdat de kans groot is dat hierdoor parkeerproblemen in de omgeving ontstaan. Hier moet worden voldaan aan de vastgestelde parkeernormen of minstens ruimte worden gereserveerd om op eigen terrein hieraan te kunnen voldoen.

De initiatiefnemer van een autovrij complex dient zich bewust te zijn dat (geheel of gedeeltelijk) wordt gebouwd voor een doelgroep zonder auto. Bij wijziging van het omgevingsplan of de aanvraag van de omgevingsvergunning dient derhalve de marktpotentie, aanvullende mobiliteitsvoorzieningen (waaronder in ieder geval extra fietsvoorzieningen of deelmobiliteit) en wijze waarop hierover met de toekomstige doelgroep wordt gecommuniceerd door de ontwikkelaar worden aangetoond. Dit om misverstanden achteraf te voorkomen. Per niet gerealiseerde parkeerplaats moeten minimaal 2 fiets-, of scooterparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit boven op de al verplichte berging die op grond van het Besluit bouwwerken leefomgeving wordt geëist.

Rond de ontwikkelingen dient parkeerregulering ingesteld te zijn, om uitstraling naar de omgeving te voorkomen.

3.7 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 dan buiten beschouwing worden gelaten. Bij volledige nieuwbouw vervalt het historische tekort.

3.8 Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen

Bij sommige bouwplannen of ruimtelijke ontwikkelingen is sprake van verschillende functies binnen hetzelfde (omgevings)plan. Wanneer voor alle voorzieningen de volledige parkeerbehoefte moet worden gerealiseerd, kan dit leiden tot onnodig ruimtebeslag voor parkeren. Vanuit duurzaam ruimtegebruik en 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. Hierbij geldt dat parkeerplaatsen niet individueel worden toegekend aan specifieke adressen.

3.9 Afronding

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

3.10 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 2021 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom', CROW - Ede, 2021.

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 voldoen 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.

3.11 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.

3.12 Afwijkingsbevoegdheid parkeren - hardheidsclausule

3.12.1 Hardheidsclausule

Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig deze beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen (artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht).

Het college van burgemeester en wethouders kan in dit soort gevallen en in het geval van een bijzonder gemeentelijk belang en passend binnen de doelstellingen zoals in de Omgevingsvisie Woest aantrekkelijk Apeldoorn vastgesteld, besluiten om met een omgevingsvergunning af te wijken van deze beleidsregel en de parkeerregeling in het omgevingsplan (van rechtswege).

Ook de raad kan in het geval een ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt in dit soort gevallen afwijken van deze beleidsregel.

3.12.2 Voorwaarde voor afwijken

Afwijken is alleen mogelijk als naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders of de raad geen onevenredige belemmeringen voor omliggende functies ontstaan en voldaan wordt aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Het is mogelijk dat een planontwikkeling gerealiseerd wordt, zonder dat aan de parkeernorm wordt voldaan. Tevens kan het college van burgemeester en wethouders besluiten af te zien van de afkoop van de parkeerbijdrage.

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.

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
	BSK Gebied binnen centrumring Apeldoorn + Spoorzone en Kanaalzone	Rest Apeldoorn Rest bebouwde kom Apeldoorn en Ugchelen	Dorpen Bebouwde kom van Beekbergen, Lieren, Hoenderloo, Uddel, Klarenbeek, Loenen, Hoog Soeren	Buitengebied Gebied buiten stads- en dorpskernen	
	aantal	aantal	aantal	aantal	

Hoofdgroep wonen					
Norm per wooneenheid					
Vrijstaande woning (koopwoning)	1,2	1,5	1,5	1,5	0,25 pp
2 onder een kapwoning (koopwoning)	1,1	1,5	1,5	1,5	0,25 pp
rijwoning (koopwoning)	1,2	1,5	1,5	1,5	0,25 pp
rijwoning (particuliere huurwoning)**	1,1	1,5	1,5	1,5	0,25 pp
rijwoning (sociale huurwoning)*	0,9	1,5	1,5	1,5	0,25 pp
appartement (koop, duur)	1,0	1,5	1,5	1,5	0,25 pp
appartement (koop, middelduur)	0,9	1,5	1,5	1,5	0,25 pp
appartement (koop, goedkoop)	0,8	1,2	1,2	1,2	0,25 pp
appartement (particuliere huurwoning)**	0,9	1,2	1,2	1,2	0,25 pp
appartement (sociale huurwoning)*	0,6	0,9	0,9	0,9	0,25 pp
Kleine woning / appartement (max 50m2 GO)	0,5	0,6	0,7	0,7	0,25 pp
Studentenwoning***	0,2	0,2	0,2	0,2	0,05 pp

*sociale huurwoning wordt gedefinieerd als een woning met een huur onder de huurtoeslaggrens

**particuliere huurwoning wordt gedefinieerd als woning met een huurprijs boven de huurtoeslaggrens

***woning die wordt verhuurd aan studenten door een studentenhuusvester

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 sport , cultuur en ontspanning					
<i>Norm per 100 m2 BVO tenzij anders vermeld</i>					
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	
golf oefencentrum (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	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
volkstuint	ntb	1,4	ntb	1,6	100%

*per 100 m2 bassin

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie					
<i>Norm per 100 m2 BVO tenzij anders vermeld</i>					
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/cafeteria	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)					
<i>Norm per 100 m2 BVO tenzij anders vermeld</i>					
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%

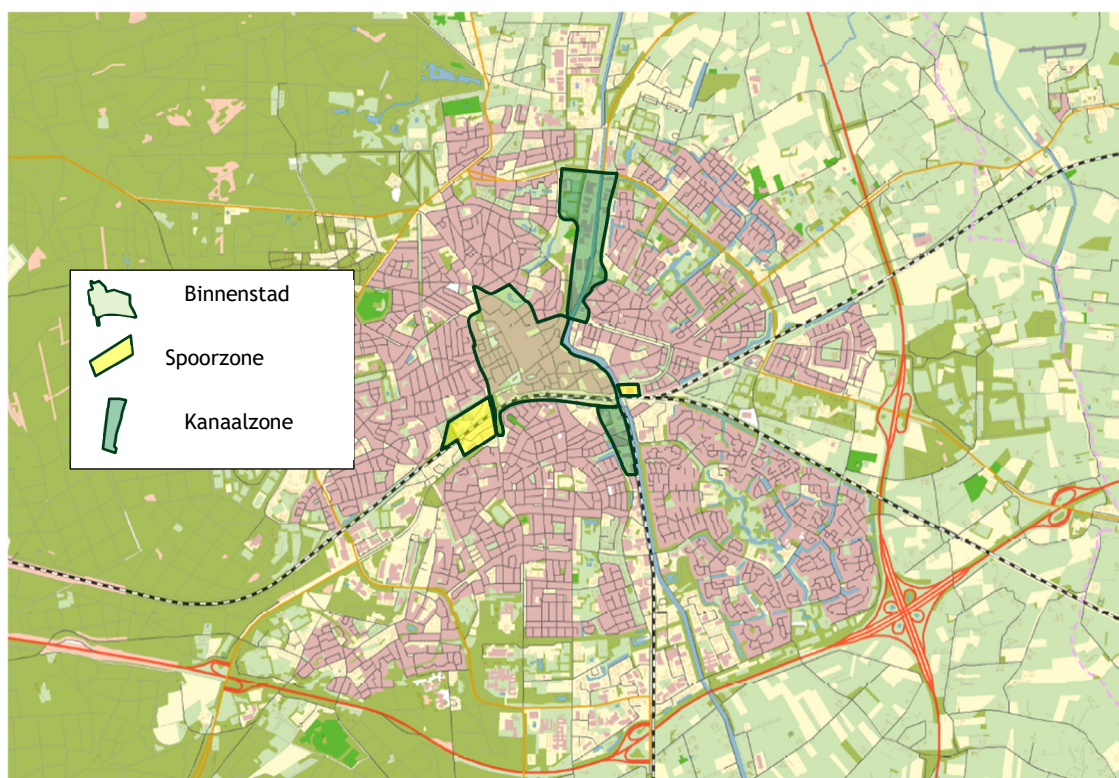
Hoofdgroep onderwijs						
<i>Norm per 100 m2 BVO tenzij anders vermeld</i>						
0%	Kinderdagverblijf (crèche)*	0,9	1,2	1,0	1,5	0%
	Basisonderwijs* (per leslokaal)	0,8	0,8	0,8	0,8	
11%	Middelbare school** (per 100 leerlingen)	3,3	4,3	3,7	4,9	11%
7%	ROC** (per 100 leerlingen)	4,2	5,2	4,8	5,9	7%
72%	Hogeschool**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

*exclusief halen en brengen

**bezoekers zijn leerlingen / studenten

Bijlage 3 - Centrumgebied Apeldoorn

In het centrumgebied worden de gebieden Binnenstad, Spoorzone en Kanaalzone zoals deze gebieden worden toegepast in deze beleidsregel gedefinieerd zoals aangegeven op onderstaande kaart.



Nb: binnen het gemeentelijke programma Stadmaken kunnen om praktische redenen andere begrenzingen worden gehanteerd tussen de gebieden Binnenstad, Spoorzone en Kanaalzone. Voor het toepassen van de parkeernormen in het centrumgebied heeft dit geen gevolgen.

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%

