

Nota Parkeernormen Deventer 2013

Auto en fiets



Inhoud

Hoofdstuk 1. Inleiding	3
Hoofdstuk 2. Parkeernormen	6
2.1 Inleiding	6
2.2 Autoparkeernormen	6
2.2.1 Indeling in stedelijke zones	6
2.2.2 Van bandbreedte naar norm door analyse Deventer situatie	7
2.2.3 Gehandicaptenparkeren	11
2.3 Fietsparkeernormen	12
2.3.1 Indeling in stedelijke zones	12
2.3.2 Van kencijfer naar norm	12
Hoofdstuk 3. Vijf uitgangspunten voor de toepassing van de parkeernormen	14
3.1. <i>De omgeving mag geen parkeerhinder ondervinden.</i>	14
3.2. <i>De ontwikkelende partij is verantwoordelijk voor de parkeeroplossing.</i>	15
3.3. <i>Kleine ontwikkelingen worden uitgezonderd.</i>	15
3.4. <i>Ruimte voor maatwerk:</i>	16
3.5 <i>Overgangsregeling</i>	19
Hoofdstuk 4. Parkeerfonds	20
4.1. Inleiding	20
4.1.a Parkeerbijdrage centrumgebied	21
4.1.b Exploitatiebijdrage	21
4.2 Parkeerbijdrage auto	22
4.3 Parkeerbijdrage fiets	23
4.4 Toekomst parkeerfonds	23
Bijlage 1: Gebiedsindeling Deventer	24
Bijlage 2. Mogelijke combinaties van manieren om in de parkeerbehoefte te voorzien	26
Bijlage 3: stroomschema parkeerbehoefte en parkeeroplossing in het komen tot een besluit over de toekenning van de omgevingsvergunning.	29

Hoofdstuk 1. Inleiding

De gemeente Deventer behoort tot de 5 oudste steden van Nederland. Het centrum van de stad Deventer is vanouds de plaats waar mensen bijeen komen voor handel en vertier, maar ook waar mensen wonen. Dit zijn functies die goed samen kunnen gaan mits de verschillende belangen in balans zijn. Dat gold in het begin waar paard en wagen het belangrijkste vervoersmiddel was en dat geldt nu waar auto en fiets de belangrijkste vervoersmiddelen zijn. De balans is dynamisch doordat nieuwe ontwikkelingen worden opgenomen en een nieuw evenwicht wordt bereikt. Om bij te dragen aan een nieuw evenwicht waarmee we als stad vooruit kunnen, voorziet deze nota in het reguleren van voldoende parkeerplaatsen voor auto en fiets in relatie tot nieuwe ontwikkelingen. Deze nota dient als kader voor de door het college op te stellen "Beleidsregels parkeernormen 2013

Deze nota parkeernormen vloeit voort uit het in januari 2013 door de gemeenteraad vastgestelde parkeerbeleidsplan. Het is daarin aangekondigd en de kaders daarvoor zijn er in vastgelegd. Deze zijn:

- Actualisatie van de huidige parkeernormen. In 2012 zijn er geactualiseerde landelijke kentallen uitgebracht. Deze kentallen "zijn inmiddels getoetst aan de Deventer situatie. Voorgesteld wordt deze om te zetten naar Deventer parkeernormen
- Een duidelijke omschrijving van de systematiek waarmee de parkeernormen worden toegepast. Uitgangspunt van de nota blijft dat de omgeving geen parkeerhinder mag ondervinden als gevolg van een bepaalde ontwikkeling.

Het voorzien in voldoende parkeerplaatsen in relatie tot ver- en nieuwbouw (ruimtelijke ontwikkelingen) is van belang om de verschillende functies naast en in aanvulling op elkaar te laten ontwikkelen.

Verdere aanleidingen om deze Nota Parkeernormen op te stellen zijn:

- De verplichting om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor auto's staat in de huidige gemeentelijke bouwverordening. Daarin zijn ook de parkeernormen en het toepassingskader (bijlage 14 van de bouwverordening) opgenomen. De wetgever wil de bouwverordening binnen afzienbare tijd als gemeentelijk wetgevingsinstrument opheffen. Deze nota, in combinatie met het parkeerartikel uit de bouwverordening en de beleidsregel, zorgen ervoor dat we voorbereid zijn op deze verwachte wijzigingen in de wetgeving.
- Het college van B&W heeft in het collegeakkoord opgenomen dat zij het systeem van financiële bijdragen aan het parkeerfonds wil wijzigen. Zij wil de hoogte van de bijdrage aan het fonds laten afhangen van de functie en het moment van de parkeerbehoefte. Daarnaast wil het college een onderscheid in de bijdragen bij verplaatsingen van functies en nieuwe vestiging van functies.
- In het verleden zijn gewenste ontwikkelingen vastgelopen, omdat niet aan de parkeereis kon worden voldaan. Dit speelde met name bij kleine uitbreidingen, bestemmings- c.q. gebruikswijzigingen en hergebruik van bestaande gebouwen. De opgave is om eenduidig parkeernormen te ontwikkelen, die zowel tegemoet komen aan de parkeerbehoefte in de stad als anticiperen op de (gewenste) ruimtelijke kwaliteiten en ontwikkelingen van de stad.
- Een van de conclusies van het bereikbaarheidsconclaf is dat een herbeoordeling van de huidige systematiek uit de bouwverordening noodzakelijk is. Uitgangspunt moet blijven dat er per saldo voldoende goed bereikbare parkeerplaatsen ten gunste van (nieuwe) functies aanwezig moeten zijn, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de doelgroepen bewoners, werkenden en bezoekers (lang- en kortparkeerders).
- Een wijziging van het (Rijks)Bouwbesluit in 2012 leidt ertoe dat op termijn fietsparkeernormen door gemeenten moeten worden opgesteld. Vooruitlopend hierop streven wij hierbij één integraal normenkader voor auto- en fietsparkeren na.
- Het gebruik van fietsparkeernormen zorgt ervoor dat het tekort aan fietsparkeerplaatsen, met name op veel locaties in de binnenstad, niet verder toeneemt. Binnen Deventer heeft de fiets een even groot aandeel als de auto, rond de 40% van alle verplaatsingen.

Doel

Het doel van deze nota parkeernormen is het actualiseren, vaststellen en gebruiken van eenduidige parkeernormen, voor zowel auto als fiets, om toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Deventer met inachtneming van de verschillende belangen goed in te kunnen passen en tevens om meer helderheid te geven over de methodiek volgens welke deze normen worden toegepast. Tevens dient de nota als input voor de door het college vast te stellen beleidsregels.

Met het gebruik van parkeernormen wordt beoogd: het vinden van een parkeeroplossing voor een bouwplan in een specifiek gebied, waarbij verschillende functies en bijbehorende belangen tegen elkaar zijn afgewogen op basis van de in hoofdstuk 3 van deze nota gestelde uitgangspunten. Dit om de betreffende locatie en haar omgeving bereikbaar te houden, om aanwezige ruimtelijke kwaliteiten in ieder geval in stand te houden, in het bijzonder het cultuur-historisch erfgoed, en om ontwikkelingen mogelijk te kunnen blijven maken.

Scope

De nota parkeernormen betreft het parkeren van **zowel auto's als fietsen**. De nota geldt voor het **gehele grondgebied** van de gemeente Deventer.

Beleidskader

De beleidskaders voor deze nota parkeernormen (raad) en beleidsregel (B&W-bevoegdheid) liggen vast in:

- Algemene wet bestuursrecht
- Wet ruimtelijke ordening
- Woningwet (op grond van deze wet mag de bouwverordening vanaf uiterlijk 1 juli 2018 geen stedenbouwkundige voorschriften bevatten)
- Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening Gemeente Deventer(bijlage 14, wordt vervangen door deze nota en de beleidsregel)
- Structuurvisie stadsaszone Deventer, november 2012
- Bereikbaarheidsconclaf, november 2010
- Coalitieakkoord Deventer 2010 – 2014, april 2010
- Fietsbeleidsplan gemeente Deventer 2010- 2015, maart 2010
- Parkeerbeleidsplan, januari 2013

Juridische basis van parkeernormen

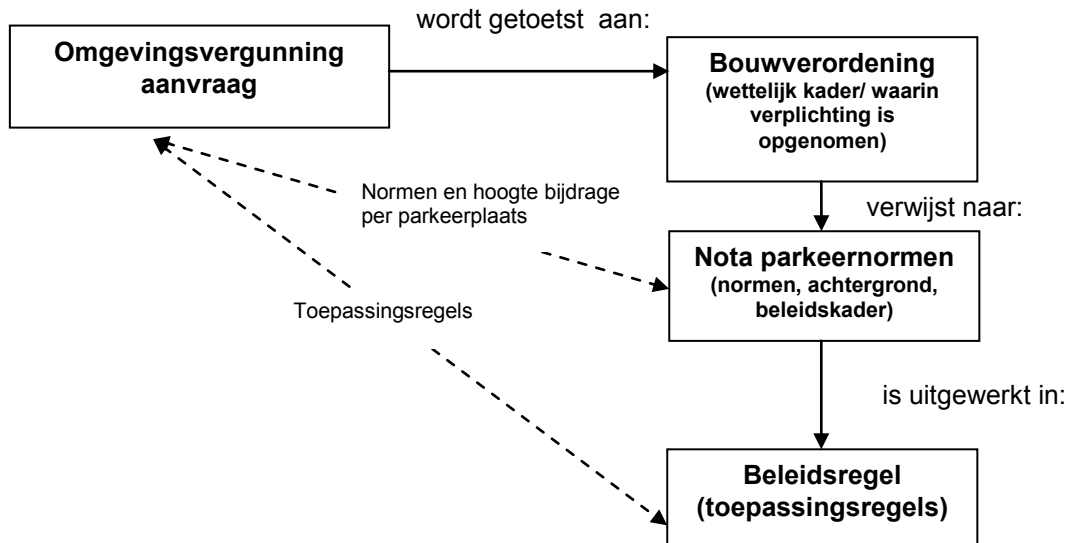
De in 2008 van kracht geworden nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) zal op termijn worden vervangen door de Omgevingswet. De Omgevingswet vormt één integraal kader voor locatiegebonden activiteiten in de fysieke leefomgeving en wordt daarmee ook de basis voor het gebruik van parkeernormen. In de Omgevingswet worden onderdelen van de Woningwet opgenomen. Op basis van de Omgevingswet wordt voor ontwikkelingen een omgevingsvergunning afgegeven (momenteel gebeurt dat op grond van de Wabo).

Doel van de Omgevingswet is een betere afstemming tussen de verschillende ruimtelijke belangen (milieu, flora en fauna, economie, etc.) en het verminderen van (tegenstrijdige) regelgeving om daarmee ontwikkelingen gemakkelijker en aantrekkelijker te maken. Zoals het wetsontwerp nu voorligt, wordt gemeentelijke regelgeving gericht op activiteiten in de fysieke leefomgeving, waaronder bestemmingsplannen en verordeningen, geïntegreerd in één Omgevingsplan. Daarin kunnen normen voor gewenste en niet gewenste ontwikkelingen worden vastgelegd. In het Omgevingsplan kunnen de nu voorgestelde parkeernormen (inclusief parkeerfonds) worden meegenomen waarmee in een juridische basis wordt voorzien.

Tot het in werking treden van de Omgevingswet voorzien de geldende Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet (met name de daaruit voortvloeiende bouwverordening) nog voldoende in de benodigde juridische basis. In het bijzonder is dit artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. In dit artikel wordt een koppeling gelegd met de Nota Parkeernormen.

In de nota wordt het beleid in hoofdlijnen aangegeven, worden de normen en de gebiedsindelingskaart vastgesteld, alsmede de hoogte van de in rekening te brengen parkeerbijdragen per parkeerplaats. De beleidsregel (als bedoeld in artikel 4:82 van de Algemene wet bestuursrecht) is een uitwerking hiervan, welke het college hanteert bij de beoordeling van vergunning-aanvragen en verzoeken tot afwijking van een bestemmingsplan. De nota en de beleidsregel vervangen bijlage 14 van de Bouwverordening.

In schema:



Voor fietsparkeren is de wijziging van het Bouwbesluit in 2012 relevant. Ten opzichte van het vorige Bouwbesluit uit 2003 is de fietsenberging voor woonfuncties als verplichting teruggekomen. Voor overige functies zijn echter bestaande fietsparkeernormen juist opgeheven. Net als bij de Wro is het de bedoeling dat gemeenten zelf dergelijke normen gaan opstellen. Met dat doel is in het nieuwe Bouwbesluit overgangsrecht opgenomen waarbij de oude, landelijke fietsparkeernormen bij niet-woonfuncties onverminderd blijven gelden tot 2022 of tot het moment dat een gemeente haar eigen fietsparkeerbeleid voor niet-woonfuncties opstelt.

Hoofdstuk 2. Parkeernormen

2.1 Inleiding

De parkeernormen voor auto en fiets in deze nota zijn gebaseerd op de recente landelijke kencijfers¹ van het CROW. Voor Deventer zijn deze kencijfers in sommige gevallen aangepast op basis van de plaatselijke situatie. De fietsparkeernormen en de autoparkeernormen staan in verband met elkaar: in zijn algemeenheid geldt dat waar fietsparkeernormen hoog zijn de autoparkeernormen lager zijn.

2.2 Autoparkeernormen

2.2.1 Indeling in stedelijke zones

De parkeerkencijfers van het CROW zijn op de praktijk gebaseerde cijfers. De CROW-methode geeft voor autoparkeren kencijfers met een bandbreedte per functie – dat wil zeggen een minimum”norm” en een maximum”norm” - naar vier type stedelijke zones, voor gemeenten met een verschillende stedelijkheidsgraad. Deventer valt in de categorie sterk stedelijk². De kencijfers uit deze categorie zijn daarmee uitgangspunt voor de parkeernormen in Deventer.

Vervolgens verschillen de kencijfers per zone (centrum, eerste schil centrum, tweede schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied). Uit onderzoek blijkt namelijk dat functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag dan dezelfde functies elders binnen de bebouwde kom. Dit wordt veroorzaakt door enerzijds de relatieve kwaliteit van andere vervoerswijzen naar en binnen het centrum, met name de fiets en lopen en in mindere mate het openbaar vervoer, en anderzijds door het parkeerbeleid dat in het centrum meer sturend is. Dit leidt tot de volgende zone indeling, gebaseerd op de bestaande en algemeen gebruikte indeling in wijken en buurten in Deventer.

- I. Centrum: de buurten Singels, Noordenbergsingel, Noordenbergkwartier, Centrum en Bergkwartier
- II. Eerste schil centrum: Raambuurt, Knutteldorp, De Hoven (bebouwde kom), Hoornwerk, Lange Zandstraat, Noorderplein, Helft van Rode Dorp (Boxbergerweg is grens), Oosterstraat, Burgemeestersbuurt, Rielierweg West, Deel Rivierenbuurt (deel dat al gereguleerd is).
- III. Tweede schil centrum: rest Rivierenbuurt, Rielierweg Oost en Ziekenhuizen voor de helft, met grens Henri Dunantlaan. Oudegoedstraat, rest Rode Dorp, Zwolseweg, Zandweerd Zuid.
- IV. Rest bebouwde kom
- V. Buitengebied: voor de centra van de dorpen Diepenveen, Schalkhaar en Bathmen geldt de norm tweede schil.³

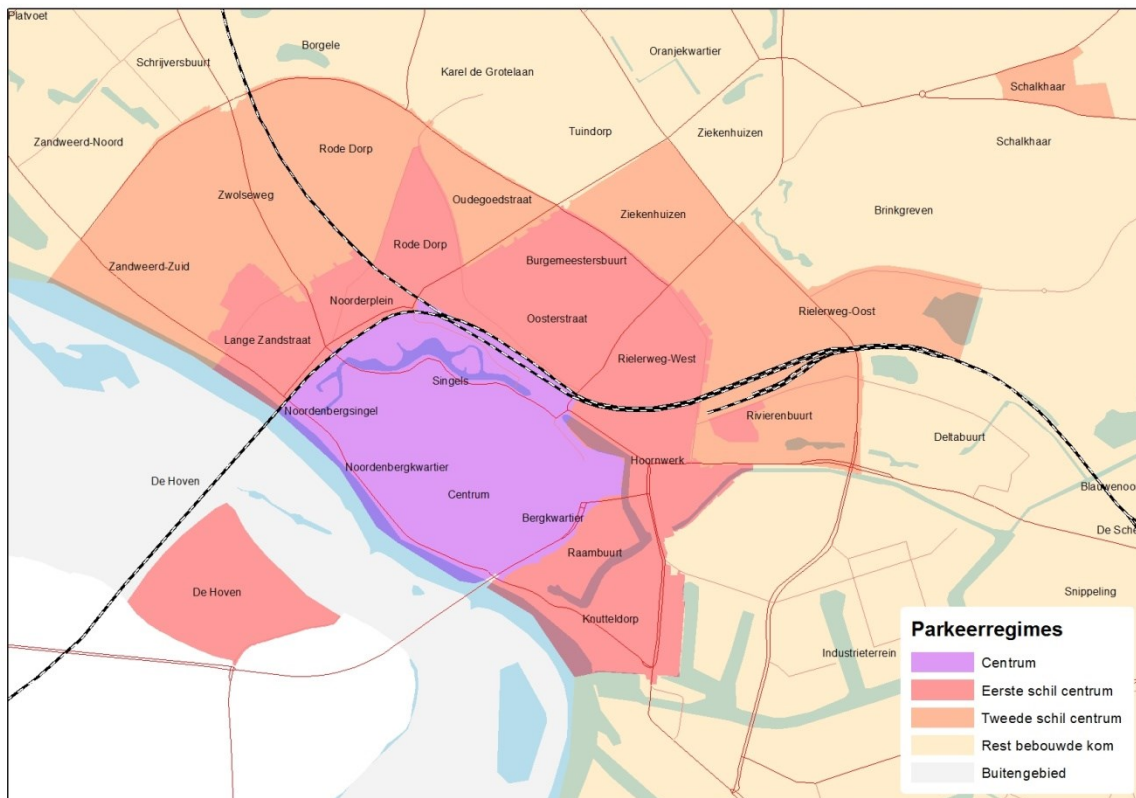


¹ Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, publicatie 317, oktober 2012

² Bron CBS: Deventer kent 1.500 tot 2.500 adressen per km² en valt daarom in de categorie sterk stedelijk.

³ Zie bijlage 1 voor een toelichting op deze gebiedsindeling

Ingezoomd op centrum en eerste schil centrum:



2.2.2 Van bandbreedte naar norm door analyse Deventer situatie

In de huidige situatie zijn de Deventer parkeernormen in het algemeen gebaseerd op de bovenkant van de bandbreedte (zwaarste norm). Hiervoor is destijds gekozen vanwege de verwachte toename van het autobezit.

De door het CROW gegeven bandbreedte om tot lokaal maatwerk te komen vullen wij thans in door het midden van de bandbreedte als uitgangspunt te kiezen. Dit omdat uit de analyse van data uit het meerjarig "Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN)⁴" blijkt dat Deventer nagenoeg een gemiddeld beeld laat zien voor wat betreft het gebruik van de auto voor verplaatsingen (werken, zakelijk, bezoek, onderwijs, visite/ overnachtingen, recreatie, etc.). Daarnaast komt uit de OViN-data naar voren dat binnen de gemeente Deventer specifiek voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer, meer dan gemiddeld wordt gefietst. Onderscheid naar motieven is daarbij echter niet te maken. De gemeente Deventer heeft over het algemeen genomen goede fietsvoorzieningen van en naar de binnenstad, waardoor de fiets voor velen een aantrekkelijk alternatief is. Vanwege dit hogere fietsgebruik voor korte verplaatsingen zijn de parkeernormen voor de auto in en rond het centrum verlaagd. Voor de zones centrum en eerste schil centrum is de norm gereduceerd met 10% ten opzichte van het gemiddelde landelijke kencijfer. Voor de zone tweede schil centrum gaat het om een reductie van 5%. Een nadere onderbouwing c.q. verantwoording voor deze reductie is te vinden in een op gemeentelijk niveau afnemende groei van het autobezit en daarmee een afnemende groei van de parkeerbehoefte (bron: CBS). Met deze verlaagde normen in de zones centrum en eerste en tweede schil centrum wordt ook een extra impuls gegeven aan economische vitaliteit en leefbaarheid van de (binnen)stad, omdat de lagere parkeereis de eventuele barrière voor binnenstedelijke ontwikkelingen mogelijk wegneemt. Meer fietsbewegingen betekent wel een hogere parkeerbehoefte voor fietsers. De normen voor fietsparkeren in de genoemde gebieden zijn dan ook met dezelfde percentages verhoogd ten opzichte van de landelijke fietsparkeerkencijfers.

Dit leidt tot de volgende parkeernormen per functie:

⁴ In dit landelijk onderzoek wordt aan mensen gevraagd om bij te houden van waar naar waar ze gaan, met welk vervoermiddel (bijvoorbeeld lopend, de fiets, de auto of de trein), het tijdstip van vertrek en aankomst en hoe ver de verplaatsing is (de afstand).

Parkeernormen auto:

Functie	Eenheid	Centrum	Eerste schil centrum	Tweede schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	aandeel bezoekers
Hoofdgroep Wonen							
Koop, vrijstaand	woningen	1,4	1,4	1,7	2,1	2,4	0,3 pp per woning
Koop, twee - onder- een- kap	woningen	1,4	1,4	1,6	2,0	2,2	0,3 pp per woning
Koop, tussen/ hoek	woningen	1,3	1,3	1,5	1,8	2,0	0,3 pp per woning
Koop, etage, duur	woningen	1,3	1,3	1,5	1,9	2,1	0,3 pp per woning
Koop, etage, midden	woningen	1,2	1,2	1,4	1,7	1,9	0,3 pp per woning
Koop, etage, goedkoop	woningen	1,0	1,0	1,2	1,5	1,6	0,3 pp per woning
Huurhuis, vrije sector	woningen	1,3	1,3	1,5	1,8	2,0	0,3 pp per woning
Huurhuis, sociale huur	woningen	1,0	1,0	1,2	1,5	1,6	0,3 pp per woning
Huur, etage, duur	woningen	1,2	1,2	1,4	1,7	1,9	0,3 pp per woning
Huur, etage, midden/ goedkoop	woningen	0,9	0,9	1,0	1,3	1,4	0,3 pp per woning
Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)	woningen	0,5	0,5	0,5	0,7	0,7	0,2 pp per kamer
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	woningen	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2 pp per kamer
Aanleunwoning en serviceflat	woningen	0,4	0,4	1,0	1,1	1,2	0,3 pp per woning
Hoofdgroep Werken							
Kantoor (zonder baliefunctie)	100m2 bvo	1,1	1,1	1,5	1,7	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100m2 bvo	1,4	1,4	1,8	2,3	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) (1)	100m2 bvo	1,2	1,2	1,7	2,2	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) (2)	100m2 bvo	0,6	0,6	0,7	1,0	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw (3)	100m2 bvo	0,9	0,9	1,3	1,6	2,0	
Hoofdgroep winkelen en boodschappen							
Buurtsupermarkt	100m2 bvo	1,7	1,7	2,5	3,4	5,7	89%
Discountsupermarkt	100m2 bvo	2,9	2,9	4,6	6,5	9,7	96%
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100m2 bvo	2,8	2,8	4,4	5,4	6,9	93%
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100m2 bvo	3,2	3,2	3,8	4,9	7,9	93%
Grote supermarkt	100m2 bvo	5,4	5,4	6,5	7,7	8,8	84%
Groothandel in levensmiddelen	100m2 bvo	5,7	5,7	6,0	6,4	7,4	80%
Binnenstad of hoofdwinkel (stads) centrum (50.000 - 100.000 inwoners)	100m2 bvo	3,4	3,4	nvt	nvt	nvt	92%
Binnenstad of hoofdwinkel (stads) centrum (100.000 - 175.000 inwoners)	100m2 bvo	3,5	3,5	nvt	nvt	nvt	96%
Buurt - en dorpscentrum	100m2 bvo	nvt	nvt	2,9	3,7	nvt	72%
Wijkcentrum (klein)	100m2 bvo	nvt	nvt	3,5	4,5	nvt	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	100m2 bvo	nvt	nvt	4,1	5,1	nvt	79%
Wijkcentrum (groot)	100m2 bvo	nvt	nvt	4,5	5,7	nvt	81%
Stadsdeelcentrum	100m2 bvo	nvt	nvt	5,0	6,3	nvt	85%
Weekmarkt (bij klein wijk- , buurt - en dorpscentrum)							
Kringloopwinkel	100m2 bvo	0,5	0,5	1,1	1,7	2,3	89%
Bruin - en witgoedzaken	100m2 bvo	3,3	3,3	5,3	7,4	9,3	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	100m2 bvo	1,0	1,0	1,5	1,7	2,0	91%
Woonwarenhuis (zeer groot (circa 25.000m2 bvo))	100m2 bvo	2,5	2,5	3,6	4,8	5,2	95%
Meubelboulevard/ woonboulevard	100m2 bvo	1,4	1,4	1,8	2,3	2,5	93%
Winkelboulevard	100m2 bvo	2,7	2,7	3,3	4,0	4,6	94%
Outletcentrum	100m2 bvo	7,1	7,1	8,3	9,6	10,4	94%
Bouwmarkt	100m2 bvo	1,1	1,1	1,7	2,3	2,5	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	100m2 bvo	1,7	1,7	2,1	2,6	2,9	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	100m2 bvo	1,7	1,7	2,1	2,6	2,9	89%

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning							
Bibliotheek	100m2 bvo	0,4	0,4	0,7	1,1	1,4	97%
Museum							
Bioscoop (4)	100m2 bvo	2,8	2,8	7,5	11,0	13,7	94%
Filmtheater/ filmhuis (5)	100m2 bvo	2,3	2,3	4,9	7,7	9,9	97%
Theater/ schouwburg (6)	100m2 bvo	6,6	6,6	7,5	9,8	12,0	87%
Vlakovloertheater (7)	100m2bvo	5,4	5,4	6	8	10	87%
Musicaltheater (8)	100m2 bvo	2,6	2,6	3,2	3,9	5,1	86%
Casino	100m2 bvo	5,1	5,1	5,8	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,4	1,4	2,1	2,8	2,8	89%
Biljart-/ snookercentrum	per tafel	0,8	0,8	1,0	1,4	1,8	87%
Dansstudio	100m2 bvo	1,4	1,4	3,6	5,4	7,4	93%
Fitnessstudio/ sportschool (9)	100m2 bvo	1,2	1,2	3,2	4,7	6,5	87%
Fitnesscentrum (9)	100m2 bvo	1,5	1,5	4,2	6,2	7,4	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100m2 bvo	nvt	nvt	nvt	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	100m2 bvo	2,2	2,2	4,3	6,6	7,3	99%
Sporthal (10)	100m2 bvo	1,3	1,3	1,9	2,7	3,5	96%
Sportzaal (10)	100m2 bvo	1,0	1,0	1,8	2,7	3,6	94%
Tennishal	100m2 bvo	0,2	0,2	0,4	0,5	0,5	87%
Squashhal	100m2 bvo	1,4	1,4	2,2	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	100 m2 bassin	8,0	8,0	10,1	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	100 m2 bassin	6,5	6,5	9,6	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs							
Sportveld							
Stadion							
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	100m2 bvo	1,0	1,0	1,3	1,7	2,1	98%
Kunstijsbaan (400meter)	100m2 bvo	1,6	1,6	1,9	2,4	2,8	98%
Ski - en snowboardhal							
Jachthaven							
Golfoefencentrum (circa 6 ha)	centrum	34	34	42	51	56	93%
Golfbaan (18 holes, circa 60-70 ha))	18 holes, 60ha	65	65	79	96	118	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100m2 bvo	2,7	2,7	3,5	4,4	5,1	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100m2 bvo	3,1	3,1	4,1	5,3	6,1	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100m2 bvo	3,4	3,4	4,4	5,5	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)							
Manege (paardenhouderij)	per box	nvt	nvt	nvt	nvt	0,4	90%
Dierenpark							
Attractie - en pretpark							
Volkstuin	per 10 tuinen	1,0	1,0	1,2	1,4	1,5	100%
Plantentuin (botanische tuin)							
Hoofdgroep horeca en (veblijfs)recreatie							
Camping (kampeerterrein) (11)	standplaatsen	nvt	nvt	nvt	nvt	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	bungalows	nvt	nvt	nvt	1,6	2,1	91%
1* hotel	per 10 kamers	0,3	0,3	0,7	2,3	4,5	77%
2** hotel	per 10 kamers	1,2	1,2	2,0	3,9	6,3	80%
3*** hotel	per 10 kamers	1,8	1,8	2,9	4,7	6,8	77%
4**** hotel	per 10 kamers	2,9	2,9	4,6	6,8	9,0	73%
5 ***** hotel	per 10 kamers	4,5	4,5	7,2	10,1	12,6	65%
Café/ bar/ cafetaria (12)	100m2 bvo	6,0	6,0	7,0	8,0	8,0	90%
Restaurant (12)	100m2 bvo	10,0	10,0	12,0	16,0	16,0	80%

Fastfoodrestaurant							
Discotheek	100m2 bvo	5,5	5,5	11,7	18,4	20,8	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw							
Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen							
Huisartsenpraktijk (centrum)	per behandelkamer	1,8	1,8	2,3	3,0	3,3	57%
Apotheek (normvestiging 150m2)	per apotheek	2,1	2,1	2,6	3,2	5,8	45%
Fysiotherapiepraktijk (centrum)	per behandelkamer	1,1	1,1	1,4	1,8	2,0	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,2	1,2	1,5	1,9	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,1	1,1	1,5	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk	per behandelkamer	1,4	1,4	1,9	2,4	2,7	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,4	1,4	1,8	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis (13)	100 m2 bvo	1,3	1,3	1,5	1,7	2,0	29%
Crematorium	gelijktijdige plechtigheden	nvt	nvt	nvt	30	30	99%
Begraafplaats	gelijktijdige plechtigheden	nvt	nvt	nvt	32	32	97%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,5	1,5	2,1	3,3	3,7	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,1	0,1	0,1	0,2	nvt	
Verpleeg - en verzorgingstehuis							
Hoofdgroep onderwijs							
Kinderdagverblijf (crèche) (14)	per 100 m2 bvo	0,8	0,8	1,0	1,2	1,5	0%
Basisonderwijs (15)	per leslokaal	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	
Middelbare school (15)	per 100 leerlingen	2,9	2,9	3,8	4,3	4,9	11%
ROC (15)	per 100 leerlingen	3,8	3,8	4,6	5,2	5,9	7%
Hogeschool (15)	per 100 studenten	7,4	7,4	8,5	9,5	10,9	72%
Universiteit (15)	per 100 studenten	10,6	10,6	12,8	14,7	16,8	48%
Avondonderwijs (15)	per 10 studenten	3,6	3,6	4,8	6,0	10,5	95%

(1) en (2) is exclusief vrachtwagenparkeren

(3) gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven

(4) 1 zitplaats is circa 3m2 bvo. Dit betekent per 100 stoelen in centrum of eerste schil centrum 8,4 parkeerplaatsen. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een evt. overlap tussen twee voorstellingen (+40%). Norm betreft drukste voorstelling op drukste dag van drukste maand.

(5) 1 zitplaats is circa 3m2 bvo. Dit betekent per 100 stoelen in centrum of eerste schil centrum 6,9 parkeerplaatsen. Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een evt. overlap tussen twee voorstellingen (+205). Norm betreft drukste voorstelling op drukste dag van drukste maand.

(6) 100 zitplaatsen is 300m2 bvo. Dit betekent per 100 stoelen in centrum of eerste schil centrum 19,6 parkeerplaatsen

(7) Dit betekent per 100 stoelen in centrum of eerste schil centrum 16,2 Parkeerplaatsen. Daarbij is het uitgangspunt dat de stoelen aard en nagelvast zijn aangebracht.

(8) 100 zitplaatsen is 840m2 bvo.

(9) fitnessstudio/ sportschool is circa 750m2 bvo, voor overgrote deel alleen fitnessapparaten. Fitnesscentrum is grotere multifunctioneel centrum (> 1500m2 bvo) met breed pakket aan activiteiten (individuele training als groepstrainingen)

(10) bij grotere aantallen bezoekers is de norm te laag (bijvoorbeeld als een sporthal gebruikt wordt door hoog spelende amateurs)

(11) exclusief 10% voor gasten van bezoekers

(12) Deze norm is gebaseerd op ervaringscijfers van de gemeente Utrecht, hiervan kan gemotiveerd worden afgeweken, zie uitgangspunt 3.4.

(13) Norm geldt voor een gemiddelde ziekenhuis. Zie richtlijnen CROW voor een gedetailleerde parkeerberekening.

(14) exclusief kiss en ride, zie voor berekening kiss en ride de rekentool van het crow: www.crow.nl

(15) bezoekers zijn leerlingen/ studenten

Algemene opmerkingen en toelichting:

a) CROW aanvullend (1)

Voor sommige kencijfers geeft het CROW alleen een globale inschatting, waarbij een forse marge in acht genomen moet worden. Voor deze functies is het kencijfer niet in een norm vertaald, maar is er

sprake van maatwerk per situatie. De kencijfers uit publicatie 317 van het CROW kunnen dan als hulpmiddel (toelichting) dienen, maar moeten altijd door de initiatiefnemer gecombineerd worden met bijzondere gegevens van de betreffende functie (aantal bezoekers, aantal werknemers, vervoerskeuze, maatgevend moment).

b) CROW aanvullend (2)

Soms zijn niet alle gegevens van een voorziening bekend. Publicatie 317 van het CROW bevat een tabel met alternatieve eenheden en maatgevende momenten. Deze tabel kan aanvullend - als niet alle gegevens bekend zijn - gebruikt worden bij de berekening van de parkeerbehoefte.

c) Gemiddelde van bandbreedte

De kencijfers van het CROW kennen een bandbreedte. Uitgangspunt voor de Deventer norm is het gemiddelde van deze bandbreedte. Hierbij is naar boven afgerond op één decimaal. Dus als het kencijfer 1,1 – 1,4 is, dan is het gemiddelde, 1,25, afgerond naar de norm van 1,3.

d) Eigen kencijfers

Voor sommige functies heeft het CROW voor sommige zones geen kencijfer opgenomen. Soms zijn hier echter wel voldoende onderzoeksgegevens over bekend. Voor Deventer is in deze gevallen dan,- gebaseerd op deze onderzoeksgegevens - wel een norm opgenomen. Een voorbeeld is de supermarkt in het buitengebied

e) Bezoekersplaatsen openbaar

In de praktijk is gebleken dat bij een (nieuwe) functie een bezoekersplaats een ander soort gebruik heeft dan een parkeerplaats voor een vaste gebruiker. In de landelijke kencijfers is een onderscheid aangebracht in het aandeel vaste gebruikers en het aandeel bezoekers. Deze percentages zijn overgenomen voor de Deventer parkeernormen. In ieder geval bezoekersplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn.

2.2.3 Gehandicaptenparkeren

In Deventer zijn per 1 januari 2013 1.239 gehandicaptenparkeerkaarten uitgegeven. Deze kaart geeft bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. Zo mag er met deze kaart op alle parkeerplaatsen geparkeerd worden, op een algemene gehandicaptenparkeerplaats en op wegen met een parkeerverbod (maximaal drie uur).

We nemende de verplichting op dat bij openbare gebouwen en functies er tenminste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd wordt. Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of een parkeergarage moet er per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd. Deze plaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd) ingang van het gebouw/terrein te liggen. Deze plaatsen zijn onderdeel van de totale parkeeropgave en vallen onder hetzelfde toepassingskader als in hoofdstuk 3 beschreven. Bij voor gehandicapten aangepaste woningen dient ook een gehandicaptenparkeerplaats aanwezig te zijn.

De gehandicaptenparkeerplaatsen moeten gebruikt worden door bezoekers en niet door bewoners en/of werknemers uit de binnenstad. Op dit moment gebeurt het regelmatig dat een plek voor zeer lange tijd bezet is door één auto. Om dit te voorkomen gaan we voor het gebruik van deze plaatsen ook een parkeertarief vragen, eventueel in combinatie met een parkeerdurbeperking. Tot nu toe is het parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart gratis. Dit omdat niet kan worden verwacht dat men de gang naar de parkeerautomaat maakt om een kaartje te kopen. Met de komst van het belparkeren vervalt dit argument en mag worden gevraagd dat ook de gehandicapte voor het parkeren betaalt. Daar het niet billijk is dat de gehandicapte het volledige tarief betaalt, vanwege de handicap zal meer tijd nodig zijn voor het bezoek, stellen we het tarief op de helft van het parkeertarief van de naastgelegen gewone parkeerplaatsen. Dit geldt niet voor parkeergarages waar nu al het volle tarief wordt betaald. Hetzelfde geldt voor kentekengebonden parkeerplaatsen. Tot nu toe wordt daarvoor geen parkeertarief gevraagd. Voor de zones waarvoor betaalde parkeervergunningen gelden krijgt en behoudt men alleen een kentekengebonden parkeerplaats als men een parkeervergunning heeft. Dit zal in de parkeerverordening 2014 worden opgenomen.

Een aantal mensen met een gehandicaptenparkeerkaart heeft ook een kentekengebonden parkeerplaats toegewezen gekregen. Per 1 januari 2013 zijn er 350 kentekengebonden parkeerplaatsen. Omdat op dit punt geformaliseerd beleid ontbreekt zal dit binnenkort worden opgesteld.

2.3 Fietsparkeernormen

2.3.1 Indeling in stedelijke zones

De CROW kencijfers zijn ook als basis genomen voor de fietsparkeernormen in Deventer⁵. Daar waar bij de kencijfers onderscheid is gemaakt tussen zones (centrum, schil, rest bebouwde kom, buitengebied) wordt dezelfde indeling gehanteerd als bij autoparkeren.

2.3.2 Van kencijfer naar norm

De fietskencijfers zijn gemiddelden per functie voor heel Nederland. Voor de Deventer norm is dit gemiddelde kencijfer als basis voor de norm genomen. In Deventer wordt er voor korte verplaatsingen tot 7,5 kilometer echter meer dan gemiddeld gefietst. Voor de zones centrum en eerste schil centrum is de norm dan ook hoger dan het gemiddelde. In de stedelijke zone centrum zijn de normen opgehoogd met 10% ten opzichte van het gemiddelde landelijke kencijfer. Voor de zone eerste schil centrum gaat het om een ophoging van 5%. De normen voor autoparkeren zijn in deze gebieden met eenzelfde percentage ten opzichte van het gemiddelde kencijfer naar beneden gesteld.

Parkeernormen fiets

Functie	Per	Centrum	Schil centrum	Tweede schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Opmerking
Wonen							
Normen conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen							
Werken							
Kantoor (personeel)	100m ² bvo	1,9	1,9	1,3	1,2	0,7	
Kantoor met balie (bezoekers)	balie	5,5	5,5	5,3	5,0	5,0	minimaal 10
Winkels							
Winkelcentrum	100m ² bvo	3,0	3,0	2,8	2,7	2,7	
Supermarkt	100m ² bvo	3,2	3,2	3,0	2,9	2,9	
Bouwmarkt	100m ² bvo	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	
Tuincentrum	100m ² bvo	0,4	0,4	0,4	0,4	0,1	
Vrije tijd							
Fastfoodrestaurant	locatie	31,9	31,9	30,5	10,0	5,0	
Restaurant (eenvoudig)	100m ² bvo	19,8	19,8	18,9	18,0	15,0	bv. Pannenkoekenhuis. Terras meetellen
Restaurant (luxe)	100m ² bvo	4,4	4,4	4,2	4,0	4,0	
Bibliotheek	100m ² bvo	3,3	3,3	3,2	3,0	3,0	
Bioscoop	100m ² bvo	8,6	8,6	4,5	1,4	1,4	
Fitness	100m ² bvo	5,5	5,5	3,9	2,0	2,0	
Museum	100m ² bvo	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	
Sporthal	100m ² bvo	2,8	2,8	2,6	2,5	2,5	
Sportveld	ha netto terrein	67,1	67,1	64,1	61,0	61,0	
Sportzaal	100m ² bvo	4,4	4,4	4,2	4,0	4,0	
Stadion	maatwerk						
Stedelijk evenementen	100 bezoekers	35,2	35,2	33,6	32,0	nvt	
Theater	100 zitplaatsen	26,4	26,4	22,1	18,0	18,0	
Zwembad (openlucht)	100m ² bassin	30,8	30,8	29,4	28,0	28,0	
Zwembad (overdekt)	100m ² bassin	22,0	22,0	21,0	20,0	20,0	
Zorg							
Apotheek (bezoekers)	locatie	7,7	7,7	7,4	7,0	7,0	
Apotheek (medewerkers)	locatie	4,4	4,4	4,2	4,0	4,0	
Begraafplaats/ crematorium	gelijktijdige plechtigheid	5,5	5,5	5,3	5,0	5,0	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100m ² bvo	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100m ² bvo	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	
Kerk/ moskee	100 zitplaatsen	44,0	44,0	42,0	40,0	40,0	
Ziekenhuis (bezoekers)	100m ² bvo	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	
Ziekenhuis (medewerkers)	100m ² bvo	0,4	0,4	0,4	0,2	0,2	
Onderwijs							
Basisschool leerlingen	10 leerlingen						
	< 250 leerlingen	4,7	4,7	4,5	4,3	4,3	
	250 tot 500 leerlingen	5,5	5,5	5,3	5,0	5,0	
	> 500 leerlingen	6,8	6,8	6,5	6,2	6,2	
Basisschool medewerkers	10 leerlingen	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	
Middelbare school leerlingen	100m ² bvo	15,4	15,4	14,7	14,0	14,0	
Middelbare school medewerkers	100m ² bvo	0,7	0,7	0,5	0,4	0,4	
ROC leerlingen	100m ² bvo	13,2	13,2	12,6	12,0	12,0	

⁵ Het CROW gebruikt voor fietsparkeren een andere indeling in functies dan voor autoparkeren en deze komen maar beperkt overeen. Omdat we dicht bij de bron willen blijven en onduidelijkheid willen voorkomen is er van afgezien om een nieuwe indeling op te stellen waarin beide samenhangend terugkomen.

Opmerking bij tabel fietsparkeernormen: soms zijn niet alle gegevens van een voorziening bekend. Publicatie 317 van het CROW bevat een tabel met alternatieve eenheden en maatgevende momenten. Deze tabel kan, als niet alle gegevens bekend zijn, gebruikt worden bij de berekening van de parkeerbehoefte.

Hoofdstuk 3. Vijf uitgangspunten voor de toepassing van de parkeernormen

Voor de toepassing van de voorgaande parkeernormen gelden de volgende vijf uitgangspunten:

3.1. *De omgeving mag geen parkeerhinder ondervinden.*

Als gevolg van een bepaalde ontwikkeling (bouwinitiatief voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of functiewijziging) mag geen parkeerhinder voor de omgeving ontstaan. Dit is in het vastgestelde parkeerbeleidsplan al vastgelegd. Daarbij is het streven om een verhoging van de parkeerdruk op de openbare ruimte te voorkomen door de eis te stellen dat de eigenaar/ontwikkelaar zoveel als mogelijk zelf in de parkeerbehoefte dient te voorzien. Deze eis wordt verschillend ingevuld voor zone centrum en voor overige gebieden in Deventer en voor de auto en de fiets.

Auto:

a) *Nieuw te realiseren autoparkeerplaatsen in zone centrum dienen aan de rand van het centrum via het gemeentelijk parkeerfonds tot stand te komen. Een oplossing op eigen terrein* is in dit gebied in principe niet gewenst. Dit, omdat het autoverkeer de kleine straatjes van de binnenstad kan intrekken, wat tot ongewenste verkeersstromen leidt. Verder worden openbare parkeerplaatsen over het algemeen efficiënter gebruikt door meervoudig gebruik. Dat wil zeggen dat meer personen per dag van de parkeerplaats gebruik (kunnen) maken dan het geval is bij "privéparkeerplaatsen". Openbare parkeervoorzieningen lenen zich dus beter voor "dubbelgebruik"

De parkeervoorzieningen dienen op **acceptabele loopafstand** te liggen van de te realiseren functie. Over het algemeen betekent dit dat er niet voor de deur geparkeerd kan worden. Voor nieuw te realiseren functies wordt een parkeerbijdrage gevraagd, opdat het parkeren aan de rand van de stad op orde gehouden en/of gebracht kan worden, oftewel dat voldoende aanbod van parkeervoorzieningen voor de toekomst gegarandeerd is. In die gevallen waar het in de binnenstad wel mogelijk is om een parkeeroplossing op eigen terrein te realiseren, dient deze mogelijkheid te worden afgewogen tegen de eventueel verkeersaantrekkende werking. Eerst zal de initiatiefnemer gemotiveerd aannemelijk moeten maken dat de mogelijke effecten van de verkeersstromen inclusief de eventuele verkeersaantrekkende werking niet leiden tot een ongewenste ontwikkeling zoals "hinder welke redelijkerwijze niet behoeft te worden geduld". Mede naar aanleiding van dat onderzoek beslist het college of parkeren op eigen terrein acceptabel is.

b) Voor **overig Deventer** geldt dat de parkeeroplossing primair (oftewel zoveel als redelijkerwijze mogelijk) op eigen terrein gerealiseerd dient te worden.

Fiets:

Voor fietsen dient in geheel Deventer de oplossing in principe op eigen terrein te worden gevonden. Het parkeren van fietsen neemt minder ruimte in beslag en de gemeente wil het gebruik van de fiets stimuleren door te zorgen dat er dicht bij de bestemming kan worden geparkeerd. Op het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen op eigen terrein kan vrijstelling worden verleend als er sprake is van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan deze parkeereis te voldoen. Dit zal met name vaak in de binnenstad het geval zijn. Wij onderscheiden dan de volgende afwijkingsmogelijkheden:

a) De fietsparkeerplaatsen worden niet op eigen terrein maar op acceptabele loopafstand gerealiseerd, bijvoorbeeld in de openbare ruimte. Hiervoor zal de gemeente een aantal uitgewerkte standaardoplossingen aanreiken, gebaseerd op bestaande best practices in Deventer en op basis van een optimale samenwerking tussen initiatiefnemer en gemeente. Op het moment van opstellen van deze "Nota parkeernormen", is de planning hiertoe eind 2013 een 'Nota standaardoplossingen fietsparkeren' vast te stellen.

b) Als ook het voorzien in een standaardoplossing in de nabijheid van de ontwikkeling niet mogelijk blijkt, dan kan een parkeerbijdrage worden gevraagd. De gemeente neemt dan de verantwoordelijkheid over. De bijdrage wordt dan gebruikt voor

fietsparkeeroplossingen. Een parkeerbijdrage voor fietsen zal slechts *in uitzonderlijke gevallen* van toepassing zijn.

- c) Ten slotte is een ontheffing zonder parkeerbijdrage mogelijk. Dit is alleen mogelijk als andere belangen zwaarder wegen of als er sprake is van tegenstrijdige eisen (brandweer, milieu etc). Van belang is dat bij afwijkingen van de fietsparkeereis zonder parkeerbijdrage de verschillende belangen en gevolgen zorgvuldig worden gewogen. Over verzoeken om af te wijken van de fietsparkeereis zonder parkeerbijdrage wordt daarom door het College besloten. Het gaat hier om de situatie waarbij het voldoen aan de verplichting door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit (2.5.30a, lid 3).

3.2. De ontwikkelende partij is verantwoordelijk voor de parkeeroplossing.

Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning dient de ontwikkelende partij inzicht te geven in de parkeerbehoefte en toe te lichten in welke parkeeroplossing duurzaam voorzien gaat worden. Hij dient een parkeerbalans (overzicht van parkeeraanbod en parkeervraag) te overleggen waaruit duidelijk wordt hoe hij de extra parkeerbehoefte gaat opvangen. Voor het geval dat de ontwikkelende partij niet zelf in parkeerplaatsen kan voorzien kan de gemeente deze verantwoordelijkheid overnemen. Daarvoor betaalt de ontwikkelaar een bijdrage in de benodigde parkeerplaatsen, dat wil zeggen een bijdrage in de kosten van openbare parkeervoorzieningen. Jurisprudentie geeft aan dat de gemeente in die situatie voldoende aannemelijk moet maken dat de betaalde bijdrage ook daadwerkelijk wordt gebruikt om te voorzien in de aanleg van parkeerplaatsen. Dit uitgangspunt geldt zowel voor autoparkeren als voor fietsparkeren.

3.3. Kleine ontwikkelingen worden uitgezonderd.

De gemeente wil de regelgeving vereenvoudigen. Daarnaast wil de gemeente ontwikkelingen stimuleren omdat deze ten goede komen aan de economische vitaliteit en leefbaarheid van de stad. Met name in en om de binnenstad is gebleken dat de parkeeropgave voor kleine ontwikkelingen in verhouding tot de totale ontwikkeling erg groot is. Om deze belemmering weg te nemen wordt het gewenst geacht om kleine ontwikkelingen in de zones centrum en eerste schil centrum bij beleidsregel vrij te stellen van de parkeereis. In meer juridische zin gaat het dan om de situatie als bedoeld in artikel 2.5.30, lid 5 sub b van de Bouwverordening: Het voldoen aan de parkeeropgave stuit door bijzondere omstandigheden op bezwaren van overwegende aard⁶.

Gedacht wordt hierbij aan de volgende categorieën van gevallen:

- a) Een verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen, die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden mits ten hoogste 9 woningen worden gerealiseerd. Voor de fietsparkeerbehoefte gelden de eisen zoals gesteld in het Bouwbesluit 2012, artikel 4.51 tot 4.53 (eisen met betrekking tot aanwezigheid, grootte en toegankelijkheid van fietsenberging).
- b) Andere ontwikkelingen dan hiervoor bedoeld die een parkeerbehoefte van maximaal 5 autoparkeerplaatsen voortbrengen. In de fietsparkeerbehoefte dient wel geheel te worden voorzien, zoals beschreven in uitgangspunt 3.1.
"Wonen boven winkels" en kleine wijzigingen in bestaande (monumentale) gebouwen vallen hier onder. Voor hun parkeerbehoefte kunnen bewoners en werknemers gebruik maken van private parkeerplaatsen of een abonnement kopen in een parkeergarage. Het recht op een parkeervergunning vervalt voor hen⁷. Bezoekers in gebieden waar betaald parkeren geldt, kunnen tegen betaling gebruik maken van de bestaande parkeerplaatsen in de omgeving. In gebieden waar nog geen betaald parkeren geldt maar wel vergunningparkeren, blijft het recht op een bezoekersvergunning bestaan.

⁶ Een soortgelijke regeling heeft de gemeente Groningen getroffen. Deze heeft de toets van de Raad van State doorstaan

⁷ Deze ont koppeling met de parkeervergunning wordt uitgewerkt in de parkeerverordening. Verder wordt in de af te geven omgevingsvergunning in een verklaring van de initiatiefnemer vastgelegd dat het recht op een parkeervergunning vervalt. Uiteraard vervalt dit recht op een parkeervergunning niet ingeval de parkeerbijdrage normaal wordt voldaan

- c) Andere verbouwingen en uitbreidingen van bestaande panden anders dan bedoeld onder a en b die leiden tot een toename van de parkeerbehoefte van meer dan 5 maar maximaal 10 parkeerplaatsen, worden over de eerste 5 parkeerplaatsen vrijgesteld.

Op deze manier worden kleine gewenste ontwikkelingen (met vaak toch al een “onrendabele top”) mogelijk gemaakt; de extra parkeerdruk op de bestaande openbare parkeervoorzieningen is relatief beperkt. Inschatting is bovendien dat het jaarlijks niet om grote aantallen gaat, die ook nog eens redelijk verspreid zijn, waardoor deze “afwijking” kan worden opgevangen in de totale parkeerbalans. Het college kan dit bij beleidsregel nader invullen.

Voor hun parkeerbehoefte kunnen bewoners en werknemers gebruik maken van private parkeerplaatsen of een abonnement kopen in een parkeergarage. Het recht op een parkeervergunning vervalt voor hen. Bezoekers in gebieden waar betaald parkeren geldt kunnen tegen betaling gebruik maken van de bestaande parkeerplaatsen in de omgeving

3.4. **Ruimte voor maatwerk:**

Maatwerk kan nodig en gewenst zijn in de volgende gevallen:

- a) Afwijken van de norm op basis van een mobiliteitsplan.

Indien bedrijven een actief beleid hebben om de mobiliteitskeuze van hun werknemers en/of bezoekers te beïnvloeden en daarmee het gebruik van alternatieven voor de auto bevorderen, kan dit aanleiding zijn tot het overeenkomen van een lagere autoparkeeropgave. Deze initiatieven wil de gemeente stimuleren. Het is goed denkbaar dat de aanvrager aan kan tonen dat de gebruikers van het te bouwen of te wijzigen object, zoals bij voorbeeld een kantoor, een belangrijk⁸ lagere parkeerbehoefte met zich meebrengen dan wat wordt berekend op basis van de parkeernormen. Bijvoorbeeld omdat de werkgever er voor zorgt dat de werknemer gratis met het openbaar vervoer kan reizen en/of door het voorzien in gratis fietsen en excellente fietsparkeervoorzieningen. Het gaat hier om extra inspanningen die aantoonbaar moeten zijn en blijven, want de normen voor de verschillende zones houden namelijk al rekening met de aanwezigheid van een station en een stad met een bovengemiddeld fietsgebruik. Hiertoe vult de aanvrager een via de gemeente te verkrijgen ‘formulier mobiliteitsprofiel’ in met gegevens over het huidige en/ of verwachte mobiliteitsgebruik van zijn werknemers (o.a. gegevens over werk – woonafstanden)⁹. Met het formulier verantwoordt de aanvrager het gewenste (noodzakelijk geachte) aantal parkeerplaatsen. Wij willen hiermee ontwikkelaars stimuleren om omgevingsbewust te bouwen. Uiteindelijk is het aan het college als bevoegd gezag om te beoordelen in hoeverre de opgevoerde argumenten reden zijn om de parkeernorm (en daarmee de toename van de autoparkeerbehoefte) naar beneden bij te stellen. Het gaat hier om maatwerk, waarbij tegelijkertijd afspraken gemaakt moeten worden welke consequenties verbonden worden aan een eventuele lagere parkeereis (beperking vergunningen, meer fietsparkeerplaatsen etc).

Wij menen dat wij ook na verstrekking van de omgevingsvergunning de gebruiker moeten kunnen wijzen op zijn verantwoordelijkheden. Als blijkt dat er bij ingebruikname (of later) toch te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein blijken te zijn en dit parkeerhinder in de omgeving leidt (bijvoorbeeld omdat het mobiliteitsplan niet werkt zoals bij de planvorming gehoopt werd), menen wij dat moet kunnen worden afgedwongen dat de veroorzaker voor een oplossing zorg draagt. Daarom worden de afspraken en consequenties, als er wordt gekozen voor maatwerk in afwijking van de algemeen geldende normen, vastgelegd in een parkeerovereenkomst tussen de gemeente en de eigenaar van de locatie. Het college kan een en ander bij beleidsregel nader invullen

- b) Geen specifieke norm opgenomen in de parkeernormentabel.

Indien voor een bepaalde ontwikkeling geen specifieke norm in de parkeernormentabel is opgenomen bepaalt de gemeente, aan de hand van door de aanvrager aan te reiken gegevens en zo veel mogelijk aansluitend bij de gemeentelijke normen van vergelijkbare

⁸ Uiteraard gaat het hier om aantoonbare belangrijke afwijkingen. Het is niet de bedoeling dat iedere norm steeds ter discussie komt te staan. Bij een belangrijke afwijking denken wij aan een afwijking van minimaal 25% ten opzichte van de geldende norm.

⁹ Het formulier met het mobiliteitsprofiel zal na vaststelling van deze nota worden ontwikkeld.

functies de toename van de parkeerbehoefte. Daarbij moet de ontwikkelaar onderbouwen wat de parkeerbehoefte is. Deze onderbouwing vindt plaats door middel van een onafhankelijk onderzoek door een extern bureau op kosten van de ontwikkelaar dat vooraf door de gemeente is goedgekeurd. Onderzoek kan bijvoorbeeld plaatsvinden op basis van globale kencijfers, onderzoeksgegevens van vergelijkbare situaties of een uitgebreide omschrijving van het gebruik van de functie. Via een voorwaarde in de toe te kennen omgevingsvergunning, zal vastgelegd worden op basis van welke gegevens de parkeerbehoefte is berekend en in een aanvullende overeenkomst worden eventuele nadere afspraken (bijvoorbeeld over mobiliteitsbeleid) vastgelegd. Het college kan dit bij beleidsregel nader invullen

- c) Afwijken van de norm omdat deze kennelijk niet is toegesneden op specifiek gebruik
Het is mogelijk dat een beschreven norm niet geheel de lading dekt van de daadwerkelijke functie welke zal worden gerealiseerd. Dan is interpretatie nodig. De vervoerskeuze van werknemers en/of bezoekers kan ook om welke reden dan ook belangrijk ¹⁰afwijken van het gemiddelde. Initiatiefnemer kan dan een parkeerbalans op (laten) stellen op basis van **in de Deventer praktijk** gevonden parkeerkengetallen/parkeernormen. Deze kengetallen/ normen zijn gebaseerd op een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd door een extern bureau dat vooraf door de gemeente is goedgekeurd en waarvan de uitkomsten de instemming van de gemeente hebben. De kosten voor het onderzoek zijn voor de initiatiefnemer. In het onderzoek moet rekening gehouden worden met zowel het autoparkeren als het fietsparkeren. Een afname van de parkeerbehoefte voor auto's is mogelijk een gevolg van een hoog fietsgebruik, waardoor de parkeerbehoefte voor de fiets juist weer hoger is. Het college kan dit bij beleidsregel nader invullen
- e) Verplaatsing binnen acceptabele loopafstand
Bij de berekening van de parkeerbehoefte dient in beginsel uitsluitend de plaats van het bouwinitiatief te worden beoordeeld. Indien het evenwel de verplaatsing van een functie binnen acceptabele loopafstand betreft (bijvoorbeeld binnen de binnenstad), speelt de vraag in hoeverre de parkeerdruk op de "oude locatie", mag worden afgetrokken van de toename van de parkeerdruk op de "nieuwe locatie". Dit mag voor zover de behoefte aan parkeerplaatsen door de invulling van een (nieuwe) functie op de oude locatie wordt meegenomen in de berekening. Het is niet waarschijnlijk dat de oude locatie leeg blijft staan en dat zal zorgen voor een ongewenst verhoogde parkeerdruk als het niet wordt meegewogen. Een berekening bij verplaatsing is maatwerk. Hierbij zal gekeken worden naar de huidige en nieuwe functie, maar ook naar de locatie van de functie in relatie tot de loopafstanden tot omliggende parkeergelegenheden bij beide locaties. Het college kan dit bij beleidsregel nader invullen.
- f) Parkeerbalans bij meervoudig gebruik
Indien sprake is van meervoudig gebruik, dat wil zeggen als binnen één bouwinitiatief meerdere functies worden samengebracht (bij voorbeeld kantoor- en woonfunctie) , vallen de piekmomenten in parkeerbehoefte van die functies mogelijk niet altijd samen. Daarbij wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen berekend voor het **maatgevende moment**, dat wil zeggen wanneer de parkeerbehoefte het grootst is. Door het combineren van verschillende functies kan (een deel van) de benodigde parkeercapaciteit meervoudig gebruikt worden. In dat geval zijn er minder parkeerplaatsen nodig dan de optelsom van de deelparkeerbehoeften per functie en/of deelontwikkeling.
Door te rekenen met dubbelgebruik wordt tegemoet gekomen aan de wens in het Coalitieakkoord 2010-2014 om de parkeereis (en eventueel bijbehorende parkeerbijdrage) afhankelijk te maken van de functie en het moment van de parkeerbehoefte.
- g) Op andere wijze voorzien: Afwijkingsbeleid naar gebied (bijlage 2)
Het kan zijn dat het parkeren op eigen terrein "redelijkerwijs" niet of maar gedeeltelijk mogelijk is of zelfs ongewenst is. Het is niet altijd nodig of mogelijk om een aanbod op

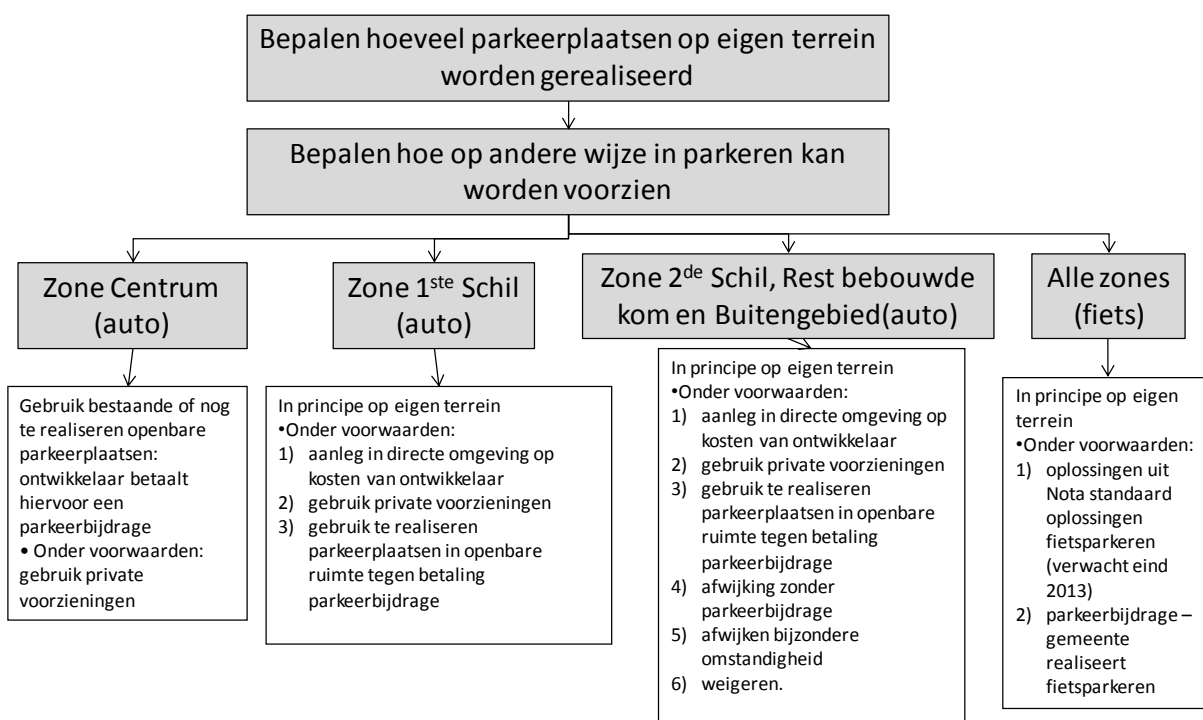
¹⁰ Zie noot 7

eigen terrein te realiseren waarmee volledig aan de behoefte voldaan wordt. Er zijn ook alternatieve manieren om in de parkeerbehoefte te voorzien. Deze alternatieve oplossingen zijn afhankelijk van de locatie, waarbij in eerste instantie onderscheid wordt gemaakt tussen de zone centrum en de overige zones. In bijgaand schema is een en ander samengevat. Het is aan de initiatiefnemer om aan te tonen hoeveel parkeerplaatsen er op eigen terrein komen en eventueel hoe op andere wijze in de benodigde parkeerplaatsen wordt voorzien. In bijlage 2 van deze nota wordt nader ingegaan op de mogelijkheden om op andere wijze aan de parkeeropgave te voldoen.

Deze manieren kunnen wisselende combinaties zijn van parkeren op eigen terrein, private parkeergelegenheid (alleen voor het niet bezoekersgedeelte), aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte en het betalen van een parkeerbijdrage. Daarbij moet de duurzaamheid van de oplossing gegarandeerd zijn (bij gebruikmaking van private parkeergelegenheid; hoe is gewaarborgd dat dit ook in de toekomst zo zal blijven), waarbij het recht op een parkeervergunning voor een openbare parkeerplaats naar rato vervalt.

Behalve een ontheffing indien “op andere wijze wordt voorzien” is ook een algehele ontheffing (afwijking) van de parkeereis mogelijk. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn als de planontwikkeling vanuit andere belangen (beleidsvelden) als zeer gewenst en van een hogere orde wordt beschouwd. Er is dan sprake van een situatie dat het voldoen aan de parkeereis door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, als bedoeld in artikel 2.5.30, lid 5 sub b. Buiten de in de beleidsregel op te nemen categorie “Kleine ontwikkelingen” om (zie hiervoor onder 3.4) kan hiertoe alleen door het college een gemotiveerd besluit worden genomen. Hierbij zullen alle mogelijkheden, wenselijkheden en consequenties (zoals gevaar voor precedentwerking) worden afgewogen.

Bovenstaande leidt tot het volgende stroomschema.



3.5 Overgangsregeling

Deze nota geeft kaders. Dit betekent dat hier geen overgangsregeling kan worden geformuleerd waaraan rechten kunnen worden ontleend, dat moet bij de wijziging van de bouwverordening. Wel kunnen we hier aangeven dat er een overgangsregeling komt en dat deze inhoudt dat op aanvragen om omgevingsvergunning die zijn of worden ingediend binnen een half jaar na publicatiedatum van de gewijzigde bouwverordening de normen uit de huidige bouwverordening van toepassing zijn voor zover die voor aanvrager gunstiger zijn. Voor fietsparkeerplaatsen geldt deze overgangsregeling niet voor woningen. In het bouwbesluit dat per 1 april 2012 in werking is getreden is een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsen bij nieuwbouwwoningen en deze geldt sindsdien.

Hoofdstuk 4. Parkeerbonds

4.1. Inleiding

De handhaafbaarheid van de parkeerbijdrage (Parkeerbonds) is geen vanzelfsprekendheid. Sinds eind jaren 70 bieden veel gemeenten, waaronder de gemeente Deventer, bouwers de mogelijkheid om een bijdrage te storten in een Gemeentelijke reserve voor parkeervoorzieningen, van waaruit openbaar blijvende parkeervoorzieningen worden gefinancierd.

De Raad van State stelt in haar nog steeds actuele uitspraak van 30 augustus 1985 (AB 1986, nr. 243, BR 1985, p. 911) dat in het algemeen moet worden aangenomen dat een bestuursorgaan de mogelijkheid heeft, door middel van een financiële voorwaarde tot betaling van een tegemoetkoming of compensatie, te verplichten, zij het onder een aantal voorwaarden:

- a de voorwaarde dient een rechtstreekse bijdrage te leveren aan de doelstelling van de wettelijke bepaling waarop de vergunning berust;
- b de vergunning moet in het algemeen belang nopen tot het opleggen van een geldbedrag;
- c de stellige noodzaak om een financiële voorwaarde op te leggen, moet ook hieruit blijken dat niet een andere, uit hoofde van rechtsbescherming meer aanvaardbare mogelijkheid aanwezig is om een tegemoetkoming of compensatie te verlangen.

De Afdeling overwoog voorts dat bij de besluitvorming omtrent de financiële compensatie moet worden afgewogen of (andere) bestaande wettelijke voorzieningen de gemeente ten dienste staan, die voor de betrokkene meer waarborgen bieden of die anderszins gunstiger zijn dan de onderhavige financiële voorwaarde (zoals bijvoorbeeld de parkeermetervoorziening en de baatbelasting¹¹).

De aanvaardbaarheid van de financiële voorwaarde zal aan de hand van concrete omstandigheden moeten worden onderbouwd, maar de bijdrage mag in ieder geval uitsluitend worden aangewend voor de realisering¹² van openbaar blijvende parkeervoorzieningen! Daarbij kunnen zowel de termijn waarbinnen de voorzieningen worden getroffen, als de afstand van de parkeerplaatsen tot het bouwplan, relevant zijn.

Ten aanzien van de besteding van de parkeerbijdrage -“hoe concreet dient de tegenprestatie van de gemeente voor de parkeerbijdrage te zijn” - blijft de jurisprudentie van de Raad van State enigszins casuïstisch.

Indien het bevoegd gezag in algemene zin te kennen geeft dat de financiële bijdrage ten goede komt aan de gemeentelijke reserve voor parkeervoorzieningen, acht de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State dat in ieder geval niet aanvaardbaar zo heeft de Raad van State uitgesproken in (Welle Noordenberg I). Ook de verwijzing dat de financiële parkeerbijdrage zal worden aangewend voor “de medefinanciering van openbare parkeervoorzieningen in het centrumgebied (binnen 600 meter)” vond geen genade in de ogen van de Raad van State, omdat deze verwijzing niet concreet genoeg was, zo blijkt uit haar tweede uitspraak inzake “Welle Noordenberg II”.

Volgens de Raad van State moet het voldoende vast staan dat “de bijdrage daadwerkelijk zal worden aangewend om te voorzien in het tekort aan parkeerplaatsen waarop de ontheffing betrekking heeft”. De parkeerbijdrage voor een (concrete) toekomstige parkeervoorziening is acceptabel mits voldoende verzekerd is dat in de tussenliggende periode op deugdelijke andere wijze in de desbetreffende parkeerbehoefte wordt voorzien.

Feit is verder dat de Raad van State in verschillende gevallen de financiële parkeerbijdragevoorwaarde heeft geaccepteerd, zoals in haar inzake de gemeente Gouda¹³, waar de Raad van State zelfs nog met zoveel woorden heeft overwogen dat “voor dit doel een parkeerbonds is gecreëerd, waarin de vergoedingen worden gestort die op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening worden opgelegd en dat evenmin de omstandigheid dat er geen parkeeroverlast zou zijn (lees: er is voldoende parkeergelegenheid in de omgeving) er aan in de weg staat dat deze bijdrage kan worden geheven”!

Omdat de gemeente een structureel tekort heeft in de parkeerexploitatie en omdat ontwikkelaars zoveel mogelijk gestimuleerd moeten worden hetzij goede parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren hetzij financieel bij te dragen in de kosten van openbaar blijvende parkeervoorzieningen, menen wij dat er voor gekozen moet worden de parkeerbijdrage als instrument te handhaven.

¹¹ Ook ingeval de kosten van parkeervoorzieningen kunnen worden verhaald via een exploitatieovereenkomst of exploitatiebijdrage-voorwaarde wijkt de parkeerbijdragevoorziening

¹² Er wordt van uitgegaan dat ook kosten voor het treffen van maatregelen ten behoeve van een betere bereikbaarheid van uit deze bijdragen betaald mogen worden.

¹³ uitspraak van 25 oktober 2006 (200600591/1)

De parkeerbijdrageregeling doet voorts recht aan het principe “de vervuiler betaalt”, maar zoals hiervoor gebleken, zal voor de onderbouwing van de bijdrage een goede basis moeten worden gelegd.

De gemeente kan in redelijkheid, maar ook juridisch gezien, geen parkeerbijdrage eisen ingeval op geen enkele wijze enige tegenprestatie wordt geleverd voor de aanleg van extra parkeervoorzieningen. De parkeerbijdragevoorwaarde dient immers een rechtstreekse bijdrage te leveren aan de doelstelling van artikel 2.5.30 (het voorkomen van parkeeroverlast voor de omgeving oftewel verlichting van de parkeerdruk). Dit betekent dat de Reserve Parkeervoorzieningen ook uitsluitend en alleen mag en zal worden aangewend ten behoeve van het creëren van extra parkeergelegenheid dan wel het beter bereikbaar maken daarvan.

Bij toepassing van een parkeerfonds (reserve) menen wij –gelet ook op de aangehaalde uitspraak inzake de gemeente Gouda - dat de “tegenprestatie van de gemeente” niet noodzakelijkerwijs in de toekomst behoeft te liggen: Ook (recent) reeds aangelegde openbare parkeervoorzieningen zouden ons inziens kunnen dienen als een “voorgefinancierde tegenprestatie”.

Indien men accepteert dat de extra parkeervoorziening niet per definitie behoeft te worden aangelegd **nadat** de parkeerbijdragen zijn voldaan, dan impliceert dat de bijdrage ook kan/mag worden gevraagd ingeval de parkeervoorzieningen in het (recente) verleden zijn aangelegd, dus in gebieden waar voldoende openbare parkeergelegenheid aanwezig is (oftewel de “extra parkeerruimte” is voorgefinancierd). De vraag blijft evenwel of dit door de Raad van State wordt geaccepteerd.

Ter onderbouwing van het parkeerbijdragesysteem voeren wij met name voor wat betreft het centrumgebied aan dat de gemeente Deventer nog steeds het vaste voornemen heeft om extra parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum te realiseren (Sluiskwartier). Voorts wordt –mede met gebruikmaking van parkeerbijdragegelden- binnenkort begonnen aan extra parkeervoorzieningen aan het Muggeplein (52 pp), de uitbreiding Noordenbergpoortgarage (mogelijk 30 pp) en op de Sluisstraathof (70pp met potentiële uitbreidingsmogelijkheid van ca 40 pp) en voor de toekomst mogelijk op de Worp.

Ten slotte is er volgens het parkeerbeleidsplan in de huidige situatie nog voldoende parkeerruimte beschikbaar. Ook voor lange termijn behoeft parkeren geen probleem te worden als tijdig wordt gestart met de aanleg van noodzakelijke aanvullende of vervangende parkeercapaciteit. De aanleg van een parkeergarage of ander extra parkeervoorziening bij de ontwikkeling Sluiskwartier is hierbij belangrijk. Zowel kwantitatief als kwalitatief zal dit op termijn een essentiële bijdrage moeten leveren in de totale parkeersituatie. Met het zicht daarop gaan wij er vanuit dat tot die tijd de parkeergarage Wilhelminabrug met een capaciteit van 303 parkeerplaatsen gebruikt kan worden. Wij menen dat in genoemde aanwezige en toekomstige parkeervoorzieningen in relatie tot de capaciteit voldoende rechtvaardigingsgrond ligt voor de handhaving van het parkeerbijdragesysteem.

4.1.a Parkeerbijdrage centrumgebied

De reserve Parkeervoorzieningen, welke wordt gevoed uit bijdragen op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening, zal uitsluitend worden aangewend voor de aanleg extra openbaar blijvende parkeergelegenheid dan wel het beter bereikbaar maken daarvan.

Het verlangen van een parkeerbijdrage wordt ook acceptabel geacht in geval “voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving aanwezig is (voorgefinancierde tegenprestatie).

De voorgenomen realisatie van een parkeervoorziening bij het Sluiskwartier, de extra parkeervoorziening aan het Muggeplein (52) en de reeds gerealiseerde tijdelijke parkeergarage Wilhelminabrug en de (uitbreiding van de) Noordenberggarage, alsmede de Sluisstraathof en de Worp bieden ons inziens als “tegenprestatie” voldoende grond om een parkeerbijdrage in het centrumgebied te rechtvaardigen, zeker zolang de aanwezige parkeervoorzieningen voldoende zijn om de parkeerbehoefte op te vangen.

4.1.b Exploitatiebijdrage

Via de Wet ruimtelijke ordening (hoofdstuk Grondexploitatie) is een nieuw uitputtend systeem ontwikkeld voor publiekrechtelijk kostenverhaal van voorzieningen van openbaar nut, zoals parkeervoorzieningen. Via de omgevingsvergunning kan een *exploitatiebijdrage* worden afgedwongen, indien met de ontwikkelaar geen anterieure exploitatieovereenkomst is afgesloten. Ook dit is een manier waarop de ontwikkelaar op andere wijze aan zijn parkeerlichting voldoet. Indien en voor zover met de ontwikkelaar een exploitatieovereenkomst is afgesloten of een exploitatiebijdrage wordt geëist, waardoor op die manier wordt bijgedragen in de kosten van openbare parkeervoorzieningen, wordt geen parkeerbijdrage in rekening gebracht.

4.2 Parkeerbijdrage auto

De parkeerbijdrage verschilt per gebied, omdat de kosten per parkeerplaats per gebied verschillen. Voor nieuwe parkeeroplossingen in de binnenstad wordt primair uitgegaan van gebouwde, deels ondergrondse, en dus duurdere parkeeroplossingen dan in een woongebied, waar het parkeren vaak nog op maaiveld plaats vindt. Om die reden is het logisch dat de parkeerbijdrage voor een plan in de binnenstad hoger is dan daarbuiten.

De parkeervoorzieningen welke met gebruikmaking van de parkeerbijdrage (parkeerfonds) worden gerealiseerd zijn openbaar en verschaffen derhalve geen exclusief recht op een bepaalde parkeerplaats. Wij streven immers naar een optimale bezetting van de openbare parkeervoorzieningen. Een gerealiseerde parkeerplaats kan zodoende door meerdere functies gebruikt worden en voorziet daarmee efficiënter in de parkeerbehoefte. Bijvoorbeeld overdag door winkelend publiek en 's avonds door horecabezoek. Vanwege deze openbaarheid is het niet reëel de parkeerbijdrage gelijk te stellen aan de hoogte van de werkelijke bouw- cq investeringskosten. De uitwisselbaarheid van de openbare parkeervoorzieningen leidt tot een "deelbetaling".

Voor de parkeerbijdrage gelden de volgende eenmalige bedragen:

Zone	Bedrag per parkeerplaats (auto)
Centrum	€12.750
Eerste schil centrum	€ 4.150
Tweede schil centrum	€ 3.350
Rest bebouwde kom en buitengebied	€ 1.650

Genoemde bedragen kunnen jaarlijks worden aangepast op basis van het Prijsindexcijfer voor de productie van gebouwen van het CBS.

Voor de berekening van de bijdrage zijn de volgende realisatiekosten voor een parkeerplaats als uitgangspunt genomen:

Gebouwd, deels ondergronds = € 60.000 per parkeerplaats
Gebouwd, op maaiveld = € 30.000 per parkeerplaats
Parkeren op maaiveld = € 5.000 per parkeerplaats

Zone centrum

In het parkeerbeleidsplan worden de projecten beschreven die zorgen voor een uitbreiding van de parkeercapaciteit. Hierbij gaat het om een verhouding van:

- circa 15% van de parkeerplaatsen op maaiveld;
- circa 45% gebouwd op maaiveld;
- circa 40% gebouwd onder maaiveld¹⁴.

Als deze verhoudingen worden toegepast op bovenstaande bedragen, kost een gemiddelde parkeerplaats in de binnenstad **€ 38.250**.

Een parkeerplaats in de binnenstad, in een openbare voorziening, kan door verschillende functies op verschillende tijden gebruikt worden. Vanwege dit meervoudig gebruik worden dan ook niet alle realisatiekosten doorgerekend aan de ontwikkelende partij, maar slechts een deel hiervan. Daarbij wordt aangenomen dat een functie een beperkt deel van de 24 uur die een dag telt wordt gebruikt. Verder dat minimaal een dag in de week de voorziening niet in gebruik is. Dit gemiddeld levert een verhouding van 1/3 op, wat overeenkomt met de verhouding in de huidige bouwverordening. Uitgaande van de verhouding 1/3 is de parkeerbijdrage per parkeerplaats: **€12.750** in het centrum.

Zone Eerst schil centrum

In dit gebied gaat het voornamelijk om maaiveldparkeren, maar zal er soms sprake zijn van een gebouwde voorziening. Inschatting is dat deze verdeling 70% maaiveld is en 30% gebouwd op maaiveld. Een parkeerplaats in de zone schil kost dan gemiddeld **€ 12.500**.

¹⁴ In de verhoudingsberekening zijn meegenomen parkeergarage Sluiskwartier, parkeergarage Nieuwstraat, De Worp, Nieuwe Markt, Muggenplein.

Uitgaande van meervoudig gebruik (1/3) is de parkeerbijdrage per parkeerplaats afgerond: **€ 4.150.**

Tweede schil centrum

In dit gebied gaat het voornamelijk om maaiveldparkeren, maar zal er soms sprake zijn van een gebouwde voorziening. Inschatting is dat deze verdeling 80% maaiveld is en 20% gebouwd op maaiveld. Een parkeerplaats in de zone schil kost dan gemiddeld **€ 10.000.**

Uitgaande van meervoudig gebruik (1/3) is de parkeerbijdrage per parkeerplaats afgerond: **€ 3.350**

Rest bebouwde kom en buitengebied

In deze gebieden zal het parkeren voornamelijk op maaiveld plaatsvinden. De kosten bedragen **€ 5.000** per parkeerplaats.

Uitgaande van meervoudig gebruik (1/3) is de parkeerbijdrage per parkeerplaats: **€1.650.**

4.3 Parkeerbijdrage fiets

Van een parkeerbijdrage voor fietsen zal slechts in uitzonderlijke gevallen aan de orde zijn. Dit, omdat uitgangspunt is dat fietsparkeren op eigen terrein wordt opgelost of dat er vanuit de "Nota standaardoplossingen Fietsparkeren" (verwacht eind 2013), een andere oplossing wordt gekozen en uitgevoerd. Als het fietsparkeren toch via een parkeerbijdrage wordt geregeld, dan neemt de gemeente de verantwoordelijkheid over. De parkeerbijdrage kan dan ook worden gebruikt voor fietsparkeeroplossingen. De parkeerbijdrage voor de fiets is gebaseerd op de parkeerbijdrage voor de auto, want ook voor de fiets geldt dat de parkeeroplossing in de binnenstad over het algemeen duurder zal zijn dan de oplossing elders. Op basis van het uitgangspunt dat per autoparkeerplaats gemiddeld zes fietsen comfortabel en snel kunnen parkeren op dezelfde oppervlakte zijn bovenstaande bedragen door 6 gedeeld.

Zone	Bedrag per parkeerplaats (fiets)
Centrum	€ 2.125
Eerste schil centrum	€ 690
Tweede schil centrum	€ 555
Rest bebouwde kom en buitengebied	€ 275

Ook deze bedragen worden jaarlijks aangepast op basis van het Prijsindexcijfer voor de productie van gebouwen van het CBS.

4.4 Toekomst parkeerbonds

De plankaders om ruimtelijke ontwikkelingen te sturen en te beheersen zijn sterk in verandering. Zoals gezegd zal op termijn de omgevingswet van kracht worden (blz. 4). Daarbij gaan we er van uit dat de juridische basis voor een parkeerbonds gehandhaafd blijft, maar dan als onderdeel van de omgevingsverordening.

Geraadpleegde bronnen:

- Parkeerbeleidsplan, januari 2013
- Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, oktober 2012
- Nota parkeernormen Fiets en Auto, gemeente Utrecht, september 2012
- Nota parkeernormen Amersfoort 2009, december 2008 en uitwerking in beleidsregel
- Nota parkeernormen Den Haag, november 2011
- Bijlage 14 Bouwverordening van de gemeente Deventer
- Verschillende nota's, bouwverordeningen en beleidsregels van andere gemeenten via gemeentelijke websites en <http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/>

Bijlage 1: Gebiedsindeling Deventer

Inleiding

De vraag naar parkeerplaatsen en de omvang van de verkeersdoorloop wordt bepaald door:

- De locatie van de functie;
- Het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen.

Uit studies blijkt dat functies in het centrum leiden tot een lagere parkeervraag en een lagere verkeersdoorloop dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit wordt veroorzaakt door:

- Aanbod en kwaliteit van andere vervoerswijzen, met name openbaar vervoer in het centrum.
- In centrum is eerder sprake van een sturend parkeerbeleid dan in gebieden elders in de bebouwde kom.

Deze bevindingen zijn aanleiding geweest om de landelijke kencijfers te onderscheiden naar stedelijke zones. Hieronder staat beschreven hoe deze indeling is toegepast op Deventer.

Centrum en eerste schil centrum

Het centrum van Deventer beslaat het gebied binnen de singels. De ring hieromheen wordt de schil genoemd, dit is grofweg het gebied tussen de singels en Johannes van Vlotenlaan, Ceintuurbaan, Veenweg en Mr.H.F.de Boerlaan. Als het gaat om parkeernormen zit er een nuancering in dit gebied. Parkeernormen zijn namelijk afhankelijk van de aanwezigheid van openbaar vervoer en de aanwezigheid van sturend parkeerbeleid (dwz. alle maatregelen waardoor vrij parkeren niet meer mogelijk is). Dit verschilt per locatie in de schil. Het centraal station in Deventer ligt decentraal ten opzichte van het centrum. Daarnaast is het parkeren in de schil ook deels gereguleerd, waardoor er ook in de schil sprake is van sturend parkeerbeleid.

Dit levert twee zones op met de laagste parkeernorm, te weten zone centrum en eerste schil centrum. Er is voor gekozen om aan te sluiten bij de reeds bestaande buurtindelingen. Tot de zone centrum behoren de buurten Singels, Noordenbergsingel, Noordenbergkwartier, Centrum en Bergkwartier. Tot de eerste schil centrum behoren de buurten: Raambuurt, Knutteldorp, De Hoven (bebouwde kom), Hoornwerk, Lange Zandstraat, Noorderplein, Helft van Rode Dorp (Boxbergerweg is grens), Oosterstraat, Burgemeestersbuurt, Rielerweg, West, Deel Rivierenbuurt (deel dat al gereguleerd is).

De verwachting is dat het sturende parkeerbeleid zich de komende jaren zal uitbreiden omdat er vanuit de schilwijken vraag is naar parkeerregulering. Het parkeerbeleidsplan geeft een indicatie aan waar verwacht wordt dat de grens gaat liggen. Voor de normen zijn de buurtgrenzen aangehouden. Waarbij een weg steeds als grens is aangemerkt. Dit voorkomt in principe dat een ontwikkeling in twee zones plaatsvindt en er dus verschillende normen op één ontwikkeling van toepassing zijn. Waar de grens van de reguleringszones komt te liggen is afhankelijk van of er draagvlak is voor regulering in de schilwijken. Over een paar jaar zal de in deze nota gehanteerde zone indeling geactualiseerd worden en de grenzen kunnen dan worden aangepast aan de op dat moment geldende grenzen van parkeerregulering.

De stedelijkheidsgraad van de buurten die nu vallen onder de zone centrum en eerste schil centrum is gelijk (zeer sterk stedelijk). Parkeeroplossingen zijn dan ook vaak lastiger (en over het algemeen kostbaarder). De relatief lage normen in de zones centrum en eerste schil centrum komen dan ook tegemoet aan de wens om in dit gebied ontwikkelingen te faciliteren.

Tweede schil centrum

De parkeernormen "schil" zijn van toepassing op het deel van de schilwijken dat niet binnen de uitgebreide zone centrum valt, zoals hierboven beschreven. Dit zijn o.a. de buurten Zandweerd Zuid, deel Zwolseweg en een deel van Rode Dorp en Oudegoedstraat. Aan deze schil is de rest van de Rivierenbuurt toegevoegd en een deel van de buurten Rielerweg Oost en Ziekenhuizen. Deze toevoeging komt voort uit de structuurvisie stadsaszone Deventer. Deze wijken maken deel uit van de Voorstad. Dit is een gebied met gevarieerde en organisch gegroeide stadsmilieu's gelegen nabij het centrum en openbaar vervoer¹⁵, maar deze voorzieningen zijn niet zo dichtbij als bij de bestemmingen in de zone centrum. Daarom is de norm hoger dan in de zone centrum maar lager dan in de zone rest

¹⁵ Zie structuurvisie stadsaszone Deventer

bebouwde kom. Daarnaast is het autobezit in deze schil over het algemeen gemiddeld genomen hoger dan in de binnenstad, maar lager dan in de wijken aan de rand van de stad.

De bebouwde kom van de dorpen Diepenveen, Schalkhaar en Bathmen wordt, mede vanwege de ontstaansgeschiedenis van de parkeerkcijfers gekoppeld aan de stedelijke zone schil. In het verleden waren dorpen veelal eigen gemeenten, met een lagere stedelijkheidsgraad dan de stad Deventer. Deze kencijfers voor de bebouwde kom van de dorpen komen in de huidige indeling het beste overeen met de stedelijke zone "schil centrum" van de samengevoegde gemeente Deventer.

Rest bebouwde kom

De overige buurten binnen de bebouwde kom behoren tot de rest van de bebouwde kom. Eveneens de bedrijventerreinen. Hier geldt een norm hoger dan in het centrum en de schillen, maar lager dan in het buitengebied. Het autobezit en ook het autogebruik is over het algemeen in de rest van de bebouwde kom hoger dan in het centrum en de schillen. Daarnaast is de stedelijkheidsgraad in deze gebieden vaak ook lager dan in het centrum en de schil, waardoor het haalbaarder is parkeeroplossingen te realiseren.

Buitengebied

De buurten rond de stedelijke zone van Deventer (met name buurten met de laagste stedelijkheidsgraad zoals ; 'Rande', 'Dorp Diepenveen', 'Tjoene', 'Averlo en Frieswijk', 'Okkenbroek', 'Buitengebied 'Okkenbroek en Lettele', 'Lettele', Ouden Molen', 'Loo', 'Zuidloo', 'Dorp Bathmen', 'Dortherhoek', 'Bannink', 'Oxerhof' en 'De Hoven') behoren tot de stedelijke zone 'buitengebied'¹⁶. In deze gebieden geldt over het algemeen de hoogste parkeernorm omdat in deze gebieden de auto ook meer gebruikt wordt.

¹⁶ Met uitzondering van de bebouwde kom van de dorpen Diepenveen, Schalkhaar en Bathmen, zie opmerking bij tweede schil centrum.

Bijlage 2. Mogelijke combinaties van manieren om in de parkeerbehoefte te voorzien

Er zijn ook alternatieve manieren om in de parkeerbehoefte te voorzien. Deze alternatieve oplossingen zijn afhankelijk van de locatie, waarbij in eerste instantie onderscheid wordt gemaakt tussen de zone centrum en de overige zones. Onderstaande zaken kunnen en zullen in beginsel tevens in de door het college vast te stellen beleidsregel worden opgenomen.

Zone centrum

Is de ontwikkeling gelegen in de zone centrum dan geldt dat het parkeren bij voorkeur in of op al aanwezige of nog te realiseren (semi) openbare parkeervoorzieningen wordt opgelost. Hiervoor betaalt de ontwikkelaar een parkeerbijdrage.

Bij uitzondering kan de parkeerbijdrage verlaagd worden of zelfs vervallen, doordat de aanvrager gebruik maakt van private (niet openbare) parkeergelegenheid. Hierbij moet de aanvrager bij de procedure voor de omgevingsvergunning aantonen hoe het benodigde aantal parkeerplaatsen beschikbaar is/wordt gesteld (door middel van een parkeerovereenkomst voor tenminste 10 jaar). Daarnaast moet de aanvrager aantonen dat het aantal parkeerplaatsen beschikbaar is (en blijft de komende 10 jaar) op het maatgevende moment. Gebruik van private parkeerplaatsen geldt alleen voor het niet bezoekersgedeelte. Als gebruik gemaakt wordt van private parkeervoorzieningen zal het recht op een parkeervergunning naar rato vervallen.

De parkeerbijdrage wordt berekend op basis van de benodigde parkeerplaatsen die niet op eigen terrein of op een alternatieve wijze kunnen worden gerealiseerd. Deze parkeerbijdrage wordt gebruikt om het aantal openbare parkeerplaatsen in of aan de rand van de binnenstad op orde te houden en/of uit te breiden.

In zone centrum wordt gerekend met de volgende afstanden tussen functies en parkeerruimte:

Woningen	600m
Werken	800m
Winkelen	600m
Ontspanning	600m
Gezondheidszorg	150m
Onderwijs	600m

Zone eerste schil centrum

Is de ontwikkeling gelegen in de zone eerste schil centrum dan wordt in principe op eigen terrein voorzien. Ook hier geldt dat bij uitzondering gebruik gemaakt kan worden van private parkeerruimte elders. Hiervoor gelden de uitgangspunten zoals beschreven bij zone centrum. De private parkeerruimte moet binnen acceptabele loopafstand van de te ontwikkelen functie liggen. De loopafstanden worden via logische looproutes gemeten. In de zone schil centrum wordt gerekend met de volgende afstanden tussen functies en parkeerruimte:

Woningen	150m
Werken	800m
Winkelen	600m
Ontspanning	600m
Gezondheidszorg	150m
Onderwijs	600m

Het college kan bij beleidsregel aangeven wat als acceptabele loopafstanden wordt aangemerkt. In uitzonderlijke gevallen is het ook mogelijk dat er nieuwe parkeerplaatsen in de directe omgeving worden aangelegd op kosten van ontwikkelaar. Deze optie is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen goed zijn in te passen in de openbare ruimte. In de schilwijken is de openbare ruimte beperkt en het is niet altijd wenselijk deze ruimte voor parkeren te gebruiken. Als deze parkeerplaatsen wel worden aangelegd geldt dat deze een openbaar karakter dienen te krijgen, zonder enige verwijzing naar de

betalende functie. Door de aanleg ontstaat geen recht op een parkeervergunning, anders dan met de geldende parkeerverordening mogelijk is.

Als er onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd en geen gebruik gemaakt kan worden van private parkeerplaatsen of de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte, dan bestaat in de schilwijken de mogelijkheid tot het betalen van een parkeerbijdrage voor de resterende nog in te vullen parkeerplaatsen. Deze parkeerbijdrage is alleen mogelijk indien er voldoende ruimte in de openbare ruimte aanwezig is in de nabije toekomst. Is die ruimte er niet dan is de consequentie dat de omgevingsvergunning wordt geweigerd, tenzij het college gebruik maakt van zijn afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 2.5.30 lid 5 sub b van de Bouwverordening (bijzondere omstandigheden). De parkeerbijdrage wordt door de gemeente gebruikt voor de realisatie van nieuwe parkeervoorzieningen, dan wel parkeervoorzieningen die op het moment van de aanvraag voor de omgevingsvergunning reeds gerealiseerd zijn (voorgefinancierd door de gemeente op basis van verwachte ontwikkelingen).

Van voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte is sprake als de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen ter plaatse en in de nabije omgeving¹⁷ op de voor de functie noodzakelijke momenten niet boven de 85% komt, inclusief de parkeerdruk vanuit de nieuw te realiseren functie.

Er zijn situaties in de schilwijken waar er voldoende restcapaciteit lijkt in de openbare ruimte en het daarom niet nodig is om voor een bepaalde ontwikkeling in extra capaciteit te voorzien. Deze ruimte kan niet aan de bepaalde ontwikkeling worden toegekend omdat het is bestemd om de ambities uit het in januari 2013 vastgestelde parkeerbeleidsplan te realiseren. Het gaat dan met name om een verschuiving van het lang parkeren naar de randen van de binnenstad, zodat er ruimte in de binnenstad komt voor meer leefbaarheid en recreatie.

Deze opgave wordt bereikt door enerzijds de parkeercapaciteit uit te breiden en anderzijds door bestaande parkeerplaatsen beter te gaan benutten inclusief de parkeerplaatsen in de schilwijken.

Overige gebieden (tweede schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied)

Is de ontwikkeling gelegen in de tweede schil centrum, rest bebouwde kom of het buitengebied, dan kan - indien dat op eigen terrein niet mogelijk is - op de volgende wijze in parkeren worden voorzien:

1. **Aanleg in directe omgeving op kosten van de initiatiefnemer**, mits de parkeerplaatsen goed ingepast kunnen worden en er voldoende openbare ruimte blijft (verblijfsruimte, groen). Deze ruimtelijke afweging wordt door de gemeente gemaakt. De parkeerplaatsen behouden een openbaar karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie.
2. **Private parkeerruimte**
Bij uitzondering kan gebruik gemaakt worden van **private parkeerruimte** (niet openbaar). De aanvrager moet bij de aanvraag van de omgevingsvergunning via parkeervereenkomst voor minimaal 10 jaar aantonen hoe het benodigde aantal parkeerplaatsen beschikbaar komt. Daarnaast moet de aanvrager aantonen dat het aantal parkeerplaatsen beschikbaar is (en blijft de komende 10 jaar) op het maatgevende moment. Deze afspraken gelden alleen voor het niet bezoekersgedeelte.
3. **Aanleg in directe omgeving door gemeente**, waarvoor initiatiefnemer een parkeerbijdrage betaalt. Het is alleen mogelijk het parkeren via deze parkeerbijdrage te regelen als er zicht is op extra parkeercapaciteit binnen afzienbare termijn. Indien het niet mogelijk is – of volgens de inzichten op het moment van de beslissing op de aanvraag niet wenselijk of aannemelijk is - om een parkeeroplossing binnen afzienbare termijn te realiseren voldoet het bouwinitiatief niet aan de parkeereis en zal de vergunning bij een hoge parkeerdruk in de omgeving in beginsel worden geweigerd.
4. **Restcapaciteit openbare ruimte**
Als vanwege aantoonbare redenen bovenstaande parkeeroplossingen niet mogelijk zijn, mag eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte gebruikt worden, zonder dat hier een parkeerbijdrage tegenover staat. De initiatiefnemer heeft echter de inspanningsverplichting om eerst te onderzoeken of op andere wijzen (op eigen terrein of zoals beschreven bij 1 t/m3) in parkeerplaatsen kan worden voorzien. De plaatsen in de openbare ruimte kunnen eventueel als vervangende parkeerruimte worden aangemerkt, zolang de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen ter plaatse en in de nabije omgeving op de voor de functie

¹⁷ Gemeten op logische looproutes binnen acceptabele loopafstanden, zoals op de vorige pagina omschreven voor de verschillende functies.

noodzakelijke momenten niet boven de 85% komt (inclusief de verwachte parkeerdruk van de ontwikkeling). De nabije omgeving wordt door de gemeente bepaald op basis van acceptabele loopafstanden via logische routes. Hierbij gelden de volgende acceptabele loopafstanden:

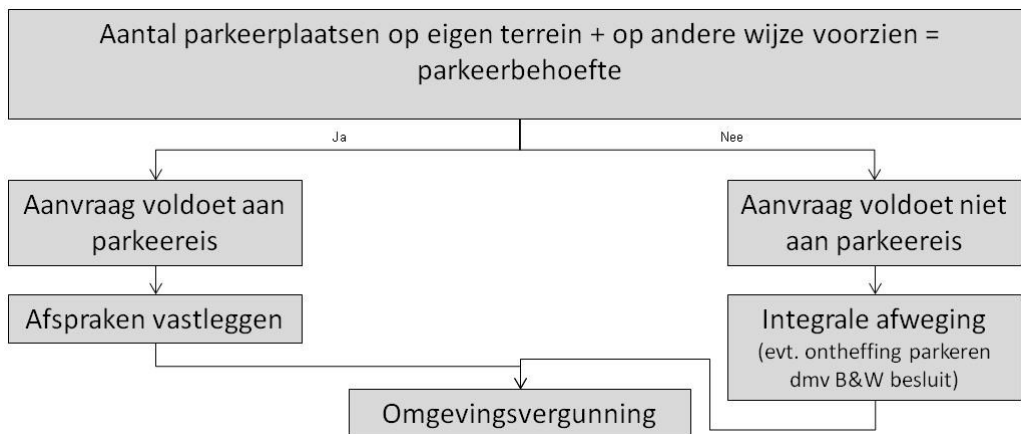
Woningen	100m
Werken	800m
Winkelen	600m
Ontspanning	100m
Gezondheidszorg	100m
Onderwijs	100m

Er zal geen parkeerbijdrage worden gevraagd als de restcapaciteit ingezet wordt in deze gebieden. Als er meerdere ontwikkelingen spelen in een gebied, zal beoordeling plaatsvinden op basis van de volgorde van binnenkomst van de aanvragen voor een omgevingsvergunning.

Als het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein en/of het op andere wijze voorzien gelijk is aan de parkeerbehoefte, zal medewerking worden verleend aan de aanvraag voor de omgevingsvergunning. De afspraken, bijvoorbeeld over mobiliteitsbeleid, worden vastgelegd als onderdeel van de omgevingsvergunning en een eventuele aanvullende *parkeervereenkomst*.

In sommige gevallen zal geen passende parkeeroplossing gevonden kunnen worden. De aanvraag voldoet dan niet aan de gestelde parkeereis en in principe zal de omgevingsvergunning dan worden geweigerd. Wanneer de planontwikkeling vanuit andere belangen (beleidsvelden) als zeer gewenst en van een hogere orde wordt beschouwd, kan het College besluiten ontheffing te verlenen (af te wijken op basis van de bijzondere omstandigheid als bedoeld in artikel 2.5.30 lid 5 sub b. Hierbij zullen alle mogelijkheden, wenselijkheden en consequenties gewogen worden.

Bovenstaande is samengevat in onderstaand schema:



Bijlage 3: stroomschema parkeerbehoefte en parkeeroplossing in het komen tot een besluit over de toekenning van de omgevingsvergunning.

