

## Nota Parkeernormen 2018 gemeente Epe

### DE RAAD DER GEMEENTE EPE

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, nr. 2018-08923 d.d. 2 oktober 2018

Overwegende

dat het ontwerp van de beleidsregel "Nota Parkeernormen" overeenkomstig het bepaalde in de Inspraakverordening met ingang van 27 juni 2018 gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen met de mededeling van de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen;

dat gelijktijdig overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening het ontwerp van het bestemmingsplan "Parapluplan Parkeren" voor een ieder ter inzage heeft gelegen met de mededeling van de mogelijkheid om bij de gemeenteraad een zienswijze in te dienen;

dat tegen het ontwerp van de "Nota Parkeernormen" en het ontwerp van het bestemmingsplan één zienswijze is ingediend;

dat in de bijlagen "Inspraaknota en eindverslag Nota Parkeernormen 2018" en de "Zienswijzennota ontwerp bestemmingsplan Parapluplan Parkeren"; behorende bij dit voorstel, nader op de zienswijze wordt ingegaan;

dat de zienswijze aanleiding geeft tot wijziging van zowel het ontwerp van de Nota Parkeernormen als het ontwerp van het bestemmingsplan;

### BESLUIT

1. gedeeltelijk tegemoet te komen aan de tegen de beleidsregel "Nota Parkeernormen" ingediende zienswijze overeenkomstig de inhoud van de als bijlage toegevoegde "Inspraaknota en eindverslag Nota Parkeernormen";
2. de beleidsregel "Nota Parkeernormen" gewijzigd vast te stellen overeenkomstig de inhoud van de als bijlage toegevoegde "Inspraaknota en eindverslag Nota Parkeernormen";
3. gedeeltelijk tegemoet te komen aan de tegen het ontwerp van het bestemmingsplan Parapluplan Parkeren ingediende zienswijze overeenkomstig de inhoud van de als bijlage toegevoegde "Zienswijzennota bestemmingsplan "Parapluplan Parkeren";
4. het bestemmingsplan "Parapluplan Parkeren"; NL.IMRO.0232.EPEALGparkeren-OBP1 met ondergrond "basisregistratie grootschalige topografie (BGT) (2018-05-23)" gewijzigd vast te stellen overeenkomstig de inhoud van de als bijlage toegevoegde "Zienswijzennota bestemmingsplan "Parapluplan Parkeren" en de verbeelding van dit bestemmingsplan tevens vast te stellen in papieren vorm;
5. geen exploitatieplan vast te stellen.

Epe, 8 november 2018  
De raad voornoemd,  
de voorzitter, de griffier,  
Ir. H. van der Hoeve V. Smit

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Inleiding

Parkeernormen worden gehanteerd om bij bouwplannen of wijzigingen in het gebruik de behoefte van het benodigde aantal parkeerplaatsen te bepalen. Het uitgangspunt is dat bij de ontwikkeling van een plan het aantal benodigde parkeerplaatsen binnen het plangebied wordt gerealiseerd. Hiermee wordt er voor gezorgd dat de parkeerdruk niet op het openbaar gebied wordt afgewenteld en daar vervolgens tot problemen leidt.



### 1.2 Werkwijze parkeereis

De werkwijze en de principes die wij hanteren om de parkeereis van een ruimtelijk plan te bepalen, zijn opgenomen in hoofdstuk 2. Hieronder geven wij een toelichting op de achterliggende gehanteerde principes.

Voor de te hanteren parkeernormen is aangesloten bij de parkeerkencijfers van Nationaal kenniscentrum voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte (CROW: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, oktober 2012). Deze publicatie biedt een handreiking voor bijvoorbeeld het bepalen van het aantal verkeersbewegingen die een bepaalde functie genereert maar ook voor de parkeernorm (parkeerkencijfer) die bij de functie hoort. De parkeernorm neemt daarbij af naarmate het project dichterbij het centrum ligt van een zeer stedelijk gebied en is het hoogst als het project in het buitengebied ligt van een niet stedelijk gebied. Voor elk soort gebied wordt door voornoemde CROW-publicatie per functie een bandbreedte gegeven voor de hanteren parkeernorm (minimaal - maximaal).

huur, etage, midden/goedkoop								
	Parkeerkencijfers (per woning)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8
sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8
matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8
weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8
niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8

Voorbeeld van een tabel met parkeerkencijfers uit de uitgave 317 van het CROW

#### Stedelijkheidsgraad

Voor de gehele gemeente Epe is de stedelijkheidsgraad bepaald op 'weinig stedelijk' op basis van de adressendichtheid. Alleen het centrum van Epe is aangemerkt als 'matig stedelijk'. Het centrum van Epe heeft een bovenlokale functie als wordt gekeken naar het winkelvoorzieningsniveau en de aantrekkingskracht op bezoekers uit de regio en recreanten in het toeristenseizoen (en daarmee gepaard gaande activiteiten in het centrum).

#### Gemiddelde parkeernorm

Voor Epe is binnen de bandbreedte die het CROW hanteert de gemiddelde parkeernorm aangehouden. Dit is mede gebaseerd op het autobezit, fietsgebruik, de huidige praktijkervaringen en het parkeerbeleid. Het autobezit per huishouden in Epe bedraagt 1,2 (2016). Dit ligt boven het landelijke gemiddelde van 0,9. In de parkeernormen wordt hier echter rekening mee gehouden door de keuze per stedelijkheidsgraad. Ook de buurgemeenten kennen een autobezit van 1,2 per huishouden (uitgezonderd de gemeente Apeldoorn, maar die wijkt af van de gemeente Epe qua type stedelijkheidsgraad en omvang).

- Fietsgebruik: het aandeel fietsgebruik in Epe ligt rond de 34%. Dit is overeenkomstig het landelijke gemiddelde. Dit is echter een cijfer uit 2008 en niet recent. De landelijke trend is dat het fietsgebruik toeneemt, onder andere vanwege de opkomst van de e-bike, speedpedelec etc.
- De verwachting is dat het aantal inwoners binnen de gemeente Epe niet significant zal gaan stijgen en stabiel zal blijven.
- De huidige parkeersituatie geeft aan dat met de gemiddelde actuele normen kan worden voorzien in de opvang van de parkeervraag.
- Het huidige parkeerbeleid binnen de gemeente Epe is dat er geen vormen van parkeerregulering worden toegepast in de dorpscentra en woonwijken. Vanuit het vigerende parkeerbeleid worden er geen beperkende maatregelen genomen om het autobezit aan de centra te verminderen.



### 1.3 Afwijken

In de meeste gevallen is in het kader van goede ruimtelijke ordening noodzakelijk dat het aantal parkeerplaatsen dat volgt uit toepassing van de desbetreffende parkeernorm gerealiseerd wordt en is dat ook mogelijk binnen het plangebied. Maar het komt regelmatig voor dat een kleiner aantal parkeerplaatsen volstaat en dat (een deel) van de al aanwezige parkeerplaatsen in het openbaar gebied gebruikt kan worden. In die situaties kan afgeweken worden van de normstelling of de locatie-eis. Voorwaarde is wel dat er sprake is van een goede parkeerbalans in het gebied waarin het project gelegen is. Een goede parkeerbalans beoogt een evenwichtige verhouding tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod. In dit plan is daarom een regeling opgenomen die de mogelijkheid biedt om gemotiveerd af te kunnen wijken van de gestelde parkeernorm. Dit is uitgewerkt in hoofdstuk 3.

### 1.4 Extra eisen

Het kán in incidentele gevallen ook voorkomen dat de gestelde norm te laag is. Het bestuur is dan bevoegd om extra eisen op te leggen: de 'nadere eis'. De nadere eis is vergelijkbaar met de afwijking, maar heeft een 'omgekeerde' werking: de norm wordt strenger in plaats van minder streng. Deze mogelijkheid bestaat ook voor plannen waarbij de te realiseren functies niet aansluiten op de functies zoals beschreven in de uitgave van het CROW. Het opleggen van een nadere eis zal niet vaak voorkomen, maar is gezien de grote gevolgen die een verkeerde parkeerbalans heeft voor de omgeving van een plan, gerechtvaardigd. Zeker daar dit besluit voorzien moet worden van een gedegen motivering waarbij het besluit vatbaar is voor bezwaar en beroep.

## Hoofdstuk 2 Bepalen parkeereis

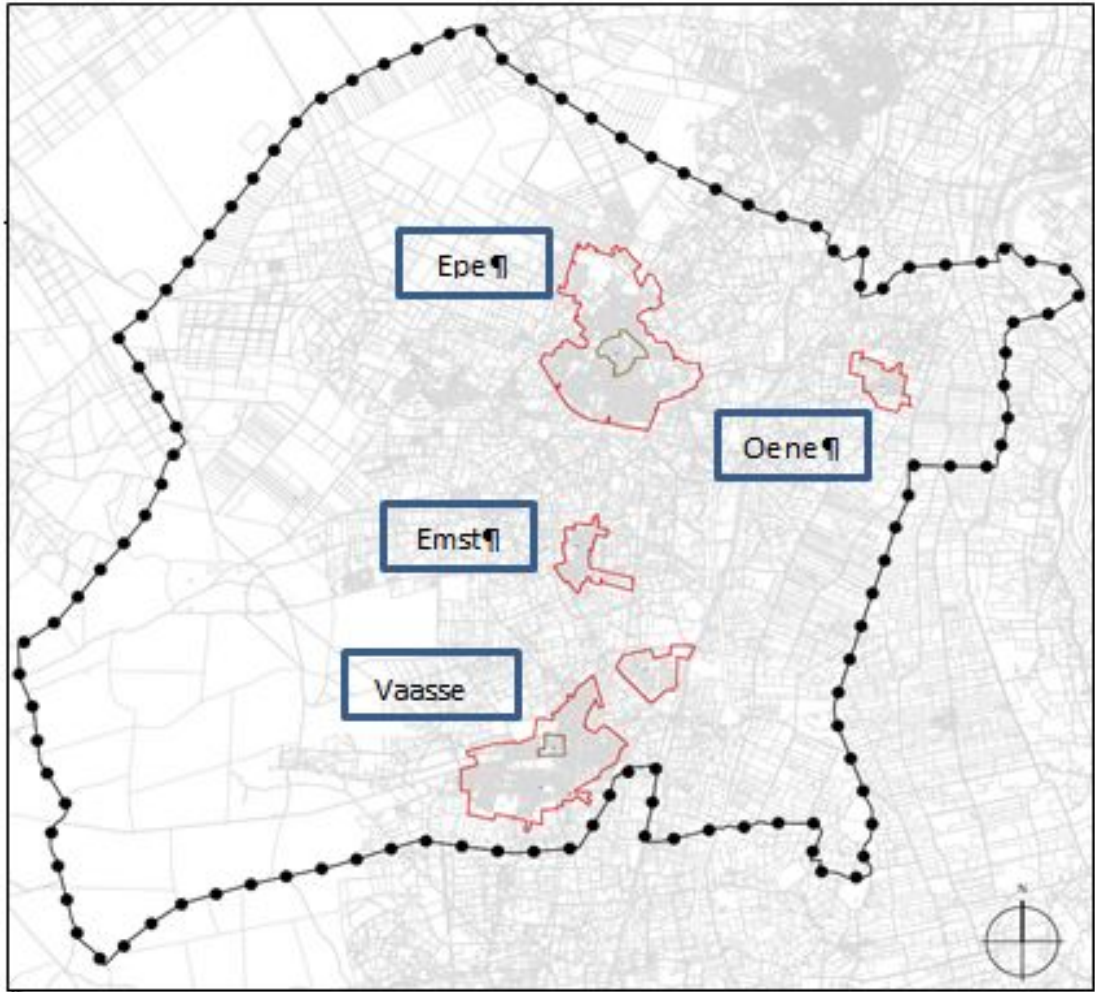
Onderstaand is beknopt de werkwijze weergegeven om de parkeereis te bepalen. Deze werkwijze wordt in dit hoofdstuk uitgelegd. Daarbij is aangegeven welke principes wij hanteren.

Stap 1 Bepalen ligging plangebied	De ligging bepaalt welke parkeernormen van toepassing zijn.
Stap 2 Vaststellen ruimtelijk programma	In de parkeerbalans wordt per ruimtelijke functie de parkeervraag berekend door de oppervlakte van de ruimtelijke functie of aantal woningen te vermenigvuldigen met de parkeernorm, zoals opgenomen in deze nota. Het totaal hiervan vormt de totale parkeerbehoefte.
Stap 3 Bepalen dubbelgebruik binnen ruimtelijk plan per dagdeel	Indien het ruimtelijk plan uit meerdere ruimtelijke functies bestaat, wordt er binnen het ruimtelijk plan gekeken naar dubbelgebruik. Per dagdeel kan de parkeervraag per functie verschillen. Bijv. op zaterdagmiddag is de parkeerbehoefte voor detailhandel maximaal en voor een kantoorfunctie minimaal. Dit kan er toe leiden dat dubbelgebruik van parkeerplaats en mogelijk is binnen het ruimtelijke plan. Per dagdeel wordt daarom de parkeerbehoefte berekend door het toepassen van aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in deze nota.
Stap 4 Parkeereis	Het dagdeel met de hoogste parkeerbehoefte is maatgevend. Zoveel parkeerplaatsen moeten in het plan aanwezig zijn om in de parkeerbehoefte van de betreffende ruimtelijke functies te voorzien. Ten behoeve van het bezoekers aandeel wordt bepaald hoeveel parkeerplaats er openbaar toegankelijk moeten zijn.

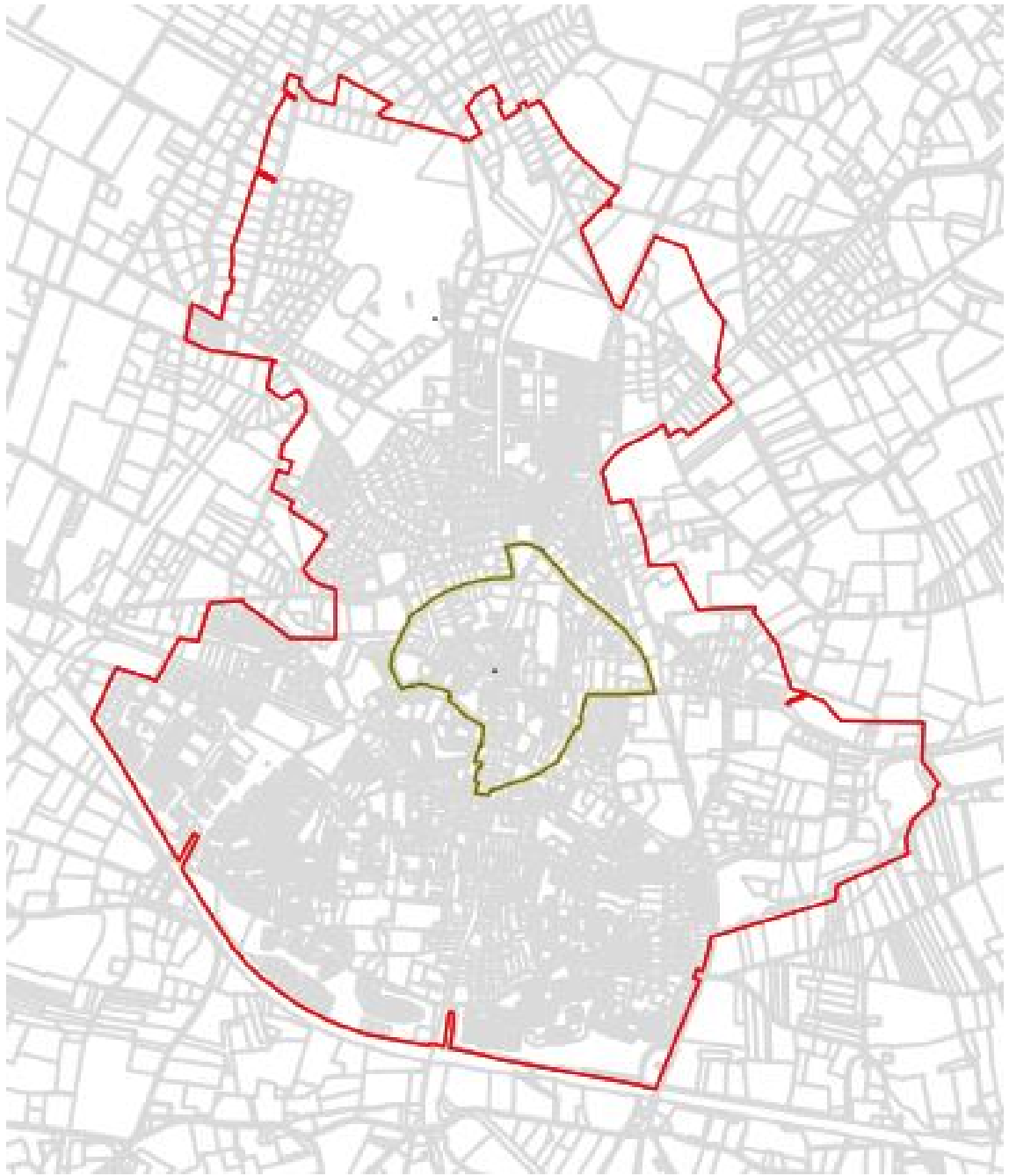
### Stap 1 Gebiedsindeling

Voor de parkeernormen is aansluiting gezocht bij de functielijsten en de waarden uit de publicatie 317 van het CROW uit 2012. Verder onderscheid het CROW een drietal gebieden: centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Op navolgende kaarten is weergegeven hoe de gemeente Epe op deze manier is ingedeeld.

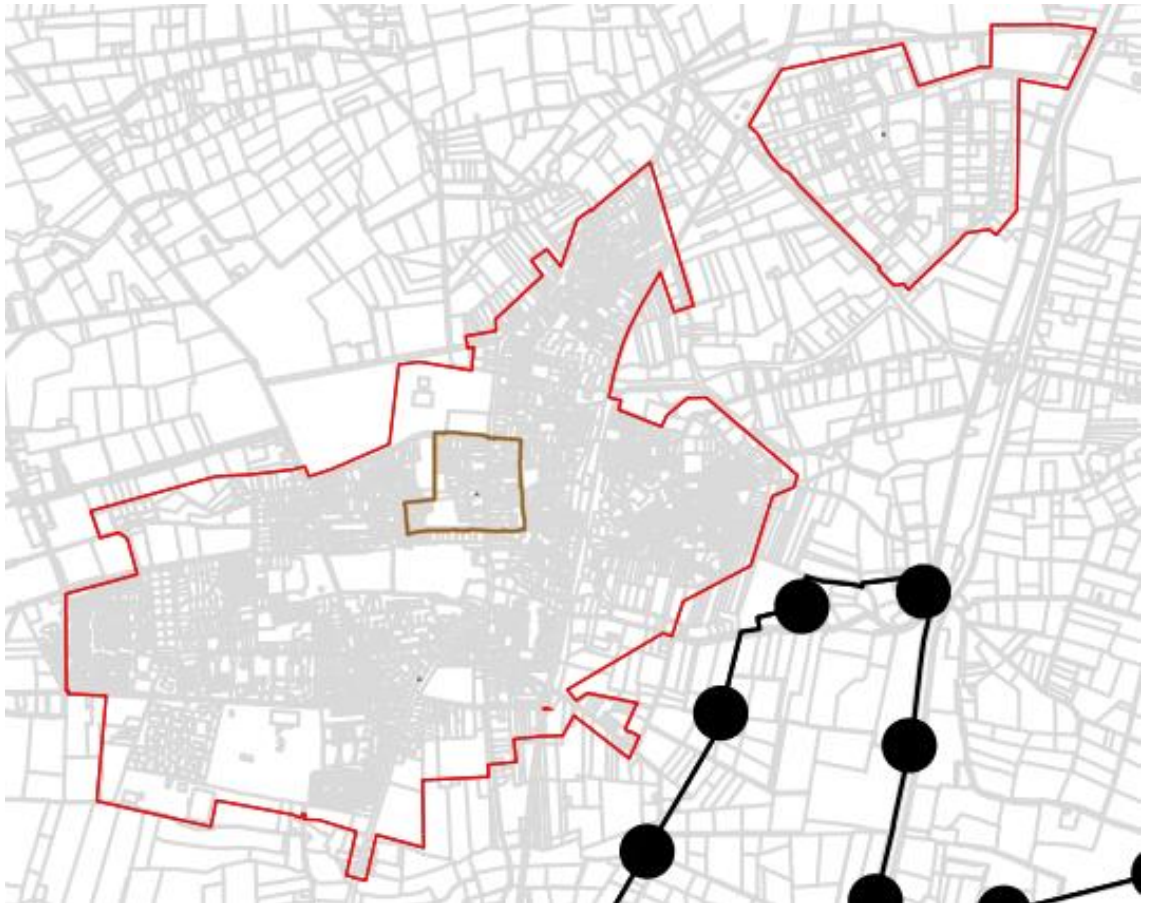
- Buitengebied: dit zijn alle gebieden die buiten de bebouwde kom zijn gelegen.
- Centrum Epe: dit is het gebied binnen de centrumring (binnen de met groen aangegeven begrenzing)
- Centrum Vaassen: dit is het gebied binnen de (parkeer)ruit (binnen de met groen aangegeven begrenzing)
- Rest bebouwde kom: dit zijn alle gebieden die zijn gelegen binnen de bebouwde kom, maar buiten de centra van Epe en Vaassen (binnen de met rood aangegeven begrenzing).



*Indeling gemeente Epe*



*Begrenzing rest bebouwde kom Epe (rood) en centrum Epe (groen)*



*Begrenzing rest bebouwde kom Vaassen, Eekterveld (rood) en Vaassen (geel)*

**Stap 2 Vastellen ruimtelijk programma**

In de parkeerbalans wordt per ruimtelijke functie de parkeervraag berekend door de oppervlakte van de ruimtelijke functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm, zoals opgenomen in bijlage 1. Voor



woningen wordt de parkeervraag berekend per type en aantal woningen, vermenigvuldigd met de parkeernorm.

Het totaal hiervan vormt de totale parkeerbehoefte waar binnen het plan in moet worden voorzien.

**Bruto vloeroppervlak** Bij veel ruimtelijke functies die zijn opgenomen in de tabel wordt de term BVO (Bruto Vloer Oppervlakte) gehanteerd. Dit betreft de vloeroppervlakte gemeten langs de buitenomtrek van het gebouw. Hierin worden ook de ruimtes, zoals de gang, trap en lift in meegenomen.

#### Woningtype

Bij het bepalen van woningentype gelden de volgende oppervlaktematen voor het gebruiksvloeroppervlak (NEN2580):

	Grondgebonden	Appartement
Goedkoop	< 110 m <sup>2</sup>	< 100 m <sup>2</sup>
Midden	110 m <sup>2</sup> - 155 m <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> - 125 m <sup>2</sup>
Duur	> 155 m <sup>2</sup>	> 125 m <sup>2</sup>

#### Maatvoering

Langsparkeerplaatsen zijn minimaal 2,0 meter breed en minimaal 6,0 meter lang (een lengte van 5,5 meter is mogelijk bij de parkeerplaatsen die aan de kopse kant liggen). Haaksparkeerplaatsen zijn minimaal 2,5 meter breed en hebben een minimale lengte van 5,0 meter.

#### Parkeren op eigen terrein bij woningen

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden meestal niet volledig of gecombineerd gebruikt. Daarom wordt hiervoor een berekeningsaantal toegepast (gebaseerd op de praktijkervaring) versus het theoretisch aantal wat fysiek mogelijk is. Om te berekenen in hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein wordt voorzien dient het berekeningsaantal te worden gehanteerd.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1	> 11,0 meter
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage/carport zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox/carport (niet bij woning)	1	0,5	
Garage/carport met enkele oprit	2	1	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage/carport met lange oprit	3	1,3	
Garage/carport met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

Bij iedere woning dient minimaal 0,3 parkeerplaats (per woning) ten behoeve van bezoekers openbaar toegankelijk te zijn.

#### Parkeren op eigen terrein

Het inrichten van de tuin als parkeerplaats is een mogelijkheid om altijd te beschikken over een parkeerplaats. Voor het gebruik van deze parkeerplaats is een inrit nodig. De aanleg van een inrit tot de tuin gaat meestal ten koste van het parkeren op straat. De gemeente toetst daarom ondermeer op de gevolgen voor het parkeren. De aanleg van de inrit mag niet ten koste gaan van de openbare parkeercapaciteit.

#### Loopafstanden

Onderstaand zijn de loopafstanden weergegeven die als acceptabel worden beschouwd bij de diverse ruimtelijke functies. Deze zijn overgenomen uit de CROW publicatie 317.

Parkeerplaatsen bij nieuwe ruimtelijke functies moeten binnen deze loopafstand (gemeten via de looproute) te worden gerealiseerd. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres.



hoofdfunctie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter
winkelen	200 - 600 meter
werken	200 - 800 meter
ontspanning	100 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

#### *Gehandicaptenparkeerplaatsen*

Bestuurders of passagiers die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart kunnen gebruik maken van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de centra of bij voorzieningen. De parkeerplaats is gemarkeerd met een kruis en het verkeersbord E6 'Gehandicaptenparkeerplaats'. Anderen mogen er niet parkeren. Bij elk openbaar gebouw hoort tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats aanwezig te zijn. Bij publieke voorzieningen moet 5% van het aantal parkeerplaatsen worden aangelegd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. De afstand tot de ingang van het gebouw dient minder te zijn dan 50 meter.

#### **Stap 3 Bepalen dubbelgebruik binnen ruimtelijk plan per dagdeel**

Indien het ruimtelijk plan uit meerdere ruimtelijke functies bestaat, wordt er binnen het ruimtelijk plan gekeken naar dubbelgebruik. Per dagdeel kan de parkeervraag per functie verschillen. Bijv. op zaterdagmiddag is de parkeerbehoefte voor detailhandel maximaal en voor een kantoorfunctie minimaal. Dit kan er toe leiden dat dubbelgebruik van parkeerplaats en mogelijk is. Per dagdeel wordt daarom de parkeerbehoefte berekend door het toepassen van aanwezigheidspercentages, zoals hieronder opgenomen.





	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%	100%	70%
kantoor/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/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgings-tehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	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%

Voor horeca hanteren wij de volgende aanwezigheidspercentages:

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
horeca	30%	40%	90%	90%	70%	40%	100%	40%

#### Stap 4 Totale parkeereis

Het dagdeel met de hoogste parkeerbehoefte is maatgevend. Zoveel parkeerplaatsen moeten in het plan aanwezig zijn om in de parkeerbehoefte van de betreffende ruimtelijke functies te voorzien. Uitgangspunt daarbij is parkeren op eigen terrein. Ten behoeve van het bezoekers aandeel wordt bepaald hoeveel parkeerplaats er openbaar toegankelijk moeten zijn.

#### Afronding

Bij het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt gerekend met één decimaal. Ook de uitkomst is op één decimaal nauwkeurig; bijvoorbeeld 13,5 parkeerplaatsen. Het heeft echter weinig toegevoegde waarde om ook een halve parkeerplaats aan te leggen. Daarom geldt bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen dat de uitkomst van de berekening afgerond wordt op een geheel aantal parkeerplaatsen waarbij vanaf '0,5' en hoger naar boven wordt afgerond



## Hoofdstuk 3 Afwijken van de parkeereis

### 3.1 Inleiding

Om maatwerk te kunnen leveren is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen. Daarmee kan afgeweken worden van de eis om (al dan niet alle) parkeerplaatsen op het eigen terrein te realiseren en / of om de norm te verlagen. In specifieke situaties kan het maatwerk dat nodig is er ook toe leiden dat eisen worden opgelegd via de nadere eis.

#### Parapluplan¶

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 5.1 en artikel 5.2 indien: ↵

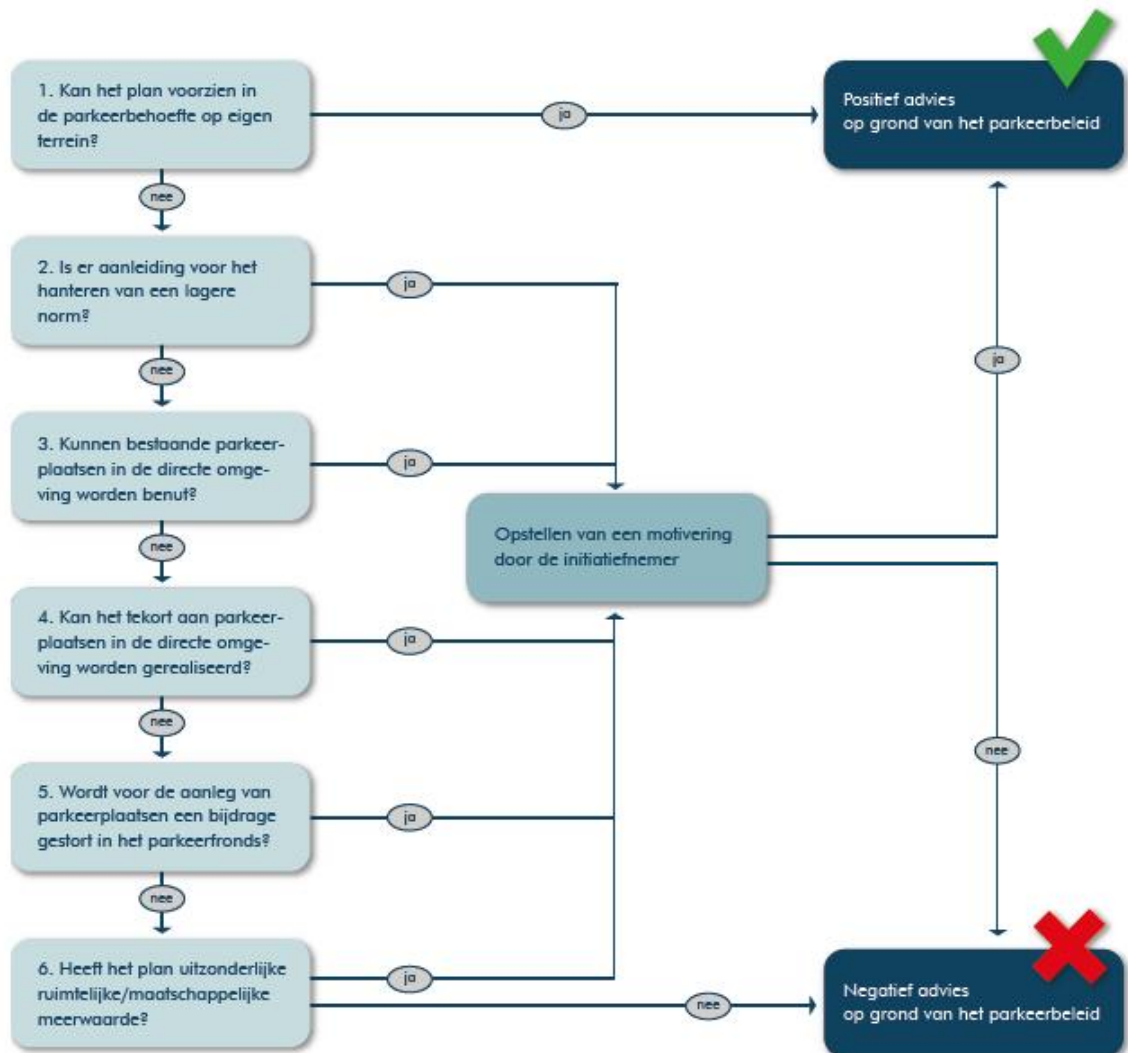
- a. het voldoen aan die bepalingen gezien het gebruik en/of het bouwplan van het betreffende plangebied, mede gezien de omgeving, niet noodzakelijk is en/of op overwegende bezwaren stuit, en / of; ¶
- b. op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. ¶

Om beargumenteerd te kunnen afwijken van de parkeereis dient onderstaand stappenplan te worden doorlopen.

### 3.2 Toelichting stappenplan



## Stappenplan toets parkeerbeleid gemeente epe



bron: [arnhem@buro-sro.nl](mailto:arnhem@buro-sro.nl)

1. De parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen (zie hoofdstuk 2)
2. Afhankelijk van de aard van het initiatief kunnen er redenen zijn voor het hanteren van een lagere parkeernorm.
3. In sommige gevallen zijn er bestaande parkeerplaatsen in de directe omgeving die benut kunnen worden. Voorwaarde is dat de actuele bezettingsgraad een toenemend gebruik toelaat. Bij grotere plannen vraagt dit om een parkeeronderzoek naar de bezettingsgraad tijdens maatgevende tijdstippen.
4. De parkeerbehoefte (of een deel daarvan) kan worden gerealiseerd door in de directe omgeving (openbaar gebied of particulier terrein) parkeerplaatsen te realiseren.
5. Indien niet (geheel) kan worden voorzien in de parkeerbehoefte kan de initiatiefnemer een storting doen in het parkeergefonds.
6. Indien gemotiveerd kan worden dat sprake is van een plan met een uitzonderlijke maatschappelijke meerwaarde of bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit, kan positief geadviseerd worden, ondanks dat niet voldaan kan worden aan de parkeerbehoefte of geen sprake is van een storting in het parkeergefonds.



Hieronder volgt een toelichting per stap (stap 1 is beschreven in hoofdstuk 2).

**2. Is er aanleiding tot het hanteren van lagere normen?**

Als een aanvrager kan aantonen dat er sprake is van bijzondere omstandigheden kan een verlaging van de parkeereis worden toegepast. Dit is maatwerk.

**3. Kunnen bestaande parkeerplaatsen in de directe omgeving worden benut?**

Een initiatief mag niet leiden tot parkeeroverlast in de omgeving. Echter in de openbare ruimte kan wel restcapaciteit aanwezig zijn voor het maatgevende dagdeel, zoals is vastgesteld in het bepalen van de parkeereis (zie hoofdstuk 1). Dit is alleen te bepalen op basis van parkeeronderzoek in de openbare ruimte, waarbij op het maatgevende moment (met toevoeging van de nieuwe ruimtelijke functies uit het plan) de parkeerdruk onder de 85% blijft. Als er binnen 10 jaar ontwikkelingen zijn die van invloed zijn op de parkeerdruk, dient hier rekening mee te worden gehouden. Ook dient te worden bepaald welk gebied van de openbare ruimte mag worden meegerekend qua dubbelgebruik. Hierbij zijn de acceptabele loopafstanden uit hoofdstuk 2 leidend. Als er niet voldoende recente onderzoeksgegevens beschikbaar zijn, dient de aanvrager van het ruimtelijke plan een parkeeronderzoek te laten uitvoeren.

**4. Kan het tekort in de openbare ruimte worden gerealiseerd?**

De parkeerbehoefte (of een deel daarvan) kan worden gerealiseerd door in de directe omgeving (openbaar gebied of particulier terrein) parkeerplaatsen te realiseren. Voorwaarde is dat de loopafstand aanvaardbaar is (zie loopafstanden die zijn opgenomen in hoofdstuk 2).

**5. Wordt voor de aanleg van de parkeerplaatsen een bijdrage in het parkeerfonds gestort?**

Indien de voorgaande stappen geen soelaas bieden en het aanpassen van het bouwvolume niet mogelijk is, kan de aanvrager van een ruimtelijk plan binnen de bebouwde kom bij het college een gemotiveerd schriftelijk verzoek indienen om de (resterende) parkeereis af te kopen. Het college kan besluiten om op deze wijze ontheffing te verlenen van de parkeereis, wanneer zij vindt dat de realisatie van het plan belangrijker is dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Als het college ontheffing verleent van de parkeereis, neemt zij de verplichting van de aanvrager over om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid. Aan het verlenen van een ontheffing verbindt het college een financiële voorwaarde. De rechten, plichten en de hoogte van het bedrag worden vastgelegd in een overeenkomst. De hoogte van de parkeerbijdrage per parkeerplaats is bepaald op €6.275,-. De financiële onderbouwing van de afkoopbijdrage kunt u vinden in bijlage 2.

De bijdrage in de reserve kan de gemeente, behalve voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen, ook inzetten voor het in stand houden van reeds gerealiseerde (al dan niet voorgefinancierde) parkeerplaatsen of alternatieve vormen van vervoer die een positief effect hebben op de parkeerdruk (zoals het stimuleren van fietsparkeervoorzieningen in de dorpscentra). Parkeerplaatsen die in het kader van deze afkoopregeling worden gerealiseerd zijn openbaar toegankelijk. De aanvrager kan geen rechten ontleen aan de afkoopbijdrage.

**6. Gemotiveerd afwijken i.v.m. uitzonderlijke maatschappelijke meerwaarde of bijdrage aan ruimtelijke kwaliteit**

Indien gemotiveerd kan worden dat er sprake is van een plan met een uitzonderlijke maatschappelijke meerwaarde of bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit, kan positief geadviseerd worden, ondanks dat niet voldaan kan worden aan de parkeerbehoefte of geen sprake is van een storting in het parkeerfonds.

Epe, 8 november 2018

De raad voornoemd,  
de voorzitter, Ir. H. van der Hoeve MPA  
de griffier, V. Smit



Bijlage 1a Parkeernormen

FUNCTIE	Per	centrum Epe gem. (matig stedelijk)	centrum Vaassen gem (weinig stedelijk)	rest bk gem. (weinig stedelijk)	buitengebied gem. (weinig stedelijk)
<b>Wonen</b>					
Koop, vrijstaand	woning	1,8	1,8	2,3	2,4
Koop, twee-onder-een-kap	woning	1,7	1,7	2,2	2,2
Koop, tussen/hoek	woning	1,5	1,5	2	2
Koop, etage, duur	woning	1,6	1,6	2,1	2,1
Koop, etage, midden	woning	1,4	1,4	1,9	1,9
Koop, etage, goedkoop	woning	1,3	1,3	1,6	1,6
Huurhuis, vrije sector	woning	1,5	1,5	2	2
Huurhuis, sociale huur	woning	1,3	1,3	1,6	1,6
Huur, etage, duur	woning	1,4	1,4	1,9	1,9
Huur, etage, midden/goedkoop	woning	1,1	1,1	1,4	1,4
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	kamer	0,55	0,55	0,7	0,7
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	kamer	0,25	0,25	0,25	0,25
Aanleunwoning en serviceflat	kamer	1,05	1,05	1,2	1,2
<b>Werken</b>					
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m² bvo	1,55	1,85	2,55	2,55
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m² bvo	2,05	2,45	3,55	3,55
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekerextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	100 m² bvo	1,55	1,55	2,35	2,35
<b>Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekerextensief (loods, opslag, transportbedrijf)</b>					
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekerextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	100 m² bvo	0,65	0,65	1,05	1,05
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m² bvo	1,25	1,35	1,95	1,95
<b>Winkelen en boodschappen</b>					
Buurtsupermarkt	100 m² bvo	1,9	2,3	4,1	4,1
Discountsupermarkt	100 m² bvo	3,3	3,7	7,5	7,5
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m² bvo	3,1	3,6	6,2	6,2
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m² bvo	3,6	3,85	5,6	5,6
Grote supermarkt	100 m² bvo	6	6,6	8,6	8,6
Groothandel in levensmiddelen	100 m² bvo	6,4	7,1	7,1	7,1
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	100 m² bvo	3,3	3,9	x	x
Buurt- en dorpscentrum	100 m² bvo	3,7	4	4	4
Wijkcentrum (klein)	100 m² bvo	4,5	4,9	4,9	4,9
Wijkcentrum (gemiddeld)	100 m² bvo	5,1	5,5	5,5	5,5
Wijkcentrum (groot)	100 m² bvo	5,7	6,1	6,1	6,1
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	m kraam	0,195	0,225	0,225	0,225
Kringloopwinkel	100 m² bvo	1,85	1,85	1,95	2,25
Bruin- en witgoedzaken	100 m² bvo	3,95	4,05	8,15	9,25
Woonwarenhuis/ woonwinkel	100 m² bvo	1,25	1,25	1,95	1,95
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m² bvo	5,05	5,15	5,15	5,15
Meubelboulevard/Woonboulevard	100 m² bvo	2,35	2,55	2,55	2,55
Winkelboulevard	100 m² bvo	4,15	4,45	4,45	4,45
Outletcentrum	100 m² bvo	10,1	10,4	10,4	10,4
Bouwmarkt	100 m² bvo	2,35	2,45	2,45	2,45
Tuincentrum	100 m² bvo	2,55	2,65	2,65	2,85
Groencentrum	100 m² bvo	2,55	2,65	2,65	2,85
<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>					
Bibliotheek	100 m² bvo	0,45	0,45	1,15	1,35
Museum	100 m² bvo	0,6	0,6	1,1	1,1
Bioscoop	100 m² bvo	3,2	3,2	11,2	13,7
Filmtheater/filmhuis	100 m² bvo	2,6	2,6	7,9	9,9
Theater/schouwburg	100 m² bvo	7,4	7,4	9,8	12
Musicaltheater	100 m² bvo	2,9	2,9	4	5,1
Casino	100 m² bvo	5,7	5,7	6,5	8
Bowlingcentrum	Bowling-baan	1,6	1,6	2,8	2,8
Biljart/snookercentrum	tafel	0,85	0,85	1,35	1,75
Dansstudio	100 m² bvo	1,6	1,6	5,5	7,4
Fitnessstudio/Sportschool	100 m² bvo	1,4	1,4	4,8	6,5
Fitnesscentrum	100 m² bvo	1,7	1,7	6,3	7,4
Weinesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m² bvo	9,3	9,3	9,3	10,3
Sauna, hammam	100 m² bvo	2,5	2,5	6,7	7,3
Sportshal	100 m² bvo	1,55	1,55	2,85	3,45
Sportzaal	100 m² bvo	1,15	1,15	2,85	3,55
Tennishal	100 m² bvo	0,3	0,3	0,5	0,5
Squashhal	100 m² bvo	1,6	1,6	2,7	3,2
Zwembad overdekt	100 m² bassin	11,5	11,5	11,5	13,3
Zwembad openlucht	100 m² bassin	12,9	12,9	12,9	15,8



	Hectare netto				
Sportveld	terrein	20		20	20
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	100 m² bvo	1,25	1,25	1,85	2,05
Kunstijsbaan (400 meter)	100 m² bvo	2,55	2,55	2,55	2,75
Golfoefencentrum	Centrum	56,2	56,2	56,2	56,2
Golfbaan (18 holes)	18 holes, 60ha	96	96	96	118,3
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100 m² bvo	3,1	3,1	4,7	5,1
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100 m² bvo	3,7	3,7	5,6	6,1
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100 m² bvo	3,9	4	5,9	6,4
Manege (paardenhouderij)	Box	0,4	0,4	0,4	0,4
Dierenpark	Ha. Netto terrein	8	8	8	8
Attractie- en pretpark	Ha. Netto terrein	8	8	8	8
Volkstuin	10 tuinen	1,35	1,35	1,35	1,45
Horeca en (verblijfs)recreatie					
Camping (kampeerterrein)	Standplaats	1,2	1,2	1,2	1,2
Bungalowpark (huisjescomplex)	Bungalow	1,7	1,7	1,7	2,1
1* hotel	10 kamers	0,4	0,4	2,5	4,5
2* hotel	10 kamers	1,35	1,45	4,25	6,25
3* hotel	10 kamers	2,1	2,2	5,2	6,8
4* hotel	10 kamers	3,4	3,5	7,5	9
5* hotel	10 kamers	5,3	5,5	11	12,6
Café/bar/cafetaria/afhaal	100 m² bvo	5	6	7	7
Restaurant	100 m² bvo	9	11	15	13
Discotheek	100 m² bvo	6,9	7	20,9	20,9
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m² bvo	5,5	5,5	8,5	8,5
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen					
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Behandelkamer	2,05	2,25	3,25	3,25
Apotheek	Apotheek	2,25	2,35	3,35	3,35
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Behandelkamer	1,25	1,35	1,95	1,95
Consultatiebureau	Behandelkamer	1,35	1,45	2,05	2,15
Consultatiebureau voor ouderen	Behandelkamer	1,3	1,3	2	2,2
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Behandelkamer	1,55	1,65	2,55	2,65
Gezondheidscentrum	Behandelkamer	1,55	1,65	2,45	2,45
Ziekenhuis	100 m² bvo	1,4	1,5	1,9	2
Crematorium	(deels) gelijktijdige plechtigheid	30,1	30,1	30,1	30,1
Begraafplaats	(deels) gelijktijdige plechtigheid	31,6	31,6	31,6	31,6
Penitentiaire inrichting	10 cellen	1,65	1,65	3,25	3,65
Religiegebouw	Zitplaats	0,15	0,15	0,15	0,15
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Wooneenheid	0,6	0,6	0,6	0,6
Onderwijs					
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m² bvo	1	1	1,4	1,5
Basisonderwijs	Leslokaal	0,75	0,75	0,75	0,75
Middelbare school	100 leerlingen	3,7	3,7	4,9	4,9
ROC	100 leerlingen	4,7	4,8	5,9	5,9
Hogeschool	100 studenten	9,3	9,4	10,9	10,9
Avondonderwijs	10 studenten	4,5	4,6	6,8	10,5



### Bijlage 1b Toelichting parkeerbehoefte basisscholen en kinderdagverblijven

De parkeerbehoefte bij basisscholen en kinderdagverblijven bestaat naast parkeerplaatsen voor het personeel vooral uit parkeerplaatsen voor het halen en brengen van de kinderen. Voor het personeel is dit

een vast getal versus de omvang van de school. Voor het halen en brengen komt de parkeerbehoefte tot

stand op basis van een berekening. Deze bestaat uit een aantal onderdelen en luidt:

Totale parkeerbehoefte van een basisschool / kinderdagverblijf (kdv) =

Voor groep 1-3 : <aantal> x <% leerlingen met auto> x <parkeerduur> x <kinderen in auto> =

Voor groep 4-8 : <aantal> x <% leerlingen met auto> x <parkeerduur> x <kinderen in auto> =

Voor kdv: <aantal> x <% leerlingen met auto> x <parkeerduur> x <kinderen in auto> = +

Totaal aantal parkeerplaatsen :

Aantal:

Dit is het aantal kinderen dat op de locatie kan zijn in groep 1-3, groep 4-8 en het kinderdagverblijf.

Soms zijn er meer kinderen in de lagere groepen, soms meer in de hogere. Neem daarom de capaciteit voor de hele school en ken dan 3/8ste toe aan groep 1-3 en 5/8ste aan groep 4-8.

% leerlingen met auto:

Het percentage leerlingen dat met auto wordt gebracht en gehaald is variabel en onder meer afhankelijk van het type gemeente, de stedelijkheidsgraad van de (directe) omgeving, of de school een streekfunctie heeft en de gemiddelde afstand voor de kinderen naar school. Gebruikelijk zijn voor groepen 1 t/m 3

30 tot 60%, voor groepen 4 t/m 8 is dat gelegen tussen de 5 en 40% en voor kinderdagverblijven tussen de

50 en 80%. Om een norm te stellen is één concreet percentage nodig waarvan, conform de regeling in dit bestemmingsplan, afgeweken kan worden (en in bijzondere situaties kan de norm verhoogd worden ("nadere eis"). De te hanteren rekenpercentages zijn 45, 25 en 65.

Parkeerduur:

In deze formule is een reductiefactor m.b.t. de parkeerduur ingebouwd. Groepen 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten = 0,5. Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in

een periode van 10 minuten = 0,25. Bij een kinderdagverblijf is dit gemiddeld 15 minuten in de periode van 60 minuten = 0,25.

Kind in auto:

Daarnaast is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto. Voor groepen 1 t/m 3

is dat 0,75. Voor groepen 4 t/m 8 komt deze op 0,85 en voor een kinderdagverblijf 0,75.

Vereenvoudiging:

Gegeven bovenstaande waarden kan de formule vereenvoudigd worden tot:

Voor groep 1-3 : <aantal kinderen> x 0,16875 =

Voor groep 4-8 : <aantal kinderen> x 0,053125 =

Voor kdv: <aantal kinderen> x 0,121875 = +

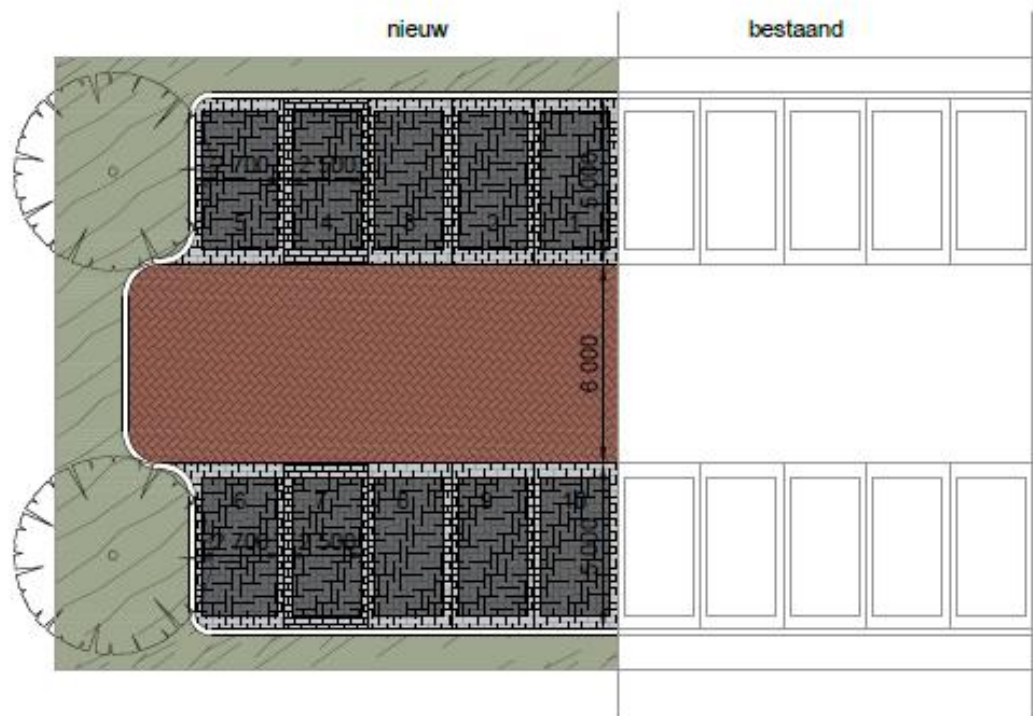
Totaal aantal parkeerplaatsen :

Afwijken: als gemeld kunnen er diverse goede redenen zijn om af te wijken van de normen. Denk bijvoorbeeld al aan een gescheiden aanvang- en eindtijd van de groepen.



## Bijlage 2 onderbouwing hoogte parkeerbijdrage

De berekening van de bouwkosten is gebaseerd op onderstaand ontwerp voor de aanleg parkeervakken.



principe uitbreiding parkeervakken  
schaal 1:200

De hoogte van de bouwkosten verschillen per locatie binnen gemeente. Daarom is een doorrekening gemaakt voor een locatie in de woonwijk (sobere uitvoering) en in het centrum (luxere uitvoering). Op basis van deze uitgangspunten is de hoogte van de afkoopbijdrage bepaald:

\*Realisatiekosten gemiddelde van beide varianten:

- € 4.500 (woonwijk/sobere uitvoering)
- € 6.000 (centrum/luxere uitvoering)
- Gemiddelde = € 5.250

\*Doorrekening van 50% van de grondkosten € 2.050 = € 1.025

=====

Afkoopbijdrage per parkeerplaats = € 6.275,- parkeerbijdrage