

NOTA PARKEERNORMEN 2024

Parkeernormen voor de auto en fiets voor de gemeente Epe



Gemeente Epe

Inhoudsopgave

1 Inleiding.	3
1.1 Doel	3
1.2 Werkwijze parkeereis.	3
1.3 Afwijken..	4
1.4 Extra eisen..	4
2 Bepalen parkeereis.	5
2.1 Stap 1 Gebiedsindeling.	5
2.2 Stap 2 Vastellen ruimtelijk programma.	9
2.3 Stap 3 Bepalen dubbelgebruik binnen ruimtelijk plan per dagdeel	10
2.4 Stap 4 Totale parkeereis.	11
3 Hoofdstuk 3 Afwijken van de parkeereis.	12
3.1 Inleiding.	12
3.2 Toelichting stappenplan afwijken parkeernorm...	13
4 Parkeernormen auto..	15
4.1 Parkeernormen voor wonen (grondgebonden).	15
4.2 Parkeernormen voor wonen (niet grondgebonden).	16
4.3 Parkeernormen voor hoofdgroep Werken..	17
4.4 Parkeernormen voor hoofdgroep Winkelen en boodschappen..	18
4.5 Parkeernormen voor hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning.	19
4.6 Parkeernormen voor hoofdgroep Horeca en (verblijfs)recreatie.	20
4.7 Parkeernormen voor hoofdgroep Gezondheid en (sociale) voorzieningen..	20
4.8 Parkeernormen voor hoofdgroep onderwijs.	20
4.9 Toelichting parkeerbehoefte basisscholen en kinderdagverblijven..	21
4.10 Onderbouwing hoogte parkeerbijdrage.	22
5 Parkeernormen voor het stallen van fietsen..	23

1 INLEIDING

1.1 Doel

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 ervoor 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: Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen publicatie 381, december 2018). 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). Voor parkeergarages is de NEN 2443 van toepassing. Deze is ook van toepassing voor de garages met minder dan 20 parkeerplaatsen.



Stedelijkheidsgraad

Voor de gehele gemeente Epe is de stedelijkheidsgraad bepaald op 'weinig stedelijk' op basis van de adressendichtheid. Alleen het centrum van Epe en Vaassen is aangemerkt als 'matig stedelijk'. Het centrum van Epe heeft daarnaast een bovenlokale functie als wordt gekeken naar het winkelveorzieningsniveau 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. Voor de functie wonen is gekozen voor een verdere differentiatie dan die de CROW-norm voor wonen gebruikt. Door de differentiatie is de parkeernorm heel specifiek gemaakt met onderscheid tussen grondgebonden woningen en niet grondgebonden woningen en ingedeeld in koop, huur en sociale huur met diverse woonoppervlaktes. Hiermee is een parkeernorm voor alle type woningen beschikbaar. Voor het stallen van fietsen bij woningen is de norm in het bouwbesluit geregeld.

Het autobezit per huishouden in Epe bedraagt 1,2 (2020). 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 (1), maar die wijkt af van de gemeente Epe qua type stedelijkheidsgraad en omvang).

- Fietsgebruik: het aandeel fietsgebruik in Epe ligt rond de 30% (op afstanden tot 7,5 km) (bron: Odin: 2020-2022). Dit is overeenkomstig het landelijke gemiddelde, maar ligt lager dan omliggende gemeenten. 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 zal stijgen mede als gevolg van de woningbouw.
- 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.
- De elektrificatie van de auto's neemt toe. Ondergronds moet hier voldoende rekening mee worden gehouden door het aanbrengen van mantelbuizen. Het uiteindelijk aantal benodigde laadplekken in de openbare ruimte is maatwerk en vergt afstemming met de gemeente. De gemeente toetst hierop evenals op het voldoende vrijhouden van het voetpad als de laadpaal aan de rand van het voetpad wordt geplaatst.
- In openbare ondergrondse parkeergarages is het plaatsen van laadpalen enkel toegestaan onder strikte voorwaarden (zie bijlage 1 voor een nadere toelichting).

Fietsparkeerkcijfers

Om te bepalen wat de fietsparkeerbehoefte is en hoeveel stallingen aangelegd moeten worden, zijn fietsparkeerkcijfers ontwikkeld. De kencijfers staan los van de normen in het Bouwbesluit en andere wettelijke bepalingen. De fietsparkeerkcijfers dienen als hulpmiddel voor bijvoorbeeld het bepalen van fietsparkeernormen en zijn bedoeld voor solitaire voorzieningen. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van voorzieningen, zoals binnensteden. Aan de hand van de kencijfers is het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen voor een voorziening te berekenen.

De normen voor het stallen van de fiets zijn opgenomen in de CROW-publicatie 741: Leidraad fietsparkeeren voor de normen voor het stallen van fietsen. De normen voor de fiets zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

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 in specifieke situaties 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 én verdeling tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod. Het gaat daarbij niet alleen over de totale parkeerbalans, maar ook om de verdeling van vraag en aanbod ter plekke: ofwel zijn de plekken zo toebedeeld dat dit niet leidt tot foutparkeeren/te hoge parkeerdruk, doordat de ligging van de plekken niet aansluit op het feitelijke parkeergedrag.

In dit plan is een regeling opgenomen die de mogelijkheid biedt om gemotiveerd af te kunnen wijken van de gestelde parkeernorm. Dit is uitgewerkt in hoofdstuk 3. Het parkeeronderzoek wat ter onderbouwing nodig is om gemotiveerd af te kunnen wijken van de parkeernorm dient vooraf door de gemeente te worden goedgekeurd.



1.4 Extra eisen

Het kan 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.

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.

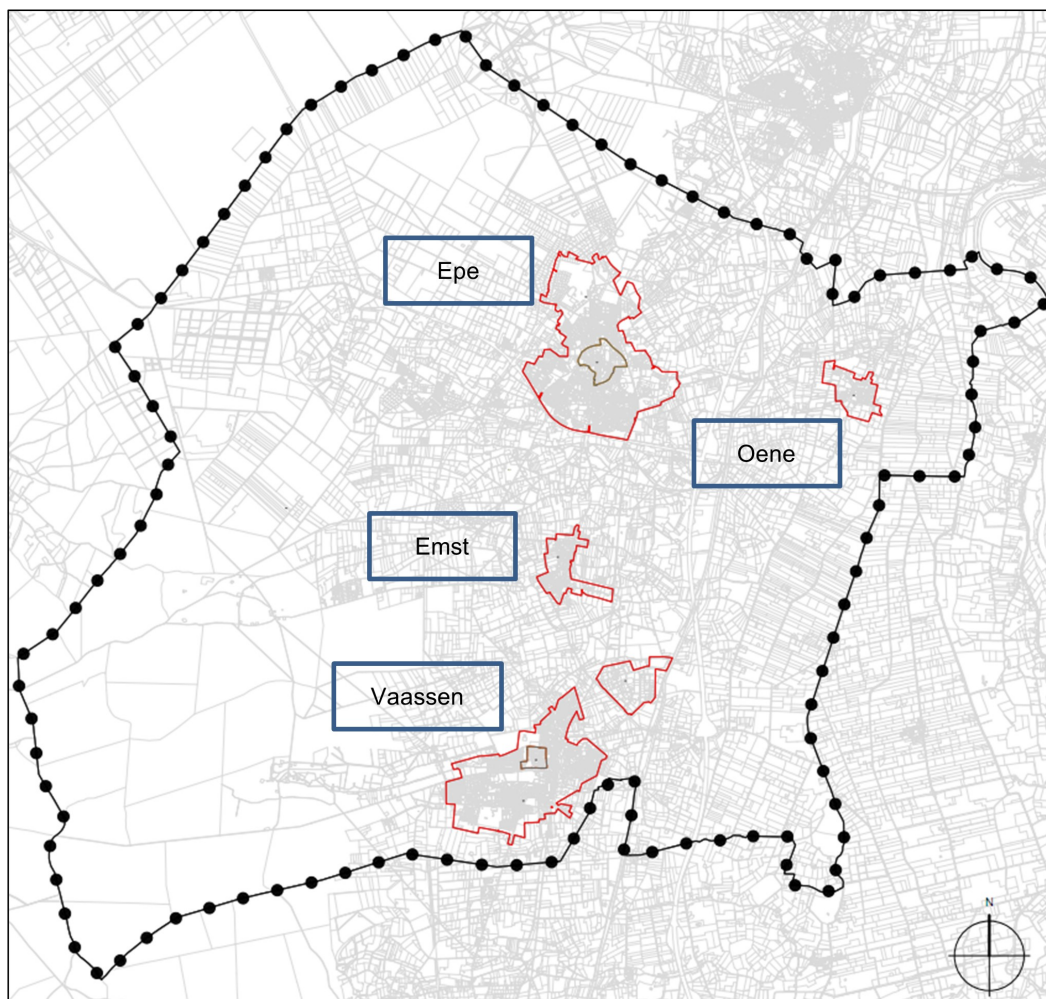
Stap 1 Bepalen ligging plangebied	De ligging bepaalt welke parkeernormen van toepassing zijn.
Stap 2 Vastellen ruimtelijk programma	In de parkeerbalans wordt per ruimtelijke functie de parkeervraag berekend door de oppervlakte van de ruimtelijke functie of aantal woningen te vermenigvuldigen met de parkeernorm, 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 ertoe 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.

2.1 Stap 1 Gebiedsindeling

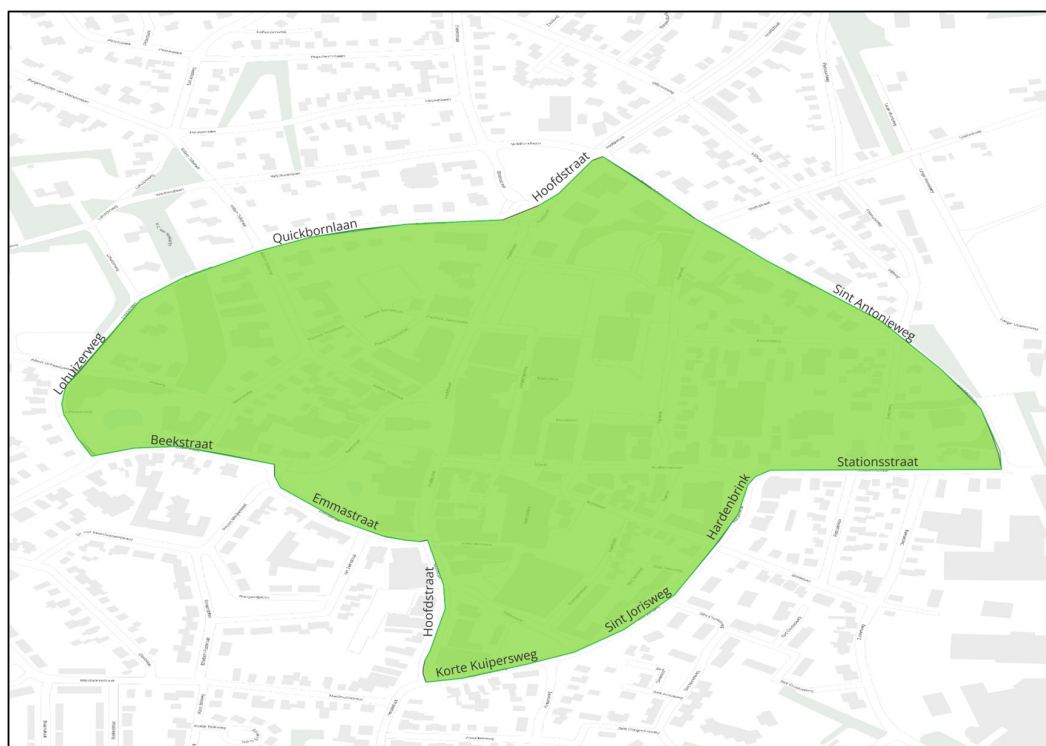
Voor de parkeernormen is aansluiting gezocht bij de functielijsten en de waarden uit de publicatie 381 van het CROW uit 2018. Verder onderscheidt het CROW een viertal gebieden: centrum, schil centrum (deze is niet van toepassing binnen de gemeente Epe), rest bebouwde kom en buitengebied. Op navolgende 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 (zie afbeelding 2).
- Kernwinkelgebied Epe: dit is het gebied binnen centrum Epe (zie afbeelding 3).
- Centrum Vaassen: dit is het gebied binnen de (parkeer)ruit (zie afbeelding 4)
- Rest bebouwde kom: dit zijn alle gebieden die zijn gelegen binnen de bebouwde kom, maar buiten de centra van Epe en Vaassen en het kernwinkelgebied van Epe vallen.

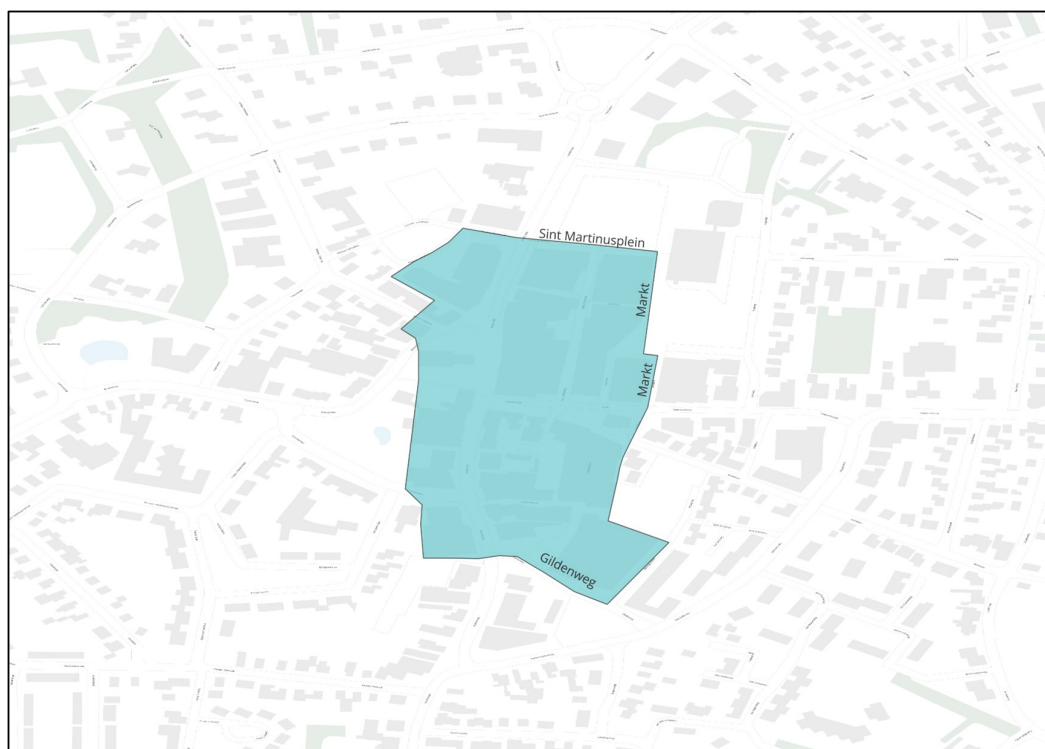
Bij de beoordeling van een specifieke ruimtelijke ontwikkeling geldt de actuele komgrens.



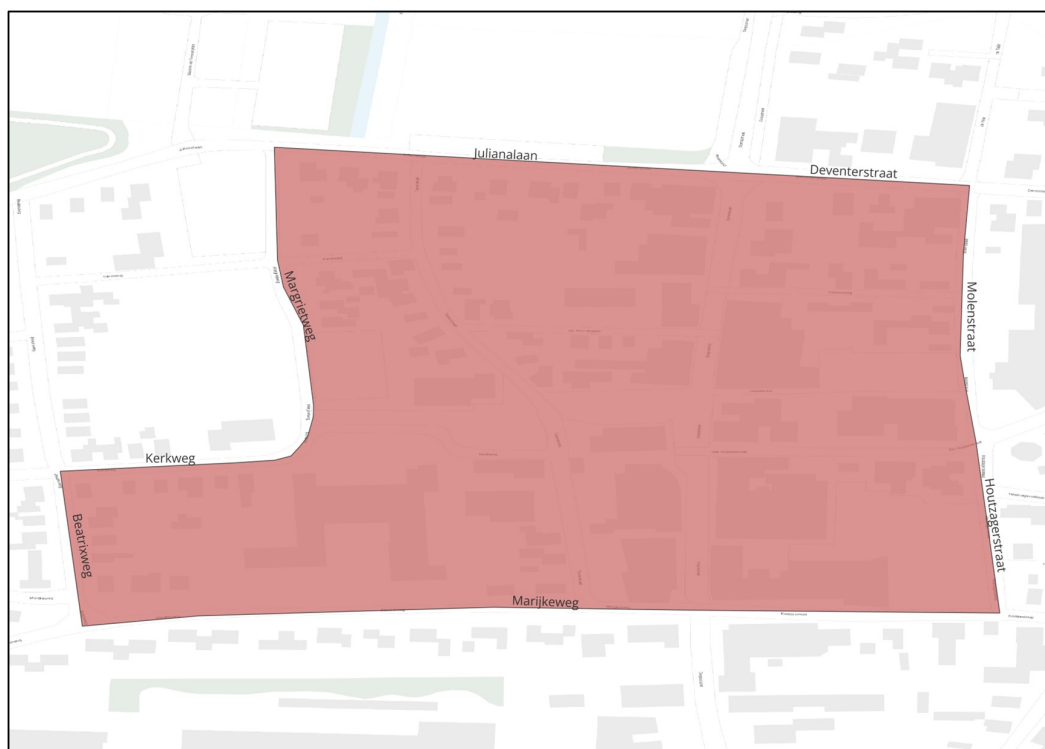
Afbeelding 1: Overzicht gebiedsindeling gemeente Epe



Afbeelding 2: Centrum Epe



Afbeelding 3: Kernwinkelgebied Epe



Afbeelding 4: Centrum Vaassen

2.2 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 hoofdstuk 4. 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.



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. 6, meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1	> 11,0 meter
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 6 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. 6 meter diep
Garage/carport met lange oprit	3	1,3	> 11,0 meter
Garage/carport met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 6 meter breed

Tabel 1: Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein, gemeente Epe

Parkeren van bezoekers

Bij woningen wordt parkeren op eigen terrein wordt vaak gebruikt door de bewoners. Daarom moet er in de openbare ruimte altijd de mogelijkheid zijn voor bezoekers om te parkeren. Bij iedere woning dient minimaal 0,3 parkeerplaats (per woning) ten behoeve van bezoekers openbaar toegankelijk te zijn [Deze parkeerbehoefte van 0,3 per woning is niet alleen voor bezoekers bedoeld, maar ook voor de bewoners zelf, dus voor het parkeren van de eigen auto. Bij het toepassen van deze norm van 0,3 is dus al uitgegaan van dubbelgebruik voor bezoekers van bewoners (overdag/s avonds) en de bewoners zelf (nachtelijke situatie)]

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 dient altijd te worden aangevraagd middels een uitwegvergunning en wordt dan inhoudelijk getoetst.

Parkeerplaatsen voor gehandicapten

Openbare gehandicaptenparkeerplaatsen hebben altijd een minimale breedte van 3,50 meter. Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken kunnen afwijken van deze maatvoering.

Loopafstanden

Onderstaand zijn de loopafstanden weergegeven die als acceptabel worden beschouwd bij de diverse ruimtelijke functies. Deze zijn overgenomen uit de CROW-publicatie 381.

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

Tabel 2: Overzicht acceptabele loopafstanden gemeente Epe



Algemene 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.

2.3 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 ertoe leiden dat dubbelgebruik van parkeerplaats en mogelijk is. Per dagdeel wordt daarom de parkeerbehoefte berekend door het toepassen van aanwezigheidspercentages, zoals hieronder opgenomen.

	Woensdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen/bezoekers bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	40%	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-/verzorgingshuis/ aanleunwoning/ verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Ziekenhuispatiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuismedewerkers	75%	100%	40%	40%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Horeca	30%	40%	90%	90%	70%	40%	100%	40%

Tabel 3: Overzicht maatgevende momenten per functie, gemeente Epe

2.4 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.

3 HOOFDSTUK 3 AFWIJKEN VAN DE PARKEEREIS

3.1 Inleiding

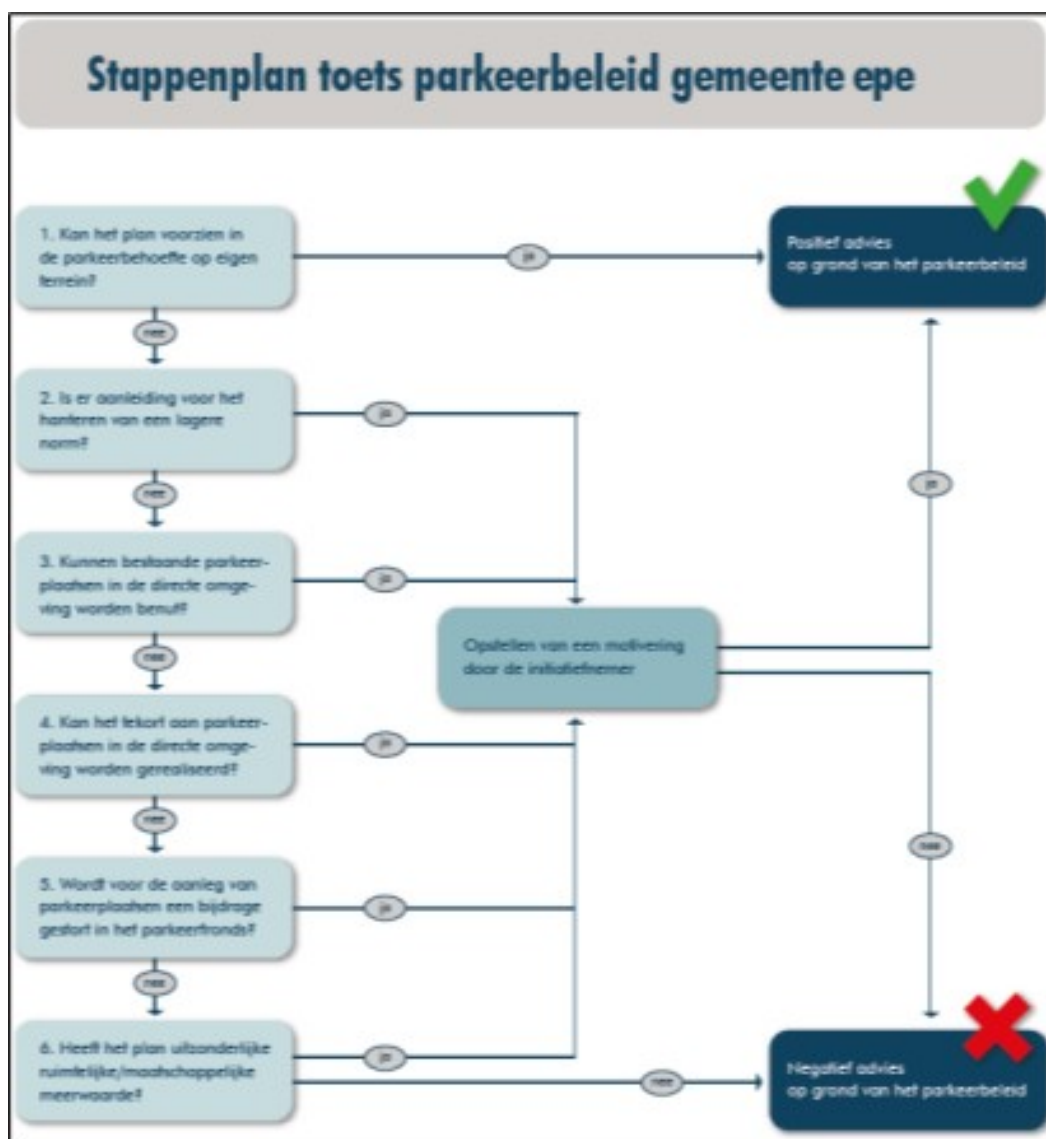
Om maatwerk te kunnen leveren is een afwijkmogelijkheid opgenomen. Daarmee kan afgeweken worden van de eis om (al dan niet alle) parkeerplaatsen op het eigen terrein te realiseren en / of om de norm te verlagen. In specifieke situaties kan het maatwerk dat nodig is er ook toe leiden dat eisen worden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

- 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;
- op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.

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



Afbeelding 5: Toelichting stappenplan afwijken parkeernorm

3.2 Toelichting stappenplan afwijken parkeernorm



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 parkeerfonds.
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 parkeerfonds.

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 70% 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 en de financiële onderbouwing van de afkoopbijdrage kunt u vinden in paragraaf 4.10.

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.



4 PARKEERNORMEN AUTO

4.1 Parkeernormen voor wonen (grondgebonden)

1A. Hoofdgroep Wonen Koop (Epe/ Vaassen centrum: Matig Stedelijk. Rest gemeente Epe weinig Stedelijk)

Categorie grondgebonden.

Woning grondgebonden in koopsegment

Type woning koop	Norm per	Kernwinkelgebied Epe	Centrum Epe en Vaassen	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Woning met gebruiksoppervlakte >150 m ²	Woning	1	1,8	2,3	2,4
Woning met gebruiksoppervlakte >100 m <150 m ²	Woning	1	1,7	2,2	2,2
Woning met Gebruiksoppervlakte 60,0 <100 m ²	Woning	1	1,5	2	2
Woning met gebruiksoppervlakte < 60,0 m ²	Woning	1	1,3	1,6	1,8
Serviceflat/ Aanleunwoning	Woning	1	1,1	1,2	1,2
Kamer niet student	Kamer	0	0,6	0,7	0,7
Kamer student	Kamer	0	0,3	0,3	0,3

1B. Hoofdgroep Wonen huur vrije sector (Epe/ Vaassen centrum: Matig Stedelijk. Rest gemeente Epe weinig Stedelijk)

Woning grondgebonden in vrije sector huursegment

Type woning huur	Norm per	Kernwinkelgebied Epe	Centrum Epe en Vaassen	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Woning met gebruiksoppervlakte $\geq$ 150,0 m ²	Woning	1	1,8	2	2
Woning met gebruiksoppervlakte 100,0 m - <150,0 m ²	Woning	1	1,5	1,9	1,9
Woning met gebruiksoppervlakte $\geq$ 60,0 - <100,0 m ²	Woning	1	1,3	1,6	1,6
Woning met gebruiksoppervlakte < 60,0 m ²	Woning	1	1,1	1,3	1,3
Serviceflat/ Aanleunwoning	Woning	1	1,1	1,2	1,2
Kamer niet student	Kamer	0	0,6	0,7	0,7
Kamer student	Kamer	0	0,3	0,3	0,3

1C. Hoofdgroep Wonen sociale huur (Epe/ Vaassen centrum: Matig Stedelijk. Rest gemeente Epe weinig Stedelijk)

Woning grondgebonden in sociale huursegment

Type woning sociale huur	Norm per	Kernwinkelgebied Epe	Centrum Epe en Vaassen	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Woning met Gebruiksoppervlakte	Woning	1	1,1	1,4	1,4



=/≥ 60,0 m ²					
Woning met gebruiksoppervlakte < 60,0 m ²	Woning	0,9	0,9	1,1	1,3
Serviceflat/ Aanleunwoning	Woning	0,9	0,9	1	1,2

4.2 Parkeernormen voor wonen (niet grondgebonden)

2A. Hoofdgroep Wonen Koop (Epe/ Vaassen centrum: Matig Stedelijk. Rest gemeente Epe weinig Stedelijk)

Categorie niet grondgebonden woningen.

Woning niet grondgebonden in koopsegment

Type woning koop	Norm per	Kernwin- kelgebied Epe	Centrum Epe en Vaassen	Rest be- bouwde kom	Buitenge- bied
Woning met gebruiksoppervlakte ≥/≥150,0 m ²	Woning	1	1,6	2,1	2,1
Woning met Gebruiksoppervlakte ≥/≥100,0 m <150,0 m ²	Woning	1	1,4	1,9	1,9
Woning met Gebruiksoppervlakte ≥/≥ 60,0 <100,0 m ²	Woning	1	1,3	1,6	1,6
Woning met gebruiksoppervlakte < 60,0 m ²	Woning	1	1,1	1,3	1,3
Serviceflat/ Aanleunwoning	Woning	1	1,1	1,1	1,1
Kamer niet student	Kamer	0	0,6	0,6	0,6
Kamer student	Kamer	0	0,3	0,3	0,3

2B. Hoofdgroep Wonen huur vrije sector (Epe/ Vaassen centrum: Matig Stedelijk. Rest gemeente Epe weinig Stedelijk)

Woning niet grondgebonden in vrije sector huursegment

Type woning huur	Norm per	Kernwin- kelgebied Epe	Centrum Epe en Vaas- sen	Rest be- bouwde kom	Buitenge- bied
Woning met gebruiksoppervlakte ≥/≥150,0 m ²	Woning	1	1,4	1,9	1,9
Woning met gebruiksoppervlakte ≥/≥100,0 m <150,0 m ²	Woning	1	1,2	1,7	1,7
Woning met gebruiksoppervlakte ≥/≥ 60,0 <100,0 m ²	Woning	1	1,1	1,4	1,4
Woning met gebruiksoppervlakte < 60,0 m ²	Woning	0,9	0,9	1,1	1,1
Serviceflat/ Aanleunwoning	Woning	0,9	0,9	1,1	1,1
Kamer niet student	Kamer	0	0,6	0,6	0,6
Kamer student	Kamer	0	0,3	0,3	0,3

2C. Hoofdgroep Wonen sociale huur (Epe centrum: Matig Stedelijk. Rest gemeente Epe weinig Stedelijk)

Woning niet grondgebonden in sociale huursegment



Type woning sociale huur	Norm per	Kernwinkel- gebied Epe	Centrum Epe en Vaassen	Rest bebouw- de kom	Buitenge- bied
Woning met Gebruiksoppervlakte >=/ > 60,0 m2	Woning	0,9	0,9	1,2	1,2
Woning met gebruiksoppervlak- te < 60 m2	Woning	0,7	0,7	0,9	0,9
Serviceflat/ Aanleunwoning	Woning	0,7	0,7	0,9	0,9

4.3 Parkeernormen voor hoofdgroep Werken

	Norm per	Centrum Epe	Centrum Vaassen	Rest be- bouwde kom	Buitenge- bied
Kantoor (zonder baliefunctie)	100m ² bvo	1,55	1,85	2,55	2,55
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100m ² bvo	2,05	2,45	3,55	3,55
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekers- intensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	100m ² bvo	1,55	1,55	2,35	2,35
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers- extensief (loods, opslag, transport- bedrijf)	100m ² bvo	0,65	0,65	1,05	1,05
Bedrijfsverzamelgebouw	100m ² bvo	1,25	1,35	1,95	1,05

4.4 Parkeernormen voor hoofdgroep Winkelen en boodschappen

		Centrum Epe	Centrum Vaassen	Rest be- bouwde kom	Buitenge- bied
Buurtsupermarkt	100m ² bvo	1,9	2,3	4,1	4,1
Discountsupermarkt	100m ² bvo	3,3	3,7	7,5	7,5
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100m ² bvo	3,1	3,6	6,2	6,2
Fullservice supermarkt (middel- hoog en hoog prijsniveau)	100m ² bvo	3,6	3,85	5,6	5,6
Grote supermarkt	100m ² bvo	6	6,6	8,6	8,6
Groothandel in levensmiddelen	100m ² bvo	6,4	7,1	7,1	7,1
Binnenstad of hoofdwinkel(stad)centrum 20.000-30.0000 inwoners	100m ² bvo	3,3	3,9	x	x
Buurt- en dorpscentrum	100m ² bvo	3,7	4	4	4
Wijkcentrum (klein)	100m ² bvo	4,5	4,9	4,9	4,9
Wijkcentrum (gemiddeld)	100m ² bvo	5,1	5,5	5,5	5,5
Wijkcentrum (groot)	100m ² bvo	5,7	6,1	6,1	6,1
Weekmarkt (bijh klein wijk-, buurt en dorpscentrum)*	M ¹ kraam	0,195	0,225	0,225	0,225
Kringloop	100m ² bvo	1,85	1,85	1,95	2,25
Bruin- en witgoedzaken	100m ² bvo	3,95	4,05	8,15	9,25
Woonwarenhuis/ woonwinkel	100m ² bvo	1,25	1,25	1,95	1,95



Woonwarenhuis (zeer groot)	100m ² bvo	5,05	5,15	5,15	5,15
Meubelboulevard/ Woonboulevard	100m ² bvo	2,35	2,55	2,55	2,55
Winkelboulevard	100m ² bvo	4,15	4,45	4,45	4,45
Outletcentrum	100m ² bvo	10,1	10,4	10,4	10,4
Bouwmarkt	100m ² bvo	2,35	2,45	2,45	2,45
Tuincentrum	100m ² bvo	2,55	2,65	2,65	2,85
Groencentrum	100m ² bvo	2,55	2,65	2,65	2,85

4.5 Parkeernormen voor hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning

	Norm per	Centrum Epe	Centrum Vaassen	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bibliotheek	100m ² bvo	0,45	0,45	1,15	1,35
Museum	100m ² bvo	0,6	0,6	1,1	1,1
Bioscoop	100m ² bvo	3,2	3,2	11,2	13,7
Filmtheater/filmhuis	100m ² bvo	2,6	2,6	7,9	9,9
Theater/schouwburg	100m ² bvo	7,4	7,4	9,8	12
Musicaltheater	100m ² bvo	2,9	2,9	4	5,1
Casino	100m ² 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	100m ² bvo	1,6	1,6	5,5	7,4
Fitnessstudio/Sportschool	100m ² bvo	1,4	1,4	4,8	6,5
Fitnesscentrum	100m ² bvo	1,7	1,7	6,3	7,4
Welnesscentrum (therme, kuurcentrum, beautycentrum)	100m ² bvo	9,3	9,3	9,3	10,3
Sauna, hammam	100m ² bvo	2,5	2,5	6,7	7,3
Sporthal	100m ² bvo	1,55	1,55	2,85	3,55
Sportzaal	100m ² bvo	1,15	1,15	2,85	3,55
Tennishal	100m ² bvo	0,3	0,3	0,5	0,5
Squashhal	100m ² bvo	1,6	1,6	2,7	3,2
Zwembad overdekt	100m ² bassin	11,5	11,5	11,5	13,3
Zwembad openlucht	100m ² bassin	12,9	12,9	12,9	15,8
Sportveld	terrein	20	20	20	20
Golfoefencentrum	Centrum	56,2	56,2	56,2	56,2
Golfbaan (18 holes)	18 holes 60 ha	96	96	96	118,3
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100m ² bvo	3,1	3,1	4,7	5,1
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100m ² bvo	3,7	3,7	5,6	6,1
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100m ² bvo	3,7	3,7	5,6	6,1
Manege (paardenhouderij)	Box	3,9	4	5,9	6,4



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

4.6 Parkeernormen voor hoofdgroep Horeca en (verblijfs)recreatie

	Norm per	Centrum Epe	Centrum Vaassen	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Camping (kampeerterrein)	Standplaats	1,2	1,2	1,2	1,2
Bungalowpark (huisjescomplex)	Bungalow	1,7	1,7	1,7	2,1
Hotel	Kamer	1*	1*	1	1
Café/ bar/ cafetaria / afhaal	100m ² bvo	5	6	7	7
Restaurant	100m ² bvo	9	11	15	13
Discotheek	100m ² bvo	6,9	7	20,9	20,9
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	100m ² bvo	5,5	5,5	8,5	8,5

* Hierbij wordt gekeken of er maatwerk nodig, wenselijk en haalbaar is afhankelijk van de exacte ligging en de aanwezige functies in de omgeving.

4.7 Parkeernormen voor hoofdgroep Gezondheid en (sociale) voorzieningen

	Norm per	Centrum Epe	Centrum Vaassen	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk	Behandelkamer	2,05	2,25	3,25	3,25
Apotheek	Apotheek	2,25	2,35	3,35	3,35
Fysiotherapiepraktijk	Behandelkamer	1,25	1,35	1,95	1,95
Consultatiebureau voor ouderen	Behandelkamer	1,35	1,45	2,05	2,15
Tandartsenpraktijk	Behandelkamer	1,3	1,3	2	2,2
Gezondheidscentrum	Behandelkamer	1,55	1,65	2,55	2,65
Ziekenhuis	100m ² 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	2,65
Religiegebouw	Zitplaats	0,15	0,15	0,15	0,15
Verpleeg en verzorgingshuis	Wooneenheid	0,6	0,6	0,6	0,6

4.8 Parkeernormen voor hoofdgroep onderwijs

	Norm per	Centrum Epe	Centrum Vaassen	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kinderdagverblijf (creche)	100m ² 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 studenten	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
----------------	--------------	-----	-----	-----	------

4.9 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 :
 $\text{<aantal>} \times \text{<\% leerlingen met auto>} \times \text{<parkeerduur>} \times \text{<kinderen in auto>} =$
 - Voor groep 4-8 :
 $(\text{<aantal>} \times \text{<\% leerlingen met auto>} \times \text{<parkeerduur>} \times \text{<kinderen in auto>})$
 - Voor kdv:
 $\text{<aantal>} \times \text{<\% leerlingen met auto>} \times \text{<parkeerduur>} \times \text{<kinderen in auto>} =$
- + 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 : $\text{<aantal kinderen>} \times 0,16875 =$
- Voor groep 4-8 : $\text{<aantal kinderen>} \times 0,053125 =$
- Voor kdv: $\text{<aantal kinderen>} \times 0,121875 =$
- + 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.

4.10 Onderbouwing hoogte parkeerbijdrage

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



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:
 - € 5.500 (woonwijk/sobere uitvoering)
 - € 8.200 (centrum/luxere uitvoering)
 - Gemiddelde = € 6.850
- Doorrekening grondkosten € 2.050 = € 2.050

=====

Afkoopbijdrage per parkeerplaats = € 8.900,- parkeerbijdrage

5 PARKEERNORMEN VOOR HET STALLEN VAN FIETSEN

Parkeernormen voor Wonen, werken en voorzieningen

1A. Hoofdgroep Woningen*

				Bandbreedte (min-max)					
	Locatie	Kencijfer	Min	Max	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	
Rij- en vrijstaande woning		1	5	6	Kamer	25 m2 bvo	0,25 woning	Bij voorkeur plus 1	
Appartement (met fietsberging)		0.75	2	3	Kamer	25 m2 bvo		Minimaal 2 plekken	
Appartement (zonder fietsberging)		0.25	0.5	1	Kamer	25 m2 bvo	0,33 woning	t.b.v. buurtstallingen en fiets-trommels	



Studenten-huis		1			Kamer				
* Bovenstaande tabel (woningen) betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 - 1 per woning).									

1B. Hoofdgroep Kantoor

				Bandbreedte (min-max)					
	Locatie	Kencijfer	Min	Max	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	
Kantoor (personeel)	Centrum en schil	2	1.3	3.5	100m2 bvo	5 werkplekken		Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.	
	Rest bebouwde kom	1.5	0.9	2.5					
	Buitengebied	0.9	0.5	1.4					
	Op NS-station	1.1	0.7	1.8					
Kantoor bezoeker		6	3	8	Balie			Minimaal 6	

1C. Hoofdgroep onderwijs

Basisonderwijs									
				Bandbreedte (min-max)					
	Locatie	Kencijfer	Min	Max	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	4.3	3	5	10 leerlingen	0.4 leslokalen		Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's	
	250 tot 500 leerlingen	5	3.5	5.8					
	>500 leerlingen	6.2	4.3	7.2					
Basisschool (medewerkers)		0.4	0.2	0.7	10 leerlingen				
Middelbare school en ROC									
Middelbare school (leerlingen)		10	6	16	100m2 bvo			Grote aantallen	
Middelbare school (medewerkers)	Centrum	0.6	0.4	1.1	100m2 bvo	1 leslokaal	16.5 leerlingen		
	Schil centrum	0.5	0.3	0.9					
	Rest bebouwde kom	0.4	0.2	0.7					
ROC (leerlingen)		12	8	14	100m2 bvo			Op ov-locaties lager	
ROC (medewerkers)		0.9	0.6	1	100m2 bvo				



1D. Hoofdgroep Winkelen en boodschappen

			Bandbreedte (min-max)					
	Locatie	Kencijfer	Min	Max	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2.5	1.5	4	100m2 bvo	80 m2 vvo	0.56 winkels	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2.7	1.6	4.3	100m2 bvo	80 m2 vvo	0.5 kassa	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0.25	0.1	0.4	100m2 bvo	90 m2 vvo		
Tuincentrum		0.25	0.1	0.4	100m2 bvo (totaal)	80 m2 bvo (binnen)	80 m2 bvo (totaal)	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen

1F. Hoofdgroep Horeca

			Bandbreedte (min-max)					
	Locatie	Kencijfer	Min	Max	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	10	8	35	100m2 bvo	15.6 tafels	60 stoelen	Terras meetellen
	Rest bebouwde kom	3.5	3	10				
	Buitengebied	2.5	2	5				
Restaurant (eenvoudig)		7	3	20	100m2 bvo	13 tafels	50 stoelen	Bv. Pannenkoekenhuis, terras meetellen
Restaurant (Luxe)		2	1	4	100m2 bvo	6.5 tafels	25 stoelen	
Café		7	3	10	100m2 bvo			

1G. Hoofdgroep Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

			Bandbreedte (min-max)					
	Locatie	Kencijfer	Min	Max	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	4	10	Locatie			Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	2	7	Locatie	4 kassa's	12 werkplekken	Kleine aantallen
Begraafplaats/crematorium		5	3	8	(Deels) gelijktijdige plechtigheid	100 zitplaatsen		Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1.3	1	3	100 m2	1.33 behandelkamers		



Gezondheidscentrum (medewerkers)		0.4	0.3	0.7	100 m2			
Kerk/moskee		30	20	62	100 zitplaatsen			
Ziekenhuis (bezoekers)		0.4	0.2	0.6	100m2 bvo	1.33 bedden		Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)		0.6	0.3	0.8	100m2 bvo			Grote aantallen

1H. Hoofdgroep Overstappen

			Bandbreedte (min-max)					
	Locatie	Kencijfer	Min	Max	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking
Busstation	Centrum en schil	42	23	61	Halterende buslijn			
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0.8	0.5	1.3	Autoparkeerplaats			

1I. Hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning

			Bandbreedte (min-max)					
	Locatie	Kencijfer	Min	Max	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking
Bibliotheek		3	2	5	100m2 bvo	1000 leden		
Bioscoop	Centrum	7.8	4	12	100m2 bvo	0.15 zalen	33 stoelen	Grote aantallen
	Schil centrum	4.3	2	7	100m2 bvo			
	Rest bebouwde kom	1.4	0.8	2.2	100m2 bvo			
Fitness	Centrum	6	3.5	8.5	100m2 bvo	6 apparaten		
	Schil centrum	3.7	2	5.8	100m2 bvo			
	Rest bebouwde kom	2	1	3	100m2 bvo			
Museum		0.9	0.5	1.4	100m2 bvo			
Sporthal		2.5	1.4	3.9	100m2 bvo	0.21 kleedkamers	0.05 locatie	
Sportveld		50	30	85	Ha netto terrein	1.15 velden		
Sportzaal		4	2.2	6.2	100m2 bvo	0.26 kleedkamers	0.05 locatie	
Stadion		9	5	14	100 zitplaatsen			Grote aantallen
Stedelijk evenement		32	18	50	100 bezoekers			Grote aantallen
Theater	Centrum	24	13	38	100 zitplaatsen	0.5 zalen	300 m2 bvo	Grote aantallen
	Schil centrum	21	11	33				
	Rest bebouwde kom	18	10	28				
Zwembad (openlucht)		28	15	43	100 m2 bassin			Grote aantallen



Zwembad (overdekt)		20	11	32	100 m2 bassin			Grote aan- tallen
-----------------------	--	----	----	----	---------------	--	--	----------------------

Epe, 28 mei 2024

Burgemeester en wethouders van Epe,

de burgemeester, dhr. dr. T.C.M. Horn

de secretaris, dhr. N.J.L.L. Dusink



Bijlage 1 Nadere toelichting laden in parkeergarages

Het laden van EV's in parkeergarages geeft extra uitdagingen omdat het blussen van EV's is in parkeergarages complexer dan in de buitenruimte. Het grootste risico op brand bij EV's ligt bij het laden. Voertuigen op reguliere brandstoffen zijn relatief eenvoudig te blussen met water c.q. schuim. Bij EV's moet de elektrische brand gestopt worden. In de praktijk komt dit neer op het onderdompelen van een voertuig in een bad óf het onder druk injecteren van water in de batterij. Een EV onderdompelen kan enkel wanneer deze verwijderd is uit de parkeergarage, hetgeen brandend onmogelijk is. De apparatuur voor het blussen middels waterinjectie is niet beschikbaar in de regio Epe.

Op het gebied van blusmethodes zijn er bovenop het Bouwbesluit aanvullende eisen te stellen ter vertraging van een EV-brand in een parkeergarage. Op deze wijze kunnen de risico's en de gevolgen beperkt worden.

Het gevolg van het niet laden van EV's in parkeergarages is dat het opladen altijd buiten het pand zal moeten plaats vinden en daarmee ook vaak in de openbare ruimte en ook vaak aan openbare laadpalen. De parkeerdruk rondom parkeergarages is daarmee hoger in verband met het langduriger bezetten van plekken en de verminderde flexibiliteit van parkeren.

Het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid heeft uitgebreid onderzoek uitgevoerd. Via onderstaande link zijn de rapporten te raadplegen.

<https://nipv.nl/onderwerp/parkeergarages/>

Bij praktijkcasussen raadplegen we de adviseurs van de VNOG (brandweer).