

BELEIDSREGEL PARKEERNORMEN DEVENTER 2013

Basis: Parkeereis art. 2.5.30 en 2.5.30a Bouwverordening
B&W besluit 10 september 2013/8 oktober 2013,
inwerking getreden op 1 november 2013

Errata

In deze versie zijn onderstaande tekstuele correcties aangebracht, ten opzichte van de versie zoals op 8 oktober 2013 besloten is

De aangebrachte wijzigingen hebben geen juridische consequenties

1. Voorblad:

""Basis: Parkeereis art. 2.58 en 2.58a Bouwverordening" is gewijzigd in

""Basis: Parkeereis art. 2.5.30 en 2.5.30a Bouwverordening"

2. Inhoudsopgave

De inhoudsopgave is voorzien van een paginanummering

3. Fietsparkeren Noot 18 op pag 37

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).

is gewijzigd in

Voor de fietsparkeerbehoefte gelden de eisen zoals gesteld in het Bouwbesluit 2012, artikel 4.30 t/m 4.33 (Buitenberging nieuwbouw). Opm.: Het Bouwbesluit stelt geen eisen aan de voorziening in de fietsparkeerbehoefte bij verbouwingen van bestaande niet-woonpanden tot woningen

4. Bijlagen

Bijlage 1: Nota Parkeernormen Deventer 2013 Auto en fiets

Bijlage 2: Artikel 2.5.30 Bouwverordening (was bijlage 1)

De regelingen zijn op 1 november 2013 in werking getreden

Deze beleidsregel bevat:

Richtlijnen (regels) voor de wijze waarop Burgemeester en wethouders uitvoering geven aan Artikel 2.5.30 en 2.5.30a van de Bouwverordening .

Daarin is bepaald dat bij verkeersaantrekkende bebouwing in voldoende auto- respectievelijk fietsparkeergelegenheid moet worden voorzien. Deze beleidsregel gaat in op de spelregels die het college hierbij hanteert.

De beleidsregel is gebaseerd op de Algemene wet bestuursrecht, de Bouwverordening van de gemeente Deventer en op de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Parkeernormen 2013.

Versie 02/10/2013



Inhoudsopgave

Pag.

→ Inleiding, doel en leeswijzer

4

❶ Nut en noodzaak van een beleidsregel

7

- 2.1 Bevorderen rechtszekerheid;
- 2.2 Verminderen rechtsongelijkheid;
- 2.3 Bevorderen van doelmatigheid

❷ Wettelijk kader en beleidskader

8

- 1.1 Woningwet en Bouwverordening
- 1.2 Wet ruimtelijke ordening en Bestemmingsplan,
- 1.3 De Algemene wet bestuursrecht
- 1.4 De Parkeernormennota 2013 (beleidskader)

❸ Algemene beleidsregels, uitgangspunten en begripsbepalingen

10

3.1 Parkeereis: Plicht te voorzien in parkeergelegenheid (parkeereis art. 2.5.30, lid 1)

10

- 3.1.1 - De berekening van de toename van de parkeerbehoefte
- 3.1.2 - Aanwezigheidspercentages (dubbelgebruik)
- 3.1.3 - Berekening parkeerplaatsen eigen terrein
- 3.1.4 - Parkeerbehoefte laatste gebruik
- 3.1.5 - Enkelvoudig of meervoudig complex
- 3.1.6 - Bezoekersparkeren
- 3.1.7 - Acceptabele loopafstanden
- 3.1.8 - Berekening parkeerbehoefte bij verplaatsing functie binnen acceptabele loopafstand
- 3.1.9 - Voldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte
- 3.1.10 - Afrondingen

3.2 Afwijking van de parkeereis: Op andere wijze voorzien (Artikel 2.5.30, lid 5 sub a)

20

- 3.2.1 - Aanleg in openbare ruimte in directe omgeving
- 3.2.2 - Huur private parkeerruimte buiten bouwterrein
- 3.2.3 - Aankoop private parkeerruimte buiten bouwterrein
- 3.2.4 - Abonnement in (semi)openbare parkeervoorziening
- 3.2.5 - Parkeerbijdrage
- 3.2.6 - Exploitatatiebijdrage

➔	Bijzondere beleidsregels	25
4.1	Parkeereis centrumgebied (2.5.30, lid 2)	25
4.1.1	- Afwijking van de parkeereis in zone Centrumgebied (artikel 2.5.20, lid 5 sub a):	
4.2	Parkeereis zone schil centrum (2.5.30 lid 1)	27
4.2.1	- Afwijken van de parkeereis in zone Schil centrum (artikel 2.5.30, lid 5 sub a)	
4.3.	Parkeereis zone overige gebieden : Tweede schil, rest bebouwde kom en buitengebied (2.5.30 lid 1)	29
4.3.1	- Afwijken van de parkeereis in zone overige gebieden (tweede schil, rest bebouwde kom en buitengebied (artikel 2.5.30, lid 5 sub a)	
4.4	Parkeereis en bijzonder omstandigheden (art. 2.5.30, lid 5 sub b)	31
4.4.1	- Afwijken van de parkeereis bij ondergeschikte plannen	
4.5.	Parkeereis en afwijken van parkeernormen	34
4.5.1	- Mobiliteitsplan	
4.5.2	- Andere redenen	
⑤	Fietsparkeren	37
5. 1	- Plicht om voor fietsvoorzieningen zorg te dragen	
5.2	- Wanneer wordt aan de plicht voldaan	
5.3	- Afwijking van de plicht met fietsparkeerbijdrage	
5.4	- Afwijking van de plicht zonder fietsparkeerbijdrage	
5.4	- Afwijking van de norm (mobiliteitsbeleid)	
5.5	- Weigeren bij niet voldoen aan de plicht	

→ Inleiding, doel en leeswijzer

Bouwen en parkeren zijn vaak onlosmakelijk met elkaar verbonden. Daar waar verkeersaantrekkende bebouwing wordt gerealiseerd, zal tevens behoefte aan parkeerruimte ontstaan. Niet zelden leidt deze behoefte tot een spanningsveld tussen de belangen van de ontwikkelaar en het streven van gemeenten en omwonenden naar het beheersbaar houden van de parkeerdruk.

Iedere ontwikkeling moet in principe in de eigen parkeerbehoefte voorzien. Er mag niet zonder meer van worden uitgegaan dat de gevolgen van de verkeersaantrekkende werking van een particulier initiatief “blindelings” worden afgewenteld op de maatschappij (lees: gemeente). Het op de juiste wijze én op de juiste plaats voorzien in voldoende parkeergelegenheid is van belang voor het behoud van een goede ruimtelijke kwaliteit, een openbare ruimte waarin het prettig is te verblijven en daarmee mede een taak van de gemeente.

Om te kunnen berekenen wat nu “voldoende parkeerruimte” is zijn “parkeernormen”¹ onmisbaar.

Op 16 oktober 2013 heeft de gemeenteraad de Parkeernormennota 2013 vastgesteld (zie bijlage 1)². De gemeenteraad heeft hiermee voor de komende jaren het beleid in hoofdlijnen vastgesteld: het richtinggevend kader voor de wijze waarop de gemeente Deventer omgaat met het stellen van parkeereisen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De nota vormt daarmee de basis voor de “Beleidsregel parkeernormen” die thans voor u ligt.

Wat wordt in de Nota Parkeernormen geregeld?

Tot de Nota Parkeernormen behoort onder meer de vaststelling van parkeernormen, de gebiedsindelingskaart en de hoogte van de parkeerbijdrage per parkeerplaats die van ontwikkelaars wordt gevraagd, voor zover zij niet aan de parkeereis voldoen.

- Parkeernormen: Dit zijn de normen die in beginsel zullen worden gehanteerd ter bepaling van de omvang van parkeerbehoeftes die bij de diverse functie en uitbreidingen horen.
- Gebiedsindelingskaart
Deventer Parkeernormen: De normen zijn niet overal in Deventer even hoog. Er bestaat een verband tussen autogebruik en de nabijheid van openbaar vervoer en sturend parkeerbeleid. Daarom is met de nota eveneens de gebiedsindelingskaart vastgesteld.
- Parkeerbijdrage: Ten slotte heeft de raad voor de komende jaren de hoogte van de financiële bijdrage per parkeerplaats in de kosten van openbaar blijvende parkeervoorzieningen vastgesteld; deze bijdrage wordt van de ontwikkelaar gevraagd voor zover niet aan de parkeerverplichting wordt voldaan.

De formele uitwerking is neergelegd in:

1. Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening : Het zogenaamde parkeerartikel (bijlage 2), waarin de parkeereis wordt opgelegd en
2. De “Beleidsregel Parkeernormen” .

¹ Deze normen zijn vooral gebaseerd op de kencijfers van het CROW uit 2012.

² Bijlagen: 1. Nota Parkeernormen Deventer 2013

2 Tekst Artikel 2.5.30 Bouwverordening (nieuw)

Waarom een “Beleidsregel parkeernormen” ?

Een belangrijke reden voor een geactualiseerd parkeernormenbeleid is de invoeringswet Wet ruimtelijke ordening (Wro) welke uiteindelijk leidt tot het afschaffen van de Bouwverordening; op termijn noopt dit tot implementatie van de parkeerregeling in bestemmingsplannen (tenzij het rijk met een andere regeling komt).

Om daar goed op voorbereid te zijn heeft de gemeenteraad genoemde Nota Parkeernormen vastgesteld. Ter nadere uitvoering hiervan hebben burgemeester en wethouders deze beleidsregel vastgesteld.

Voor een groot deel bevat deze reeds bestaand beleid zoals neergelegd in de “Toepassingsrichtlijnen” als bedoeld in bijlage 14 van de Bouwverordening. Met de inwerkingtreding van deze beleidsregel komen deze toepassingsrichtlijnen te vervallen. Het parkeerartikel zelf (artikel 2.5.30 Bouwverordening) blijft vooralsnog, zij het in gewijzigde vorm, wel bestaan. Dit artikel vormt samen met artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht de wettelijke basis voor deze beleidsregel.

De beleidsregel dient als richtinggevend kader voor :

- Nieuwbouw en verbouw en uitbreiding van bestaande gebouwen, maar ook voor de
- beoordeling van afwijkingen van het bestemmingsplan (artikel 2.12 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht), als het gaat om functiewijzigingen voor zover daarbij de parkeerproblematiek betrokken is, ongeacht of daarbij bouwactiviteiten betrokken zijn.

Parkeerhinder vormt immers een van de aspecten bij de beoordeling van verzoeken om af te wijken van bestemmingsplanregels.

Niet alleen gewijzigde wetgeving zoals de Wet ruimtelijke ordening (Wro), maar ook de praktijk, het economisch klimaat en jurisprudentie rechtvaardigen op onderdelen een herbezinning op en bijstelling van het parkeernormenbeleid.

Wat wordt in de beleidsregel parkeernormen geregeld ?

In de eerste twee paragrafen eerst iets over nut en noodzaak en over de plaats binnen het wettelijk kader en het beleidskader.

De kern van de beleidsregel wordt gevormd door de algemene beleidsregels (paragraaf 3) en de bijzondere beleidsregels (paragraaf 4).

Algemene beleidsregels (paragraaf 3).

In algemene zin geldt dat de verkeersaantrekkende bouwer op grond van artikel 2.5.30 verplicht is om bij bouw of verbouw in beginsel op eigen terrein in de toename van de parkeerbehoefte te voorzien of in afwijking daarvan (voorheen ontheffing genoemd) op een andere wijze een geschikte parkeeroplossing te vinden.

Allereerst wordt uiteengezet hoe precies de toename van de parkeerbehoefte wordt berekend.

- De berekening van de toename van de parkeerbehoefte
- Aanwezigheidspercentages (dubbelgebruik)
- Berekening parkeerplaatsen eigen terrein
- Parkeerbehoefte laatste gebruik
- Enkelvoudig of meervoudig complex
- Bezoekersparkeren
- Acceptabele loopafstanden
- Berekening parkeerbehoefte bij verplaatsing functie binnen acceptabele loopafstand
- Voldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte
- Afrondingen

Vervolgens wordt uiteengezet welke mogelijkheden er zijn om af te wijken van de plicht

- Aanleg in openbare ruimte in directe omgeving
- Huur private parkeerruimte buiten bouwterrein
- Aankoop private parkeerruimte buiten bouwterrein
- Abonnement in (semi)openbare parkeervoorziening
- Parkeerbijdrage
- Exploitatiebijdrage

Ten slotte iets over de mogelijkheid om af te wijken van de **parkeernormen** zelf (bijv. via een overtuigend mobiliteitsplan) en het nieuwe fietsparkeren.

Bijzondere beleidsregels (paragraaf 4)

De toepassing van parkeernormen is maatwerk. Niet ieder plan kan overal op dezelfde manier worden benaderd. Onderscheid wordt gemaakt naar gebied (4.1) waarin het project zich bevindt alsmede naar omvang (4.2) en aard (4.3.) van het project:

Gebied (4.1): Centrum gebied – Schil – Overige gebieden

Uitgangspunt is dat op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien. Specifiek voor de binnenstad, het “centrumgebied” van Deventer geldt evenwel precies het omgekeerde. De gemeente wil zo weinig mogelijk verkeersbewegingen naar het hartje van de historische binnenstad en dus zoveel mogelijk het gebruik van bestaande (gebouwde) en de bouw van nieuwe parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad stimuleren.

Voor de historische binnenstad geldt dan ook primair dat op andere wijze dan op het eigen bouwterrein in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, met name door het storten van een financiële bijdrage in de kosten van de realisering, instandhouding en beter bereikbaar maken van openbaar blijvende parkeervoorzieningen.

De gemeente investeert in toekomstige parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad hetgeen zij als aanvaardbare tegenprestatie beschouwt voor de parkeerbijdragen welke zij van ontwikkelaars vraagt.

Zo wordt ook voor de (eerste) schil centrum voor een bijzondere benadering gekozen. Vanuit de binnenstad ontstaat op deze gebieden een toenemende parkeerdruk. Getracht wordt zuinig met de nog bestaande restcapaciteit om te gaan.

Omvang (4.2.)

Als sprake is van een bijzondere omstandigheid waarbij het voldoen aan de parkeerverplichting op overwegende bezwaren stuit bestaat na een integrale afweging de mogelijkheid helmaal geen parkeereisen te stellen, zij het dat daar wel extra voorwaarden aan kunnen worden gesteld.

Gedacht wordt hierbij aan bestaande ruimtelijke inrichtingen in het centrumgebied en de (eerste) schil centrum, die qua gebruik of indeling wijzigen, waaronder restauraties, heringebruiknames, inpandige wijzigingen en kleine uitbreidingen; hieronder vallen bijvoorbeeld projecten met een vaak onrendabele top, zoals wonen boven winkels en dure restauraties van monumenten die nu juist vanwege het toekennen van nieuwe functies financieel net haalbaar te maken zijn en die een positieve invloed op de stad hebben.

Ook voor dergelijke ontwikkelingen is een beleidsregel geschreven. Buiten de in deze beleidsregel genoemde gevallen om is het de bedoeling van deze afwijkingsmogelijkheid een spaarzaam gebruik te maken.

Aard (4.3)

Ten slotte bestaat ruimte voor de mogelijkheid een andere, lichtere (of zelfs zwaardere norm) toe te passen indien volstrekt helder is dat de norm niet representatief is voor het concrete geval.

Een mogelijkheid is bijvoorbeeld de initiatiefnemer die op basis van een mobiliteitsplan kan aantonen dat zijn bebouwing aanzienlijk minder verkeer zal aantrekken dan normaal op basis van de norm mag worden verwacht.

Het kan ook zijn dat norm en functie niet geheel op elkaar aansluiten waardoor enige interpretatie is vereist.

① Nut en noodzaak van een beleidsregel

1.1 Bevorderen rechtszekerheid

Het recht verwacht dat het bestuursorgaan met beleid gebruik maakt van haar “discretionaire” vrijstellingbevoegdheid. Het college kan in beginsel elk voorkomend vrijstellingverzoek op zichzelf beoordelen en met redenen omkleed verlenen of weigeren. Het vaststellen van beleidsregels heeft niet alleen een efficiëntere werkwijze tot gevolg maar neemt ook (de schijn van) mogelijke willekeur weg. Het verhoogt de rechtszekerheid voor de burger, zowel voor de bouwer/gebruiker in spé alsook voor derde belanghebbenden. Het verkleint de kans op “ambtelijke beoordelingsmissers”.

1.2 Verminderen rechtsongelijkheid

Het komt ongeloofwaardig over om in twee vergelijkbare gevallen niet op vergelijkbare wijze met de parkeerregeling om te gaan. Een beleidsregel verkleint de kans dat zich gevallen van rechtsongelijkheid gaan voor doen.

1.3 Bevorderen van doelmatigheid

Op grond van artikel 4:82 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kan ter motivering van een besluit worden volstaan met slechts een verwijzing naar een vaste gedragslijn voor zover deze is neergelegd in een beleidsregel. Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregels, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen, aldus artikel 4:84 Awb. Dit betekent dat in ieder geval steeds getoetst moet worden of toepassing van het vastgestelde beleid in het concrete geval rechtmatig kan worden geacht. Van het beleid kan immers in bijzondere gevallen worden afgeweken. Dat is nu eenmaal inherent aan een beleidsregel. De wenselijkheid van beleid blijkt ook uit de jurisprudentie. Ingeval van bezwaar en beroep bekijkt de rechter of er sprake is van gemeentelijk beleid en vervolgens of dit beleid consequent wordt toegepast. In de dagelijkse praktijk en in de jurisprudentie is eens en te meer gebleken dat de juridische positie van de gemeente sterker is indien er sprake is van een helder geformuleerd en consistent gevoerd beleid. Zelfs ingeval gemotiveerd wordt afgeweken van beleid werkt de aanwezigheid van beleid positieversterkend.

② Wettelijk kader en beleidskader

2.1 Woningwet , Wabo en Bouwverordening.

De Woningwet verplicht gemeenten tot het hebben van een Bouwverordening. Regels over parkeren die op grond van artikel 8 lid 5 Woningwet (Ww) in de bouwverordening kunnen worden opgenomen worden aangemerkt als 'voorschriften van stedenbouwkundige aard'.³ In de praktijk maken de meeste gemeenten van deze mogelijkheid gebruik (artikel 2.5.30 van de Bouwverordening). Via artikel 2.10 lid 1 sub b Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wordt een aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen van een bouwwerk aan de bouwverordening getoetst. Ook de parkeerregeling komt bij deze toets dus aan bod. Als de aanvraag met artikel 2.5.30 MBV in strijd is, dan moet de bouw-omgevingsvergunning worden geweigerd, tenzij van de plicht wordt afgeweken ("onthefing").

2.2 Wet ruimtelijke ordening en bestemmingsplan⁴

Parkeereisen kunnen ook in bestemmingsplannen worden opgenomen – en dat lijkt uiteindelijk ook de bedoeling te zijn -, zij het dat de meeste gemeenten nog weinig ervaring hebben met het opnemen van rechtstreekse parkeerverplichtingen in bestemmingsplannen. Bovendien neemt de gemeente Deventer net als veel andere gemeenten nog een wat afwachtende houding aan om uitgebreide parkeerregelingen in bestemmingsplannen op te nemen: Mogelijk dat de centrale overheid met een aparte regeling komt voor het parkeren. Het vertrouwde artikel 2.5.30 van de Bouwverordening kan vooralsnog haar diensten blijven vervullen.

Indien en voor zover een bestemmingsplan wel een uitdrukkelijke parkeerregeling kent naast en vergelijkbaar met die van de bouwverordening, dan blijven de parkeervoorschriften van de bouwverordening buiten toepassing (artikel 9 van de Woningwet).

Zelfs als het bestemmingsplan géén parkeerregeling bevat kan in het bestemmingsplan op grond van artikel 9, lid 2 van de Woningwet uitdrukkelijk worden bepaald dat de parkeervoorschriften van de bouwverordening buiten toepassing blijven. De bestemmingsplanwetgever kan zelfs uitdrukkelijk bepalen dat helemaal geen parkeereisen worden gesteld, zij dat dan frictie kan ontstaan met de eis van een "goede ruimtelijke ordening"

In andere gevallen blijft de bouwverordening "aanvullend" van toepassing.

Als het bestemmingsplan niets over parkeren regelt, wil dat nog niet zeggen dat de parkeerproblematiek geen rol speelt bij de beoordeling van planologische ontwikkelingen. Bij afwijkingen van het bestemmingsplan (voorheen ontheffing of vrijstelling genoemd) dient immers steeds een belangenafweging plaats te vinden. Voorkomen van hinder tengevolge van

³ Het is de vraag hoe lang de parkeerregeling nog haar weerslag in de bouwverordening zal hebben: In artikel XVI, onderdeel A onder 4 van de VROM Reparatiwet (Veegwet) is bepaald dat de mogelijkheid om stedenbouwkundige voorschriften in de bouwverordening op te nemen komt te vervallen. De gedachte van de wetgever daarbij is dat een stedenbouwkundige regeling in de bouwverordening overbodig zal worden, omdat met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een stedenbouwkundige regeling in de vorm van een bestemmingsplan of beheersverordening voor het gehele grondgebied van een gemeente verplicht is geworden. Vooralsnog is echter bepaald dat dit artikel op een later, bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, in werking zal treden. De stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening – inclusief artikel 2.5.30 MBV – gelden tot nader order dus nog onverkort.

⁴ Momenteel wordt gewerkt aan een opvolger van de Wabo, de zogenaamde Omgevingswet met daarom gebaseerde Omgevingsplannen. Deze zal tevens in de plaats komen van de Wet ruimtelijke ordening en de daarop gebaseerde bestemmingsplannen. Het zal nog enkele jaren duren voordat deze wet in werking treedt.

parkeren maakt daarvan een onderdeel uit. De Parkeernormennota en de Beleidsregel Parkeernormen dienen daarom tevens als richtinggevend toetsingskader bij de beoordeling van verzoeken om afwijking van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12 van de Wabo (zowel ten aanzien van bouwactiviteiten en als ten aanzien van (uitsluitend) gebruiks- c.q. functiewijzigingen, (de zogenaamde a en c activiteiten).

2.3 De Algemene wet bestuursrecht

Artikel 1:3 van de Awb:

Onder een beleidsregel wordt volgens verstaan: een bij besluit vastgestelde algemene regel, niet zijnde een algemeen verbindend voorschrift, omtrent de afweging van belangen, de vaststelling van feiten of de uitleg van wettelijke voorschriften bij het gebruik van een bevoegdheid van een bestuursorgaan.

De discretionaire bevoegdheid van het college brengt met zich mee dat wegens bijzondere omstandigheden gebruik kan worden gemaakt van de inherente afwijkingsbevoegdheid. Het spreekt voor zich dat afwijkingen beperkt moeten blijven om te voorkomen dat er rechtsongelijkheid ontstaat en dat afwijken van het beleid alleen mogelijk is binnen de begrenzing van artikel 2.5.30 Bouwverordening.

2.4 Parkeernormennota (beleidskader)

Uitgangspunt van beleid voor deze beleidsregels is de door de gemeenteraad vastgestelde “Nota Parkeernormen” (zie bijlage 1). De daarin genoemde parkeernormen, de gebiedsindeling en de parkeerbijdragen worden, behoudens afwijking, als een gegeven beschouwd.

③ Algemene beleidsregels uitgangspunten en begripsbepalingen

3.1 Plicht te voorzien in parkeergelegenheid (parkeereis)

De plicht om op eigen terrein in voldoende parkeergelegenheid te voorzien is geregeld in artikel 2.5.30 lid 1 van de Bouwverordening (Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen) en wel als volgt:

Bouwverordening artikel 2.5.30, lid 1

Parkeereis eigen terrein

Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate, zijnde de (toename van de) parkeerbehoefte - ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort (de parkeereis).

De bevoegdheid tot het stellen van parkeereisen wordt in het kader van de vereiste belangenafweging tevens aanwezig geacht indien geoordeeld moet worden over een verzoek om afwijking van een geldend bestemmingsplan (toepassing van artikel 2.12 van de Wabo, waarbij al dan niet sprake is van een bouwactiviteit, zoals bij functie- c.q. gebruikswijzigingen). Ook in dat geval worden de Parkeernormennota en deze Beleidsregels als richtinggevend beschouwd.

De parkeerplaatsen mogen niet onderbemeten en moeten goed bereikbaar zijn. Daarvoor gelden specifieke technische eisen (artikel 2.5.30, lid 4)

Onder het (eigen) terrein wordt begrepen het bouwterrein waarop de bebouwing is of wordt opgericht, inclusief het daarbij behorende open erf of terrein, dat als zodanig (mede), zowel publiekrechtelijk als privaatrechtelijk als parkeerterrein in gebruik genomen mag en kan worden. Zodra niet op eigen terrein wordt voorzien kan slechts met gebruikmaking van een afwijkingsbevoegdheid ("onthefving") medewerking worden verleend. Dat is althans de hoofdregel.

3.1.1 Berekening (toename) parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van de door de raad vastgestelde parkeernormen. Artikel 2.5.30 regelt – en de Raad van State heeft dat meerdere malen bevestigd – dat slechts hoeft te worden voorzien in de toename van de parkeerbehoefte, oftewel via artikel 2.5.30 kan niet worden afgedwongen, dat tevens wordt voorzien in de opheffing van een reeds bestaand tekort aan parkeerplaatsen. Het gaat immers om de toename van de druk op de openbare ruimte tengevolge van het bouwplan. Om de toename van de parkeerbehoefte te kunnen berekenen dient van de nieuwe parkeerbehoefte van het complex de bestaande parkeerbehoefte te worden afgetrokken.

Uiteraard speelt daarbij dus ook mee de mate waarin zowel in de bestaande als in de nieuwe situatie op eigen terrein in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

Parkeerdruk is immers de mate waarin niet op het eigen terrein in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

Oftewel :De parkeerdruk in de bestaande situatie moet worden vergeleken met de nieuwe parkeerdruksituatie.

Het berekening van de toename van de parkeerdruk lijkt eenvoudiger dan het soms is. Weliswaar kan de nieuwe parkeerbehoefte aan de hand van duidelijke normen vrij nauwkeurig en objectief worden bepaald, anders ligt dat soms ten aanzien van de berekening van de bestaande parkeerbehoefte.

Beleidsregel 3.1: Parkeerbehoefte volgens 2.5.30 Bouwverordening

De parkeerbehoefte als bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening wordt berekend aan de hand van de door de gemeenteraad in haar Nota Parkeernormen 2013 vastgestelde parkeernormen en gebiedsindelingskaart.

De parkeernormen worden voorts toegepast met inachtneming van de hieronder genoemde regels, uitgangspunten begripsbepalingen als bedoeld in paragrafen 3.1.1 tot en met 3.1.10.

3.1.2 Aanwezigheidspercentages (meervoudig gebruik)

Als binnen een bouwinitiatief meerdere functies worden gerealiseerd, vallen de piekmomenten in parkeerbehoefte van die functies mogelijk niet altijd samen. Gecombineerd gebruik binnen een gebied is dan mogelijk maar hangt af van de mate van openbaarheid en de locaties van de parkeervoorzieningen en van de loopafstanden naar de bestemming. Door het combineren van verschillende functies kan (een deel van) de benodigde parkeercapaciteit wellicht meervoudig gebruikt worden. In dat geval zijn er dus minder parkeerplaatsen nodig dan de volgens een simpele optelsom van de deelparkeerbehoeften per functie en/of deelontwikkeling. Daarom wordt gesproken over een “parkeerbalans”. Met een parkeerbalans wordt de onbalans tussen de parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied berekend. Het is dus niet noodzakelijk om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen: Een deel daarvan volstaat. Een optimaal gebruik van de (openbare) parkeerruimte wordt daarmee bevorderd. Bij het opstellen van een parkeerbalans vormt het parkeerbeleid het uitgangspunt. Zaken als geldende parkeernormen, parkeerregulering (waaronder betaald parkeren, vergunninghouders en gereserveerde parkeerplaatsen) aanwezigheidspercentages, omvang parkeren op eigen terrein en acceptabele loopafstanden zijn van invloed op de parkeerbalans. De parkeervraag per periode wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. De aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week zijn in de tabel weergegeven. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen. Op sommige momenten op de dag zullen tussen bepaalde functies fricties ontstaan. Met de verruimde openingstijden van winkels kunnen bijvoorbeeld fricties ontstaan tussen de winkelbezoekers en de van het werk terugkerende bewoners. De Raad van State accepteert dat niet onder alle omstandigheden op ieder moment voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Een combinatie van functies betekent automatisch een combinatie van parkeernormen, waarbij aan de hand van de onderstaande aanwezigheidspercentages de toegestane mate van dubbelgebruik wordt bepaald:

Aanwezigheidspercentages

Tabel 6.3/8. Aanwezigheidspercentages

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmid
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%
verpleeg- /verzorgingstehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%

Elke functie of voorziening heeft een karakteristiek mobiliteitspatroon. Praktijkervaring heeft bovenstaande aanwezigheidspercentages opgeleverd. Deze dienen voor het berekenen van dubbelgebruik van parkeerruimte. Hoe wordt dit berekend?

Bijvoorbeeld:

- combinatie van kantoren en appartementen (woningen)
- afzonderlijke parkeereis per functie bepalen
- per dagdeel met behulp van aanwezigheidspercentages berekenen welk deel van deze parkeereis daadwerkelijk wordt gebruikt per dagdeel benodigd aantal parkeerplaatsen optellen; Het bepalen van de mate van meervoudig gebruik hangt af van de maatgevende momenten van de betreffende functies. Het aantal parkeerplaatsen benodigd op het maatgevende moment (wanneer parkeervraag het hoogst is) is de parkeerbehoefte.

Beleidsregel 3.1.2 Berekening dubbelgebruik: Aanwezigheidspercentages

Ook als een initiatief niet voorziet in parkeren op eigen terrein, maar gebruik maakt van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, worden de aanwezigheidspercentages in deze paragraaf genoemd gebruikt bij het bepalen van de parkeerdruk op verschillende momenten. Door te rekenen met dubbelgebruik wordt tegemoet gekomen aan de wens om de parkeereis (en eventueel bijbehorende parkeerbijdrage) afhankelijk te maken van de functie en het moment van de parkeerbehoefte.

3.1.3. De berekening van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

Niet iedere mogelijkheid welke op eigen terrein wordt gecreëerd om een auto te parkeren kan worden aangemerkt als een parkeerplaats, omdat de praktijk nu eenmaal uitwijst dat die parkeergelegenheid niet ten volle wordt benut.

Zo wijst de praktijk uit dat de speciaal voor het stallen van een auto gebouwde garage zelden of nooit daadwerkelijk voor het stallen van die auto, maar als berging wordt gebruikt. Dit betekent dat het berekeningsaantal (praktijk) voor de garage op 0 wordt gesteld, terwijl dat theoretisch 1 zou zijn. In de binnenstad, met hoge parkeertarieven, wordt een eigen parkeergarage frequenter gebruikt.

De Kencijfers van de CROW hebben aldus een berekening gemaakt van de diverse parkeervoorzieningen op eigen terrein. De gemeente Deventer heeft er voor gekozen een zekere vereenvoudiging op deze aantallen voor woningen toe te passen.

Uitgangspunt is dat eenmaal gerealiseerde parkeergelegenheid op het eigen bouwterrein ook daadwerkelijk als zodanig blijvend door de gebruikers/bezoekers van dat complex kan worden gebruikt en daaraan niet wordt onttrokken. Verkoop aan derden dient te worden ontmoedigd, tenzij verkoop dient ter opvang van een parkeerbehoefte en sprake is van overcapaciteit. Gebruikers van nieuwbouwcomplexen die door aanleg van parkeervoorzieningen op eigen terrein voldoen aan de parkeernorm zullen in beginsel worden uitgesloten van een parkeervergunning.

Beleidsregel 3.1.3 Berekening parkeerplaatsen eigen terrein

Niet iedere mogelijkheid welke op eigen terrein wordt gecreëerd om een auto te parkeren kan worden aangemerkt als een parkeerplaats, omdat de praktijk nu eenmaal uitwijst dat die parkeergelegenheid niet ten volle wordt benut.

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden als volgt berekend.

Voorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	
		Zone centrumgebied en eerste schil centrum	Overig
Garage zonder oprit	1	1	0
Garage met oprit (minimaal 6 m)	2	2	1
Uitsluitend oprit (minimaal 6m)	1	1	1
Lange oprit (>10m)	2	2	1
Dubbele oprit (min 5m excl loopruimte) al dan niet met dubbele garage	2	2	2
Carport	1	1	1

3.1.4. Parkeerbehoefte laatste gebruik

Voor de berekening van de toename van de parkeerbehoefte is van belang te berekenen hoe hoog de parkeerdruk van de bestaande functie op de openbare ruimte was. Daarbij is van belang de parkeerdruk die in de bestaande functie aanwezig was, de legaliteit en de mate waarin op eigen terrein in de parkeerbehoefte werd voorzien:

a. Gestaakt gebruik

Wat bijvoorbeeld indien het “bestaande gebruik” reeds jaren geleden, is beëindigd en het pand daardoor in de periode voorafgaand aan de indiening van de aanvraag om vergunning geen parkeerbehoefte met zich meebracht ?

Dient er dan van te worden uitgegaan dat de parkeerbehoefte voorafgaand aan de indiening van aanvraag, oftewel de “bestaande parkeerbehoefte” op 0 pp dient te worden gesteld ? De gemeente Deventer acht een periode tot maximaal 5 jaar tussen het staken van gebruik en de datum van indiening van de aanvraag om vergunning nog acceptabel. Bedraagt die periode langer dan 5 jaar dan wordt de parkeerbehoefte van de laatste 5 jaar als de “bestaande parkeerbehoefte” aangemerkt en wordt deze op 0 gesteld; is het gebruik korter dan 5 jaar geleden gestaakt dan wordt de parkeerbehoefte van dat laatste actieve gebruik (voorafgaand aan de staking) als bestaande parkeerbehoefte aangemerkt.

Rekenvoorbeeld	
Laatste gebruik leegstand:	Parkeerbehoefte 0 pp
Voorlaatste gebruik (legaal) korter dan 5 jaar geleden:	Parkeerbehoefte 5 pp
Bij de berekening van de toename van de parkeerbehoefte mogen 5 parkeerplaatsen worden afgetrokken	

b. Onrechtmatig gebruik

De vraag speelt hoe te oordelen indien het gebruik in de periode voorafgaand aan de indiening van de bouw aanvraag (het “laatste gebruik”) clandestien oftewel in strijd met het bestemmingsplan was en een grotere parkeerbehoefte met zich mee bracht dan wettelijk was toegestaan ? Moet dan de werkelijke parkeerbehoefte van dat laatste clandestiene gebruik in mindering worden gebracht of de parkeerbehoefte welke “rechtens zou moeten bestaan” ? En maakt het dan nog verschil of de gemeente dat laatste clandestiene gebruik willens en wetens actief heeft gedoogd of dat de gemeente van het bestaan van die situatie niet op de hoogte was?

De gemeente Deventer staat in dit verband op het standpunt dat illegaal gedrag van de bouwer of zijn rechtsvoorganger niet mag worden beloond, kortom dat het rechtens toegestane gebruik maatgevend is voor de bepaling van de bestaande parkeerbehoefte. Met die behoefte heeft de bestemmingsplanwetgever immers rekening gehouden.

Rekenvoorbeeld	
Functie	Parkeerbehoefte
Kantoor rechtens toegestaan	20
Winkel illegaal	25
Nieuwbouw restaurant	30
Toename parkeerbehoefte is	10 parkeerplaatsen
En evenzo	
Winkel rechtens toegestaan	25
Kantoor illegaal	20
Nieuwbouw restaurant	30
Toename parkeerbehoefte is	5 parkeerplaatsen.

Ook is het mogelijk dat zowel het laatste daadwerkelijke gebruik als het daaraan voorafgaande gebruik beide rechtens waren toegestaan, maar dat het laatste gebruik een lagere parkeerbehoefte met zich meebracht dan het maximaal toegestane gebruik (bijvoorbeeld in een pand met horecabestemming was de laatste jaren een café gevestigd welke een lagere parkeerbehoefte kent dan een eveneens toegestaan restaurant dat daar voorheen gevestigd was).

Als bij het nieuwbouwplan wordt uitgegaan van de (lagere) parkeerbehoefte van het café dan resulteert het nieuwbouwplan verhoudingsgewijs in een grotere toename van de parkeerbehoefte dan wanneer rekening mag worden gehouden met de parkeerbehoefte van het voorheen aanwezige restaurant.

De gemeente Deventer meent dat het ook hier redelijk is de 5-jaarstermijn als maatstaf te hanteren. Kortom: Als het café in de periode voorafgaand aan de indiening van de bouwaanvraag ter plaatse meer dan 5 jaar gevestigd is geweest dient de parkeerbehoefte van het café als bestaande parkeerbehoefte te worden aangemerkt, maar was daar tot 3 jaar terug (korter dan 5 jaar geleden) een restaurant gevestigd dan mag de parkeerbehoefte van het restaurant worden afgetrokken.

c. In bestaande situatie werd (gedeeltelijk) in parkeerbehoefte voorzien

Bij de berekening van de toename van de parkeerbehoefte gaat het om de vraag in hoeverre de druk op de openbare ruimte toeneemt.

Dit betekent, dat ingeval in de bestaande situatie gedeeltelijk op eigen terrein in de parkeerbehoefte werd voorzien en volgens het nieuwbouwplan het gehele terrein wordt volgebouwd, de verloren gegane parkeerplaatsen aan de toename van de parkeerbehoefte moeten worden toegevoegd.

Rekenvoorbeeld:

Bestaand kantoor : Parkeerbehoefte 10 pp, op eigen terrein wordt voorzien in 4 parkeerplaatsen.

De bestaande parkeerdruk is derhalve: 6 pp

Nieuwbouw restaurant: Parkeerbehoefte 20, op eigen terrein wordt voorzien in 0 parkeerplaatsen.

De nieuwe parkeerdruk is 20

Toename parkeerdruk is $10 + 4 = 14$ (oftewel $20 - 6$).

Beleidsregel 3.1.4 Berekening Parkeerbehoefte en laatste gebruik

De gemeente Deventer kiest als uitgangspunt dat bij de berekening van de toename van de parkeerbehoefte de parkeerbehoefte van het laatste daadwerkelijke gebruik maatgevend is, mits dat legaal dan wel uitdrukkelijk van gemeentewege gedoogd is; de behoefte van het voorlaatste gebruik mag van de nieuwe parkeerbehoefte worden afgetrokken mits dat legaal was en niet langer geleden is beëindigd dan 5 jaar voor de datum van indiening van de aanvraag om vergunning.

Indien en voor zover het nieuwbouwplan met zich meebrengt dat bestaande parkeerplaatsen verloren gaan, worden die parkeerplaatsen bij de (netto) toename van de parkeerbehoefte opgeteld.

3.1.5 Enkelvoudig of meervoudig complex

Ten slotte verdient aandacht de vraag hoe te oordelen ingeval het niet gaat om de bouw of verbouw van een “enkelvoudig gebouwen of gebouwencomplex” maar om een meer omvattende herinrichting of herstructurering van een gebied, de realisering van een nieuwbouwwijk of een wat meer omvattende inbreidingslokatie waarbij ook aanpassingen in de infrastructuur plaatsvinden.

De gemeente Deventer staat op het standpunt dat het plan in dergelijke situaties volledig in de eigen parkeerbehoefte dient te voorzien zonder aftrek van eventueel bestaande parkeerbehoeftes.

De vraag wanneer van een dergelijke situatie sprake is laat zich moeilijk in zijn algemeenheid beantwoorden en zal dan ook in het concrete geval in redelijkheid moeten worden bepaald. Duidelijk zal zijn dat zodra realisering van het plan wijzigingen in de infrastructuur (straten, wegen pleinen, verlichting, riolering, openbaar groen etc.) met zich mee brengt, al gauw gesproken moet worden van een meervoudig nieuwbouwcomplex dat volledig in de parkeerbehoefte (op eigen en/of openbaar terrein) zal moeten voorzien.

Beleidsregel 3.1.5 Enkelvoudig en meervoudig complex

Bij een enkelvoudig nieuwbouwcomplex na ter vervanging van bestaande bebouwing geldt de hoofdregel dat slechts in de toename van de parkeerbehoefte behoeft te worden voorzien, bij een meeromvattende meervoudig nieuwbouwcomplex geldt als hoofdregel dat de volledige parkeerbehoefte binnen het “plangebied met aanpassingen in de (openbare) infrastructuur” moet worden opgevangen.

3.1.6 Bezoekersparkeren

In de parkeercijfers van het CROW wordt nadrukkelijk aandacht geschonken aan het bezoekersparkeren: Een deel van de parkeernormen is bedoeld voor het parkeren van bezoekers.

Zo is bijvoorbeeld aan de nieuwbouw van vrijstaande woningen in het buitengebied een norm toegekend van 2,2 parkeerplaats, “waarvan 0,3 pp voor bezoekers”. De vraag rijst hoe hiermee moet worden omgegaan, omdat de gedachte leeft dat de bouwer kan worden verplicht om deze 0,3 pp op openbaar terrein aan te leggen. Dat is een misvatting. Een rechtstreekse verplichting aan een particulier om op openbare grond parkeerplaatsen aan te leggen, dan wel daarin financieel bij te dragen is er niet. Een dergelijke verplichting zou slechts kunnen worden opgelegd voor zover niet op eigen terrein in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

Wij menen dat deze norm mede aldus moet worden uitgelegd dat deze 2,2 parkeerplaatsen (voor 1 woning af te ronden op 2 parkeerplaatsen) moeten worden aangelegd op het eigen terrein. Dat is parkeergelegenheid inclusief die voor bezoekers.

Ingeval het bouwplan slechts voorziet in de aanleg van 1 parkeerplaats op eigen terrein bestaat de *mogelijkheid* voor 1,2 parkeerplaats ontheffing te verlenen door storting van een parkeerbijdrage voor 1,2 openbare parkeerplaatsen dan wel door het betalen van 100% van de kosten en het realiseren van 1,2 afgerond 1 openbare parkeerplaats, welke dan uiteraard is bestemd voor bezoekers.

Kortom: Ofschoon de uitdrukkelijke wens kan bestaan om bezoekersparkeren op openbaar terrein te realiseren omdat die uitwisselbaar en meervoudig bruikbaar zijn, kan dit formeel niet worden afgedwongen ingeval de volledige behoefte op eigen terrein wordt opgevangen.

Uiteraard blijft de mogelijkheid bestaan om in geval om welke reden dan ook daartoe de behoefte bestaat om in ruimere mate ontheffing te verlenen, in die zin dat dus meer openbare parkeerruimte wordt aangelegd, maar uitgangspunt blijft in beginsel “zoveel mogelijk op eigen terrein”.

Als het hiervoor gegeven voorbeeld wordt losgelaten op een omvangrijker bouwproject, bijvoorbeeld 100 woningen, dan kan dat dus betekenen dat er 220 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd en dat er geen openbare parkeerplaatsen zijn, maar dat is ons inziens slechts theorie. In de praktijk wordt er snel voor gekozen om meer parkeergelegenheid in de openbare ruimte te realiseren waarbij als snel aan de bezoekersparkeernorm van $100 \times 0,3 = 30$ openbare parkeerplaatsen zal worden voldaan. Bij de realisatie van woningbouwlocaties (ingediend als één initiatief/ plangebied bij de omgevingsvergunning) geldt dus zeker voor het bezoekersgedeelte dat deze bij voorkeur in openbaar gebied (na oplevering en overname door gemeente) wordt opgevangen. Op deze manier is dubbelgebruik mogelijk.

Beleidsregel 3.1.6 Bezoekersparkeren

Bij de toetsing van bouwplannen anders dan in het centrumgebied zal ook het bezoekersaandeel in beginsel op eigen terrein moeten worden opgevangen en zal de aanvrager moeten aangeven dat het bezoekersaandeel openbaar toegankelijk blijft voor bezoekers van het gebouw indien de parkeervoorziening op of onder het bouwterrein is gerealiseerd.

Voor het bezoekersaandeel kan het zeer gewenst zijn “ontheffing te verlenen” voor aanleg van uitwisselbare parkeerplaatsen op openbaar terrein, niet zijnde het eigen bouwterrein. Daarom wordt onder voorwaarden een soepel ontheffingsbeleid op grond van artikel 2.5.30, lid 5a voorgestaan om de wens om voldoende openbare parkeergelegenheid te realiseren niet in de weg te staan.

De voorwaarden bestaan hierin dat hetzij een parkeerbijdrage wordt voldaan voor het openbare deel, hetzij dat op openbaar terrein dat betreffende aantal parkeerplaatsen daadwerkelijk - op kosten van aanvrager – in de directe omgeving wordt aangelegd, mits dat ruimtelijk mogelijk en niet onwenselijk is.

3.1.7 Acceptabele loopafstanden. Wat is “in de omgeving”.

In de naaste omgeving zal vervangende parkeerruimte moeten worden aangelegd dan wel aanwezig moeten zijn om naar verwezen te kunnen worden. De naaste omgeving reikt verder dan uitsluitend de straat waarin de verkeersaantrekkende bebouwing wordt opgericht. De Raad van State geeft geen concrete afstand wat voor alle gevallen een acceptabele loopafstand is.

Een loopafstand van 750 meter voor een cultureel complex met een parkeerbehoefte van 1007 pp. werd niet onredelijk geacht, 400 a 500 meter voor een moskee ook niet en 600 meter voor woningen in het centrumgebied evenmin. Er wordt ook wel gesproken in termen als loopafstand van 10 minuten en zo.

De vraag in hoeverre bepaalde loopafstanden nog als acceptabel worden ervaren hangt af ook van tijd (heden ten dage wordt een langere loopafstand eerder acceptabel geacht dan vroeger), gebied (grote stadscentra of woongebieden), bestemming, faciliteiten (Park&Ride), aantrekkelijkheid van de looproute, parkeerordening en prijsstelling e.d. De gemeente mag in ieder geval verwijzen naar de CROW-gegevens waarin als acceptabele loopafstanden in meters worden aangemerkt:

Woningen	100	meter
Winkels	200-600	meter
Werken	200-800	meter
Ontspanningsfuncties	100	meter
Gezondheidszorg	100	meter
en onderwijs	100	meter

De gemeente Deventer heeft besloten deze “maatstaven” , welke overigens niet bedoeld zijn als keiharde normen, gedeeltelijk over te nemen; met name voor de zones Centrumgebied en Eerste schil centrum acht de gemeente Deventer grotere loopafstanden acceptabel. Dit houdt mede verband met de beleidsambitie om pleinen in de binnenstad autoluw te maken en het parkeren meer langs de randen van het centrum te concentreren.

Beleidsregel 3.1.7 Acceptabele loopafstanden			
Voor onderstaande functies worden in in ieder geval als aanvaardbare loopafstanden in meters aangemerkt			
	Centrumgebied	Eerste schil centrumgebied	Overige gebieden
Woningen	600	150	100
Werken	800	800	800
Winkels	600	600	600
Ontspanningsfuncties	600	600	100
Gezondheidszorg	150	150	100
Onderwijs	600	600	100

3.1.8 Berekening parkeerbehoefte bij verplaatsing functie binnen acceptabele loopafstand.

Binnen onder meer de gemeente Deventer is de vraag gerezen hoe de toename van de parkeerbehoefte dient te worden berekend indien bijvoorbeeld een in de stad aanwezige functie wordt verplaatst van locatie A naar locatie B, maar in dezelfde omgeving.

In beginsel dient dan uitsluitend de toename van de parkeerbehoefte op locatie B te worden berekend, omdat op locatie A , normaal gesproken zonder bezwaar een nieuwe functie kan komen met eenzelfde parkeerbehoefte als de vertrekkende functie. Per saldo neemt de parkeerbehoefte in het betreffende gebied dan dus toch gewoon toe.

Maar het kan ook zijn dat de nieuwe functie op, locatie A een lagere parkeerbehoefte met zich meebrengt, dan die welke de vertrekkende functie had. Het college meent dat het billijk en alleszins verantwoord is om dat verschil bij verplaatsing binnen de redelijke loopafstand, af te trekken van de toename van de parkeerbehoefte op locatie B. Het gaat immers om de toename van de parkeerdruk in de openbare ruimte in dezelfde omgeving.

Rekenvoorbeeld: Het speelgoedmuseum (stel parkeerbehoefte van 8 parkeerplaatsen) verhuist van Brink 58 (A) naar de Keizerstraat 24 (B). De Keizerstraat 24 had een parkeerbehoefte van 5 parkeerplaatsen. Als alleen de Keizerstraat in de beoordeling wordt betrokken zou daar sprake zijn van een toename van de parkeerbehoefte van 3 parkeerplaatsen. Als er evenwel op korte termijn in het pand Brink 58 een nieuwe functie komt met een parkeerbehoefte van 6 parkeerplaatsen (“2 minder dan 8”), mag deze vermindering worden afgetrokken van de berekende toename van 3 parkeerplaatsen voor het speelgoedmuseum aan de aan de Keizerstraat , waardoor die toename op $3 - 2 = 1$ komt.

Omdat niet altijd direct duidelijk is welke nieuwe functie er komt op locatie A, en dus de mate van aftrek vaak niet kan worden berekend op het moment dat de toename van de parkeerbehoefte op locatie B moet worden bepaald zal hiervoor een regeling moeten worden getroffen.

Het college meent dat het redelijk is bij functieverplaatsing binnen hetzelfde gebied te werken met een:

- voorlopige vaststelling van de toename van de parkeerbehoefte/parkeerbijdrage, welke uitgaat van een vervangende functie op locatie A met een gelijke parkeerbehoefte als de vertrekkende functie, en een
- definitieve vaststelling van de parkeerbehoefte/parkeerbijdrage, indien en zodra uiterlijk binnen 5 jaar na voorlopige vaststelling, voldoende vast staat⁵ dat de nieuwe functie op locatie A een lagere parkeerbehoefte genereert.

Een en ander zal met het oog op betalings- respectievelijk restitutieverplichtingen bij parkeereisovereenkomst nader moeten worden uitgewerkt.

Beleidsregel 3.1.8. Berekening parkeerbehoefte bij functieverplaatsing binnen dezelfde omgeving

Burgemeester en wethouders kunnen bij functieverplaatsing binnen dezelfde omgeving (acceptabele loopafstand) de toename van de parkeerbehoefte c.q. de hoogte van de parkeerbijdrage voorlopig vaststellen en deze na invulling van een nieuwe functie op de oude locatie, maar uiterlijk binnen 5 jaar na voorlopige vaststelling, definitief vast stellen.

3.1.9 Voldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte

Beleidsregel 3.1.9. Voldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte

Er is sprake van voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte als de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen ter plaatse en in de nabije omgeving⁶ op de voor de functie noodzakelijke momenten niet boven de 85% komt, inclusief de parkeerdruk vanuit de nieuw te realiseren functie.

3.1.10 Afrondingen

Beleidsregel 3.1.10 Afrondingen

Bij de bepaling van de parkeereis wordt de verkregen uitkomst (norm maal rekeneenheid) volgens de gebruikelijke rekenregels vanaf 0,5 naar boven afgerond en tot en met 0,4 naar beneden, tenzij de uitkomst wordt gebruikt voor de berekening van de parkeerbijdrage.

Rekenvoorbeeld:

Buurtsupermarkt buitengebied, groot 800 m²: norm 5,7 per 100 m². Parkeerbehoefte is $8 \times 5,7 = 45,6$ parkeerplaatsen. Er zullen 46 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Ingeval van een parkeerbijdrage zou een bijdrage moeten worden voldaan van $45,6 \times \text{€ } 1.650,- = \text{€ } 75.240,-$

⁵ "voldoende vast staat" : dwz hetzij na vergunningverlening hetzij na daadwerkelijke ingebruikname

⁶ Gemeten op logische looproutes binnen acceptabele loopafstanden, zoals bij 3.1.7 omschreven voor de verschillende functies.

3.2 Afwijken van de Parkeereis I : Op andere wijze

Afgezien van het centrumgebied is het uitgangspunt dat de behoefte op eigen terrein wordt opgevangen (artikel 2.5.30, lid 1) maar als er goede redenen zijn om niet op het eigen terrein (extra) parkeergelegenheid aan te leggen dan bestaan er nog andere mogelijkheden om vergunning te verlenen, namelijk als er op een andere wijze in de (toename van) de parkeerbehoefte wordt voorzien (artikel 2.5.30, lid 5a), of als sprake is van bijzondere omstandigheden (artikel 2.5.30 lid 5 sub b).

Bouwverordening artikel 2.5.30, lid 5

Afwijking van de parkeereis

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste, tweede en achtste lid:

- a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.
- b. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit

Afwijken van de plicht om op eigen terrein te voorzien is in beginsel pas aan de orde indien het naar het oordeel van burgemeester en wethouders redelijkerwijs fysiek onmogelijk of uit stedenbouwkundig, esthetisch, historisch, monumentaal of verkeersveiligheids oogpunt niet aanvaardbaar is om op eigen terrein in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte te voorzien. Kortom: “Op eigen terrein, tenzij...”.

Over de vraag of op ‘andere wijze in de nodige parkeerruimte is voorzien’, heeft de bestuursrechter zich meerdere malen gebogen. De Raad van State oordeelt dat een redelijke uitleg van artikel 2.5.30 met zich meebrengt dat voldoende aannemelijk moet zijn dat de benodigde parkeerplaatsen uiterlijk ten tijde van de ingebruikneming van het bouwwerk beschikbaar zullen zijn. Daartoe kan een voorwaarde aan de verlening van de vergunning worden verbonden, waarin is bepaald dat ten minste het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd, althans beschikbaar is.

Voor de verlening van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.5.30 lid 5 is exclusief gebruik van de parkeerplaatsen, die niet op eigen terrein zijn gelegen, niet noodzakelijk (Sterker: exclusief gebruik is in principe minder gewenst omdat die parkeerruimte minder efficiënt is). Reeds aanwezige parkeerplaatsen in het openbare gebied kunnen immers ook bij deze beoordeling worden betrokken, zolang maar aannemelijk is dat de aanwezige parkeergelegenheid voldoende is om de parkeervraag die het bouwplan meebrengt op te kunnen vangen. Dat kan bijvoorbeeld worden aangetoond door middel van een parkeeronderzoek of parkeertelling waaruit volgt dat de (gemiddelde) beschikbaarheid van de aanwezige parkeerplaatsen toereikend is.

Er bestaan verschillende mogelijkheden om “op andere wijze” aan de parkeerverplichting te voldoen, zoals

1. Concrete aanleg in de openbare ruimte in directe omgeving
2. Huur private parkeerruimte buiten bouwterrein⁷
3. Aankoop private parkeerruimte buiten bouwterrein⁸
4. Abonnement parkeergarage (huur van (semi) openbare parkeerruimte)
5. Parkeerbijdrage
6. Exploitatiebijdrage

⁷ Hieronder wordt ook begrepen de aanleg van private parkeerruimte op een gehuurd terrein buiten het bouwperceel

⁸ Hieronder wordt ook begrepen de aanleg van private parkeerruimte op een aangekocht terrein buiten het bouwperceel

Beleidsregel 3.2. Algemene beleidsregel bij afwijking

Burgemeester en wethouders wijken met inachtneming van het hierna bepaalde op grond van artikel 2.5.30, lid 5 sub a dan wel lid 5 sub b van de Bouwverordening uitsluitend af, indien

1. Het woon- en leefmilieu van de (woon)omgeving niet onevenredig door aantrekking van verkeer wordt aangetast;
2. de verkeersveiligheid en de vrijheid van het verkeer niet onevenredig worden aangetast;
3. de ruimtelijke structuur van de omgeving niet onevenredig wordt aangetast;

3.2.1 Concrete aanleg in openbare ruimte in directe omgeving

Als binnen redelijke termijn in de nabije omgeving van het bouwproject, dat NIET in de historische binnenstad is gelegen, de fysieke, juridische en stedenbouwkundige mogelijkheid bestaat om daadwerkelijk openbare blijvende parkeervoorzieningen op maaiveld aan te leggen, dan dient primair hiervoor te worden gekozen. Het bouwproject is hiermee direct gebaat en het doet het meest direct recht aan de doelstelling van de bepaling (opvangen van extra parkeerdruk). Onder de direct aansluitende woonomgeving wordt in dit verband verstaan het gebied dat ligt binnen de in paragraaf 3.7 genoemde redelijke loopafstanden van de toegang tot het bouwobject. Dit is dus “functieafhankelijk”.

De daadwerkelijke kosten voor aanleg van die openbare parkeervoorzieningen (inclusief het opstellen van een inrichtingsplan) komen volledig voor rekening van de bouwer. In die zin bestaat er een hiërarchie: Eerst de mogelijkheid van daadwerkelijke aanleg in de nabije omgeving onderzoeken, pas daarna de andere mogelijkheden. Deze mogelijkheid geldt niet voor bouwprojecten in de historische binnenstad, omdat daar nu juist de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op maaiveld niet wordt voorgestaan.

Beleidsregel 3.2.1. Concrete aanleg in openbare ruimte in directe omgeving

Indien en voor zover niet voldoende op eigen terrein in de toename van de parkeerbehoefte wordt voorzien dient primair de mogelijkheid te worden onderzocht of het stedenbouwkundig en verkeerskundig wenselijk en mogelijk is in de nabije omgeving van het project – dat wil zeggen zo mogelijk binnen de acceptabele loopafstanden als bedoeld onder 3.2.6 - de nodige extra openbaar blijvende parkeergelegenheid aan te leggen.

De kosten van de eventuele aanleg van de betreffende parkeervoorziening worden bij aanvrager in rekening gebracht.

3.2.2 Huur van private parkeerruimte buiten het bouwterrein

Het huren van bestaande private parkeerruimte buiten het bouwterrein kan niet geheel op een lijn worden gesteld met het realiseren van nieuwe parkeerruimte.

Als mogelijkheid om op andere wijze aan de parkeerverplichting te voldoen is deze optie niet onomstreden: Zo wordt het ongeclausuleerd huren van parkeerruimte niet zonder meer door de Raad van State geaccepteerd als mogelijkheid om aan de parkeerverplichting te voldoen, omdat een huurovereenkomst eenvoudig door private partijen kan worden opgezegd en dus niet met de nodige waarborgen is omkleed dat blijvend in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. Verder heeft de gemeente weinig toetsingsmogelijkheden om te controleren of huurcontracten of worden verlengd (bij verhuizingen of beëindiging contracttermijnen). Zo zou één en hetzelfde private parkeerterrein in de tijd gezien meerdere malen kunnen worden ingezet door verschillende initiatiefnemers om “op andere wijze” aan de parkeerverlichting te

voldoen, hetgeen uiteraard niet de bedoeling is. De duurzaamheid van deze oplossing is dan ook een punt van bijzondere aandacht.

Het huren van bestaande private parkeerruimte buiten het bouwterrein werd dan ook niet aangemerkt als een acceptabele wijze waarop kan worden voorzien in de parkeerbehoefte.

Toch meent het college dat het huren van parkeerruimte buiten het bouwterrein uitdrukkelijk als mogelijkheid tot het “op andere wijze voorzien” geboden moet worden. Zo draagt het benutten van de overcapaciteit van private parkeerterreinen bij aan een verlichting van de parkeerdruk in de openbare ruimte (bijvoorbeeld het parkeerterrein van een kantoor dat ‘s avonds leeg staat, zou ‘s avonds goed door bewoners uit de omgeving gebruikt moeten kunnen worden). Het college meent dat het elders huren van al private parkeerruimte mogelijk moet zijn als de duurzaamheid van de oplossing maar voldoende verzekerd is: Zo zal aan het afwijkingsbesluit de voorwaarde worden gekoppeld dat de gebruikers niet in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning, omdat zij immers op andere wijze over parkeergelegenheid kunnen beschikken. Verder zal met de initiatiefnemer/eigenaar/opdrachtgever een parkeereisovereenkomst (kunnen) worden afgesloten waarin deze zich verbindt tot het alsnog storten van een parkeerbijdrage, zodra de huurovereenkomst wordt beëindigd of het abonnement wordt opgezegd. Dat is mogelijk met een boetebeding ter hoogte van de in beginsel verschuldigde parkeerbijdrage.

Beleidsregel 3.2.2. Huur van private parkeerruimte buiten het bouwterrein

Het huren van private parkeerruimte buiten het bouwperceel, wordt geaccepteerd als mogelijkheid tot het op andere wijze voldoen aan de parkeerverplichting, mits

A een duurzame oplossing voldoende verzekerd is⁹ en

B dat parkeerterrein voldoende aantoonbare overcapaciteit heeft.

3.2.3 Aankoop private parkeerruimte buiten bouwterrein

Dezelfde bezwaren als die welke gelden ten aanzien van het huren van bestaande parkeergelegenheid buiten het bouwperceel (zie hiervoor), te weten het verzekeren van de duurzaamheid, gelden in wezen onverkort ook voor “aankoopvariant”.

Het vinden van juridisch voldoende waterdichte dan wel voor de gemeente controleerbare garanties dat een eenmaal aangekocht parkeerterrein ter voldoening aan de parkeerverplichting niet wordt doorverkocht aan een ander die dat parkeerterrein ook voor datzelfde doel aankoopt..... is een punt van bijzondere aandacht. Ingeval het aan te kopen terrein direct aan het bouwperceel grenst - waardoor beide percelen als een bouwperceel kunnen worden aanmerkt - en vervolgens als parkeerterrein wordt ingericht behoeven er geen overwegende bezwaren tegen te bestaan om die aankoop aan te merken als het op andere wijze voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

Net als bij de huurvariant zal ook bij de aankoopvariant aan het afwijkingsbesluit de voorwaarde worden gekoppeld dat de rechten op een parkeervergunning vervallen en zal in beginsel een parkeereis overeenkomst (met boetebeding) worden afgesloten.

Beleidsregel 3.2.3 Aankoop private parkeerruimte buiten bouwterrein

Het aankopen van private parkeerruimte buiten het bouwperceel, wordt geaccepteerd als mogelijkheid tot het op andere wijze voldoen aan de parkeerverplichting, mits:

A een duurzame oplossing voldoende verzekerd is¹⁰ en

B dat parkeerterrein voldoende aantoonbare overcapaciteit heeft.

⁹ Mogelijk als publiekrechtelijke beperking op te nemen in het WPKB register (Wet Publiekrechtelijke beperkingen)

¹⁰ zie noot 10

3.2.4. Abonnement in (semi)openbare parkeergarage

Ook het huren van bestaande openbare parkeerruimte in de vorm van een abonnement in een (semi)openbare parkeervoorziening - kan niet geheel op een lijn worden gesteld met het realiseren van nieuwe parkeerruimte. Als mogelijkheid om op andere wijze aan de parkeerverplichting te voldoen is deze optie niet onomstreden: Zo wordt het ongeclausuleerd huren van parkeerruimte (abonnement) in een parkeergarage niet zonder meer door de Raad van State geaccepteerd als mogelijkheid om aan de parkeerverplichting te voldoen, omdat een abonnement eenvoudig kan worden opgezegd en dus niet met de nodige waarborgen is omkleed dat blijvend in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.

Verder heeft de gemeente weinig toetsingsmogelijkheden om te controleren of abonnementen worden verlengd (bij verhuizingen of beëindiging contracttermijnen).

De duurzaamheid van deze oplossing is dan ook een punt van bijzondere aandacht. Verder wordt het ten behoeve van privé-gebruik met *exclusief gebruiksrecht* huren van specifieke openbare parkeerplekken niet nagestreefd: Openbare, uitwisselbare en dus voor meervoudig gebruik geschikte parkeerplaatsen worden daarmee opgeheven en de druk op de openbare parkeerruimte neemt toe. Het met exclusief gebruiksrecht verhuren van parkeerplekken in een parkeergarage betekent dat de beschikbare ruimte voor bezoekersparkeren zal afnemen.

Het huren van al dan niet openbare parkeerruimte werd dan ook niet aangemerkt als een acceptabele wijze waarop kan worden voorzien in de parkeerbehoefte.

Thans meent het college dat het huren van parkeerruimte buiten het bouwterrein uitdrukkelijk als mogelijkheid tot het “op andere wijze voorzien” geboden moet worden.

Het benutten van overcapaciteit van gebouwde parkeervoorzieningen draagt bij aan verlichting van de parkeerdruk in de openbare ruimte op maaiveldniveau (bijvoorbeeld de semi-openbare parkeergarage van een kantoor of winkelcomplex dat ‘s avonds leeg staat, zou gedurende die tijden goed door bewoners uit de omgeving gebruikt kunnen worden zolang de bezettingsgraad acceptabel blijft.

Het college meent dan ook dat het elders huren (abonnement) van (semi)-openbare parkeerruimte mogelijk moet zijn als de duurzaamheid van de oplossing maar voldoende verzekerd is.

Zo zal aan het afwijkingsbesluit de voorwaarde worden gekoppeld dat de gebruikers niet in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning, omdat zij immers op andere wijze over parkeergelegenheid kunnen beschikken.

Verder valt bijvoorbeeld te denken aan een parkeereisovereenkomst waarbij de eigenaar/opdrachtgever zich verbindt tot het alsnog storten van een parkeerbijdrage, zodra de huurovereenkomst wordt beëindigd of het abonnement wordt opgezegd. Dat is mogelijk met een boetebeding ter hoogte van de in beginsel verschuldigde parkeerbijdrage, ingeval deze oplossing niet voorhanden zou zijn.

Beleidsregel 3.2.4. Abonnement in (semi)openbare parkeervoorziening

Het huren van parkeerruimte in een (semi)openbare parkeervoorziening buiten het bouwperceel (abonnement), wordt geaccepteerd als mogelijkheid tot het op andere wijze voldoen aan de parkeerverplichting, mits

A een duurzame oplossing voldoende verzekerd is¹¹ en

B dat parkeerterrein voldoende aantoonbare overcapaciteit heeft.

¹¹ Zie noot 10

3.2.5. Parkeerbijdrage

Als op grond van het vijfde lid, onder a wordt afgeweken van de plicht om in voldoende parkeergelegenheid te voorzien op grond van het feit dat in het openbaar gebied reeds is dan wel nog zal worden voorzien in de nodige openbare parkeer- of stallingruimte, zijn burgemeester en wethouders bevoegd aan de ontheffing de verplichting tot betaling van een parkeerbijdrage te verbinden.

Parkeerbijdrage bij afwijking: Artikel 2.5.30, lid 6

In het geval de omgevingsvergunning op grond van het vijfde lid, onder a, wordt verleend in afwijking van het bepaalde in het eerste lid, op grond van het feit dat in het openbaar gebied reeds is dan wel nog zal worden voorzien in de nodige openbare parkeer- of stallingsruimte, zijn burgemeester en wethouders bevoegd aan de omgevingsvergunning de verplichting tot betaling van een parkeerbijdrage te verbinden. De hoogte van de bijdrage is opgenomen in de Nota Parkeernormen of de Beleidsregel Parkeernormen en kan door burgemeester en wethouders al dan niet jaarlijks worden aangepast aan het Prijsindexcijfer voor de productie van gebouwen van het CBS.

De hoogte van de parkeerbijdrage per parkeerplaats is door de gemeenteraad vastgesteld bij haar Nota Parkeernormen 2013 en is afhankelijk van het gebied waarin het project wordt uitgevoerd. Verwezen wordt naar de Nota Parkeernormen. Ook voor de besteding en achtergronden van de parkeerbijdrage wordt verwezen naar deze nota.

Beleidsregel 3.2.5. Parkeerbijdrage.

In de gevallen waarin overeenkomstig deze beleidsregel besloten wordt de betaling van een parkeerbijdrage te verlangen, wordt deze vastgesteld aan de hand van de normbijdragen en gebiedsindelingskaart zoals die door de gemeenteraad zijn vastgesteld in de “Nota Parkeernormen 2013” dan wel wijzigingen daarop.

3.2.6 Exploitatiebijdrage

Via de Wet ruimtelijke ordening (hoofdstuk Grondexploitatie) 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 parkeerverlichting 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.

Beleidsregel 3.2.6. Exploitatiebijdrage.

In de gevallen waarin de kosten van openbaar blijvende parkeervoorzieningen welke verband houden met het project zijn of worden verhaald op basis van een exploitatieplan (hetzij krachtens anterieure exploitatieovereenkomst, hetzij via bij de vergunning te stellen financiële voorwaarde tot betaling van een exploitatiebijdrage) wordt geen parkeerbijdrage-eis gesteld.

④ Bijzondere Beleidsregels

4.1 Parkeerverplichting zone centrumgebied

In afwijking van de normale regel van lid 1 geldt voor het centrumgebied (historische binnenstad) exact het omgekeerde. Bij voorkeur dient niet op eigen terrein maar in of op reeds aanwezige dan wel nog te realiseren (semi) openbare parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad in de parkeerbehoefte te worden voorzien:

Bouwverordening artikel 2.5.30 lid 2:

Parkeereis Binnenstad

In afwijking van lid 1 geldt voor nieuwe (bouw)ontwikkelingen in de binnenstad - dit is het gebied begrensd door de IJssel, de Osseweerdstraat, Singel, Handelskade, Mr.H.F. De Boerlaan Kazernestraat de Emmastraat en de Wilhelminabrug zoals aangegeven op de gebiedsindelingskaart van de Nota Parkeernormen 2013 - dat niet in op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort in voldoende mate wordt voorzien maar in bestaande of nieuw te realiseren openbaar blijvende parkeervoorzieningen aan de rand van of in de binnenstad.

Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan, indien vóór de ingebruikname een bij Parkeernormennota of Beleidsregel parkeernormen nader vast te stellen financiële bijdrage is geleverd in de kosten van aanleg van al dan niet reeds gerealiseerde openbaar blijvende parkeervoorzieningen (artikel 2..5.30, lid 2 Bouwverordening).

Weliswaar is er anno 2013 –gegeven het huidige vraag- en aanbodpatroon - nog sprake van voldoende parkeergelegenheid in het centrumgebied en kan ook de toename van de parkeervraag vanuit de voorgenomen bouw van het stadhuiskwartier nog binnen de bestaande capaciteit worden opgevangen, maar gegeven de beleidsambitie van de gemeente Deventer en enige andere voorgenomen ontwikkelingen in het centrumgebied is investeren in parkeervoorzieningen voor de langere termijn noodzakelijk. Daarvoor zullen reserves moeten worden opgebouwd.

Het parkeerbeleid van de gemeente Deventer is er voor wat betreft de binnenstad op gericht het maaiveldparkeren terug te dringen (autovrij maken van de historische pleinen) en om de parkeerbehoefte zo veel mogelijk op te vangen in gebouwde parkeervoorzieningen aan de rand van het centrumgebied (zie ook 3.4) . Dit houdt uiteraard rechtstreeks verband met het streven in de binnenstad een aantrekkelijk woon- en verblijfsklimaat te creëren. Van iedere (extra) parkeerplaats in de binnenstad gaat een ongewenste verkeersaantrekkende werking uit. Daar komt bij dat het historisch karakter van de binnenstad, van haar gebouwen en van haar al dan niet als waardevol aangemerkte binnenterreinen, zich in de regel zal verzetten tegen het realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein, om dan nog maar niet te spreken over het in stand houden dan wel creëren van allerlei ongewenste verkeersstromen.

Gestreefd wordt naar een autoluwe binnenstad en naar een effectief gebruik van schaarse (parkeer-) ruimte. Over de parkeerbijdrage zie paragraaf 3.3.5. en de Nota Parkeernormen.

Beleidsregel 4.1. Parkeereis Zone Centrumgebied.

Ter voldoening aan de toename van de parkeerbehoefte geldt in het gebied zone centrumgebied primair de eis dat een financiële bijdrage ter hoogte van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt gestort in de Reserve Parkeervoorzieningen.

Deze reserve wordt (voor zover het niet gaat om bijdragen welke zijn gestort voor plannen in de overige zones) uitsluitend aangewend voor de concrete aanleg van nieuwe dan wel uitbreiding van bestaande openbaar blijvende parkeervoorzieningen in en aan de rand van het centrumgebied, inclusief het beter bereikbaar maken daarvan.

Het gaat hierbij om de geplande (uitbreiding van) parkeervoorzieningen in het **Sluiskwartier**

en de Sluisstraathof, De Wilhelminabrug, Muggeplein, Noordenbergpoortgarage, de Centrumgarage en in de verdere toekomst op de Worp. Deze voorzieningen 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 (voorgefinancierde tegenprestatie).

4.1.1 Afwijken van de Parkeereis in zone Centrumgebied

Zoals in paragraaf 4.1 gemeld geldt op grond van artikel 2.5.30, lid 2 voor nieuwe bouwontwikkelingen in het centrumgebied de omgekeerde situatie: niet in op of onder het bouwterrein in de parkeergelegenheid moet worden voorzien maar via het storten van een financiële bijdrage in bestaande of nieuw te realiseren openbare blijvende parkeervoorzieningen aan de rand van of in de binnenstad.

Artikel 2.5.30, lid 5a van de Bouwverordening biedt de mogelijkheid hiervan af te wijken

Bouwverordening artikel 2.5.30, lid 5

Afwijking van de parkeereis

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste, tweede en achtste lid:

a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

b. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit

Zone centrum is het als zodanig op de gebiedsindelingskaart aangewezen gebied (gebied 1) van de Nota Parkeernormen 2013, zoals die geldt op het moment van de inwerkingtreding van deze beleidsregel.

Denkbaar is dat het vasthouden aan de eis tot storting van een financiële bijdrage in een voorkomend geval niet houdbaar is omdat het parkeren zonder enig bezwaar op het eigen terrein kan worden opgelost, maar daarvoor is wel een afwijkingsbesluit (“onthefing”) nodig. Aanvrager zal voldoende aannemelijk moeten maken dat het realiseren van parkeerruimte op het eigen terrein niet leidt tot verkeerskundig of planologische ongewenste effecten (bijv. ongewenste verkeersstromen in gedeelten van de historische binnenstad die daarop niet meer zijn berekend) en voor gebruikers van de directe omgeving geen hinder met zich meebrengt, welke zij “redelijkerwijze niet behoeven te dulden”.

Zelfs is denkbaar dat wordt afgeweken indien elders dan op eigen bouwterrein wordt voorzien in private parkeerruimte, met dien verstande dat dit niet voor het bezoekersdeel van de parkeernorm geldt.

De voorwaarden als beschreven bij beleidsregels 3.3.2 en 3.3.3 (duurzaamheid en vervallen recht op parkeervergunning) gelden bij deze afwijkingen onverkort !

Beleidsregel 4.1.1. Afwijken parkeereis Zone Centrum.

In het gebied zone centrum geldt primair de eis dat een parkeerbijdrage wordt voldaan. Hiervan kan worden afgeweken door de nodige parkeervoorzieningen op eigen terrein aan te leggen indien aanvrager voldoende aannemelijk kan maken dat dit niet leidt tot verkeerskundig of planologische ongewenste effecten (zoals ongewenste verkeersstromen die het kleinschalig karakter te boven gaan in gedeelten van de historische binnenstad die daarop niet zijn berekend) en die voor gebruikers van de directe omgeving geen hinder met zich meebrengt, welke zij “redelijkerwijze niet behoeven te dulden”.

4.2 Parkeereis in zone Schil centrum¹²

Anders dan in het centrumgebied zelf (het gebied binnen de singels) geldt voor de eerste schil, de zone Schil centrum (grootweg het gebied tussen de singels de Johannes van Vlotenlaan, de Ceintuurbaan, de Veenweg en de Mr. H.F. de Boerlaan) de normale hoofdregel van artikel 2.5.30, lid 1 van de Bouwverordening dat op eigen terrein in de toename van de parkeerbehoefte moet worden voorzien. Voor deze zone geldt echter wel een specifiek afwijkingsbeleid ingeval niet aan deze plicht wordt voldaan, omdat de druk op de openbare ruimte hier vanuit het centrumgebied zal toenemen (extra overloop vanuit de binnenstad). Extra zuinig dient te worden omgegaan met de in dit gebied nog aanwezige restcapaciteit.

Beleidsregel 4.2. Parkeereis Zone Schil centrum.

In het gebied zone Schil centrum geldt primair de eis dat op eigen terrein in de volledige parkeerbehoefte wordt voorzien en dat beslag op de bestaande restcapaciteit in de openbare ruimte zo veel als mogelijk dient te worden voorkomen.

4.2.1 Afwijken van de parkeereis in zone Schil Centrum

Afwijken van de parkeereis met gebruikmaking van de bestaande openbare parkeerruimte is in dit gebied bepaald geen vanzelfsprekendheid.

Omdat de parkeerdruk in de schilwijken toeneemt tengevolge van parkeerregulering (betaald parkeren) in het centrumgebied (vluchtgedrag) ontstaat een toenemende roep om parkeerregulering in de eerste schil. Om op termijn te kunnen garanderen dat er voldoende mogelijkheden zijn om betaalbaar en evenwichtig gereguleerd parkeren in de eerste schil te kunnen invoeren is het zaak om in dit gebied extra zuinig met de openbare parkeercapaciteit om te gaan.

Dit betekent, dat ingeval niet wordt voldaan aan de plicht de parkeerbehoefte op eigen terrein op te vangen in dit gebied primair moet worden gezocht naar mogelijkheden om in de omgeving van het bouwproject (zo mogelijk binnen de zogenaamde acceptabele loopafstanden) de openbare parkeercapaciteit uit te breiden oftewel fysiek nieuwe openbare parkeerplaatsen op maaiveldniveau aan te leggen (uiteraard mogen tegen de aanleg daarvan geen stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren bestaan en mogen ook anderszins belangen van omwonenden niet onevenredig worden geschaad).

Mocht dat niet mogelijk zijn dan moet voldoende aannemelijk zijn dat er geen andere duurzame oplossing mogelijk is, zoals huur of aankoop van parkeergelegenheid op privaat parkeerterrein in de nabije omgeving (Hierbij gelden de voorwaarden als beschreven bij beleidsregels 3.3.2 en 3.3.3 -duurzaamheid en vervallen recht op parkeervergunning - bij deze afwijkingen onverkort !). Niet uitgesloten, sterker: het kan zelfs gewenst zijn, dat parkeerplaatsen op privaat terrein (privégrond) een openbaar toegankelijk karakter krijgen!).

Omdat het in de zone schil centrum niet aannemelijk is dat extra openbare parkeergelegenheid in de openbare ruimte kan en zal worden toegevoegd, ook niet binnen een periode van 5 jaar, en het –zoals vermeld- in dit gebied ongewenst is bestaande restcapaciteit in te zetten bestaat hier in beginsel niet de mogelijkheid de parkeerbijdrage-mogelijkheid in te zetten.

Dit betekent dat ontwikkelingen met verkeersaantrekkende in dit gebied relatief snel geweigerd zullen (moeten) worden.

Om kleine ontwikkelingen in dit gebied niet te veel te frustreren geldt voor dit gebied het zelfde bijzondere afwijkingsbeleid voor ondergeschikte bouwplannen zoals dat voor de

¹² Zie voor de begrenzingen van het gebied de Gebiedsindelingskaart, behorende bij de Nota Parkeernomen 2013.

binnenstad geldt (als bedoeld in artikel 2.5.30, lid 5 sub b), met dien verstande dat voor de schil wel een voorafgaande onderzoeksplicht geldt (opties 1 en 2) (bijzondere omstandigheid).

Beleidsregel 4.2.1 Afwijken Parkeereis Zone Schil Centrum.

Ingeval in het gebied zone Schil Centrum niet wordt voldaan aan de eis dat op eigen terrein in de volledige parkeerbehoefte wordt voorzien dienen achtereenvolgens de volgende opties te worden onderzocht alvorens een definitief besluit over afwijking genomen wordt:

1. Fysieke aanleg van parkeergelegenheid in directe omgeving op korte termijn
Ter voorkoming van onnodige directe hinder dient allereerst te worden onderzocht of in de nabije omgeving op acceptabele loopafstand de fysieke mogelijkheid aanwezig is extra openbaar blijvende parkeergelegenheid aan te leggen. Die parkeergelegenheid dient planologisch en verkeerskundig aanvaardbaar te zijn en mag niet leiden tot onevenredige aantasting van de belangen van omwonenden. Indien die mogelijkheid aanwezig is wordt deze parkeergelegenheid door de gemeente op kosten vergunninghouder aangelegd. Indien die mogelijkheid niet aanwezig is dient optie 2 te worden onderzocht.
2. Private parkeerruimte
De mogelijkheid dient te worden onderzocht of in de nabije omgeving op acceptabele loopafstand de fysieke mogelijkheid aanwezig is extra private parkeergelegenheid (op particulier terrein) aan te leggen. Ook deze parkeergelegenheid dient planologisch en verkeerskundig aanvaardbaar te zijn en mag niet leiden tot onevenredige aantasting van de belangen van omwonenden.
De aanvrager moet bij de aanvraag van de omgevingsvergunning via een parkeereisovereenkomst aantonen hoe het benodigde aantal parkeerplaatsen beschikbaar komt. De voorwaarden als beschreven bij beleidsregels 3.3.2 en 3.3.3 (duurzaamheid en – voor zover van toepassing - recht op parkeervergunning) gelden bij deze afwijkingen onverkort!
Indien en voor zover dat privaat parkeerterrein (bestemd voor gebruikers, zoals werknemers en bewoners, en bezoekers) ook beschikbaar wordt gesteld voor andere gebruikers dan de doelgroep kan de parkeerbalansberekening worden toegepast (meervoudig gebruik).
Indien ook deze mogelijkheid niet aanwezig is dient optie 3 te worden onderzocht.
3. Aanleg in directe omgeving door gemeente met parkeerbijdrage bij “concreet zicht op extra openbare parkeergelegenheid”
Uitsluitend indien concreet zicht bestaat op de realisering van extra openbare parkeerruimte op acceptabele loopafstand van het project en binnen een periode van 5 jaar (te beginnen 6 weken na verzending van de vergunning) zal de mogelijkheid worden geboden met gebruikmaking van een parkeerbijdrage medewerking te verlenen.¹³
Indien de gemeente dergelijk zicht op extra openbare parkeergelegenheid in de omgeving binnen 5 jaar niet aannemelijk kan maken, is optie 5 (weigeren) van toepassing tenzij sprake is van een van ondergeschikt plan als bedoeld in beleidsregel

¹³ De bijdrage zal op schriftelijk verzoek van vergunninghouder worden gerestitueerd indien binnen de gestelde periode geen begin met de werkzaamheden is gemaakt.

4.1 of anderszins sprake van een bijzondere omstandigheid als bedoeld in artikel 2.5.30 lid 5 sub b van de Bouwverordening.

- 4 Afwijken wegens bijzondere omstandigheid (artikel 2.5.30, lid 5 sub b)
De beleidsregel als bedoeld in artikel 4.4.1. vindt hier toepassing nadat voldoende vaststaat dat de opties 1,2 en 3 geen oplossing bieden.
Van de mogelijkheid om zonder enige parkeerverplichting medewerking te verlenen dient voor het overige een spaarzaam gebruik te worden gemaakt. Zie elders in deze beleidsregel.
- 5 Weigeren
Indien geen van de mogelijkheden hiervoor zich voordoet zal de vergunning in beginsel geweigerd worden.

4.3 Parkeereis in de overige zones (Tweede schil centrum, Rest bebouwde kom en Buitengebied)

Evenals in de zone Eerste schil centrum geldt hier de hoofdregel van artikel 2.5.30, lid 1 van de Bouwverordening dat op eigen terrein in de toename van de parkeerbehoefte moet worden voorzien. Voor deze zones geldt voor een groot deel een zelfde afwijkingsbeleid als voor de zone Eerste schil centrum ingeval niet aan deze plicht wordt voldaan.

Beleidsregel 4.3. Parkeereis overige zones (Tweede schil centrum, Rest bebouwde kom en Buitengebied)

In de overige zones geldt primair de eis dat op eigen terrein in de volledige parkeerbehoefte wordt voorzien.

4.3.1 Afwijken van de parkeereis in zone Overige gebieden (Tweede schil, rest bebouwde kom en Buitengebied)

In deze gebieden geldt het volgende afwijkingsbeleid: Voor de gebieden buiten de binnenstad wordt in beginsel geen ontheffing verleend ingeval de bestaande parkeerdruk ter plaatse reeds onevenredig hoog is (*meer dan 85%*) én tevens het verlenen van ontheffing onevenredig bezwarend voor omwonenden is.

Tenzij de gemeente aannemelijk kan maken dat het van plan is binnen acceptabele loopafstand van het project en binnen een periode van 5 jaar (aanvangende 6 weken na verzending van de omgevingsvergunning) de parkeercapaciteit in de openbare ruimte uit te breiden zal voor de gebruikmaking van de restcapaciteit geen parkeerbijdrage in rekening worden gebracht.

Dit betekent dat geen bijdrage wordt berekend in gebieden waar nauwelijks parkeerproblemen aanwezig zijn, maar dat wel een bijdrage in rekening kan worden gebracht in gebieden met verhoogde parkeerdruk en waar dus de behoefte aan meer parkeergelegenheid begint te ontstaan.

Beleidsregel 4.3.1 Afwijken Parkeereis overige zones.

Ingeval in overige zones " niet wordt of redelijkerwijs niet kan worden voldaan aan de eis dat op eigen terrein in de volledige parkeerbehoefte wordt voorzien dienen achtereenvolgens de volgende opties te worden onderzocht alvorens een definitief besluit over afwijking genomen wordt:

1 Fysieke aanleg van parkeergelegenheid in directe omgeving

Ter voorkoming van onnodige directe hinder dient allereerst te worden onderzocht of in de nabije omgeving op acceptabele loopafstand de fysieke mogelijkheid aanwezig is extra openbaar blijvende parkeergelegenheid aan te leggen. Die parkeergelegenheid dient planologisch en verkeerskundig aanvaardbaar te zijn en mag niet leiden tot onevenredige aantasting van de belangen van omwonenden. Indien die mogelijkheid aanwezig is wordt deze parkeergelegenheid door de gemeente op kosten vergunninghouder aangelegd.

Indien die mogelijkheid niet aanwezig is dient optie 2 te worden onderzocht.

2 Private parkeerruimte

De mogelijkheid dient te worden onderzocht of in de nabije omgeving op acceptabele loopafstand de fysieke mogelijkheid aanwezig is extra private parkeergelegenheid (op particulier terrein) aan te leggen. Ook deze parkeergelegenheid dient planologisch en verkeerskundig aanvaardbaar te zijn

en mag niet leiden tot onevenredige aantasting van de belangen van omwonenden.

De aanvrager moet bij de aanvraag van de omgevingsvergunning via een parkeereisovereenkomst aantonen hoe het benodigde aantal parkeerplaatsen beschikbaar komt. De voorwaarden als beschreven bij beleidsregels 3.3.2 en 3.3.3 (duurzaamheid en – voor zover van toepassing - recht op parkeervergunning) gelden bij deze afwijkingen onverkort!

Indien en voor zover dat privaat parkeerterrein (bestemd voor gebruikers, zoals werknemers en bewoners, en bezoekers) ook beschikbaar wordt gesteld voor andere gebruikers dan de doelgroep kan de parkeerbalansberekening worden toegepast (meervoudig gebruik).

Indien ook deze mogelijkheid niet aanwezig is dient optie 3 te worden onderzocht.

3 Aanleg in directe omgeving door gemeente met parkeerbijdrage bij "zicht op extra openbare parkeergelegenheid"

Indien van gemeentewege kan worden aangetoond dan wel aannemelijk kan worden gemaakt dat binnen een acceptabele loopafstand van het project en binnen een periode van 5 jaar (welke aanvangt 6 weken na verzending van de vergunning) zal worden aangevangen met de aanleg van extra openbare parkeergelegenheid kan en zal in beginsel een parkeerbijdrage worden geëist.¹⁴

Indien de gemeente dergelijk zicht op extra openbare parkeergelegenheid in de omgeving binnen 5 jaar niet aannemelijk kan maken, is optie 4 van toepassing, tenzij op de voor de functie maatgevende momenten sprake is van een parkeerdruk in de omgeving van meer dan 85% (zie optie 5).

¹⁴ De bijdrage zal op schriftelijk verzoek van vergunninghouder worden gerestitueerd indien binnen de gestelde periode geen begin met de werkzaamheden is gemaakt.

4 Afwijking zonder parkeerbijdrage

Als vanwege aantoonbare redenen bovenstaande parkeeroplossingen niet mogelijk of ongewenst zijn en tevens optie 3 niet wordt toegepast, mag de restcapaciteit in de openbare ruimte gebruikt worden, zonder dat hier een parkeerbijdrage tegenover staat, mits de parkeerdruk in de omgeving op de voor de functie maatgevende momenten niet hoger is dan 85%. De initiatiefnemer heeft echter de inspanningsverplichting om eerst te onderzoeken of op andere wijzen (op eigen terrein of zoals beschreven bij 1 en 2 in parkeerplaatsen) kan worden voorzien.

5 Afwijken bijzondere omstandigheid (artikel 2.5.30, lid 5 sub b)

Van de mogelijkheid om zonder enige parkeerverplichting medewerking te verlenen dient een spaarzaam gebruik te worden gemaakt. Zie elders in deze beleidsregel.

6 Weigeren

Indien geen van de mogelijkheden hiervoor zich voordoet zal de vergunning bij een hoge parkeerdruk (boven de 85% uitgaande van realisering van het aangevraagde project) geweigerd dienen te worden.

4.4 Parkeereis en bijzondere omstandigheden (2.5.30, lid 5 sub b)

Uitgangspunt is en blijft dat aan ieder bouwinitiatief¹⁵ waarbij de parkeerbehoefte toeneemt op de een of andere wijze de verplichting kleeft om voor een parkeeroplossing zorg te dragen, hetzij door op in of onder het bouwterrein parkeervoorzieningen aan te leggen, hetzij elders, hetzij door het storten van een financiële bijdrage in de kosten van openbaar blijvende parkeervoorzieningen.

Voor het centrumgebied geldt primair deze laatste optie (betaling bijdrage).

Er kunnen zich evenwel bijzondere omstandigheden voordoen, waarbij het voldoen aan de parkeerverplichting op overwegende bezwaren stuit.

Bouwverordening artikel 2.5.30, lid 5

Afwijking van de parkeereis

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste, tweede en achtste lid:

a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

b. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit

Ofschoon wel steeds het doel van de parkeerbepaling “het voorkomen van een onaanvaardbare hinder (parkeeroverlast) voor de directe omgeving” voor ogen dienen te worden gehouden, kan op grond van artikel 2.5.30, lid 5 onder b geheel aan de parkeerverplichting worden voorbijgegaan.

¹⁵ Functiewijzigingen zonder noodzakelijke verbouw, waarvoor van het bestemmingsplan moet worden afgeweken, inbegrepen

De Raad van State¹⁶ stelt in beginsel strenge eisen: “Dat realisering van een ondergrondse parkeergarage gepaard gaat met zodanige substantiële meerkosten, dat het doel van de nieuwbouw (jongerenhuisvesting) in gevaar komt is niet als een zodanige bijzondere omstandigheid aan te merken!”

Van de onvoorwaardelijke afwijkingsmogelijkheid (lid 5b) –zonder parkeerbijdrage of vervangende verplichting tot parkeerruimte-aanleg - dient in beginsel dan ook een spaarzaam gebruik te worden gemaakt.

Toch leent deze bepaling zich er voor om een via een beleidsregel categorieën van gevallen aan te wijzen welke voor deze bijzondere afwijkingsmogelijkheid in aanmerking komen.

4.4.1 Afwijken van de parkeereis bij ondergeschikte bouwplannen en functiewijzigingen: Bijzondere omstandigheid en overwegende bezwaren

Zo heeft de Raad van State beleid van de gemeente Groningen geaccepteerd waarbij relatief kleine verbouwingen in de binnenstad (zoals voor woningen boven winkels) worden vrijgesteld van de parkeerverplichting, omdat anders veel beleidsmatig gewenste bouwplannen geen doorgang zouden kunnen vinden. Het gaat dan om een belang dat van hogere orde wordt geacht.

Gedacht wordt hierbij bijvoorbeeld aan weinig ingrijpende verbouwingen van bestaande te handhaven panden en – met het oog op parkeeroverlast - niet zeer ingrijpende functiewijzigingen. Met name in en om de binnenstad is gebleken dat de parkeeropgave voor relatief kleine maar gewenste ontwikkelingen in verhouding tot de totale ontwikkeling erg groot is. Om deze belemmering weg te nemen worden kleine ontwikkelingen in de zones Centrum en Schil centrum vrijgesteld van de parkeereis.

Hieronder vallen bijvoorbeeld projecten met een vaak onrendabele top, zoals verbouwingen en uitbreidingen van bestaande panden ten behoeve van wonen boven winkels en dure restauraties van monumenten die nu juist vanwege het toekennen van nieuwe functies financieel net haalbaar te maken zijn en die bij handhaving van de parkeereis vervolgens toch geen doorgang zouden kunnen vinden”.

Zeker in tijden van recessie kan deze eis tot een verdergaande neerwaartse spiraal voor de ontwikkeling van het centrumgebied leiden. In het verleden zijn enkele bouwplannen zoals op het gebied van wonen boven winkels gestagneerd of niet verder tot ontwikkeling gekomen, kennelijk mede veroorzaakt door de hoogte van de parkeerbijdrage. Gevaar is dat ontwikkelingen die breed gedragen worden en die gewenst zijn voor de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de binnenstad geen doorgang vinden. Daarnaast wil de gemeente ontwikkelingen stimuleren omdat deze ten goede komen aan de economische vitaliteit en leefbaarheid van de stad.

Een oplossing lijkt zoals gemeld gevonden te kunnen worden in de eerder vermelde uitspraak van de Raad van State van 28 september 2008 (nr. 200801898/1, gepubliceerd in Bouwrecht december 2008), gemeente Groningen.

De Raad van State accepteerde hier dat

het college op grond van “bijzondere omstandigheden, die tot overwegende bezwaren leiden” terecht ontheffing van de parkeerverplichting had verleend voor het

¹⁶ (RVS 15-01-05, 200404186/1 Amersfoort)

veranderen/vergroten van een pand in de binnenstad en het wijzigen van de functie daarvan onder de motivering dat anders kleine projecten als deze in de binnenstad van Groningen geen doorgang zouden kunnen vinden”.

Zoals gezegd wordt hierbij primair gedacht aan verbouwingen en uitbreidingen van bestaande panden. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (complete nieuwbouw) waar sprake is van andere ruimtelijke inrichting worden weliswaar ook forse investeringen gepleegd maar in de regel worden hier meer fysieke en financiële mogelijkheden verondersteld om aan de parkeerverplichting te voldoen.

De beleidsregel leidt direct tot een besparing op de investering, maar anderzijds leidt dit in beginsel ook weer tot beperkingen voor gebruikers. In de af te geven omgevingsvergunning wordt via een verklaring van (overeenkomst met) de initiatiefnemer in beginsel vastgelegd dat het recht op een parkeervergunning vervalt. Dit zal nog in de parkeerverordening van de gemeente Deventer worden uitgewerkt.

Voor hun parkeerbehoefte kunnen bewoners en werknemers gebruik maken van private parkeerplaatsen of een abonnement kopen in een parkeergarage. 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.

Op deze manier worden kleine ontwikkelingen mogelijk gemaakt, terwijl de extra parkeerdruk op de bestaande openbare parkeerplaatsen beperkt is. Inschatting is dat het jaarlijks om dermate kleine aantallen gaat, die ook nog eens redelijk verspreid zijn, waardoor deze vrijstelling opgevangen kan worden in de totale parkeerbalans.

Aan toepassing van onderstaande beleidsregel gaat wel een toetsing vooraf: Aannemelijk moet zijn dat toepassing van de parkeerbepaling een “bottleneck” is. Kortom: ingeval voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig is welke zonder noemenswaardige inspanning gehandhaafd kan blijven, dient die parkeerruimte aanwezig te blijven.

Beleidsregel 4.4.1 Geen parkeereis voor ondergeschikte verbouwingen in zones Centrum en (eerste) schil centrum

Onder een bijzondere omstandigheid van overwegende aard als bedoeld in **art. 2.5.30, lid 5b** van de bouwverordening wordt in ieder geval verstaan een verkeersaantrekkend bouwplan in de zones **centrumgebied en schil centrum** (zie gebiedsindelingskaart), bestaande uit

- a. een verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten hoogste 9 woningen¹⁷ worden gerealiseerd.
- b. andere verbouwingen en uitbreidingen van bestaande panden dan bedoeld onder a die leiden tot een toename van de parkeerbehoefte van maximaal 5 parkeerplaatsen.
- 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,

¹⁷ Aansluiting is gezocht bij artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening op grond waarvan bouwplannen voor “de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd”, in de zin van [artikel 6.12, eerste lid, van de wet ruimtelijke ordening](#), zijn aangewezen als bouwplannen waarvoor een exploitatiebijdrage kan worden geheven (voor kleinere bouwplannen derhalve niet)

worden over de eerste 5 parkeerplaatsen vrijgesteld met dien verstande dat voor het gebied schil centrum de extra toetsingseisen vooraf gelden zoals opgenomen onder 1 (mogelijkheid van fysieke aanleg van extra parkeergelegenheid) en 2 (private parkeerruimte) van beleidsregel 4.2.1 (Afwijken van de parkeereis in zone Schil Centrum). Voor het resterende aantal parkeerplaatsen waarop de vrijstelling niet van toepassing is geldt het beleid zoals omschreven bij beleidsregel 4.3.1. onder sub 3 respectievelijk 4, 5 en 6.

Voorts geldt voor zowel a als b als c in beide zones dat het redelijkerwijs financieel niet haalbaar dan wel fysiek onmogelijk is of uit stedenbouwkundig, esthetisch, historisch, monumentaal, archeologisch of uit verkeersveiligheidsoogpunt niet aanvaardbaar is om op eigen terrein in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte te voorzien. 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. In gebieden waar nog geen betaald parkeren geldt maar wel vergunningparkeren, blijft het recht op een bezoekersvergunning bestaan.

Buiten de in deze bijzondere beleidsregel genoemde gevallen blijft het na een integrale afweging van het college in voorkomende gevallen altijd mogelijk van deze bijzondere afwijkingsbevoegdheid gebruik te maken, maar bedoeling is om van die mogelijkheid een spaarzaam gebruik te maken.

4.5. Afwijken van Parkeernormen (maatwerk)

Denkbaar is dat een ontwikkelaar op basis van overtuigende argumenten, bijvoorbeeld met een milieubewust mobiliteitsplan (4.5.1) kan aantonen dat de geldende (gangbare) norm niet op zijn bouwplan van toepassing is, zodat in voorkomend geval aanleiding kan bestaan om van de norm af te wijken; maar er kunnen ook andere argumenten zijn die noodzaken tot “interpretatie van normen” (4.5.2)

Afwijking van de norm: Artikel 2.5.30, lid 7 Bouwverordening

Het bevoegd gezag kan in bijzondere gevallen de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van de normen als bedoeld in het derde lid van dit artikel, indien op grond van deugdelijk en door de gemeente goedgekeurd onderzoek wordt aangetoond dat toepassing van de norm in relatie tot het werkelijk beoogde gebruik tot een wezenlijk andere daadwerkelijke parkeerbehoefte leidt. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

4.5.1 Mobiliteitsplan

Duidelijk zal zijn dat niet lichtvaardig met afwijkingen van de norm moet worden omgegaan. De normen zijn er niet voor niets en zij zijn op basis van uitgebreide onderzoeken tot stand gekomen. Het is ook duidelijk niet de bedoeling dat de norm steeds ter discussie wordt gesteld. Aannemelijk moet zijn dat er een duidelijk verschil is met de norm.

Als vuistregel hanteren wij hierbij een afwijking van minimaal 15 % ten opzichte van de norm. Indien de vervoerskeuze van werknemers en/of bezoekers afwijkt van het gemiddelde, kan een initiatiefnemer een parkeerbalans op (laten) stellen op basis van **in de Deventer praktijk** gevonden parkeerkengetallen/parkeernormen. Deze kengetallen/ normen zijn afgeleid uit een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd door een extern bureau en dat vooraf door de gemeente

is goedgekeurd. De kosten voor dit 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. Sommige bedrijven spannen zich bijzonder in om de mobiliteitskeuze van hun werknemers en of bezoekers te beïnvloeden en daarmee het gebruik van alternatieven voor de auto te bevorderen. Deze initiatieven wil de gemeente stimuleren. Het is goed denkbaar dat de aanvrager aan kan tonen dat de gebruikers van het te bouwen object een lagere parkeerbehoefte met zich meebrengen dan wat wordt berekend op basis van de geldende 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. De aanvrager vult een mobiliteitsprofiel in en vult deze aan met gegevens over het huidige en/of verwachte mobiliteitsgebruik van zijn werknemers (o.a. gegevens over werk – woonafstanden). Met het formulier verantwoordt de aanvrager het gewenste (benodigde) aantal parkeerplaatsen.

De gemeente wil hiermee ontwikkelaars stimuleren om omgevingsbewust te bouwen. Uiteindelijk is het aan het bevoegd gezag om te beoordelen in hoeverre de opgevoerde argumenten reden zijn om de parkeernorm en daarmee 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).

De gemeente wil ook na verstrekking van de omgevingsvergunning de gebruiker 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 zorgt voor parkeerhinder in de omgeving, wil de gemeente kunnen afdwingen dat de veroorzaker voor een oplossing zorgt. Daarom worden de afspraken en consequenties, als er afgeweken wordt van de afspraken, vastgelegd in een parkeerovereenkomst tussen de gemeente en de eigenaar van de locatie.

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 afspraken over mobiliteitsbeleid vastgelegd.

Beleidsregel 4.5.1 Mobiliteitsplan

Mede met het oog op milieubewust bouwen worden aanvragers uitdrukkelijk in de gelegenheid gesteld met een mobiliteitsplan aan tonen dat de voor de desbetreffende functie geldende norm niet zonder meer toepasbaar is op de te verwachten toename van de autoparkeerbehoefte.

Er bestaat slechts aanleiding om af te wijken van de norm indien de te verwachten autoparkeerbehoefte minimaal 15% afwijkt van de parkeerbehoefte zoals die op basis van de norm zou worden berekend.

Slechts op basis van de acceptatie van een gedegen mobiliteitsplan en een aan de afwijking van de norm ten grondslag liggende parkeereisovereenkomst, ter zekerheidsstelling voor de naleving van het mobiliteitsplan, kan het college afwijken van de parkeernormen (de autoparkeernorm naar beneden bijstellen).

4.5.2 Interpretatie van parkeernormen

Het is ook mogelijk dat voor een bepaalde ontwikkeling **geen specifieke norm** past. In dat geval 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 functies de toename van de parkeerbehoefte. Uitgangspunt daarbij is dat het parkeergedrag behorende bij de gekozen norm het best aansluit bij de te bouwen functie. Als geen van de normen passend is voor de ontwikkeling, 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. Onderzoek kan bijvoorbeeld plaatsvinden op basis van globale kencijfers, onderzoeksgegevens van vergelijkbare situaties of een uitgebreide omschrijving van het gebruik van de functie. Het onderzoek moet vooraf door de gemeente worden goedgekeurd.

Beleidsregel 4.5.1 Interpretatie van parkeernormen

Ingeval voor een specifieke functie geen rechtstreeks toepasbare parkeernorm beschikbaar is wordt de parkeerbehoefte door het college bepaald aan de hand van door aanvrager aan te reiken gegevens, waarbij zo veel als wordt aangesloten bij de te verwachten parkeerbehoefte op basis van vergelijkbare functies waarvoor wel normen beschikbaar zijn.

5 Fietsparkeren

Nieuw in de bouwverordening is een regeling over het parkeren van de fiets.

5.1. Plicht om voor fietsvoorzieningen zorg te dragen

Fietsstallingsgelegenheid bij of in gebouwen Artikel 2.5.30a lid 1 Bouwverordening

Indien de omvang of de bestemming van een gebouw, niet zijnde een woning, daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het stallen van fietsen in voldoende mate fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort, **dan wel in de directe omgeving.**

Deze verplichting geldt niet voor woningen omdat het Bouwbesluit 2012 daarin voor woningen voorziet.¹⁸ De bouwverordening mag op dit punt dan ook niet aanvullende voorschriften bevatten. Anders ligt dat bij niet-woonfuncties waarbij de gemeente eigen beleid mag voeren. 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.

Daarom heeft Deventer, gebaseerd op de kencijfers van het CROW fietsparkeernormen opgesteld. Verwezen wordt naar de "Nota parkeernormen 2013".

Net als bij de auto geldt ook hier als uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein wordt opgelost, met dit verschil dat óók als in de directe omgeving voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn rechtstreeks aan de plicht wordt voldaan, (zonder dat daarvoor een afwijkingsbesluit ("onthefing") behoeft te worden genomen.

Wel is sprake van een voorkeursvolgorde. Indien en voorzover het mogelijk is op eigen terrein de fietsparkeerbehoefte op te vangen, zoals met name voor gebruikers/werknemers, dan dient daarvoor gekozen te worden.

5.2 Wanneer wordt aan de plicht voldaan

Fietsstallingsgelegenheid bij of in gebouwen Artikel 2.5.30a lid 2 Bouwverordening

Aan de eis als bedoeld in lid 1 wordt geacht te zijn voldaan indien:

- het aantal fietsparkeerplaatsen op de locatie zoals aangegeven onder lid 1 ten minste overeenkomt met het aantal parkeerplaatsen dat voor de betreffende functie is genoemd in de Nota Parkeernormen 2013,
- de kwaliteit van deze fietsparkeerplaatsen minimaal gelijkwaardig is aan één van de standaardoplossingen fietsparkeren zoals genoemd in de nota 'Nota standaardoplossingen fietsparkeren' voor zover deze standaardoplossing van toepassing is verklaard voor de betreffende doelgroep en functie en locatie van het gebouw, en
- de loopafstand van deze fietsparkeerplaatsen tot een voor de betreffende doelgroep doorgaans te gebruiken ingang van het gebouw maximaal even lang is als genoemd bij bovenbedoelde standaardoplossingen

Oftewel:

Aan de plicht om te voorzien in voldoende fietsparkeervoorzieningen wordt geacht te zijn voldaan als:

¹⁸ Voor de fietsparkeerbehoefte gelden de eisen zoals gesteld in het Bouwbesluit 2012, artikel 4.30 t/m 4.33 (Buitenberging nieuwbouw). Opm.: Het Bouwbesluit stelt geen eisen aan de voorziening in de fietsparkeerbehoefte bij verbouwingen van bestaande niet- woonpanden tot woningen

- het aantal fietsparkeermogelijkheden overeenkomt met de fietsparkeernorm uit de Nota Parkeernormen 2013 en tevens als
- sprake is van een situatie waarbij wordt voldaan aan één van de standaardoplossingen uit de “Nota standaardoplossingen fietsparkeren”, inclusief de daarin genoemde loopafstanden

5.3 Afwijking van de plicht met fietsparkeerbijdrage

Fietsstallingsgelegenheid bij of in gebouwen Artikel 2.5.30a lid 3 sub a Bouwverordening

Afwijking van de parkeereis

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en/of het tweede, lid:

- voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.**
- indien het voldoen aan die bepaling door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit

Voorshands wordt er vanuit gegaan dat in veruit het overgrote deel van de gevallen zal kunnen worden voldaan aan hetzij het parkeren op eigen terrein, hetzij aan de standaardoplossingen voor het fietsparkeren in de openbare ruimte.

Slechts bij hoge uitzondering als vast staat dat;

- geen voorzieningen op eigen terrein kunnen worden getroffen en
- de standaardoplossingen ontoereikend zijn, waardoor bijzondere voorzieningen maatregelen moeten worden genomen

is sprake van een afwijkingssituatie als bedoeld in lid 3.

In beginsel zal dan een fietsparkeerbijdrage worden geëist, als voorwaarde voor het verlenen van ontheffing (afwijking). De hoogte van de bijdrage per fietsvoorziening is geregeld in de “Nota Parkeernormen 2013”.

5.3 Afwijking van de plicht zonder fietsparkeerbijdrage

Fietsstallingsgelegenheid bij of in gebouwen Artikel 2.5.30a lid 3 sub b Bouwverordening

Afwijking van de parkeereis

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en/of het tweede, lid:

- voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.
- indien het voldoen aan die bepaling door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit**

Als voldoende vast staat dat sprake is van een bijzondere omstandigheid, waarbij het voldoen aan de parkeerverplichting op overwegende bezwaren stuit en óók niet op andere wijze (via een fietsparkeerbijdrage) aan de parkeereis kan worden voldaan, kan het bevoegd gezag besluiten een onvoorwaardelijke ontheffing te verlenen.

Dit zal eerder theorie dan praktijk zijn.

Hiervan kan sprake zijn als:

- Het – na afweging van alle belangen - uitdrukkelijk gewenste plan zal dan in wezen uitsluitend moeten afketsen op het niet kunnen voldoen van de verhoudingsgewijs geringe parkeerbijdrage of
- Er kunnen geen concreet aanwijsbare extra voorzieningen in de openbare ruimte worden getroffen welke eigenlijk wel getroffen zouden moeten worden

5.4 Afwijking van de norm (mobiliteitsbeleid)

Fietsstallingsgelegenheid bij of in gebouwen Artikel 2.5.30a lid 4 Bouwverordening

Afwijking van de norm

Het bevoegd gezag kan in bijzondere gevallen de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van de normen als bedoeld in het tweede lid van dit artikel, indien op grond van deugdelijk en door de gemeente goedgekeurd onderzoek wordt aangetoond dat toepassing van de norm in relatie tot het werkelijk beoogde gebruik tot een wezenlijk andere daadwerkelijke parkeerbehoefte leidt.

De gemeente stimuleert het gebruik van de fiets. Denkbaar is dat aan de hand van een mobiliteitsplan, dat voornamelijk gericht zal zijn op het realiseren van minder autoparkeerplaatsen de fietsnorm naar boven moet worden bijgesteld.

5.5 Weigeren bij niet voldoen aan de plicht

Fietsstallingsgelegenheid bij of in gebouwen Artikel 2.5.30a lid 3 sub b Bouwverordening

Afwijking van de parkeereis

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en/of het tweede lid:

- a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.
- b. indien het voldoen aan die bepaling door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit**

Ook deze optie lijkt meer theorie dan praktijk. Als voldoende vast staat dat op geen enkele wijze aan de noodzakelijke geachte parkeerverplichting kan worden voldaan en tevens niet de bereidheid bestaat vanwege de bijzondere omstandigheden van het geval af te wijken van de plicht zal de vergunning geweigerd moeten worden.

Denkbaar is een situatie waarbij in de bestaande situatie reeds zeer veel overlast van fietsparkeren aanwezig is en geen extra maatregelen kunnen worden getroffen.

Nota Parkeernormen Deventer 2013

Auto en fiets



Inhoud

Hoofdstuk1 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. De omgeving mag geen parkeerhinder ondervinden.....	14
3.2. De ontwikkelende partij is verantwoordelijk voor de parkeeroplossing.....	15
3.3. Kleine ontwikkelingen worden uitgezonderd.....	15
3.4. Ruimte voor maatwerk:.....	16
3.5 Overgangsregeling.....	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 bereikbaarheidsconclaaf 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

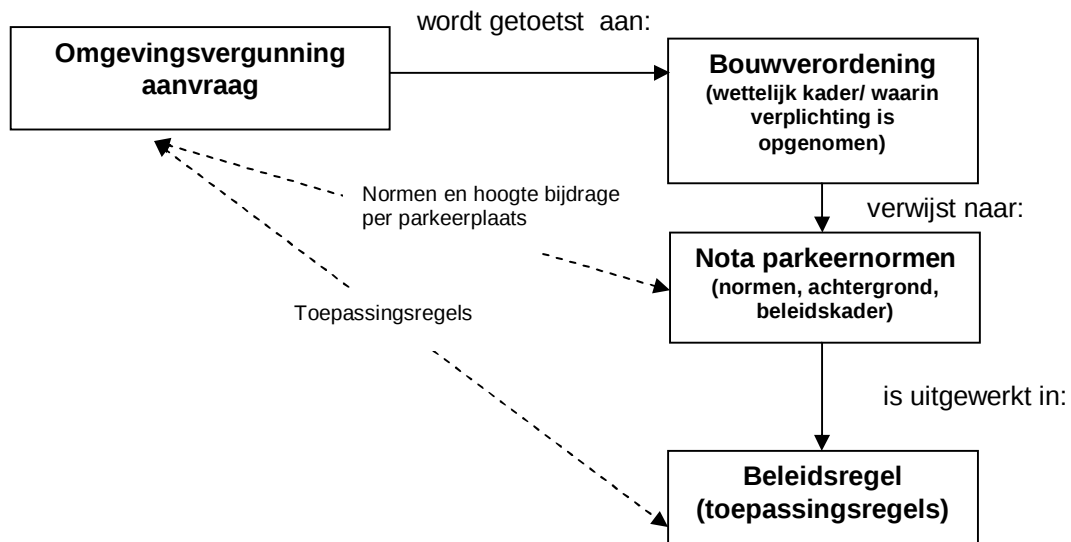
De in 2008 van kracht geworden nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) zal op termijn worden vervangen door de Omgevingswet. De Omgevingswet vormt één integraal kader voor locatiegebonden activiteiten in de fysieke leefomgeving en wordt daarmee ook de basis voor het gebruik van parkeernormen. In de Omgevingswet 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 kencijfers¹⁹ 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-methodiek 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 stedelijk²⁰. 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, Rielerweg West, Deel Rivierenbuurt (deel dat al gereguleerd is).
- III. Tweede schil centrum: rest Rivierenbuurt, Rielerweg 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.²¹

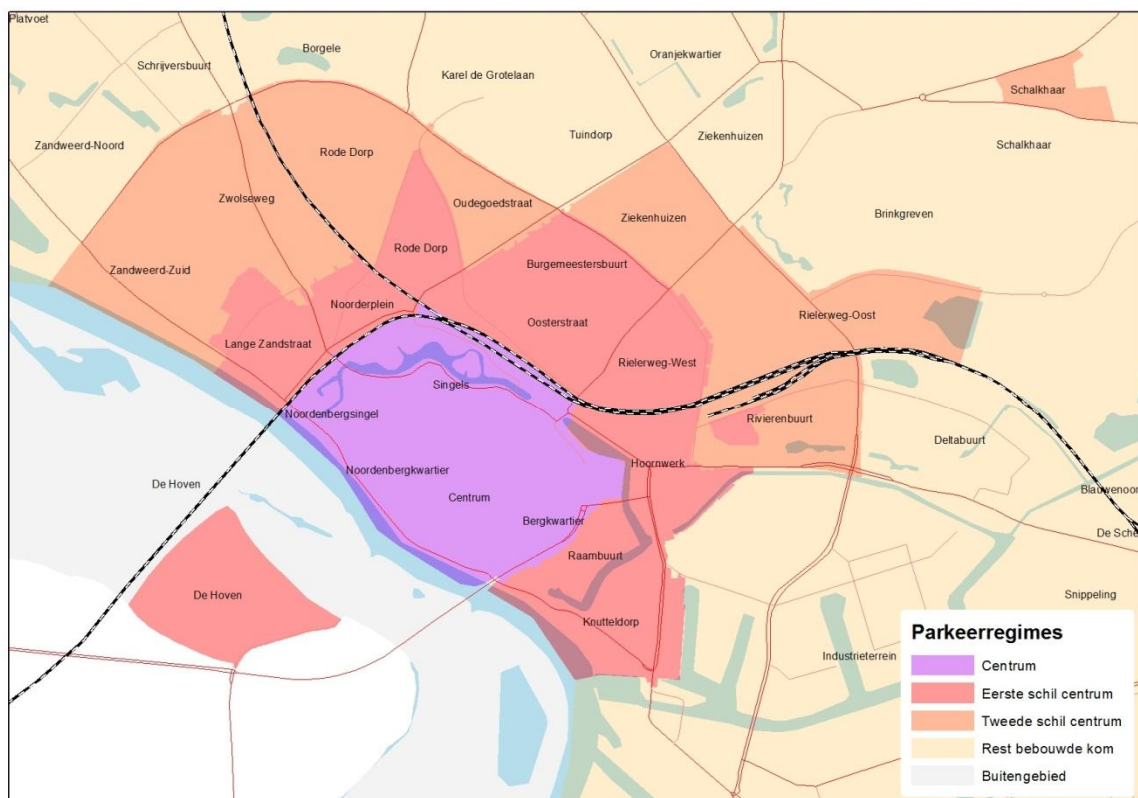


¹⁹ Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, publicatie 317, oktober 2012

²⁰ Bron CBS: Deventer kent 1.500 tot 2.500 adressen per km² en valt daarom in de categorie sterk stedelijk.

²¹ 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)"²² 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:

²² 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%
Vlakvloertheater (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 (veel)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/ cafeteria (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 (nomvestiging 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 parkeerduurbeperking. 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 Deventer²³. 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)	100m2 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	100m2 bvo	3,0	3,0	2,8	2,7	2,7	
Supermarkt	100m2 bvo	3,2	3,2	3,0	2,9	2,9	
Bouwmarkt	100m2 bvo	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	
Tuincentrum	100m2 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)	100m2 bvo	19,8	19,8	18,9	18,0	15,0	bv. Pannenkoeken - huis. Terras meetellen
Restaurant (luxe)	100m2 bvo	4,4	4,4	4,2	4,0	4,0	
Bibliotheek	100m2 bvo	3,3	3,3	3,2	3,0	3,0	
Bioscoop	100m2 bvo	8,6	8,6	4,5	1,4	1,4	
Fitness	100m2 bvo	5,5	5,5	3,9	2,0	2,0	
Museum	100m2 bvo	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	
Sporthal	100m2 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	100m2 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	nm	
Theater	100 zitplaatsen	26,4	26,4	22,1	18,0	18,0	
Zwembad (openlucht)	100m2 bassin	30,8	30,8	29,4	28,0	28,0	
Zwembad (overdekt)	100m2 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)	100m2 bvo	1,4	1,4	1,4	1,3	1,3	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100m2 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)	100m2 bvo	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	
Ziekenhuis (medewerkers)	100m2 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	100m2 bvo	15,4	15,4	14,7	14,0	14,0	
Middelbare school medewerkers	100m2 bvo	0,7	0,7	0,5	0,4	0,4	
ROC leerlingen	100m2 bvo	13,2	13,2	12,6	12,0	12,0	

²³ 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 aard²⁴.

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 hen²⁵. 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.
- 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.

²⁴ Een soortgelijke regeling heeft de gemeente Groningen getroffen. Deze heeft de toets van de Raad van State doorstaan

²⁵ 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

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 belangrijk²⁶ 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)²⁷. 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 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

²⁶ 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.

²⁷ Het formulier met het mobiliteitsprofiel zal na vaststelling van deze nota worden ontwikkeld.

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 ²⁸afwijken 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 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

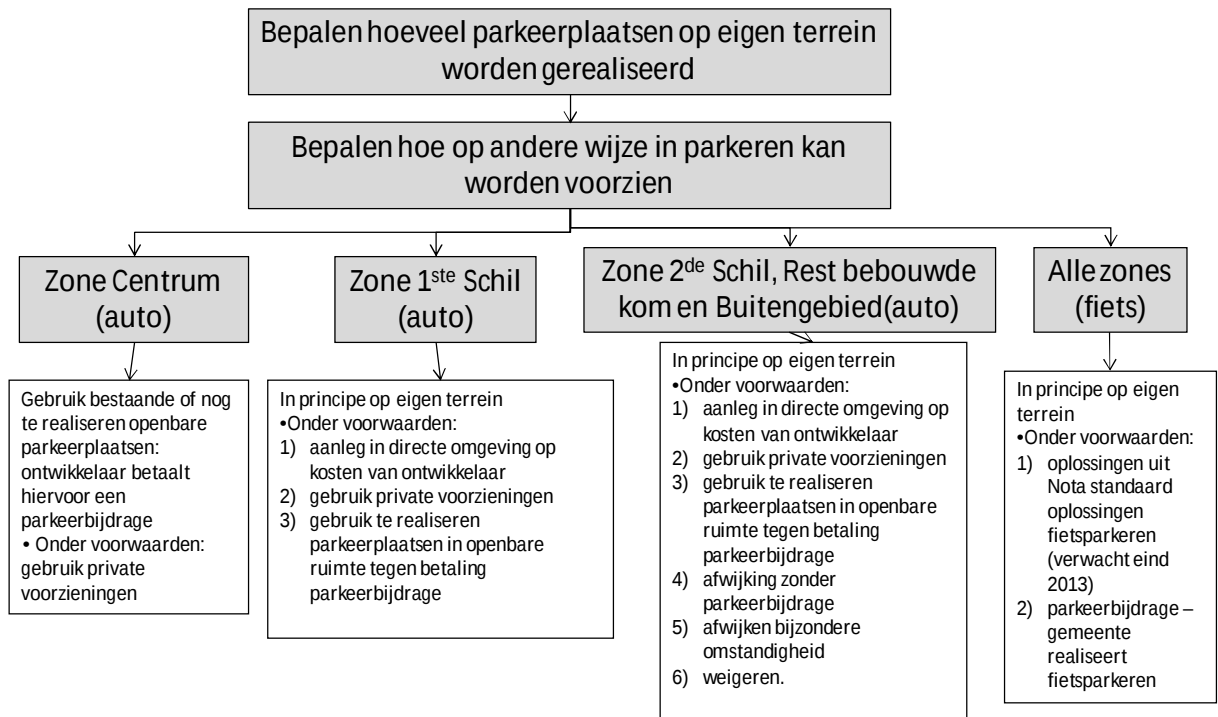
²⁸ Zie noot 7

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. Parkeerfonds

4.1. Inleiding

De handhaafbaarheid van de parkeerbijdrage (Parkeerfonds) 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 baatbelasting²⁹).

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 realisering³⁰ 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 Gouda³¹, waar de Raad van State zelfs nog met zoveel woorden heeft overwogen dat "voor dit doel een parkeerfonds 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.

²⁹ Ook ingeval de kosten van parkeervoorzieningen kunnen worden verhaald via een exploitatieovereenkomst of exploitatiebijdrage-voorwaarde wijkt de parkeerbijdragevoorziening

³⁰ 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.

³¹ 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 hoeft 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 hoeft 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 hoeft 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 parkeerverlichting 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 winkelen 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:

	g per parkeerplaats (auto)
m	0
schil centrum	0
e schil centrum	0
gebouwde kom en buitengebied	0

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 maaiveld³².

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**.

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

³² In de verhoudingsberekening zijn meegenomen parkeergarage Sluiskwartier, parkeergarage Nieuwstraat, De Worp, Nieuwe Markt, Muggenplein.

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.

	g per parkeerplaats (fiets)
m	5
schil centrum	0
e schil centrum	5
ebouwde kom en buitengebied	5

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), Hoornter, 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 vervoer³³, maar deze voorzieningen zijn niet zo dichtbij als bij de bestemmingen

³³ Zie structuurvisie stadsaszone Deventer

in de zone centrum. Daarom is de norm hoger dan in de zone centrum maar lager dan in de zone rest 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 parkeerkencijfers 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'³⁴. In deze gebieden geldt over het algemeen de hoogste parkeernorm omdat in deze gebieden de auto ook meer gebruikt wordt.

³⁴ 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 omgeving³⁵ 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 parkeerovereenkomst 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/m 3) 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 noodzakelijke momenten niet boven de 85% komt (inclusief de verwachte parkeerdruk van de ontwikkeling).

³⁵ Gemeten op logische looproutes binnen acceptabele loopafstanden, zoals op de vorige pagina omschreven voor de verschillende functies.

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.

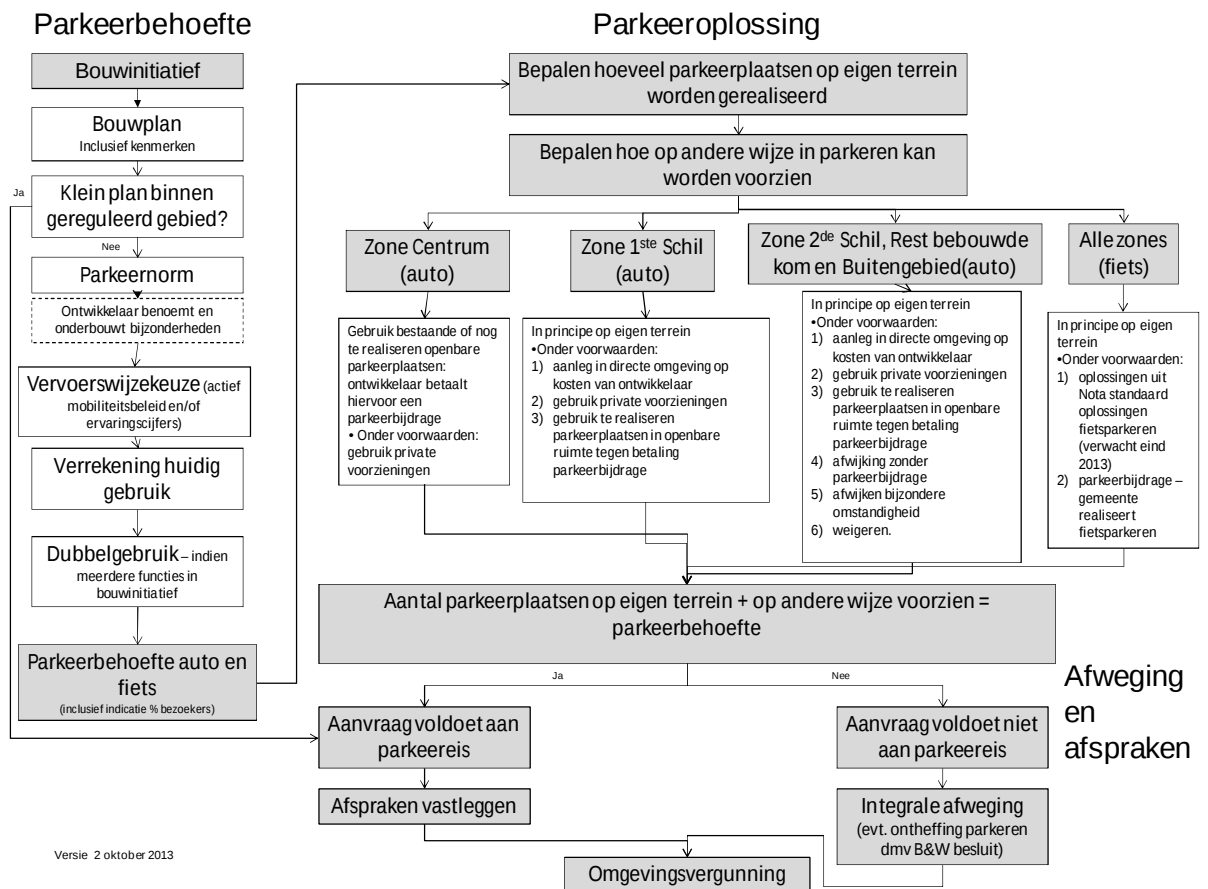
Als het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein en/of het op andere wijze voorzien gelijk is aan de parkeerbehoefte, zal medewerking worden verleend aan de aanvraag voor de omgevingsvergunning. De afspraken, bijvoorbeeld over mobiliteitsbeleid, worden vastgelegd als onderdeel van de omgevingsvergunning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

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.



Artikel 2.5.30 Autoparkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Parkeereis eigen terrein

Indien de omvang of de bestemming van een gebouw, daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate, zijnde de (toename van de) parkeerbehoefte - ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort (de parkeereis).

2. Parkeereis Binnenstad

In afwijking van lid 1 geldt voor nieuwe bouwontwikkelingen in de binnenstad (dit is het gebied begrensd door de buurten Singels, Noordenbergsingel, Noordenbergkwartier, Centrum en Bergkwartier) dat niet in op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort in voldoende mate wordt voorzien maar in bestaande of nieuw te realiseren openbare blijvende parkeervoorzieningen aan de rand van of in de binnenstad. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan, indien vóór de ingebruikname een bij de Nota Parkeernormen 2013 vastgestelde financiële bijdrage per parkeerplaats is geleverd in de kosten van aanleg van al dan niet reeds gerealiseerde openbaar blijvende parkeervoorzieningen.

3. Parkeernormen

Aan het eerste lid wordt geacht te zijn voldaan indien het aantal parkeerplaatsen op de locatie zoals aangegeven onder lid 1 ten minste overeenkomt met het aantal parkeerplaatsen dat voor het betreffende gebied en de betreffende functie is genoemd in de Nota Parkeernormen 2013 met de bijbehorende gebiedsindelingskaart.

4. Maatvoeringseisen

De maatvoering van de parkeervoorzieningen, alsmede het ontwerp van de parkeergelegenheid zal moeten voldoen aan gangbare richtlijnen op het gebied van de inrichting van parkeerplaatsen. Dit is in eerste instantie het handboek openbare ruimte van de Gemeente Deventer en vervolgens NEN 2443, uitgave 2013

5. Afwijking van de parkeereis

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste, tweede en achtste lid:

- a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.
- b. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit

6. Parkeerbijdrage bij afwijking

In het geval de omgevingsvergunning op grond van het vijfde lid, onder a, wordt verleend in afwijking van het bepaalde in het eerste lid, op grond van het feit dat in het openbaar gebied reeds is dan wel nog zal worden voorzien in de nodige openbare parkeer- of stallingsruimte, zijn burgemeester en wethouders bevoegd aan de omgevingsvergunning de verplichting tot betaling van een parkeerbijdrage te verbinden. De hoogte van de bijdrage is vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2013 en kan door burgemeester en wethouders al dan niet jaarlijks worden aangepast aan het Prijsindexcijfer voor de productie van gebouwen van het CBS.

7. Afwijking van de norm

Het bevoegd gezag kan in bijzondere gevallen de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van de normen als bedoeld in het derde lid van dit artikel, indien op grond van deugdelijk en door de gemeente goedgekeurd onderzoek wordt aangetoond dat toepassing van de norm in

relatie tot het werkelijk beoogde gebruik tot een wezenlijk andere daadwerkelijke parkeerbehoefte leidt.

8. Laad en losgelegenheden

Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

Artikel 2.5.30a Fietsstallingsgelegenheden bij of in gebouwen

1. Parkeereis

Indien de omvang of de bestemming van een gebouw, niet zijnde een woning, daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het stallen van fietsen in voldoende mate fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort, dan wel in de directe omgeving.

2. Parkeernormen.

Aan de eis als bedoeld in lid 1 wordt geacht te zijn voldaan indien:

- a. het aantal fietsparkeerplaatsen op de locatie zoals aangegeven onder lid 1 ten minste overeenkomt met het aantal parkeerplaatsen dat voor de betreffende functie is genoemd in de Nota Parkeernormen 2013 (fietsparkeernormen),
- b. de kwaliteit van deze fietsparkeerplaatsen minimaal gelijkwaardig is aan één van de standaardoplossingen fietsparkeren zoals genoemd in de nota 'Nota standaardoplossingen fietsparkeren' voor zover deze standaardoplossing van toepassing is verklaard voor de betreffende doelgroep en functie en locatie van het gebouw, en
- c. de loopafstand van deze fietsparkeerplaatsen tot een voor de betreffende doelgroep doorgaans te gebruiken ingang van het gebouw maximaal even lang is als genoemd bij bovenbedoelde standaardoplossingen

3. Afwijking van de parkeereis

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en/of het tweede, lid:

- a. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.
- b. indien het voldoen aan die bepaling door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit

4. Parkeerbijdrage bij afwijking

In het geval de omgevingsvergunning op grond van het derde lid, onder a, wordt verleend in afwijking van het bepaalde in het eerste lid, zijn burgemeester en wethouders bevoegd aan de omgevingsvergunning de verplichting tot betaling van een parkeerbijdrage te verbinden. De hoogte van de bijdrage is vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2013 en kan door burgemeester en wethouders al dan niet jaarlijks worden aangepast aan het Prijsindexcijfer voor de productie van gebouwen van het CBS.

5. Afwijking van de norm

Het bevoegd gezag kan in bijzondere gevallen de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van de normen als bedoeld in het tweede lid van dit artikel, indien op grond van deugdelijk en door de gemeente goedgekeurd onderzoek wordt aangetoond dat toepassing van de norm in relatie tot het werkelijk beoogde gebruik tot een wezenlijk andere daadwerkelijke parkeerbehoefte leidt.
