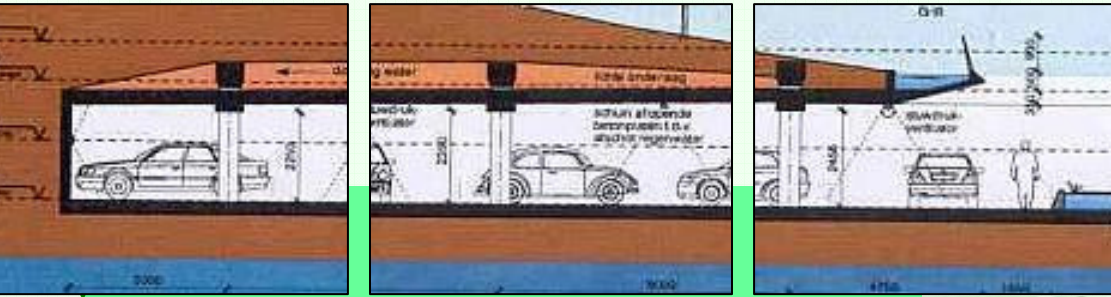


## Actualisatie Parkeernota



Milieu, Mobiliteit en Openbare Ruimte



Definitieve versie  
Augustus 2004

# Inhoudsopgave

## Inleiding

## Samenvatting voorstellen

<b>1. Parkeernormen .....</b>	<b>6</b>
1.1. <i>Inventarisatie huidige situatie .....</i>	6
1.2. <i>Overzicht parkeernormen grootste gemeenten in Nederland.....</i>	6
1.3. <i>Prestatieafspraken corporaties .....</i>	8
1.4. <i>Aanpassing parkeernormen woningen .....</i>	8
1.5. <i>Geconcentreerde parkeervoorzieningen.....</i>	12
1.6. <i>Aanpassing overige parkeernormen.....</i>	13
1.7. <i>Parkeernormen en bestemmingsplannen.....</i>	14
<b>2. Tarieven .....</b>	<b>15</b>
2.1. <i>Parkeertarieven algemeen.....</i>	15
<b>3. Parkeeraanbod binnenstad.....</b>	<b>17</b>
<b>4. Parkeerregulering .....</b>	<b>18</b>
4.1. <i>Stand van zaken.....</i>	18
4.2. <i>Nieuwe aanpak proces parkeerregulering .....</i>	19
4.3. <i>Potentiële reguleringsgebieden.....</i>	19
<b>5. Diversen.....</b>	<b>20</b>
5.1. <i>Parkeerbijdrage .....</i>	20
5.2. <i>Openingstijden parkeergarage Marktplein .....</i>	20
5.3. <i>Dienstverlening Nummer Eén .....</i>	21
5.4. <i>Bezoekerskaarten voor bewoners binnenstad.....</i>	21
5.5. <i>Regels vergunningverlening.....</i>	21

## Inleiding

In de raadsopdracht "Actualisering Verkeersbeleid" is een actualisatie van het parkeerbeleid, zoals dat in de Parkeernota van 1999 is vastgelegd, aangekondigd. In de raadsopdracht is aangegeven dat de onderwerpen parkeernormen en parkeertarieven in de actualisatie aan de orde komen. De voorliggende notitie bevat voorstellen voor parkeernormen evenals voor enkele andere parkeeronderwerpen. Het onderwerp parkeertarieven zal in een afzonderlijk voorstel worden voorgelegd.

In de Parkeernota, die in 1999 door de gemeenteraad van Apeldoorn is vastgesteld, zijn parkeernormen voor woningen, bedrijven en diverse voorzieningen opgenomen. Met name de parkeernormen voor woningen hebben de laatste jaren nogal eens discussie opgeroepen, waarbij de vraag gesteld werd of de Apeldoornse parkeernormen niet te laag zijn. Reden hiervoor is het feit dat in enkele wijken in Apeldoorn, ten gevolge van het toenemende autobezit en het niet gebruiken van parkeerplaatsen op eigen terrein, een hoge parkeerdruk in de straten bestaat. In deze notitie worden de Apeldoornse parkeernormen voor woningen tegen het licht gehouden en wordt een voorstel voor aanpassing gedaan.

Naast de parkeernormen voor wonen worden ook de parkeernormen voor bedrijven en voorzieningen heroverwogen en worden op onderdelen aanpassingen voorgesteld.

Met de ontwikkelingen in de binnenstad werpt de vraag zich op hoe het parkeren voor dergelijke grootschalige ontwikkelingen moet worden opgevangen. Komt een vijfde parkeergarage in beeld?

In steeds meer woonwijken wordt het parkeren gereguleerd door vergunningenparkeren. Hiertoe wordt overgegaan wanneer een grote publiekstrekker parkeeroverlast veroorzaakt in een woonomgeving. Wat is de stand van zaken op het gebied van vergunningenparkeren en wat omhelst de nieuwe aanpak die hierin wordt voorgesteld?

Tot slot komen diverse kleinschalige parkeervoorstellen aan de orde.

De notitie begint met een samenvatting van de voorstellen.

## Samenvatting voorstellen

### Parkeernormen

- De huidige parkeernorm voor *woningen*, te weten 1,5 per woning, wordt opgehoogd naar 2 parkeerplaatsen per woning, 1 op eigen terrein en 1 in de openbare ruimte (waarvan 0,25 voor bezoekers). Door deze ophoging ontstaan er voor een aantal woningtypes in feite meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte dan nodig is. Daarom wordt per woningtype een correctie toegepast die bepaald wordt door de mate waarin het eigen terrein al dan niet gebruikt wordt voor parkeren/andere doeleinden.

De volgende parkeernormen en correctiefactoren worden onderscheiden:

Type woning	Parkeernorm	Correctie	Parkeernorm inclusief correctie
<b>Woning in de binnenstad</b>	2,0	-0,5	1,5
<b>Seniorenwoning in de binnenstad</b>	2,0	-0,8	1,2
<b>Woning buiten de binnenstad</b>			
• Woning zonder parkeergelegenheid	2,0	-0,5	1,5
• Garage met oprit	2,0	-0,25	1,75
• Garage zonder oprit	2,0	+0,25	2,25
• Carport	2,0	n.v.t.	2,0
• Tuinparkeerplaats	2,0	+0,25	2,25
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met gezamenlijke parkeervoorziening	2,0	-0,4	1,6
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met deels gezamenlijke/deels eigen parkeervoorziening	2,0	-0,4/-0,25	1,6/1,75
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met eigen parkeervoorziening	2,0	-0,25	1,75
<b>Seniorenwoning buiten de binnenstad</b>			
• Woning zonder parkeergelegenheid	2,0	-0,8	1,2
• Garage met oprit	2,0	-0,55	1,45
• Garage zonder oprit	2,0	-0,05	1,95
• Carport	2,0	-0,3	1,7
• Tuinparkeerplaats	2,0	-0,05	1,95
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met gezamenlijke parkeervoorziening	2,0	-0,7	1,3
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met deels gezamenlijke/deels eigen parkeervoorziening	2,0	-0,7/-0,55	1,3/1,45
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met eigen parkeervoorziening	2,0	-0,55	1,45

- Per project wordt bepaald of de extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten koste gaan van groen/overige openbare ruimte danwel dat de plaatsen worden aangelegd op potentieel bouwterrein.
- In de binnenstad is het uitgangspunt dat parkeerplaatsen ondergronds danwel in gebouwde voorzieningen worden aangelegd. Buiten de binnenstad verdient het aanbeveling om bij hogere dichtheden de parkeervoorzieningen te concentreren zo mogelijk in gebouwde voorzieningen.
- De volgende parkeernormen worden aangepast:
  - Opsplitsing in de categorie onderwijs tot 18 jaar (was 0,5 per lokaal):
    - + Basisschool: 0,5 parkeerplaats per lokaal
    - + Voorgezet onderwijs jonger dan 18 jaar: 1 parkeerplaats per lokaal
  - Horeca in woonbuurt: 10 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo) (was 6 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo)
  - Locatiebeleid: het loslaten van het onderscheid tussen A- en B-locaties en de daaraan gekoppelde eindnormen. De bestaande normen voor kantoren en bedrijven voor de binnenstad en daarbuiten blijven gehandhaafd.

### **Parkeertarieven**

- Op grond van onduidelijkheid bij de parkeerder op de volgende feestdagen afzien van betaald parkeren en dit vermelden op de parkeerapparatuur: 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Kerstdag, Nieuwjaarsdag, 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Paasdag, Koninginnedag, Hemelvaartsdag, 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Pinksterdag.
- De tariefzones 1 en 2 samenvoegen tot 1 binnenstadszone waarbij het tarief van zone 1 wordt gehanteerd.

### **Parkeerregulering**

- Er dient sprake te zijn van bestaande c.q. toekomstige knelpunten op het gebied van parkeren alvorens tot invoering van vergunningenparkeren in een gebied zal worden overgegaan. Bij de invoering van vergunningenparkeren zal de door het college geaccordeerde nieuwe aanpak (d.d. 19 juni 2003) worden gevolgd, waarbij de doorlooptijd van het traject wordt bekort en een groter gebied in één keer wordt aangepakt, in plaats van in 2 of 3 afzonderlijke fasen.

### **Diversen**

- De parkeerbijdrage met ingang van 1 januari 2005 over 4 jaar te verhogen van € 6.800,- tot € 12.000,- per plaats.
- De openingsuren van de garage Marktplein op donderdag, vrijdag en zaterdag terugbrengen tot 24.00 uur (op dit moment op donderdag tot 02.00 uur en tot 04.00 uur op vrijdag en zaterdag).
- Ten aanzien van de bezoekerskaarten voor bewoners van de binnenstad de huidige doelgroepenregeling (65 + en WVG) handhaven met mogelijk een hoger dagdeeltarief. Voor de bezoekers van de overige bewoners van de binnenstad mogelijke invoering van een korting voor het parkeren overwegen, door middel van een chipknip o.i.d. Na uitwerking zal een definitief voorstel worden voorgelegd.

## 1. Parkeernormen

### 1.1. Inventarisatie huidige situatie

De huidige parkeernormen voor woningen zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Type woning	Norm (inclusief bezoek)	Per
Eengezins woning	1,5	Woning
Sociale stapelbouw	1,2	Woning
Bejaardenwoning	1,0	Woning
Seniorenwoning	1,2	Woning
Kamerverhuur	0,5	Kamer

Tabel 1: Huidige parkeernormen gemeente Apeldoorn

In diverse buurten in Apeldoorn blijkt er sprake te zijn van lokale parkeerdruk als gevolg van het toenemende autobezit (autobezit in Nederland bedraagt op dit moment 0,98 auto per woning). Het gaat dan om primaire woongebieden, zoals Woudhuis en De Maten, maar ook oudere wijken zoals Zuid, Zevenhuizen en Orden, waarin geen sprake is van een andere verkeersaantrekkende voorziening (zoals groot kantoor of publieke voorziening) die voor parkeeroverlast zorgt. In de woongebieden waarin wel sprake is van een verkeersaantrekkende voorziening die voor parkeeroverlast zorgt, wordt sinds enkele jaren vergunningenparkeren ingevoerd, waarbij de openbare weg weer beschikbaar komt voor de bewoners.

Genoemde wijken zijn destijds ontwikkeld op basis van een parkeernorm van 1,25 parkeerplaats per woning (inclusief 0,25 voor bezoekers). Door het toenemende autobezit leidt dit op diverse locaties tot problemen. Uit uitgevoerde lokale parkeeronderzoeken blijkt vaak dat in de directe nabijheid van woningen geen ruimte is, terwijl op enige afstand wel parkeerruimte aanwezig is. De maximale loopafstand die hierbij gehanteerd wordt is 100 tot 150 meter. Op diverse locaties is er inderdaad sprake van een tekort aan openbare parkeerruimte. Naast het toenemende autobezit is een andere oorzaak van lokale parkeertekorten het niet gebruiken van de eigen parkeergelegenheid. Dit komt enerzijds doordat eigen parkeergelegenheid is opgeofferd voor tuin, danwel dat garages/carports een ander gebruik hebben gekregen (opslag, werkruimte, speelgelegenheid, stalling van caravan e.d.).

### 1.2. Overzicht parkeernormen grootste gemeenten in Nederland

Ten behoeve van de actualisatie van de Apeldoornse parkeernormen voor woningen is er een vergelijkend onderzoek uitgevoerd door een adviesbureau naar de gehanteerde parkeernormen bij de 21 grootste gemeenten in Nederland. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van minimum en maximumwaarden zoals deze uit de inventarisatie onder de 21 gemeenten kunnen worden opgemaakt. De minimumwaarden refereren aan de gemeente(n) met de laagste geconstateerde waarde. Voor de maximumwaarden wordt gerefereerd aan de gemeente(n) met de hoogste geconstateerde waarde.

<i>Type woning</i>	<i>Centrum</i>	<i>Overig</i>	<i>Per</i>
Eengezins woning	0,7 - 2,0	1,0 - 2,0	Woning
Sociale stapelbouw	0,5 - 1,2	0,5 - 1,3	Woning
Bejaardenwoning		0,15 - 1,2	Woning
Seniorenwoning		0,3 - 1,2	Woning
Kamerverhuur		0,15 - 0,6	Kamer

*Tabel 2: Bandbreedte van parkeernormering in grote gemeenten in Nederland*

Deze normen zijn inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers.

De vraag is hoe de parkeernormen in Apeldoorn zich verhouden tot normen in andere grote gemeenten.

Een vergelijking tussen tabel 1 (huidige Apeldoornse normen) en tabel 2 (bandbreedte parkeernormen grote gemeenten in Nederland) leert dat de huidige parkeernormen in de Gemeente Apeldoorn vallen binnen de bandbreedte van de parkeernormering zoals deze in andere grote gemeenten van toepassing zijn. Binnen de maximum en minimumwaarden uit tabel 2 zijn de parkeernormen als toegepast door de Gemeente Apeldoorn als gemiddeld tot hoog te kwalificeren.

Recent heeft het CROW de publicatie "Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering" uitgebracht. Ook ten opzichte van deze kencijfers scoren de Apeldoornse parkeernormen gemiddeld tot hoog (dat wil zeggen relatief veel parkeerruimte per woning).

#### *Correctiefactoren*

In de praktijk blijkt dat niet alle beschikbare parkeergelegenheid op eigen terrein als zodanig wordt benut. Daarom zijn er in een aantal gemeenten in Nederland correctiefactoren opgesteld. De correctiefactoren geven aan in hoeverre ervan uit wordt gegaan dat een bepaald soort parkeerplek op eigen terrein ook als zodanig wordt gebruikt. De correctiefactoren zorgen in de parkeerbalans voor compensatie van het niet gebruiken door bewoners van parkeergelegenheid op eigen terrein. De compensatie wordt gerealiseerd door de mate waarin parkeerplaatsen op eigen terrein niet worden gebruikt, terug te brengen aan toegevoegde parkeercapaciteit in de openbare ruimte.

Uit ervaringen met het vergunningenparkeren in Apeldoorn blijkt dat eigen parkeergelegenheid in veel gevallen niet wordt gebruikt ofwel voor andere doeleinden wordt gebruikt. Bij de invoering van vergunningenparkeren is een voorwaarde dat het eigen parkeerterrein wordt gebruikt. Immers er wordt geen vergunning verleend wanneer men beschikt over eigen parkeergelegenheid. Door het vergunningenparkeren wordt het gebruik van de eigen parkeergelegenheid afgedwongen. In de overige gebieden in de stad is deze dwangmogelijkheid (nog) niet aanwezig. Uit de ervaring blijkt dat na invoering van vergunningenparkeren er voldoende parkeerruimte resteert voor de bewoners en bezoekers van bewoners in de betreffende straat danwel omliggende straten.

#### *Conclusie*

Op basis van de vergelijking van de Apeldoornse parkeernormen met die van andere grotere gemeenten en de eigen ervaringen in vergunningengebieden wordt geconcludeerd dat de parkeernormen voor woningen in Apeldoorn in principe voldoende zijn, maar dat als gevolg van het toenemende autobezit en/of het feit dat de eigen parkeerruimte lang niet altijd gebruikt wordt voor het parkeren maar voor andere doeleinden, er in diverse buurten parkeerproblemen voorkomen. In die gebieden waarin sprake is van woningen met eigen parkeergelegenheid is het dus veelal de keuze van de bewoners zelf om de eigen parkeergelegenheid niet te gebruiken voor het parkeren van de auto, waardoor parkeeroverlast ontstaat.

### **1.3. Prestatieafspraken corporaties**

In het kader van de uitvoering van de Woonvisie heeft de gemeenteraad in oktober 2003 de Prestatieafspraken met de corporaties goedgekeurd. Daarnaast heeft het college van B&W in december 2003 de nota "Vermaatschappelijking van de Zorg" vastgesteld. In deze twee documenten is voor seniorenwoningen en woonzorgcentra expliciet een indicatieve parkeernorm opgenomen. Gezien het bijzondere karakter van bedoelde complexen zijn de volgende parkeernormen opgenomen (exclusief parkeren voor werknemers):

- 1,0 parkeerplaatsen voor seniorenwoningen (levensloopbestendig);
  - 0,8 parkeerplaatsen voor zorgwoningen;
  - 0,0 parkeerplaatsen voor intensieve zorg;
- voor alle categorieën geldt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen.

Bij de ontwikkeling van Mandala is met bovengenoemde parkeernormen gerekend. In de prestatieafspraken is verder ruimte gecreëerd voor geïndividualiseerde toepassing van afwijkende normen (naar beneden) bij:

- Zorggerelateerd wonen (zie hierboven);
- Studentenhuisvesting;
- Binnenstadslocaties.

Verder hebben corporaties en gemeente afgesproken dat in "binnenstadslocaties" en overige locaties met hoge dichtheid, in samenhang met een nader te bepalen dichtheid per m<sup>2</sup> er per definitie geheel of gedeeltelijk gebouwd (in garages) geparkeerd moet worden. In de periferie zou het principe van "maaiveldparkeerders uit zicht – tenzij" moeten gaan gelden. Alleen bij vrije sector bouw, het bouwen volgens bijzondere concepten, het bouwen in bijzondere natuur en het bouwen in gebieden met bijzondere kwaliteit moet er in principe gebouwd geparkeerd gaan worden.

#### *Conclusie*

Ten aanzien van de parkeernormen zoals die in de prestatieafspraken met de corporaties zijn vastgelegd, moet worden opgemerkt dat deze voor het grootste deel overeenkomen met de parkeernormen uit de Parkeernota van 1999. De parkeernorm voor intensieve zorg viel tot nu toe onder de categorie maatwerk, waarbij per locatie de parkeernorm wordt bepaald.

### **1.4. Aanpassing parkeernormen woningen**

#### 1.4.1 Opties

Ten aanzien van de parkeernormen voor woningen worden twee opties voorgesteld:

- A Handhaven huidige parkeernormen
- B Verhogen parkeernormen met toepassing correctiefactor

#### *Optie A Handhaven huidige parkeernormen*

Aangezien in paragraaf 1.2 geconcludeerd is dat in principe de Apeldoornse parkeernormen voor woningen voldoende zijn, worden de parkeernormen in deze optie niet gewijzigd.



*Optie B Verhogen parkeernormen met toepassing correctiefactor*

Als andere mogelijkheid wordt voorgesteld om de huidige parkeernormen te verhogen van 1,5 naar 2 parkeerplaatsen per woning aangezien de eigen parkeergelegenheid vaak voor andere doeleinden wordt gebruikt dan parkeren. Omdat het parkeren op eigen terrein niet afgedwongen kan worden, behalve in situaties waarin er sprake is van vergunningenparkeren, is het gewenst om het niet gebruiken van het eigen parkeerterrein te compenseren in de openbare ruimte. Immers, door de Gemeente Apeldoorn wordt het belang onderkend van voldoende parkeergelegenheid bij de woningen, om te voorkomen dat er parkeerproblemen in woonbuurten ontstaan. Dit met het oog op de leefbaarheid van de toekomstige woonwijken. Daarom wordt de parkeernorm voor woningen in beginsel opgehoogd naar 2 parkeerplaatsen per woning, 1 op eigen terrein en 1 in de openbare ruimte (waarvan 0,25 voor bezoekers). Door deze ophoging ontstaan er voor een aantal woningtypes in feite meer parkeerplaatsen in de openbare ruimte dan nodig is. Daarom wordt per woningtype een correctie toegepast die bepaald wordt door de mate waarin het eigen terrein al dan niet gebruikt wordt voor parkeren/andere doeleinden.

In onderstaande tabel is per woningtype de correctie en de gecorrigeerde, toe te passen parkeernorm aangegeven. Bij de gecorrigeerde parkeernorm is aangegeven welke deel op eigen terrein en welk deel openbaar moet worden aangelegd.

Type woning	P-norm	Correctie	P-norm incl. correctie	Op eigen terrein	Openbaar
<b>Woning in de binnenstad</b>	2,0	-0,5	<b>1,5</b>		
<b>Seniorenwoning in de binnenstad</b>	2,0	-0,8	<b>1,2</b>		
<b>Woning buiten de binnenstad</b>					
• Woning zonder parkeergelegenheid	2,0	-0,5	<b>1,5</b>	-	1,5
• Garage met oprit	2,0	-0,25	<b>1,75</b>	1,0	0,75
• Garage zonder oprit	2,0	+0,25	<b>2,25</b>	1,0	1,25
• Carport	2,0	n.v.t.	<b>2,0</b>	1,0	1,0
• Tuinparkeerplaats	2,0	+0,25	<b>2,25</b>	1,0	1,25
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met gezamenlijke parkeervoorziening	2,0	-0,4	<b>1,6</b>	1,25	0,35
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met deels gezamenlijke/deels eigen parkeervoorziening	2,0	-0,4/-0,25	<b>1,6/1,75</b>	1,25/1,25	0,35/0,5
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met eigen parkeervoorziening	2,0	-0,25	<b>1,75</b>	1,25	0,5
<b>Seniorenwoning buiten de binnenstad</b>					
• Woning zonder parkeergelegenheid	2,0	-0,8	<b>1,2</b>	-	1,2
• Garage met oprit	2,0	-0,55	<b>1,45</b>	1,0	0,45
• Garage zonder oprit	2,0	-0,05	<b>1,95</b>	1,0	0,95
• Carport	2,0	-0,3	<b>1,7</b>	1,0	0,7
• Tuinparkeerplaats	2,0	-0,05	<b>1,95</b>	1,0	0,95
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met gezamenlijke parkeervoorziening	2,0	-0,7	<b>1,3</b>	1,0	0,3
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met deels gezamenlijke/deels eigen parkeervoorziening	2,0	-0,7/-0,55	<b>1,3/1,45</b>	1,0/1,0	0,3/0,45
• Appartementen/stapelbouw/andere bouw met eigen parkeervoorziening	2,0	-0,55	<b>1,45</b>	1,0	0,45

Onderscheid is aangebracht in de binnenstad en het gebied buiten de binnenstad omdat er in de binnenstad sprake is van parkeerregulering, waardoor bewoners gedwongen zijn op eigen terrein te parkeren, dit in tegenstelling tot de gebieden buiten de binnenstad. Ook voor nieuwe woongebieden waarin van meet af aan parkeerregulering wordt ingevoerd, kunnen dezelfde normen die gelden voor de binnenstad worden toegepast.

Bij de verschillende type seniorenwoningen zijn de toe te passen correcties groter aangezien er in mindere mate dan bij de eengezinswoningen sprake is van het aanwenden van de eigen parkeergelegenheid voor andere doelen. Ook is het tweede autobezit bij dit type woningen lager.

Bij het type woningen met een garage zonder oprit of een tuinparkeerplaats is de mate waarin de eigen parkeergelegenheid wordt gebruikt zodanig laag dat een correctie naar boven nodig is, waardoor de uiteindelijke parkeernorm uitkomt op 2,25 (1 op eigen terrein en 1,25 in de openbare ruimte).

De verdeling eigen terrein versus openbaar is voor (senioren)woningen in de binnenstad niet aangegeven aangezien dit verschilt per woningtype.

Het bezoekersaandeel in de parkeernorm dient altijd in de openbare ruimte te worden aangebracht.

Wanneer er bij een woning 2 gebouwde parkeervoorzieningen (garage met oprit, garage zonder oprit en carport) op eigen terrein worden gerealiseerd, hoeft alleen het bezoekersgedeelte (0,25) in de openbare ruimte worden aangelegd.

Verder worden voor de overige type woningen de volgende parkeernormen (zonder correctiefactoren) voorgesteld:

Type woning	Centrum	Overig	Per	Aandeel bezoek
Zorg-/aanleunwoning	1,0	1,0	Woning	0,2
Kamerverhuur	0,5	0,5	Wooneenheid	0,2

Werkgelegenheid	Centrum	Overig	Per	Aandeel bezoek
Verpleeg-/verzorgingshuis	0,3	0,3	Wooneenheid	0,2

- seniorenwoningen zijn normale, levensloopbestendige, zelfstandige woningen waarin in principe iedere oudere kan wonen, goed of slecht ter been;
- zorgwoningen zijn normale zelfstandige woningen met extra aandacht voor toegankelijkheid. Hierin kunnen ouderen wonen die mogelijk in de toekomst 24 uurszorg nodig hebben. Een voorbeeld hiervan zijn de woningen in het nieuwe Mandala.
- bij verpleeg-/verzorgingstehuizen gaat het om onzelfstandige eenheden voor mensen die niet zelfstandig kunnen wonen vanwege lichamelijke danwel geestelijke/verstandelijke beperkingen.

Voorgesteld wordt om de categorie voor intensieve zorg expliciet op te nemen in de Apeldoornse parkeernormen, met inbegrip van de parkeerplaatsen voor werknemers (dit in aanvulling op de prestatieafspraken met de corporaties).

Als centrum wordt beschouwd het gebied tussen de spoorlijn, het Kanaal, Deventerstraat, Mollerslaan, v. Rhemenslaan, Kerklaan, Loolaan, Sprengenweg, Handelstraat, Vosselmanstraat, Wilhelmina Druckerstaat (zie zone 1 en 2 op kaart in bijlage 1).

Uitzonderingsgevallen worden apart beoordeeld. Hiervoor is in de normen de mogelijkheid opgenomen in de laatste categorie ("maatwerk").

Per saldo is er dus sprake van een verhoging van het ruimtegebruik voor parkeren, waarbij rekening gehouden wordt met het feitelijke parkeergedrag van bewoners en waarbij de verhoging niet bij de woningen zelf wordt gerealiseerd.

Daarnaast zal de gemeente zich inspannen om bij nieuwbouw waarborgen in te bouwen die erop gericht zijn de parkeergelegenheid bij de woningen op eigen terrein te handhaven voor parkeren en niet aan te wenden voor andersoortig gebruik (bijvoorbeeld tuin).

In de planopzet voor Zuidbroek wordt al rekening gehouden met een verhoogd ruimtegebruik, te weten 1,7 (1 op eigen terrein en 0,7 in de openbare ruimte).

Het extra aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte komt grotendeels overeen met de voorgestelde nieuwe rekenmethode.

#### 1.4.2 Gevolgen opties

De gevolgen voor de bestaande wijken, voor de leefbaarheid en de financiële gevolgen worden vervolgens voor de beide opties aangegeven.

##### 1.4.2.1 Gevolgen voor bestaande wijken

###### *Optie A Handhaven huidige parkeernormen*

In bestaande wijken zal de parkeeroverlast die in bepaalde delen aanwezig is, blijven bestaan.

###### *Optie B Verhogen parkeernormen met toepassing correctiefactor*

Indien mogelijk kan deze aanpak ingezet worden bij de uitvoering van de beheersvisies voor de openbare ruimte. Op grond van de verhoogde parkeernorm kan extra parkeergelegenheid worden gecreëerd in de openbare ruimte indien dit door de bewoners wordt gewenst. In buurten waar geen openbare ruimte aanwezig is om extra parkeerplaatsen aan te leggen, is de parkeeroverlast niet op te lossen.

##### 1.4.2.2 Gevolgen voor leefbaarheid

###### *Optie A Handhaven huidige parkeernormen*

In deze optie is geen extra (openbare) ruimte benodigd voor het parkeren van auto's. Er blijft derhalve meer ruimte over voor andere functies, zoals groen, wonen. Wel blijft de parkeeroverlast bestaan.

###### *Optie B Verhogen parkeernormen met toepassing correctiefactor*

De consequenties voor nieuwe uitbreidings- danwel inbreidingslocaties is dat meer parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Dit impliceert een groter ruimtebeslag dat ten koste gaat van woningen danwel andere openbare bestemmingen. Bij gelijkblijvende groennorm neemt het aantal woningen af. Bij invoering van vergunningenparkeren waarbij ieder gedwongen wordt van zijn eigen parkeergelegenheid gebruik te maken, kan ervoor gekozen worden om deze extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte te vervangen door groen. Wanneer een toekomstige parkeerregulering in beeld is, kan er ook voor gekozen worden om binnen de beschikbare openbare ruimte tijdelijk minder groen aan te leggen en deze na invoering van parkeerregulering toe te voegen.

De hoeveelheid blik op de weg blijft hetzelfde omdat er in feite hiervan nu reeds sprake is. Door de voorgestelde aanpak wordt alleen voorkomen dat de auto's van betrokken bewoners in omliggende buurten worden geparkeerd doordat in de eigen wijk voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

##### 1.4.2.3 Financiële gevolgen

###### *Optie A Handhaven huidige parkeernormen*

Bij het handhaven van de huidige parkeernormen zijn er geen financiële consequenties. Op dit moment is er echter wel sprake van zogenaamde 'verborgen' kosten, omdat kosten worden gemaakt voor groenonderhoud ten gevolge van parkeren in het groen door de hoge parkeerdruk in bepaalde gebieden.

###### *Optie B Verhogen parkeernormen met toepassing correctiefactor*

De aanleg van extra parkeerplaatsen per woning heeft tot gevolg dat de kostprijs van de uit te geven grond hoger wordt. Immers er moet meer verharding in de openbare ruimte worden aangelegd. Dit leidt tot minder uitgeefbare m<sup>2</sup>. De verhoging van de parkeernorm per woning leidt tot verlaging van de winstpotentie in uitleggebieden omdat het slechts gedeeltelijk kan worden opgevangen door planoptimalisatie. Dit laatste kan bijvoorbeeld resulteren in verkleining van de uit te geven kavels tegen een hogere verkoopprijs per m<sup>2</sup> (de kavelprijs blijft in dat geval gelijk) of vermindering van de overige openbare ruimte.

In principe worden de kosten van extra parkeervoorzieningen opgebracht door de veroorzakers en niet door de gemeente.

Om de financiële consequenties van de verhoging van de parkeernormen inzichtelijk te maken, is deze optie voor de in ontwikkeling zijnde wijk Zonnehoeve doorgerekend. Voor een woningbouwprogramma van 422 woningen (exclusief woningen Schuylenburg) betekent de verhoging van de parkeernorm een toevoeging van 80 extra parkeerplaatsen.

Ten aanzien van realisatie hiervan zijn drie mogelijkheden met financiële consequenties denkbaar:

- 1 de extra parkeerplaatsen worden aangelegd in het groen langs bestaande wegen: de kosten hiervan bedragen € 30.000,-;
- 2 de extra parkeerplaatsen worden aangelegd in het groen geconcentreerd op enkele locaties: de kosten hiervan bedragen € 90.000,-;
- 3 de extra parkeerplaatsen worden aangelegd op potentieel bouwterrein: de extra kosten hiervan bedragen € 380.000,-.

Opgemerkt moet worden dat er bij Zonnehoeve sprake is van een bestaande verkaveling met veel groen waar ruimschoots de mogelijkheid bestaat de aanleg van extra parkeerplaatsen op te vangen in de aanwezige groenstructuur. Echter in nieuw te ontwikkelen uitleggebieden zal geen sprake zijn van dergelijke ruime groenstructuren en moet ervan worden uitgegaan dat extra te realiseren parkeerplaatsen ten koste gaan van uitgeefbaar bouwterrein. Dit betekent dat elke toe te voegen parkeerplaats boven de huidige parkeernorm een nadelige invloed op de planexploitatie heeft van € 4.800,-.

Een andere benaderingswijze is om het parkeren niet ten koste te laten gaan van uitgeefbaar bouwterrein maar op te lossen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld in het groen (zie mogelijkheid 1 en 2). De kosten zijn in dat geval beperkt, te weten € 375,- en € 1.125,- per plaats. Zoals reeds aangegeven kan in situaties waarin sprake is van toekomstige parkeerregulering de extra parkeerruimte weer worden ingeleverd voor groen.

#### 1.4.3 Voorstel

Op basis van de afweging in deze paragraaf wordt de voorkeur uitgesproken voor optie B, te weten de verhoging van de parkeernormen met toepassing van correctiefactoren. Hierdoor wordt tegemoet gekomen aan de vraag naar extra openbare parkeerruimte door enerzijds het toenemende autobezit en anderzijds het niet gebruiken van de eigen parkeergelegenheid bij woningen.

Per project kan afzonderlijk bepaald worden of de extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten koste gaan van groen /overige openbare ruimte danwel dat de plaatsen worden aangelegd op potentieel bouwterrein. Bij projecten die zich momenteel in de I en de P-fase bevinden zullen de gewijzigde parkeernormen direct worden geïmplementeerd. Het verdient aanbeveling om de parkeernormen ook toe te passen in projecten die zich in de O-fase bevinden. Per project moet worden bekeken of dit al dan niet haalbaar is.

In de Veiligheidshandleiding openbare ruimte Apeldoorn (VRB) is ten aanzien van het aspect parkeren een aantal aanbevelingen opgenomen. De parkeergelegenheid voor bewoners en bezoekers dient in de nabijheid van de woningen en woongebouwen te zijn. De parkeergelegenheid dient veilig te zijn door een goed zicht op de geparkeerde auto's vanuit de woningen.

### **1.5. Geconcentreerde parkeervoorzieningen**

In de binnenstad moet het uitgangspunt zijn dat parkeerplaatsen ondergronds danwel in gebouwde voorzieningen worden aangelegd.

Buiten de binnenstad verdient het aanbeveling dat in geval van hogere dichtheden er een concentratie van parkeervoorzieningen plaatsvindt zo mogelijk in gebouwde voorzieningen.

## **1.6. Aanpassing overige parkeernormen**

### 1.6.1 Overige parkeernormen

Een toetsing van de overige Apeldoornse parkeernormen aan de normen zoals genoemd in de CROW-publicatie "parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering" geven aan dat de Apeldoornse normen in grote lijnen in overeenstemming zijn met de landelijke richtlijnen. Voorstellen voor aanpassing van de Apeldoornse normen hebben betrekking op de categorieën onderwijs en horeca:

- Opsplitsing in de categorie *onderwijs tot 18 jaar*:
  - Basisschool: 0,5 parkeerplaats per lokaal
  - Voortgezet onderwijs jonger dan 18 jaar: 1 parkeerplaats per lokaal (was 0,5 per lokaal)
- *Horeca in woonbuurt*: 10 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo) (was 6 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo)

### 1.6.2 Parkeren bij scholen

Het parkeren bij scholen behoeft nadere aandacht. Op diverse fronten wordt aandacht geschonken aan de veiligheid rond scholen. Speciale aandacht heeft de onveiligheid die het gevolg is van het halen en brengen van kinderen per auto.

In de Parkeerkencijfers van het CROW wordt een rekenmethode aangegeven voor het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen naar basisscholen en kinderdagverblijven. Een rekenvoorbeeld geeft aan dat voor een school met 160 leerlingen 9 parkeerplaatsen nodig zijn voor het halen en brengen van kinderen.

Betwijfeld wordt of dit aantal in de praktijk voldoende zal zijn. Vaak is er sprake van medegebruik van parkeerplaatsen die zijn bedoeld voor de omliggende woningen. Gezien het korte tijdsbestek van gebruik voor het halen en brengen is deze situatie acceptabel. Problemen doen zich voor wanneer te dicht bij de ingang van de school wordt geparkeerd waardoor veiligheidsconflicten tussen auto's en kinderen kunnen ontstaan.

In de Veiligheidshandleiding Scholen Apeldoorn (VRB) zijn ten aanzien van het aspect verkeersveiligheid van schoolomgevingen een aantal aanbevelingen opgenomen. Zo ligt de school bij voorkeur in een verblijfsgebied en niet aan een ontsluitingsweg. In de directe omgeving van de school liggen snelheidsremmende maatregelen. Ook kan het snelle en langzame verkeer op de routes van en naar school worden gescheiden. Indien bij nieuwe scholen ook gebruik kan worden gemaakt van de parkeerplaatsen voor de omliggende woningen, verdient dit vanuit medegebruik de voorkeur. Is hiervan geen sprake dan kunnen specifieke plaatsen voor het halen en brengen worden aangelegd.

### 1.6.3 Locatiebeleid

In het Ontwerp Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 Gelderland is aangegeven dat de provincie een integraal locatiebeleid wenst met een globaal en flexibel toetsingskader voor gemeenten. Locatiebeleid is van toepassing op bedrijven en voorzieningen, inclusief grootschalige detailhandel. Het doel is: de juiste ontwikkeling op de juiste plaats. In het PVVP 2 zijn een aantal uitgangspunten geformuleerd voor het nieuwe locatiebeleid.

Verder is aangegeven dat de gemeenten een actief parkeerbeleid moeten voeren en dat onderling afstemmen. Dit beleid moet zich richten op meer betaald parkeren en het

tegangaan van parkeeroverlast. Parkeerproblemen mogen niet afgewenteld worden op de omgeving. Een parkeeroplossing moet onderdeel uitmaken van een plan. Het integrale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen wordt vastgelegd in het streekplan. Tot het streekplan van kracht is, dienen gemeenten bij het vestigingsbeleid de uitgangspunten van het nieuwe locatiebeleid toe te passen. De provincie toetst de plannen met behulp van een door het ministerie van V&W ontwikkelde mobiliteitstoets aan het locatiebeleid. De mobiliteitstoets is een hulpmiddel om bij grote projecten (bedrijventerreinen, woonlocaties en voorzieningen) de mobiliteitseffecten goed in beeld te kunnen brengen.

In navolging van rijk en provincie wordt ook het Apeldoornse locatiebeleid op onderdelen herzien. Mede op basis van de recente CROW-publicatie over Parkeerkencijfers wordt het volgende voorgesteld:

- Loslaten van het onderscheid tussen A- en B-locaties en de daaraan gekoppelde eindnormen. Tot de aanscherping van de normen zou worden overgegaan nadat de kwaliteitsverbeteringen voor fiets en openbaar vervoer naar de betreffende locaties zijn gerealiseerd. Als B-locaties in wording zijn onderscheiden Osseveld en Ecofactorij. De A-locatie is de stationsomgeving.

De bestaande normen voor kantoren en bedrijven blijven gehandhaafd. Dat wil zeggen voor kantoren houdt dit voor de binnenstad in de norm 1,2 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo en voor de gebieden buiten de binnenstad de norm 1,6 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo. Voor bedrijven geldt zowel binnen als buiten de binnenstad een norm van 0,8 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo. De binnenstad is hetzelfde gebied als omschreven bij de parkeernormen voor woningen.

Voor een totaaloverzicht van de geactualiseerde parkeernormen wordt verwezen naar bijlage 2.

### **1.7. Parkeernormen en bestemmingsplannen**

Voorgesteld wordt om in bestemmingsplannen geen parkeernormen meer op te nemen, maar te verwijzen naar de dan geldende parkeernormen. Nu gebeurt het nog incidenteel dat de op dat moment geldende parkeernormen in bestemmingsplannen worden vastgelegd en daarmee voor de looptijd van het bestemmingsplan, waardoor tussentijdse herzieningen van de normen niet kunnen worden toegepast.

## 2. Tarieven

### 2.1. Parkeertarieven algemeen

Tariefsverhogingen in voorgaande jaren hadden in eerste instantie altijd een schokeffect tot gevolg, maar resulteerden nagenoeg altijd in een positief effect op de parkeeropbrengsten van circa 80%.

Bij de aanzienlijke tariefsverhoging met gemiddeld 12½ % in het kader van de Parkeernota 1999, o.a. met als doel het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en fiets, werd nog uitgegaan van een positief effect op de opbrengsten van maximaal 50% van deze verhoging. De laatste tariefverhoging in 2001 gekoppeld aan de invoering van het tariefexperiment in het openbaar vervoer heeft géén meetbaar effect gehad op de opbrengsten, zodat de verwachting gerechtvaardigd is dat verdere verhoging van de parkeertarieven op korte termijn mogelijk een negatief effect zouden kunnen hebben op de opbrengsten. Uit het voorgaande zou de conclusie getrokken kunnen worden dat het parkeerbeleid, dat gericht is op beperking van autogebruik en stimulering van het gebruik van openbaar vervoer en fiets, door recente "honingmaatregelen" (goedkoop OV en gratis fietsenstallen) in combinatie met "azijnmaatregelen" (verhoging parkeer- en vergunningtarieven) haar vruchten afwerpt.

Naast de effecten van verbetering van het gebruik van OV en fiets in combinatie met alleen tariefverhoging spelen de volgende factoren een rol bij de parkeeropbrengsten:

#### *permanente negatieve effecten*

- opheffing parkeerterreinen Vosselmanstraat en openstelling parkeergarage Museum Centrum;
- goedkoop ov op alle dagen van de week
- beperking betaalplicht tot 18.00 uur
- negatieve effecten van tariefsverhoging van november 2001 groter dan geraamde extra opbrengst
- afnemende bezoekersaantallen op maaiveld (ca. € 200.000)
- afnemende verblijfsduur per parkeerder in binnenstad (slechtere economie?)
- méér fiets en busgebruik
- gratis parkeren invaliden (ca. € 50.000)
- goedkoop parkeren voor bezoek aan 65+ en invalide-bewoners binnenstad

#### *tijdelijke negatieve effecten*

- invoering euro
  - invoering chip-only apparatuur
  - integrale vervanging parkeerapparatuur
  - verlies maaiveld t.g.v. niet werkende apparatuur
  - m.i.v. april 2002 slechte bereikbaarheid binnenstad i.v.m. werkzaamheden infrastructuur, waardoor afnemende bezoekersaantallen in garage Marktplein (ca. 8% = € 150.000)
- Ná openstelling van Deventerstraat en Stationsstraat treedt in december 2002 een stabilisatie van de opbrengsten op.

#### 2.1.1 Voorstel parkeertarieven algemeen

In de MPB 2004-2007 is bij de doorrekening van de Reserve Bereikbaarheid afgezien van verhoging van de parkeertarieven en indexering van de ramingen in de komende jaren.

Vanuit de wens om een verdere stimulering van het gebruik van openbaar en fiets te bewerkstelligen kunnen echter op ieder gewenst moment de parkeertarieven verhoogd worden. Het effect van deze verhoging op de parkeeropbrengsten kan echter negatief zijn.

Naar verwachting zal een verhoging van de parkeertarieven wel van invloed zijn op de vervoerwijzekeuze en dus een negatieve invloed hebben op de parkeeropbrengsten maar geen merkbaar effect hebben op de omzet van de ondernemers in de binnenstad (bestedingspatroon).

### 2.1.2 Betaalplicht feestdagen

Op dit moment bestaat er af en toe verwarring over de betaalplicht op feestdagen: wat zijn feestdagen en wat als een feestdag samenvalt met een koopzondag (bv. 1<sup>e</sup> Paasdag).

Om duidelijkheid te scheppen zal er op alle betaalapparatuur worden aangegeven dat op feestdagen, waarbij deze dagen worden benoemd, niet betaald hoeft te worden. Het gaat dan om 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Kerstdag, Nieuwjaarsdag, 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Paasdag, Koninginnedag, Hemelvaartsdag, 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Pinksterdag.

### 2.1.3 Samenvoegen zone 1 en 2 tot één tariefzone

Het oorspronkelijke doel van de tariefdifferentiatie in twee zones (zone 1 en 2 in bijlage 1) was de mogelijkheid om de keuze van de parkeerlocaties te beïnvloeden. Op dit moment is er sprake van één binnenstad met 4 volwaardige parkeergarages. Ook het parkeerverwijssysteem (PRIS) is afgestemd op een evenredige verdeling over de binnenstad.

Derhalve wordt voorgesteld om de tariefzones 1 en 2 samen te voegen tot 1 binnenstadszone en hierbij het tarief van zone 1 te hanteren. Doordat het merendeel van de auto's op dit moment al wordt geparkeerd in zone 1 zal het gelijktrekken van de tarieven dan ook slechts een beperkte invloed hebben op de parkeeropbrengsten.



### 3. Parkeeraanbod binnenstad

Met de opening van de parkeergarage Museum Centrum is op dit moment de parkeercapaciteit in de binnenstad voltooid. Uit de parkeeronderzoeken in de binnenstad die eens per 2 jaar gehouden worden, blijkt dat de parkeercapaciteit voldoende is. Op piekmomenten (donderdagavond en zaterdagmiddag) is de parkeerdruk als hoog te omschrijven, maar wel voldoende. Het parkeerverwijssysteem (PRIS) zorgt voor een evenwichtige verdeling over de parkeergarages.

In de binnenstad staan diverse bouwontwikkelingen op stapel. Zo zal Securion zich in de binnenstad vestigen, is er een verkennende studie gedaan naar een stuk stadsvernieuwing rond de Marktstraat e.d. Daarnaast zijn in de Binnenstadsvisie diverse ruimtelijke ontwikkelingen aangekondigd. Deels zijn de ontwikkelingen die hierin zijn aangekondigd inmiddels gewijzigd. Derhalve zal door ROW een actualisatie worden gemaakt van de te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen en de daarbij behorende programma's. Op basis van deze bouwontwikkelingen zal door Mobiliteit een parkeerbehoefte worden bepaald. Het gaat hier over een parkeerbalans voor de binnenstad.

Met het oog op de leefbaarheid van de binnenstad worden ten aanzien van het parkeren een aantal beleidsuitgangspunten voorgesteld.

- Allereerst moet de parkeerbehoefte voor nieuwe voorzieningen in de binnenstad worden opgevangen in gebouwde parkeervoorzieningen.
- Het parkeren voor bewoners moet zo dicht mogelijk bij de woningen worden gerealiseerd conform de parkeernormen. Door alleen te voorzien in bewonersparkeren bij de woningen blijft de verkeersdruk op de wegen in het centrum beperkt, alsook de benodigde infrastructurele voorzieningen.
- Voor het bezoekersparkeren zijn langere loopafstanden (200 tot 600 meter) acceptabel. Het verdient de voorkeur de parkeerplaatsen voor het winkelend publiek en andere bezoekers en functies op te vangen aan de randen van de binnenstad.

Naar verwachting komt op grond van de berekende parkeerbehoefte, gebaseerd op de te verwachten bouwvolumes in de binnenstad, een vijfde parkeergarage in beeld. Deze zal met name een functie hebben voor de bezoekers van de te ontwikkelen gebieden.

Indien meer duidelijkheid bestaat over de geactualiseerde ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad en de hiervoor benodigde parkeercapaciteit zal door Mobiliteit een voorstel worden gedaan over de manier waarop hierin kan worden voorzien.

## 4. Parkeerregulering

### 4.1. *Stand van zaken*

In de Parkeernota (1999) is na een afweging van de diverse toe te passen parkeerreguleringsystemen in woonwijken gekozen voor het vergunningenparkeren. Vanwege de duidelijkheid voor de weggebruiker is er gekozen voor de toepassing van één systeem. Vanaf 1996 is vergunningenparkeren (dat in de binnenstad sinds 1980 bestaat) ingevoerd in de volgende woonwijken (zie zone 4 op kaart in bijlage 1):

- Walterbos (rond rijkskantoren aan de J.F. Kennedylaan);
- Station-Zuid;
- Binnenstad West;
- Berg en Bos;
- Orpheus.

Hoewel de invoering van het vergunningenparkeren vaak gepaard gaat met weerstand ("moeten betalen voor een probleem dat hen door anderen aangedaan wordt") komen er na de invoering over het algemeen geen klachten meer.

Na invoering van het vergunningenparkeren in Walterbos blijkt uit een enquête dat 75% van de bewoners redelijk tot zeer tevreden is.

Uit een recente tevredenheidsenquête in de omgeving van station-zuid (oktober 2003) blijkt dat 71% van de respondenten de parkeersituatie na invoering van vergunningenparkeren redelijk tot goed vindt.

De invoering in een aantal vergunningengebieden is fasegewijs tot stand gekomen.

Tot op heden is de werkwijze om te komen tot vergunningengebieden als volgt:

- In overleg met de betrokken wijkraad (-raden) wordt een enquête uitgezet onder bewoners om de mening te peilen over parkeeroverlast en invoering van vergunningenparkeren;
- Op basis van het criterium dat de meerderheid van de respondenten in een straat/gebied voor invoering is en dat er sprake is van een aaneengesloten gebied, wordt een voorstel aan het college van b&w voorgelegd voor invoering van vergunningenparkeren in een aantal straten;
- Dit voorstel wordt aan alle bewoners voorgelegd met de mogelijkheid om een reactie op het voorstel te leveren;
- Op basis van de reacties wordt een definitief voorstel aan het college voorgelegd;
- Vervolgens worden de bewoners wederom bericht over de definitieve besluitvorming en de gang van zaken rond de invoering.

Het nadeel is dat het gehele proces zeer arbeidsintensief is. Dit heeft te maken met het feit dat bewoners twee keer kunnen reageren (enquête en reactieformulier) en met het gegeven dat alleen indien de meerderheid voor is, in de betreffende straat/gebied vergunningenparkeren wordt ingevoerd. De olievlekwerking die ontstaat na de invoering van een vergunningenzone werkt extra vertragend in de verdere aanpak. Bij de evaluatie die na één jaar na invoering wordt gehouden, blijkt vaak dat op basis van het meerderheids criterium slechts enkele straten aan de vergunningenzone toegevoegd worden. Bovendien is de doorlooptijd van het gehele proces (van probleem tot invoering) lang, te weten circa één jaar.

## **4.2. Nieuwe aanpak proces parkeerregulering**

Om deze redenen is het college van b&w in juni 2003 akkoord gegaan met een gewijzigde aanpak.

- In overleg met de betrokken wijkraad wordt een gebied aangegeven waar naar verwachting de komende jaren parkeerproblemen zullen ontstaan, dus inclusief de olievlekwerking;
- Aan het college wordt voorgesteld om in dit gebied vergunningenparkeren in te voeren;
- De bewoners worden hier vervolgens over ingelicht en krijgen de mogelijkheid om een reactie op het voorstel te leveren;
- Op basis van de reacties wordt een definitief voorstel aan het college voorgelegd, eventueel voorzien van een gefaseerde invoering;
- Vervolgens worden de bewoners bericht over de definitieve besluitvorming en invoering.

Door het vervallen van de enquête wordt de doorlooptijd van het traject verkort. Bovendien wordt een groter gebied in één keer aangepakt, in plaats van in 2 of 3 afzonderlijke fasen. De olievlekwerking die ontstaat door de verschuiving van het parkeerprobleem naar omliggende straten wordt hierdoor zoveel mogelijk voorkomen.

De mate van burgerparticipatie in het proces van vergunningenparkeren was zeer groot en wordt in de nieuwe aanpak beperkter, maar blijft ruim voldoende.

## **4.3. Potentiële reguleringsgebieden**

Er zal tot invoering van vergunningenparkeren in een samenhangend gebied worden overgegaan indien door de gemeente de noodzaak voor invoering van vergunningenparkeren wordt onderkend. Bestaande of toekomstige knelpunten op het gebied van parkeren moeten hier derhalve aan ten grondslag liggen.

Ten aanzien van de huidige vergunningenzones wordt in beperkte mate een uitbreiding van de zones verwacht met de straten die gelegen zijn aan de randen.

De volgende gebieden komen naar verwachting in de toekomst voor parkeerregulering in aanmerking:

- Welgelegen;
- 2<sup>e</sup> fase Orpheus (n.a.v. evaluatie);
- 2<sup>e</sup> fase Berg en Bos (n.a.v. evaluatie);
- gebied tussen Walterbos en Binnenstad West/Orpheus.

Ten aanzien van de discussie over meeropbrengsten van vergunningenparkeren bij invoering in het gehele stedelijke gebied moet worden opgemerkt dat de kosten die gepaard gaan met een algehele invoering exponentieel hoger zijn dan de opbrengsten. De kosten zijn dan met name voor parkeercontrole en parkeerapparatuur. Uit een globale berekening blijkt dat de kosten voor invoering van vergunningenparkeren in geheel Apeldoorn circa € 7 miljoen bedragen. Het aantal uit te geven vergunningen wordt geraamd op 30.000. Dit impliceert dat, wil het systeem kostendekkend zijn, de kostprijs van een bewonersvergunning circa € 235,- per jaar zou moeten bedragen. Bovendien is er vanuit reguleringsoogpunt geen aanleiding voor invoering van vergunningenparkeren in het gehele stedelijke gebied en zal er derhalve weinig draagvlak voor bestaan.

## 5. Diversen

### 5.1. Parkeerbijdrage

Voor nieuwe woningen, bedrijven, winkels waarin minder parkeerplaatsen op eigen terrein (kunnen) worden aangelegd dan op grond van de parkeernorm vereist is, dient er sinds de zeventiger jaren een parkeerbijdrage per parkeerplaats te worden betaald. Door het ontvangen van de parkeerbijdrage gaat de zorg voor het voorzien in voldoende parkeerareaal over van veroorzaker naar gemeente. Deze investeert de ontvangen parkeerbijdragen in voorzieningen. Op dit moment bedraagt de parkeerbijdrage € 6.800,- per plaats. Gezien de huidige kosten van parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen (parkeergarages) wordt voorgesteld om de parkeerbijdrage met ingang van 1 januari 2005 over 4 jaar te verhogen tot € 12.000,- per parkeerplaats (2005 € 8.000,- ; 2006 € 9.000,-; 2007 € 10.500,-; 2008 € 12.000,-). Overigens stijgt daarmee de verkoopwaarde van woningen en bedrijfspanden vanwege de beschikbaarheid van parkeergelegenheid. Bij projecten van woningbouwcorporaties en particuliere projectontwikkelaars bedragen de verkoopwaarden van parkeerplaatsen € 16.000,- (in Stadskade) tot € 25.000,- per plaats.

Bij het indienen van het bouwplan is de dan geldende parkeerbijdrage van toepassing, tenzij in een vigerend contract anders is aangegeven.

### 5.2. Openingstijden parkeergarage Marktplein

Van 1982 tot 1993 was de garage Marktplein geopend van maandag t/m zaterdag tot 19.00 uur en op koopavond tot 22.00 uur.

Ná de ingebruikname van het Stadhuis in 1993 werd besloten de openingstijden van de garage Marktplein te verruimen:

- tot 24.00 uur op maandag, dinsdag en woensdag;
- tot 02.00 uur op donderdag;
- tot 04.00 uur op vrijdag en zaterdag

Dit besluit was gebaseerd op de aanname dat het gebruik in met name de avond- en nachturen aanzienlijk zou toenemen door bezoekers aan het Stadhuis en aan horecaondernemingen in de binnenstad.

In onderstaande tabel zijn de gebruiksgegevens over het jaar 2003 verwerkt. Deze gegevens komen overeen met de gegevens uit eerdere onderzoeken die sinds 1993 zijn gehouden.

	Gemiddeld aantal in- en uitgereden auto's					
	22:00-00:00		00:00-02:15		00:00-04:15	
	In	Uit	In	uit	in	uit
<b>Donderdagavond</b>	4	58	2	13		
<b>Vrijdagavond</b>	6	28			2	14
<b>Zaterdagavond</b>	5	32			3	19

In de afgelopen jaren is het gebruik van de garage niet veranderd. Ook de afsluiting van het voetgangersdomein met fysieke middelen, waardoor niet meer op het Marktplein geparkeerd kon worden, heeft niet geleid tot een toename van het gebruik van de garage.

- ná 22.00 uur wordt bijna niet meer ingereden;
- tot 24.00 uur wordt uitgereden door bezoekers van horeca, commissie- en raadsvergaderingen;

- op donderdagen ná 24.00 uur bestaat het uitrijdend verkeer voornamelijk uit bezoekers van uitgelopen commissie- en raadsvergaderingen;
- op vrijdag en zaterdag verlaten ná 24.00 uur nog slecht enkele bezoekers van horecagelegenheden (Caterplein en Raadhuisplein) de garage;
- voor deze laatste beperkte groep zijn na 18.00 uur voldoende gratis parkeeralternatieven aanwezig rond Caterplein en op Stationsstraat/Regentesselaan/Kerklaan en Paslaan.

De exploitatielasten (bewakingspersoneel, energievoorziening e.d.) voor de extra openingsuren ná 24.00 uur bedragen circa € 30.000 op jaarbasis. Hier staan geen inkomsten tegenover. Voorgesteld wordt dan ook om:

- de openingsuren van de garage Marktplein op donderdag, vrijdag en zaterdag terugbrengen tot 24.00 uur;
- voor incidenteel uitlopende commissie- en raadsvergaderingen, zoals reeds meerdere jaren gebruikelijk, in overleg tussen bodedienst en beheerder van de garage het sluitingstijdstip aanpassen.

### **5.3. *Dienstverlening Nummer Eén***

In het kader van de verbetering van de dienstverlening aan de burger vindt een clustering plaats van de balies. Per 1 januari j.l. is een nieuw (frontoffice) team van start gegaan in een geclusterde balie bouwen, wonen en leefomgeving.

Het bredere scala aan producten die via deze balie aan de klant worden aangeboden moet, om de klant op de juiste wijze te kunnen bedienen, geautomatiseerd ondersteund worden. Ten behoeve van de geautomatiseerde ondersteuning aan de balie wordt op dit moment een applicatie ontwikkeld voor het product parkeervergunningen.

### **5.4. *Bezoekerskaarten voor bewoners binnenstad***

Met ingang van oktober 2002 is in overleg met de wijkraad Centrum de bezoekerskaart voor bewoners van de binnenstad geïntroduceerd. De bezoekerskaarten zijn in eerste instantie alleen aan te schaffen door bewoners die 65 jaar of ouder zijn en bewoners die in het bezit zijn van een invalidenparkeerkaart. De bezoekersdagdeelkaart (ochtend of middag) kost € 2,-. Tevens is een onderzoek naar de haalbaarheid van uitbreiding van de doelgroep aangekondigd.

Op dit moment worden de volgende onderdelen nader uitgewerkt:

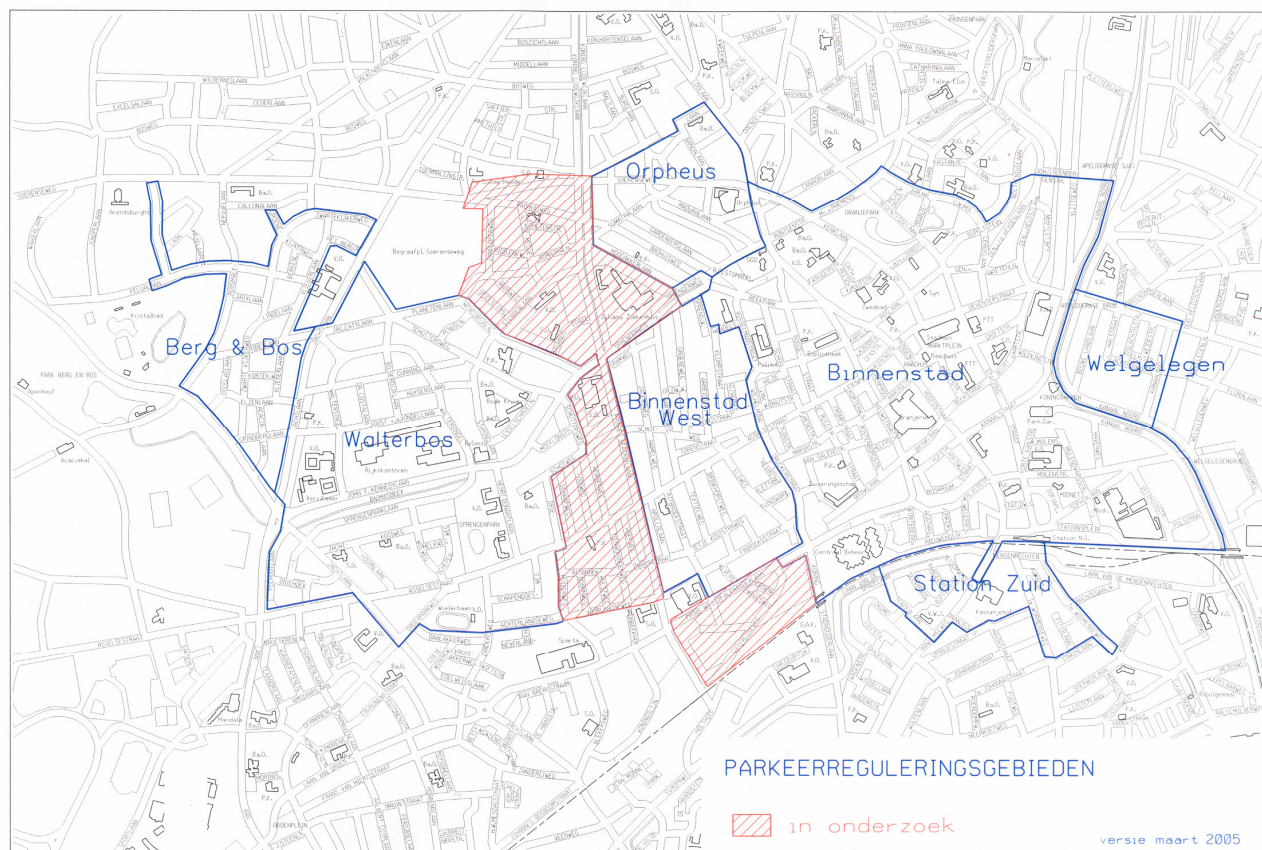
- Handhaving van de huidige doelgroepenregeling (65+ en WVG) met mogelijk een hoger dagdeeltarief;
- Mogelijke invoering van een korting voor het parkeren van bezoekers van de overige binnenstadsbewoners door middel van een chipknip o.i.d..

Na uitwerking van bovengenoemde elementen zal een definitief voorstel aan het college van B&W worden voorgelegd. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2004 staan de parkeeractiviteiten die in 2004 zijn gepland.

### **5.5. *Regels vergunningverlening***

In de Parkeerverordening zijn enkele voorwaarden voor vergunningverlening vastgelegd, zoals het niet bezitten van eigen parkeergelegenheid en de kentekenregistratie bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

Bij de invoering van het vergunningenparkeren in 1979 is uitgegaan van de verstrekking van 1 auto per adres. In de loop van de tijd is hier ruimhartiger mee omgegaan. Onder andere ten gevolge van het toegenomen autobezit verdient het aanbeveling om de vergunningverlening hierop aan te scherpen. Een voorstel voor een nadere uitwerking van de regels omtrent vergunningverlening zal separaat aan het college worden voorgelegd.



## Parkeernormen

(zie toelichting in nota "Actualisatie Verkeerskaart Parkeren")

## Bijlage 2

categorie	all-inn norm			correctie waarde	norm ná correctie	aandeel bezoek		opmerking
	binnenstad	overig	norm per			binnenstad	overig	
<b>wonen in de binnenstad</b>								
woning	2,0		woning	- 0,5	1,5	0,25		a)
seniorenwoning	2,0		woning	- 0,8	1,2	0,2		a)
zorg-/aanleunwoning	1,0		woning		1,0	0,2		
kamerverhuur	0,5		wooneenheid		0,5	0,2		b)
<b>wonen buiten de binnenstad</b>								
woning:								
- zonder eigen parkeervoorziening	2,0		woning	- 0,5	1,5	0,25		a)
- met garage met oprit	2,0		woning	- 0,25	1,75	0,25		a) c)
- met garage zonder oprit	2,0		woning	+ 0,25	2,25	0,25		a) c)
- met carport	2,0		woning		2,0	0,25		a) c)
- met tuinparkeerplaats	2,0		woning		2,25	0,25		a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met gezamenlijke parkeervoorziening	2,0		woning	- 0,4	1,6	0,25		a) d)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met deels gezamenlijke/deels individuele parkeervoorziening	2,0		woning	- 0,4/-0,25	1,6/1,75	0,25		a) d)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met individuele parkeervoorziening	2,0		woning	-0,25	1,75	0,25		d)
seniorenwoning:								
- zonder eigen parkeervoorziening	2,0		woning	- 0,8	1,2	0,2		a)
- met garage met oprit	2,0		woning	- 0,55	1,45	0,2		a) c)
- met garage zonder oprit	2,0		woning	- 0,05	1,95	0,2		a) c)
- met carport	2,0		woning	- 0,3	1,7	0,2		a) c)
- met tuinparkeerplaats	2,0		woning	- 0,05	1,95	0,2		a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met gezamenlijke parkeervoorziening	2,0		woning	- 0,7	1,3	0,2		a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met deels gezamenlijke/deels individuele parkeervoorziening	2,0		woning	- 0,7/-0,55	1,3/1,45	0,2		a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met individuele parkeervoorziening	2,0		woning	-0,55	1,45	0,2		
zorg-/aanleunwoning	1,0		woning		1,0	0,2		
kamerverhuur	0,5		wooneenheid		0,5	0,2		b)
<b>werkgelegenheid</b>								
kantoor	1,2	1,6	100 m <sup>2</sup> bvo			0,15	0,3	
bedrijf	0,8	0,8	100 m <sup>2</sup> bvo			0,1	0,1	
medische praktijkruimte	4,0	4,0	praktijkbeoefenaar			3,0	3,0	e)
garage/servicestation	3,0	3,0	100 m <sup>2</sup> bvo			0,15	0,15	
autoshowroom	1,0	1,0	100 m <sup>2</sup> bvo			0,35	0,35	
verpleeg-/verzorgingshuis	0,3	0,3	wooneenheid			0,2	0,2	
<b>winkels</b>								
stadcentrum: zaterdag/koopavond	3,3		100 m <sup>2</sup> bvo			85%		f)
stadcentrum: maandag t/m vrijdag	2,1		100 m <sup>2</sup> bvo			85%		g)
wijkcentrum: zaterdag/koopavond		4,0	100 m <sup>2</sup> bvo				85%	h)
wijkcentrum: maandag t/m vrijdag		2,1	100 m <sup>2</sup> bvo				85%	g)
buurtcentrum: zaterdag/koopavond		4,0	100 m <sup>2</sup> bvo				85%	i)
buurtcentrum: maandag t/m vrijdag		2,1	100 m <sup>2</sup> bvo				85%	g)
supermarkt	6,0	6,0	100 m <sup>2</sup> bvo				85%	j)
toonzaal	1,7	1,7	100 m <sup>2</sup> bvo				85%	
bouwmarkt/doe-het-zelf	2,1	2,1	100 m <sup>2</sup> bvo				85%	
tuincentrum	4,0	4,0	100 m <sup>2</sup> bvo				85%	
kwekerij	2,0	2,0	100 m <sup>2</sup> bvo				85%	
<b>onderwijs</b>								
basisschool	0,5	0,5	lokaal					
voortgezet onderwijs jonger dan 18 jaar	1,0	1,0	lokaal					
hoger onderwijs	3,0	3,0	lokaal					k)
<b>overig</b>								
horeca in stadscentrum	3,3		100 m <sup>2</sup> bvo					
horeca in woonbuurt		10,0	100 m <sup>2</sup> bvo					
vergaderruimte	10,0	10,0	100 m <sup>2</sup> bvo					
hotel in de stad	1,0	1,0	kamer					
hotel buiten de stad		1,5	kamer					
schouwburg/concertzaal	0,25	0,25	zitplaats					
bioscoop/kerk	0,2	0,2	zitplaats					
sportschool	1,0	1,0	10 m <sup>2</sup> nso					l)
<b>alle niet genoemde categorieën</b>								
per geval te bepalen								
<b>Opmerkingen</b>								
a) bij toepassing van de norm bij dubbelgebruik wordt uitgegaan van de volgende aanwezigheidspercentages: 60% op werkdagen 80% op zaterdagen/koopavonden 100% op avonden/zondagen								
b) bezoekersdeel geldt per woning								
c) bij meerdere gebouwde parkeervoorzieningen op eigen terrein dient tenminste het bezoekersparkeren openbaar toegankelijk te zijn								
d) van de norm dient tenminste 1,25 parkeerplaats per woning opgenomen te zijn in de parkeervoorziening								
e) óf 1 per behandelkamer + 1 per arbeidsplaats								
f) toename parkeerdruk opvangen door stimuleren openbaar vervoer en fiets en door parkeertarieven								
g) meer spreiding naar werkdagen, norm toegepast bij berekening dubbelgebruik								
h) toename parkeerdruk opvangen door eventuele invoering parkeerregulering								
i) supermarkt vaak bepalend voor parkeerdruk								
j) supermarkt niet in winkelcentrum gelegen								
k) leslokaal = ca. 30 zitplaatsen								
l) nso = netto sportoppervlak								