

Nota Parkeernormen 2018

gemeente Epe

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Doel	5
1.2 Werkwijze parkeereis	5
1.3 Afwijken.....	6
1.4 Extra eisen	6
Hoofdstuk 2 Bepalen parkeereis	7
Stap 1 Gebiedsindeling	8
Stap 2 Vastellen ruimtelijk programma.....	10
Stap 3 Bepalen dubbelgebruik binnen ruimtelijk plan per dagdeel	11
Stap 4 Totale parkeereis.....	12
Hoofdstuk 3 Afwijken van de parkeereis.....	13
3.1 Inleiding.....	13
3.2 Toelichting stappenplan	14

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doel

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

1.2 Werkwijze parkeereis

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

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

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

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

Stedelijkheidsgraad

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

Gemiddelde parkeernorm

Voor Epe is binnen de bandbreedte die het CROW hanteert de gemiddelde parkeernorm aangehouden. Dit is mede gebaseerd op het autobezit, fietsgebruik, de huidige praktijkervaringen en het parkeerbeleid.

Het autobezit per huishouden in Epe bedraagt 1,2 (2016). Dit ligt boven het landelijke gemiddelde van 0,9. In de parkeernormen wordt hier echter rekening mee gehouden door de keuze per stedelijkheidsgraad. Ook de buurgemeenten kennen een autobezit van 1,2 per huishouden (uitgezonderd de gemeente Apeldoorn, maar die wijkt af van de gemeente Epe qua type stedelijkheidsgraad en omvang).

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

1.3 Afwijken

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

1.4 Extra eisen

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

Hoofdstuk 2 Bepalen parkeereis

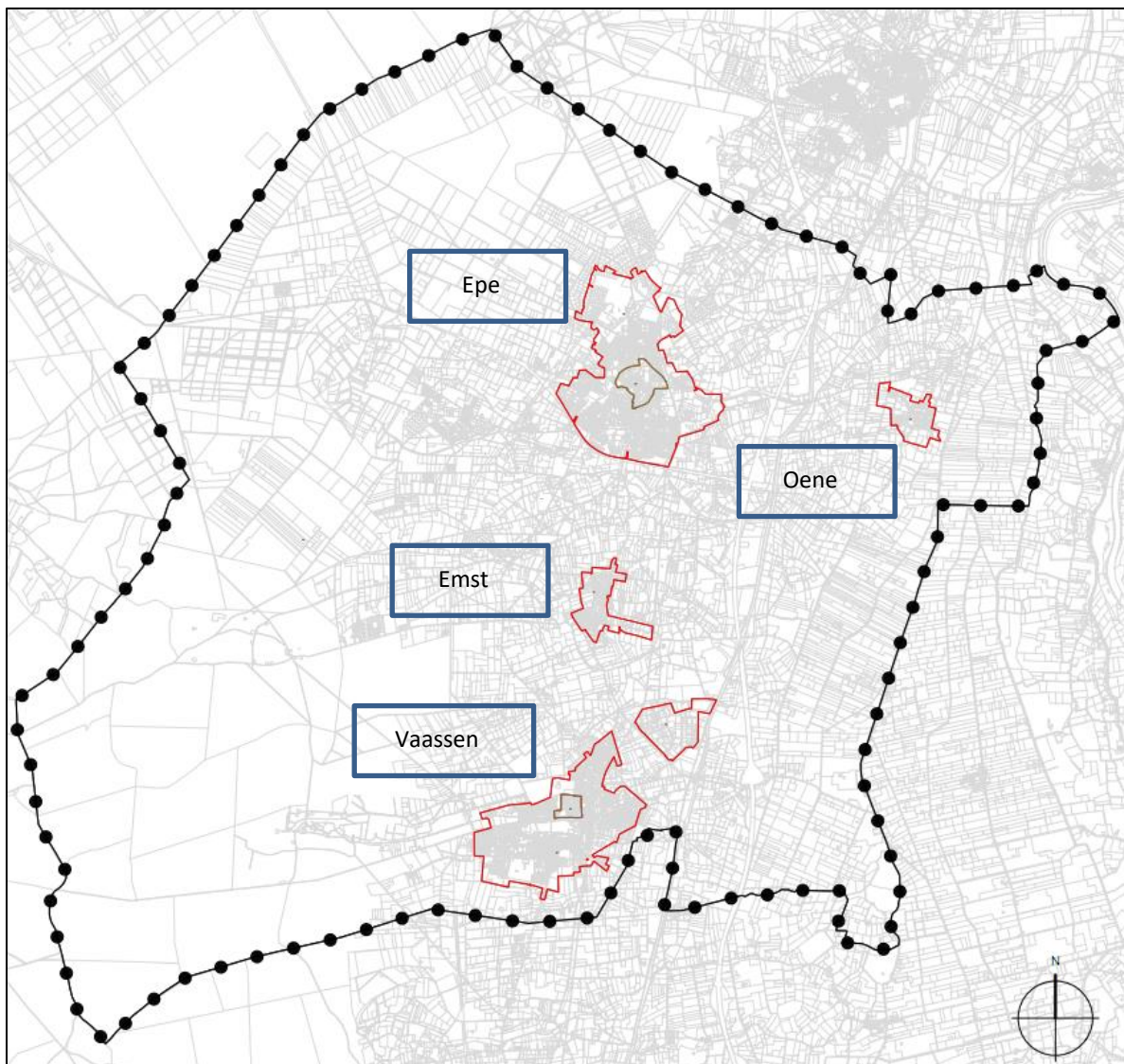
Onderstaand is beknopt de werkwijze weergegeven om de parkeereis te bepalen. Deze werkwijze wordt in dit hoofdstuk uitgelegd. Daarbij is aangegeven welke principes wij hanteren.

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

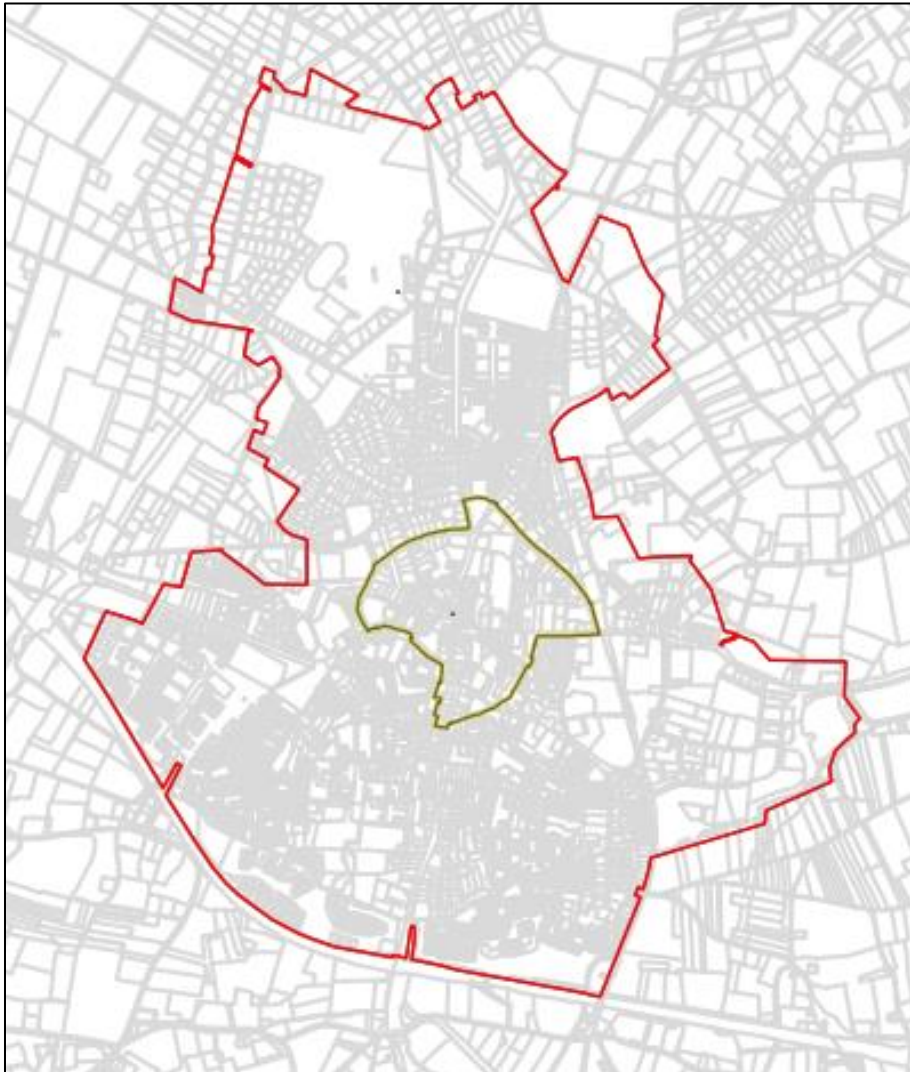
Stap 1 Gebiedsindeling

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

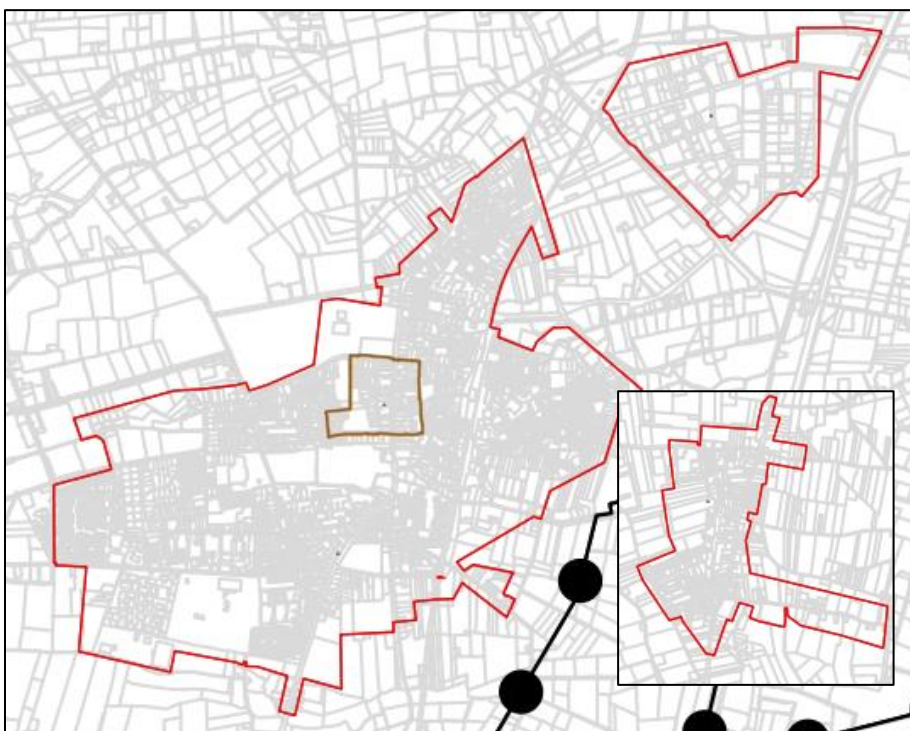
- Buitengebied: dit zijn alle gebieden die buiten de bebouwde kom zijn gelegen.
- Centrum Epe: dit is het gebied binnen de centrumring (binnen de met groen aangegeven begrenzing)
- Centrum Vaassen: dit is het gebied binnen de (parkeer)ruit (binnen de met groen aangegeven begrenzing)
- Rest bebouwde kom: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



Indeling gemeente Epe



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



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

Stap 2 Vastellen ruimtelijk programma

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

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

Bruto vloeroppervlak

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

Woningtype

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

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

Maatvoering

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

Parkeren op eigen terrein bij woningen

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

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

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

Parkeren op eigen terrein

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

Loopafstanden

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

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

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

Gehandicaptenparkeerplaatsen

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

Stap 3 Bepalen dubbelgebruik binnen ruimtelijk plan per dagdeel

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

	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapie/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgings- tehuis/ aanleunwo- ning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Voor horeca hanteren wij de volgende aanwezigheidspercentages:

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

Stap 4 Totale parkeereis

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

Afronding

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

Hoofdstuk 3 Afwijken van de parkeereis

3.1 Inleiding

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

Parapluplan

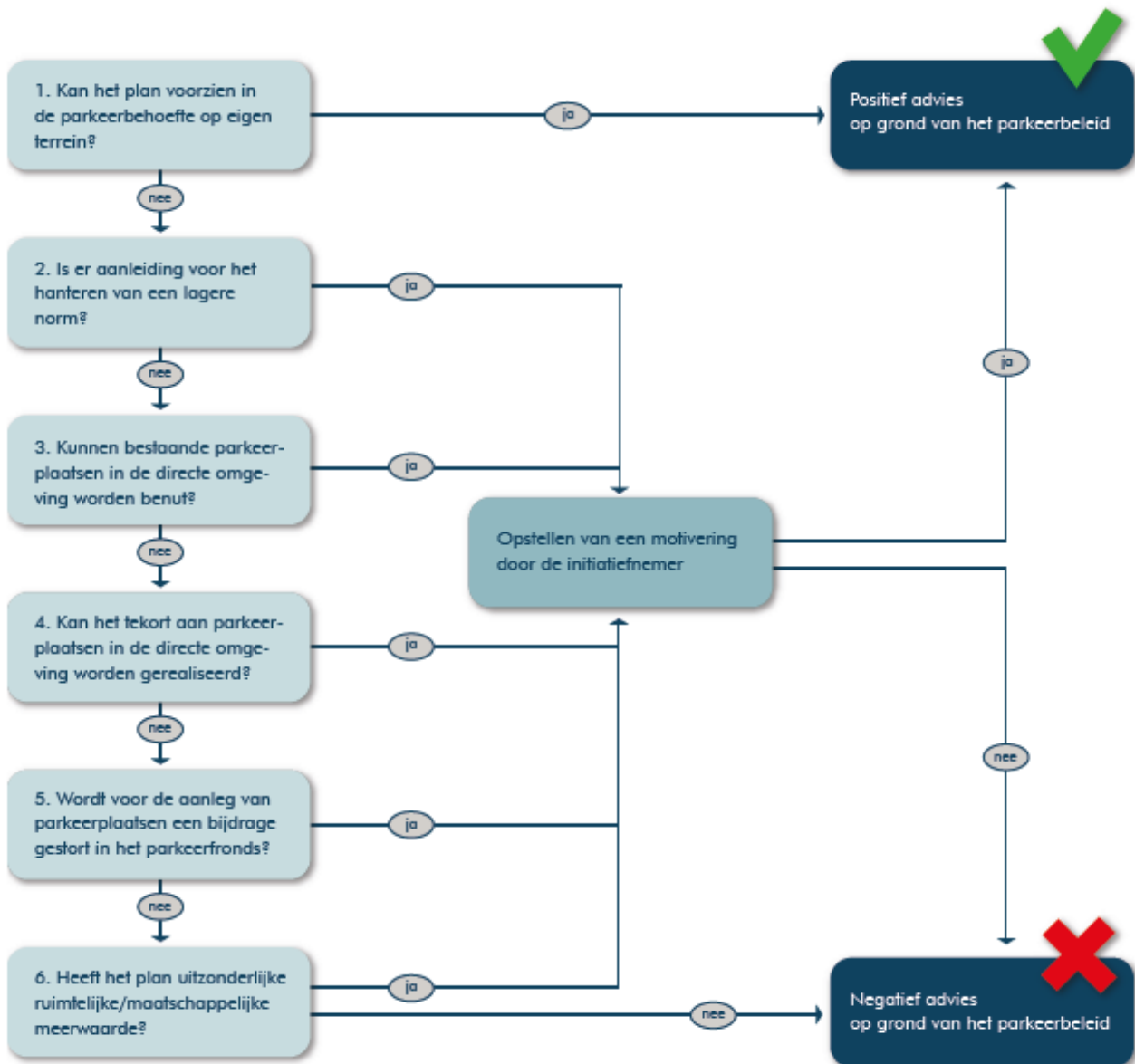
Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 5.1 en artikel 5.2 indien:

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

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

3.2 Toelichting stappenplan

Stappenplan toets parkeerbeleid gemeente epe



bron: arnhem@buro-sro.nl

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

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

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

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

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

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

Als er niet voldoende recente onderzoeksgegevens beschikbaar zijn, dient de aanvrager van het ruimtelijke plan een parkeeronderzoek te laten uitvoeren.

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

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

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

Indien de voorgaande stappen geen soelaas bieden en het aanpassen van het bouwvolume niet mogelijk is, kan de aanvrager van een ruimtelijk plan binnen de bebouwde kom bij het college een gemotiveerd schriftelijk verzoek indienen om de (resterende) parkeereis af te kopen. Het college kan besluiten om op deze wijze ontheffing te verlenen van de parkeereis, wanneer zij vindt dat de realisatie van het plan belangrijker is dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Als het college ontheffing verleent van de parkeereis, neemt zij de verplichting van de aanvrager over om te zorgen voor

voldoende parkeergelegenheid. Aan het verlenen van een ontheffing verbindt het college een financiële voorwaarde. De rechten, plichten en de hoogte van het bedrag worden vastgelegd in een overeenkomst. De hoogte van de parkeerbijdrage per parkeerplaats is bepaald op €6.275,-. De financiële onderbouwing van de afkoopbijdrage kunt u vinden in bijlage 2.

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

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

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

Bijlage 1a Parkeernormen

FUNCTIE	Per	centrum Epe gem. (matig stedelijk)	centrum Vaassen gem (weinig stedelijk)	rest bk gem. (weinig stedelijk)	buitengebied gem. (weinig stedelijk)
Wonen					
Koop, vrijstaand	woning	1,8	1,8	2,3	2,4
Koop, twee-onder-een-kap	woning	1,7	1,7	2,2	2,2
Koop, tussen/hoek	woning	1,5	1,5	2	2
Koop, etage, duur	woning	1,6	1,6	2,1	2,1
Koop, etage, midden	woning	1,4	1,4	1,9	1,9
Koop, etage, goedkoop	woning	1,3	1,3	1,6	1,6
Huurhuis, vrije sector	woning	1,5	1,5	2	2
Huurhuis, sociale huur	woning	1,3	1,3	1,6	1,6
Huur, etage, duur	woning	1,4	1,4	1,9	1,9
Huur, etage, midden/goedkoop	woning	1,1	1,1	1,4	1,4
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	kamer	0,55	0,55	0,7	0,7
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	kamer	0,25	0,25	0,25	0,25
Aanleunwoning en serviceflat	kamer	1,05	1,05	1,2	1,2
Werken					
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	1,55	1,85	2,55	2,55
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m ² bvo	2,05	2,45	3,55	3,55
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	100 m ² bvo	1,55	1,55	2,35	2,35
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	100 m ² bvo	0,65	0,65	1,05	1,05
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,25	1,35	1,95	1,95
Winkelen en boodschappen					
Buurtsupermarkt	100 m ² bvo	1,9	2,3	4,1	4,1
Discountsupermarkt	100 m ² bvo	3,3	3,7	7,5	7,5
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m ² bvo	3,1	3,6	6,2	6,2
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m ² bvo	3,6	3,85	5,6	5,6
Grote supermarkt	100 m ² bvo	6	6,6	8,6	8,6
Groothandel in levensmiddelen	100 m ² bvo	6,4	7,1	7,1	7,1
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	100 m ² bvo	3,3	3,9	x	x
Buurt- en dorpscentrum	100 m ² bvo	3,7	4	4	4
Wijkcentrum (klein)	100 m ² bvo	4,5	4,9	4,9	4,9
Wijkcentrum (gemiddeld)	100 m ² bvo	5,1	5,5	5,5	5,5
Wijkcentrum (groot)	100 m ² bvo	5,7	6,1	6,1	6,1
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	m ² kraam	0,195	0,225	0,225	0,225
Kringloopwinkel	100 m ² bvo	1,85	1,85	1,95	2,25
Bruin- en witgoedzaken	100 m ² bvo	3,95	4,05	8,15	9,25
Woonwarenhuis/ woonwinkel	100 m ² bvo	1,25	1,25	1,95	1,95
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m ² bvo	5,05	5,15	5,15	5,15
Meubelboulevard/Woonboulevard	100 m ² bvo	2,35	2,55	2,55	2,55
Winkelboulevard	100 m ² bvo	4,15	4,45	4,45	4,45
Outletcentrum	100 m ² bvo	10,1	10,4	10,4	10,4
Bouwmarkt	100 m ² bvo	2,35	2,45	2,45	2,45
Tuincentrum	100 m ² bvo	2,55	2,65	2,65	2,85
Groencentrum	100 m ² bvo	2,55	2,65	2,65	2,85
Sport, cultuur en ontspanning					
Bibliotheek	100 m ² bvo	0,45	0,45	1,15	1,35
Museum	100 m ² bvo	0,6	0,6	1,1	1,1
Bioscoop	100 m ² bvo	3,2	3,2	11,2	13,7
Filmtheater/filmhuis	100 m ² bvo	2,6	2,6	7,9	9,9
Theater/schouwburg	100 m ² bvo	7,4	7,4	9,8	12
Musicaltheater	100 m ² bvo	2,9	2,9	4	5,1
Casino	100 m ² bvo	5,7	5,7	6,5	8
Bowlingcentrum	Bowling-baan	1,6	1,6	2,8	2,8
Biljart/snookercentrum	tafel	0,85	0,85	1,35	1,75
Dansstudio	100 m ² bvo	1,6	1,6	5,5	7,4
Fitnessstudio/Sportschool	100 m ² bvo	1,4	1,4	4,8	6,5
Fitnesscentrum	100 m ² bvo	1,7	1,7	6,3	7,4
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m ² bvo	9,3	9,3	9,3	10,3
Sauna, hammam	100 m ² bvo	2,5	2,5	6,7	7,3
Sporthal	100 m ² bvo	1,55	1,55	2,85	3,45
Sportzaal	100 m ² bvo	1,15	1,15	2,85	3,55
Tennishal	100 m ² bvo	0,3	0,3	0,5	0,5
Squashhal	100 m ² bvo	1,6	1,6	2,7	3,2
Zwembad overdekt	100 m ² bassin	11,5	11,5	11,5	13,3
Zwembad openlucht	100 m ² bassin	12,9	12,9	12,9	15,8
	Hectare netto				
Sportveld	terrein	20	20	20	20
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	100 m ² bvo	1,25	1,25	1,85	2,05
Kunstijsbaan (400 meter)	100 m ² bvo	2,55	2,55	2,55	2,75
Golfoefencentrum	Centrum	56,2	56,2	56,2	56,2
Golfbaan (18 holes)	18 holes, 60ha	96	96	96	118,3
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100 m ² bvo	3,1	3,1	4,7	5,1
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100 m ² bvo	3,7	3,7	5,6	6,1
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100 m ² bvo	3,9	4	5,9	6,4
Manege (paardenhouderij)	Box	0,4	0,4	0,4	0,4
Dierenpark	Ha. Netto terrein	8	8	8	8
Attractie- en pretpark	Ha. Netto terrein	8	8	8	8
Volkstuin	10 tuinen	1,35	1,35	1,35	1,45
Horeca en (verblijfs)recreatie					
Camping (kampeerterrein)	Standplaats	1,2	1,2	1,2	1,2
Bungalowpark (huisjescomplex)	Bungalow	1,7	1,7	1,7	2,1
1* hotel	10 kamers	0,4	0,4	2,5	4,5
2* hotel	10 kamers	1,35	1,45	4,25	6,25
3* hotel	10 kamers	2,1	2,2	5,2	6,8
4* hotel	10 kamers	3,4	3,5	7,5	9

5* hotel	10 kamers	5,3	5,5	11	12,6
Café/bar/cafetaria/afhaal	100 m² bvo	5	6	7	7
Restaurant	100 m² bvo	9	11	15	13
Discotheek	100 m² bvo	6,9	7	20,9	20,9
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m² bvo	5,5	5,5	8,5	8,5
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen					
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Behandeltkamer	2,05	2,25	3,25	3,25
Apotheek	Apotheek	2,25	2,35	3,35	3,35
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Behandeltkamer	1,25	1,35	1,95	1,95
Consultatiebureau	Behandeltkamer	1,35	1,45	2,05	2,15
Consultatiebureau voor ouderen	Behandeltkamer	1,3	1,3	2	2,2
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Behandeltkamer	1,55	1,65	2,55	2,65
Gezondheidscentrum	Behandeltkamer	1,55	1,65	2,45	2,45
Ziekenhuis	100 m² bvo	1,4	1,5	1,9	2
	(deels) gelijktijdige plechtigheid				
Crematorium		30,1	30,1	30,1	30,1
	(deels) gelijktijdige plechtigheid				
Begraafplaats		31,6	31,6	31,6	31,6
Penitentiaire inrichting	10 cellen	1,65	1,65	3,25	3,65
Religiegebouw	Zitplaats	0,15	0,15	0,15	0,15
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Wooneenheid	0,6	0,6	0,6	0,6
Onderwijs					
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m² bvo	1	1	1,4	1,5
Basisonderwijs	Leslokaal	0,75	0,75	0,75	0,75
Middelbare school	100 leerlingen	3,7	3,7	4,9	4,9
ROC	100 leerlingen	4,7	4,8	5,9	5,9
Hogeschool	100 studenten	9,3	9,4	10,9	10,9
Avondonderwijs	10 studenten	4,5	4,6	6,8	10,5

Bijlage 1b Toelichting parkeerbehoefte basisscholen en kinderdagverblijven

De parkeerbehoefte bij basisscholen en kinderdagverblijven bestaat naast parkeerplaatsen voor het personeel vooral uit parkeerplaatsen voor het halen en brengen van de kinderen. Voor het personeel is dit een vast getal versus de omvang van de school. Voor het halen en brengen komt de parkeerbehoefte tot stand op basis van een berekening. Deze bestaat uit een aantal onderdelen en luidt:

Totale parkeerbehoefte van een basisschool / kinderdagverblijf (kdv) =
Voor groep 1-3 : <aantal> x <% leerlingen met auto> x <parkeerduur> x <kinderen in auto> =
Voor groep 4-8 : <aantal> x <% leerlingen met auto> x <parkeerduur> x <kinderen in auto> =
Voor kdv: <aantal> x <% leerlingen met auto> x <parkeerduur> x <kinderen in auto> = +

Totaal aantal parkeerplaatsen :

Aantal:

Dit is het aantal kinderen dat op de locatie kan zijn in groep 1-3, groep 4-8 en het kinderdagverblijf. Soms zijn er meer kinderen in de lagere groepen, soms meer in de hogere. Neem daarom de capaciteit voor de hele school en ken dan 3/8ste toe aan groep 1-3 en 5/8ste aan groep 4-8.

% leerlingen met auto:

Het percentage leerlingen dat met auto wordt gebracht en gehaald is variabel en onder meer afhankelijk van het type gemeente, de stedelijkheidsgraad van de (directe) omgeving, of de school een streekfunctie heeft en de gemiddelde afstand voor de kinderen naar school. Gebruikelijk zijn voor groepen 1 t/m 3 30 tot 60%, voor groepen 4 t/m 8 is dat gelegen tussen de 5 en 40% en voor kinderdagverblijven tussen de 50 en 80%. Om een norm te stellen is één concreet percentage nodig waarvan, conform de regeling in dit bestemmingsplan, afgeweken kan worden (en in bijzondere situaties kan de norm verhoogd worden ("nadere eis"). De te hanteren rekenpercentages zijn 45, 25 en 65.

Parkeerduur:

In deze formule is een reductiefactor m.b.t. de parkeerduur ingebouwd. Groepen 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten = 0,5. Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in een periode van 10 minuten = 0,25. Bij een kinderdagverblijf is dit gemiddeld 15 minuten in de periode van 60 minuten = 0,25.

Kind in auto:

Daarnaast is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto. Voor groepen 1 t/m 3 is dat 0,75. Voor groepen 4 t/m 8 komt deze op 0,85 en voor een kinderdagverblijf 0,75.

Vereenvoudiging:

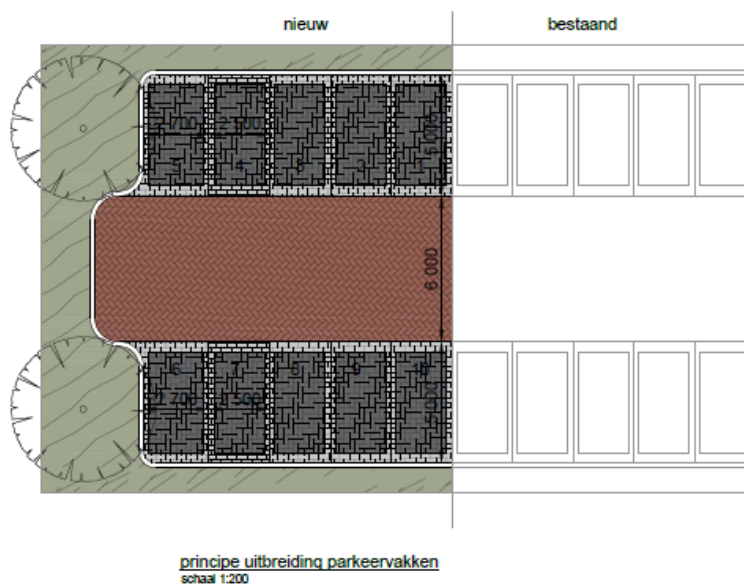
Gegeven bovenstaande waarden kan de formule vereenvoudigd worden tot:

Voor groep 1-3 : <aantal kinderen> x 0,16875 =
Voor groep 4-8 : <aantal kinderen> x 0,053125 =
Voor kdv: <aantal kinderen> x 0,121875 = +
Totaal aantal parkeerplaatsen :

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

Bijlage 2 onderbouwing hoogte parkeerbijdrage

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



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

- Realisatiekosten gemiddelde van beide varianten:
 - € 4.500 (woonwijk/sobere uitvoering)
 - € 6.000 (centrum/luxere uitvoering)
 - Gemiddelde = € 5.250
 - Doorrekening van 50% van de grondkosten € 2.050 = € 1.025
=====
- Afkoopbijdrage per parkeerplaats = € 6.275,- parkeerbijdrage