

Koudhoornseweg II

22 april 2020
bestemmingsplan
plannr. 1547

Inhoudsopgave

Regels	3
Hoofdstuk 1	INLEIDENDE REGELS
Artikel 1	Begrippen
Artikel 2	Wijze van meten
Hoofdstuk 2	BESTEMMINGSREGELS
Artikel 3	Recreatie - Verblijfsrecreatie
Artikel 4	Waarde - Archeologie 3
Hoofdstuk 3	ALGEMENE REGELS
Artikel 5	Anti-dubbeltelregel
Artikel 6	Algemene bouwregels
Artikel 7	Algemene gebruiksregels
Artikel 8	Algemene afwijkingsregels
Artikel 9	Algemene wijzigingsregels
Artikel 10	Algemene procedureregels
Hoofdstuk 4	OVERGANGS- EN SLOTREGELS
Artikel 11	Overgangsrecht
Artikel 12	Slotregel
BIJLAGEN BIJ DE REGELS	
Bijlage 1	Nota Parkeernormen (2015)

Regels

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 Plan

het bestemmingsplan 'Koudhoornseweg II' met identificatienummer 'NL.IMRO.0203.1547-0002' van de gemeente Barneveld;

1.2 Bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 Aanbouw

een bijbehorend bouwwerk in de vorm van een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;

1.4 Aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.5 Aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.6 Afwijking

een afwijking zoals bedoeld in artikel 2.12, eerste lid onder a, onder 1° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.7 Archeologisch deskundige

een regionaal (beleids)archeoloog of een andere door het college van burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige op het gebied van de archeologische monumentenzorg;

1.8 Archeologische waarde

de waarde die van belang is voor de archeologie en voor de kennis van de beschavingsgeschiedenis;

1.9 Bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.10 Bebouwingspercentage

het in procenten uitgedrukte deel van een bouwvlak, bestemmingsvlak dan wel bouwperceel, dat ten hoogste mag worden bebouwd;

1.11 Bestaande

bestaand en legaal aanwezig op de dag van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan;

1.12 Bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak;

1.13 Bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.14 Bevoegd gezag

bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning;

1.15 Bijbehorend bouwwerk

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak;

1.16 Bijgebouw

een bijbehorend bouwwerk in de vorm van een niet voor bewoning bestemd vrijstaand of aangebouwd gebouw, dat een gebruikseenheid vormt met en dienstbaar is aan de bij omschrijving van de hoofdbestemming opgesomde functies, zoals een garage, huishoudelijke bergruimte of hobbyruimte;

1.17 Bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.18 Bouwgrens

de grens van een bouwvlak;

1.19 Bouwvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.20 Bouwwerk

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden;

1.21 Dak

iedere bovenbeëindiging van een gebouw;

1.22 Dakkapel

een constructie ter vergroting van een gebouw, die zich bevindt tussen de dakgoot en de nok van het dakvlak, waarbij deze constructie onder de noklijn is gelegen en de onderzijde van de constructie in het dakvlak is geplaatst;

1.23 Gebouw

elk bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.24 Gebruiken

het doen gebruiken, laten gebruiken en in gebruik geven;

1.25 Hoofdgebouw

een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is;

1.26 Huishouden

persoon of groep personen die een huishouden voert, waarbij sprake is van een onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan;

1.27 Maaiveld

gemiddelde hoogte van het afgewerkte terrein dat een gebouw of bouwwerk omgeeft;

1.28 Nadere eis

een nadere eis als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, sub d, van de Wet ruimtelijke ordening, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.29 Omgevingsvergunning

Vergunning voor activiteiten als genoemd in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.30 Ondergronds bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die onder het maaiveld is gelegen;

1.31 Overig bouwwerk

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden;

1.32 Overkapping

een bouwwerk, niet zijnde een gebouw, bestaande uit tenminste een dak en maximaal één wand;

1.33 Pand

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is;

1.34 Peil

- voor bouwwerken, waarvan de hoofdtoegang aan de weg grenst: de hoogte van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende maaiveld of het afgewerkte bouwterrein;

1.35 Recreatief medegebruik

een recreatief gebruik van gronden dat ondergeschikt is aan de functie van de bestemming waarbinnen dit recreatieve gebruik is toegestaan;

1.36 Relatie

een op de verbeelding opgenomen aanduiding, die aangeeft welke bestemmingsvlakken met elkaar verbonden zijn en een eenheid vormen;

1.37 Seksinrichting

een terrein, gebouw, vaar- of voertuig waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichtingen worden in ieder geval verstaan: een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, een parenclub of een prostitutiebedrijf, waaronder ook begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.38 Uitvoeren

het doen uitvoeren, laten uitvoeren en in uitvoering geven;

1.39 Verbeelding

de bij het bestemmingsplan behorende kaart (analoog of digitaal) waarop onder meer de begrenzing van het plan, de in het bestemmingsplan voorkomende bestemmingen, aanduidingen en topografische en kadastrale gegevens zijn weergegeven;

1.40 Vloeroppervlak

grootte van de oppervlakte van een bouwlaag;

1.41 Wet ruimtelijke ordening

Wet van 1 juli 2008 (Stb. 2006, 566) houdende vaststelling van nieuwe planregels omtrent de ruimtelijke ordening, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.42 Wijziging

een wijziging als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, sub a, van de Wet ruimtelijke ordening, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.43 Wonen

het zelfstandige gehuisvest zijn van één afzonderlijk huishouden;

1.44 Woning

een complex van ruimten dat dient voor de zelfstandige huisvesting van één afzonderlijk huishouden;

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 De dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;

2.2 De goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.3 De inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.4 De bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, luchtbehandelingskasten en naar aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.5 De oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.6 De hoogte van een molen

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het gebouw, met uitzondering van de wieken;

2.7 De hoogte van een windturbine

vanaf het peil tot aan de (wieken)as van de windturbine;

2.8 De afstand tot de zijdelingse perceelsgrens

vanaf de buitenwerkse gevelvlakken dan wel, indien sprake is van overstekende daken met een overstekend gedeelte van meer dan 0,75 m, respectievelijk overstekken van meer dan 0,75 m, vanaf de buitenrand van het overstekende dak/de overstek, neerwaarts geprojecteerd, tot de kadastrale zijgrens van het perceel;

2.9 De oppervlakte van een ondergronds bouwwerk

onder de begane grondvloer, tussen de harten van de ondergrondse buitenste muren;

2.10 De oppervlakte van een overkapping

de loodrechte projectie van de overkapping op het maaiveld;

2.11 Het vloeroppervlak

boven de vloeren, tussen de binnenwerkse gevelvlakken en/of scheidingsmuren.

2.12 Maatvoering

Alle maten zijn tenzij anders weergegeven:

- a. voor lengten in meters (m);
- b. voor oppervlakten in vierkante meters (m^2);
- c. voor inhoudsmaten in kubieke meters (m^3);
- d. voor verhoudingen in procenten (%).

2.13 Maten

buitenwerks, waarbij uitstekende delen van ondergeschikte aard tot maximaal 0,5 m buiten beschouwing blijven.

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Recreatie - Verblijfsrecreatie

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Recreatie - Verblijfsrecreatie' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van verblijfsrecreatie, tenzij op de verbeelding in het desbetreffende bestemmingsvlak een aanduiding uit onderstaande tabel is opgenomen, want in dat geval is ter plaatse van de aanduiding alleen de specifieke, met die aanduiding corresponderende verblijfsrecreatie toegestaan:

Aanduiding	Verblijfsrecreatie
(rw)	recreatiewoning

met de daarbij behorende:

- b. gebouwen;
- c. tuinen en erven;
- d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. het bebouwingspercentage binnen het bouwvlak mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximale goot-, bouwhoogte (m) en maximum bebouwingspercentage (%)' is weergegeven;
- c. de goot- en bouwhoogte van een hoofdgebouw mogen niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximale goot-, bouwhoogte (m) en maximum bebouwingspercentage (%)' is weergegeven;
- d. de bouwhoogte van andere gebouwen mag niet meer bedragen dan de goothoogte die voor een hoofdgebouw is toegestaan.

3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte van palen en masten mag niet meer dan 6 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van erf- of terreinafscheidingen vóór (het verlengde van) de voorgevelrooilijn mag niet meer dan 1 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van erf- of terreinafscheidingen achter (het verlengde van) de voorgevelrooilijn mag niet meer dan 2 m bedragen;
- d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 m bedragen.

3.3 Nadere eisen

1. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:
 - a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
 - b. een goede woonsituatie;
 - c. de verkeersveiligheid; en
 - d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.
2. Bij het stellen van nadere eisen is de procedure zoals weergegeven in artikel 3.1 van toepassing.

Artikel 4 Waarde - Archeologie 3

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(-en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van archeologische waarden van de gronden.

4.2 Bouwregels

1. Op of in deze gronden mogen, in afwijking van hetgeen in overige bestemmingen is bepaald, geen bouwwerken worden gebouwd voor zover de oppervlakte van het (ondergrondse) bouwwerk meer dan 250 m² en de ondergrondse bouwdiepte meer dan 0,3 m bedraagt.
2. Als artikel 4.2, eerste lid van toepassing is, dan mag desondanks worden gebouwd ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming (en) - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - indien de archeologische waarden van het terrein naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgesteld met een archeologisch onderzoeksrapport en/of advies van een archeologisch deskundige. In dat geval kan aan de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen de voorwaarde worden verbonden dat technische maatregelen worden getroffen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden.
3. Indien uit de hiervoor bedoelde onderzoeksrapportage en/of advies blijkt dat de archeologische waarden zullen worden verstoord, kan het bevoegd gezag toch een omgevingsvergunning verlenen op voorwaarde dat:
 - opgravingen worden verricht en daarvan binnen twee jaar na inwerkingtreding van de omgevingsvergunning voor het bouwen rapportage wordt gedaan; en/of
 - een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg de werken of werkzaamheden die leiden tot bodemverstoring, begeleidt.

4.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

1. Het is binnen de bestemming 'Waarde - Archeologie 3' verboden zonder of in afwijking van een vergunning van het bevoegd gezag de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren over een oppervlakte van meer dan 250 m² :
 - a. grondbewerkingen dieper dan 0,3 m onder het maaiveld, zoals afgraven, diepploegen, egaliseren, frezen, scheuren van grasland, aanleg of rooien van bos, boomgaard of diepwortelende beplanting, aanbrengen van oppervlakteverhardingen, aanleggen van drainage, verwijderen van funderingen;
 - b. het aanleggen van waterlopen en het vergraven, verruimen en dempen van bestaande waterlopen en kolken;
 - c. het aanleggen van leidingen dieper dan 0,3 m onder het maaiveld.
2. De vergunning kan worden verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden, hetgeen kan blijken uit een archeologische rapportage en/of advies van een archeologisch deskundige
3. Het in artikel 4.3 lid 1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:
 - a. behoren bij het normale onderhoud, gebruik en beheer, dan wel archeologisch onderzoek betreffen;
 - b. reeds in uitvoering zijn, dan wel krachtens een verleende vergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan;
 - c. ten dienste van archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd.

4.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat deze bestemming komt te vervallen, indien als gevolg van een nader archeologisch onderzoek is gebleken dat de archeologische waarden van de gronden niet behoudenswaardig zijn of niet langer aanwezig zijn of indien het rijksmonument is geschrapt uit het register op grond van de Erfgoedwet.

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 6 Algemene bouwregels

6.1 Ondergronds bouwwerk

Ongeacht de bestemming van de gronden is ondergronds bouwen toegestaan waar ook bovengronds bouwen toegestaan is.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

7.1 Gebruik strijdig met de bestemming

1. Als gebruik strijdig met de bestemming wordt in ieder geval aangemerkt het gebruiken van gronden voor een seksinrichting.

7.2 Parkeernormen

1. Voor nieuwe ontwikkelingen - dat wil zeggen bouwactiviteiten waarbij de bruto vloeroppervlakte toeneemt of gebruik dat nog niet bestaat op de dag van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan - geldt dat voldoende parkeerplaatsen aanwezig dienen te zijn (en te blijven) conform de Nota Parkeernormen (2015) (Bijlage 1). Indien de nota gedurende de planperiode wordt gewijzigd, wordt rekening gehouden met die wijziging.
2. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet voor het vergroten van een woning.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

1. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het plan:
 - a. indien en voor zover afwijkingen ten aanzien van de grens of de richting van wegen, parkeerstroken, paden, bermen en sloten en ligging van bebouwingsgrenzen noodzakelijk zijn ter aanpassing van het plan aan de werkelijke toestand van het terrein, die bij de uitmeting blijkt, mits die afwijkingen ten opzichte van hetgeen op de verbeelding is weergegeven niet meer dan 10 m zijn;
 - b. ten behoeve van het bouwen in afwijking van de bepalingen ten aanzien van de afmetingen van de bebouwing, waaronder begrepen bebouwingspercentages, mits de afwijkingen beperkt blijven tot ten hoogste 10% van de bij recht in het plan weergegeven maten.
2. Een omgevingsvergunning, als bedoeld in het eerste lid, kan niet worden verleend indien enig aangrenzend terrein of enige aangrenzende bebouwing in een toestand wordt gebracht, die strijdig is met het plan en/of indien op enig aangrenzend terrein de verwerkelijking van het plan wordt belemmerd en dit niet door het verbinden van voorschriften aan de omgevingsvergunning kan worden voorkomen.
3. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken ten behoeve van het realiseren van buitengevelisolatie (met nieuwe gevelbekleding) aan een bestaand gebouw of bouwwerk en toestaan dat de goot- en bouwhoogte, de grenzen van een bouwvlak en de inhoud worden overschreden, mits:
 - a. de overschrijding beperkt blijft tot een afstand van 0,5 m;
 - b. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het straat- en bebouwingsbeeld;
 - c. indien er sprake is van een gemeentelijk of rijksmonument, na advies van de daartoe aangewezen adviescommissie.

Artikel 9 Algemene wijzigingsregels

9.1 Algemeen

Burgemeester en wethouders kunnen, indien en voor zover dringende redenen die na het vaststellen van het plan tot hun kennis zijn gekomen hiertoe aanleiding geven en voor zover het belang van een goede ruimtelijke ontwikkeling van het gebied dat in het plan is begrepen niet wordt geschaad:

1. een bestemmingsgrens tussen twee bestemmingsvlakken zodanig wijzigen, dat het kleinste bestemmingsvlak met niet meer dan 10% wordt verkleind of vergroot;
2. een bebouwingsgrens zodanig wijzigen, dat het bebouwingsvlak met niet meer dan 10% wordt verkleind of vergroot.

Artikel 10 Algemene procedureregels

10.1 Procedure bij het stellen van nadere eisen

Voor een besluit tot het stellen van een nadere eis geldt de volgende voorbereidingsprocedure:

1. een ontwerpbesluit ligt, met bijbehorende stukken, gedurende twee weken ter inzage;
2. burgemeester en wethouders geven voorafgaand aan de terinzagelegging kennis van het ontwerpbesluit in één of meer dag-, nieuws of huis-aan-huisbladen of op een andere geschikte wijze. De kennisgeving geschiedt ook langs elektronische weg;
3. de kennisgeving houdt mededeling in van de bevoegdheid tot het naar voren brengen van zienswijzen gedurende de onder 1 genoemde termijn;
4. burgemeester en wethouders delen aan hen die zienswijzen naar voren hebben gebracht de beslissing daaromtrent mede.

Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'Koudhoornseweg II' van de gemeente Barneveld.

Behoort bij het besluit van de raad van de gemeente Barneveld

BIJLAGEN BIJ DE REGELS

Bijlage 1 Nota Parkeernormen (2015)



gemeente
Barneveld

Nota Parkeernormen



Nota Parkeernormen

Opsteller

Afdeling
Vastgoed en Infrastructuur

Team
Verkeer

Planstatus

Datum:
28 januari 2015

Status:
Definitief

Inhoud

1	Raadsbesluit.....	3
2	Inleiding.....	4
2.1	Aanleiding.....	4
2.2	Doel	4
2.3	Juridisch kader.....	4
2.4	Landelijke kencijfers	5
2.5	Leeswijzer	6
3	Werkwijze bepalen parkeereis	7
3.1	Uitgangspunt	7
3.2	Reductie.....	8
4	Parkeernormen	9
4.1	Gebiedsindeling.....	9
4.2	Parkeernormen auto	10
4.3	Parkeernormen fiets.....	13
4.4	Aanwezigheidspercentages	15
5	Toetsing parkeereis	16
5.1	Procedure	16
5.2	Beoordeling parkeersituatie auto	16
5.3	Beoordeling laden en lossen	17
5.4	Beoordeling parkeersituatie fiets.....	18
6	Afwijken van de parkeereis.....	19
6.1	Inleiding	19
6.2	Vrijstellingen.....	19
6.2.1	Flexibiliteitbepaling	19
6.2.2	Vrijstelling voor beroep of bedrijf aan huis.....	19
6.2.3	Vrijstelling voor centrumgebieden.....	20
6.3	Ontheffingsmogelijkheden	20
6.3.1	Gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte.....	20
6.3.2	Gemeentelijke parkeerplaatsen buiten het plangebied	20
6.3.3	Particuliere parkeerplaatsen buiten het plangebied	21
6.3.4	Afkoopregeling	21
6.4	Overige afwijkingen.....	21
	Bijlage 1 – Verklarende woordenlijst.....	22
	Bijlage 2 – Onderbouwing gebiedsindeling	23
	Bijlage 3 – Onderbouwing parkeernormen	26
	Bijlage 4 – Voorbeelden parkeerbalans	29
	Bijlage 5 – Onderbouwing afkoopbedrag.....	35
	Bijlage 6 – Overeenkomst afkoop parkeereis.....	37

1 Raadsbesluit

Nr: 15-2

De raad van de gemeente Barneveld;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, nr. 15-2;

besluit:

1. De parkeernormen zoals beschreven in hoofdstuk 4 van de Nota Parkeernormen vast te stellen;
2. In te stemmen met de beschreven vrijstellingen van de parkeereis waaronder de vrijstelling, voor plannen in het centrum van Barneveld en Voorthuizen, tot 3 parkeerplaatsen en bij voldoende restcapaciteit in de omgeving tot 5 parkeerplaatsen;
3. In te stemmen met de beschreven ontheffingsmogelijkheden waaronder de afkoopregeling, met bijbehorend afkoopbedrag per parkeerplaats, voor plannen in het centrum van Barneveld en Voorthuizen;
4. Te bepalen dat dit besluit in werking treedt op 12 februari 2015.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 28 januari 2015.

De raad voornoemd,
de griffier, de voorzitter,

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

Elke ruimtelijke functie trekt een bepaalde hoeveelheid verkeer aan en genereert daarmee een parkeerbehoefte. Met behulp van parkeernormen kan een prognose worden gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen. Een parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen per eenheid van een bepaalde functie benodigd zijn.

Zoals veel gemeenten leiden wij de parkeernormen af van landelijke kencijfers, maar omdat in die kencijfers een bandbreedte zit leidt dit regelmatig tot misverstanden of vragen. Het ontbreekt aan een document met normen die specifiek voor Barneveld van toepassing zijn.

2.2 Doel

Het doel van deze Nota Parkeernormen is het bieden van duidelijkheid en transparantie ten aanzien van de werkwijze bij het opstellen van de parkeereis bij ontwikkelingen en bouwplannen en de toetsing daarvan. Het toepassen van de juiste parkeernormen draagt bij aan een goed woon- en leefklimaat, waarin het risico op parkeeroverlast wordt verkleind. Algemeen uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen niet mogen leiden tot (toename van) parkeertekort in de omgeving.

Deze Nota richt zich niet alleen op het parkeren van auto's, maar ook op parkeren voor fietsers. Goede fietsparkeervoorzieningen dragen bij aan de aantrekkelijkheid en kwaliteit van het fietsnetwerk in de gemeente en stimuleren het fietsgebruik. Om te zorgen dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende fietsparkeergelegenheid wordt gerealiseerd, zijn daarom ook fietsparkeernormen in deze Nota opgenomen. Deze Nota Parkeernormen voorziet niet in eisen ten aanzien van elektrisch vervoer, zoals het aantal oplaadpunten per hoeveelheid parkeerplaatsen. Dat wordt in aparte beleidsdocumenten uitgewerkt.

2.3 Juridisch kader

Bouwverordening

Deze Nota Parkeernormen is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, nieuwbouw- of verbouwplannen, waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Bij de beoordeling of de vergunning kan worden verleend, toetst de gemeente de vergunning aan het bestemmingsplan en aan de Bouwverordening. In artikel 2.5.30 van de Bouwverordening is in het kort bepaald dat de aanvrager – indien een ontwikkeling leidt tot een (hogere) parkeervraag – in voldoende mate moet voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. Dit wordt de parkeereis genoemd. Met behulp van de Nota Parkeernormen kan, in veel voorkomende gevallen, zowel de omvang van de parkeervraag als de mate van parkeeraanbod worden berekend. Het college heeft volgens de Bouwverordening de bevoegdheid om de omgevingsvergunning te verlenen zonder dat aan de parkeereis wordt voldaan en om hieraan een financiële voorwaarde te verbinden.

Reparatiewet BZK 2014

Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden (Stb. 2014, 458). De Reparatiewet neemt onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening (artikel 8 lid 5, 9 en 10 Woningwet en artikel 8.17 onder B IWro komen te vervallen). Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de

bouwverordening geleidelijk via overgangsrecht zullen ‘uitsterven’. Daarmee zal de bouwverordening als instrument op termijn verdwijnen.

Overgangsregeling

De Reparatiwet hanteert een overgangstermijn die loopt tot 1 juli 2018. Zie hiervoor het nieuwe artikel 133 Woningwet. Vanaf die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen en beheersverordeningen, kunnen deze niet meer als vangnet dienen en moeten deze (en met name de parkeerbepaling) zijn ondergebracht in het bestemmingsplan (of de beheersverordening). Het nieuwe recht treedt echter al eerder in werking wanneer voor 1 juli 2018 een (nieuw) bestemmingsplan (of beheersverordening) wordt vastgesteld. Stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn niet meer van toepassing wanneer ontwerpbestemmingsplannen die op dit moment in procedure zijn, (definitief) worden vastgesteld door de gemeenteraad.

Bestemmingsplan

Experts adviseren¹ om de beschikbaarheid van voldoende parkeergelegenheid globaal te regelen in de bestemmingsplanregels en daarnaast de specifieke parkeernormen vast te leggen in een specifieke nota. Als de parkeernormen namelijk hard in de regels van het bestemmingsplan zelf worden vastgelegd, dan wordt het bestemmingsplan in de praktijk moeilijk uitvoerbaar en leidt het totodeloze afwijkingsprocedures. Ook zou een wijziging van de parkeernormen die voortkomt uit voortschrijdend inzicht of nieuwe parkeerkencijfers van het CROW, niet kunnen worden doorgevoerd omdat dan een bestemmingsplanherziening nodig is. Een veel gebruikte manier van borgen van parkeervoorzieningen is door in het bestemmingsplan voldoende ruimte vrij te houden via een toepasselijke bestemming, een bebouwingspercentage of een andere aanduiding. Hiernaast kan een voorwaardelijke verplichting in een bestemmingsplan voldoende parkeergelegenheid afdwingen. Ook stallingsruimte voor fietsen of ruimte voor laden en lossen kunnen zo worden geregeld.

De verankering van de Nota Parkeernormen in het bestemmingsplan wordt meegenomen bij het eerste actualiseringsplan van de tweede ronde.

Algemene wet bestuursrecht (Awb)

De Nota Parkeernormen is een beleidsregel in het kader van de Awb. Artikel 4:84 Awb bepaalt enerzijds dat een bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, maar anderzijds dat van een beleidsregel kan worden afgeweken, als er sprake is van gevolgen van de toepassing van de beleidsregel voor één of meer belanghebbenden die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen (inherente afwijkingsbevoegdheid).

2.4 Landelijke kencijfers

De auto- en fietsparkeernormen voor Barneveld zijn gebaseerd op de landelijke kencijfers van CROW (publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012). Deze kencijfers zijn door middel van onderzoek tot stand gekomen en geven een indicatie van de parkeerbehoefte van verschillende functies. Deze kencijfers kennen vaak een bandbreedte en zijn bepaald voor verschillende stedelijkheidsgraden en ligging. Op basis van lokale kenmerken is bepaald waar – binnen de bandbreedte – de parkeervraag van functies binnen de gemeente Barneveld zich hoofdzakelijk bevindt.

¹ Opiniestuk ‘Nota parkeernormen en het bestemmingsplan’, Bouwregels in de praktijk, december 2013

2.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 is uiteengezet op welke wijze de parkeereis wordt bepaald. In hoofdstuk 4 zijn de parkeernormen en aanwezigheidspercentages opgesomd waarmee gerekend dient te worden. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 uitgelegd op welke wijze de parkeereis wordt getoetst. In hoofdstuk 6 worden de afwijkingsmogelijkheden in de vorm van vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden (inclusief afkoopregeling) uitgewerkt. In de bijlagen is onder andere een onderbouwing gegeven van de parkeernormen en het afkoopbedrag in het kader van de afkoopregeling parkeereis. Ook is een verklarende woordenlijst opgenomen.

3 Werkwijze bepalen parkeereis

3.1 Uitgangspunt

Om te komen van een parkeernorm naar de parkeereis voor een ruimtelijke ontwikkeling worden verschillende stappen doorlopen. De parkeereis wordt berekend door de omvang van de te ontwikkelen functie te vermenigvuldigen met de daarvoor gestelde parkeernorm. De initiatiefnemer moet deze functies en de oppervlakten per functie aanleveren, zodanig dat voldoende duidelijk is wat de ontwikkeling precies inhoudt.

Bij functiewijzigingen mag de berekende parkeerbehoefte worden verminderd met de parkeervraag van de oude functie (bestaande bestemming). Bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, moeten worden gecompenseerd als blijkt dat hierdoor een parkeertekort ontstaat. Bij meerdere functies mag rekening worden gehouden met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen aan de hand van de aanwezigheidspercentages.

De werkwijze voor het bepalen van de parkeereis wordt in het onderstaand stappenplan toegelicht.

Stap 1 Bepalen ligging plangebied
De ligging van het plangebied (plaats en stedelijke zone) bepaalt welke parkeernormen van toepassing zijn.
Stap 2 Vaststellen programma en bijbehorende parkeernormen
In de parkeerbalans wordt per functie de <i>normatieve parkeervraag</i> berekend door de oppervlakte van de functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm die is afgeleid van landelijk toegepaste kencijfers. De som van de normatieve parkeervraag van alle functies vormt de <i>gestapelde normatieve parkeervraag</i> . Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het aandeel bezoekers en het aandeel overige parkeerders (bewoners, personeel, etc.) omdat voor bezoekers doorgaans openbaar toegankelijke locaties beschikbaar moeten zijn.
Stap 3 Bepalen reductiefactoren
Als een initiatiefnemer kan aantonen dat er sprake is van bijzondere omstandigheden die duidelijk afwijken van de parkeernormen of als er realistische mobiliteitsmaatregelen worden getroffen waardoor het autobezit- of gebruik lager is dan normaliter, kan een reductie van de parkeereis worden toegepast. Hierdoor ontstaat mogelijk een nieuwe <i>gestapelde normatieve parkeervraag</i> .
Stap 4 Bepalen mogelijkheden dubbelgebruik
De gestapelde normatieve parkeervraag (na reductie) hoeft - indien het plan meerdere functies kent - niet per definitie de parkeerdruk zijn die in de praktijk wordt verwacht. Bij sommige functies verschilt de onderlinge parkeervraag namelijk per dagdeel. Dit kan er toe leiden dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Per functie wordt een <i>aanwezigheidspercentage</i> per dagdeel toegekend op basis van landelijke toegepaste kencijfers, ramingen of lokale ervaringscijfers.
Stap 5 Parkeervraag per dagdeel
De <i>parkeervraag per dagdeel</i> van elke afzonderlijke functie wordt berekend door de normatieve parkeervraag van de betreffende functie te vermenigvuldigen met de verwachte aanwezigheidspercentage. De som van de parkeervraag van de afzonderlijke functies vormt de <i>gestapelde werkelijke parkeervraag</i> .
Stap 6 Parkeereis
De hoogste <i>gestapelde werkelijke parkeervraag</i> vormt de <i>parkeereis</i> . Zoveel parkeerplaatsen moeten in en/of rond het plan aanwezig zijn om in de parkeerbehoefte van de betreffende functies te voorzien. Ten behoeve van het bezoekersaandeel wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn. De parkeereis wordt afgerond op één decimaal.

Figuur 1 Werkwijze bepalen parkeereis

De hoogste gestapelde werkelijke parkeervraag vormt de parkeereis. Per dagdeel kan deze eis verschillen. Omdat er geen delen van parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, wordt de parkeereis naar boven afgerond op een heel getal. Bij woningbouw hoeft de parkeereis niet op een heel getal te worden afgerond, omdat hier vanwege correctiefactoren wel een berekend aantal van bijvoorbeeld 0,8 parkeerplaats kan worden gerealiseerd (zie hoofdstuk 5.2, tabel 12).

Voor de toetsing, of het parkeeraanbod in een plan aan deze eis voldoet, wordt bepaald wat de verhouding is tussen de maatgevende parkeervraag en het gelijktijdige parkeeraanbod. Hiertoe wordt een parkeerbalans opgesteld. In hoofdstuk 5 wordt dit proces van de toetsing van de parkeereis met behulp van de parkeerbalans verder toegelicht. Hoofdstuk 4 gaat eerst in op de gebiedsindeling, de toe te passen parkeernormen per functie en de aanwezigheidspercentages per dagdeel.

3.2 Reductie

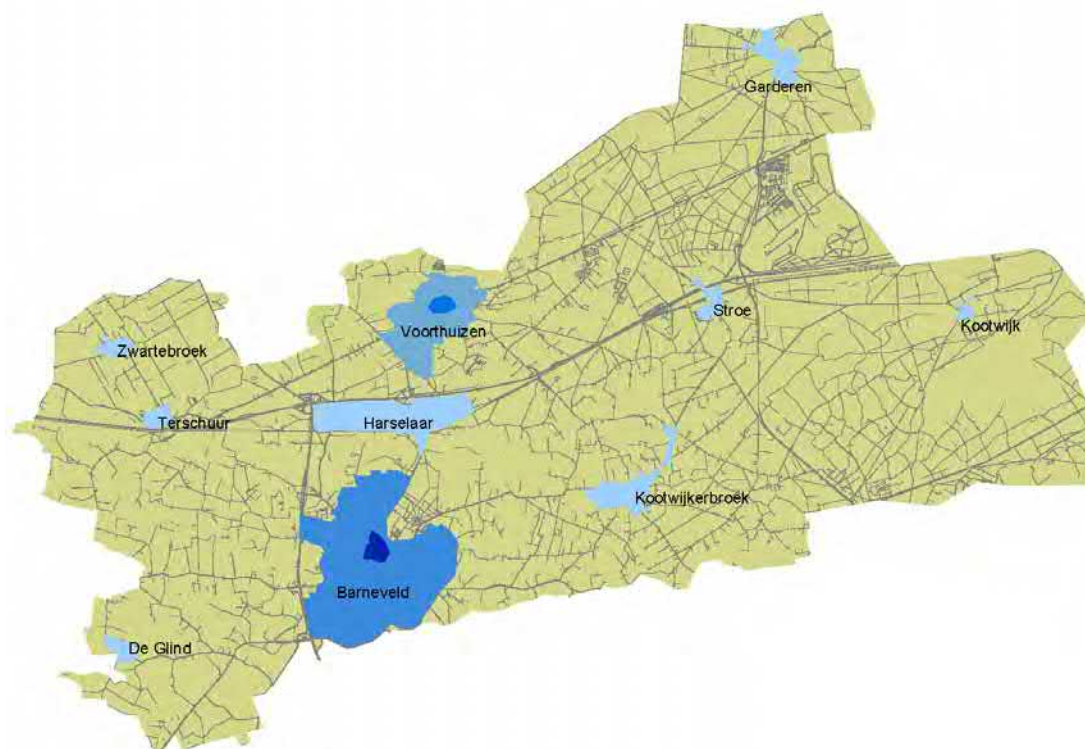
Als een initiatiefnemer kan aantonen dat er sprake is van bijzondere omstandigheden die duidelijk afwijken van de parkeernormen of als er realistische mobiliteitsmaatregelen worden getroffen waardoor het autogebruik (of het fietsgebruik) lager is dan normaliter, kan een reductie van de parkeereis worden toegepast. De hoogte van deze reductie wordt niet op voorhand vastgelegd omdat dit maatwerk betreft. Gelet op de ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit is er geen goede prognose van de invloed hiervan op de parkeernormen te maken. Ook het CROW biedt hiervoor op dit moment nog geen handvatten. Toekomstige ontwikkelingen zullen dit moeten uitwijzen.

4 Parkeernormen

4.1 Gebiedsindeling

De Nota parkeernormen is voor de hele gemeente van toepassing. De toe te passen normen kunnen echter verschillen op basis van de stedelijkheid en de ligging van een locatie. Daarom is een gebiedsindeling gemaakt.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid [bron: CBS] en van de uitgangspunten van het CROW, is de stedelijkheidsgraad per gebied bepaald. Behalve de stedelijkheid is ook de ligging in het stedelijke gebied van belang voor het opleggen van de parkeernormen. Het autobezit en –gebruik is in centrumgebieden gemiddeld namelijk lager dan in de rest van de bebouwde kom of in het buitengebied. Factoren die hierbij een rol spelen zijn onder andere de aanwezigheid van OV en voorzieningen op loopafstand van veel woningen en de schaarse ruimte. De gebiedsindeling is aangeduid in tabel 1 en in figuur 2. In bijlage 1 is een nadere onderbouwing hiervan te vinden. Voor de gedetailleerde gebiedsindeling zijn in bijlage 2 tevens gedetailleerdere kaarten opgenomen.



Figuur 2 Gebiedsindeling gemeente Barneveld

Plaats	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zone
Barneveld centrum	Matig stedelijk	Centrum
Barneveld rest bebouwde kom	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Voorthuizen centrum	Weinig stedelijk	Centrum
Voorthuizen rest bebouwde kom	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom
Overige kernen	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Tabel 1 Gebiedsindeling

4.2 Parkeernormen auto

Deze landelijke kencijfers zijn vertaald naar de specifieke Barneveldse situatie door vergelijk met het Barneveldse autobezit per huishouden, de huidige parkeersituatie, het gemeentelijk parkeerbeleid en de verwachte bevolkingsgroei van Barneveld. De onderbouwing van de parkeernormen is te vinden in bijlage 3. De tabellen 2 t/m 7 geven per hoofdgroep de parkeernormen voor de gemeente Barneveld weer.

Voor sommige functies is het niet waarschijnlijk dat deze in alle stedelijke zones voorkomen. Zo is het niet waarschijnlijk dat een manege in een centrumgebied of een weekmarkt in het buitengebied wordt gerealiseerd. Daardoor zijn in onderstaande tabellen voor enkele functies niet voor alle gebieden een parkeernorm gesteld. Als er in een ontwikkelingsplan functies voorkomen, waarvoor geen parkeernorm aanwezig is, wordt hiervoor door middel van nader onderzoek een redelijke parkeernorm bepaald.

Wonen	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Eenheid
Functie								
Koop vrijstaand	1,9	2,3	1,9	2,4	2,4	2,5	0,3	per woning
Koop twee onder 1 kap	1,8	2,2	1,8	2,3	2,3	2,3	0,3	per woning
Koop tussen/hoek	1,6	2,0	1,6	2,1	2,1	2,1	0,3	per woning
Koop etage duur	1,7	2,1	1,7	2,2	2,2	2,2	0,3	per woning
Koop etage midden	1,5	1,9	1,5	2,0	2,0	2,0	0,3	per woning
Koop etage goedkoop	1,4	1,7	1,4	1,7	1,7	1,7	0,3	per woning
Huurhuis vrije sector	1,6	2,0	1,6	2,1	2,1	2,1	0,3	per woning
Huurhuis sociale huur	1,4	1,7	1,4	1,7	1,7	1,7	0,3	per woning
Huur etage duur	1,5	1,9	1,5	2,0	2,0	2,0	0,3	per woning
Huur etage midden/goedkoop	1,2	1,5	1,2	1,5	1,5	1,5	0,3	per woning
Kamer zelfstandig (niet studenten)	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2	per kamer
Kamer niet-zelfstandig (studenten)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	per kamer
Aanleunwoning en serviceflat	1,1	1,2	1,1	1,3	1,3	1,3	0,3	per woning
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	60%	per wooneenheid

Tabel 2 Parkeernormen wonen

Bij onder andere een woning 'koop vrijstaand' of aanleunwoning geldt de parkeernorm ongeacht koop- of huurprijs. Voor woningen waarbij de parkeernorm wel is gerelateerd aan de koop- of huurprijs, worden de volgende grenzen aangehouden voor de verschillen in prijsklasse:

Functie	Prijsklasse
Koop etage duur	prijsklasse vanaf € 250.000
Koop etage midden	prijsklasse tussen € 170.000 en € 250.000
Koop etage goedkoop	prijsklasse tot € 170.000
Huurhuis vrije sector	huurprijs [1] boven de liberalisatiegrens [2]
Huurhuis sociale huur	huurprijs [1] tot de liberalisatiegrens [2]
Huur etage duur	huurprijs [1] boven € 900
Huur etage midden/goedkoop	huurprijs [1] onder € 900

[1] Dit betreft 'kale huur', dus exclusief servicekosten (zoals schoonmaak gas, water en licht).
 [2] Deze wordt jaarlijks geïndexeerd en ligt in 2014 bij € 699.

Tabel 3 Prijsklassen woningen

Bij veel navolgende eenheden wordt de term BVO of Bruto Vloer Oppervlakte gehanteerd. Dit betreft de vloeroppervlakte van een vastgoedobject, gemeten langs de buitenomtrek van de buitenste scheidingsconstructie die de ruimte omhult. Hierin wordt ook de oppervlakte van een trapgat, liftschacht en leidingschacht meegerekend. De oppervlakte van buitenruimtes zoals een loggia, balkon, open galerij of dakterras wordt niet tot de BVO van een gebouw gerekend, tenzij deze nadrukkelijk deel uitmaakt van de hoofdfunctie en daarbij leidt tot een toename van de parkeervraag (zoals een dakterras van een restaurant waar ook tafels staan).

Werken	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)
Functie								
Kantoor zonder baliefunctie	1,6	2,1	1,9	2,6	2,6	2,6	5%	100m2 BVO
Kantoor met baliefunctie	2,1	2,9	2,5	3,6	3,6	3,6	20%	100m2 BVO
Bedrijf (industrie, lab, werkplaats)	1,6	2,4	1,6	2,4	2,4	2,4	5%	100m2 BVO
Bedrijf (loods, opslag, transport)	0,7	1,1	0,7	1,1	1,1	1,1	5%	100m2 BVO
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,9	1,4	2,0	2,0	2,0	5%	100m2 BVO

Tabel 4 Parkeernormen werken

Sport, cultuur, ontspanning	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)
Functie								
Museum	0,6	1,1	0,6	1,1	1,1		95%	100m2 BVO
Bioscoop	3,4	11,4	3,4	11,4	11,4	13,9	94%	100m2 BVO
Filmtheater / filmhuis	2,8	8,1	2,8	8,1	8,1	10,1	97%	100m2 BVO
Theater/schouwburg	7,7	10,1	7,7	10,1	10,1	12,3	87%	100m2 BVO
Casino	5,8	6,6	5,8	6,6	6,6	8,1	86%	100m2 BVO
Bowlingcentrum	1,7	2,9	1,7	2,9	2,9	2,9	89%	bowlingbaan
Biljart/Snookercentrum	0,9	1,4	0,9	1,4	1,4	1,8	87%	tafel
Dansstudio	1,7	5,6	0,6	5,6	5,6	7,5	93%	100m2 BVO
Fitnessstudio/sportschool	1,5	4,9	1,5	4,9	4,9	6,6	87%	100m2 BVO
Fitnesscentrum	1,8	6,4	1,8	6,4	6,4	7,5	90%	100m2 BVO
Wellnesscentrum		9,4		9,4	9,4	10,4	99%	100m2 BVO
Sauna/ hammam	2,6	6,8	2,6	6,8	6,8	7,4	99%	100m2 BVO
Sporthal	1,6	2,9	1,6	2,9	2,9	3,5	96%	100m2 BVO
Sportzaal	1,2	2,8	1,2	2,9	2,9	3,6	94%	100m2 BVO
Tennishal	0,3	0,5	0,3	0,5	0,5	0,5	87%	100m2 BVO
Squashhal	1,6	2,7	1,6	2,7	2,7	3,2	84%	100m2 BVO
Zwembad overdekt		11,7		11,7	11,7	13,5	94%	100m2 bassin
Zwembad openlucht		13,1		13,1	13,1	16,0	99%	100m2 bassin
Sportveld (excl. kantine en kleedruimtes)	21,4	21,4	21,4	21,4	21,4		95%	ha netto terrein
Golfoefencentrum		51,5		51,5	51,5	56,6	93%	centrum
Golfbaan 18 holes		98,0		98,0	98,0	120,3	98%	18 holes, 60 ha
Indoorspeeltuin (gemiddeld en klein)	3,6	5,2	3,6	5,2	5,2	5,6	97%	100m2 BVO
Indoorspeeltuin (groot)	4,2	6,1	4,2	6,1	6,1	6,6	98%	100m2 BVO
Manege						0,4	90%	box
Volkstuin		1,4		1,4	1,4	1,5	99%	10 tuinen

Tabel 5 Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Winkelen									
	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)	
Functie									
Buurtsupermarkt (< 600 m2)	2,1	3,7	2,5	4,3	4,5		89%	100m2 BVO	
Discountsupermarkt	3,5	6,7	3,9	7,7	8,0		96%	100m2 BVO	
Fullservice supermarkt (> 1000 m2)	3,8	5,1	4,3	5,8	6,0		93%	100m2 BVO	
Grote supermarkt (> 2500 m2)	6,2	7,9	6,8	8,8	9,0		84%	100m2 BVO	
Groothandel in levensmiddelen		6,6		7,3	7,6		80%	100m2 BVO	
Detailhandel (verzameling w inkels)	3,4			3,4			82%	100m2 BVO	
Weekmarkt	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2		85%	m1 kraam	
Kringloopw inkel		1,9		2,0	2,0	2,3	89%	100m2 BVO	
Bruin- en witgoedzaak	4,1	8,0	4,2	8,3	8,3	9,4	92%	100m2 BVO	
Woonw arenhuis/w oonw inkel	1,3	1,9	1,3	2,0	2,0	2,0	91%	100m2 BVO	
Woonw arenhuis zeer groot		5,2		5,3	5,3	5,3	95%	100m2 BVO	
Meubelboulevard/w oonboulevard		2,4		2,6	2,5		93%	100m2 BVO	
Winkelboulevard		4,2		4,5	4,5		94%	100m2 BVO	
Outletw inkel		10,3		10,6	10,6	10,6	94%	100m2 BVO	
Bouw markt		2,4		2,5	2,4	2,5	87%	100m2 BVO	
Tuincentrum, groencentrum		2,6		2,7	2,7	2,9	89%	100m2 BVO	
Show room	1,1	1,7	1,1	1,7	1,7	1,7	35%	100m2 BVO	

Tabel 6 Parkeernormen winkelen

Horeca en verblijfsrecreatie									
	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)	
Functie									
Camping						1,2	90%	standplaats	
Bungalow park		1,7		1,7	1,7	2,1	91%	bungalow	
Hotel 1*	0,4	2,4	0,4	2,5	2,5	4,5	77%	10 kamers	
Hotel 2**	1,4	4,1	1,5	4,3	4,3	6,3	80%	10 kamers	
Hotel 3***	2,2	5,1	2,3	5,3	5,3	6,9	77%	10 kamers	
Hotel 4****	3,5	7,3	3,6	7,6	7,6	9,1	73%	10 kamers	
Hotel 5*****	5,5	10,8	5,7	11,2	11,2	12,8	65%	10 kamers	
Cafe/bar/cafetaria	5,2	6,2	6,2	7,2	7,2		90%	100m2 BVO	
Restaurant	9,2	13,2	11,2	15,2	15,2		80%	100m2 BVO	
Discotheek	7,3	21,2	7,4	21,3	21,2	21,2	99%	100m2 BVO	
Beursgebouw / evenementenhal	5,8	9,0	5,8	9,0	9,0		99%	100m2 BVO	

Tabel 7 Parkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

Gezondheid en voorzieningen									
	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)	
Functie									
Huisartsenpraktijk	2,1	3,0	2,3	3,3	3,3	3,3	57%	behandelkamer	
Apotheek	2,3	3,2	2,4	3,4	3,4	3,4	45%	apothek	
Fysiotherapie	1,3	1,8	1,4	2,0	2,0	2,0	57%	behandelkamer	
Consultatiebureau	1,4	1,9	1,5	2,1	2,2	2,2	50%	behandelkamer	
Tandarts	1,6	2,4	1,7	2,6	2,6	2,7	47%	behandelkamer	
Gezondheidscentrum	1,6	2,2	1,7	2,5	2,5	2,5	55%	behandelkamer	
Begraafplaats		32,6		32,6	32,6	32,6	97%	plechtigheid	
Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	97%	zitplaats	

Tabel 8 Parkeernormen gezondheid en (sociale) voorzieningen

Onderwijs	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voortuizen Centrum	Voortuizen rest kom	Overige kernen	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)
Functie								
Kinderdagverblijf (creche)	1,0	1,4	1,0	1,4	1,4	1,5		100 m2 BVO [1]
Basisonderwijs	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8		leslokaal [1]
Middelbare school	3,9	5,1	3,9	5,1	5,1	5,1	11%	100 leerlingen
ROC	4,9	6,0	5,0	6,1	6,1	6,1	7%	100 leerlingen
Avondonderwijs	4,7	7,0	4,8	7,0	7,1	8,9	95%	10 leerlingen

[1] Exclusief kiss & ride

Tabel 9 Parkeernormen onderwijs

De parkeernormen voor basisonderwijs en kinderdagverblijf zijn alleen voor personeel dus exclusief de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen, wat de grootste parkeerdruk met zich meebrengt. Voor de berekening van deze parkeerbehoefte voor deze functies is een specifieke uitwerking nodig, waarbij rekening wordt gehouden met het aantal leerlingen per groep, het percentage leerlingen dat met de auto komt, de parkeerduur en het aantal kinderen per auto.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen bepalen is als volgt te bepalen:

$$x \text{ leerlingen} * \% \text{ leerlingen met de auto} * \text{reductiefactor parkeerduur} * \text{reductiefactor aantal kinderen per auto}$$

Deze factoren zijn afhankelijk van onder meer de stedelijkheidsgraad en stedelijke zone, maar ook van de gemiddelde afstand naar school. Bij bijvoorbeeld een school met een regionaal bereik komen veel meer leerlingen met de auto dan bij een school die vooral kinderen uit de omliggende wijken trekt. Ook zijn er diverse scholen waarbij vervoer met taxi's of bussen geregeld is, wat ook een ander autogebruik tot gevolg heeft. Over het algemeen ligt het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald voor een kinderdagverblijf tussen 50% en 80%. Voor groep 1 t/m 3 van het basisonderwijs ligt dit gemiddeld tussen 30% en 60% en voor groep 4 t/m 8 tussen 5% en 40%. De reductiefactor voor het aantal kinderen per auto ligt gemiddeld tussen 0,75 en 0,85 en de reductiefactor voor de parkeerduur ligt tussen 0,25 en 0,50. Ook deze factoren zijn verschillend per leeftijdscategorie.

Het toepassen van gemiddelde percentages en reductiefactoren levert slechts een indicatie van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen op. Omdat in de praktijk van Barneveld veel verschillende schoolsituaties voorkomen, moet er altijd maatwerk per school worden toegepast.

4.3 Parkeernormen fiets

Voor de toepassing van fietsparkeernormen geldt, net als bij autoparkeernormen, dat de parkeerbehoefte in principe op eigen terrein, of binnen de ruimtelijke ontwikkeling moet worden gerealiseerd. Een ontwikkeling mag niet leiden tot hinder van geparkeerde fietsen in de omgeving. De fietsparkeernormen zijn ook gebaseerd op kencijfers van CROW (publicatie 317), waarbij dezelfde gebiedsindeling wordt toegepast als bij de parkeernormen voor de auto. In Barneveld is sprake van een gemiddeld fietsgebruik van 23% en daarom is uitgegaan van normen gebaseerd op de gemiddelde kencijfers. De parkeereis, waarbij rekening gehouden mag worden met dubbelgebruik op basis van de aanwezigheidspercentages van tabel 11, geldt als een minimum eis. Er wordt geen maximum aantal gesteld voor het aantal fietsparkeerplaatsen.

Functie	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voortuizen Centrum	Voortuizen rest kom	Overige kemen	Buiten- gebied	Eenheid
Wonen							
Rij- en vrijstaande woning	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	per kamer
Appartement (zonder fietsenberging)	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	per kamer
Appartement (met fietsenberging)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	per kamer
Studentenhuis	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	per kamer
Werken							
Kantoor (personeel)	2,0	1,4	2,0	1,4	1,4	0,8	per 100m2 bvo
Kantoor met balie (bezoekers)	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	per balie
Onderwijs							
Basisschool (< 250 leerlingen)	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	per 10 leerlingen
Basisschool (250-500 leerlingen)	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	per 10 leerlingen
Basisschool (> 500 leerlingen)	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	per 10 leerlingen
Basisschool (medewerkers)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	per 10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	per 100m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)	0,8	0,5	0,8	0,5	0,5	0,5	per 100m2 bvo
ROC (leerlingen)	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	per 100m2 bvo
ROC (medewerkers)	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	per 100m2 bvo
Winkelen							
Winkelcentrum	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	per 100m2 bvo
Supermarkt	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	per 100m2 bvo
Bouwmarkt	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	per 100m2 bvo
Tuincentrum	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	per 100m2 bvo
Horeca							
Fastfood-restaurant	30,5	10,0	30,5	10,0	10,0	5,0	per locatie
Restaurant (eenvoudig)	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0	15,5	per 100 m2 bvo (terras ook)
Restaurant (luke)	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	per 100 m2 bvo
Gezondheid en (sociale) voorzieningen							
Apotheek (bezoekers)	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	per locatie
Apotheek (medewerkers)	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	per locatie
Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	per 100 m2
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	per 100 m2
Religiegebouw	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	per 100 zitplaatsen
Begraafplaats	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	per gelijktijdige plechtigheid
Sport, cultuur en ontspanning							
Bibliotheek	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	per 100m2 bvo
Bioscoop	8,0	1,5	8,0	1,5	1,5	1,5	per 100m2 bvo
Fitness	5,5	2,1	5,5	2,1	2,1	2,1	per 100m2 bvo
Museum	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	per 100m2 bvo
Sporthal	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	per 100m2 bvo
Sportveld	64,0	64,0	64,0	64,0	64,0	64,0	per ha netto terrein
Sportzaal	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	per 100m2 bvo
Stedelijk evenement	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	per 100 bezoekers
Theater	25,5	19,0	25,5	19,0	19,0	19,0	per 100 zitplaatsen
Zwembad open lucht	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	per 100m2 bassin
Zwembad overdekt	21,5	21,5	21,5	21,5	21,5	21,5	per 100m2 bassin
Overstapplaatsen							
Busstation	42,0		42,0				per buslijn
Carpoolplaats		0,9		0,9	0,9	0,9	per autoparkeerplaats

Tabel 10 Parkeernormen fiets

4.4 Aanwezigheidspercentages

Zoals is vermeld bij de werkwijze om de parkeereis te bepalen, is het reëel om rekening te houden met dubbelgebruik van parkeervoorzieningen vanwege de veelal niet gelijktijdige (piek)belastingen bij de afzonderlijke functies. Voor verschillende functies zijn verschillende aanwezigheidspercentages van toepassing. In tabel 11 zijn de in de basis te hanteren aanwezigheidspercentages per dagdeel opgenomen.

Functie	Werkdag				Koop- avond	Zaterdag		Zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciele dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	60%	0%	60%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/venz	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Restaurant	5%	20%	70%	0%	70%	60%	100%	75%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatie	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingshuis/aanleunwoning	75%	75%	100%	25%	100%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 11 Aanwezigheidspercentages

5 Toetsing parkeereis

5.1 Procedure

Voor nieuwbouwplannen of verbouwplannen waarvoor een vergunning wordt aangevraagd bij de gemeente Barneveld, wordt getoetst of het plan voldoet aan de parkeereis. Zoals eerder aangegeven wordt hiermee bedoeld dat er in voldoende mate wordt voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. Het eigen terrein kan zowel het terrein rond een solitaire functie zijn als het plangebied van een ontwikkeling van ruimere omvang. De werkwijze voor het bepalen van de parkeereis (stap 1-6) is in hoofdstuk 3 toegelicht. Het toetsen van deze parkeereis vindt plaats door de parkeervraag per dagdeel te vergelijken met het parkeeraanbod per dagdeel. Het resultaat vormt de parkeerbalans (stap 7-8). Een negatieve parkeerbalans betekent een tekort aan parkeerplaatsen en een positieve parkeerbalans heeft een overschot aan parkeerplaatsen. De parkeerbalans wordt per dagdeel bepaald. Op het maatgevende moment moet de parkeerbalans op 0 uitkomen of positief zijn, voor een positieve beoordeling.

Stap 7 Parkeeraanbod per dagdeel
Bij het bepalen van het <i>parkeeraanbod per dagdeel</i> wordt onderscheid gemaakt tussen het parkeeraanbod op eigen terrein en dat in openbaar gebied. De parkeerplaatsen op eigen terrein dienen wel voor een ieder toegankelijk te zijn die op dat moment wordt geacht er gebruik van te maken. Hierbij dient het <i>berekeningsaantal</i> te worden aangehouden zoals in deze nota opgenomen. In sommige gebieden kan ook een <i>vrijstelling</i> als parkeeraanbod worden meegerekend.
Stap 8 Parkeerbalans per dagdeel
Het verschil tussen het parkeeraanbod en de parkeervraag vormt de <i>parkeerbalans</i> . Een negatieve parkeerbalans betekent een parkeertekort en een negatief advies tenzij de aanvrager en de gemeente overeenkomen dat een afkoop van de parkeereis kan en zal plaatsvinden.

Figuur 3 Bepalen parkeerbalans

5.2 Beoordeling parkeersituatie auto

Om te bepalen of de parkeersituatie voldoende is, wordt het parkeeraanbod getoetst aan de parkeervraag. Voor de beoordeling van de parkeersituatie wordt uitgegaan van een aantal eisen ten aanzien van de maatvoering van parkeerplaatsen en de manoeuvreerruimte rond deze vakken. De genoemde manoeuvreerruimte betreft de benodigde rijbaanbreedte achter een haaks parkeervak of naast een langspareervak. Te kleine parkeervakken of te krappe manoeuvreerruimte maken parkeerplaatsen onbruikbaar of onbereikbaar. Daarom speelt de vormgeving van de vakken een belangrijke rol in de bruikbaarheid ervan. De indicatieve maatvoering is weergegeven in tabel 12. Voor de vormgeving van parkeerplaatsen in de openbare ruimte verwijzen wij naar onze **standaard ontwerp- en uitvoeringseisen**².

soort	breedte (m)	lengte (m)	rijbaan (m)
Langspareervak	2,00	6,00	3,00
Gestoken parkeervak	2,50	5,00	5,00
Gehandicaptenparkeerplaats langsparkeren	3,50	6,00	3,00
Gehandicaptenparkeerplaats gestoken parkeren	3,50	5,00	5,00
Overige vakken	conform NEN 2443 (2012) en ASVV 2012		

Tabel 12 Maatvoering parkeervakken

² Deze eisen zijn bij de gemeente op te vragen.

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden doorgaans niet gecombineerd gebruikt. Een bezoeker aan een verjaardag zal zijn auto niet snel bij de burens op de oprit parkeren. Bovendien wordt in de praktijk niet altijd alle theoretische parkeerruimte op eigen terrein gebruikt voor het stallen van personenauto's, bijvoorbeeld doordat hier een caravan wordt gestald. Daarom zijn in tabel 13 berekeningsaantallen opgenomen. Deze cijfers (overgenomen uit CROW publicatie 317) geven aan wat een realistisch parkeeraanbod op eigen terrein is.

Parkeervoorziening	min. afmeting (m)	theoretisch aantal	berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage	5,00 x 2,50	1,0	0,8
Lange oprit zonder garage	10,00 x 2,50	2,0	1,0
Dubbele oprit zonder garage	5,00 x 4,50	2,0	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	5,00 x 2,50	1,0	0,4
Garagebox (niet bij woning)	5,00 x 2,50	1,0	0,5
Garage met enkele oprit	5,00 x 2,50 (oprit)	2,0	1,0
Garage met lange oprit	10,00 x 2,50 (oprit)	3,0	1,3
Garage met dubbele oprit	5,00 x 4,50 (oprit)	3,0	1,8
Langspaarvak	6,00 x 2,00	1,0	1,0
Gestoken paarvak	5,00 x 2,50	1,0	1,0

Tabel 13 Berekeningsaantallen parkeervoorziening bij woningen

In tabel 14 zijn de loopafstanden weergegeven die als acceptabel worden beschouwd bij de diverse functies. Parkeeraanbod bij nieuwe functies dient dan ook binnen deze loopafstand (niet hemelsbreed) te worden gerealiseerd om in de parkeerbalans als parkeeraanbod mee te tellen. Deze afstanden zijn vooral van belang bij de ontwikkeling van grotere plannen en plannen waar een ontheffing van de parkeereis mogelijk is. Parkeerplaatsen op grotere afstand dan in de tabel weergegeven, worden in beginsel niet meegerekend.

Hoofdfunctie	centrum (m)	rest kom (m)
Wonen	250	100
Winkelen	400	200
Boodschappen	100	100
Werken	500	200
Ontspanning, sport, cultuur	400	100
Horeca, verblijfsrecreatie	400	100
Gezondheidszorg	100	100
Onderwijs	100	100

Tabel 14 Acceptabele loopafstanden

Behalve de maatvoering, de loopafstand en het aantal parkeervakken, wordt ook het aandeel gehandicaptenparkeerplaatsen getoetst. Bij publieke voorzieningen moet 5% van het aantal parkeerplaatsen worden aangelegd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Deze moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van de voorziening gelegen zijn en in ieder geval binnen 100 meter.

5.3 Beoordeling laden en lossen

Als bij een ontwikkeling een behoefte aan laden en lossen wordt verwacht, moet in deze behoefte voorzien worden op het terrein dat bij de ontwikkeling behoort. Daarbij mogen manoeuvreerbewegingen geen onevenredige hinder of gevaarlijke situaties opleveren in de openbare ruimte. De ontwikkelaar dient op verzoek van de gemeente een rijcurvesimulatie aan te leveren om de benodigde manoeuvreerruimte te kunnen toetsen.

5.4 Beoordeling parkeersituatie fiets

Bij nieuwe functies moet de fietsparkeergelegenheid binnen, voor fietsers aantrekkelijke, loopafstand van de entree liggen. Daarmee wordt fietsgebruik aangemoedigd en beloond. Voor fietsers is het bijvoorbeeld aantrekkelijk om bij regenachtig weer de laatste meters tussen de fietsenstalling en het pand droog dan wel zo snel als mogelijk af te leggen. Als maximaal acceptabele loopafstand wordt een afstand van circa 30 meter gehanteerd. Bij voorzieningen in centrumgebieden kan een uitzondering worden gemaakt op de verplichting om nieuwe fietsparkeergelegenheid te realiseren, als er bijvoorbeeld fietsvoorzieningen met restcapaciteit in de openbare ruimte in de directe omgeving aanwezig zijn. Een fietsparkeerplaats kan op verschillende manieren worden ingericht. Er kan gebruik worden gemaakt van een stalling of fietsenklemmen, maar dat is niet altijd noodzakelijk. Wanneer er geen rekken of klemmen zijn, wordt voor het beoordelen van de parkeersituatie voor fietsen uitgegaan van een benodigde stallingsruimte van circa 0,65 x 2 m per fiets (BRON: CROW 291 Leidraad fietsparkeren: 1 fiets per 0,65m breedte). Daarnaast dient achter de fietsen een ruimte van circa 2,00 meter beschikbaar te zijn voor het in- en uitparkeren van de fiets.

6 Afwijken van de parkeereis

6.1 Inleiding

Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning dient te worden voldaan aan de parkeereis om in voldoende mate te voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. In sommige gevallen is dit echter onmogelijk of kan de strikte toepassing van de parkeereis – bijvoorbeeld vanwege de bijkomende kosten of door bijzondere omstandigheden – als onredelijk worden beschouwd of op overwegende bezwaren stuiten. Soms is het echter mogelijk om op een andere wijze te voorzien in de nodige parkeer- of stallingruimte dan wel laad- of losruimte.

Het college moet in dergelijke gevallen een afweging maken, tussen het (economische) belang van de ontwikkeling, de financiële uitvoerbaarheid en de eventuele (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en daarmee een goede ruimtelijke ordening ex art. 3.1 Wro. In deze nota worden de mogelijkheden beschreven indien wordt afgeweken van de parkeereis

De afwijkingsmogelijkheden zijn te onderscheiden in vrijstellingen en ontheffingen. Voor een besluit waarbij een uitzondering op een wettelijk verbod of gebod wordt gemaakt voor een categorie van gevallen, wordt de term "vrijstelling" gebruikt. Voor een beschikking waarbij in een individueel geval een uitzondering op een wettelijk verbod of gebod wordt gemaakt, wordt de term "ontheffing" gebruikt.³

6.2 Vrijstellingen

6.2.1 Flexibiliteitsbepaling

In het geval van ontwikkelingen waarbij de extra parkeerbehoefte van het totale plan op basis van de parkeereis maximaal 0,50 parkeerplaats bedraagt, wordt vrijstelling verleend van de parkeereis (zonder dat hier financiële consequenties aan verbonden worden). Per plan of perceel kan eenmalig een beroep op dit artikel worden gedaan. Bij een ontwikkeling die onderdeel uitmaakt van een grotere samenhangende ontwikkeling die in delen wordt uitgevoerd kan deze bepaling slechts eenmaal worden toegepast over het geheel. Deze bepaling is niet van toepassing als gebruik wordt gemaakt van de afkoopregeling.

6.2.2 Vrijstelling voor beroep of bedrijf aan huis

De gemeente wil het beginnen van een kleinschalig bedrijf aan huis stimuleren. Als onder de definities van het vigerende bestemmingsplan sprake is van een beroep of bedrijf aan huis en het redelijkerwijs niet mogelijk is om de benodigde parkeerplaatsen (geheel of gedeeltelijk) op eigen terrein te realiseren, wordt in principe vrijstelling verleend van de parkeereis (zonder dat hier financiële consequenties aan verbonden worden). Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- er is sprake van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeereis maximaal 2,0 parkeerplaatsen bedraagt;
- er is geen sprake van detailhandel, groepsonderwijs, -opvang of -therapie of daarmee naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen intensieve bezoekersfuncties.

³ Aanwijzingen voor de regelgeving, aanwijzing 125

6.2.3 Vrijstelling voor centrumgebieden

De gemeente wil leegstand in het centrum van Barneveld en Voorthuizen voorkomen en de lokale economie stimuleren. Daarom worden aan plannen in deze gebieden zondermeer een vrijstelling van de parkeereis verleend van maximaal 3,0 parkeerplaatsen.

De vrijstelling wordt verhoogd tot maximaal 5,0 parkeerplaatsen indien binnen acceptabele loopafstand (zie tabel 14) sprake is van een restcapaciteit aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte (zie 6.3.1 voor een toelichting hierop). Voor de centrumgebieden wordt voor wat betreft de bestaande parkeerdruk uitgegaan van gegevens van de parkeerdrukmetingen die regelmatig worden uitgevoerd. Vrijstellingen die na de meest recente parkeerdrukmeting zijn verleend, worden door het college bijgehouden en – bij de eerstvolgende relevante aanvraag omgevingsvergunning – met de parkeerdrukmeting verdisconteerd.

Een vrijstelling voor het centrum is niet nieuw. In de oude beleidsregels ontheffing parkeereis Barneveld-Centrum was echter alleen een vrijstelling opgenomen voor 100 m² bvo aan winkelruimte. Gelet op de parkeernormen in deze nota, zou dit gelijkstaan aan een parkeervraag van 3,4 parkeerplaatsen. De vrijstelling van 3,0 parkeerplaatsen is hieraan nagenoeg gelijk en geldt daarnaast ook voor andere functies. Door de vrijstelling nu te koppelen aan de parkeereis in plaats van aan m² bvo, kan de vrijstelling eenvoudig ook worden toegepast op andere centrumfuncties zoals horeca, kantoren en wonen.

6.3 Ontheffingsmogelijkheden

De parkeereis moet in beginsel binnen het plangebied worden opgelost. In sommige situaties kan de parkeervraag op een andere manier dan op eigen terrein worden opgevangen.

6.3.1 Gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Een initiatief mag niet leiden tot een (toename van) parkeertekort in de openbare ruimte. Het kan echter voorkomen dat er in de openbare ruimte een restcapaciteit bestaat, waarvan gebruik gemaakt kan worden om de parkeervraag op te vangen. Als er bijvoorbeeld in de omgeving parkeerplaatsen voorhanden zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat of als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte, is dit te onderzoeken. Dit is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment, met toevoeging van de ontwikkeling, onder de 85% blijft. Als er binnen 10 jaar ontwikkelingen worden verwacht die de bezettingsgraad van het betreffende gebied beïnvloeden, moet ook hiermee rekening worden gehouden. Om dit te bepalen moeten er voldoende gegevens over de bestaande en te verwachten parkeersituatie voorhanden zijn. Anders kan de gemeente een parkeeronderzoek laten uitvoeren, op kosten van de initiatiefnemer. In deze situatie krijgt de initiatiefnemer geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht.

6.3.2 Gemeentelijke parkeerplaatsen buiten het plangebied

Initiatiefnemers kunnen een verzoek doen om het parkeeraanbod te realiseren buiten het plangebied. In sommige gevallen heeft parkleeraanbod buiten het plangebied voordelen voor de omgeving vanwege mogelijkheden van dubbelgebruik. De gemeente zal beoordelen of er binnen acceptabele loopafstand gelegenheid is om parkeerplaatsen te realiseren. Bij deze beoordeling wordt onder andere rekening gehouden met de bestaande parkeerdruk, de verkeersveiligheid en de bomen- en groenstructuren in de omgeving van het plangebied. De kosten van de realisatie van de parkeerplaatsen worden in beginsel doorberekend aan de initiatiefnemer. Dit geeft de initiatiefnemer echter geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht.

6.3.3 Particuliere parkeerplaatsen buiten het plangebied

Soms kan een oplossing voor de parkeervraag worden gevonden op privaat terrein van derden. Vanwege beperkte handhavingsmogelijkheden, worden hiervoor strenge eisen gesteld. Dit kan alleen als er binnen acceptabele loopafstand een structurele restcapaciteit op het betreffende parkeerterrein aanwezig is. Uiteraard moet hierbij rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies die al van het betreffende parkeerterrein gebruik maken. Ook is het van belang dat de parkeergelegenheid wel toegankelijk is voor alle gebruikers, inclusief bezoekers. Een dergelijke oplossing dient met contractafspraken door de initiatiefnemer duidelijk en aannemelijk te worden gemaakt.

6.3.4 Afkoopregeling

Een aanvrager van een vergunning voor een plan in het centrumgebied van Barneveld of Voorthuizen, die alles in het werk heeft gesteld om aan de parkeereis te voldoen (waaronder aanpassen van het bouwvolume en het zoeken naar parkeerruimte binnen de loopafstand) en wiens plan ondanks eventuele vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden alsnog tot een negatieve parkeerbalans leidt, kan 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 gemeentelijke parkeereis, wanneer de realisatie van het initiatief naar de mening van het college belangrijker is dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Bij dit besluit weegt het college af of de gemeente de benodigde parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan kan realiseren. 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 en onderbouwing van het afkoopbedrag per parkeerplaats is beschreven in bijlage 4.

De bijdrage in de reserve kan door de gemeente, behalve voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen, ook gebruikt worden voor het in stand houden van reeds gerealiseerde (al dan niet voorgefinancierde) parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen die in het kader van deze afkoopregeling worden gerealiseerd zijn openbaar toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager geen rechten ontleen.

6.4 Overige afwijkingen

Het college handelt overeenkomstig deze nota, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze nota te dienen doelen. Dit is de zogenaamde inherente afwijkingsbevoegdheid die in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) onder artikel 4:84 is opgenomen. Deze opname in de Awb heeft tot gevolg dat in deze nota geen specifieke hardheidsclausule is opgenomen.

Bijlage 1 – Verklarende woordenlijst

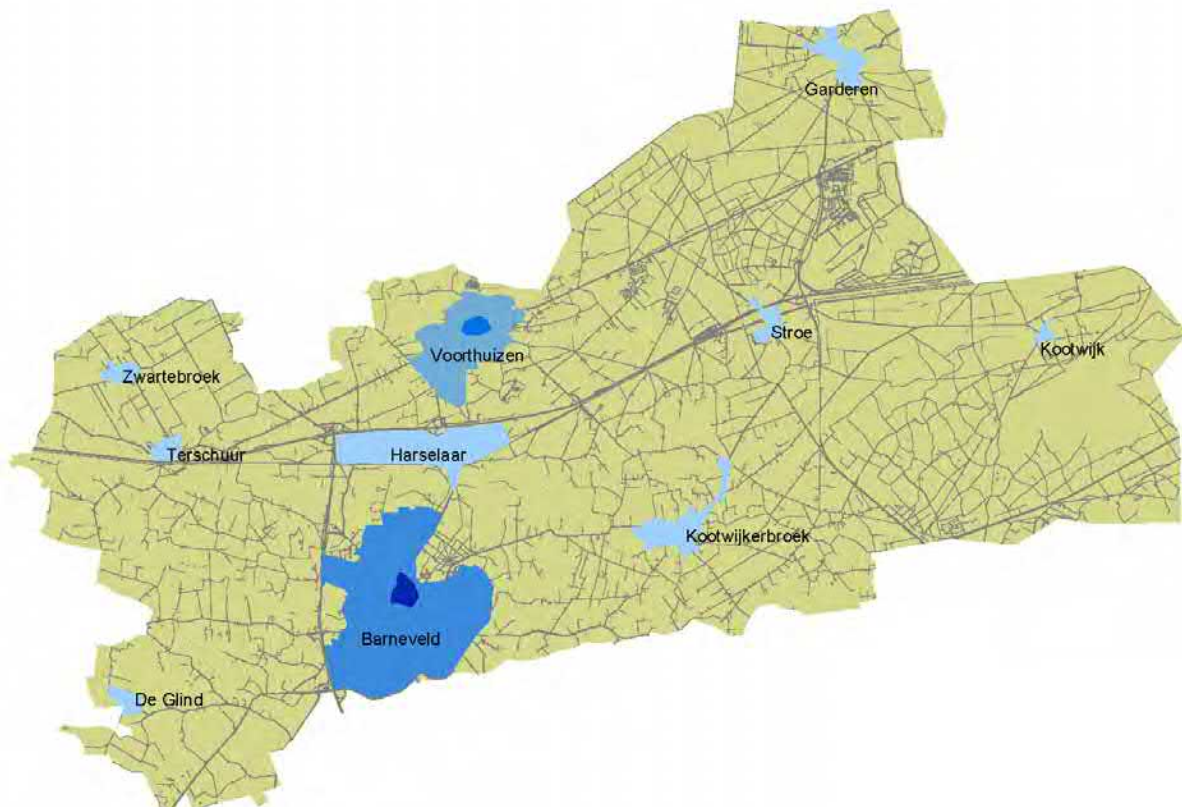
Aanwezigheidspercentage	De mate van aanwezigheid van geparkeerde voertuigen ten opzichte van het drukste dagdeel.
Afkoopregeling	Een mogelijkheid voor het college om een ontheffing van de parkeereis te verlenen tegen een afkoopprijs per parkeerplaats.
Arbeitsplaats	Maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers.
BVO	Bruto vloeroppervlak, het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen, met uitzondering van de parkeerkelder of stallingsruimte.
CROW	Kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.
Gestoken parkeren	Parkeren onder een parkeerhoek tussen 0 en 90 graden met de rijbaan.
Haaks parkeren	Parkeren loodrecht op de rijbaan.
Langsparkeren	Parkeren evenwijdig aan de as van de rijbaan.
Parkeeraanbod	Het aanbod aan parkeerplaatsen. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen openbare of niet-openbare parkeerplaatsen, tussen plaatsen op eigen terrein of elders.
Parkeerbalans	Het verschil tussen gelijktijdige parkeervraag en parkeeraanbod. Bij een negatieve parkeerbalans is er te weinig parkeeraanbod beschikbaar.
Parkeereis	De mate waarin, volgens de toepassing van de Nota Parkeernormen, bij bouwplannen parkeergelegenheid op eigen terrein moet worden gerealiseerd. De parkeereis is vastgelegd in de Bouwverordening.
Parkeerkencijfer	Een indicatie voor de parkeervraag bij een nieuwe voorziening.
Parkeernorm	Een door het bevoegd gezag vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen per eenheid waaraan een nieuwbouwplan moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een bouwvergunning. Hierbij wordt nog geen onderscheid gemaakt tussen parkeren op eigen terrein of openbaar terrein.
Parkeervraag	De behoefte aan parkeerplaatsen. De gestapelde parkeervraag is de parkeervraag van meerdere functies bij elkaar opgeteld.
Parkeerplaats	Ruimte waar één voertuig kan worden geparkeerd.
Parkeeweg	Rijbaan op parkeerterrein of in parkeergarage.
Parkeren	Doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor onmiddellijk laden en lossen van goederen.
VVO	Verkoop vloeroppervlak.

Bijlage 2 – Onderbouwing gebiedsindeling

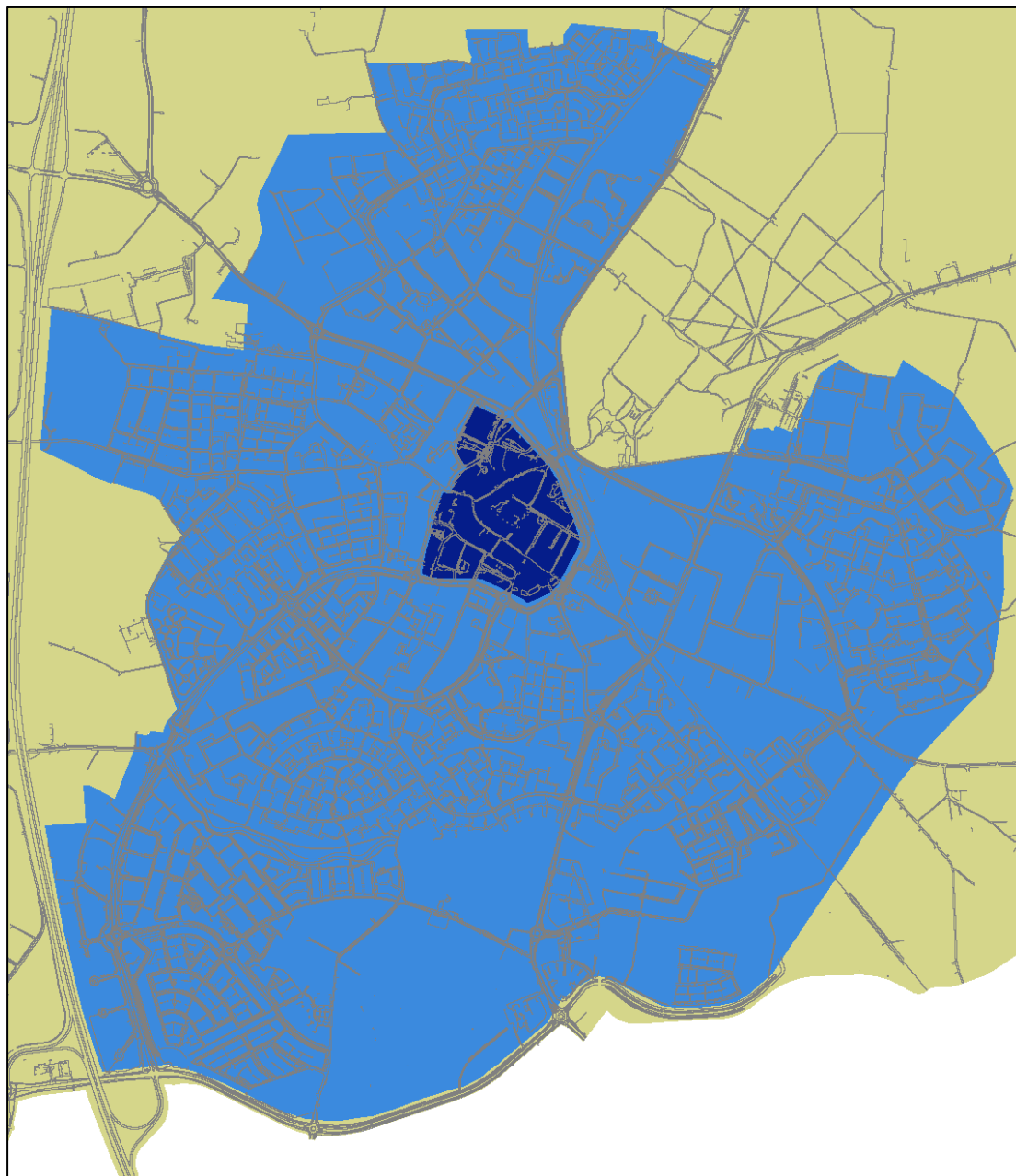
De Nota parkeernormen is voor de hele gemeente van toepassing. De toe te passen normen kunnen echter verschillen op basis van de stedelijkheid en de ligging van een locatie. Daarom is een gebiedsindeling gemaakt.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid zoals deze bij het CBS is aangegeven, is de stedelijkheidsgraad per gebied bepaald. Als gehele gemeente valt Barneveld in de categorie 'weinig stedelijk' (CBS, 2012). Omdat er binnen de gemeente verschillen zijn in de omgevingsadressendichtheid worden verschillende stedelijkheidsgradaties per kern bepaald. Het is niet nodig om de stedelijkheidsgradaties nog verder te differentiëren (bijvoorbeeld per wijk), omdat de 'stedelijke zone' hierin het onderscheid biedt. Behalve de stedelijkheid is namelijk ook de ligging in het stedelijke gebied van belang voor de parkeernormen. Voor de ligging wordt onderscheid gemaakt in 'centrum', 'schil/overloopgebied', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Omdat in een centrumgebied vaak meer voorzieningen voor openbaar vervoer aanwezig zijn, zijn daarvoor andere parkeernormen van toepassing dan in bijvoorbeeld de rest van de bebouwde kom. In Barneveld en Voorthuizen zijn duidelijk centrumgebieden aanwezig. De andere kernen hebben geen centrum. In Barneveld en Voorthuizen is geen sprake van een duidelijke 'schil/overloopgebied'. Daarom worden de gebieden binnen de bebouwde komgrens, met uitzondering van de centra, geheel aangeduid als 'rest bebouwde kom'.

De gemeente Barneveld wordt op basis van deze onderbouwing in 6 verschillende gebieden verdeeld. De grenzen van deze gebieden zijn in hoofdlijnen op onderstaande kaart aangegeven. Op de volgende pagina's zijn gedetailleerdere kaarten opgenomen van Barneveld en Voorthuizen. Voor alle kernen geldt dat de werkelijke overgang tussen 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied' wordt bepaald door de bebouwde komgrens op grond van de Wegenverkeerswet.



Gebiedsindeling Barneveld

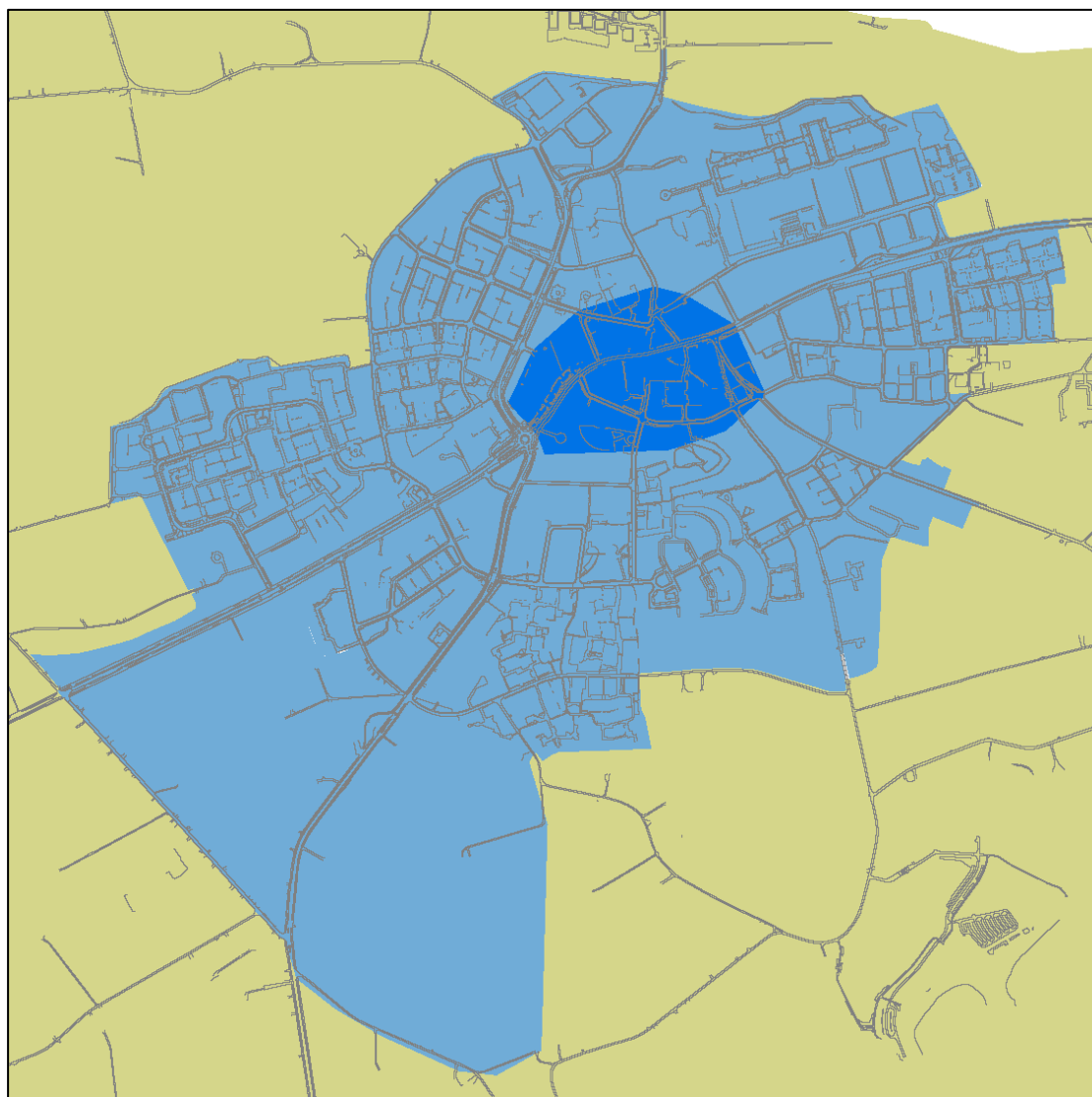


Plaats	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zone
Barneveld centrum	Matig stedelijk	Centrum
Barneveld rest bebouwde kom	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Centrumgebied: gebied omsloten door Amersfoortsestraat, Gasthuisstraat, Nieuwe Markt, Thorbeckelaan, Burgemeester Kuntzelaan en Bouwheerstraat.

Rest bebouwde kom: gebied tussen huidige (of in geval van uitbreidingsgebieden toekomstig beoogde) bebouwde komgrenzen (op grond van de wegenverkeerswet) en het centrumgebied.

Gebiedsindeling Voorthuizen



Plaats	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zone
Voorthuizen centrum	Weinig stedelijk	Centrum
Voorthuizen rest bebouwde kom	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Centrumgebied: gebied bestaand uit Koninginnelaan, Smidsplein, Schoolstraat, Wheemstraat, gedeelte Hoofdstraat, gedeelte Molenweg, gedeelte Bakkersweg, gedeelte Roelenengweg, gedeelte Gerard Doustraat, gedeelte Kerkstraat, gedeelte Van den Berglaan.

Rest bebouwde kom: gebied tussen huidige (of in geval van uitbreidingsgebieden toekomstig beoogde) bebouwde komgrenzen (op grond van de wegenverkeerswet) en het centrumgebied.

Bijlage 3 – Onderbouwing parkeernormen

Om van de landelijke kencijfers te komen naar Barneveldse parkeernormen, wordt een correctie gemaakt op basis van de mobiliteits- en lokale kenmerken van Barneveld. In deze bijlage worden verschillende statistische gegevens van Barneveld vergeleken met landelijke cijfers en met andere situaties. Om een oordeel te geven waar de Barneveldse parkeernormen ten opzichte van de bandbreedte van de landelijke kencijfers liggen, moet de Barneveldse situatie in ieder geval met de landelijke situatie vergeleken worden en daarnaast ook nog waar mogelijk met de andere gebieden van dezelfde stedelijkheid. Er is gekeken naar fietsgebruik, autobezit, gemiddelde woon-werkafstand en de bevolkingsgroei.

Fietsgebruik

Het Fietsberaad heeft in 2010 de cijfers uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland, verder OViN, gebruikt om het fietsgebruik per gemeente weer te geven. (Het OViN is een onderzoek naar de verplaatsingen van de Nederlandse bevolking. Jaarlijks is er een deelname van 50.000 mensen (CBS, 2010)). In het overzicht van het fietsberaad scoort Barneveld op het fietsgebruik gemiddeld met 23% (Fietsberaad, 2010).

Autobezit

Het CBS heeft onderzocht dat het gemiddelde autobezit per huishouden binnen Nederland 1,0 is terwijl dit binnen Barneveld 1,3 is (CBS, 2014). Wanneer het gemiddelde autobezit in Barneveld (steekproefsgewijs) wordt vergeleken met andere gemeenten van vergelijkbare stedelijkheid dan zit Barneveld nog steeds hoger dan het gemiddelde van 1,22 per huishouden (CBS, 2014). Om dit autobezit te faciliteren moet dus aan de ruime kant van de kencijfers aangehouden worden, met name voor het parkeergedrag van auto's bij woningen. Het autobezit per huishouden geeft geen exacte indicatie over het autogebruik, het parkeergedrag van mensen en de daaruit volgende parkeervraag. Er is echter wel aangetoond dat er sterke correlatie is tussen autobezit en autogebruik (CROW, 2013).

Bevolkingsgroei

Omdat de parkeernormen worden gekoppeld aan bestemmingsplannen die 10 jaar geldig zijn, wordt er ook vooruit gekeken naar de toekomst. Als de bevolking en daarmee ook het totale autobezit groeit, heeft dit invloed op de parkeervraag. De bevolkingsgroei in Nederland blijft absoluut achter bij de groei binnen de gemeente Barneveld. Het CBS voorspelt namelijk dat Nederland vanaf 2015 naar 2025 met 3% (CBS, 2013) stijgt terwijl het ABF research bureau voor Barneveld een groei van 13% schat (ABF Research Primos, 2013).

Gemiddelde werk-woon afstand

De parkeervraag bij bedrijven is grotendeels afhankelijk van de afstand die afgelegd moet worden door haar werknemers. De gemiddelde werk-woon afstand binnen Nederland is 13,7 kilometer, terwijl de gemiddelde werk-woon afstand voor bedrijven binnen Barneveld 15,3 kilometer is. Dit zijn werk-woon afstanden van gemeenten naar elkaar. De interne reisafstand van iedere Barnevelder die in Barneveld werkt is nul. Omdat dit voor elke gemeente binnen Nederland geldt betekent dit niet dat de cijfers een verkeerd beeld geven. Op basis van de gemiddelde reisafstand wordt geconcludeerd dat de weerstand om te fietsen gemiddeld wat hoger is dan landelijk gemiddeld en dat de parkeervraag bij de Barneveldse bedrijven daardoor eveneens wat hoger is dan landelijk gemiddeld.

Huidige parkeersituatie

Om de toepassing van de parkeerkencijfers zoals deze tot op heden in de bouwplannen is gehanteerd te beoordelen, is onderzoek gedaan naar de parkeerbezetting in de praktijk. Deze bevindingen zijn vergeleken met de berekende parkeerbehoeftes bij de ontwikkelingen van de betreffende plannen. Hoewel deze gegevens geen onderbouwde statische analyse vormen, geven ze wel een indruk van de praktijk. Over het algemeen lijken de gehanteerde normen voldoende. Bij sommige voorzieningen (o.a. bedrijventerrein Briellaerd) is echter wel een zodanig hoge parkeerdruk geconstateerd dat de conclusie wordt getrokken dat de parkeernorm enigszins aan de krappe kant is. Gelet op het summiere onderzoek kunnen deze gegevens echter niet in harde conclusies voor alle functies worden worden samengevat.

Parkeerbeleid

Barneveld wil met parkeren de regionale functie versterken (GVVP, 2010). Vanuit de ondernemersvisie wil Barneveld haar bezoekers 'parkeergemak' bieden, door voldoende parkeergelegenheid binnen loopafstand van de bestemmingen aan te kunnen bieden. Dit wordt een vraagvolgend parkeerbeleid genoemd en betekent dat er ruimere normen gehanteerd worden.

Vaststellen parkeernormen

Op basis van het parkeerbeleid, de verwachte groei en het autobezit van Barneveld, is geconcludeerd dat het beter bij de praktijk aansluit als de Barneveldse parkeernormen wat hoger zijn dan het gemiddelde van de kencijfers van het CROW waarvan tot op heden werd uitgegaan.

Uit een analyse van een groot aantal kencijfers van het CROW blijkt dat de onderkant (minimum) en bovenkant (maximum) van de bandbreedte zich bij woningen gemiddeld 25% onder respectievelijk boven de gemiddelde waarde bevinden. Dit wordt geïllustreerd door als voorbeeld te nemen een woning 'koop tussen/hoek' in een 'matig stedelijk gebied' met een ligging in de 'rest bebouwde kom'. Voor deze woning geeft het CROW een parkeerkencijfer (gemiddelde parkeervraag) met een bandbreedte van 1,5 – 2,3 pp/woning. Tot op heden gingen wij voor het bepalen van de parkeernorm uit van het gemiddelde kencijfer 1,9 pp/woning. Het bezoekersaandeel bedroeg dan 0,3 pp/woning en het bewonersaandeel (ofwel gemiddelde autobezit) 1,6 pp/woning.

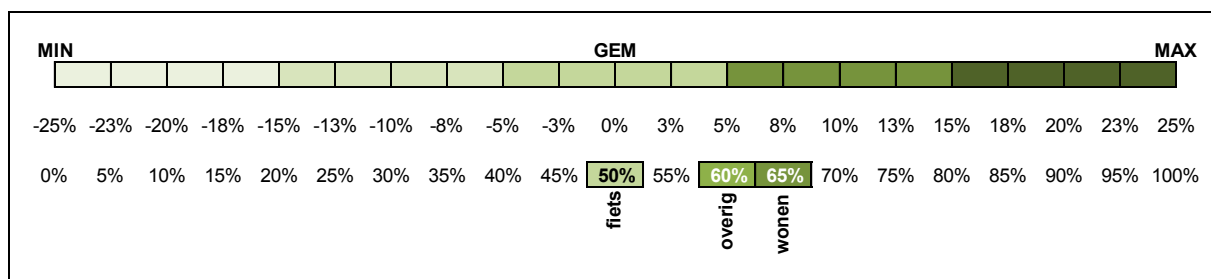
Het autobezit in Barneveld ligt circa 7,5% boven het landelijke gemiddelde. Aangenomen kan worden dat dit verschil doorwerkt in alle woningcategorieën, van seniorenwoning tot vrijstaande woning. Voor de bovengenoemde woning 'koop tussen/hoek' zal het gemiddelde autobezit waarschijnlijk iets hoger zal zijn dan 1,6 per woning, namelijk circa 1,7 per woning. Wanneer het bezoekersaandeel van 0,3 pp/woning hierbij wordt opgeteld, ontstaat een parkeervraag van 2,0 pp/woning in plaats van 1,9 pp/woning. De parkeernorm voor een dergelijke woning bedraagt daarom dan ook 2,0 pp/woning. Dit is dus circa 0,1 pp/woning meer dan voor vaststelling van deze nota. Voor de overige woningcategorieën is dezelfde systematiek toegepast.

MIN										GEM										MAX									
-25%	-23%	-20%	-18%	-15%	-13%	-10%	-8%	-5%	-3%	0%	3%	5%	8%	10%	13%	15%	18%	20%	23%	25%									
0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	100%									
1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	2,0									
0,92	0,95	0,98	1,01	1,04	1,07	1,10	1,13	1,16	1,19	1,22	1,25	1,28	1,31	1,34	1,37	1,40	1,43	1,46	1,49	1,53									

Figuur 1 Bepalen parkeernorm Barneveld t.o.v. bandbreedte CROW-kencijfers

Voor de overige functies wordt een parkeernorm gehanteerd die op 60% ligt van de bandbreedte van de kencijfers van het CROW. De reden om boven de gemiddelde kencijfers te gaan is het hogere gemiddelde autobezit. Vanwege het gemiddelde fietsgebruik, de investeringen in het fietsnetwerk en het feit dat veel functies op fietsafstand van de woningen liggen, wordt met 60% een parkeernorm gehanteerd die verhoudingsgewijs lager ligt dan die van de woonfuncties (65%).

Voor de fietsparkeernormen is het gemiddelde (50%) tussen de bandbreedtes aangehouden, omdat het fietsgebruik in Barneveld over het totaal gezien gemiddeld ligt.



Figuur 2 Parkeernormen Barneveld t.o.v. bandbreedte CROW-kencijfers

Bijlage 4 – Voorbeelden parkeerbalans

In deze bijlage zijn vijf voorbeelden opgenomen voor het bepalen van de parkeerbalans in verschillende situaties. Het betreft fictieve plannen maar wel gebaseerd op werkelijke aanvragen en dus plannen met een hoog realiteitsgehalte.

Voorbeeld 1: Inbreidingswijkje

Voorbeeld 2: Appartementen in plaats van bovenverdieping winkel

Voorbeeld 3: Bovenverdieping winkel in plaats van appartementen

Voorbeeld 4: Kantoor in plaats van 2 onder 1 kapper

Voorbeeld 5: Revitalisering perceel centrum Barneveld

Omschrijving

Plan: Voorbeeld 1: inbreidingswijkje
 Tekening:
 Datum tekening:

Ligging

Plaats: Barneveld
 Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk
 Stedelijke zone: Rest bebouwde kom

Beschrijving

Op een voormalige agrarische kavel zonder bebouwing wordt een inbreiding gerealiseerd met 20 woningen, bestaande uit 2 rijen van 10 koopwoningen. In het ontwerp is elke hoekwoning voorzien van een garage met een dubbele oprit. In de openbare ruimte zijn 30 parkeerplaatsen ingetekend, waarvan bij nadere bestudering 2 parkeerplaatsen voor een uitrit zijn geprojecteerd.

Programma en parkeernorm

Functie	groep	aantal	eenheid	norm	eenheden	normvraag	reductie	normvraag na reductie
Koop tussen/hoek	bewoners	20	woning	1,80	1	36,0	0%	36,0
Koop tussen/hoek	bezoekers	20	woning	0,30	1	6,0	0%	6,0
Totaal						42,0		42,0

Geraamde aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Parkeervraag per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Koop tussen/hoek (bewoners)	18,0	18,0	32,4	36,0	28,8	21,6	28,8	25,2
Koop tussen/hoek (bezoekers)	0,6	1,2	4,8	0,0	4,2	3,6	6,0	4,2
Totaal	18,6	19,2	37,2	36,0	33,0	25,2	34,8	29,4

Parkeeraanbod eigen terrein

Parkeervoorziening	aantal	theoretisch aantal		berekenningsaantal	
		per stuk	totaal	per stuk	totaal
Garage met dubbele oprit	4	3	12	1,8	7,2
Totaal			12		7,2

Parkeeraanbod per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Eigen terrein (specificeren)	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2
Openbare ruimte nieuw	28	28	28	28	28	28	28	28
Totaal	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2

Parkeerbilans per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Aanbod	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2
Vraag	18,6	19,2	37,2	36,0	33,0	25,2	34,8	29,4
Parkeerbilans (aanbod-vraag)	16,6	16,0	-2,0	-0,8	2,2	10,0	0,4	5,8

Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de maatgevende parkeervraag (tijdens het drukste moment) 37,2 pp bedraagt. Er zijn 6,0 pp nodig om de bezoekers op alle dagdelen een plek te kunnen bieden. Het theoretische parkeeraanbod op eigen terrein is 12 pp maar vanwege praktijkervaringen met het gebruik wordt een berekeningsaantal van 7,2 pp op eigen terrein gehanteerd. Het openbare parkeeraanbod bedraagt 28 pp. Het plan heeft een negatieve parkeerbilans van -2,0 pp.

Advies

Er kan een positieve parkeerbilans worden verkregen door de parkeervraag te verminderen (minder woningen of andere invulling) of door het parkeeraanbod te vergroten door ergens nog 2 pp in te passen.

Omschrijving

Plan: Voorbeeld 2: Appartementen in plaats van bovenverdieping winkel
Tekening:
Datum tekening:

Ligging

Plaats: Barneveld
Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk
Stedelijke zone: Centrum

Beschrijving

Binnen de centrumring van Barneveld wordt nabij de Kapteijnstraat een bovenetage van een winkel omgebouwd naar twee middeldure koopetages. In de huidige situatie zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Zowel personeel als bezoekers dienen gebruik te maken van de openbare parkeervoorzieningen in het centrum.

Programma en parkeernorm

Functie	groep	aantal	eenheid	norm	eenheden	normvraag	reductie	normvraag na reductie
Detailhandel	algemeen	-200	m ² bvo	3,40	100	-6,8	0%	-6,8
Totaal af						-6,8		-6,8
Koop etage midden	bewoners	2	woning	1,20	1	2,4	0%	2,4
Koop etage midden	bezoekers	2	woning	0,30	1	0,6	0%	0,6
Totaal bij						3,0		3,0
VERSCHIL						-3,8		-3,8

Geraamde aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Parkeervraag per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Detailhandel (algemeen)	-2,0	-4,1	-0,7	0,0	-5,1	-6,8	0,0	0,0
Totaal af	-2,0	-4,1	-0,7	0,0	-5,1	-6,8	0,0	0,0
Koop etage midden (bewoners)	1,2	1,2	2,2	2,4	1,9	1,4	1,9	1,7
Koop etage midden (bezoekers)	0,1	0,1	0,5	0,0	0,4	0,4	0,6	0,4
Totaal bij	1,3	1,3	2,6	2,4	2,3	1,8	2,5	2,1
VERSCHIL	-0,8	-2,8	2,0	2,4	-2,8	-5,0	2,5	2,1

Parkeeraanbod eigen terrein

Parkeervoorziening	aantal	theoretisch aantal		berekenningsaantal	
		per stuk	totaal	per stuk	totaal
					0,0
					0,0
Totaal			0		0,0

Parkeeraanbod per dagdeel

Locatie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Eigen terrein (specificeren)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Openbare ruimte nieuw								
Vrijstelling			2,0	2,4			2,5	2,1
Totaal	0,0	0,0	2,0	2,4	0,0	0,0	2,5	2,1

Parkeerbalans per dagdeel

Aantal	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Aanbod	0,0	0,0	2,0	2,4	0,0	0,0	2,5	2,1
Vraag	-0,8	-2,8	2,0	2,4	-2,8	-5,0	2,5	2,1
Parkeerbalans (aanbod-vraag)	0,8	2,8	0,0	0,0	2,8	5,0	0,0	0,0

Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de maatgevende parkeervraag (tijdens het drukste moment) in de nieuwe situatie 2,6 pp is. Er is 0,6 (afgerond 1) openbare parkeerplaats nodig om de bezoekers op alle dagdelen een plek te kunnen bieden. Omdat op het maatgevende moment 0,7 pp beschikbaar komt vanwege het verdwijnen van de detailhandel, bedraagt de parkeereis 2,0 pp. Aangezien voor plannen binnen het centrum een vrijstelling van de parkeereis van maximaal 3 pp wordt verleend, kan dit plan worden uitgevoerd zonder dat de ontwikkelaar een parkeertekort hoeft af te kopen.

Omschrijving

Plan: Voorbeeld 3: Bovenverdieping w ink el in plaats van appartementen
 Tekening:
 Datum tekening:

Ligging

Plaats: Barneveld
 Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk
 Stedelijke zone: Centrum

Beschrijving

Binnen de centrumring van Barneveld w ordt nabij het Gow thorpeplein tw ee middeldure koopetages omgebouwd tot een bovenetage van een w ink el (300 m² bvo). In de huidige situatie zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Zow el bew oners als bezoekers maakten (al dan niet met een parkeervergunning) gebruik van het parkeerterrein Kapteijnstraat. De restcapaciteit op de Kapteijnstraat is op het drukste moment 30 pp.

Programma en parkeernorm

Functie	groep	aantal	eenheid	norm	eenheden	normvraag	reductie	normvraag na reductie
Koop etage midden	bew oners	-2	w oning	1,20	1	-2,4	0%	-2,4
Koop etage midden	bezoekers	-2	w oning	0,30	1	-0,6	0%	-0,6
Totaal af						-3,0		-3,0
Detailhandel	algemeen	300	m ² bvo	3,40	100	10,2	0%	10,2
Totaal bij						10,2		10,2
VERSCHIL						7,2		7,2

Geraamde aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bew oners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%

Parkeervraag per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Koop etage midden (bew oners)	-1,2	-1,2	-2,2	-2,4	-1,9	-1,4	-1,9	-1,7
Koop etage midden (bezoekers)	-0,1	-0,1	-0,5	0,0	-0,4	-0,4	-0,6	-0,4
Totaal af	-1,3	-1,3	-2,6	-2,4	-2,3	-1,8	-2,5	-2,1
Detailhandel (algemeen)	3,1	6,1	1,0	0,0	7,7	10,2	0,0	0,0
Totaal bij	3,1	6,1	1,0	0,0	7,7	10,2	0,0	0,0
VERSCHIL	1,8	4,8	-1,6	-2,4	5,3	8,4	-2,5	-2,1

Parkeeraanbod eigen terrein

Parkeervoorziening	aantal	theoretisch aantal		berekeningsaantal	
		per stuk	totaal	per stuk	totaal
Totaal			0		0,0

Parkeeraanbod per dagdeel

Locatie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Eigen terrein (specificeren)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Openbare ruimte nieuw								
Vrijstelling	1,8	4,8			5,0	5,0		
Totaal	1,8	4,8	0,0	0,0	5,0	5,0	0,0	0,0

Parkeerbalans per dagdeel

Aantal	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Aanbod	1,8	4,8	0,0	0,0	5,0	5,0	0,0	0,0
Vraag	1,8	4,8	-1,6	-2,4	5,3	8,4	-2,5	-2,1
Parkeerbalans (aanbod-vraag)	0,0	0,0	1,6	2,4	-0,3	-3,4	2,5	2,1

Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de maatgevende parkeervraag (tijdens het drukste moment) in de nieuwe situatie 10,2 pp is. Omdat op het maatgevende moment 1,8 pp beschikbaar komt vanwege het verdwijnen van de woningen, bedraagt de parkeereis 8,4 pp. Voor dit plan kan de maximale vrijstelling worden verleend van 5 pp omdat voldoende capaciteit aanwezig is in de omgeving. Het plan heeft een negatieve parkeerbalans van -3,4 pp.

Advies

Het plan kan in de beoogde vorm worden gerealiseerd indien de ontwikkelaar het resterende parkeertekort (3,4 pp) afkoopt door een storting ten behoeve van de bestemmingsreserve parkeervoorzieningen. Daarnaast kan worden overwogen het plan aan te passen.

Omschrijving

Plan: Voorbeeld 4: Kantoor in plaats van 2 onder 1 kapper.
 Tekening:
 Datum tekening:

Ligging

Plaats: Barneveld
 Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk
 Stedelijke zone: Centrum

Beschrijving

Binnen de centrumring van Barneveld wordt nabij het Gouthorpeplein een twee onder 1 kapper gesloopt en vervangen door een kantoor zonder baliefunctie van 500 m² bvo. In het plan zijn 2 pp op eigen terrein opgenomen welke alleen zijn bedoeld voor de directie.

Programma en parkeernorm

Functie	groep	aantal	eenheid	norm	eenheden	normvraag	reductie	normvraag na reductie
Koop twee onder 1 kap	bewoners	-2	woning	1,20	1	-2,4	0%	-2,4
Koop twee onder 1 kap	bezoekers	-2	woning	0,30	1	-0,6	0%	-0,6
Totaal af						-3,0		-3,0
Kantoor	algemeen	500	m ² bvo	1,60	100	8,0	0%	8,0
Totaal bij						8,0		8,0
VERSCHIL						5,0		5,0

Geraamde aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%

Parkeervraag per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Koop twee onder 1 kap (bewoners)	-1,2	-1,2	-2,2	-2,4	-1,9	-1,4	-1,9	-1,7
Koop twee onder 1 kap (bezoekers)	-0,1	-0,1	-0,5	0,0	-0,4	-0,4	-0,6	-0,4
Totaal af	-1,3	-1,3	-2,6	-2,4	-2,3	-1,8	-2,5	-2,1
Kantoor (algemeen)	8,0	8,0	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0
Totaal bij	8,0	8,0	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0
VERSCHIL	6,7	6,7	-2,2	-2,4	-1,9	-1,8	-2,5	-2,1

Parkeeraanbod eigen terrein

Parkeervoorziening	aantal	theoretisch aantal		berekeningsaantal	
		per stuk	totaal	per stuk	totaal
Haakse parkeerplaats op terrein	2	1	2	1,0	2,0
Totaal			2		2,0

Parkeeraanbod per dagdeel

Locatie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Eigen terrein (specificeren)	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Openbare ruimte nieuw								
Vrijstelling	4,7	4,7						
Totaal	6,7	6,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0

Parkeerbalans per dagdeel

Aantal	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Aanbod	6,7	6,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Vraag	6,7	6,7	-2,2	-2,4	-1,9	-1,8	-2,5	-2,1
Parkeerbalans (aanbod-vraag)	0,0	0,0	4,2	4,4	3,9	3,8	4,5	4,1

Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de maatgevende parkeervraag (tijdens het drukste moment) in de nieuwe situatie 8,0 pp is. Omdat op het maatgevende moment 1,3 pp beschikbaar komt vanwege het verdwijnen van de woningen, bedraagt de parkeereis 6,7 pp. Omdat op eigen terrein 2 pp worden gerealiseerd en omdat het plan in aanmerking komt voor een vrijstelling van maximaal 5 pp vanwege voldoende parkeercapaciteit in de omgeving, ontstaat er een positieve parkeerbalans.

Omschrijving

Plan: Voorbeeld 5: Revitalisering perceel centrum Barneveld.
 Tekening:
 Datum tekening:

Ligging

Plaats: Barneveld
 Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk
 Stedelijke zone: Centrum

Beschrijving

Binnen de centrumring van Barneveld wordt op een perceel nabij het Gowthorpeplein een hoekwoning en 4 garageboxen gesloopt en vervangen door een winkel met daarboven 5 appartementen. In het plan is een inpandige parkeerstelling voor 6 pp opgenomen.

Programma en parkeernorm

Functie	groep	aantal	eenheid	norm	eenheden	normvraag	reductie	normvraag na reductie
Koop tussen/hoek	bewoners	-1	woning	1,30	1	-1,3	0%	-1,3
Koop tussen/hoek	bezoekers	-1	woning	0,30	1	-0,3	0%	-0,3
Totaal af						-1,6		-1,6
Koop etage duur	bewoners	5	woning	1,40	1	7,0	0%	7,0
Koop etage duur	bezoekers	5	woning	0,30	1	1,5	0%	1,5
Detailhandel	algemeen	129	m2 bvo	3,40	100	4,4	0%	4,4
Totaal bij						12,9		12,9
VERSCHIL						11,3		11,3

Geraamde aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%

Parkeervraag per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Koop tussen/hoek (bewoners)	-0,7	-0,7	-1,2	-1,3	-1,0	-0,8	-1,0	-0,9
Koop tussen/hoek (bezoekers)	0,0	-0,1	-0,2	0,0	-0,2	-0,2	-0,3	-0,2
Totaal af	-0,7	-0,7	-1,4	-1,3	-1,3	-1,0	-1,3	-1,1
Koop etage duur (bewoners)	3,5	3,5	6,3	7,0	5,6	4,2	5,6	4,9
Koop etage duur (bezoekers)	0,2	0,3	1,2	0,0	1,1	0,9	1,5	1,1
Detailhandel (algemeen)	1,3	2,6	0,4	0,0	3,3	4,4	0,0	0,0
Totaal bij	5,0	6,4	7,9	7,0	9,9	9,5	7,1	6,0
VERSCHIL	4,3	5,7	6,5	5,7	8,7	8,5	5,8	4,8

Parkeeraanbod eigen terrein

Parkeervoorziening	aantal	theoretisch aantal		berekeningsaantal	
		per stuk	totaal	per stuk	totaal
Haakse parkeerplaats op terrein	7	1	7	1,0	7,0
Garagebox (niet bij woning)	-4	1	-4	0,5	-2,0
Totaal			3		5,0

Parkeeraanbod per dagdeel

Locatie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Eigen terrein (specificeren)	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Openbare ruimte nieuw								
Vrijstelling	1,3	2,7	3,5	2,7	5,0	3,0	2,8	1,8
Totaal	4,3	5,7	6,5	5,7	8,0	6,0	5,8	4,8

Parkeerbalans per dagdeel

Aantal	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Aanbod	4,3	5,7	6,5	5,7	8,0	6,0	5,8	4,8
Vraag	4,3	5,7	6,5	5,7	8,7	8,5	5,8	4,8
Parkeerbalans (aanbod-vraag)	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7	-2,5	0,0	0,0

Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de maatgevende parkeervraag (tijdens het drukste moment) in de nieuwe situatie 9,9 pp is. Omdat op het maatgevende moment 1,3 pp beschikbaar komt vanwege het verdwijnen van de woningen, bedraagt de parkeereis 8,7 pp waarvan minimaal 5,3 pp (afgerond 6 pp) openbaar toegankelijk moet zijn ten behoeve van de maximale gelijktijdige aanwezigheid van bezoekers van de woningen en de detailhandel. Naast deze openbare plaatsen zou een parkeeraanbod van afgerond 3 pp (8,7 pp - 6 pp) op eigen terrein volstaan. Het plan komt in aanmerking voor een vrijstelling van maximaal 5 parkeerplaatsen op de koopavond en maximaal 3 pp op zaterdagmiddag. Op zaterdagmiddag is de restcapaciteit op binnen de vastgestelde loopafstand namelijk minder dan 15%. Ondanks de vrijstellingen kent het plan een negatieve parkeerbalans van -2,5 pp.

Advies

Het plan kan in de beoogde vorm worden gerealiseerd indien de ontwikkelaar het resterende parkeertekort (2,5 pp) afkoopt door een storting ten behoeve van de bestemmingsreserve parkeervoorzieningen. Daarnaast kan worden overwogen het plan aan te passen.

Bijlage 5 – Onderbouwing afkoopbedrag

De parkeerbijdrage wordt gelijk gesteld aan de gemiddelde reële stichtingskosten van een parkeervoorziening. Daarmee wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Omdat de laatste jaren landelijk is gebleken dat veel gebouwde openbare parkeervoorzieningen (zwaar) verliesgevend zijn in exploitatie, wordt bij het bepalen van het afkoopbedrag alleen uitgegaan van de realisatie van een openbare parkeerplaats op maaiveld op eigen of nog te verwerven gronden.

De kosten bestaan uit:

- A. kosten voor voorbereiding, procedures en ontwerp;
- B. kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden;
- C. stichtingskosten van de parkeervoorziening;
- D. kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening.

A. Voorbereidingskosten

Het gebruik maken van de afkoopregeling betekent feitelijk dat de gemeente een verplichting van een aanvrager overneemt. Dat brengt mee dat de gemeente binnen de gestelde periode een plan moet voorbereiden en uitwerken om een parkeervoorziening te realiseren. Hierbij moeten mogelijk ook procedures worden doorlopen. Dat gaat ten koste van de ambtelijke capaciteit voor overige, reguliere werkzaamheden. De voorbereidingskosten kunnen per parkeerplaats zeer sterk uiteenlopen. Ingeschat wordt dat per parkeerplaats minimaal 10 uur benodigd is. De voorbereidingskosten bedragen dan minimaal circa € 1.000 per parkeerplaats. Eventuele meerkosten neemt de gemeente voor zijn rekening.

B. Grondprijs

Het gemiddelde ruimtebeslag dat benodigd is voor het aanleggen van een parkeerplaats in de openbare ruimte komt neer op circa 25 m². Hierbij wordt rekening gehouden met het parkeervak zelf en de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden. De grondprijs wordt berekend op basis van de gemiddelde grondverwervingsprijs waarmee rekening gehouden moet worden in het centrum (€ 300,- per m²). De grondprijs bedraagt dan € 7.500 (25 x € 300) per parkeerplaats.

C. Stichtingskosten

De bouwkosten van een parkeervoorziening lopen sterk uiteen. Factoren als zijnde grondslag, bodemopbouw en grondwaterstand zijn in grote mate bepalend voor de hoogte van de bouwkosten van een parkeervoorziening. Daar waar deze factoren gunstig zijn kost het aanleggen van een parkeerplaats op maaiveld inclusief de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden ongeveer € 3.500,-. De stichtingskosten bedragen daarmee € 3.500 per parkeerplaats.

D. Beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud van de parkeervoorzieningen die worden gerealiseerd, worden binnen het regulier onderhoud meegenomen. Dit betekent dat er bij gebruik van de reserve sprake zal zijn van areaaluitbreiding van het gemeentelijk verhard oppervlak. Via de reguliere begrotingscycli wordt dit meegenomen in een toename van de beheer- en onderhoudskosten. Deze kosten komen daarmee voor rekening van de gemeente. Voor beheer- en onderhoudskosten wordt € 1.000,- per parkeerplaats gerekend.

Totale kosten

De totale kosten van een parkeervoorziening komen daarmee op:

Kosten voor voorbereiding, procedures en ontwerp	€ 1.000,00
Kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden	€ 7.500,00
Stichtingskosten van de parkeervoorziening op maaiveld	€ 3.500,00
Kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening	€ 1.000,00
TOTAAL	€ 13.000,00

Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd en naar beneden afgerond op € 500,-. Dit betekent dat het bedrag niet elk jaar wordt gewijzigd en in stappen van € 500,- wordt verhoogd. In de onderstaande tabel is een voorbeeld opgenomen van een de afronding van kosten bij fictief gekozen indexeringscijfers voor de komende jaren. Voor het uiteindelijk te verrekenen bedrag wordt uitgegaan van het jaar waarin de aanvraag omgevingsvergunning is ingediend.

Jaar	Index	Kosten	Afronding
2014		€ 13.000,00	€ 13.000,00
2015	0,50%	€ 13.065,00	€ 13.000,00
2016	1,00%	€ 13.195,65	€ 13.000,00
2017	1,20%	€ 13.354,00	€ 13.000,00
2018	0,80%	€ 13.460,83	€ 13.000,00
2019	1,00%	€ 13.595,44	€ 13.500,00
2020	1,20%	€ 13.758,58	€ 13.500,00
2021	1,40%	€ 13.951,20	€ 13.500,00
2022	1,60%	€ 14.174,42	€ 14.000,00
2023	1,40%	€ 14.372,86	€ 14.000,00
2024	1,80%	€ 14.631,58	€ 14.500,00

Figuur 1 Voorbeeld afronding afkoopbedrag

Bijlage 6 – Overeenkomst afkoop parkeereis

Partijen:

<Naam en plaats aanvrager omgevingsvergunning>, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door <naam> (als het een rechtspersoon betreft), hierna te noemen “de initiatiefnemer”;

en

de gemeente Barneveld, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer/mevrouw <naam>, hoofd van de afdeling <afdeling>, hierna te noemen “de gemeente”;

overwegende:

1. dat de initiatiefnemer een omgevingsvergunning heeft aangevraagd voor het bouwen/verbouwen van <xxxx>, sectie <xxxx>, kadastraal nummer <xxxx>, in <xxxx> (plaats);
2. dat het bouwplan gelegen is in de gemeente Barneveld, zijnde het gebied waarvoor de afkoopregeling van toepassing is;
3. dat krachtens artikel 2.5.30, eerste lid van de Bouwverordening gemeente Barneveld, hierna te noemen “de Bouwverordening”, indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto’s in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort (de parkeereis);
4. dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Barneveld, hierna te noemen “het college”, op grond van artikel 2.5.30, vierde lid, van de Bouwverordening op grond van bijzondere omstandigheden, dan wel op grond van de overweging dat op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien, ontheffing kan verlenen van de in artikel 2.5.30, eerste lid van de Bouwverordening opgenomen parkeereis en daaraan een financiële voorwaarde kan verbinden;
5. dat de parkeertoets zoals omschreven in de Nota Parkeernormen van de gemeente Barneveld, met betrekking tot het onder de eerste overweging genoemde bouwplan, leidt tot de eis van een te scheppen parkeergelegenheid ter grootte van <xxxx> parkeerplaatsen, aan welke eis het bouwplan niet voldoet nu daarin <xxxx> parkeerplaatsen zijn opgenomen met als resultaat een tekort van <xxxx> parkeerplaatsen;

komen het volgende overeen:

Artikel 1 Verplichtingen initiatiefnemer

1. De initiatiefnemer verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de, door de bouw/verbouw van het hiervoor onder de eerste overweging genoemde pand, te verwachten parkeerbehoefte te voorzien. De initiatiefnemer stort hiervoor een geldsom ten behoeve van de bestemmingsreserve parkeervoorzieningen voor <xxxx> parkeerplaatsen, zoals die wordt bepaald aan de hand van het normbedrag zoals die op het moment van het aangaan van de overeenkomst geldt.
2. Bij het aangaan van de overeenkomst geldt een bedrag van € <xxxx> (normbedrag) prijspeil van het jaar <xxxx> per parkeerplaats. Het totaalbedrag bedraagt € <xxxx>.

Paraaf
initiatiefnemer

Paraaf
gemeente

3. Het in het tweede lid genoemde bedrag moet voor het verlenen van de omgevingsvergunning voor de bouw/verbouw van het onder de eerste overweging genoemde pand aan de gemeente worden overgemaakt. De initiatiefnemer ontvangt hiervoor een factuur van de gemeente.
4. Bij niet tijdige betaling van de aan de gemeente krachtens deze overeenkomst toekomende gelden, komen de gerechtelijke en/of buitengerechtelijke kosten van incasso voor rekening van de initiatiefnemer. Alsdan is de initiatiefnemer aan de gemeente rente verschuldigd gelijk aan de wettelijke rente, te rekenen vanaf de dag van opeisbaarheid.

Artikel 2 Verplichtingen gemeente

De gemeente aanvaardt de in artikel 1, tweede lid, van deze overeenkomst genoemde geldsom en verplicht zich om op acceptabele loopafstand behorende bij de hier toegevoegde functie van het in de eerste overweging genoemde bouwplan te voorzien in de ontstane parkeerbehoefte. De gemeente doet dit door middel van nieuw aan te leggen of in stand houden van reeds gerealiseerde (al dan niet voorgefinancierde) voor openbaar gebruik bestemde parkeerplaatsen gelijk aan het aantal parkeerplaatsen zoals genoemd in artikel 1, eerste lid, van deze overeenkomst, met inachtneming van de beleidsregels conform de nota Parkeernormen. De parkeerplaatsen mogen buiten acceptabele loopafstand worden gerealiseerd indien dit naar verwachting leidt tot een zodanige verschuiving van de parkeerdruk dat er redelijkerwijs parkeeraanbod ontstaat binnen acceptabele loopafstand.

Artikel 3 Geen aanspraak op uitsluitend gebruik

De initiatiefnemer doet voor nu en voor de toekomst afstand van iedere aanspraak op het uitsluitend gebruik van de door de gemeente uit hoofde van deze overeenkomst aangelegde of aan te leggen parkeerplaatsen.

Artikel 4 Geen recht ontlenen op omgevingsvergunning

De initiatiefnemer kan aan het sluiten van deze overeenkomst niet het recht ontlenen dat de vergunning voor de bouw/verbouw van het onder overweging 1 genoemde pand daadwerkelijk door de gemeente zal worden verleend.

Artikel 5 Ontbinding overeenkomst

1. Deze overeenkomst wordt zonder gerechtelijke tussenkomst ontbonden als de vergunning voor de bouw/verbouw van het onder de eerste overweging genoemde pand niet wordt verleend, in het kader van een bezwaar- of beroepsprocedure alsnog wordt geweigerd dan wel gedurende de bouw/verbouw van het pand wordt ingetrokken.
2. Ingeval van ontbinding van de overeenkomst wordt – indien van toepassing – het gestorte bedrag, aan de initiatiefnemer gerestitueerd.

Artikel 6 Rechtsopvolging

De in deze overeenkomst opgenomen rechten en verplichtingen van de initiatiefnemer gaan over op diens rechtsopvolger.

Aldus opgemaakt in tweevoud en ondertekend op <datum>,

de initiatiefnemer,

de gemeente,

(naam en handtekening)

(naam en handtekening)