

Raadsplein besluitvormend

Datum 8 december 2014

onderwerp Afschaffen afkoopregeling parkeren
portefeuillehouder Filip van As
informant Tjepkema, SH (Syb) 2133
eenheid/afdeling Ontwikkeling OWA
bijlagen Voorstel: Beslisnota Afschaffen afkoopregeling parkeren
 Bijlage: Aangepaste bijlage bij Beslisnota Afschaffen afkoopregeling parkeren
 Bijlage: Korte terugblik debatronde 24-11-2014- Afschaffen afkoopregeling parkeren

Voorgesteld besluit raad

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

- 1 De afkoopregeling parkeren af te schaffen en een overgangsbepaling hiervoor vast te stellen.
- 2 De artikelen 2.5.30 en 12.6 van de bouwverordening gewijzigd vast te stellen.
3. De geraamde structurele inkomsten van gemiddeld € 100.000 per jaar in de exploitatiebegroting af te ramen en dit te verrekenen met de reserve parkeren.

Beslisnota voor de raad

Datum 11 november 2014

Openbaar

Onderwerp Afschaffen afkoopregeling parkeren
Versienummer 05

Portefeuillehouder Filip van As

Informant Syb Tjepkema. Annet van der Staaij - Hogeling
Eenheid/Afdeling Ontwikkeling
Telefoon (038) 498 3301, 498 2725
Email s.tjepkema@zwolle.nl, ama.van.der.staij@zwolle.nl

Bijlage:

Gewijzigde artikelen 2.5.30 en 12.6 van de Bouwverordening

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

- 1 De afkoopregeling parkeren af te schaffen en een overgangsbepaling hiervoor vast te stellen.
- 2 De artikelen 2.5.30 en 12.6 van de bouwverordening gewijzigd vast te stellen.
- 3 De geraamde structurele inkomsten van gemiddeld € 100.000 per jaar in de exploitatiebegroting af te ramen en dit te verrekenen met de reserve parkeren.

Toelichting op het voorstel

Inleiding

Het functioneren van de binnenstad staat de laatste jaren onder druk door onder meer groeiende internetbestedingen waardoor de leegstand van bestaande winkels groeit en het aantal nieuwe bouwinitiatieven van winkels achteruit loopt. Ook treedt er een verschuiving plaats van het alleen bezoeken van winkels naar een combinatie van winkelbezoeken met het bezoeken van evenementen, musea, schouwburgen en dergelijke. Hierdoor groeit ook het aantal horeca instellingen. De gemeenteraad van Zwolle heeft een aantal jaren geleden de ambitie uitgesproken de Zwolse binnenstad een bestendige positie in de top 10 van binnensteden te laten innemen. Doel hiervan is om meer bezoekers trekken.

De afgelopen periode is geconstateerd dat de afkoopregeling belemmerend kan werken voor nieuwe initiatieven in de stad en daarmee de ambitie van de Zwolse gemeenteraad.. Met andere woorden de regeling draagt niet bij aan de doelen die we als gemeente voor de binnenstad hebben om meer bezoekers te trekken door onder andere initiatieven mogelijk te maken en zoveel mogelijk ruimte hiervoor te bieden.

De huidige afkoopregeling parkeren is sinds 1997 opgenomen in de Bouwverordening. De afkoopregeling houdt in dat als een initiatiefnemer van een bouwplan in de binnenstad en schilwijken niet kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, deze verplichting kan worden afgekocht. De gemeente neemt dan als het ware de plicht over van de initiatiefnemer om parkeerruimte elders te creëren waardoor het bouwplan toch kan worden gerealiseerd.

Hiervoor ontvangt de gemeente op basis van de bouwverordening een verplichte afkoopsom van € 10.066,87 per parkeerplaats voor de binnenstad en € 5.032,86 buiten de binnenstad.

De afkoopregeling is geïntroduceerd in een periode van sterk groeiende automobiliteit waardoor extra financiële middelen voor investeringen in nieuwe parkeeraccommodaties nodig waren.

De afgelopen tijd is flink geïnvesteerd in het vergroten van het aanbod van parkeerplaatsen door o.a. het beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen.

Beoogd effect

Door het verwijderen van de afkoopregeling uit de Bouwverordening wordt meer ruimte geboden voor nieuwe initiatieven. Hierdoor wordt de levendigheid en het economisch functioneren van de stad vergroot en zal de stad meer bezoekers aantrekken. Een gunstig vestigingsklimaat voor (toekomstige) ondernemers en bewoners is immers een belangrijke randvoorwaarde voor de gastvrije stad die we willen zijn. Uitgangspunt daarbij is dat ervoor wordt gezorgd dat er voldoende parkeerruimte in en om de binnenstad is gegarandeerd voor bestaande ondernemers en bewoners.

Argumenten

1.1. Het afschaffen van de afkoopregeling parkeren maakt dat initiatieven voor het centrumgebied gemakkelijker doorgang kunnen vinden.

De binnenstad heeft dringend nieuwe impulsen nodig en daarom wil het college nieuwe initiatieven maximaal faciliteren. Door de regeling te schrappen wordt het mogelijk om af te wijken van de parkeernorm zonder de afkoopsom op te leggen op het moment dat de extra parkeervraag door de gemeente kan worden opgevangen binnen het bestaande parkeerareaal. Hierdoor wordt meer ruimte geboden voor nieuwe initiatieven.

1.2. Met de investeringen van de afgelopen jaren en de lopende plannen voor de komende jaren is en wordt volop geïnvesteerd in de benodigde parkeerruimte.

In het verleden was er sprake van een hoge parkeerdruk gecombineerd met een toename van het aantal winkels, woningen en voorzieningen in de binnenstad. Hierdoor was het nodig dat door het opleggen van de afkoopsom extra middelen voor nieuwe parkeervoorzieningen gegenereerd werden. De afkoopsommen zijn of worden geïnvesteerd in de bouw of aanpassing van parkeervoorzieningen (onder andere in de parkeeraccommodaties Diezerpoort, Dijkstraat, Katwolderpleingarage), het instellen van dubbelparkeren in de binnenstad en uitbreiding van parkeerplaatsen langs de Assendorperdijk en Deventerstraatweg. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over het beschikbaar stellen voor algemeen gebruik op piekmomenten van de parkeerterreinen van Belastingdienst en Provinciehuis. Verder wordt door o.a. het invoeren van dubbelparkeren in de binnenstad (géén gescheiden parkeerplaatsen voor vergunninghouders en bezoekers) het bestaande parkeerareaal beter benut. Bovendien zijn er de laatste jaren minder initiatieven gerealiseerd in de binnenstad en is er sprake van een toenemende leegstand van winkelpanden. Hierdoor loopt de groei van de parkeervraag achter bij de verwachtingen. Tot slot is er sprake van een betere spreiding van het parkeren als gevolg van een meer gedifferentieerd parkeertarief (sinds 2013).

1.3. De extra parkeerbehoefte kan worden opgevangen binnen het bestaande en geplande parkeerareaal.

Omdat de daadwerkelijke parkeerdruk anno 2014 niet meer zo hoog is kan de extra parkeervraag waarin een bouwplan niet zelf kan voorzien worden opgevangen binnen de bestaande en geplande parkeercapaciteit. Daarmee is het niet meer gerechtvaardigd om een afkoopsom op te leggen. De huidige norm voor de maximale parkeerdruk wordt gehandhaafd en iedere twee jaar op basis van de parkeerdrukmetingen, wanneer nodig aangepast.

1.4 Met deze overgangsbepaling worden ook reeds lopende initiatieven gestimuleerd.

Op dit moment lopen er diverse bouw aanvragen. Voorgesteld wordt om deze lopende bouw aanvragen ook niet meer te belasten met de afkoopregeling. Dit betekent dat ook de initiatiefnemers die de bouw aanvraag al hebben ingediend, maar waarvoor de vergunning nog niet is verstrekt, mee kunnen profiteren van de gewijzigde bouwverordening.

1.5 Er is draagvlak van partijen in de binnenstad voor het afschaffen van de afkoopregeling

In het verleden is door de belangenorganisaties van bewoners (BBZ), winkeliers (City Centrum) en Horeca Nederland aangegeven dat men de afkoopregeling afgeschaft wilde zien.

Risico's

1. Degenen die in het verleden een afkoopsom hebben betaald kunnen financiële claims bij de gemeente neerleggen.

Er is jaarlijks voor gemiddeld € 110.000,- aan afkoopsommen in de Reserve Parkeren gestort. De geïnde afkoopbedragen zijn ingezet als een gedeeltelijke bijdrage voor de grotendeels veel omvangrijkere en duurdere investeringen in extra parkeerplaatsen die de gemeente doet en heeft gedaan. Daarmee heeft de gemeente ruimschoots voldaan aan de verplichting om elders in parkeervoorzieningen te voorzien. De kans op het terugbetalen van in verleden geïnde afkoopbedragen wordt daarom klein geacht.

2. De parkeerdruk op straat voor bewoners met een parkeervergunning neemt verder toe.

De beschikbare parkeerruimte zit vooral in de parkeeraccommodaties (t.b.v. bezoekers) en niet in het straatparkeren (voor bewoners/vergunninghouders). Dit betekent dat nieuw te realiseren 'woonprojecten' kunnen leiden tot een te hoge parkeerdruk voor vergunninghouders in die straten waar de parkeerdruk voor bewoners al hoog is.

Op dit moment wordt gewerkt aan de mogelijkheid om extra parkeercapaciteit in Assendorp te realiseren (huur van privaat parkeerterrein) en op korte termijn worden plannen gepresenteerd om bewoners ook in parkeeraccommodaties te laten parkeren, waardoor het risico op extra parkeerdruk op straat als gevolg van nieuwbouw kan worden tegengegaan.

Financiën

In de exploitatiebegroting is een bedrag van € 100.000 geraamd als gemiddelde jaarlijkse inkomsten voor het afkopen van parkeren. Bij het schrappen van de regeling in de bouwverordening zullen deze inkomsten vervallen. Dit betekent dat het resultaat dat wordt toegevoegd aan de reserve jaarlijks met dit bedrag zal dalen. Hier staat tegenover dat er eveneens, door het afschaffen van de regeling, geen verplichting is om extra te investeren in voorzieningen elders. Bovendien is er ook met het instandhouden van de afkoopregeling geen zekerheid dat er gemiddeld € 100.000 binnenkomt. Dit is nl. afhankelijk van de doorgang van initiatieven die hier gebruik van willen maken. In 2014 is daardoor slechts € 8.000 aan afkoopbedragen ontvangen. Het afschaffen van de afkoopregeling zal in de meerjarenraming van de reserve worden verwerkt. Voor de meerjarenraming heeft dit een budgettair neutraal effect, aangezien de lagere inkomsten worden gecompenseerd door de lagere investeringen. Toekomstig gewenste investeringen hebben natuurlijk wel effect op de meerjaren-reserve. De meerjarige investeringsraming zal worden afgewogen, in samenhang met mogelijke bezuinigingsvoorstellen, bij de PPN..

Communicatie

De wijziging in de Bouwverordening wordt gepubliceerd.

Openbaarheid

Dit voorstel is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw R.E. Riemersma MCM, secretaris

De raad besluit:

1. zie voorblad

Bijlage**Nieuw Artikel 2.5.30 Bouwverordening 2015**

1. Dit artikel verstaat onder:
 - a De binnenstad: het gebied begrensd door de Achtergracht, Schuttevaerhaven en Stadsgracht.
 - b Het centrumgebied: de A-locatie-Centrum en de B-locatie-centrum.
 - c De A-locatie Centrum: het gebied begrensd door IJsselallee, Nieuwe Veerallee, Willemskade, Emmawijk, Burgemeester van Roijensingel, Van Karnebeekstraat, Van Karnebeektunnel even huisnummers, spoorlijn Zwolle-Meppel tot aan fiets- en voetgangerstunnel Hortensiatunnel.
 - d De B-locatie Centrum: het gebied begrensd door de A28, Middelweg, Bisschop Willebrandlaan, Vechtstraat, Hanekamp, Luttenbergstraat, Wethouder Alferinkweg, Hortensiastraat, spoorlijn Zwolle-Meppel, Van Karnebeekstraat, oneven huisnummers, Groot Weezenland, Burgemeester van Roijensingel, Emmawijk, Willemskade, Rieteweg, spoorlijn Zwolle-Kampen.
 - e De B-locatie Oosterenk: het gebied begrensd door de Ceintuurbaan, Kuyterhuislaan, Westerveldse Aa evenwijdig aan Ceintuurbaan aansluitend op de Nieuwe Vecht ter hoogte van de kruising Boerendanserdijk/ Rechterland en Nieuwe Vecht.
 - f De B-locatie Voorsterpoort/A28 zone: het gebied begrensd door de A28, Blaloweg, Zwartewaterallee en Middelweg.

De genoemde straten behoren met de adressen aan weerszijden van die straat (of dat straatdeel) tot de gebieden waarvan zij de grens vormen, met uitzondering van de straten die de grens vormen tussen de A- en B-locatie Centrum. Daar vormt de middenas van de straat de grens.

2. Indien een gebouw gelegen is in een deel van de gemeente dat is aangeduid op de - in de hierboven vermelde definities en/of bij deze bouwverordening behorende - kaart als zijnde een gebied:
 - a waarin de bereikbaarheid per openbaar vervoer nu of in de toekomst uitstekend (A-locatie) of goed (B-locatie) is of zal zijn; en
 - b waarin tevens, totdat die verbeterde bereikbaarheid is verwezenlijkt, van gemeentewege voor aanvullende parkeer- of stallingsbehoefte wordt zorg gedragen;

moet, afhankelijk van de omvang en de bestemming van het gebouw, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's parkeerruimte in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, worden aangebracht conform de volgende normen:

A-locatie

- kantoor/bedrijf 20 parkeerplaatsen (pp) per 2500 m² bvo op eigen terrein
- winkel/horeca/e.d. 40 pp per 2500 m² bvo op eigen terrein

B-locatie

- kantoor/bedrijf 40 pp per 2500 m² bvo op eigen terrein
- winkel/horeca/e.d. 100 pp per 2500 m² bvo op eigen terrein

Voor het realiseren van bed and breakfast in een woning in de binnenstad, waarvan de horecafunctie minder is dan 30% van de woning, wordt geen (aanvullende) parkeernorm gesteld.

Bij ontwikkelingen die meerdere functies omvatten waar sprake is van dubbelgebruik wordt een samengestelde parkeernorm vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezigheidspercentages volgens de CROW publicatie 317.

Het aantal parkeerplaatsen behorende bij een gebouw, dat door een ontwikkeling of bouwplan, wordt verminderd, moet worden gecompenseerd.

3. Voor het gebied dat gelegen is buiten de gebieden zoals vermeld in het tweede lid en voor grondgebruik en functies waarvan de parkeernormen niet genoemd zijn in het tweede lid, wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen berekend conform de lijst “parkeernormen Gemeente Zwolle 2010” die bij deze bouwverordening hoort. De indelingen in stedelijk, matig stedelijk, niet stedelijk, historische binnenstad en schil worden in het daarbij behorende kaartbeeld aangeduid. Burgemeester en wethouders kunnen dit kaartbeeld wijzigen vooruitlopend op de verwachte adresdichtheid van toekomstige nieuwbouwlocaties. Er moet, afhankelijk van de omvang, de bestemming, de functie en het gebruik van het gebouw, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's parkeerruimte in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, worden aangelegd conform de parkeerkencijfers, met de reductiefactoren voor zover die van toepassing zijn en zoals die op de bij deze bouwverordening horende lijst “Parkeernormen Gemeente Zwolle 2010” vermeld zijn. Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt in het parkeergereguleerde gebied (ook) rekening gehouden met de parkeerdruk in de invloedssfeer van het gebouw/bouwplan.
4. De - in de voorgaande leden bedoelde - ruimten voor het parkeren van auto's moeten afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:
 - a indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten in het geval van lengterichting aan het trottoir (langsparkeren) bij een manoeuvreerruimte van minimaal 3 meter ten minste 1,80 meter breed bij 5,50 meter lang bedragen en in het geval van haaksparkeren ten minste 2,30 meter breed bij 5,00 meter lang en voor zowel langs- en haaksparkeren ten hoogste 3,25 meter breed bij 6,00 meter lang bedragen;
 - b indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte bij lengterichting aan een trottoir ten minste 3,50 meter breed bij 6,00 meter lang bedragen en bij haaksparkeren met een uitstapstrook langs het parkeervak ten minste 3 meter breed en zonder uitstapstrook ten minste 3,50 meter breed en ten minste 5 meter lang bedragen.
5. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort.
6. Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in de voorgaande leden:
 - a voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte dan wel laad- of losruimte wordt voorzien;

- b indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, tot welke bijzondere omstandigheden - wat de toepassing van het tweede, het derde en vierde lid betreft - in elk geval worden gerekend:
 - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal gehandicapte gebruikers of bezoekers van het gebouw; of
 - een te verwachten meer dan gemiddeld aantal klanten of bezoekers, indien het gebouw bestemd is voor de vestiging van een of meer detailhandelsbedrijven, dan wel openbare dienstverlening of vermakelijkheid; of
 - een bestemming van het gebouw als garage dan wel garagebedrijf.
- 7. Bedrijven die gevestigd zijn op een A of B-locatie met meer dan 50 werknemers op deze locatie moeten een bedrijfsvervoerplan opstellen en tevens aangeven hoe dit wordt geïmplementeerd in de organisatie. Dit bedrijfsvervoerplan moet bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor het bouwen worden ingeleverd. Het bedrijfsvervoerplan omvat:
 - een beschrijving van het bedrijf (type en grootte) met het aantal werknemers (inclusief ambulante) en bezoekers van het bedrijf;
 - het aantal werknemers en hun woonplaatsen, een overzicht van de woon-werk-verplaatsingen van de werknemers van en naar het bedrijf, hun werktijden en –ritmes en de wijze waarop werknemers doorgaans naar het werk reizen;
 - bereikbaarheid van het bedrijf per fiets, openbaar vervoer en auto;
 - mate van zakelijk auto- en fietsgebruik, waaronder bezoekersaantallen, woonplaatsen en autogebruik;
 - het totale aantal reizigerskilometers van alle werknemers na uitvoering van het bedrijfsvervoersplan;
 - criteria voor de uitgifte van de parkeerplaatsen op eigen terrein bij het bedrijf, zoals wie komen er voor een parkeerplaats in aanmerking, onder welke voorwaarden en hoe wordt de uitgifte geregeld;
 - hoe wordt het carpoolen gefaciliteerd;
 - wat wordt de werknemers geboden die niet met de auto naar het bedrijf mogen komen aan faciliteiten voor het gebruik van fiets en openbaar vervoer, waaronder fietsvergoeding, fietsenstalling en faciliteiten voor omkleden, douchen e.d., tegemoetkoming in het gebruik van openbaar vervoer (trajectkaarten) en aanvullend bedrijfsvervoer tussen station en bedrijf;
 - hoe wordt het parkeerbeheer geregeld en eventuele overlast in de omgeving beperkt en voorkomen;
 - hoe wordt het telewerken gefaciliteerd;
 - een communicatieplan waarin staat hoe het bedrijfsvervoersplan wordt geïmplementeerd;
 - kosten van bovengenoemde maatregelen en faciliteiten zowel éénmalig als jaarlijks.

Nieuw artikel 12.6 Slotbepaling Bouwverordening 2015

- Deze verordening treedt in werking drie dagen na de vaststelling ervan.
- Bij de inwerkingtreding van deze verordening vervalt de eerder vastgestelde bouwverordening, met uitzondering van artikel 7.3.1 (oud artikel 352).
- Op een aanvraag om bouwvergunning, ontheffing of toestemming of een aanvraag om omgevingsvergunning, die is ingediend vóór inwerkingtreding van deze verordening en waarop op dit tijdstip nog niet is beschikt, zijn de bepalingen van de nieuwe bouwverordening van toepassing, zoals die luiden voor deze wijziging, tenzij de aanvrager aangeeft dat de oude bepalingen moeten worden toegepast.
- Deze verordening kan worden aangehaald als bouwverordening 2015.

Toevoegen aan bijlage 13:

Tabel Loopafstanden/invloedsfeer

Op basis van de volgende tabel wordt de invloedsfeer van een functie bepaald:

Functie	Acceptabele loopafstand
Wonen	200 tot 600 meter
Winkelen en ontspanning	200 tot 800 meter
Werken, gezondheidszorg en onderwijs	400 tot 800 meter

Toelichting Bouwverordening**Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen***Algemeen*

Met de komst van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) behoort het onderwerp parkeren te worden geregeld in de (nieuwe) bestemmingsplannen. Als uitwerking hiervan is in artikel 8.17 van de Invoeringswet Wro bepaald dat artikel 8, vijfde lid van de Woningwet vervalt.

In verband met wetstechnische problemen is besloten dit deel van de Invoeringswet Wro vooralsnog niet in werking te doen treden. Een nieuwe datum van inwerkingtreding is niet bepaald. Dit betekent dat onder meer het 'parkeerartikel' uit de bouwverordening blijft bestaan, ook indien op grond van de nieuwe Wro een bestemmingsplan wordt vastgesteld, waarin niet is voorzien in een regeling over het parkeren.

Lid 2

In het werkdocument Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen dat in mei 1989 door de Ministeries van VROM, van V & W en van EZ is gepubliceerd en dat respectievelijk is onderschreven door de Ministeries van WVC en van O & W, alsmede het IPO en de VNG is de A-locatie globaal als volgt omschreven:

Locaties van het type A zijn optimaal door het openbaar vervoer ontsloten. Deze locaties liggen nabij het knooppunt van openbaar-vervoerlijnen op agglomeratie- en nationaal niveau. In de steden die zijn aangesloten op het intercity- of het eurocity-net van de spoorwegen (IC/EC-net), behoort in ieder geval de omgeving van een IC/EC-station tot locatietype A. In de vier grote steden kunnen hieraan de knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer (= metro of sneltram) worden toegevoegd, waar een snelle aansluiting op het landelijk openbaar-vervoernet is gewaarborgd. In andere steden is veelal de omgeving van het (hoofd)station de A-locatie. De ontsluiting van de A-locatie voor het autoverkeer is van ondergeschikt belang en behoort niet tot het programma van eisen van de lokatie. Bij een A-locatie behoort een stringent parkeerbeleid om het gebruik van de auto in het dagelijkse woon-werkverkeer zoveel mogelijk te beperken. A-locaties dienen wel een goede openbaar-vervoersverbinding te hebben

met aan de rand van de stad gelegen park-and-ride-voorzieningen. De inrichting van het gebied is zodanig dat er goede voorwaarden bestaan voor het gebruik van openbaar vervoer en de fiets. De aantrekkelijkheid van de locatie is onder meer gelegen in de goede, snelle en frequente verbindingen per openbaar vervoer met andere stedelijke centra in binnen- en buitenland. De voorzieningen (winkels e.d.) in de omgeving van het station hebben een (groot)stedelijke allure, zodat er sprake is van een aantrekkelijke verblijfs- en werkomgeving.

In hetzelfde werkdocument zijn de B-locaties eveneens globaal omschreven, en wel als volgt:

Locaties van het type B liggen op een knooppunt van openbaar-vervoerlijnen op stedelijk of stadsgewestelijk niveau. In de (grote) steden betreft het voorstadhaltes van het spoorwegnet of andere knooppunten van het metro- en (snel)tramnet. In de kleinere steden zonder voorstadhaltes gaat het om belangrijke knooppunten van het busvervoer.

B-locaties liggen tevens aan een stedelijke hoofdweg of in de nabijheid van de afslag van een autosnelweg. Er is sprake van beperkingen van de parkeerfaciliteiten voor langparkeerders, afgestemd op het type bedrijven dat in aanmerking komt voor vestiging op deze locaties.

De inrichting van de locatie is zodanig dat het gebruik van openbaar vervoer en fiets wordt aangemoedigd.

De aantrekkelijkheid van de locatie ligt zowel in de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer als in een redelijke bereikbaarheid per auto.

Voorschriften over de aanwezigheid en de minimumgrootte van de fietsenstallingen die bij de nieuwbouw of verbouwing van utilitaire gebouwen moeten worden aangebracht, zijn achterwege gelaten, omdat het Bouwbesluit in één en ander voorziet.

Lid 3 Parkeernormen

In de oude bouwverordening waren parkeernormen en kencijfers opgenomen. Dat zat als volgt in elkaar: Op basis van de 'vierde nota ruimtelijke ordening extra' zijn in de stad A- en B- locaties aangewezen. In die gebieden golden parkeernormen voor woningen, kantoren en winkel/horeca. Indien initiatieven niet in deze categorieën vielen, was een lijst met kencijfers toegevoegd. Deze opzet is vergelijkbaar met degene die in deze bouwverordening is opgenomen. De cijfers die gebruikt worden zijn gebaseerd op de parkeernormen van het CROW (CROW-publicatie 182 parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering en CROW publicatie 317: kencijfers parkeren en verkeersgeneratie). Het landelijk locatiebeleid bestaat niet meer met het vaststellen van de 5e nota Ruimtelijke Ordening en het Nationale Verkeers- en vervoersplan (NVVP), het staat gemeenten wel vrij de parkeernormen hier op te baseren. De nieuwe situatie wordt dat voor gedefinieerde A- en B- locaties stringente normen gelden voor kantoren en winkels/horeca. Voor het overige, dus ook voor woningen, wordt verwezen naar de lijst met parkeernormen Gemeente Zwolle 2010. De lijst maakt een geografisch onderscheid (centrum, schil en overig) én er is een onderscheid in stedelijkheidsgraden. Het gaat daarbij om adressendichtheid per km² uitgerekend per buurt. Het bijgevoegde kaartje maakt een en ander inzichtelijk.

Parkeerdruk

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt in het parkeergereguleerde gebied ook rekening gehouden met de parkeerdruk in de invloedssfeer van het gebouw/bouwplan.

In Zwolle zijn vier verschillende systemen aanwezig om het parkeren in de openbare ruimte te reguleren:

- Combinatie van vergunninghouders en betaald parkeren. Dit geldt in de binnenstad en de stationsbuurt;

- Dubbelgebruik parkeren. Op alle openbare parkeerplaatsen is betaald parkeren van toepassing. Bewoners parkeren met een vergunning op betaalde parkeerplaatsen en bezoekers parkeren met een bezoekerspas. Dit geldt in de schilwijken rondom de binnenstad en op een aantal plekken in de binnenstad (Van Nahuysplein, Potgietersingel en Thorbeckegracht)
- Parkeerverbodszone gecombineerd met parkeren op eigen terrein. Dit is toegepast in Hanzeland en Oosterenk.
- Blauwe zone. Dit is toegepast in een klein aantal straten in de wijk Schelle.

De gemeente Zwolle meet de parkeerdruk van de openbare parkeerplaatsen in het parkeergereguleerde gebied om de twee jaar. De gemeente Zwolle meet de parkeerdruk van de openbare parkeerplaatsen in het parkeer gereguleerde gebied om de twee jaar. Op een aantal momenten per week (donderdag overdag, donderdagavond/-nacht en zaterdagmiddag) wordt geteld hoeveel motorvoertuigen zijn geparkeerd. Als elke parkeerplaats bezet zou zijn, is er sprake van een parkeerdruk van 100% en als er van de 100 parkeerplaatsen 40 bezet zouden zijn, is de parkeerdruk 40%. Hierdoor ontstaat een beeld van de verdeling van de parkeerdruk door de week heen.

Voor het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt binnen het centrum van Zwolle een parkeerdruk hoger dan 80% als grenscriterium gehanteerd. Bij een parkeerdruk van 80% of meer in de invloedssfeer van het gebouw/bouwplan moet de initiatiefnemer voorzien in de extra parkeervraag die zijn/haar bouwplan genereert. Als door het bouwplan de parkeerdruk naar verwachting boven de 80% komt, moet voor het gedeelte dat de parkeerdruk hierboven komt, extra parkeerplaatsen worden aangelegd. Iedere 2 jaar wordt op basis van de uitkomst van de parkeerdrukmetingen wanneer nodig het grenscriterium aangepast.

Maatgevende parkeerdruk

Om de hoogte van de parkeerdruk in een gebied te bepalen, wordt gekeken worden naar de voor die voorziening meest maatgevende parkeerdruk. Deze maatgevende parkeerdruk verschilt per voorziening. Zo is het voor een woonfunctie belangrijk om te kijken naar de parkeerdruk tijdens een doordeweekse nacht, omdat de meeste bewoners dan thuis zijn. Voor bedrijven en kantoren is de parkeerdruk op een werkdag overdag maatgevend. Voor winkels, culturele instellingen en horeca is de parkeerdruk tijdens hun openingstijden belangrijk. En voor andere instellingen, zorg bijvoorbeeld, moet gekeken worden naar verschillende doelgroepen en tijden en dit levert een wisselend beeld op in aanwezigheidspercentages.

In de CROW-publicatie 317 staat een tabel waarin de parkeerbehoefte is weergegeven per voorziening, per periode van de dag, gebaseerd op de aanwezigheidspercentages. Op basis hiervan kan per parkeervoorziening het moment van de maatgevende parkeerdruk worden bepaald. In Zwolle wordt elke twee tot drie jaar op een aantal momenten per week de parkeerdruk geteld. Dat is op een werkdagochtend, werkdagmiddag, werkdagnacht en een zaterdagmiddag.

Functies	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag- nacht	Zaterdag middag
Woningen bewoners	50%	50%	100%	60%
Woningen bezoekers	10%	20%	0%	60%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	0%	100%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	0%	100%
Supermarkt	30%	60%	0%	100%
Sportfuncties binnen	50%	50%	0%	100%
Sportfuncties buiten	25%	25%	0%	100%
Bioscoop/theater/podium, enzovoort	5%	25%	0%	40%
Sociaal medisch: arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau	100%	75%	0%	10%
Verpleeg-, verzorgings-tehuis, aanleunwoning, verzorgingsflat	50%	50%	25%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	5%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	25%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	0%	0%

Ook kan op basis van deze tabel in een gebied met gecombineerd gebruik de parkeervraag per periode worden bepaald door de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies met elkaar te confronteren. Voor een verdere toelichting hierop wordt verwezen naar de eerdergenoemde CROW-publicatie 317.

Loopafstanden bepalen de invloedsfeer

Een parkeerplaats moet op een redelijk beloopbare afstand van de functie liggen. Wat de invloedsfeer is van een bouwplan/gebouw wordt bepaald aan de hand van de functie en gebruikers, doelgroepen ervan. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges. Deze marges worden onder andere bepaald door

- de aantrekkelijkheid van de looproute;
- de parkeerordening en prijsstelling;
- de concurrentiekracht van de alternatieven van een functie, bijvoorbeeld: voor een winkel in dameskleding/elektronica/etc van een minder bekende keten zal een kleinere loopafstand acceptabel zijn dan voor een winkel van een zeer bekende keten.

Een woning voor senioren zal een kleinere invloedsfeer kennen dan bijvoorbeeld studentenhuysvesting en voor een zorginstelling met een regionale doelgroep zal met een groter gebied rekening moeten worden gehouden dan voor een zorginstelling met een zeer lokale doelgroep. Bezoekers die van verre komen voor een dagje funshopen, accepteren een langere loopafstand dan bezoekers die hun dagelijkse boodschappen doen.

Op basis van de CROW-publicatie 317 gelden voor Zwolle de volgende acceptabele loopafstanden voor een aantal hoofdfuncties:

Tabel Loopafstanden/invloedsfeer

Functie	Acceptabele loopafstand
Wonen	200 tot 600 meter
Winkelen en ontspanning	200 tot 800 meter
Werken, gezondheidszorg en onderwijs	400 tot 800 meter

Deze tabel is in bijlage 13 opgenomen.

Rekenvoorbeelden:

- Voor een winkel met regionale uitstraling, in een gebouw in de Diezerstraat, kan rekening worden gehouden met de parkeerdruk in een invloedsfeer van 800 meter, zodat ook de parkeeraccommodaties aan de randen van de stad hier binnen vallen;
- Voor een eventueel nieuw te bouwen appartementsgebouw voor senioren aan de rand van het Van Nahuysplein, dient rekening te worden gehouden met een invloedsfeer van 200 meter. Binnen deze 200 meter van het gebouw zal aan de parkeervraag moeten worden voldaan.
- Een pand, gelegen op de Koestraat heeft nu de bestemming kantoor/wonen en bestaat uit 1 woning (150 m²) en een kantoor (aantal vierkante meters bruto vloer oppervlak: 100). De aanvrager wil zijn pand in zijn geheel als winkel gaan gebruiken zonder het bestaande pand uit te breiden. De daarbij behorende berekening vergelijkt de huidige situatie met de nieuwe situatie, waarbij het verschil moet worden gerealiseerd.

Theoretisch aanwezig in de huidige situatie:

- 1 dure woning: 1,3 parkeerplaats
- kantoor van 100 m² bvo: 1,6 parkeerplaats (40 parkeerplaatsen per 2500 m² bvo)
- totaal theoretisch aanwezig: 2,9 parkeerplaatsen

Benodigd aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie:

- totaal aantal m² bvo van het pand: 250
- winkel van 250 m² bvo: 4 parkeerplaatsen

In de toekomstige situatie zijn 4 parkeerplaatsen noodzakelijk. In theorie liggen er echter al 2,9 parkeerplaatsen. De aanvrager moet er daarom voor zorgen dat er 1 parkeerplaats op eigen terrein gerealiseerd wordt of de aanvrager vraagt toepassing van de afwijking aan. Voor het bepalen van of er kan worden afgeweken, wordt gekeken naar de parkeerdruk in de binnenstad zoals hierboven omschreven. Anno 2014 is er voldoende parkeerruimte overdag in de binnenstad van Zwolle. De vergunning kan daarom in afwijking op de parkeernorm worden verleend.

Lid 4

Dit lid geeft maatvoorschriften voor parkeervakken, omdat deze voorschriften niet kunnen worden gemist bij het afdwingen van een correcte naleving van de leden 2, 3 en 5. De verplichting in die leden om een bepaald aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (of onder eigen dak) aan te brengen zou immers gedeeltelijk kunnen worden ontdoken door alleen parkeervakken met afmetingen voor het kleinste type personenauto, respectievelijk het grootste type vrachtauto te maken. Ook het bouwbesluit 1992 sprak in het – niet in werking getreden – artikel 218, lid 1 over “parkeerplaatsen van voldoende afmetingen”. Het Bouwbesluit laat regeling van het onderhavige onderwerp geheel over aan bestemmingsplan en/of bouwverordening. Een bijkomende reden voor het opnemen van maatvoorschriften voor parkeervakken is de wenselijkheid om de afwijkende maatvoering vast te leggen van parkeerplaatsen voor rolstoelgebruikers en stoklopers.

Lid 5

De onderhavige bepaling kan ertoe leiden dat een nieuw winkelcentrum wordt voorzien van een zgn. expeditiehof, respectievelijk een nieuw fabrieksgebouw van een laad- en losperron (met een op het fabrieksterrein gelegen, bijbehorende opstelstrook voor vrachtauto's).

Lid 6

Ad a

De mogelijkheid om een omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van de eis in het tweede, derde en vijfde lid om een beperkte parkeergelegenheid op eigen terrein (of onder eigen dak) te maken is onder meer bedoeld voor het geval dat in de nabijheid een gemeenschappelijke of openbare parkeergarage aanwezig is. De mogelijkheid om een omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van de eis in de voorgaande leden om een parkeergelegenheid van voldoende omvang op eigen terrein (of onder eigen dak) te maken is onder meer bedoeld voor omgevingsvergunningsplichtige verbouwingen van winkels e.d. in het centrumgebied.

Ad b

Het eerste bolletje gaat om het aanleggen van meer gehandicaptenparkeerplaatsen dan nodig is op basis van de normen. Het tweede bolletje gaat ook om het afwijken van de normen omdat het aantal bezoekers meer dan normaal is en er dus meer parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Dat geldt ook voor het laatste bolletje. Bij een garage of garagebedrijf is er vaak ook meer parkeerruimte nodig dan vereist is volgens de normen. In dat geval is er een bevoegdheid om de aanleg van meer parkeerplaatsen te eisen dan volgens de normen nodig zou zijn

Lid 7

Bedrijfsvervoerplan

Het bedrijfsvervoerplan geeft de concrete invulling van het woon-werkverkeer van en naar het bedrijf, met de daaruit voortvloeiende kosten voor de maatregelen en faciliteiten voor zowel de investering als de jaarlijkse lasten (vergoedingen e.d.) en een communicatieplan om het vervoerplan te implementeren in de organisatie.