

Bijlage 6 Nota Parkeernormen Auto en Fiets Gemeente Doetinchem

Nota Parkeernormen Auto- en Fiets Gemeente Doetinchem



INHOUD

1. Inleiding	
1.1 Achtergrond: Parkeernota basis voor parkeernormen	3
1.2 Doel en reikwijdte van de Nota Parkeernormen Auto en fiets	3
1.3 Leeswijzer	3
2. Parkeernormen auto	
2.1 Gebiedsindeling	4
2.2 Relatie parkeerbehoefte en loopafstanden.....	4
2.3 Toe te passen parkeernormen: het gemiddelde van de bandbreedte	4
2.4 Parkeernormen voor de hoofdgroep woningen.....	5
2.5 Parkeren bij bedrijven.....	5
2.6 Bijzondere vormen van parkeren	5
2.6.1 Elektrische auto's	5
2.6.2 Minder validen	5
2.6.3 Dubbelgebruik en loopafstanden	6
2.6.4 Laden & Lossen	6
2.6.5 Algemene Plaatselijke Verordening.....	6
3. Parkeernormen: fietsen	7
3.1 Parkeernorm fiets: stimuleren fietsgebruik.....	7
4. De parkeernormen toegepast	8
4.1 Inleiding	8
4.2 Procedure	8
4.2.1 Bepalen van de parkeerbehoefte	8
4.2.2 Inspanningsverplichting en Parkeercompensatiefonds.....	9
4.2 Toepassing van de fietsparkeernormen	10

Bijlagen:

- Bijlage A: Parkeernormen auto
- Bijlage B: Aanwezigheidscijfers
- Bijlage C: Parkeernormen fiets
- Bijlage D: eisen aan het parkeeronderzoek
- Bijlage E: Bijzonder gemeentelijk belang

1. Inleiding

1.1 Achtergrond: Parkeernota basis voor parkeernormen

De huidige Parkeernota en parkeernormen zijn ruim 4 jaar oud. Sinds 2012 is er veel veranderd. Zo groeide het autobezit en is er een trend die inzet op een mix van autogebruik en alternatieven, zoals openbaar vervoer en fiets. De komende jaren worden ook bestemmingsplannen geactualiseerd en zijn er bouw- en wijzigingsplannen in ontwikkeling. In 2012 zijn door het CROW nieuwe parkeerkegetallen gepubliceerd. Actuele parkeernormen en een eenduidige interpretatie van de beleidsregels rondom rekenmethodes zijn een noodzakelijk beleidsinstrument. Daarom is deze Nota Parkeernormen opgesteld. Deze Nota is een integraal onderdeel van de Parkeernota 2016-2020 van de gemeente. Met het vaststellen door de raad van de Parkeernota is dan ook deze Nota Parkernormen van kracht.

Op basis van de Parkeernota 2016 – 2020 en deze Nota Parkeernormen wordt voor situaties waarvoor een omgevingsvergunning (WABO) vereist is, berekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Als het beleid wijzigt, wordt aan het nieuwe beleid getoetst.

In deze Nota Parkeernormen is ook het effect van de Reparatiwet BZK 2014 verwerkt. Volgens die wet dient elk bestemmingsplan, dat voorziet in nieuwe ontwikkelingen, aandacht te besteden aan de parkeerbehoefte. Voor bestaande bestemmingsplannen geldt een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Voor nieuwe bestemmingsplannen vervalt de parkeerbepaling uit de bouwverordening direct. Via een verplichting is te regelen dat er voldoende plaatsen, in beginsel op eigen terrein, aanwezig moeten zijn, voordat de bestemming in gebruik wordt genomen.

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen voor een functie nodig zijn bij een eenheid: zo kan voor woningen een parkeernorm voor autoverkeer 1,5 parkeerplaats per woning gelden. De procedure voor het gebruiken, toetsen en afwijken van de normen moet helder en eenduidig zijn.

1.2 Doel en reikwijdte van de Nota Parkeernormen Auto en fiets

Parkeernormen hebben tot doel een zodanig aantal parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen voor te schrijven, dat voorzien wordt in de in te schatten parkeervraag. Dat aantal voorkomt dat door de aanleg van te weinig plaatsen er een tekort ontstaat. Ook voorkomt het toepassen van de normen dat er teveel plaatsen komen, waardoor de automobilititeit gestimuleerd wordt en de leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid nadelig wordt beïnvloed. De nota wil ook de toepassing van de normen voor burgers, bedrijven, gebouweigenaren, ontwikkelaars, et cetera inzichtelijk maken. Ook juridisch gezien dient de invulling van de parkeernormen dus gewaarborgd te zijn.

De nota is niet van toepassing op de bestaande omgeving, omdat die al gerealiseerd zijn. De nota is ook niet van toepassing op plannen waarvoor al een ontwerpbesluit ter inzage ligt of heeft gelegen. Bij plannen met een vastgesteld stedenbouwkundig plan, maar waarvan geen ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen, overlegt de gemeente met de initiatiefnemer over welke normen worden opgenomen.

1.3 Leeswijzer

De hoofdstukken 2 en 3 vertalen landelijke kencijfers naar parkeernormen voor respectievelijk het auto en fiets. Hoofdstuk 4 beschrijft hoe de gemeentelijke parkeernormen in de praktijk toegepast worden.

2. Parkeernormen auto

2.1 Gebiedsindeling

Landelijke kencijfers voor parkeernormen zijn vastgelegd bij het platform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte, het CROW. Zij gaat uit van twee gebiedsindelingen:

- stedelijkheidsgraad: uiteenlopend van Zeer Sterk Stedelijk tot Niet Stedelijk.
- stedelijke zone: Centrum, Schil/overloopgebied, Rest bebouwde kom en Buitengebied.

De stedelijkheidsgraad is van invloed op de parkeerbehoefte van veel functies. Volgens het CBS is de stedelijkheidsgraad het aantal adressen per km². Doetinchem heeft een "adressendichtheid" van 1.115 adressen per km² (bron: CBS). Dat wordt gekwalificeerd als 'matig stedelijk'.

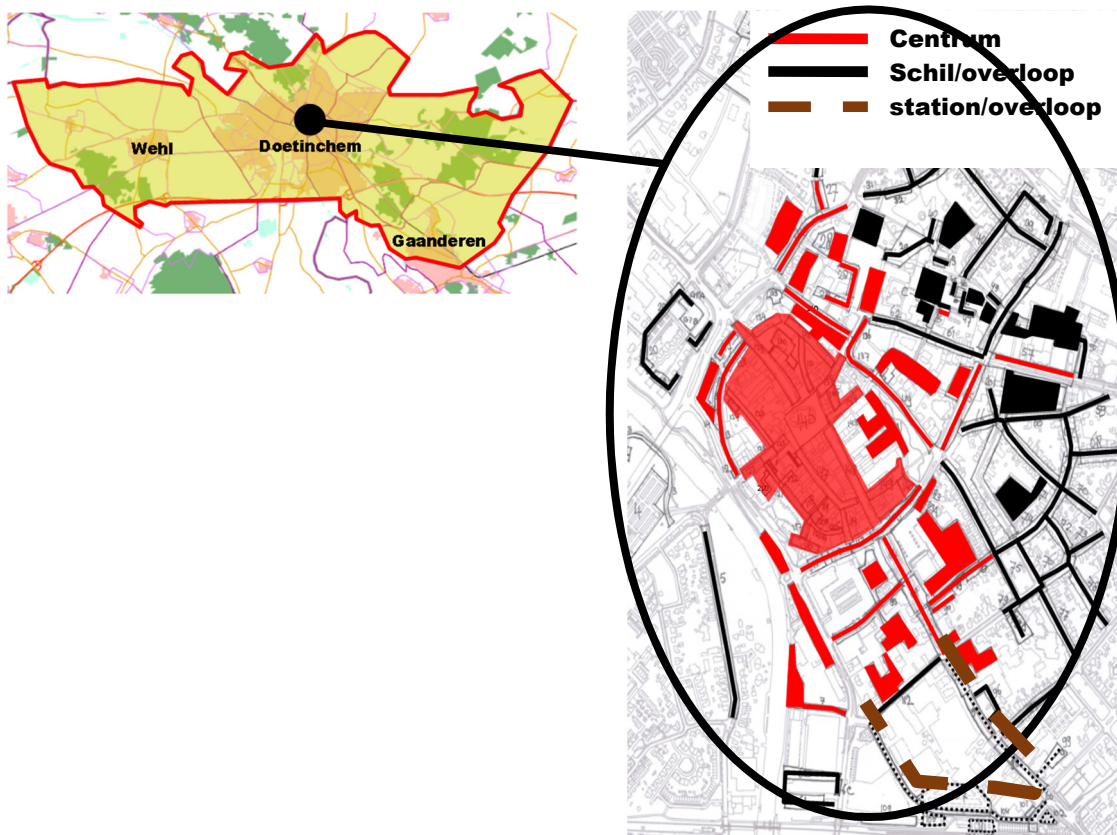
Klasse	Adressen per km ²
Zeer sterk stedelijk	>2.500
Sterk stedelijk	1.500 – 2.500
Matig stedelijk	1.000 – 1.500
Weinig stedelijk	500 – 1.000
Niet stedelijk	<500

2.2 Relatie parkeerbehoefte en loopafstanden

Voor de parkeerkencijfers hanteert het CROW een onderscheid in:

- Centrum
- Schil/overloopgebied
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

Onderstaande figuren tonen dat de gemeente Doetinchem bestaat uit de kernen Wehl, Gaanderen en Doetinchem. De kern Doetinchem heeft een centrum met schil/overloop. De kernen Wehl en Gaanderen hebben een zodanig lage adressendichtheid, dat zij behoren tot "Rest bebouwde kom". De resterende gebieden behoren tot het buitengebied. De navolgende figuren tonen het resultaat



2.3 Toe te passen parkeernormen: het gemiddelde van de bandbreedte

Bijlage A geeft de toe te passen parkeernormen voor de gemeente Doetinchem weer. Die normen zullen altijd moeten aansluiten op de actuele landelijke kencijfers van het CROW. Als de kencijfers veranderen, dan gelden de dan actuele cijfers. Per functie geeft het CROW minimum en maximum kencijfers. De gemeente kiest voor het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm voor auto- en fietsverkeer. Per functie zijn de voor dit moment geldende (2016) normen in bijlage A per tabel verwoord, onderverdeeld naar zeven hoofdgroepen:

1. Wonen.
2. Winkels.
3. Werkgelegenheid.
4. Onderwijsvoorzieningen.
5. Zorginstellingen.
6. Horeca.
7. Sport- en Sociaal-culturele voorzieningen.

2.4 Parkeernormen voor de hoofdgroep woningen

Bijlage A geeft de parkeernormen voor de volgende type woningen:

- Vrijstaand
- 2 onder 1 kap
- Rijtjeswoningen: Tussen-/hoekwoning
- Appartementen in een gebouw
- Kamer (voor verhuur)
- Aanleunwoning c.q. serviceflat

Er zijn ook bezoekers aan woningen, zoals buurtzorg, arts en therapeut. Dit is verwerkt in de norm.

Appartementen zijn onderscheiden naar prijsklasse. Uitgangspunt voor het onderscheid naar sociale huur- en koopwoningen zoals de gemeente die hanteert, betreffen (1) Goedkoop (tot € 192.000), (2) Midden (€ 192.000 - € 300.000) en (3) Duur (vanaf € 300.000). Ook huurwoningen en -appartementen worden onderscheiden naar prijsklasse (huur per maand): Huurhuis, sociale huur; goedkoop/midden huurappartement (< € 710,68) en Duur appartement; huurhuis vrije sector (> € 710,68).

Bij veel woningen is er behoefte aan parkeren op eigen terrein. Per woning wordt gerekend met 1 parkeerplaats op eigen terrein. De ervaring leert evenwel dat dergelijke voorzieningen vaak anders dan voor parkeren worden gebruikt. Het parkeren wordt dan afgewenteld op de openbare ruimte en kan leiden tot parkeerproblemen. Dit gedrag is evenwel niet verboden.

2.5 Parkeren bij bedrijven

De plaatsen bij bedrijven moeten volledig op eigen terrein worden aangelegd. Dit bevordert gecombineerd een pand / bedrijf meerdere zelfstandige functies aanwezig zijn, wordt wel voor iedere functie afzonderlijk getoetst gebruik. Uitgangspunt bij het stellen van parkeernormen is toetsing aan de hoofdfunctie en eventuele ondergeschikte functies, zoals een kantoor van een transportbedrijf wordt niet afzonderlijk getoetst. Indien binnen en kan een totale parkeerbalans worden opgesteld (bijlage Parkeerbalans van de Parkeernota 2016 - 2020).

2.6 Bijzondere vormen van parkeren

2.6.1 Elektrische auto's

Om het elektrisch rijden te laten toenemen zijn oplaadplaatsen nodig. Deze oplaadplaatsen zijn niet voor openbaar gebruik en nemen bovendien (openbare) parkeerruimte in beslag. Het is onduidelijk hoe snel de elektrische auto opkomt. In deze Nota wordt voorgesteld om initiatiefnemers geen norm op te leggen voor elektrisch vervoer. Indien oplaadpunten bij nieuwe initiatieven in het openbaar gebied gerealiseerd worden, komen die plaatsen (voor de gemeente) extra op de parkeereis.

2.6.2 Minder validen

Bij openbare c.q. maatschappelijke voorzieningen, zoals het gemeentehuis, sportcomplexen, zorginstellingen en zwembad dienen algemene minder-validenplaatsen (zonder onderbord met kenteken) aangewezen te worden. Met het aanwijzen van deze plaatsen wordt de bereikbaarheid van deze voorzieningen voor minder validen gegarandeerd. Minimaal 2% van de openbare parkeerplaatsen

dienen algemene minder-validenplaatsen te zijn. De plaatsen dienen goed verspreid over de gemeente bij de voorzieningen te liggen.

2.6.3 Dubbelgebruik en loopafstanden

Niet alle plaatsen worden gelijktijdig gebruikt. Zo parkeren bewoners vooral 's avonds en 's nachts. Bezoekers aan en medewerkers van het kernwinkelgebied en/of kantoren parkeren op momenten dat de meeste bewoners vertrokken weg zijn. Die lege plaatsen zijn dan door de anderen te gebruiken. Dat vraagt om inzicht in de aanwezigheid per functie. Bijlage B toont de aanwezigheidscijfers. Gecombineerd gebruik van plaatsen leidt dus tot een lager aantal benodigde openbare plaatsen.

Om gecombineerd gebruik te benutten is ook de ligging van de parkeerplaatsen van belang. Als een parkeerplaats te ver van de gecombineerde functie ligt, dan is dat niet bij de parkeerbalans te betrekken. Bij meerdere functies geldt de loopafstand tot de hoofdfunctie. Op basis van het parkeeronderzoek Doetinchem (2015/2016), aangevuld met de landelijke kencijfers, komen voor alle kernen en gebieden in de gemeente Doetinchem de volgende acceptabele afstanden naar voren.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	≤ 100 meter
Bezoekers bewoners	≤ 200 meter
Kort parkerende bezoekers (winkels, gemeentehuis)	≤ 200 meter
Lang parkerende bezoekers (werken)	≤ 500 meter
Werken (ambulant)	≤ 250 meter
Ontspanning	≤ 200 meter
Gezondheidszorg	≤ 150 meter
Onderwijs	≤ 150 meter

2.6.4 Laden & Lossen

Als een gebouw aanleiding geeft tot behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte voldoende zijn voorzien op eigen terrein aan, in of onder dat gebouw. De eis van voldoende ruimte voor het laden of lossen van goederen op eigen terrein, blijft gehandhaafd. Deze Nota Parkeernormen gaat er van uit dat speciale laad- en losplaatsen niet worden aangelegd. Kleine voertuigen die in een normaal parkeervak passen, kunnen tijdens dat laden en lossen ook normaal parkeren (eventueel tijdens venstertijden).

2.6.5 Algemene Plaatselijke Verordening

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) regelt aspecten, het parkeren van motoren, van bromfietsen en brommobielen. De (APV-2016) van de gemeente Doetinchem blijft van kracht voor de in hoofdstuk 5 afdeling 1 "Parkeerexcessen" met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- Parkeren van voertuigen van autobedrijf e.d. (artikel 5.2).
- Te koop aanbieden van voertuigen (artikel 5.3).
- Defecte voertuigen (artikel 5.4).
- Voertuigwrakken (artikel 5.5).
- Kampeermiddelen e.a. (artikel 5.6).
- Parkeren van reclamevoertuigen (artikel 5.7).
- Parkeren van grote voertuigen/vrachtauto's (artikel 5.8).
- Parkeren van uitzicht belemmerende voertuigen (artikel 5.9).
- Parkeren van voertuigen met een stank verspreidende stof (artikel 5.10).
- Aantasting groenvoorzieningen door voertuigen (artikel 5.11).
- Overlast van fiets of bromfiets (artikel 5.1.12).

3. Parkeernormen: fietsen

3.1 Parkeernorm fiets: stimuleren fietsgebruik

De gemiddelde fietsparkeernormen zijn een maat die bepaalt hoeveel fietsparkeerplaatsen minimaal gerealiseerd dienen te worden. Iedere functie of voorziening moet voldoen aan een parkeernorm voor fietsen. Net als bij de parkeernormen voor auto's, geldt hier ook de eis "voldoen aan de fietsstallingsnorm". Het uitgangspunt bij nieuwbouw, verbouwing of functiewijziging is dat fietsparkeervoorzieningen zoveel mogelijk op eigen terrein wordt gerealiseerd.

De fietsparkeernorm draagt er aan bij dat er maatregelen getroffen kunnen worden voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van het fietsgebruik wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van fietsstallingen. De fietsparkeernorm dient daarmee bij te dragen aan het stimuleren van het fietsgebruik. De gemeente Doetinchem heeft op basis van kencijfers van het CROW (+Leidraad Fietsparkeren) de fietsparkeernormen bepaald. Omwille van eenduidigheid is aansluiting gezocht bij de systematiek van de parkeernormen voor de auto. Per functie zijn de voor dit moment geldende (2016) parkeernormen in bijlage C verwoord,

Voor afstanden tot 7,5 kilometer en met de opkomst van de elektrische fiets tot 15 kilometer, is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen kunnen leiden tot minder autogebruik en dus tot een geringere behoefte aan parkeerplaatsen voor auto's bij functies. Het gewenste aantal fietsparkeervoorzieningen bij een kantoor, een winkel of openbare voorzieningen worden bepaald op basis van tellingen. Dat biedt de beste garantie dat het aanbod past bij de vraag.

De fietsparkeernormen zijn bedoeld voor afzonderlijke functies. Ze zijn niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals het centrumgebied. Het drukste moment in de week of in het jaar is maatgevend voor de parkeernorm. De parkeernormen gelden niet voor het NS-station Doetinchem. De verschillen tussen NS-stations zijn te groot. Voor gedetailleerde inzichten wordt verwezen naar ProRail. Die heeft inzicht in de parkeer- c.q. stallingsbehoefte per station.

4. De parkeernormen toegepast

4.1 Inleiding

Voor het toepassen van de parkeernormen worden procedures doorlopen om te komen tot het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de auto en/of fiets, tot het gebruik van de plaatsen, het dubbelgebruik (aanwezigheidspercentage) en tot mogelijkheden als niet aan de parkeereis is te voldoen.

4.2 Procedure

De parkeerbehoefte als gevolg van nieuwe ontwikkelingen komt tot stand via aantal stappen:

1. **Bepalen van de parkeerbehoefte** voor auto's en/of fietsen.
2. **Inspanningsverplichting van de ontwikkelaar/initiatiefnemer:** de parkeervraag dient in de planontwikkeling op eigen terrein te worden opgelost.
3. **Ontheffing en afkoopregeling:**
 - a. **Alternatieven:** inzet van alternatieve parkeerlocaties als aantoonbaar niet in de parkeerbehoefte op eigen terrein is te voorzien.
 - b. **Gebruik van openbare parkeerplaatsen:** het opvangen van de parkeerbehoefte door het gebruik van gemeentelijke, openbare parkeerplaatsen via de afkoopregeling
 - c. **Ontheffing op basis van belangenafweging.**

4.2.1 Bepalen van de parkeerbehoefte

De hoofdstukken 2 en 3 verwijzen naar de parkeernormen en aanwezigheidscijfers. Ontwikkelingen c.q. initiatieven waarvoor een omgevingsvergunning vereist is, dienen te voldoen aan de parkeernormen. De initiatiefnemer/ontwikkelaar dient een parkeerberekening aan te leveren bij de vergunningaanvraag voor (één van) de volgende situaties:

- a. **Nieuwbouw** dient te voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein. Bij verbouwing of functiewijziging van bestaande gebouwen is het reeds aanwezige aantal plaatsen op eigen terrein in mindering te brengen op de nieuwe parkeerbehoefte. Het inbrengen van bestaande parkeercapaciteit is alleen mogelijk als deze behoort tot een functie die vervalt. Dan worden die parkeerplaatsen toegewezen aan de nieuwe functie.
Het vernieuwen van een woongebied door woningcorporaties vergt maatwerk. Daarbij wordt het aantal parkeerplaatsen in de bestaande situatie bepaald. De uitkomst wordt vergeleken met het aantal benodigde plaatsen in de nieuwe situatie. Het verschil moet worden opgelost bij een toename. Alleen de vervallen plaatsen door de planontwikkeling, moeten worden gecompenseerd. Een voorbeeld.

Situatie	Bestaande situatie	Nieuwe situatie
Aantal woningen:	60	65
Parkeernorm auto:	1,5/woning	50 woningen met P-norm 1,3 / 10 met 1,5 / 5 met 1,4
Benodigd aantal plaatsen	90	$65 + 15 + 7 = 87$
Conclusie: de nieuwe situatie heeft minder plaatsen nodig. Een parkeerprobleem hoeft daarmee niet opgelost zijn. Het is gewenst om een tekort aan te vullen.		

De optelsom van de berekende parkeerbehoefte van de verschillende doelgroepen is vaak dan de werkelijke parkeerbehoefte. De uitwisseling hiervan is toegestaan. De mogelijkheden daarvoor hangen af van de locatie van de parkeerplaatsen, de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd (aanwezigheidscijfers en loopafstanden (§2.5.3)).

Parkeren op eigen terrein wordt onmogelijk als garages of opritten gebruikt worden als bergruimte en/of tuin. De parkeernormen houden hiermee geen rekening. Daardoor kunnen parkeerproblemen op straat ontstaan. Het behoud van de parkeerplaatsen op eigen terrein is dan gewenst. Een oprit naar de parkeergarage die voldoet aan de minimale afmetingen van een parkeerplaats wordt gezien als

parkeerplaats op eigen terrein. Het realiseren van een parkeerplaats op eigen terrein wordt niet toegestaan als dat ten koste gaat van een parkeerplaats in de openbare ruimte. Bijlage D geeft situaties weer voor de beoordeling van dergelijke situaties en beoordeelt wanneer inritten zijn toegestaan.

- b. Bestaande situaties** (bv uitbreiding van een bestaande winkel of woning): de extra parkeerbehoefte wordt vastgesteld op basis van het aantal m² uitbreiding. Reeds aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen in mindering worden gebracht op de nieuwe parkeerbehoefte ná uitbreiding. Dit geldt uitsluitend als er sprake is van overcapaciteit.

Bij herbouw van een bestaand pand na brand of sloop anderszins wordt het niet redelijk geacht om een voorziening die is afgebrand en moet worden herbouwd op te zadelen met een nieuwe parkeereis als de voormalige functie in dezelfde omvang terugkeert. Wel dient met de initiatiefnemer voor herbouw gezocht te worden naar een passende oplossing. Als op de betreffende locatie een nieuwe functie wordt gerealiseerd, dan dient aan de vigerende parkeernorm te worden voldaan.

- c. Verbouw c.q. functiewijziging en sloop:** op basis van de parkeernormen de parkeereis berekenen. Die parkeereis mag verminderd worden met de parkeereis van de laatste actieve functie.

Het inbrengen van bestaande parkeerplaatsen is toegestaan, als die plaatsen behoren tot een functie die verdwijnt. Dan worden die plaatsen toegewezen aan de nieuwe functie, bijvoorbeeld via verkoop. Voor openbare plaatsen kan dit ook in de planvorming worden geregeld. De ontwikkelaar van de nieuwe functie krijgt dan een beschikking dat hij X parkeerplaatsen minder hoeft te realiseren (en dus ook geen compensatiebedrag hoeft te betalen).

De gemeente voorziet in beginsel niet in de extra parkeerbehoefte. Zij heeft de mogelijkheid om daarin wel te voorzien door middel van het parkeercompensatiefonds.

4.2.2 Inspanningsverplichting en Parkeercompensatiefonds

Inspanningsverplichting

Het handhaven van een strikt beleid met betrekking tot de toepassing van parkeernormen is essentieel om Doetinchem duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden.

Voor **nieuwbouwlocaties** is het voorzien in de eigen parkeerbehoefte veelal geen probleem, maar voor ontwikkelingen in **bestaande situaties**, zoals in de binnenstad, schil c.q. kernen is dit vaak niet mogelijk, omdat er geen ruimte beschikbaar is of omdat de kosten van een gebouwde parkeervoorziening te hoog zijn. Dan moet de parkeerruimte elders worden gevonden.

De aanvrager van een omgevingsvergunning moet aantonen dat er voldoende inzet geleverd is om benodigde plaatsen te realiseren en dat die op eigen terrein niet te realiseren zijn. Pas dan kan de aanvrager op zoek naar alternatieve, openbare parkeerruimte. Daarbij mag de alternatieve parkeervoorziening niet in gebruik zijn voor een andere ontwikkeling en gelden de loopafstanden tot de ontwikkeling (§2.6.3). Dit alternatief kan alleen als er voldoende parkeerruimte is. **Als grens geldt in beginsel een bezetting van 85% in 2020 voor alle functies in de gehele gemeente.**

De aanvrager moet door middel van een onafhankelijk parkeeronderzoek aantonen dat binnen de genoemde loopafstanden rondom zijn planontwikkeling voldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte aanwezig is. Dit moet met de omgevingsaanvraag worden meegeleverd. Bijlage E toont de eisen die de gemeente stelt aan het parkeeronderzoek.

Als blijkt dat de ontwikkeling dan kan plaatsvinden, geldt de parkeercompensatieregeling. Wanneer een initiatiefnemer in zijn ontwikkeling speciale maatregelen treft waardoor de automobieliteit vermindert, is bijstelling van de parkeernorm mogelijk. Een voorbeeld is de inzet van deelauto's bij woningen.

Het College kan in bijzondere gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeernormen (bijlage F). Het is dan mogelijk dat een planontwikkeling gerealiseerd wordt, zonder dat aan de parkeernorm wordt voldaan. Bijvoorbeeld als de planontwikkeling voor de gemeente van een bijzonder gemeentelijk belang is, dat het voldoen aan de parkeernormen niet als doorslaggevende factor wordt beschouwd, dan kan het College ontheffing verlenen van de parkeereis. De afdeling FO moet betrokken

worden in deze gevallen. Een voorbeeld van zo'n "bijzonder gemeentelijk belang" is een ontwikkeling die een aanzet geeft voor nieuwe ontwikkelingen of waar een ander groot belang uit voortkomt.

Parkeercompensatieregeling: bijdrage aan parkeren in het centrum

De huidige Parkeercompensatieregeling van de parkeereis is voor velen onduidelijk. Bovendien blijkt het voor de gemeente vaak onhaalbaar om de afgekochte parkeerplaatsen alsnog aan te leggen. De essentie van deze regeling is er evenwel op gericht om ontwikkelingen, die niet aan de parkeereis van de omgevingsvergunning (kunnen) voldoen, tóch mogelijk te maken. Afwijken van de parkeereis is dus mogelijk. Dat is te realiseren bij bijvoorbeeld aantoonbaar dubbelgebruik, het voor langere tijd benutten van structurele leegstaande parkeer capaciteit, voldoende ruimte voor commerciële deelauto's, gebruik van openbaar vervoer of fiets en in uitzonderlijke situaties in een bestuurlijke afweging van een bijzonder gemeentelijk belang.

In alle gevallen waar ontwikkelaars er evenwel voor kiezen om geen parkeerplekken aan te leggen en te kiezen voor een alternatief, wordt vanuit de gemeente geen parkeervergunning verstrekt. Dat geldt voor de huidige eigenaar en de daaropvolgende.

De gemeente houdt wel de mogelijkheid van maatwerk voor kleine bouwprojecten (1.500 m², drie à vier woningen) of appartementen/kleine woningen (<50 m² GO). Per te realiseren parkeerplaats moeten dan minimaal 2 fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit bovenop de verplichte berging volgens het Bouwbesluit. Bewoners van die woningen hebben geen recht op de aanvraag van een parkeervergunning. Zij kunnen ze een abonnement nemen in de Catharina- of Amphiongarage. Als de fietsvoorziening niet op eigen terrein is te realiseren, dan mag er een alternatief binnen 60 meter loopafstand vanaf de hoofdingang worden gerealiseerd. Dit alternatief moet aan de vergunning eisen voldoen, met specifieke aandacht voor de toegankelijkheid, het gebruiksgemak en sociale veiligheid.

De parkeerplaatsen die in het kader van de parkeercompensatieregeling worden gerealiseerd, dienen altijd aan te sluiten bij het gemeentelijk Parkeerbeleid, inclusief de parkeerbalans en bij te dragen aan de kostenneutrale jaarlijkse Parkeereexploitatie.

Indien aan bovenstaande niet is te voldoen kan het college in extremis besluiten om de ontwikkelaar/ initiatiefnemer voor de niet gerealiseerde parkeerplaatsen een compensatiebedrag in rekening te brengen. Hij/zij betaalt aan de gemeente een bedrag voor de aanleg van plaatsen die niet op eigen terrein zijn te realiseren. Het gaat om concrete locaties van parkeerplaatsen. Daarom wordt per ontwikkeling c.q. aanvraag bekeken of dit bedrag naar beneden of naar boven dient te worden bijgesteld. Het tarief, prijspeil 2016, exclusief BTW en jaarlijks te indexeren per parkeerplaats op maaiveld bedraagt:

- Centrum: € 7.920,-.
- Schil/overloop: € 6.800,-.
- Rest bebouwde kom (de overige kernen): € 6.800,-.

4.2 Toepassing van de fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen dienen toegepast te worden. Ook deze juridische grondslag daarvoor dient ingebed te worden in plankaders (bestemmingsplan of omgevingsvergunning). Daarmee kan het college in bijzondere gevallen afwijken (bijlage F).

Bij een functiewijziging van te renoveren, nieuw te bouwen c.q. bestaande gebouwen wordt de fietsparkeerbehoefte afgetrokken van de fietsparkeerbehoefte van de nieuwe functie. Het verschil aan fietsparkeerplaatsen moet worden gerealiseerd. Een overschot hoeft niet te worden opgeheven. Het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen kan worden teruggebracht als het onmogelijk om aan de norm is te voldoen. Het is aan de ontwikkelaar/initiatiefnemer om aan te tonen dat daarvan sprake is (parkeeronderzoek uitvoeren).

Bijlage A: Parkeernormen auto

Tabel 1.1: Parkeernormen voor Wonen

Gemeente	Doetinchem	Verstedelijkingsgraad:				MATIG	
Weergave:	GEMIDDELDE PARKEERNORM						
Parkeernormen WONEN							
Type WONING	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Koopwoningen							
Vrijstaand		1,8	1,9	2,2	2,4	woning	0,3/woning
Twee-onder-één-kap		2,2	1,8	2,1	2,2	woning	0,3/woning
Rijtjeshuis (tussen-/hoekwoning)		1,5	1,7	1,9	2	woning	0,3/woning
Appartement-duur		1,6	1,7	2	2,1	woning	0,3/woning
Appartement-middenprijs		1,4	1,6	1,3	1,9	woning	0,3/woning
Appartement-goedkoop		1,3	1,4	1,6	1,6	woning	0,3/woning
Huurwoningen							
Vrije sector		1,5	1,7	1,9	2	woning	0,3/woning
Sociale huur		1,3	1,4	1,6	1,6	woning	0,3/woning
Appartement-duur		1,4	1,6	1,8	1,9	woning	0,3/woning
Appartement-midden/goedkoop		1,1	1,2	1,4	1,4	woning	0,3/woning
Aanleunwoningen		1,1	1,1	1,1	1,2	woning	0,3/woning
Kamer		0,5	0,6	0,7	0,7	woning	0,2/woning

Tabel 1.2: Parkeernormen voor Werkgelegenheid

Gemeente	Doetinchem	Verstedelijkingsgraad:			MATIG		
Weergave:	GEMIDDELDE PARKEERNORM						
Parkeernormen: WERKGELEGENHEID							
Type WERKGELEGENHEIDSINSTELLING	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Kantoor zonder baliefunctie (<i>zonder afspraak niet binnenlopen</i>)		1,5	2	2	2,5	ppl/100 m ²	5%
Commerciële diensten (kantoor met balie): <i>zakelijk/privébezoek, makelaar, gemeentehuis, uitzendbureau, etc.</i>		2	2,3	2,8	3,5	ppl/100 m ²	20%
Arbeidsintensief (weinig bezoekers) (<i>industrie, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf</i>)		1,5	1,9	4,3	4,3	ppl/100 m ²	5%
Arbeidsextensief (weinig bezoekers) (<i>loods, opslag, transportbedrijf</i>)		0,6	0,8	1	1	ppl/100 m ²	5%
Bedrijfsverzamelgebouw		1,2	1,5	1,8	1,9	ppl/100 m ²	5%

Tabel 1.3: Parkeernormen voor Winkels

Gemeente	Doetinchem		Verstedelijkingsgraad:			MATIG	
Weergave:	GEMIDDELDE PARKEERNORM						
Parkeernormen: WINKELN EN BOODSCHAPPEN							
Type WINKEL	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Full-service supermarkt (hoog prijsnivo) (uitgebreid assortiment/hoog servicenivo/AH/Jumbo/Plus)		3,6	4	4,9	N.V.T.	ppl/100m ²	93%
Full-service supermarkt (laag prijsnivo) laag servicenivo/≥1.000m ²) (Aldi)		3,1	4,7	5,4	N.V.T.	ppl/100m ²	93%
Discount supermarkt (laag prijsnivo/-beperkt assortiment) (Emté)		3,3	4,9	6,5	N.V.T.	ppl/100m ²	96%
Buurtsupermarkt (≤600m ²) (dorp-/ wijkcentrum)		1,9	2,7	3,5	N.V.T.	ppl/100m ²	89%
Grote supermarkt (>2500m ²)		6	6,9	7,7	N.V.T.	ppl/100m ²	84%
Binnenstad Doetinchem		3,3	N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	ppl/100m ²	82%
Buurt-/dorpscentrum		N.V.T.	3,1	3,7	N.V.T.	ppl/100m ²	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)		N.V.T.	3,7	4,5	N.V.T.	ppl/100m ²	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)		N.V.T.	4,4	5,1	N.V.T.	ppl/100m ²	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)		N.V.T.	4,8	5,7	N.V.T.	ppl/100m ²	81%
Weekmarkt (1 kraam = 6m ¹ + 1 ppl per standhouder)		0,19	0,19	0,19	N.V.T.	1 m ¹ kraam	85%
Kringloopwinkel		N.V.T.	1,2	1,8	2,2	ppl/100m ²	89%
Bruin-/witgoedwinkel		3,9	5,8	7,8	9,2	ppl/100m ²	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel		1,2	1,6	1,8	1,9	ppl/100m ²	91%
Bouwmarkt		N.V.T.	1,8	2,3	2,4	ppl/100m ²	87%
Tuincentrum (≥1.000m ² buiten-/rand stedelijk gebied met aanverwante artikelen (dieren, kerst, etc)		N.V.T.	2,2	2,5	2,8	ppl/100m ²	89%
Groencentrum (kleine tuincentra bij hoveniersbedrijf, kwekerij, o.d., beperkt extra artikelen (gereedschap))		N.V.T.	2,2	2,5	2,8	ppl/100m ²	89%
Groothandel levensmiddelen (op bedrijventerrein)						ppl/100m ²	80%
Outletcentrum						ppl/100m ²	94%

Tabel 1.4: Parkeernormen voor Onderwijsinstellingen

Gemeente	Doetinchem		Verstedelijkingsgraad:			MATIG	
Weergave:	GEMIDDELDE PARKEERNORM						
Parkeernormen: ONDERWIJSINSTELLINGEN							
Type ONDERWIJSINSTELLING	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Basisonderwijs		0,7	0,7	0,7	0,7	per lokaal	0%
Middelbaar onderwijs		3,7	4,5	4,9	4,9	per 100 leerlingen	11%
ROC		4,7	5,4	5,8	5,9	per 100 leerlingen	7%
Hogeschool (Iselinge)		9,3	10	10,7	10,9	per 100 leerlingen	72%
Kinderdagverblijf		1	1,2	1,4	1,5	per 100m ² BVO	0%
Avondonderwijs		4,5	5,6	6,8	10,5	per 10 studenten	95%

Tabel 1.5: Parkeernormen zorg- / maatschappelijke instellingen

Gemeente	Doetinchem		Verstedelijkingsgraad:			MATIG	
Weergave:	GEMIDDELDE PARKEERNORM						
Parkeernormen: ZORGINSTELLINGEN EN MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN							
Type ZORGVOORZIENING	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Huisartsenpost		2	2,4	2,9	3,2	1 behandelkamer	57%
Apotheek		2,2	2,7	3,1	N.V.T.	Apotheek	45%
Fysiopraktijk		1,2	1,4	1,7	1,9	1 behandelkamer	57%
Consultatiebureau (kinderen)		1,3	1,5	1,8	2,1	1 behandelkamer	50%
Consultatiebureau (ouderen)		1,3	1,6	1,9	2,2	1 behandelkamer	38%
Tandartsenpraktijk		1,5	1,9	2,3	2,6	1 behandelkamer	47%
Gezondheidscentrum		1,5	1,8	2,1	2,4	1 behandelkamer	55%
Ziekenhuis**		1,4	1,6	1,7	2	100 m ² BVO	29%
Crematorium		N.V.T.	N.V.T.	30,1	30,1	gelijktijdige plechtigheid	99%
Begraafplaats		N.V.T.	N.V.T.	31,6	31,6	gelijktijdige plechtigheid	97%
Penitentiaire inrichting		1,6	2,1	3,2	3,6	10 cellen	37%
Religiegebouw (kerk/moskee)		0,1	0,1	0,1	N.V.T.	zitplaats	
Verpleeg-/verzorgingshuis		0,6	0,6	0,6	N.V.T.	wooneenheid	60%

Ziekenhuis** : het betreft hier algemene kencijfers. Parkeerbehoefte verschilt per type zorginstelling.
Specifieke kencijfers voor type ziekenhuizen (cf CBZ/COTG/NVTG): HTTP-Verkeer en Parkeren (info@http.nl)

Tabel 1.6: Parkeernormen horeca

Gemeente	Doetinchem		Verstedelijkingsgraad:			MATIG	
Weergave:	GEMIDDELDE PARKEERNORM						
Parkeernormen: HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE							
Type: HORECA / RECREATIE	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Camping		N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	1,2	Standplaats	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)		N.V.T.	N.V.T.	1,7	2,1	bungalow	91%
Hotel 1*		0,4	0,8	2,4	4,5	10 kamers	77%
Hotel 2*		1,3	2,2	4	6,2	10 kamers	80%
Hotel 3*		2,1	3,3	5	6,8	10 kamers	77%
Hotel 4*		3,4	5,1	7,2	9	10 kamers	73%
Hotel 5*		5,3	7,9	10,6	12,6	10 kamers	65%
Café / bar / cafetaria		5	5	6	N.V.T.	100 m ² BVO	90%
Restaurant		9	9	13	N.V.T.	100 m ² BVO	80%
Discotheek		6,9	13,9	20,8	20,8	100 m ² BVO	99%
Evenementenhal/beurs-/ congresgebouw		5,5	6,5	8,5	N.V.T.	100 m ² BVO	99%
Fastfoodrestaurant #		N.V.T.	N.V.T.	2285	N.V.T.	vestiging	

Toelichting: Van deze functie zijn geen kencijfers bekend. Er is een globale kencijfers verkeersgeneratie bekend. Voor deze functie geldt het kencijfer "Restaurant" met norm tussen 11 en 15 plaatsen/100 m² BVO

Tabel 1.7: Parkeernormen Sociaal-culturele voorzieningen

Gemeente	Doetinchem	Verstedelijingsgraad:				MATIG	
Weergave:	GEMIDDELDE PARKEERNORM						
Parkeernormen: SOCIAAL-CULTURELE VOORZIENINGEN							
Type VOORZIENING	Gebied	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Bibliotheek		0,4	0,7	1,1	1,3	100 m ² BVO	97%
Museum		0,6	0,8	1,1	N.V.T.	100 m ² BVO	95%
Bioscoop		3,2	8	11,2	13,7	100 m ² BVO	94%
Filmhuis/filmtheater		2,6	5,3	7,9	9,9	100 m ² BVO	97%
Schouwburg		7,4	8	9,8	12	100 m ² BVO	87%
Musicaltheater		2,9	3,4	4	5,1	100 m ² BVO	86%
Casino		5,7	6,1	6,5	8	100 m ² BVO	86%
Bowlingcentrum		1,6	2,3	2,8	2,8	100 m ² BVO	89%
Biljart-/snookercentrum		0,8	1,1	1,3	1,7	100 m ² BVO	87%
Dansstudio		1,6	3,9	5,5	7,4	100 m ² BVO	93%
Sportschool/fitnessstudio		1,4	3,4	4,8	6,5	100 m ² BVO	87%
Fitnesscentrum		1,7	4,5	6,3	7,4	100 m ² BVO	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuur, beautycentrum)		N.V.T.	N.V.T.	8,8	10,3	100 m ² BVO	99%
Sauna / hammam		2,5	4,6	6,7	7,3	100 m ² BVO	99%
Sporthal		1,5	2,1	2,8	3,4	100 m ² BVO	96%
Squashhal		1,6	2,4	2,7	3,2	100 m ² BVO	84%
Sportzaal		1,1	1,9	2,7	3,2	100 m ² BVO	94%
Tennishal		0,3	0,4	0,5	0,5	100 m ² BVO	87%
Zwembad overdekt		N.V.T.	10,7	11,5	13,3	m ² bad	
Zwembad openlucht		N.V.T.	10,1	12,2	15,8	m ² bad	99%
Zwemparadijs (verkeersgeneratie; forse marges)		N.V.T.	N.V.T.	12,5	N.V.T.	100 m ² BVO	
Stadion (De Graafschap-Vijverberg)		0,15	0,15	0,15	N.V.T.	zitplaats	99%
Sportveld		20	20	20	20	hectare terrein	95%
Kunstijsbaan (<400m)		1,2	1,5	1,8	2	100 m ² BVO	98%
Kunstijsbaan (400m)		N.V.T.	2,2	2,5	2,7	100 m ² BVO	98%
Ski-snowboardhal (verkeersgeneratie; forse marges)		N.V.T.	N.V.T.	5,7	N.V.T.	100 m ² BVO	
Jachthaven		0,6	0,6	0,6	0,6	ligplaats	
Golfoefencentrum		N.V.T.	N.V.T.	51,1	56,2	centrum	93%
Golfbaan (18 holes)		N.V.T.	N.V.T.	96	118,3	18 holes/60 ha.	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, gemiddeld/klein)		3,1	3,9	4,7	5,1	100 m ² BVO	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, groot)		3,7	4,6	5,6	6,1	100 m ² BVO	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, zeer groot)		3,9	4,9	5,8	6,4	100 m ² BVO	98%
Kinderboerderij (verkeersgeneratie; forse marges)		N.V.T.	18,8	22,5	N.V.T.	boerderij	
Manege (forse marges)		N.V.T.	N.V.T.	N.V.T.	0,4	box	90%
Dierenpark		8	8	8	8	ha netto terrein	99%
Attractie-/pretpark		8	8	8	8	ha netto terrein	99%
Volkstuintjes		N.V.T.	1,2	1,3	1,4	10 tuintjes	100%
Plantentuin (botanisch)		N.V.T.	27,5	30,5	N.V.T.	gemiddelde tuin	

Bijlage B: Aanwezigheidscijfers

Moment van de dag Functie	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/etc.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch (arts/ therapeut/consultatiebureau)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis/ flat/ aanleunwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten incl. bezoek	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bijlage C: Parkeernormen fiets

Gemeente		Doetinchem		Verstedelijkingsgraad:		MATIG	
Weergave:		GEMIDDELDE PARKEERNORM					
Parkeernormen: Fiets							
Functies		Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Grondslag voor norm	
Woningen	Normen conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen						
Werken	Kantoor (personeel)		1,7	1,2	1,2	0,7	100 m ² BVO
	Kantoor met balie		5	5	5	5	Balie
Onderwijs	Basisschool (leerlingen)	<250	4,3				per 10 ll.
		250 - 500	5				per 10 ll.
		>500	6,2				per 10 ll.
	Basisschool (medewerkers)		0,4				per 10 ll.
	Middelbare school (leerlingen)		14				100 m ² BVO
	Middelbare school (medewerkers)		0,6	0,5	0,4		100 m ² BVO
	Crèche, Peuterspeelzaal/KDV		1,5	1,5	1,5		100 m ² BVO
	ROC (leerlingen)		12				100 m ² BVO
ROC (medewerkers)		0,9				100 m ² BVO	
Winkelen	Winkelcentrum		2,7	2,7	1,5		100 m ² BVO
	Supermarkt		2,9	2,9	1,6		100 m ² BVO
	Bouwmarkt		0,25	Maatwerk			100 m ² BVO
	(Week)markt		Maatwerk	Maatwerk			
	Tuincentrum		0,4	Maatwerk		0,1	100 m ² BVO
Horeca	Fastfood-restaurant/afhaalcentra		29	29	10		
	Eenvoudig restaurant/café		18	15	15		100 m ² BVO
	Luxe restaurant		4	4	4		100 m ² BVO

Bijlage C: Parkeernormen fiets (vervolg)

Gemeente	Doetinchem	Verstedelijingsgraad:	MATIG		
Weergave:	GEMIDDELTE PARKEERNORM				
Parkeernormen: Fiets					
Functies	Centrum	Schil/overloop	Rest beb. kom	Buitengebied	Grondslag voor norm
Zorgen maatsch. Voorz.	Apotheek (bezoekers)	7			Locatie
	Apotheek (medewerkers)	4			Locatie
	Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,3			100 m ² BVO
	Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,4			100 m ² BVO
	Ziekenhuis (bezoekers)	0,5			100 m ² BVO
	Ziekenhuis (medewerkers)	0,4			100 m ² BVO
	Begraafplaats/crematorium	5			Gelijktijdige plechtigheid
	Kerk/moskee	40 (maatwerk)			100 zitplaatsen
Sport, cultuur en ontspanning	Bibliotheek	3			100 m ² BVO
	Bioscoop	7,8	4,3	1,4	100 m ² BVO
	Fitness	5	3,7	2	100 m ² BVO
	Museum	0,9			100 m ² BVO
	Sporthal	2,5	2,5	2,5	100 m ² BVO
	Sportveld	61			ha netto terrein
	Sportzaal	4	4	4	100 m ² BVO
	Evenementen	32			100 bezoekers
	Stadion (Vijverberg)	Maatwerk			100 zitplaatsen
	Theater / schouwburg	24	21	18	100 zitplaatsen
	Zwembad (overdekt)	28	28	28	100 m ² Bassin
	Zwembad (openlucht)	20	20	20	100 m ² Bassin
OV	Busstation	42			halterende buslijn
	Bushalte	42			halte
	Carpoolplaats			0,8	0,8 autoppl

Bijlage D: Eisen aan het parkeeronderzoek

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning kan ontheffing worden verleend op basis van parkeren op de openbare weg. De aanvrager dient voldoende onderzoek te doen voordat ontheffing kan worden verleend. De gemeente Doetinchem stelt de volgende eisen bij een parkeeronderzoek:

- De binnenstad, het centrumgebied en de schil/overloopgebied dienen expliciet te worden meegerekend in het onderzoek, omdat in die gebieden de parkeer- en stallingbehoefte groot is.
- Het onderzoeksgebied wordt vooraf met de afdelingen BuHa en FO vastgesteld. Het onderzoek wordt door een onafhankelijk adviesbureau dat aantoonbaar gespecialiseerd is in de werkvelden Verkeer en Parkeren uitgevoerd. De afdelingen FO en BuHa accorderen vooraf.
- Afhankelijk van de functies worden tellingen uitgevoerd (parkeerbezetting c.q. parkeerduur) op een ochtend-, middag-, avond- c.q. nachtperiode. De afdelingen BuHa en FO stellen de exacte tijdstippen en perioden vast.
- Uitkomsten van het parkeeronderzoek moeten in een onderzoeksrapport gepresenteerd worden. In relatie tot de vergunningaanvraag stelt de gemeente Doetinchem de volgende minimale eisen aan dergelijke rapporten:
 1. Inleiding met vraag-, probleem- en doelstelling.
 2. Situatie plangebied (locatie, ontwikkel-/bouwplan in relatie tot parkeereis, parkeermogelijkheden op eigen terrein en noodzakelijk aantal parkeerplaatsen in openbaar gebied).
 3. Werkwijze en resultaten van het parkeeronderzoek (onderzoeksgebied, sectie-indeling, weersomstandigheid, tijdstip onderzoek, weergaven in tabellen en grafieken, weergave per secties van de parkeerbehoefte (absoluut en %), parkeerduur en parkeernood (85% - 100% en >100%).
 4. Conclusie, synthese en aanbevelingen.

Bijlage E: Bijzonder gemeentelijk belang

Als er sprake is van een bijzonder gemeentelijk belang, dan kan het college besluiten af te zien van de plicht tot het realiseren van parkeervoorzieningen op eigen terrein of binnen de planontwikkeling. Het gaat hierbij in hoofdzaak om vooral de volgende situaties:

- a. **Stedenbouwkundig ongewenst:** door de aanleg van benodigde parkeerplaatsen wordt de stedenbouwkundige structuur aangetast en is de ruimtelijke kwaliteit in het geding. Bijvoorbeeld: bij omzetten van bestaande bebouwing naar een commercieel te exploiteren privé-parkeerterrein is het ongewenst dat het erf wordt verhard/gebruikt voor parkeren.
- b. **De parkeernormen leiden nooit tot problemen op het eigen terrein.** De eis om het parkeren op eigen terrein op te lossen, leidt er vaak toe dat de volledige beschikbare grond rondom het gebouw ingezet wordt voor parkeren. Dat kan leiden tot ruimtelijk ongewenste situaties en aantasting van de woonkwaliteit. Bij de beoordeling van het bouwplan dient niet alleen voldaan te worden aan de parkeernorm, maar dient ook een afweging in ruimtelijke aanvaardbaarheid gemaakt te worden. De afdelingen BuHa en FO onderbouwen de afweging van de ruimtelijke aanvaardbaarheid. Verder mag het ontwikkelplan niet zodanig overvragen dat het parkeren niet op eigen terrein is op te lossen. Het plan is dan te groot. Dit is ruimtelijk onaanvaardbaar.
- c. **Wonen boven winkels, kantoren, horeca, detailhandel en commerciële functies:** Als er een uitbreiding is van het aantal m² bvo, dan gelden de parkeernormen.
- d. **Tijdelijk Ander Gebruik:** het wordt toegestaan dat er tijdelijk een andere functie in een pand of op braakliggende percelen wordt gevestigd (bijvoorbeeld parkeren op het Sportpark Zuid, Terrein Eimers, Action of tijdelijke huisvesting). Als de nieuwe parkeereis meer dan bijvoorbeeld 10 plaatsen afwijkt van de oude parkeereis, dan moet er worden bekeken of het mogelijk is om het initiatief door te laten gaan. De aanvrager moet dan een parkeeronderzoek verrichten naar een oplossing c.q. alternatief. Het tijdelijk ander gebruik kan alleen gedurende de periode dat het is toegestaan. Wordt de functie permanent, dan moet het bestemmingsplan gewijzigd worden en moet het initiatief voldoen aan de actuele parkeernorm
- e. Bij alle functies moet rekening worden gehouden met minder validen. Hiervoor gelden de actuele CROW-richtlijnen en het Handboek Toegankelijkheid.

