

Beemte Noord

Plantype **bestemmingsplan**

Betreft

Status **ontwerp**

Datum **14-12-2016**

Bijlage 1 Lijst van toegelaten nevenactiviteiten

OMSCHRIJVING	CATEGORIE
Recreatieverblijf in de bedrijfswoning respectievelijk woning	1
Recreatief rustpunt	1
Natuurbeheer	1
Detailhandel, verkoop van op het betreffende agrarisch bedrijf vervaardigde agrarische producten	1
Detailhandel, verkoop van voor de streek kenmerkende en als zodanig herkenbare, ter plaatse vervaardigde agrarische producten	2
Kleinschalig kamperen, bestaande uit ten hoogste 25 standplaatsen uitsluitend ten behoeve van kampeermiddelen, uitsluitend in de periode van 15 maart tot en met 31 oktober, waarbij de afstand van ten minste 200 m tussen kampeerterreinen moet worden aangehouden	2
Recreatieverblijven in andere gebouwen dan de (bedrijfs)woning; het aantal recreatieverblijven per kavel mag niet meer dan 3 bedragen en de oppervlakte per recreatieverblijf mag niet meer dan 25 m ² bedragen	
Recreatieve outdoor-activiteiten, waaronder boerengolf en paintball	2
Educatiecentrum, museum	2
Verhuur paarden, fietsen, kano's	2
Huifkarcentrum	2
Semi-agrarische bedrijvigheid (agrarische hulpbedrijf, hoveniersbedrijf, bosbouwbedrijf, paardenpension, dierenasiel), of een bedrijf van overeenkomstige aard van categorie 1 en 2 voor zover toegelaten in de Lijst van toegelaten bedrijfstypen.	2

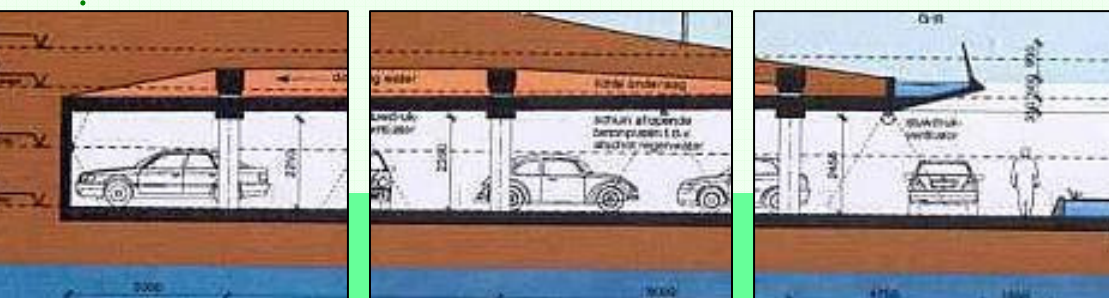
Bijlage 2 Lijst van toegelaten bedrijfsactiviteiten aan huis

SBI-CODE	OMSCHRIJVING	CATEGORIE
221	Uitgeverijen (kantoren)	1
2223	Grafische afwerking	1
223	Reproductiebedrijven opgenomen media	1
361	Meubelstoffeerderijen	1
511	Handelsbemiddeling (kantoren)	1
527	Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	1
61, 62	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	1
6322, 6323	Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	1
634	Expediteurs, cargadoors (kantoren)	1
633	Reisorganisaties	1
642	Telecommunicatiebedrijven	1
65, 66, 67	Banken, verzekeringsbedrijf/kantoor	1
70	Verhuur van en handel in onroerend goed	1
72	Computerservice- en informatietechnologiebureaus e.d.	1
732	Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	1
74	Overige zakelijke dienstverlening, kantoren	1
9302	Schoonheidsspecialist op afspraak	1
9302	Kapper op afspraak	1
9305	Persoonlijke dienstverlening niet elders genoemd	1

Bijlage 3 Lijst van toegelaten bedrijfstypen

SBI-code	Landelijke bedrijven		Afstanden in meters					
			geur	stof	geluid	gevaar	grootse afstand	categorie
		Dienstverlening t.b.v. de landbouw						
016/1		- algemeen (o.a. loonbedrijf): b.o. > 500 m ²	30	10	50	10	50	3.1
016/2		- algemeen (o.a. loonbedrijf): b.o. <= 500 m ²	30	10	30	10	30	2
		Toeleverende bedrijven						
016		- Fouragehandel	30	10	50	10	50	3.1
0162		- Spermabank	30	10	30	0	30	2
016		- Veehandelsbedrijf	30	10	50	10	50	3.1
4621/0		- zaai- en pootgoed	30	30	50	30	50	3.1
	Overige landelijke bedrijven							
021, 022, 024		- Bos-, natuur- en landschapsbeheer	10	10	50	0	50	3.1
016/3		- Hoveniersbedrijven b.o. > 500m ²	30	10	50	10	50	3.1
016/4		- Hoveniersbedrijven b.o. <= 500m ²	30	10	30	10	30	2
9609/A		- Dierenasiel/-pension, anders dan paardenpension	30	0	100	0	100	3.2
021, 022, 024		- Leveren van diensten ten behoeve van bos- en/of beheer van natuurgebieden	10	10	50	0	50	3.1
8621, 8622, 8623		- Landbouw en zorg (dagopvang)	0	0	10	0	10	1
	Ambachtelijke bedrijvigheid							
		Landbouwproduct-verwerkende bedrijven						
0149/5		- Imkerij	10	0	30	0	30	2
		Bouwbedrijven						
162902		- Dakdekkers-/rietdekkerbedrijf	10	10	30	0	30	2
		Overige dienstverlening						
74		- Adviesbureau	0	0	10	0	10	1
8621, 8622, 8623		- Dierenartspraktijk	0	0	10	0	10	1
	Opslag en overige bedrijvigheid							
		Opslag						
		- Opslag agrarische producten	-					
		- Caravan/boten	-					
		- Overige goederen						

Actualisatie Parkeernota



Milieu, Mobiliteit en Openbare Ruimte



Definitieve versie
Augustus 2004

Inhoudsopgave

Inleiding

Samenvatting voorstellen

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

Inleiding

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

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

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

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

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

Tot slot komen diverse kleinschalige parkeervoorstellen aan de orde.

De notitie begint met een samenvatting van de voorstellen.

Samenvatting voorstellen

Parkeernormen

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

De volgende parkeernormen en correctiefactoren worden onderscheiden:

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

- Per project wordt bepaald of de extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte ten koste gaan van groen/overige openbare ruimte danwel dat de plaatsen worden aangelegd op potentieel bouwterrein.
- In de binnenstad is het uitgangspunt dat parkeerplaatsen ondergronds danwel in gebouwde voorzieningen worden aangelegd. Buiten de binnenstad verdient het aanbeveling om bij hogere dichtheden de parkeervoorzieningen te concentreren zo mogelijk in gebouwde voorzieningen.
- De volgende parkeernormen worden aangepast:
 - Opsplitsing in de categorie onderwijs tot 18 jaar (was 0,5 per lokaal):
 - + Basisschool: 0,5 parkeerplaats per lokaal
 - + Voorgezet onderwijs jonger dan 18 jaar: 1 parkeerplaats per lokaal
 - Horeca in woonbuurt: 10 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo) (was 6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo)
 - Locatiebeleid: het loslaten van het onderscheid tussen A- en B-locaties en de daaraan gekoppelde eindnormen. De bestaande normen voor kantoren en bedrijven voor de binnenstad en daarbuiten blijven gehandhaafd.

Parkeertarieven

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

Parkeerregulering

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

Diversen

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

1. Parkeernormen

1.1. Inventarisatie huidige situatie

De huidige parkeernormen voor woningen zijn weergegeven in onderstaande tabel.

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

Tabel 1: Huidige parkeernormen gemeente Apeldoorn

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

Genoemde wijken zijn destijds ontwikkeld op basis van een parkeernorm van 1,25 parkeerplaats per woning (inclusief 0,25 voor bezoekers). Door het toenemende autobezit leidt dit op diverse locaties tot problemen. Uit uitgevoerde lokale parkeeronderzoeken blijkt vaak dat in de directe nabijheid van woningen geen ruimte is, terwijl op enige afstand wel parkeerruimte aanwezig is. De maximale loopafstand die hierbij gehanteerd wordt is 100 tot 150 meter.

Op diverse locaties is er inderdaad sprake van een tekort aan openbare parkeerruimte. Naast het toenemende autobezit is een andere oorzaak van lokale parkeertekorten het niet gebruiken van de eigen parkeergelegenheid. Dit komt enerzijds doordat eigen parkeergelegenheid is opgeofferd voor tuin, danwel dat garages/carports een ander gebruik hebben gekregen (opslag, werkruimte, speelgelegenheid, stalling van caravan e.d.).

1.2. Overzicht parkeernormen grootste gemeenten in Nederland

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

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

Tabel 2: Bandbreedte van parkeernormering in grote gemeenten in Nederland

Deze normen zijn inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers.

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

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

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

Correctiefactoren

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

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

Conclusie

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

1.3. *Prestatieafspraken corporaties*

In het kader van de uitvoering van de Woonvisie heeft de gemeenteraad in oktober 2003 de Prestatieafspraken met de corporaties goedgekeurd. Daarnaast heeft het college van B&W in december 2003 de nota "Vermaatschappelijking van de Zorg" vastgesteld.

In deze twee documenten is voor seniorenwoningen en woonzorgcentra expliciet een indicatieve parkeernorm opgenomen. Gezien het bijzondere karakter van bedoelde complexen zijn de volgende parkeernormen opgenomen (exclusief parkeren voor werknemers):

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

Bij de ontwikkeling van Mandala is met bovengenoemde parkeernormen gerekend.

In de prestatieafspraken is verder ruimte gecreëerd voor geïndividualiseerde toepassing van afwijkende normen (naar beneden) bij:

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

Verder hebben corporaties en gemeente afgesproken dat in "binnenstadslocaties" en overige locaties met hoge dichtheid, in samenhang met een nader te bepalen dichtheid per m² er per definitie geheel of gedeeltelijk gebouwd (in garages) geparkeerd moet worden.

In de periferie zou het principe van "maaiveldparkeerders uit zicht – tenzij" moeten gaan gelden. Alleen bij vrije sector bouw, het bouwen volgens bijzondere concepten, het bouwen in bijzondere natuur en het bouwen in gebieden met bijzondere kwaliteit moet er in principe gebouwd geparkeerd gaan worden.

Conclusie

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

1.4. *Aanpassing parkeernormen woningen*

1.4.1 Opties

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

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

Optie A Handhaven huidige parkeernormen

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

Optie B Verhogen parkeernormen met toepassing correctiefactor

Als andere mogelijkheid wordt voorgesteld om de huidige parkeernormen te verhogen van 1,5 naar 2 parkeerplaatsen per woning aangezien de eigen parkeergelegenheid vaak voor andere doeleinden wordt gebruikt dan parkeren. Omdat het parkeren op eigen terrein niet afgedwongen kan worden, behalve in situaties waarin er sprake is van vergunningenparkeren, is het gewenst om het niet gebruiken van het eigen parkeerterrein te compenseren in de openbare ruimte.

Immers, door de Gemeente Apeldoorn wordt het belang onderkend van voldoende parkeergelegenheid bij de woningen, om te voorkomen dat er parkeerproblemen in woonbuurten ontstaan. Dit met het oog op de leefbaarheid van de toekomstige woonwijken.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4.2 Gevolgen opties

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

1.4.2.1 Gevolgen voor bestaande wijken

Optie A Handhaven huidige parkeernormen

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

Optie B Verhogen parkeernormen met toepassing correctiefactor

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

1.4.2.2 Gevolgen voor leefbaarheid

Optie A Handhaven huidige parkeernormen

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

Optie B Verhogen parkeernormen met toepassing correctiefactor

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

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

1.4.2.3 Financiële gevolgen

Optie A Handhaven huidige parkeernormen

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

Optie B Verhogen parkeernormen met toepassing correctiefactor

De aanleg van extra parkeerplaatsen per woning heeft tot gevolg dat de kostprijs van de uit te geven grond hoger wordt. Immers er moet meer verharding in de openbare ruimte worden aangelegd. Dit leidt tot minder uitgeefbare m². De verhoging van de parkeernorm per woning leidt tot verlaging van de winstpotentie in uitleggebieden omdat het slechts gedeeltelijk kan worden opgevangen door planoptimalisatie. Dit laatste kan bijvoorbeeld resulteren in verkleining van de uit te geven kavels tegen een hogere verkoopprijs per m² (de kavelprijs blijft in dat geval gelijk) of vermindering van de overige openbare ruimte.

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

Om de financiële consequenties van de verhoging van de parkeernormen inzichtelijk te maken, is deze optie voor de in ontwikkeling zijnde wijk Zonnehoeve doorgerekend. Voor een woningbouwprogramma van 422 woningen (exclusief woningen Schuylenburg) betekent de verhoging van de parkeernorm een toevoeging van 80 extra parkeerplaatsen. Ten aanzien van realisatie hiervan zijn drie mogelijkheden met financiële consequenties denkbaar:

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

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

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

1.4.3 Voorstel

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

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

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

1.5. Geconcentreerde parkeervoorzieningen

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

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

1.6. Aanpassing overige parkeernormen

1.6.1 Overige parkeernormen

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

- Opsplitsing in de categorie *onderwijs tot 18 jaar*:
 - Basisschool: 0,5 parkeerplaats per lokaal
 - Voortgezet onderwijs jonger dan 18 jaar: 1 parkeerplaats per lokaal (was 0,5 per lokaal)
- *Horeca in woonbuurt*: 10 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo) (was 6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo)

1.6.2 Parkeren bij scholen

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

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

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

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

1.6.3 Locatiebeleid

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

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

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

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

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

De bestaande normen voor kantoren en bedrijven blijven gehandhaafd. Dat wil zeggen voor kantoren houdt dit voor de binnenstad in de norm 1,2 parkeerplaats per 100 m² bvo en voor de gebieden buiten de binnenstad de norm 1,6 parkeerplaats per 100 m² bvo. Voor bedrijven geldt zowel binnen als buiten de binnenstad een norm van 0,8 parkeerplaats per 100 m² bvo. De binnenstad is hetzelfde gebied als omschreven bij de parkeernormen voor woningen.

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

1.7. Parkeernormen en bestemmingsplannen

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

2. Tarieven

2.1. *Parkeertarieven algemeen*

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

Bij de aanzienlijke tariefsverhoging met gemiddeld 12 ½ % in het kader van de Parkeernota 1999, o.a. met als doel het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en fiets, werd nog uitgegaan van een positief effect op de opbrengsten van maximaal 50% van deze verhoging. De laatste tariefverhoging in 2001 gekoppeld aan de invoering van het tariefexperiment in het openbaar vervoer heeft géén meetbaar effect gehad op de opbrengsten, zodat de verwachting gerechtvaardigd is dat verdere verhoging van de parkeertarieven op korte termijn mogelijk een negatief effect zouden kunnen hebben op de opbrengsten. Uit het voorgaande zou de conclusie getrokken kunnen worden dat het parkeerbeleid, dat gericht is op beperking van autogebruik en stimulering van het gebruik van openbaar vervoer en fiets, door recente "honingmaatregelen" (goedkoop OV en gratis fietsenstallen) in combinatie met "azijnmaatregelen" (verhoging parkeer- en vergunningtarieven) haar vruchten afwerpt.

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

permanente negatieve effecten

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

tijdelijke negatieve effecten

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

2.1.1 Voorstel parkeertarieven algemeen

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

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

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

2.1.2 Betaalplicht feestdagen

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

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

2.1.3 Samenvoegen zone 1 en 2 tot één tariefzone

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

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

3. Parkeeraanbod binnenstad

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

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

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

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

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

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

4. Parkeerregulering

4.1. *Stand van zaken*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Nieuwe aanpak proces parkeerregulering

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

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

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

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

4.3. Potentiële reguleringsgebieden

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

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

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

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

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

5. Diversen

5.1. Parkeerbijdrage

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

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

5.2. Openingstijden parkeergarage Marktpluin

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3. *Dienstverlening Nummer Eén*

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

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

5.4. *Bezoekerskaarten voor bewoners binnenstad*

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

Op dit moment worden de volgende onderdelen nader uitgewerkt:

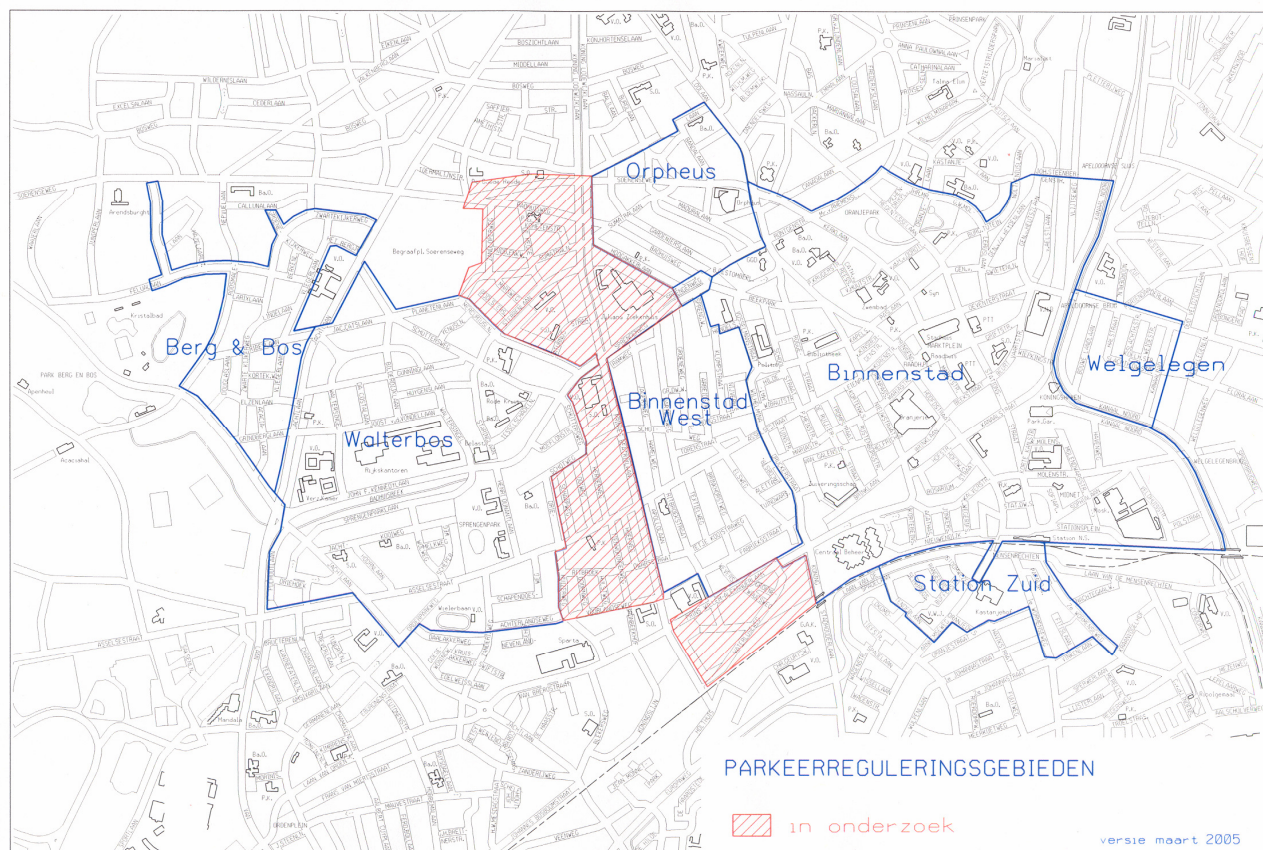
- Handhaving van de huidige doelgroepenregeling (65+ en WVG) met mogelijk een hoger dagdeeltarief;
- Mogelijke invoering van een korting voor het parkeren van bezoekers van de overige binnenstadsbewoners door middel van een chipknip o.i.d..

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

5.5. *Regels vergunningverlening*

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

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



Parkeernormen

(zie toelichting in nota "Actualisatie Verkeerskaart Parkeren")

Bijlage 2

categorie	all-inn norm			correctie waarde	norm ná correctie	aandeel bezoek		opmerking
	binnenstad	overig	norm per			binnenstad	overig	
wonen in de binnenstad								
woning	2,0		woning	- 0,5	1,5	0,25		a)
seniorenwoning	2,0		woning	- 0,8	1,2	0,2		a)
zorg-/aanleunwoning	1,0		woning		1,0	0,2		
kamerverhuur	0,5		wooneenheid		0,5	0,2		b)
wonen buiten de binnenstad								
woning:								
- zonder eigen parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,5	1,5		0,25	a)
- met garage met oprit		2,0	woning	- 0,25	1,75		0,25	a) c)
- met garage zonder oprit		2,0	woning	+ 0,25	2,25		0,25	a) c)
- met carport		2,0	woning		2,0		0,25	a) c)
- met tuinparkeerplaats		2,0	woning	+ 0,25	2,25		0,25	a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met gezamenlijke parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,4	1,6		0,25	a) d)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met deels gezamenlijke/deels individuele parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,4/-0,25	1,6/1,75		0,25	a) d)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met individuele parkeervoorziening		2,0	woning	-0,25	1,75		0,25	d)
seniorenwoning:								
- zonder eigen parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,8	1,2		0,2	a)
- met garage met oprit		2,0	woning	- 0,55	1,45		0,2	a) c)
- met garage zonder oprit		2,0	woning	- 0,05	1,95		0,2	a) c)
- met carport		2,0	woning	- 0,3	1,7		0,2	a) c)
- met tuinparkeerplaats		2,0	woning	- 0,05	1,95		0,2	a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met gezamenlijke parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,7	1,3		0,2	a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met deels gezamenlijke/deels individuele parkeervoorziening		2,0	woning	- 0,7/-0,55	1,3/1,45		0,2	a)
- appartementen/stapelbouw/andere bouw met individuele parkeervoorziening		2,0	woning	-0,55	1,45		0,2	
zorg-/aanleunwoning		1,0	woning		1,0		0,2	
kamerverhuur		0,5	wooneenheid		0,5		0,2	b)
werkgelegenheid								
kantoor	1,2	1,6	100 m² bvo			0,15	0,3	
bedrijf	0,8	0,8	100 m²bvo			0,1	0,1	
medische praktijkruimte	4,0	4,0	praktijkbeoefenaar			3,0	3,0	e)
garage/servicestation	3,0	3,0	100 m² bvo			0,15	0,15	
autoshowroom	1,0	1,0	100 m² bvo			0,35	0,35	
verpleeg-/verzorgingshuis	0,3	0,3	wooneenheid			0,2	0,2	
winkels								
stadcentrum: zaterdag/koopavond	3,3		100 m² bvo			85%		f)
stadcentrum: maandag t/m vrijdag	2,1		100 m² bvo			85%		g)
wijkcentrum: zaterdag/koopavond		4,0	100 m² bvo				85%	h)
wijkcentrum: maandag t/m vrijdag		2,1	100 m² bvo				85%	g)
buurtcentrum: zaterdag/koopavond		4,0	100 m² bvo				85%	i)
buurtcentrum: maandag t/m vrijdag		2,1	100 m² bvo				85%	g)
supermarkt	6,0	6,0	100 m² bvo				85%	j)
toonzaal	1,7	1,7	100 m² bvo				85%	
bouwmarkt/doe-het-zelf	2,1	2,1	100 m² bvo				85%	
tuincentrum	4,0	4,0	100 m² bvo				85%	
kwekerij	2,0	2,0	100 m² bvo				85%	
onderwijs								
basisschool	0,5	0,5	lokaal					
voortgezet onderwijs jonger dan 18 jaar	1,0	1,0	lokaal					
hoger onderwijs	3,0	3,0	lokaal					k)
overig								
horeca in stadscentrum	3,3		100 m² bvo					
horeca in woonbuurt		10,0	100 m² bvo					
vergaderuimte	10,0	10,0	100 m² bvo					
hotel in de stad	1,0	1,0	kamer					
hotel buiten de stad		1,5	kamer					
schouwburg/concertzaal	0,25	0,25	zitplaats					
bioscoop/kerk	0,2	0,2	zitplaats					
sportschool	1,0	1,0	10 m² nso					l)
alle niet genoemde categorieën								
per geval te bepalen								
Opmerkingen								
a) bij toepassing van de norm bij dubbelgebruik wordt uitgegaan van de volgende aanwezigheidspercentages:								
60% op werkdagen								
80% op zaterdagen/koopavonden								
100% op avonden/zondagen								
b) bezoekersdeel geldt per woning								
c) bij meerdere gebouwde parkeervoorzieningen op eigen terrein dient tenminste het bezoekersparkeren openbaar toegankelijk te zijn								
d) van de norm dient tenminste 1,25 parkeerplaats per woning opgenomen te zijn in de parkeervoorziening								
e) of 1 per behandelkamer + 1 per arbeidsplaats								
f) toename parkeerdruk opvangen door stimulering openbaar vervoer en fiets en door parkeertarieven								
g) meer spreiding naar werkdagen, norm toegepast bij berekening dubbelgebruik								
h) toename parkeerdruk opvangen door eventuele invoering parkeerregulering								
i) supermarkt vaak bepalend voor parkeerdruk								
j) supermarkt niet in winkelcentrum gelegen								
k) leslokaal = ca. 30 zitplaatsen								
l) nso = netto sportoppervlak								



HANDREIKINGEN RUIMTELIJKE KWALITEIT EN WELSTAND

BEELDKWALITEITSPLAN BEEMTE NOORD

november 2016

Colofon

Uitgave

gemeente Apeldoorn, Team Ruimtelijke Vormgeving

Afbeeldingen

afbeeldingen deels ontleend aan Groot Apeldoorns
Landschaps Kookboek (Buro Harro en Uitgeverij
Blauwdruk, juli 2011)

inhoud

1	inleiding	pagina 5
2	landschappen	pagina 10
3	handreikingen	pagina 17
4	welstand	pagina 29



1 inleiding

1.1.

Waarom een Beeldkwaliteitsplan?

We willen allemaal graag wonen, werken en recreëren in een aantrekkelijke omgeving. Maar mooie landschappen, fijne gebouwen en sfeervolle openbare ruimte ontstaan niet van zelf. Dat vraagt om een samenleving die zelf de verantwoordelijkheid wil nemen voor de ruimtelijke kwaliteit van zijn eigen omgeving. De gemeente wil dit ondersteunen door het beschikbaar stellen van Beeldkwaliteitsplannen als hulpmiddel voor het maken van plannen.

De ruimtelijke dynamiek in Apeldoorn is groot. Ook in het landelijk gebied. Denk aan de uitbreiding van de dorpen, de schaalvergroting van de agrarische sector en het toenemende aantal burgerwoningen en recreatievoorzieningen. Allemaal ontwikkelingen die zonder zorgvuldige planvorming kunnen leiden tot verrommeling en aantasting van ons mooie landschap. Zo zijn de afgelopen decennia al diverse waardevolle houtwallen, lanen, bomen en gebouwen verdwenen. Hierdoor wordt het landelijk gebied sluipenderwijs onaantrekkelijker en economisch minder interessant. Het Beeldkwaliteitsplan helpt bij het maken van plannen op een wijze die de kwaliteiten van het landschap respecteert en waar mogelijk versterkt.

1.2.

Wat is een Beeldkwaliteitsplan?

Het Beeldkwaliteitsplan brengt de ruimtelijke kwaliteit van een gebied in beeld. Het laat zien dat naast architectuur ook andere aspecten belangrijk zijn zoals:

- de herkenbaarheid kwaliteit van de verschillende landschappen;
- de eenheid van landschappelijke en stedenbouwkundige structuren, zoals lintbebouwing, buurtschappen, dorpsranden, beken, groenstructuren;
- de herkenbaarheid en gebiedseigenheid in het landschap van ondermeer erven, wegen, beplantingselementen, verkavelingspatronen, wegprofielen en laanbeplanting;
- behoud cultuurhistorisch waardevolle bebouwing, structuren en landschappen;
- maar ook zaken als licht en duisternis.

1.3.

Hoe het Beeldkwaliteitsplan te gebruiken?

Het Beeldkwaliteitsplan is een echt werkboek voor iedereen die aan de slag gaat in het gebied Beemte Noord.

Hoofdstuk 2 geeft een korte beschrijving van de verschillende landschappen die in Beemte Noord aanwezig zijn. Het is belangrijk om eerst na te gaan in welk landschapstype u aan de slag gaat en wat de kenmerken van dit gebied zijn.

In hoofdstuk 3 staan Handreikingen. Deze geven per landschapstype inspiratie, aanbevelingen en ideeën die helpen een mooi en haalbaar plan te maken dat past in dit gebied. Het is de bedoeling dat u vooral met deze Handreikingen aan de slag gaat.

Tot slot staat in hoofdstuk 4 van het Beeldkwaliteitsplan een formeel welstandskader. Dit zijn de officiële regels die de Woningwet vraagt om derde-belanghebbenden (bijvoorbeeld uw buren) voldoende zekerheid te bieden dat het gebied niet verrommelt.

Dit Beeldkwaliteitsplan anticipeert op een nieuwe insteek voor het welstandsbeleid. Waar het toetsingskader voorheen vrij expliciet aangaf wat wel en niet mogelijk was wordt nu uitgegaan van doelstellingen om een goede kwaliteit te bereiken. De gemeente Apeldoorn heeft er vertrouwen in dat u met de Handreikingen in hoofdstuk 3 aan de slag gaat en daarmee mee bouwt aan de doelstellingen voor het gebied waarin u zich bevindt.

De doelstellingen in hoofdstuk 4 vormen ook het kader op grond van de Woningwet waaraan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit plannen toetst.

1.4.

Gebiedsbegrenzing

Dit Beeldkwaliteitsplan heeft betrekking op het Apeldoornse deel van het gebied wat eerder bedoeld was om deel uit te maken van het Landbouw Ontwikkelings Gebied (LOG). Het plangebied komt overeen met het apeldoornse deel van dit gebied. De plangrens valt samen met de gemeentegrens in het noorden en oosten en de begrenzing van het bestemmingsplan Buitengebied Noord Oost aan de andere zijden.

1.5.

Samenwerking

Het werken op basis van Handreikingen is gericht op samenwerking tussen initiatiefnemers, ontwerpers en gemeente. Consulenten van de gemeente willen graag helpen bij het ontwikkelen van plannen. U kunt daarvoor een afspraak maken.

1.6.

Relatie Beeldkwaliteitsplan met bestemmingsplan

In het nieuwe bestemmingsplan wordt een juridische regeling opgenomen over de wijze waarop gronden mogen worden gebruikt en in welke mate ze mogen worden bebouwd. Daarnaast wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Naast het officiële welstandskader (dit zijn de regels op grond van de Woningwet waaraan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit plannen toetst) worden in het beeldkwaliteitsplan handreikingen gegeven over de wijze waarop de gebiedseigen kwaliteiten versterkt kunnen worden. Deze handreikingen worden niet alleen voor bebouwing gegeven maar ze hebben ook betrekking op de inrichting van de openbare ruimte en het landschap.



1.7.

Wat is verder nog van belang

Bij het maken van plannen kunnen ook nog de volgende ruimtelijke kaders van belang zijn.

Groot Apeldoorns Landschaps Kookboek / Dit Beeldkwaliteitplan is een nadere uitwerking van het Groot Apeldoorns Landschaps Kookboek. Omdat dit Beeldkwaliteitplan nauwkeuriger is dan het Kookboek wijkt de begrenzing van de landschapstypen in beide documenten enigszins van elkaar af. Indien u meer wil weten over het Apeldoornse landelijke gebied, de gemeentelijke ambitie en de onderbouwing van de gemaakte keuzes, adviseren wij dit Groot Apeldoorns Landschaps Kookboek te lezen (deze is verkrijgbaar via de boekhandel; ISBN 978-90-75271-39-3).

Klein Apeldoorns Dorpen Kookboek/

Naast het Groot Apeldoorns Landschaps Kookboek bestaat ook het Klein Apeldoorns Dorpen Kookboek. Dit kookboek besteedt ondermeer aandacht aan de karakteristieken van de verschillende dorpen waaronder bebouwingstypen en de dorpsranden. Omdat in het gebied Beemte Noord geen dorpen liggen is het voor dit Beeldkwaliteitsplan minder van direct belang. U kunt er natuurlijk wel inspiratie uit halen in relatie tot de informatie over het dorp Beemte, wat in de buurt ligt. Ook het Klein Apeldoorns Dorpen Kookboek is via de boekhandel te verkrijgen. (ISBN 978-90-75271-55-3).

Kleine Bouwwerken / Indien u wilt weten aan welke eisen kleine bouwwerken moeten voldoen zoals dakkapellen, erkers, bijgebouwen, etc. verwijzen wij u naar het Welstandskader Kleine Bouwwerken te vinden op www.apeldoorn.nl/welstand.

Reclame / Voor de richtlijnen die gelden voor reclame-objecten verwijzen wij nu naar het reclamebeleid dat u kunt vinden op de site van de gemeente Apeldoorn

Bestemmingsplan / Naast dit Beeldkwaliteitplan geldt voor dit gebied ook het Bestemmingsplan Beemte Noord. Deze kunt u vinden op www.apeldoorn.nl of op www.ruimtelijkeplannen.nl

Omgevingsvergunning / Als u een huis, bedrijfspand of bijvoorbeeld een schuur wilt verbouwen heeft u daar in veel gevallen een vergunning voor nodig. Deze vraagt u gemakkelijk aan via www.omgevingsloket.nl. Eén van de onderdelen waarop getoetst zal worden is of het plan aan de welstandseisen voldoet

1.8.

Omgang met monumenten

Beemte Noord heeft een enkel Gemeentelijke monument. Vergunningverlening voor aanpassingen of wijzigingen aan monumenten is maatwerk op grond van de Monumentenwet en de Monumentenverordening. Hierbij staat het zoeken naar een goed evenwicht tussen het oorspronkelijke karakter en de nieuwe bestemming door middel van maatwerkoplossingen centraal.



Uitsnede Nieuwe kaart van Apeldoorn

Uitsnede Beemte Noord van de landschapsvisie zoals neergelegd in het Groot Apeldoorns Landschaps Kookboek (Buro Harro en Uitgeverij Blauwdruk, juli 2011)

Aan de slag in 9 stappen!

1 >

Zoek de plek op in het gebied waarmee u aan de slag wil gaan. Laat u inspireren door de ruimtelijke bouwstenen in hoofdstuk 2 en de handreikingen in hoofdstuk 3.



3 >

Ga naar buiten!!!!
Kijk niet alleen naar de locatie waarmee u aan de slag wil gaan maar vooral ook naar de omgeving. Welke kwaliteiten zijn er al en welke kunnen versterkt worden?

2 >

Historische kaarten en oude foto's zijn een bron van inspiratie voor nieuwe ontwikkelingen.



4 >

Bekijk de intermezzo's. Lees hier over specifieke thema's als bv nieuwe stallen en hekwerken



5 >

Bekijk de welstandskaders in Hoofdstuk 4 zodat u weet aan welke formele eisen de welstandsc commissie alle plannen toetst



8 >

Zorg voor een goede inpassing in de omgeving. Een landschapsarchitect of stedenbouwkundige kan u hierbij adviseren. Het inpassen van nieuwe elementen in bestaand gebied is hun specialiteit

7 >

Ga schetsen. Combineer uw wensen met de handreikingen en verken al tekenend de mogelijkheden. Durf te experimenteren!

6 >

Woont u in een karakteristiek pand, zorg dan voor voldoende kennis op het gebied van cultuurhistorie. Neem bijvoorbeeld contact op met cultuurhistorisch adviseurs van de gemeente

9 >

In het groot Apeldoorns Landschapskookboek en het Klein Apeldoorns Dorpen kookboek staan nog meer tips die kunnen bijdragen aan een mooier dorp in een mooier landschap.



2.1 Geschiedenis van het landschap

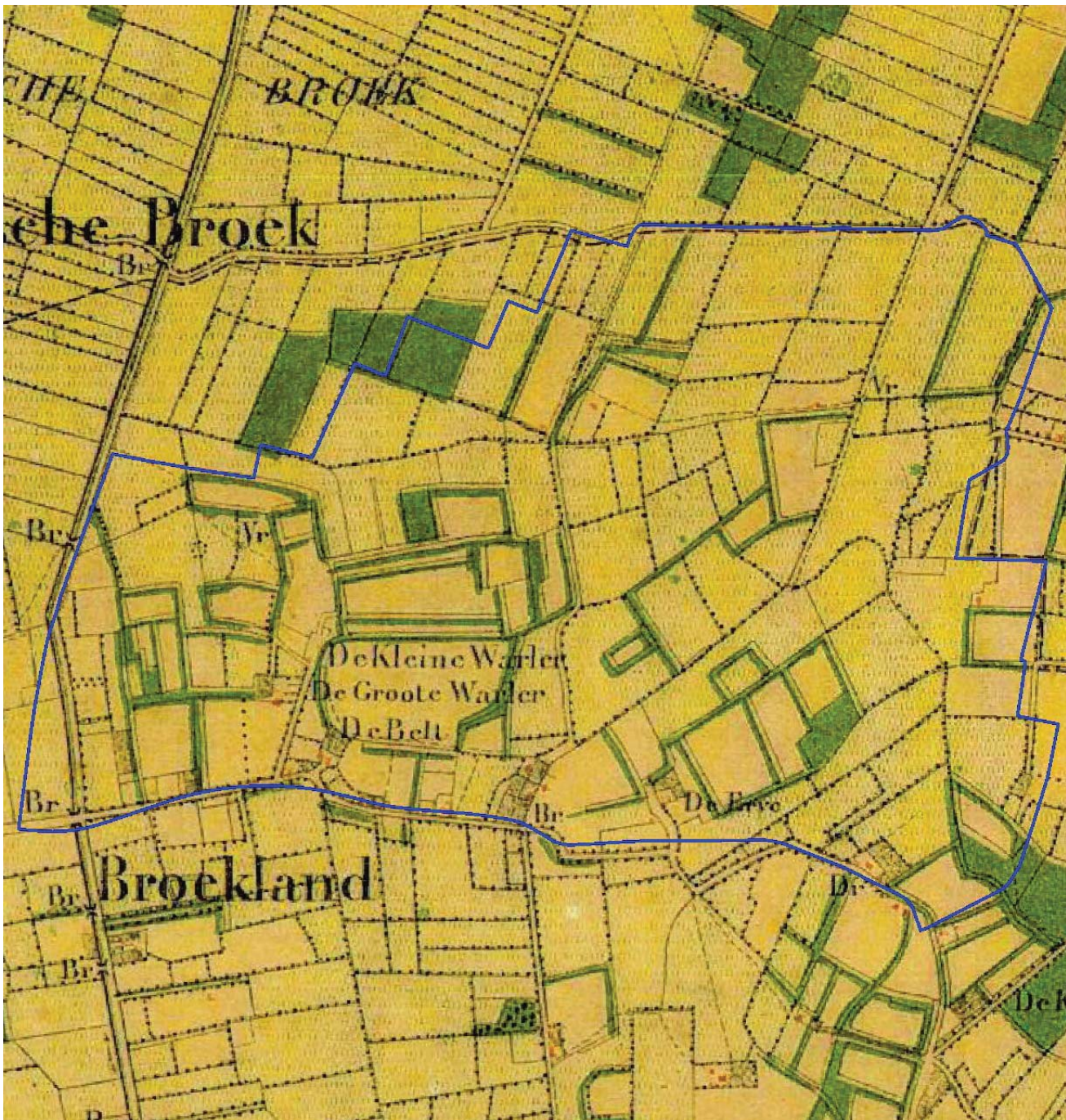
Het gebied Beemte Noord ligt in het uiterste noordoosten van de gemeente Apeldoorn. Het omvat het agrarische gebied wat ooit bedoeld was als Landbouw Ontwikkelings Gebied (LOG). Ruimtelijk gezien vormt het een geheel met Buitengebied Noord Oost, het agrarische gebied rondom het dorp Beemte.

De tekst is ontleent aan de Cultuurhistorische analyse (CHA) Apeldoorn Noord-Oost uit augustus 2007. Daarnaast is aansluiting gezocht bij de relevante hoofdstukken in het Groot Apeldoorns Landshapskookboek.

Het landschap

Het gebied is gesitueerd in een landschappelijke zone gelegen op de overgang van de Veluwe stuwwal naar de laag gelegen IJsselvallei. Het terrein helt hierbij vanuit het westen richting het oosten af en tegelijkertijd is er sprake van een verhang in noordelijke richting. Vooral het aanwezige microreliëf heeft sterk de latere inrichting en het gebruik van het gebied bepaald. In de zuidwest-noordoost aflopende helling bevindt zich een aantal hogere zandruggen. Hoewel de hoogteverschillen in het terrein plaatselijk hooguit enkele meters bedragen, zijn de verschillen in de bodem aanmerkelijk.

De hogere delen bestaan vooral uit matig grove en fijne zandgronden, die van oudsher begroeid waren met opgaande vegetatie. De tussenliggende dalen bevatten gedeeltelijk ook zand maar zijn veelal slib- en daardoor leemhoudend. Tevens liggen hier afzettingen, kenmerkend voor een komgebied langs een rivier, zodat sprake is van gebroken gronden en plaatselijk aanwezige dunne zware-kleipakketten.



Uitsnede uit historische kaart circa 1870

2 landschappen

Daarbij komt ook plaatselijk in het gebied veenvorming voor. Deze combinatie van factoren heeft een slechte waterhuishouding tot gevolg.

Ontwatering en ontginning

Door de overwegend drassige bodemgesteldheid bleef het gebied tussen de Veluwe en de IJssel westelijk van Apeldoorn relatief lang gevrijwaard van bewoning. Het was een moerassig terrein met droge en natte heidevelden met ruige, opgaande begroeiingen (elzenbosjes) verspreid op de hogere plaatsen en kolken (waterpoelen) in de laagtes. Vanaf de veertiende eeuw kwam geleidelijk verandering in deze situatie. Door bedijking van de IJssel, het vast- c.q. recht leggen van de Grift en het graven van vier wetingen kon het natte terrein zijn overvloedige water beter kwijt en werd het aantrekkelijker voor ontginning.

Nadien ontstond in het gebied ten oosten van Apeldoorn over de aanwezige grillig, oost-west verlopende zandruggen een slingerend wegenpatroon (de Broeklanderweg). Boeren vestigden zich verspreid in het gebied op deze hogere plekken waar de bodem en grondwaterstand het meest gunstig bleken voor landbouw. Op de hoge gronden rondom de boerderijen lagen bouwlandjes afgewisseld met kleine hakhoutbosjes (geriefhout) en singels. Daarbuiten, op de lagere gronden, werden waar mogelijk de heidevelden omgevormd tot gras- en hooiland. Rondom de bouwlanden en graslanden werden plaatselijk hagen en houtwallen toegepast als wildkering en voor de oogst van geriefhout.

Schaalvergroting en vervlakking

Gedurende de eerste helft van de twintigste eeuw nam de hoeveelheid houtopstanden in het gebied fors af. Het grondgebruik veranderde sterk door verbeteringen in de cultuurtechniek (kunstmest, drainage, grondbewerking) en veranderingen in het agrarische bedrijf (accent op veehouderij). De mozaïekstructuur van bouw-, gras- en hooiland veranderde in een grootschalig open weidelandschap. Daarmee verdwenen ook de hagen, singels en houtwallen. Door de ontbossing, de ruilverkaveling, de schaalvergroting, het eenzijdige grondgebruik en de aanleg van de snelweg A50 ontstond een vervlakking van het landschap waarin oude structuren nog wel aanwezig zijn, maar moeilijk te herkennen zijn omdat het beeld van het landschap sterk is veranderd.

Typering

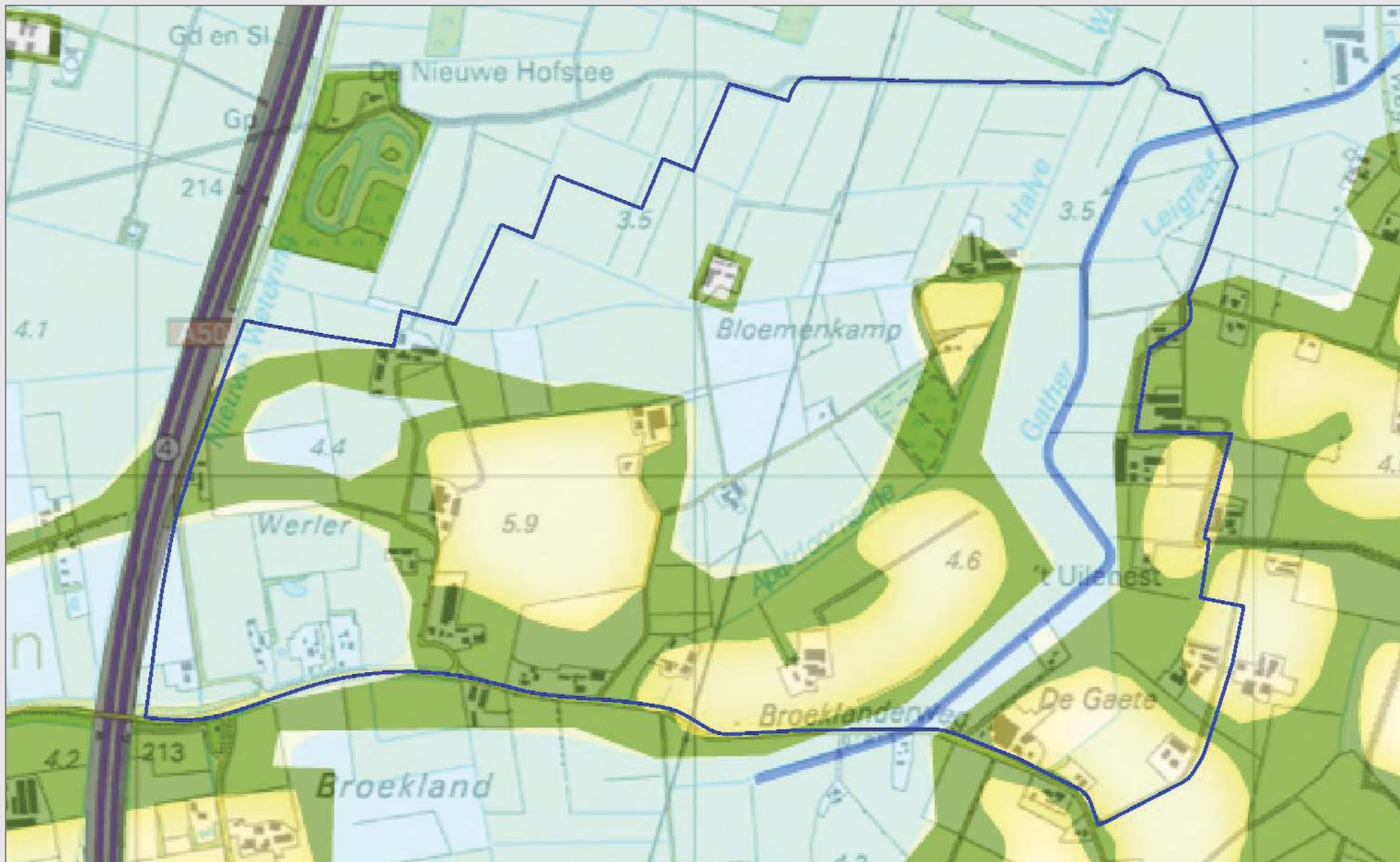
Het gebied heeft vooral een agrarische inrichting met daarin verspreid gesitueerde bebouwing. Thans overheerst een gelijkmatig en grootschaliger verkaveld, open graslandgebied. De overwegend oost-west verlopende Broeklanderweg met verspreide bebouwing markeert de hogere zandrug. De snelweg A50 is nadrukkelijk aanwezig aan de westrand van het gebied. Dat geldt ook voor de hoogspanningsleiding die midden door het gebied heen loopt.

In hoofdzaak wordt het gebied gevormd door de landschapstypen 'broeklanden' en 'kampenlandschap'.

Het kampenlandschap beslaat ongeveer de zuidelijke helft van het gebied en bestaat uit een zandrug die ten noorden van de Broeklanderweg in oost-west richting loopt en waarop de oude akkers (de kampen) zijn gelegen. Deze oude akkers zijn vaak herkenbaar aan een enigszins opbollend reliëf. Oorspronkelijk werden ze omzoomd door opgaand groen. Vrijwel alle houtwallen, lanen en bosjes zijn thans echter verdwenen. Aan de randen van de akkers staat de bebouwing. De weidse en open broeklanden in het noorden van het gebied zijn ontstaan op lage, natte en venige bodem en worden gebruikt als weidegebied. Deze voormalige natte heidegronden zijn planmatig ontgonnen. Een orthogonale structuur met rechte sloten bepaalt het beeld.

De aanwezige verspreide bebouwing in de broeklanden is overwegend van jonge datum, functioneel, informeel en eenvoudig, zowel qua architectuur als ordening op het erf.

Hierna wordt dieper ingegaan op de landschapstypen.



Legenda

-  Kampenlandschap
-  Broeklanden

-  Beken en/of weteringen
-  Gebiedsgrenzen (conform bestemmingsplan Beemte Noord)

Uitsnede uit kaart landschaps kookboek

2.2 Landschapstypen

De huidige landschapsstructuur hangt sterk samen met de ontstaansgeschiedenis. In hoofdzaak wordt het gebied gevormd door twee landschapstypen. Het verschil tussen deze typen is in de huidige situatie niet goed herkenbaar.

Het gebied heeft vooral een agrarische inrichting met daarin verspreid gesitueerde bebouwing. Het gebied heeft nu het beeld van een gelijkmatig en grootschaliger verkaveld, open graslandgebied. De meeste boerderijen staan in de zuidelijke helft van het gebied. De bebouwing is functioneel, informeel en eenvoudig: zowel qua architectuur als ordening op het erf. Vanouds stonden de boerderijen verspreid aan een fijnmazige structuur van zandwegen die langs de akkers liepen. De belangrijkste lokale weg, de Broeklanderweg, is ontstaan als verbindingroute tussen de buurtschappen en boerderijen, langs de akkers.

In relatie met het landschapskookboek worden in het gebied Beemte Noord twee landschapstypen onderscheiden: Het Kampenlandschap en De Broeklanden.

Infrastructuur

De overwegend oost-west verlopende Broeklanderweg met verspreide bebouwing markeert de hogere zandrug. Vanaf de Broeklanderweg lopen een aantal wegen het gebied in. Dit zijn vaak doodlopende wegen die soms nog (deels) onverhard zijn.

Door de openheid van het landschap is de snelweg A50 nadrukkelijk aanwezig aan de westrand van het gebied. Dat geldt ook voor de hoogspanningssleiding die midden door het gebied heen loopt.

Het Kampenlandschap

Binnen het kampenlandschap zijn de akkers te beschouwen als kleine enken. De akkers worden hier niet als landschapstype Enken behandeld omdat ze in schaal anders zijn en een sterke samenhang hebben met de (oorspronkelijk) omzomende beplanting.

Het kampenlandschap beslaat ongeveer de zuidelijke helft van het gebied en bestaat uit een zandrug die ten noorden van de Broeklanderweg in oost-west richting loopt en waarop de oude akkers (ook wel eenmans-essen) lagen. Deze oude akkers zijn vaak herkenbaar aan een enigszins opbollend reliëf met aan de randen van de akkers de bebouwing. Oorspronkelijk werden de akkers omzoomd door opgaand groen, enerzijds ter afscherming van de akker, anderzijds als geriefhout (bouw-, gereedschapshout, brandstof). Samen vormde dat de zogenaamde kampen. Vrijwel alle houtwallen, lanen en bosjes zijn nu echter verdwenen en daarmee veranderde het beeld van een kleinschalige mozaïekstructuur naar dat van een grootschalig open weidelandschap. Het verschil met de oorspronkelijke broeklanden is nauwelijks zichtbaar.

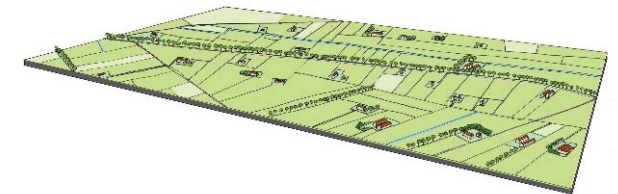
De oorspronkelijke mozaïekachtige verkaveling is in de ruilverkaveling van schaal verandert maar verschilt nog wel van de meer orthogonale verkavelingsstructuur van de broeklanden.



De Broeklanden

De weidse en open broeklanden in het noorden van het gebied zijn ontstaan op lage, natte en venige bodem en worden gebruikt als weidegebied. Deze voormalige natte heidegronden zijn planmatig ontgonnen. Een orthogonale structuur met rechte sloten bepaalt het beeld.

De aanwezige verspreide bebouwing in de broeklanden is overwegend van jonge datum.



INTERMEZZO

Nieuwe stallen

Boerenerven zijn geen statische plekken waarbij de tijd wordt stilgezet. Economische en landbouwkundige ontwikkelingen genereren nieuwe opgaves. Nieuwe en vaak grotere stallen zijn een stap in die constante ontwikkeling van de agrarische sector. Het is zaak om met deze nieuwe ontwikkelingen voort te bouwen op de karakteristieken van het erf en het landschap waarin deze gelegen is. Essentieel is dat de agrarisch ondernemer aan het begin van het proces nadenkt over de landschappelijke inpassing, de erfinrichting en de architectuur van de gebouwen. Kijk voor verdere handreikingen bij het betreffende landschapstype elders in dit beeldkwaliteitplan



Door volumes te knippen wordt voorkomen dat de bouwmassa te volumineus is voor het landschap.



Denk bij het bouwen van nieuwe stallen ook aan innovatieve duurzame oplossingen.



Een robuuste landschappelijke inpassing met inheems groen zorgt voor aansluiting bij het omringende landschap.



Maak een integraal ontwerp waarin ook de relevante installaties en voorzieningen goed zijn ingepast. Denk daarbij bijvoorbeeld aan luchtwassers en voer- en sleufsilo's.



Er bestaan diverse publikaties over het agrarisch bouwen die als inspiratie kunnen dienen

Handreikingen

- Denk aan het begin van het proces na over de landschappelijke inpassing, de erfinrichting en de architectuur van de gebouwen
- Breek grotere volumes op in kleinere volumes
- Neem bij nieuwbouw de oude stallen als inspiratiebron. Bijvoorbeeld laat dakvlakken tot zo dicht mogelijk bij de grond toe doorlopen.
- Maak een integraal ontwerp voor gebouw en erf waarin ook silo's en luchtwassers zijn ingepast
- Zorg voor een bij het landschapstype passende robuuste landschappelijke inpassing en gebruik daarvoor inheemse beplantingssoorten
 - Denk ook aan nieuwe innovatieve duurzame oplossingen
- Zie verder de handreikingen voor de verschillende landschapstypen

INTERMEZZO

Nieuwe functies op het erf

Steeds meer boerenbedrijven stoppen ermee, door schaalvergroting of gebrek aan opvolgers. Die 'agrarische functiewijziging' heeft niet alleen gevolgen voor de leefbaarheid van het platteland, maar ook voor het Nederlandse landschap. Nergens ter wereld is het (cultuur)landschap zó gevormd door juist dat boerenbedrijf als in Nederland. Door de mogelijkheid van nieuwe functies op het agrarisch erf te vergroten maar wel te borgen dat de cultuurhistorische identiteit en kwaliteit van het erf en het omringende landschap blijven bestaan wordt het toekomstperspectief van het landelijk gebied vergroot.



Zorgboerderijen leveren een welkome bijdrage aan de toegankelijkheid van het platteland.



Het combineren van oud en nieuw levert inspirerende horecalocaties op.



duurzame instandhouding gecombineerd met behoud van historische betekenis van het gebouw in deze woonwinkel.



Innovatieve woningbouw geïnspireerd door traditionele architectuur levert een eigentijds beeld op.



Kinderopvang in een oude schuur.



Nieuwe gevels achter oorspronkelijke houten gevels zorgen voor een ingenieus inpandig balkon.

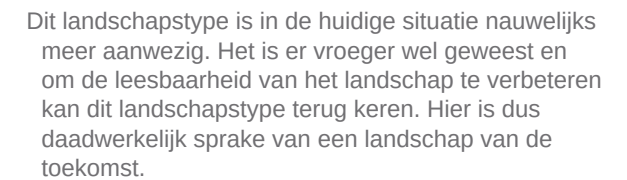


3 handreikingen

Het Groot Apeldoorns Landschaps Kookboek vormt het inhoudelijk vertrekpunt voor de handreikingen. Voor Beemte Noord zijn die in dit Beeldkwaliteitsplan nader uitgewerkt en specifiek gemaakt. De handreikingen zijn een inspiratiebron voor ruimtelijke kwaliteit.

De handreikingen zijn in dit hoofdstuk per landschapstype uitgewerkt. In principe is dus alleen het raadplegen van het voor u betreffende landschap nodig. Door middel van intermezzo's wordt op een aantal algemene en juist bijzondere of te benadrukken aspecten dieper ingegaan. Dat zijn hekwerken en rasters, nieuwe stallen, nieuwe functies op het erf en karakteristieke panden.





Landschappelijke inpassing is bedoeld om bebouwing of erven op een soepele wijze te laten aansluiten bij het landschap waarin ze liggen. Het is niet de bedoeling de bebouwing te laten verdwijnen in het landschap. Landschappelijke inpassing kan soms met weinig middelen een groot effect bereiken.



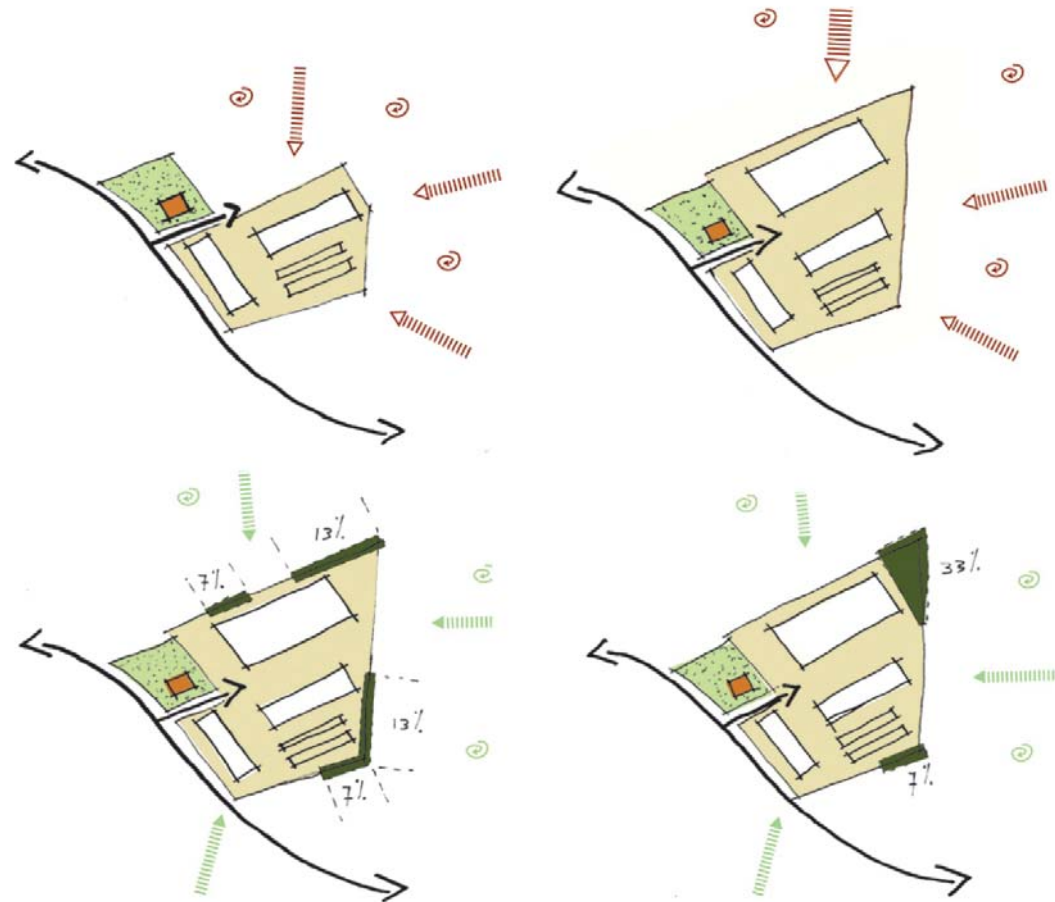
Handreikingen

Landschap

- Combineer de aanleg van beplantingen met de aanleg van paden langs de kampen; herstel van verdwenen paden, aanleg van nieuwe paden en ontbrekende schakels tussen paden.

Erf

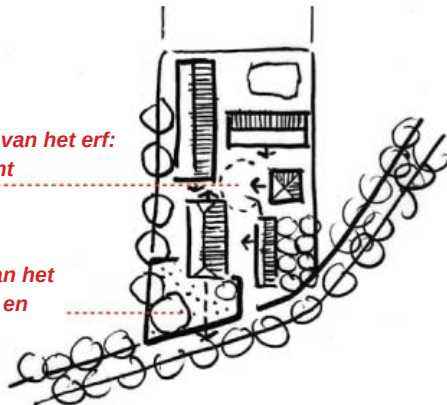
- Plaats nieuwe erven of uitbreidingen van erven aan de randen van de kampen
- Houd het erf compact.
- Behoud bij functieverandering de traditionele erfopbouw.
- Neem één inrit als uitgangspunt.
- Gebruik overhoekjes en creëer een aangename verblijfsruimte door beplanting toe te voegen
- * zoek bij een nieuw te bouwen woning bij voorkeur een knik in de weg op, draai woningen in de richting van de kavel en leg ze op verspringende afstand tot de weg, gebruik overige gebouwen en beplanting om de ruimte vorm te geven, versterk het wereldje met een nieuw brinkje.
- Nieuw landgoed? Gebruik hierbij het streefbeeld, de doelen en de handreikingen van het 'kampenlandschap' als uitgangspunt. Zorg daarmee dat het nieuwe landgoed past binnen de landschappelijke context van het 'kampenlandschap'.



uitbreiding van een erf in het kampenlandschap: landschappelijke inpassing kan op verschillende manieren.

bedrijfsdeel van het erf:
de achterkant

woondeel van het
erf met sier- en
moestuin



Behoud bij functieverandering de traditionele erfopbouw met onderscheid tussen voor- en achterkant.



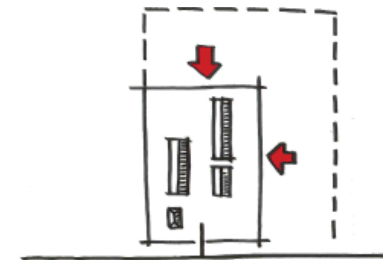
Kampenlandschap: kleinschalig landschap met open akkers (kampen, thans vaak grasland) op zandruggen en de bebouwing en beplanting als een zoom eromheen.



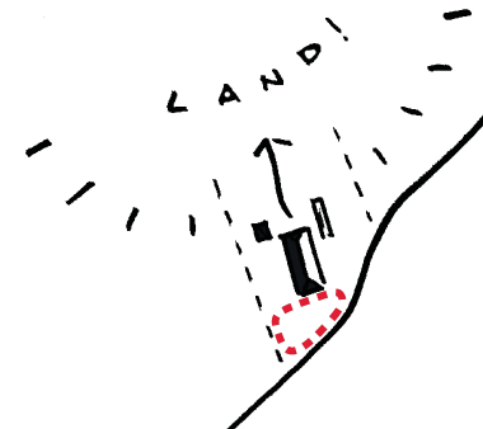
De bebouwing in beplante rand rondom de kampen.

Bebouwing

- Plaats nieuwe bebouwing tegen de bosrand of een houtwal.
- Plaats nieuwe bebouwing in de knik van de weg
- Probeer bestaande bebouwing die goed in het landschap past te hergebruiken.
- Oriënteer bij nieuw- of herbouw de bebouwing op de kavel, waardoor een draaiing ten opzichte van de weg ontstaat.
- Houd het bouwvolume van nieuwe bebouwing passend bij de kleinschaligheid van het landschap en bekijk het bouwvolume in samenhang met de omgeving en relateer het volume aan de grootte van de kavel.
- Sluit bij nieuw- of herbouw aan op het bestaande landelijke bebouwingstype: Maak een enkelvoudige hoofdvorm van één laag met een eenvoudige kap en houd de goothoogte laag.
- Afwijkende goothoogte kan om een afwijkend, statig gebouw te maken.
- Zorg voor een sobere rustige vormgeving van gevels en daken met gebruik van natuurlijke materialen en gedekte kleuren.
- Heb bij nieuw- of herbouw aandacht voor samenhang maar ook voor hiërarchie van bebouwing op het erf; het hoofdgebouw ligt vóór de bijgebouwen, kent meer details en een rijkere uitstraling, kan een iets hogere goot hebben, van een duurzamer materiaal (bijvoorbeeld steen en bijgebouw van hout) zijn en qua kleurgebruik meer eruit springen.
- Laat nieuwe bebouwing geïnspireerd zijn op de landschappelijke context.
- Nieuwe bebouwing kan in eigentijdse architectuur.



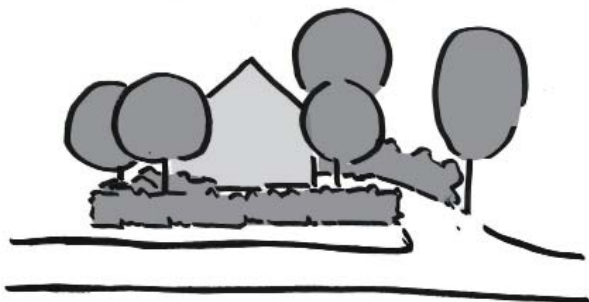
Houd het erf compact; bebouwing op korte afstand van elkaar.



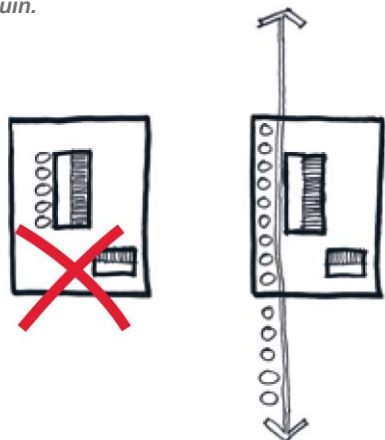
Oriënteer de bebouwing op de kavel en niet in de richting van de weg.



Een simpele hoofdvorm van één laag met zadeldak en lage goot past in het landelijk gebied.



Sluit bij de tuininrichting aan op het omringende landschap en laat de voortuin elementen bevatten van een boerderijtuin.



Maak erfbeplanting los van bebouwing en hou bijvoorbeeld niet dezelfde lengte aan als de nieuwe schuur.



Wegbeplanting aan beide zijden van de weg. Breng weg, laanbeplanting en erven samen onder het bladerdak. De laan gaat als een kapstok van het landschap fungeren.

Door de laanbeplanting bij erven aan één zijde te onderbreken gaat zij juist onderdeel uitmaken van het erf.

Erfbeplanting

- Erfbeplanting levert ook een bijdrage aan de versterking van de landschapsstructuur.
- Verrijk het erf met één of meerdere bomen.
- Wanneer lijnvormige erfbeplanting, bijvoorbeeld een houtwal, wordt toegevoegd: maak het los van de bebouwing! Zorg dat het zowel in hoogte, afstand en lengte een op zichzelf staand element wordt. Dus niet pal tegen en met dezelfde lengte als een schuur.
- Zorg dat het erf en de bebouwing her en der zichtbaar blijven tussen de erfbeplanting door.
- Gebruik streekeigen erfbeplanting.

Wegen en wegbeplanting

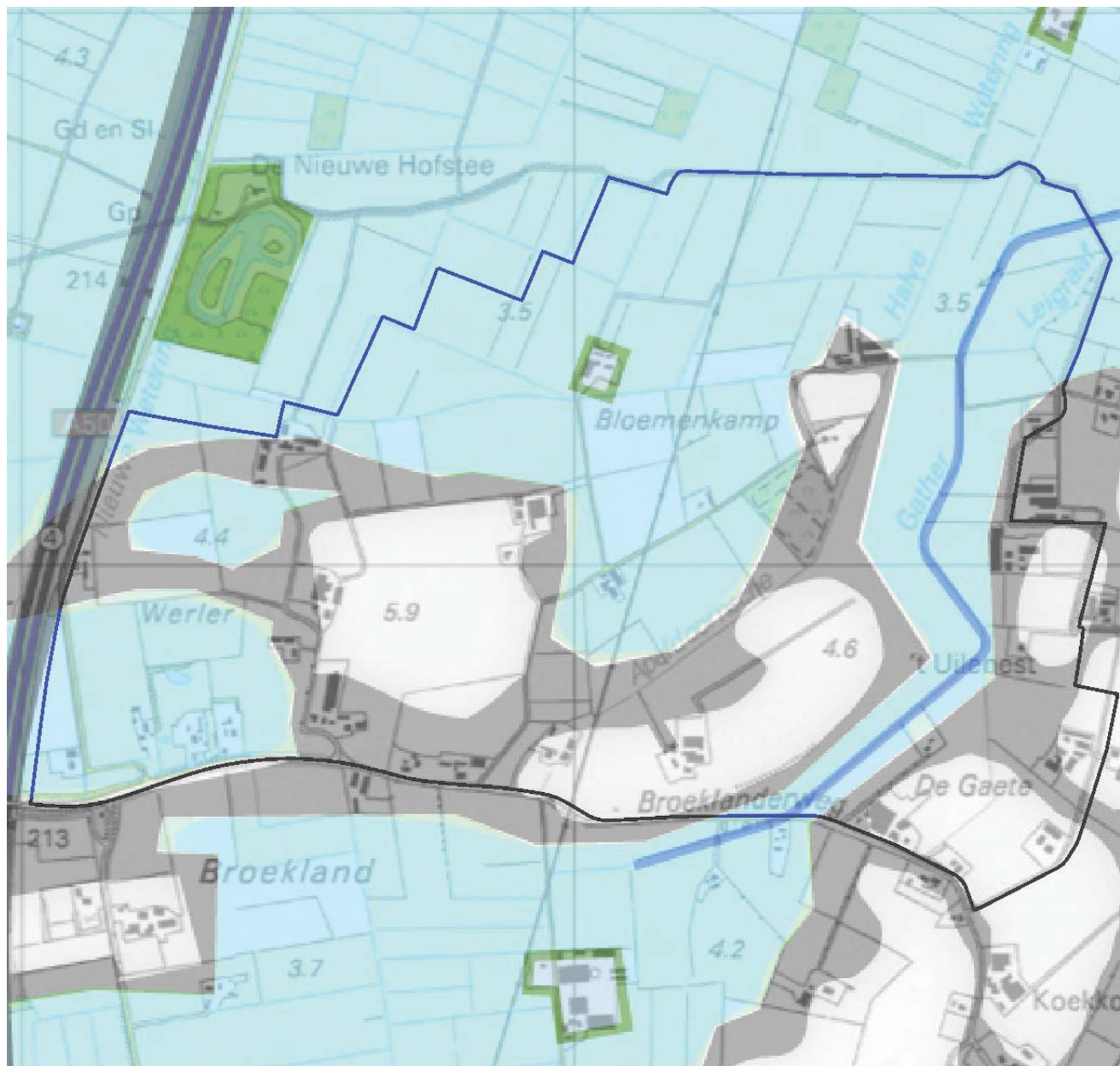
- Zorg voor samenhang en continuïteit in wegbeeld langs hoofdwegen, in materiaal en profielopbouw. Denk aan verharding, beplanting, bermen, verlichtingsarmaturen, meubilair en snelheidsremmende voorzieningen.
- Leg geen wegbermen aan, maar laat de kampen door lopen tot aan de wegverkanting.
- Plant wegbeplanting aan beide zijden van de weg, bij erven is een onderbreking aan één zijde mogelijk.
- Koester de doorzichten op de kampen onder de wegbeplanting door.



Bomen bepalen de groene uitstraling van het erf. Een haag kadert het erf in.

Open ruimte met daarin uitzonderingen zoals een bosje of beplante erven.

Broeklanden



Broeklanden uit uitsnede landschaps kookboek

Op dit moment lijkt het hele gebied te bestaan uit dit landschapstype. De verschillen zitten in de hoogteligging en in het verkavelingspatroon. De openheid is kenmerkend voor dit landschapstype.

Dit landschapstype is al aanwezig en behoeft weinig versterking. Om het contrast tussen de erven en het omliggende landschap te versterken kan aan de erven landschappelijk inpassende beplanting worden toegevoegd.

Landschappelijke inpassing is bedoeld om bebouwing of erven op een soepele wijze te laten aansluiten bij het landschap waarin ze liggen. Het is niet de bedoeling de bebouwing te laten verdwijnen in het landschap. Landschappelijke inpassing kan soms met weinig middelen een groot effect bereiken.



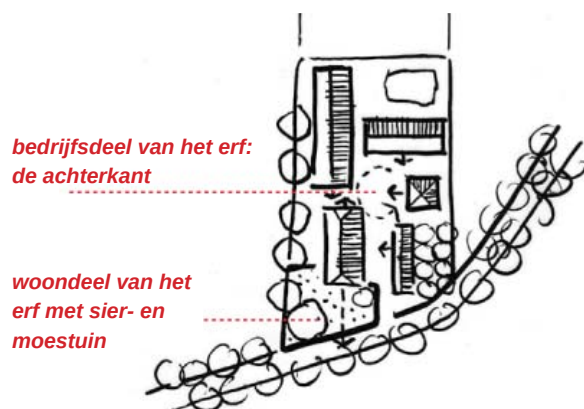
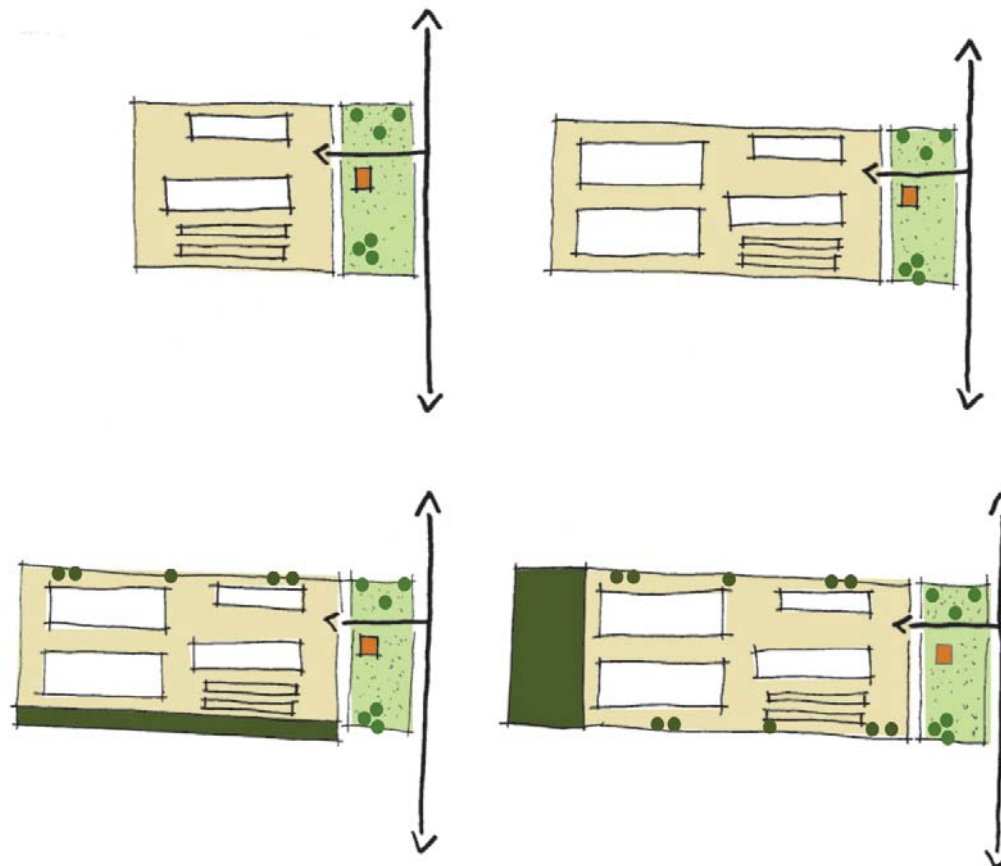
Handreikingen

Landschap

- Beperk de opgaande beplanting tot enkele solitaire elzen, elzenbosjes of transparante elzensingels.

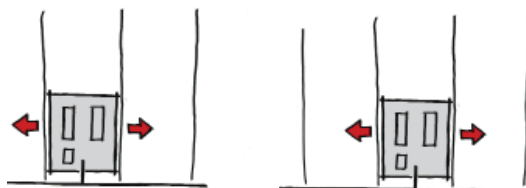
Erf

- Plaats nieuwe erven aan de rand van de broeklanden.
- Oriënteer nieuwe erven loodrecht op de weg.
- Houd afstand tussen de erven.
- Houd het erf compact.
- Behoud bij functieverandering de traditionele erfopbouw.
- Neem één inrit per erf als uitgangspunt.
- Erven kunnen in de breedte groeien, maar laat ze niet 'samensmelten'.
- Nieuw landgoed? Gebruik hierbij het streefbeeld, de doelen en handreikingen van de 'broeklanden' als uitgangspunt. Zorg daarmee dat het nieuwe landgoed past binnen de landschappelijke context van de 'broeklanden'.

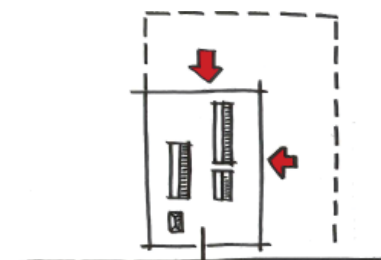


Behoud bij functieverandering de traditionele erfopbouw met onderscheid tussen voor- en achterkant.

uitbreiding van een erf in de broeklanden: landschappelijke inpassing kan op verschillende manieren.



Erven kunnen incidenteel in de breedte groeien, maar mogen niet 'samensmelten'.



Houd het erf compact; bebouwing op korte afstand van elkaar.



Zorg voor een sobere rustige vormgeving van gevels en daken met gebruik van natuurlijke materialen en gedekte kleuren.



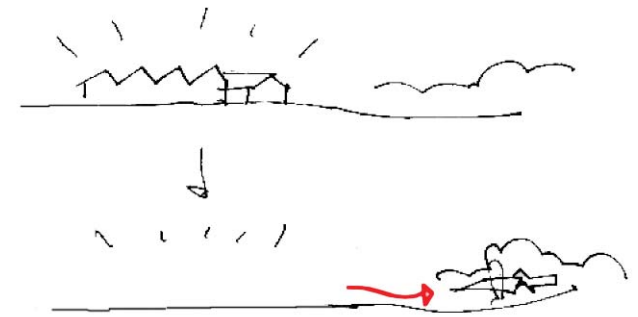
Orienteer bebouwing haaks op elkaar en houdt bijgebouwen los van het hoofdgebouw



Enkele bomen vormen een verrijking voor het erf. Een haag kadert het erf netjes in en scheidt de functies.

Bebouwing

- Zoek bij herbouw van te slopen bebouwing die in de broeklanden ligt naar een alternatieve herbouwlocatie aan de rand van de broeklanden of in een ander meer besloten landschap.
- Probeer bestaande, gebiedskarakteristieke bebouwing te hergebruiken.
- Oriënteer nieuw- of herbouw haaks op de weg en houd afstand tot de weg.
- Zet bijgebouwen los.
- Sluit bij nieuw- of herbouw aan op het bestaande landelijke bebouwingstype: Maak een enkelvoudige hoofdvorm van één laag met een eenvoudige kap en houd de goothoogte laag.
- Zorg voor een sobere rustige vormgeving van gevels en daken met gebruik van natuurlijke materialen en gedekte kleuren.
- Heb bij nieuw- of herbouw aandacht voor samenhang maar ook voor hiërarchie van bebouwing op het erf; het hoofdgebouw ligt vóór de bijgebouwen, kent meer details en een rijkere uitstraling, kan een iets hogere goot hebben, van een duurzamer materiaal (bijvoorbeeld steen en bijgebouw van hout) zijn en qua kleurgebruik meer eruit springen.
- Laat nieuwe bebouwing geïnspireerd zijn op de landschappelijke context.
- Nieuwe bebouwing kan in eigentijdse architectuur.



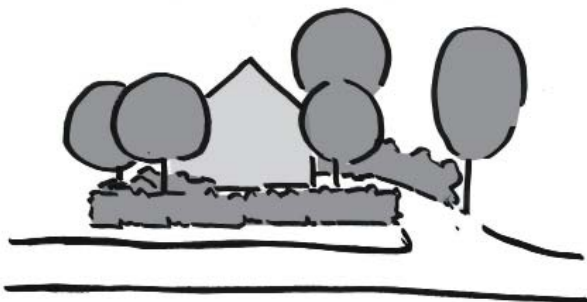
Zoek bij herbouw van te slopen bebouwing die in de broeklanden ligt naar een herbouwlocatie op een betere plek in de dichtere rand van de broeklanden of in een ander



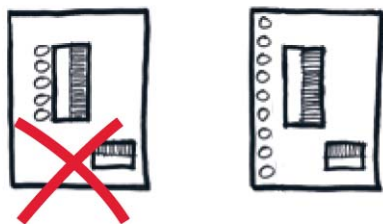
Kaprichting van gebouwen zoveel mogelijk in de lengterichting van de kavel, loodrecht op de weg



In de broeklanden is bebouwing een uitzondering: een enkel erf als beplant eilandje.



Sluit bij de tuininrichting aan op het omringende landschap en laat de voortuin elementen bevatten van een boerderijtuin.



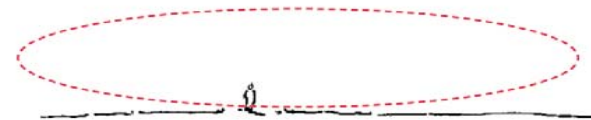
Maak erfbeplanting los van bebouwing en hou bijvoorbeeld niet dezelfde lengte aan als de nieuwe schuur.

Erfbeplanting

- Versterk het contrast tussen de erven en de openheid met erfbeplanting.
- Verrijk het erf met één of meerdere bomen.
- Wanneer lijnvormige erfbeplanting, bijvoorbeeld elzensingels of (knot)bomenrijen, wordt toegevoegd: maak het los van de bebouwing! Zorg dat het zowel in hoogte, afstand en lengte een op zichzelf staand element wordt op het erf. Dus niet pal tegen en met dezelfde lengte als een schuur, maar wel binnen het erf.
- Zorg dat het erf en de bebouwing her en der zichtbaar blijven tussen de erfbeplanting door.
- Gebruik streekeigen erfbeplanting.

Wegen en wegbeplanting

- Plant geen wegbeplanting in de broeklanden.
- Plant aan rand van de broeklanden wegbeplanting aan één zijde.



Geen wegbeplanting in het open landschap van de broeklanden. Hierdoor beleef je midden in de grote ruimte de weidsheid optimaal.



Aan de rand van de grote open broeklanden wegbeplanting aan één zijde van de weg. Hierdoor wordt de weg onderdeel van de open ruimte en ervaar je die.



Weg zonder wegbeplanting in de broeklanden, waardoor de openheid van het gebied beleefbaar is.

INTERMEZZO

Hekwerken en rasters

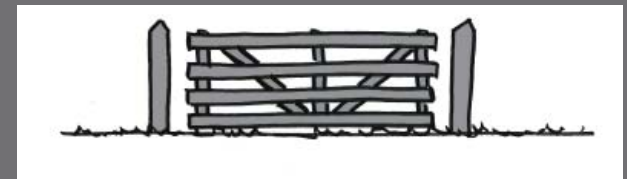
Handreikingen

Hekwerken zijn natuurlijk noodzakelijk maar laat niet het hekwerk maar de wei of het bos zichtbaar zijn.

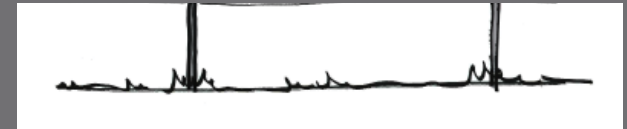
- Zet geen hekwerk aan de rand van kavel aan de weg.
- Integreer noodzakelijke hekwerken of afrasteringen in de bosrand.
- Probeer paardenlinten te voorkomen door een streekeigen haag of een hek te gebruiken.
- Kies hekken en rasters passend bij het landelijk karakter. Zorg dat ze zo laag mogelijk, van een natuurlijk duurzaam materiaal en in een bij het landschap passende kleur zijn uitgevoerd.



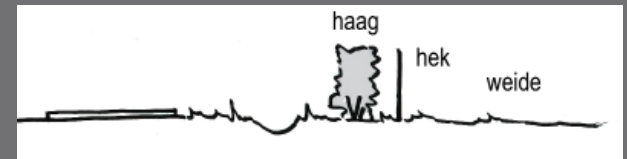
Hekken en rasters



Een eenvoudig (boeren)hek past bij het landelijk gebied.



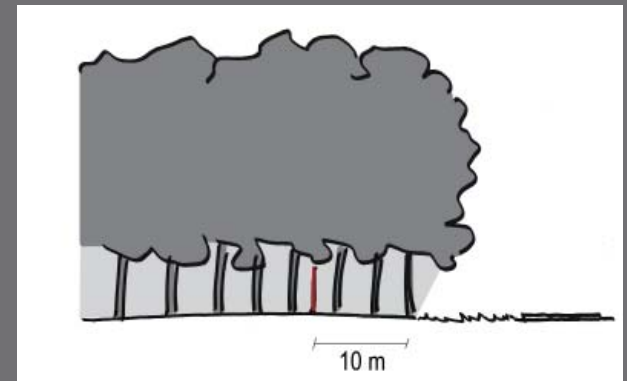
Een draadhek is subtiel en valt nauwelijks op in het landschap.



Laat noodzakelijke hek door haag wegvallen.



Gebruik wanneer een hoog hek nodig is simpele houten palen en een raster.



Plaats een hek in de bosrand i.p.v. pal langs de weg. Bijvoorbeeld in het bos op 10 m. vanaf de rand.

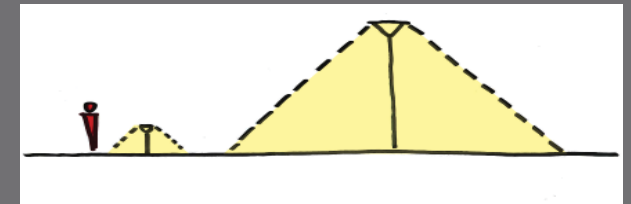
INTERMEZZO

Koester de duisternis van het buitengebied; verlichting

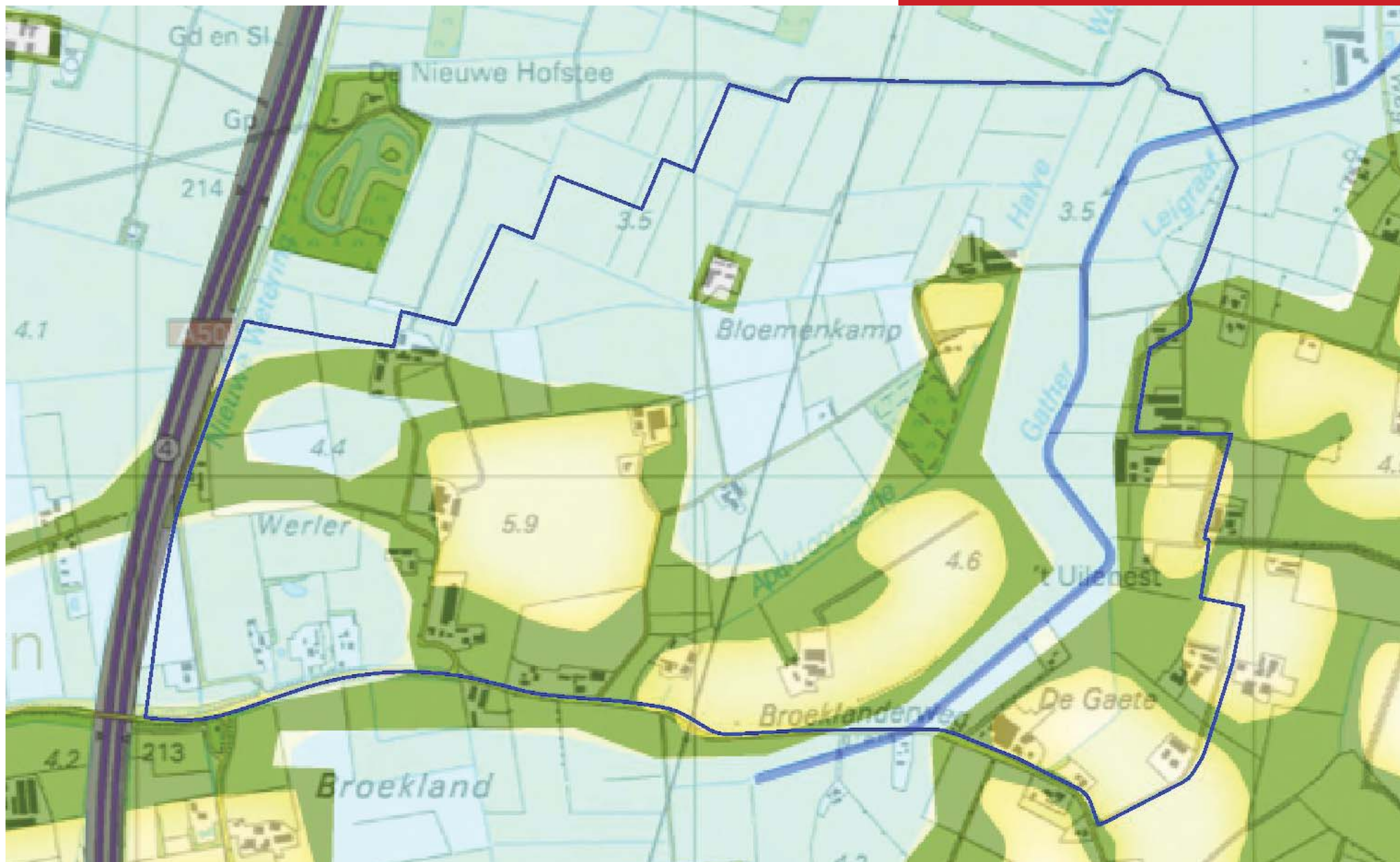
Het al dan niet verlichten van wegen, erven, bedrijfsgebouwen of paardenbakken is bepalend voor de landschapsbeleving. Bovendien bepalen lichtmasten ook het ruimtelijk wegbeeld. De wens is te streven naar zo veel mogelijk duisternis in het buitengebied en het voorkomen van lichtvervuiling, met inachtneming van de verkeersveiligheid.

Handreikingen verlichting

- Beperk verlichting tot de plekken waar dat vanuit verkeerskundig en/of sociale veiligheid noodzakelijk is.
- Pas verlichting toe die je goed kunt richten en het opgaande licht tegengaat.
- Pas verlichting toe die in de nachtelijke uren dimt.
- Pas geen aanvullende aanlichting van bebouwing toe.
- Voorkom onnodige verlichting van paardenbakken.
- Zorg dat verlichtingsarmaturen langs een weg zoveel mogelijk één familie vormen.
- Gebruik duurzame energiezuinige lichtbronnen.



Vermijd lichtvervuiling. Pas verlichting toe die je goed kunt richten en opgaand licht tegengaat.



Legenda

-  **Kampenlandschap** / kampen open houden, lagere delen er tussen verdichten o.a. met wegbeplanting
-  **Broeklanden** / open houden, verdichten aan de randen (in aangrenzende meer besloten landschappen)



Beken en/of wateringen

Gebiedsgrenzen (conform bestemmingsplan Beemte Noord)

4 welstand

4.1.

Algemeen

In de voorgaande hoofdstukken heeft u kunnen lezen wat de kwaliteiten van Beemte Noord zijn en hoe u die kwaliteiten het beste tot zijn recht kunt laten komen in uw plannen.

In de woningwet staat dat elke gemeente ook verplicht is om ruimtelijke eisen aan te geven, waaraan bouwwerken tenminste moeten voldoen. Daartoe kent de gemeente Apeldoorn de Welstandsnota en worden initiatieven getoetst door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (de welstandscommissie). De welstandsnota geeft de burger dus duidelijkheid op basis waarvan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit haar afwegingen maakt.

In het beeldkwaliteitsplan, wordt naast het inspiratiekader, beschreven in de handreikingen van hoofdstuk 3, de welstandsnota, die voor de hele gemeente geldt, toegespitst op dit specifieke gebied. Dit hoofdstuk uit het beeldkwaliteitsplan geeft u dat formele welstandskader voor Beemte Noord, het kader waaraan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit uw plan toetst.

Cultuurhistorische objecten en monumenten

In het bestemmingsplan voor dit plangebied staan objecten die in het bestemmingsplan de aanduiding 'karakteristiek' hebben gekregen, vanwege hun bijzondere ruimtelijke en cultuurhistorische waarden. Deze objecten vallen altijd onder het hoge welstandsniveau. Bij het beoordelen van bouwplannen voor deze objecten is behoud van de bijzondere ruimtelijke en cultuurhistorische waarden van belang. Daarbij is met name de oorspronkelijkheid van het gevelbeeld en de hoofdvorm van belang.

Voor beschermde monumenten geldt naast het welstandsbeleid ook de Monumentenwet en Monumentenverordening

4.2.

Hoe werkt het?

Welstand is het instrument dat een gemeente kan gebruiken om de kwaliteit van de gebouwde omgeving op orde te houden. Welstandsbeleid biedt eigenaren bescherming en rechtszekerheid.

Die bewoner of ondernemer wil dat zijn omgeving er mooi uit ziet maar wil ook de ruimte om zijn of haar eigen dromen vorm te kunnen geven en het woongenot naar eigen inzicht te kunnen vergroten. Apeldoorn wil die ruimte ook bieden met méér vrijheid en minder regels.

Het draait dus om een goede balans tussen kwaliteit en vrijheid. Apeldoorn doet dit door met u de dialoog te voeren over uw plannen en u te inspireren. Samen bouwen we aan onze omgeving!

Het welstandsbeleid werkt vanuit een piramide van meest voorkomende bouwwerken naar specifiekere bouwwerken:

- vergunningsvrij (grootste deel van de bouwwerken): welstandsvrij
- veelvoorkomende bouwwerken (grootste deel van de vergunningsplichtige bouwwerken, zoals erkers, dakkapellen etc.): direct duidelijkheid vooraf met heldere eenduidige criteria.
- specifieke bouwwerken (grotere bouwplannen): beoordeling op basis van doelstellingen per wijk, dorp of gebied. Het werken met doelstellingen die de kernkwaliteiten van het gebied beschrijven in plaats van te werken met stringente criteria, waaraan het bouwwerk moet voldoen, maakt verschillende ontwerp oplossingen mogelijk en biedt daarmee ruimte voor de initiatiefnemer. De benadering is gebiedsgericht (wijk/ dorp/ gebied). Die indeling per gebied geeft de initiatiefnemer herkenning en inzicht en enthousiasme voor de eigen leefomgeving. De gebiedsindeling is dezelfde indeling als in de 'Kookboeken' wordt gehanteerd.



De piramide van bouwwerken

Indien u meer achtergrondinformatie wenst over het formele welstandsbeleid adviseren wij u de Kadernota te lezen. Deze kunt u vinden via www.apeldoorn.nl

Kampenlandschap

KENMERKEN/WAARDEN

Landschap

Bolle open essen (akkers en grasland) omzoomd door houtwallen, bosjes en boerderijen die als een krans om de es heen liggen.

Een glooiend reliëf door de ligging op de hogere zandruggen en het eeuwen lang ophogen van de akkers met mest.

Van echt kampenlandschap is hier nauwelijks sprake door de afwezigheid van de beplanting rondom de essen.

Bebouwing

Rechte lijnen van langgerekte bebouwing maakt de bolling van de essen duidelijk zichtbaar.

De akkers zijn vrij van bebouwing. De aanwezige bebouwing ligt aan de randen.

De beplanting is veelal verdwenen waardoor de bebouwing erg opvalt.

De schaalvergroting van de landbouw ten noordoosten van Apeldoorn heeft gezorgd voor grotere stallen en nieuwe bedrijven.

Infrastructuur

Wegen lopen hier langs de oorspronkelijke akkers. De zijwegen van de Broeklanderweg zijn veelal doodlopend. Restanten van laanbeplanting langs wegen rondom de essen zorgen voor een afbakening van de open ruimte op de es.

De meeste wegen zijn verhard door en voor het moderne landbouwkundige gebruik.

DOELSTELLINGEN

Het welstandsbeleid is gericht op het behoud en versterken van het afwisselend beeld van een kleinschalig gebied met bossen, lanen en houtwallen rondom open kampen. Het kampenlandschap is een besloten landschap met daarin open kampen (akkers en grasland). Iedere kamp is verschillend. Bebouwing staat met nieuwe beplanting op compacte erven aan de randen van de kampen. Rondom de kampen bevinden zich langs de wegen en (nieuwe) paden bomenrijen en andere beplanting. Behoud de open ruimte tussen bosrand en dorpen en voeg beplanting toe in overhoekjes langs de randen van de kampen.

Bebouwing staat met eenvoudige hoofdvolumes aan de rand van de open kampen in de beplanting geschoven. Bebouwing en kaprichting zijn gerelateerd aan de kavelrichting. Kappen zijn groot en



hebben een lage goot. Bijgebouwen staan los en achter de hoofdvolumes. De architectuur is ingetogen met eenvoudige details en traditioneel materiaalgebruik. Eén inrit is uitgangspunt.



Boerderij



Bedrijvigheid bij woonhuis

Broeklanden

KENMERKEN/WAARDEN

Landschap

Weidse laaggelegen graslanden op venige grond met verspreid gelegen bosgebiedjes en beplante erven.

Als overblijfselen van vroegere elzensingels staan er nog lossen elzen en restanten van rijen.

Vanuit het open landschap zijn de stuwwallen van de Veluwe in de horizon goed zichtbaar.

Bebouwing

Boerderijbebouwing ligt verspreid in het open landschap, veelal aan de rand van hoger gelegen gebieden. Nieuwere bebouwing ook in de lager gelegen natte gebieden.

Infrastructuur

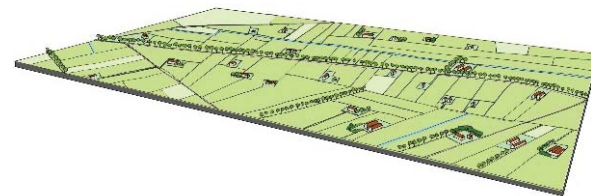
In de broeklanden liggen nauwelijks wegen.

De aanwezige wegen zijn vrij van beplanting en volgen de rechte lijnen van het landschap.

DOELSTELLINGEN

Het welstandsbeleid is gericht op het behoud van de open broeklanden, de weidse vergezichten en verdichte randen. De broeklanden zijn open gebieden met hier en daar bij uitzondering een bosje of een beplant erf. De compacte erven liggen als losse, met beplanting omzoomde eilandjes in de open ruimte. Nieuwe bebouwing kan beperkt worden toegevoegd en geclusterd op (bestaande) compacte erven.

Beplanting en bebouwing is gelegen op de overgang naar de hogere delen. De erven liggen meestal op afstand van de weg en van elkaar. Bebouwing heeft enkelvoudige hoofdvolumes en een kaprichting evenwijdig aan de hoofdverkavelingsrichting. Kappen zijn groot en hebben een lage goot. Bijgebouwen staan los en achter de hoofdvolumes. De architectuur is ingetogen met eenvoudige details en traditioneel materiaalgebruik. Eén inrit is uitgangspunt.



Vrijstaande woning



Vrijstaande woningen geclusterd



© 2016, Gemeente Apeldoorn

Bezoekadres /
Marktpllein 1
7311 LG Apeldoorn

Postadres /
Postbus 9033
7300 ES Apeldoorn

www.apeldoorn.nl

