Nota Parkeren en stallen Raalte 2025

Beleidsregels, eisen, normen en toepassingskader

Gemeente Raalte

www.raalte.nl

Intitulé
Nota Parkeren en stallen Raalte 2025

Het college van burgemeester en wethouders van Raalte heeft op 16-12-2025 de volgende nota 'Parkeren en stallen Raalte 2025' vastgesteld:

Inhoudsopgave

1. Introductie 4
- 1.1 Aanleiding 4
- 1.2 Waarom deze nota? 4
- 1.3 Juridisch kader 4
- 1.4 Leeswijzer 5

2. Beleidsregels 6

3. Verkeerskundige eisen 9
- 3.1 Acceptabele loopafstanden 9
- 3.2 Maatvoering parkeervoorzieningen 9
- 3.3 Toegankelijkheidsplicht 12
- 3.4 Parkeren bij woningen 13
- 3.5 Aandeel mindervalidenparkeerplaatsen 14
- 3.6 Kwaliteitseisen stallingsvoorzieningen 14
- 3.7 Aanwezigheidspercentages 15
- 3.8 Bevoorraden, laden en lossen 16

4. Parkeernormen en stallingsnormen 18
- 4.1 Stedelijkheidsgraad 18
- 4.2 Ligging 18
- 4.3 Functie 19
- 4.4 Bezoekersaandeel wonen 19
- 4.5 Indicatieve normen en maatwerkonderbouwing 19
- 4.6 Parkeernormen 20
- 4.7 Stallingsnormen 25

5. Toepassingskader 31
- 5.1 Bepaal de parkeer- en stallingsbehoefte 31
- 5.2 Toets aanbod parkeren en stallen 31
- 5.3 Behoefte ≤ het aanbod in plangebied 31
- 5.4 Afwijkmogelijkheden 32

Bijlagen 38
- Bijlage 1 Begrippen 39
- Bijlage 2 Toelichting functies 41
- Bijlage 3 Toelichting op de nota 48
- Bijlage 4 Kwaliteitseisen (fiets)parkeeronderzoek 52
- Bijlage 5 Uitgangspunten bereikbaarheid en maatvoering voor opritten 54

1. Introductie

1.1 Aanleiding

Mobiliteit, verkeer en vervoer, het parkeren van auto's en het stallen van fietsen maken deel uit van het dagelijks leven. Al deze functies vragen om ruimte. Om de toegankelijkheid en bereikbaarheid op een goede manier te kunnen borgen is hiervoor ruimte nodig. Ruimte die vaak schaars is en moet concurreren met andere functies die bijdragen aan een fijne woon-, werk- en leefomgeving. Op het gebied van parkeren van auto's en het stallen van fietsen bepalen we de ruimtevraag op basis van normen. Wat de gemeente Raalte hiermee wil bereiken en hoe we dat gaan doen is opgenomen in de voorliggende nota 'Parkeren en stallen Raalte 2025'. Hiermee geven we een actuele en Raalter invulling aan deze wettelijke plicht.

1.2 Waarom deze nota?

Met het actualiseren van de normen willen we bijdragen aan het behouden en versterken van het fijn wonen, leven en werken. Een plek waar mensen zich thuis voelen, waar je in contact komt met elkaar, met voorzieningen die klaar zijn voor de toekomst. Een omgeving met een goede fysieke en duurzame kwaliteit die bijdraagt aan een goede balans van alle functies in de leefomgeving en de ruimtelijke kwaliteit. Veiligheid, zowel civieltechnisch als verkeerskundig vinden wij essentieel. We streven naar het beschikken over voldoende parkeergelegenheid en het tegengaan van (fiets)parkeerhinder. Het is daarbij van belang dat vraag en aanbod met elkaar in balans zijn.
We zetten in op realistische normen voor het parkeren van auto's en het stallen van fietsen, niet te veel en niet te weinig. Doen wat nodig is voor de dagelijkse praktijk. Op het gebied van regelgeving die in de nota Parkeren en stallen Raalte 2025 is opgenomen willen we beschikken over transparante en goed uitlegbare regels, meer flexibiliteit en mogelijkheden tot maatwerk dat juridisch op een goede wijze kan worden geborgd.

Hierbij willen we inspelen op actuele maatschappelijke ontwikkelingen en trends. We houden rekening met nieuwe data op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit. We zien dat demografische wijzigingen leiden tot een ander autobezit en gebruik (denk aan vergrijzing). Als laatste, en niet onbelangrijk, zien we een grote druk op het gebied van bouwen en wonen. De groeiopgave en de aandacht voor de leefbaarheid in bestaande dorpen en wijken willen we kunnen faciliteren. Uit interne en externe consultaties blijkt er steun te zijn voor deze doelstellingen.

1.3 Juridisch kader

De parkeernormen, stallingsnormen en beleidsregels zoals vastgelegd in deze nota, zijn van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen waar een omgevingsvergunning dan wel een aanpassing of afwijking van het bestemmingsplan (omgevingsplan van rechtswege) of omgevingsplan vereist is. Indien daaraan niet kan worden voldaan, zijn de spelregels en het handelingskader voor afwijkingen opgenomen in deze nota.
Op 27 september 2018 is het 'Paraplubestemmingsplan Parkeren, gemeente Raalte' (hierna: paraplubestemmingsplan Parkeren) onherroepelijk in werking getreden. Dit gemeentelijk overkoepelend bestemmingsplan voorziet daarmee in een efficiënte wijze om vanaf 1 juli 2018 binnen het gehele gemeentelijk grondgebied in één keer op een goede en eenduidige manier te beschikken over een toetsingskader en parkeernormen.

In de planregels van het paraplubestemmingsplan Parkeren is een dynamische verwijzing opgenomen naar de beleidsnota met beleidsregels parkeren. Een dynamische verwijzing houdt in dat te allen tijde de meest actuele beleidsregels parkeren van toepassing zijn. Met vaststelling van voorliggende beleidsnota 'Parkeren en stallen Raalte 2025' vervalt de beleidsnota 'Parkeernormen Raalte 2015'.

Tot 1 januari 2032 heeft de gemeente de tijd om het (nieuwe deel van het) omgevingsplan vast te stellen voor (het gehele grondgebied van) de gemeente Raalte. Totdat dit omgevingsplan is vastgesteld, zijn alle bestaande bestemmingsplannen van rechtswege onderdeel van het tijdelijke deel van het omgevingsplan, waaronder ook het paraplubestemmingsplan Parkeren. Indien parkeernormen zijn opgenomen in een separaat bestemmingsplan (omgevingsplan van rechtswege) of omgevingsplan, zijn die normen leidend en gelden de parkeernormen en stallingsnormen in deze nota niet.

Bij het vaststellen van het nieuwe (deel van het) omgevingsplan dient een regel met dynamische verwijzing te worden opgenomen in het omgevingsplan, waarmee de huidige beleidsnota of diens opvolger van toepassing wordt verklaard. Indien gebruik wordt gemaakt van de afwijkmogelijkheid 'Strategisch mobiliteitsplan voor integrale gebiedsontwikkeling', moet in het omgevingsplan voor het betreffende gebied een motivatie worden opgenomen voor deze afwijking en moet een zelfstandige regeling voor parkeren en stallen worden opgenomen.

Overgangsregeling
De verhouding tussen de (nieuwe) nota Parkeren en stallen Raalte 2025 en de voorgaande nota is geregeld in het overgangsrecht. Dit overgangsrecht is ook van toepassing bij een wijzigingsbesluit van deze nota.
Om belanghebbenden rechtszekerheid te bieden geldt voor deze nota de volgende overgangsregeling:

- Deze nota is van toepassing op alle aanvragen om een omgevingsvergunning die zijn ingediend na inwerkingtreding (dag na datum van publicatie). Aanvragen die zijn ingediend voor deze datum worden getoetst aan voorgaande nota.
- Binnen een periode van vier weken na de inwerkingtreding van de nieuwe nota, kan een aanvrager van een ingediende aanvraag van voor de inwerkingtreding van de nieuwe nota, verzoeken om de nieuwe nota op zijn aanvraag van toepassing te laten zijn. Dit verzoek dient minimaal twee weken voor de afloop van de beslistermijn te zijn ingediend als de reguliere procedure op zijn aanvraag van toepassing is. Het college van burgemeester en wethouders werkt in beginsel mee aan dit verzoek, indien er nog geen ontwerpbesluit ter visie is gelegd en/of de aanvraag niet op andere gronden zal worden geweigerd. De aanvrager dient tegelijkertijd met zijn verzoek aangepaste stukken te overleggen, waaruit blijkt dat wordt voldaan aan de nieuwe nota. Als de aanvrager dit verzoek doet, dan stemt de aanvrager in met een opschorting van de beslistermijn op zijn aanvraag om een omgevingsvergunning. De beslistermijn wordt dan opgeschort met een periode van vier weken.
- Voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor nog geen aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend, maar waarvoor het college van burgemeester en wethouders wel reeds een ontwerpbesluit heeft vrijgegeven voor inspraak in de vorm van een op het project gericht ruimtelijk kader of ruimtelijk ontwerp, is de voorgaande nota van toepassing. Voorwaarde daarbij is dat de definitieve, ontvankelijke aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend binnen twee jaren na inwerkingtreding van deze nota en dat de aanvraag in overeenstemming is met het op het project gericht ruimtelijk kader of ruimtelijk ontwerp. Uitzondering geldt voor situaties waarin de initiatiefnemer verzoekt om de nieuwe nota op zijn aanvraag van toepassing te laten zijn. Het college van burgemeester en wethouders werkt in beginsel mee aan dit verzoek.

1.4 Leeswijzer

Na een korte introductie, hieraan voorafgaand in hoofdstuk 1. Introductie volgt de overstap naar de inhoudelijke beleidsregels in hoofdstuk 2. Beleidsregels. De beleidsregels vormen de basis voor het berekenen van de parkeer- of stallingseis die van toepassing is op alle ruimtelijke initiatieven. De daarbij te hanteren verkeerskundige eisen zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Verkeerskundige eisen. Aspecten als bereikbaarheid en maatvoering worden hierin beschreven. De parkeer- en stallingsnormen zijn weergegeven in hoofdstuk 4. Parkeernormen en stallingsnormen. Het toepassingskader in hoofdstuk 5. Toepassingskader omschrijft hoe de regels, eisen en normen moeten worden toegepast. Belangrijk onderdeel hiervan is paragraaf 5.4 Afwijkmogelijkheden waarin een reeks afwijkmogelijkheden staan omschreven. Voor achtergrondinformatie is een aantal bijlagen opgenomen.

2. Beleidsregels

De parkeer- en stallingsbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt bepaald op basis van beleidsregels. Deze regels vormen de basis voor de berekening van de parkeer- en stallingseis en de beoordeling van de kwaliteit van voorzieningen. In principe gelden deze regels voor alle ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Raalte. Paragraaf 5.4 Afwijkmogelijkheden beschrijft hoe het college hiervan kan afwijken.

1. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het oplossen van de parkeer- en stallingsbehoefte.

Het uitgangspunt is dat een ontwikkeling geen extra parkeer- of stallingsdruk in de openbare ruimte teweegbrengt. De initiatiefnemer is dus verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeer- en stallingsvoorzieningen. Dit betekent ook dat alle kosten, zoals realisatiekosten en kosten voor eventuele voorbereidende onderzoeken, voor rekening van de ontwikkelende partij komen.

2. De parkeer- en stallingsbehoefte moet binnen het plangebied worden opgelost.

De initiatiefnemer moet de parkeer- en stallingsbehoefte binnen het plangebied oplossen, inclusief benodigde toegangs- en manoeuvreerruimte. In specifieke gevallen wordt de (toekomstige) openbare ruimte als onderdeel van het plangebied gezien. Het onderscheid tussen 'binnen het plangebied' en 'het eigen terrein' is nader toegelicht in deze nota.

3. De ruimtelijke mogelijkheid is leidend.

De parkeer- en stallingsnormen gelden voor datgene wat ruimtelijk mogelijk is of mogelijk gemaakt gaat worden. Een tijdelijk lagere mobiliteitsbehoefte, bijvoorbeeld door specifieke bedrijfsvoering, wordt buiten beschouwing gelaten. Zo wordt voorkomen dat toekomstige parkeer- en stallingsproblemen ontstaan bij voortzetting van de functie onder nieuwe omstandigheden.

4. Eén parkeer- en stallingsnorm per bouwwerk en/of per functie.

In één bouwwerk, kan sprake zijn van meerdere *functies of nevenfuncties*. Hierbij geldt voor parkeren en stallen één functie voor de normen. Daarmee wordt bedoeld dat voor ondergeschikte functies, nevenfuncties of andere activiteiten geen afzonderlijke norm(en) worden gehanteerd. Wanneer in één bouwwerk meerdere *gebruiksfuncties* zijn geldt: één norm per (onderliggende) functie. Het effect van meerdere nevenfuncties of activiteiten op de parkeer- en stallingsnormen is verdisconteerd in de normen. Bij het bepalen van de te hanteren normen, is de dominante functie leidend. Verdere toelichting is opgenomen in voorliggende nota.

5. Meervoudig gebruik van parkeer- en stallingsplaatsen.

Er wordt rekening gehouden met meervoudig gebruik van parkeer- en stallingsplaatsen. Later in de nota: *dubbelgebruik*. Onder meervoudig gebruik wordt verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde plaatsen. Uit een berekening van het maatgevend moment parkeren en stallen (parkeerbalans) blijkt het aantal parkeerplaatsen dat in het plangebied beschikbaar moet zijn.

6. Parkeer- en stallingsplaatsen zijn bereikbaar binnen de acceptabele loopafstanden.

In basis moet de parkeer- en stallingsbehoefte van een ontwikkeling worden gerealiseerd binnen de daarvoor geldende acceptabele loopafstand(en). Immers, als onvoldoende rekening wordt gehouden met de acceptabele loopafstanden kan parkeer- en fietshinder in de openbare ruimte ontstaan, kan de kwaliteit van bereikbaarheid verminderen en kunnen gebruikers een parkeerprobleem ervaren.

7. Parkeerplaatsen en stallingsplaatsen voor bezoekers moeten voldoen aan de toegankelijkheidsplicht.

Dubbelgebruik van parkeer- en stallingsplaatsen is het uitganspunt. Daarom is belangrijk dat parkeer- en stallingsplaatsen – die bedoeld zijn voor bezoekers – voldoen aan de toegankelijkheidsplicht. Plaatsen die door situering, zichtbaarheid of fysieke barrières minder aantrekkelijk of niet toegankelijk zijn, worden in de praktijk minder of niet gebruikt. Dubbelgebruik is dan niet mogelijk, terwijl daar wel op wordt gerekend. Daarom geldt voor parkeer- en stallingsplaatsen voor bezoekers een toegankelijkheidsplicht.

8. Verkeersruimte voor het bevoorraden is in principe op eigen terrein.

De verkeersruimte die nodig is voor het bevoorraden van functies en voorzieningen is in principe op eigen terrein. Voor het laden en lossen moet voldoende ruimte beschikbaar zijn op eigen terrein zodat functies en voorzieningen veilig en zonder hinder kunnen worden bevoorraad. Het gaat daarbij met name om grote(re) bedrijven en voorzieningen met frequente bevoorrading. Voor kleine(re) bedrijven en voorzieningen met laagfrequente bevoorrading geldt een uitzondering.

9. Instandhouding bestaande parkeer- en stallingsplaatsen en compenseren van vervallen parkeer- en stallingsplaatsen.

Parkeer- en stallingsplaatsen moeten duurzaam in stand worden gehouden en mogen niet anders worden gebruikt. Als het gebruik of de behoefte wijzigt, kan toestemming worden verleend voor ander gebruik met een omgevingsvergunning. Daarbij blijft de ruimtelijke mogelijkheid leidend; ook bij een tijdelijk lagere behoefte moeten plaatsen behouden blijven. Voor een vergunning is een positief advies van de verkeerskundige vereist, eventueel ondersteund door een parkeeronderzoek.

10. Parkeer- en stallingsplaatsen moeten voldoen aan de eisen.

Parkeer- en stallingsplaatsen tellen pas als bruikbaar aanbod als ze voldoen aan de eisen; ontoegankelijke of slecht bereikbare plaatsen worden niet meegerekend. De gemeente hanteert hiervoor de meest recente vakrichtlijnen en normeringen. De minimale eisen van de gemeente Raalte zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Verkeerskundige eisen.

11. Parkeer- en stallingsplaatsen op eigen terrein zijn onvoorwaardelijk beschikbaar.

De beschikbaarheid en toegankelijkheid van parkeer- en stallingplaatsen op private percelen is in beginsel onvoorwaardelijk voor alle gebruikerstypen. Zonder schriftelijke toestemming van de gemeente mag voor private parkeerplaatsen geen vergoeding worden gevraagd of voorwaarden gesteld. Ook het toewijzen van parkeerplaatsen voor specifieke adressen of doelgroepen is niet zondermeer toegestaan, dit kan immers ten koste gaan van dubbelgebruik. Een eventuele schriftelijke toestemming dient concreet te zijn opgenomen in de omgevingsvergunning.

12. Ruimte voor maatwerk bij grote bouwwerken of uitzonderlijke situaties.

Bij (zeer) grote bouwwerken of uitzonderlijke situaties is het mogelijk dat de parkeer- en stallingsnormen verminderd toepasbaar zijn. Met het oog op het voorkomen van parkeeroverschotten of onevenredige eisen voor de ruimtelijke ontwikkeling wordt ruimte geboden voor maatwerk. Hierbij blijft het doel dat de bereikbaarheid van de voorziening wordt gewaarborgd en parkeer- en fietshinder in de openbare ruimte wordt vermeden.

13. Geen benadeling door bestaande parkeer- en stallingstekorten (salderen).

Een ontwikkelende partij wordt niet benadeeld door bestaande tekorten. Wanneer de bestaande functie verdwijnt en wordt vervangen door een nieuwe functie, dient de (theoretische) behoefte van de voormalige functie in mindering te worden gebracht op de behoefte van de nieuwe functie. Het corrigeren van deze bestaande tekorten wordt salderen genoemd. Bij het toepassen van *salderen* moet rekening worden gehouden met de volgende voorwaarden:

- De formele planfunctie en het huidige – binnen de planfunctie passende – gebruik is het uitgangspunt. Bij twijfel kan een initiatiefnemer worden gevraagd om het huidige gebruik met een nadere motivering aan te tonen.
- Bij het salderen van bestaande tekorten moet rekening worden gehouden met een eventuele verschuiving van de maatgevende parkeer- en stallingsbehoefte.
- Wanneer een functie op het moment van aanvraag al 5 jaar niet meer in gebruik is, kan een bestaand tekort niet worden gesaldeerd.

14. Verbouw of aanbouw en sloop en herbouw.

Bij sloop en herbouw gelden de normen niet als de oude functie in aard en omvang terugkeert. Uitbreidingen of toevoegingen volgen wel de vastgestelde parkeer- en stallingsnormen. Bij verbouw of aanbouw, moet slechts voor de uitbreiding worden voldaan aan de extra parkeer- en stallingsbehoefte. Uiteraard moeten (eventuele) opgeheven parkeerplaatsen wel gecompenseerd worden.

3. Verkeerskundige eisen

Parkeerplaatsen moeten doelmatig bruikbaar en bereikbaar zijn. Daarom moeten parkeervoorzieningen in de openbare ruimte én de parkeervoorzieningen op eigen terrein voldoen aan de daarvoor geldende verkeerskundige eisen. In dit hoofdstuk worden de relevante eisen per thema nader toegelicht.

3.1 Acceptabele loopafstanden

De (loop)afstand van functies en voorzieningen naar parkeer- en stallingsvoorzieningen die een gebruiker wil of kan afleggen, wordt de acceptabele loopafstand genoemd. Het gaat hierbij om de loopafstand van de voordeur van de bestemming tot de parkeervoorziening. De afstand die een gebruiker als acceptabel beschouwd, verschilt per functie. In onderstaande tabel 1 zijn de acceptabele loopafstanden opgenomen waaraan de bereikbaarheid van parkeervoorzieningen wordt getoetst.

Voor de begrenzing van het gebied met de gebruiksfunctie 'Centrum en schil Raalte' wordt verwezen naar paragraaf 4.2 Ligging.

Tabel 1: Acceptabele maximale loopafstanden

Gebruiksfunctie	Acceptabele maximale loopafstanden	
	Automobilist	Fietser
Wonen	50 - 100 meter[1]	10 - 50 meter[1]
Werken	500 meter	25 - 50 meter[1]
Winkelen en boodschappen	100 meter	50 - 100 meter[1]
Centrum en schil Raalte[2]	200 - 400 meter[1]	100 - 200 meter[1]
Sport, cultuur en ontspanning	200 meter	25 - 50 meter[1]
Horeca en recreatie	200 meter	25 - 50 meter[1]
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	100 meter	25 - 50 meter[1]
Onderwijs	200 meter	25 - 50 meter[1]

1) In principe wordt gestreefd naar parkeer- en stallingsplaatsen binnen een loopafstand van de laagst gegeven waarde. Als dit niet haalbaar blijkt, kan een loopafstand van maximaal de hoogst gegeven waarde eveneens als aanvaardbaar worden beschouwd.

2) Deze 'gebruiksfunctie' is van toepassing op alle gebruiksfuncties in dit gebied.

3.2 Maatvoering parkeervoorzieningen

De meest recente CROW-richtlijnen (waaronder 'ASVV2021') zijn de basis voor het beoordelen van parkeerplaatsen. Voor de duidelijkheid zijn (minimale) maatvoeringen opgenomen in deze paragraaf. Voor nog te realiseren (gebouwde) parkeerterreinen en parkeervoorzieningen wordt de meest recente versie van de NEN-normering

gehanteerd (NEN 2443, 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'), deze NEN-normering gaat boven de eisen in deze paragraaf. Bij eventuele afwijkingen en/of tegenstrijdigheden kan de gemeentelijk verkeerskundige uitsluitsel geven over de te hanteren maatvoering en eisen.

Parkeervoorzieningen

De maatvoering van een parkeervoorziening is afhankelijk van het voertuigtype. In basis zijn er drie verschillende voorzieningen: haakse parkeerplaatsen (parkeervakken), langsparkeerplaatsen (vakken, havens of stroken) en gestoken parkeerplaatsen (vakken onder een hoek). Voor parkeervakken en langsparkeerplaatsen is de minimaal vereiste maatvoering opgenomen in tabel 2. Voor de maatvoering van gestoken parkeerplaatsen wordt verwezen naar de meest recente CROW-richtlijnen, waaronder 'ASVV2021' en de meest recente 'PvE IOR' (Raalte, 2025).

Bij (langs)parkeren moet rekening worden gehouden met de rondgang voor aanrijdend en wegrijdend verkeer en een eventuele keerlus. De lengte van een langsparkeervak is afhankelijk van de parkeermanoeuvre (voorwaarts of achterwaarts inparkeren). Daarbij geldt dat voor het eerste en laatste langsparkeervak altijd de langste maat (7,00 meter personenauto's en 8,00 meter grote bestelbussen) moet worden aangehouden (voor manoeuvreerruimte). Bij toepassing van een verloop mag dit binnen die maat worden opgevangen. In het meest recente 'PvE IOR' (Raalte, 2025) zijn principevoorbeelden gegeven.

Wanneer parkeervakken langs perceelsgrenzen, gesloten wanden (gevels of hekwerk) of hoogblijvend (> 0,60 m) groen gesitueerd zijn, moet extra ruimte worden gehanteerd voor in- en uitstappen, obstakelvrees en ter voorkoming van schade. Aan de zijde waar het obstakel zich bevindt, moet een breedte- of lengtetoeslag worden gehanteerd van minimaal 0,50 meter. De lengtetoeslag kan ook worden toegepast in de vorm van een overstek, maar hierbij mogen geen 'varkensruggen' als stootband worden toegepast.

Tabel 2: Minimale maatvoering (haakse) parkeervakken en langsparkeerplaatsen

Type parkeervoorziening	Doelgroep	Minimale breedte (in meters)	Minimale lengte (in meters)
(Haakse) parkeervakken	Personenauto	2,50	5,00[1]
	(Grote) bestelbus (bedrijven)	3,00	6,00[2]
	Autobus en vrachtauto (ongeleed)	langparkeren 3,50 kortparkeren 4,00	13,00[3]
	Trekker-opleggercombinatie Vrachtauto met aanhanger	langparkeren 3,50 kortparkeren 4,00	18,00 19,50
	Mindervalidenparkeerplaats	3,50[4]	5,00
Langs-parkeerplaatsen	Personenauto	2,00	6,00 achterwaarts parkeren 7,00 voorwaarts parkeren
	(Grote) bestelbus (bedrijven)	2,50	7,00 achterwaarts parkeren[2] 8,00 voorwaarts parkeren[2]
	Autobus en vrachtauto (ongeleed)	3,00	16,00[3]
	Trekker-opleggercombinatie Vrachtauto met aanhanger	3,50	21,00 22,50
	Mindervalidenparkeerplaats	3,50[4]	6,00[5]

1) *Bij de toepassing van een overstek kan de verhardingslengte van een parkeervak worden bekort met een 0,50 meter. De totale lengte van een parkeervak (inclusief overstek) moet 5,00 meter blijven.*
2) *De lengte van een bestelbus kan sterk variëren en daarmee ook de benodigde lengtemaat van de parkeerplaats. In elk geval moet de minimale maat worden aangehouden.*
3) *Wanneer sprake is van een samenstel dan moeten de parkeerplaatsen langer worden gedimensioneerd.*
4) *Bij een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is 3,00 meter toegestaan.*
5) *Indien achter wordt in- en uitgestapt is de minimale lengte 7,50 meter. Bij een vrije uitstapstrook kan deze lengte mogelijk kleiner zijn dan 7,50 meter.*

Parkeerweg

De weg die direct naar de parkeervoorzieningen leidt, wordt ook wel de parkeerweg genoemd. De parkeerweg voorziet in de benodigde ruimte voor de parkeermanoeuvre. Meestal is de parkeerweg onderdeel van de rijbaan (openbare weg) of is het de rijbaan op een parkeerterrein (privaat en openbaar). Als tussen de parkeerweg en een haakse parkeervoorziening een trottoir aanwezig is, wordt deze als onderdeel van de parkeerweg beschouwd. Om parkeervoorzieningen te kunnen bereiken, moet de parkeerweg voldoen aan de minimale eisen zoals opgenomen in tabel 3. Idealiter is de parkeerweg voor haakse parkeerplaatsen – afhankelijk van het gebruik – 5,50 á 6,00 meter breed. Bij functies (bijvoorbeeld wonen) waar een laag aantal parkeerwisselingen is (lang parkeren) kan de parkeerweg in absolute uitzonderingssituaties worden versmald tot 5,00 meter. Bij functies (bijvoorbeeld een supermarkt) met een hoog aantal parkeerwisselingen (kort parkeren) moet de parkeerweg altijd minimaal 6,00 meter breed zijn.

Tabel 3: Minimale maatvoering parkeerweg

	Minimale parkeerwegbreedte kort parkeren (in meters)	Minimale parkeerwegbreedte lang parkeren (in meters)
(Haakse) parkeervakken	6,00	5,00
Langsparkeerplaatsen		
-Eenrichtingsverkeer (auto + fiets, privaat en openbaar)	3,40	
-Tweerichtingsverkeer (zeer) lage verkeersintensiteit zonder vrachtverkeer. (alleen op private wegen)	4,00	
-Tweerichtingsverkeer hoge(re) verkeersintensiteit of gecombineerd gebruik (vrachtverkeer) (alleen op private wegen)	4,50	
-Tweerichtingsverkeer openbare weg	4,80[1]	

1) *Bij parkeren in havens of stroken langs de rijbaan. Wanneer aan één zijde óp de rijbaan geparkeerd wordt, is een minimale wegbreedte van 5,00 meter nodig.*

Toegangsweg

Toegangswegen vormen de verbinding tussen de openbare weg en de parkeerweg. Idealiter voldoen toegangswegen aan de meest recente CROW-richtlijnen waaronder, 'ASVV2021'. In sommige situaties kan sprake zijn van een smalle(re) toegangsweg naar private parkeerterreinen en/of bedrijfspercelen. Deze toegangswegen moeten voldoende breed zijn voor een minimale verkeersafwikkeling en voldoen aan de voorwaarden voor een uitzonderlijk smalle toegangsweg. De toegangsweg dient te voldoen aan álle voorwaarden en maatvoering zoals opgenomen in tabel 4, als de toegangsweg daaraan niet voldoet of slechts gedeeltelijk, worden de parkeerplaatsen en/of bestemmingen als niet bereikbaar beschouwd. Deze gegeven (minimale) maatvoering mag enkel en alleen bij absolute uitzonderingssituaties worden toegepast.

Tabel 4: Minimale breedte en voorwaarden voor toegangswegen

Toegangsweg (type)	Minimale breedte (in meters)	Voorwaarden
Toegangsweg A	3,00	- Maximaal aantal parkeerplaatsen: **10 parkeerplaatsen**. - Maximale lengte toegangsweg (zonder bochten): **20 meter**. - Alleen langparkeren toegestaan. - Geen combinatie met laad- en losverkeer (vrachtverkeer) toegestaan. - Keermogelijkheid is aanwezig. - Geen veiligheidsknelpunten.
Toegangsweg B	3,50	- Maximaal aantal parkeerplaatsen: **20 parkeerplaatsen**. - Maximale lengte toegangsweg (zonder bochten): **30 meter**. - Alleen langparkeren toegestaan. - Geen combinatie met laad- en losverkeer (vrachtverkeer) toegestaan. - Keermogelijkheid is aanwezig. - Geen veiligheidsknelpunten.
Toegangsweg C	4,50	- Maximaal aantal parkeerplaatsen: **30 parkeerplaatsen**. - Maximale lengte toegangsweg (zonder bochten): **30 meter**. - Alleen langparkeren toegestaan. - Combinatie met laagfrequent laad- en losverkeer (vrachtverkeer) en geringe bezoekersfunctie toegestaan. Bijvoorbeeld: kleine en middel-grote bedrijven. - Combinatie met hoogfrequent laad- en losverkeer (vrachtverkeer) en/of sterke bezoekersfunctie niet toegestaan. Bijvoorbeeld: grote bedrijven en supermarkten. - Keermogelijkheid is aanwezig. - Geen veiligheidsknelpunten.

3.3 Toegankelijkheidsplicht

Parkeerplaatsen die voldoen aan de eisen zijn bruikbaar, maar kunnen alsnog ontoegankelijk zijn. Als beleidsregel is opgenomen dat voorzieningen voor het parkeren en stallen voor bezoekers toegankelijk moeten zijn. Een parkeerplaats voldoet aan de toegankelijkheidsplicht wanneer bezoekers zonder barrière en rechtstreeks toegang hebben, of wanneer aantoonbaar is dat zij zonder verdere beperkingen worden toegelaten.

Woningen

Parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn toegankelijk; opritten, inpandige parkeervoorzieningen en afgesloten terreinen tellen niet mee (behalve bij een slagboom met intercom of automatische toegang). Een oprit geldt nooit als bezoekersparkeerplaats. Stallingsplaatsen mogen op eigen terrein zijn, zolang deze zonder barrière toegankelijk zijn. Overigens geldt de toegankelijkheidsplicht voor stallen niet voor grondgebonden woningen.

Bedrijven en andere voorzieningen
Het parkeren vindt plaats op het eigen terrein. Bezoekersplaatsen zijn niet afgesloten of aantoonbaar vrij toegankelijk tijdens openingstijden. Bezoekersplaatsen zijn logisch gesitueerd en zichtbaar vanaf de openbare weg of met aanvullende maatregelen zichtbaar toegankelijk.

3.4 Parkeren bij woningen

Ter invulling van beleidsregel 2 moet voor het parkeren bij woningen, zowel de (toekomstige) openbare ruimte als het (toekomstige) eigen perceel, worden gezien als onderdeel van het plangebied. In deze paragraaf is een nadere toelichting opgenomen over het aandeel parkeervoorzieningen dat in elk geval op eigen perceel moet worden gerealiseerd en welke eisen en voorwaarden daaraan worden gesteld.

Parkeren op eigen perceel
Grondgebonden woningen beschikken over een eigen perceel. De inrichting van dat perceel en daarmee de ruimte voor het parkeren, is afhankelijk van het woningtype, de perceeloppervlakte en de stedenbouwkundige opzet van wijken. Wanneer parkeervoorzieningen bij specifieke woningtypen niet (kunnen) worden gebruikt zoals in de planvorming bedoeld, kunnen in de praktijk parkeerproblemen ontstaan. Daarom geldt er per woningtype een eis voor parkeren op eigen perceel:

- Vrijstaande woning: Bij voorkeur 2, tenminste 1 parkeerplaats(en).
- Twee-onder-een-kapwoning: Bij voorkeur 2, tenminste 1 parkeerplaats(en).
- Hoekwoning: Indien mogelijk 1 parkeerplaats.
- Tussenwoning: Geen parkeerplaats op eigen terrein.

Op voorwaarde van een positief advies van de verkeerskundige en stedenbouwkundige van de gemeente kan in specifieke situaties worden afgeweken van de eisen.

Parkeren op eigen oprit
Parkeerplaatsen op eigen perceel, moeten bereikbaar zijn met een oprit. Bij de parkeernormen is geen rekening gehouden met het feit dat opritparkeerplaatsen vaak niet volledig worden benut. Om parkeerverschuiving naar de openbare ruimte te voorkomen, wordt voor opritparkeren een rekenwaarde gebruikt en gelden minimale eisen. De rekenwaarden en eisen voor opritten zijn opgenomen in tabel 5. In bijlage 5 staan de uitgangspunten die hieraan ten grondslag liggen. Tot slot is belangrijk dat: de opritten toegankelijk zijn met een uitrit, sprake is van voldoende manoeuvreerruimte en dat fietsers en voetgangers toegangsdeuren kunnen bereiken.

Tabel 5: Parkeren op opritten: minimale maatvoering en rekenwaarden

Soort voorziening	Type voorzieningen op eigen perceel	Theoretisch aantal	Reken-waarde	Minimale maatvoering (in meters)
Enkele parkeer voorziening	Korte oprit zonder garage	1	1	3,50 breed - 7,00 lang[1]
	Lange oprit zonder garage	2	1,5	3,50 á 4,00[1] breed - 11,00 lang
	Korte oprit met garage	2	1	3,50 breed - 7,00 lang[1]
	Lange oprit met garage	3	1,5	3,50 á 4,00[1] breed - 11,00 lang
Dubbele parkeer voorziening	Korte oprit zonder garage	2	2	7,00 breed - 7,00 lang
	Lange oprit zonder garage	4	3	7,00 breed - 11,00 lang
	Korte oprit met (2) garage(s)	4	2	7,00 breed - 7,00 lang
	Lange oprit met (2) garage(s)	6	3	7,00 breed - 11,00 lang
Parkeer voorziening in garage	Garage bij woning	1	0	Zie NEN-2443
	Garagebox, niet bij woning	1	0	Zie NEN-2443

1) Bij een 'gemiddelde autobreedte' is 3,50 bij 7,00 meter als minimum voldoende. Bij brede voertuigen is minimaal 4,00 meter breedte nodig, maar kan worden volstaan met een lengte van 6,00 meter.

3.5 Aandeel mindervalidenparkeerplaatsen

Mensen met een loopbeperking kunnen in aanmerking komen voor een algemene mindervalidenparkeerkaart. Deze kaart geeft hun enkele bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen voor mindervaliden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt getoetst of er voldoende parkeerplaatsen voor mensen met een loopbeperking worden gerealiseerd. Hierbij gelden de volgende eisen en voorwaarden:

- De afstand tussen de mindervalidenparkeerplaatsen en de (bezoekers)ingang/voordeur van de bestemming is zo klein mogelijk en niet meer dan 100 meter.
- Bij de realisatie van mindervalidenparkeerplaatsen moet rekening worden gehouden met de toegankelijkheid van die parkeerplaats. Bijvoorbeeld een trottoir op-/afrit in de looproute.
- Bij publieke voorzieningen (bijvoorbeeld: bioscoop, bibliotheek, buurthuis) wordt 5 % van het totaal aantal parkeerplaatsen – voor bezoekers – ingericht als algemene mindervalidenparkeerplaats.
- Bij grote openbare parkeerterreinen en -garages wordt 2% van het totaal aantal parkeerplaatsen ingericht als algemene mindervalidenparkeerplaats.
- Bij bouwwerken die specifiek bedoeld zijn voor een seniore doelgroep of mensen met een loopbeperking, wordt 5% van het totaal aantal parkeerplaatsen – voor bewoners en bezoekers – ingericht als mindervalidenparkeerplaats. Dat wil zeggen: de maatvoering en toegankelijkheid voldoet aan de eisen, de formele instelling d.m.v. een bord mag later naar behoefte plaatsvinden.

3.6 Kwaliteitseisen stallingsvoorzieningen

Op grond van de beleidsregels in deze nota, is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor het oplossen van de stallingsbehoefte op het eigen terrein. Dat geldt ook voor het bezoekersaandeel. Wanneer namelijk onvoldoende stallingen worden gerealiseerd kan hierdoor fietsparkeerhinder in de openbare ruimte ontstaan. Het (volwaardig) gebruik van een fietsenstalling hangt af van de minimale kwaliteit van die voorziening en de functionele kwaliteit van de fietsenstalling is een belangrijke stimulans voor fietsgebruik. Een goede fietsenstalling biedt (onder andere) comfort, vermindert diefstal en vandalisme, vermindert fietsonderhoud en faciliteert de laadbehoefte.

Daarom is het wenselijk dat fietsenstallingen van hoge kwaliteit zijn. Hierbij worden de volgende functionele kwaliteitsniveaus onderscheiden:

- **Kwaliteitsniveau hoog**
  De stallingsvoorziening is overdekt, afsluitbaar en voorzien van een oplaadmogelijkheid (bijvoorbeeld een garage of overdekte fietsenstalling).
- **Kwaliteitsniveau basis+**
  De stallingsvoorziening is overdekt, niet afsluitbaar maar wel voorzien van een aanbindmogelijkheid (bijvoorbeeld een carport of overkapping met fietsrekken, muur- of grondankers).
- **Kwaliteitsniveau basis**
  De stallingsvoorziening is voorzien van een aanbindmogelijkheid (bijvoorbeeld U-beugels en muur- of grondankers).
- **Kwaliteitsniveau minimaal**
  De stallingsvoorziening betreft een reservering van ruimte, zonder verdere voorzieningen (bijvoorbeeld een fietsparkeervak of plaats in het voorerf- of achtererfgebied).

Het startpunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is de bedoeling dat stallingsvoorzieningen voldoen aan het hoogste kwaliteitsniveau. Door in de startfase van de planvorming rekening te houden met kwalitatief goede stallingen, kan vaak zonder hoge kosten of constructieve problemen een hoog kwaliteitsniveau stallingen worden gerealiseerd. Dit startpunt is bedoeld als signaalfunctie. Hoge kwaliteitseisen mogen niet leiden tot regeldrang. Het kwaliteitsniveau van de stallingsvoorzieningen blijft de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer.

In elk geval moet op eigen terrein worden voldaan aan de fietsparkeereis en moeten stallingsvoorzieningen voldoen aan het kwaliteitsniveau 'minimaal'. Een voorwaarde hierbij is dat de gestalde fietsen geen belemmering voor de vrije doorgang mogen vormen. Vuistregel voor de benodigde ruimte van één stallingsplaats is minimaal 1,5 m^2 (0,75 meter breed en 2,00 meter lang). Afhankelijk van het type fiets (bijvoorbeeld voor bakfietsen, kan meer ruimte wenselijk zijn). Ruimte op opritten die wordt aangewend voor (auto)parkeren, mag niet worden aangewend als stallingsruimte en andersom.

Tot slot wordt voor een kwalitatief goede inrichting van stallingsvoorzieningen aanbevolen gebruik te maken van de daarvoor geldende kwaliteitsrichtlijnen zoals: CROW-publicatie 291 'Leidraad fietsparkeren' en 'FietsParKeur'. Met daarbij aanvullend dat bij de inrichting van stallingsvoorzieningen altijd rekening wordt gehouden met de doelgroep waarvoor de stalling bestemd is.

3.7 Aanwezigheidspercentages

Bij verschillende gebruikersgroepen kan sprake zijn van een verschil in het drukste moment van de week. Omdat gebruikers niet (altijd) op hetzelfde moment aanwezig zijn, kunnen parkeer- en stallingsplaatsen dubbel worden gebruikt. Door dubbelgebruik kan het zijn dat er per saldo minder capaciteit kan worden gerealiseerd.

Het drukste moment van de week is het maatgevend moment voor het aantal te realiseren parkeer- en stallingsplaatsen. Het bepalen van dat drukste moment gebeurt met behulp van de aanwezigheidspercentages. Verder worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd voor verkeerskundige berekeningen, zoals een salderingsberekening of een parkeerbalans. In onderstaande tabel 6 staan de aanwezigheidspercentages per gebruikersgroep.

Tabel 6: Aanwezigheidspercentages per gebruikersgroep

Gebruikersgroep/ Moment van de week	Werkdag				Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Middag	Avond[8]	Middag	Avond	Middag
Wonen - bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
Wonen - bezoekers	10%	20%	70%	0%	60%	80%	80%	90%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%[1]	0%[1]	70%	0%[1]	0%[1]	0%[1]	0%[1]
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%[1]	0%[1]	100%	75%[1]	0%[1,2]	0%[1]	0%[1]
Detailhandel	30%	60%	10%[3]	0%	60%	75%	100%	0%[3]	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	60%	80%	100%	0%[3]	0%[4]
Supermarkt	40%	50%	70%	0%	80%	80%	100%	60%	60%
Binnensport	50%	50%	100%	0%	40%	100%	100%	100%	75%
Buitensport	25%	25%	50%	0%	25%	50%	100%	25%	100%
Cultuur en ontspanning[6]	5%	40%	75%	0%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal/medisch[7]	100%	100%	10%	0%	80%	10%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: Patiënten/bezoekers	100%	100%	40%	5%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis: Medewerkers	100%	100%	40%	10%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant[5]	30%	40%	60%	0%	70%	100%	70%	100%	70%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

1) Tenzij ook buiten kantooruren wordt gewerkt (bijvoorbeeld ploegendienst).

2) Indien op zaterdag open: 100%.

3) Indien 's avonds open: 70%.

4) Indien koopzondag: 100%.

5) Richtwaarden. Maatwerk kan bij verschillende typen restaurants nodig zijn.

6) Bioscoop/theater/podium enzovoort.

7) Arts/therapeut/consultatiebureau enzovoort.

8) Koopavond.

3.8 Bevoorraden, laden en lossen

Bevoorrading moet in principe binnen het plangebied plaatsvinden. Hoe bevoorrading wordt georganiseerd, kan invloed hebben op verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van (parkeer)voorzieningen. Om risico's op onveilige situaties of parkeerproblemen te beperken, gelden specifieke regels voor laden en lossen.

Bevoorrading gebeurt hoofdzakelijk via ondergeschikte erftoegangswegen (type B), waarbij zowel een voorwaartse als achterwaartse manoeuvre toegestaan is. Bevoorrading via wegen met een belangrijke verkeersfunctie voor langzaam of gemotoriseerd verkeer (erftoegangsweg type A, gebiedsontsluitingswegen 30 of 50 km/u) moet zoveel mogelijk worden vermeden. Alleen als er geen alternatief is en de veiligheid is gewaarborgd, mag uitzonderlijk via deze wegen worden bevoorraad. De manoeuvre mag dan uitsluitend voorwaarts plaatsvinden.

In voetgangersgebieden mag bevoorrading alleen binnen venstertijden plaatsvinden, bij voorkeur met kleinere voertuigen dan trekker-opleggercombinaties. Achterwaartse manoeuvres in voetgangersgebieden en over parkeerterreinen moeten worden vermeden.

Op bedrijfs- en industriewegen is bevoorrading altijd toegestaan, tenzij expliciet verboden. Manoeuvres zijn zowel voorwaarts als achterwaarts toegestaan. Bedrijven moeten in beginsel zelf op eigen terrein voorzien in ruimte voor bevoorrading. Bedrijven op terreinen tot 750 m^2 mogen hiervan afwijken als bevoorrading beperkt voorkomt. Slagbomen of hekwerken mogen geen hinder veroorzaken voor het openbaar gebied.

Bij ontwerpen waarbij een trekker-opleggercombinatie achteruit moet rijden, moet worden uitgegaan van een linksachterwaartse manoeuvre voor veilig zicht.

4. Parkeernormen en stallingsnormen

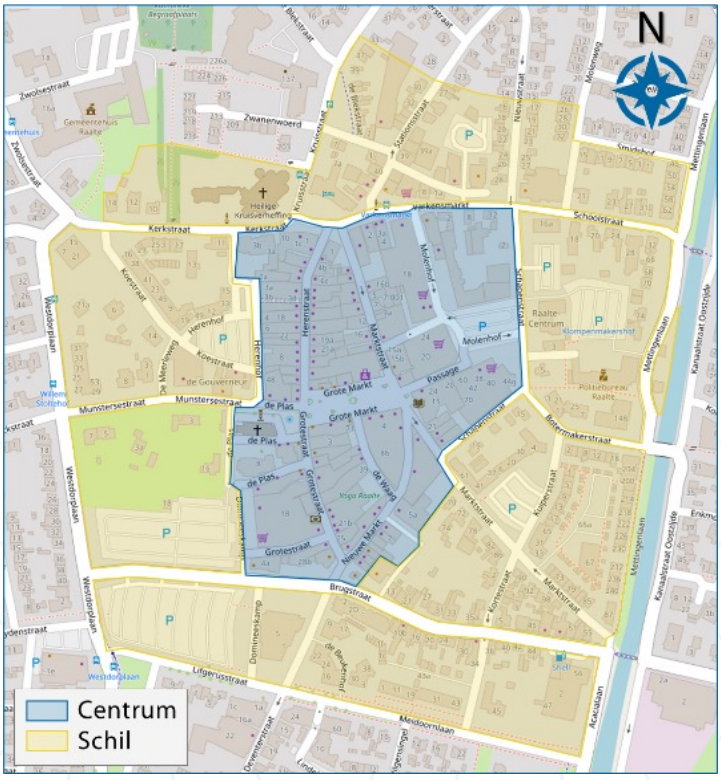
De uitgangspunten, parkeernormen en stallingsnormen staan in dit hoofdstuk. De normen zijn bepaald met kencijfers uit CROW-publicaties 'Parkeerkencijfers (2024)' en 'Fietsparkeerkencijfers (2025)' en eigen onderzoek.

4.1 Stedelijkheidsgraad

Bij de kencijfers wordt gebruikgemaakt van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad is bepaald volgens de CBS-methode, gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid per km^2. Het CBS onderscheidt vijf categorieën van zeer sterk tot niet-stedelijk. Volgens deze methode is de gemeente Raalte 'weinig stedelijk'.

4.2 Ligging

De ligging van een ruimtelijke ontwikkeling bepaalt mede de parkeer- en stallingsbehoefte. In centrumgebieden is het autobezit en -gebruik lager en het fietsgebruik hoger dan in andere gebieden. Daarom verschillen de normen per gebied. Het gaat daarbij om de gebieden: Raalte centrum, Raalte schil, bebouwde kom en buitengebied. Deze gebiedsindeling sluit aan bij de landelijke CROW-systematiek. In Raalte is een duidelijk centrumgebied door: concentratie van centrumfuncties, wegenstructuur, het voetgangersgebied en parkeerregulering. Rond het centrum ligt een schil, waarvan de grenzen zijn bepaald op basis van het gereguleerd parkeerareaal, loopafstand, de wegenstructuur en perceelsgrenzen. In de overige kernen bestaat wel een dorpscentrum, maar ontbreekt een duidelijk afgebakende centrumzone, voetgangersgebieden en grootschalige parkeerregulering. Daarom is verkeerskundig alleen in Raalte sprake van een centrum en schil. De overige kernen, en het deel van Raalte buiten deze twee gebieden, vallen volledig onder 'bebouwde kom'. Alles buiten de bebouwde kom is buitengebied.



In figuur 1 zijn 'Raalte centrum' en 'Raalte schil' weergegeven.

Figuur 1:
Gebiedsindeling centrum- en schilgebied Raalte

4.3 Functie

De parkeer- en stallingsnormen zijn onderverdeeld in gebruiksfuncties. Die vervolgens zijn onderverdeeld in specifieke functies voor de parkeer- en stallingsnormen. De functies voor normen zijn afgeleid van de landelijke CROW-systematiek. Volgens beleidsregel 4 geldt in beginsel één functie, met bijbehorende normen, per bouwwerk. Bijvoorbeeld bij een bedrijf met daarin een klein kantoor voor werkvoorbereiding en planning, een bedrijfsrestaurant, een magazijn en een grote productiehal is de functie 'bedrijf' dominant. Dat daarbinnen andere activiteiten en (neven)functies zijn, is evident. De functie 'bedrijf' is voor het hele gebouw van toepassing voor de parkeer- en stallingsnorm. Tenzij bijvoorbeeld het kantoor niet langer als ondergeschikt aan de bedrijfsfunctie is te beschouwen. Vanzelfsprekend betekent dit niet dat – wanneer sprake is van meerdere gebruiksfuncties per bouwwerk – maar één norm voor alle functies wordt gehanteerd. Bij bijvoorbeeld appartementen (Wonen) boven een winkel (Winkelen en Boodschappen) geldt per functie een parkeer- en stallingsnorm. Dus voor appartementen een parkeer- en stallingsnorm en voor de winkel een parkeer- en stallingsnorm.

Een toelichting voor de begrippen: gebruiksfunctie, functie en nevenfunctie is opgenomen in bijlage 1. In bijlage 2 staat een toelichting voor de functies. Indien een bepaalde functie niet is opgenomen in voorliggende nota, wordt door de gemeentelijk verkeerskundige een afweging gemaakt welke norm het best toepasbaar is. Als ook dat geen soelaas biedt, dient de parkeer- en stallingsbehoefte te worden bepaald met een maatwerkonderbouwing (zie afwijkmogelijkheid B3).

4.4 Bezoekersaandeel wonen

Voor de functie wonen moet voor parkeer- en stallingsplaatsen rekening worden gehouden met het bezoekersaandeel. Dit aandeel betreft het aantal parkeer- of stallingsplaatsen dat in de openbare ruimte beschikbaar moet zijn voor bezoekers van woningen. Het bezoekersaandeel van alle andere functies dan wonen is opgenomen in de tabellen met normen en/of toelichting per functie in de bijlage 2. Het bezoekersaandeel verschilt per gebied. Bij grotere onderlinge afstanden is een bezoeker namelijk eerder geneigd om met de auto te gaan, bij korte afstanden wordt sneller gebruik gemaakt van de fiets. In tabel 7 is het bezoekersaandeel voor parkeren en stallen bij woningen gegeven.

Tabel 7: Bezoekersaandeel wonen voor parkeren en stallen

Bezoekersaandeel per woning	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buitengebied
Parkeren	0,1	0,1	0,2	0,3
Stallen	0,3	0,3	0,2	0,1

Het bezoekersaandeel moet (ook) afzonderlijk (per deelgebied) worden berekend. Hieruit blijkt hoeveel plaatsen in de openbare ruimte beschikbaar moeten zijn. Een belangrijke uitzondering betreft de stallingsnormen van de fiets voor de grondgebonden woningen. Hierbij wordt aangenomen dat bezoekers van deze woningen altijd een plek kunnen vinden voor het stallen van de fiets op het eigen terrein.

4.5 Indicatieve normen en maatwerkonderbouwing

Voor sommige functies is weinig data beschikbaar of kan het auto- en fietsgebruik sterk variëren. Daarom zijn hiervoor indicatieve normen opgenomen, in de tabellen met normen aangeduid als 'Functie'. Bij deze functies blijft de gegeven norm het uitgangspunt, maar is aanvullende maatwerkonderbouwing nodig om aan te tonen dat de parkeer- en stallingseis in balans is met de redelijkerwijs te verwachten parkeer- en stallingsbehoefte. Het gebruik van een maatwerkonderbouwing betreft een afwijking. Een uitgebreide toelichting en voorwaarden zijn opgenomen onder afwijkmogelijkheid B3.

4.6 Parkeernormen

In deze paragraaf staan de parkeernormen per functie onderverdeeld naar gebruiksfunctie. Voor een toelichting van de functies wordt verwezen naar bijlage 2.

4.6.1 Parkeernormen Wonen

De parkeernormen voor gebruiksfunctie Wonen staan in tabel 8. Het bezoekersaandeel voor wonen is reeds opgenomen in de normen. Het in paragraaf 4.4 beschreven bezoekersaandeel moet dus niet worden opgeteld bij de gegeven normen. In het geval afwijkend op paragraaf 4.4 sprake is van een vaste waarde voor het bezoekersaandeel, dan is dat in tabel 8 weergegeven. Bij het bepalen van de omvang voor woningen/appartementen wordt een bergruimte voor fietsers niet meegenomen in het totaaloppervlak m² bvo. Een hal of overige bergruimte die niet uitsluitend bedoeld is voor het stallen van fietsen wordt wel meegenomen in het aantal m² bvo.

Tabel 8: Parkeernormen gebruiksfunctie Wonen

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekers-aandeel
Vrijstaande woning (koop)	Woning	1,8	2,0	2,2	2,3	zie tabel 7
Twee-onder-een-kapwoning (koop)	Woning	1,7	1,9	2,2	2,3	zie tabel 7
Tussen-/hoekwoning (koop)	Woning	1,6	1,7	2,0	2,1	zie tabel 7
Kleine eengezinswoning (koop)	Woning	1,5	1,6	1,7	1,8	zie tabel 7
Grondgebonden seniorenwoning (koop/huur)	Woning	1,4	1,5	1,6	1,7	zie tabel 7
Koopappartement > 100 m² bvo	Woning	1,5	1,7	1,9	2,0	zie tabel 7
Koopappartement 75 - 100 m² bvo	Woning	1,3	1,5	1,6	1,7	zie tabel 7
Koopappartement 50 - 74 m² bvo	Woning	1,2	1,3	1,4	1,5	zie tabel 7
Grondgebonden huurwoning	Woning	1,4	1,6	1,9	2,0	zie tabel 7
Grondgebonden Sociale huurwoning	Woning	1,3	1,5	1,6	1,7	zie tabel 7
Huurappartement > 100 m² bvo	Woning	1,3	1,4	1,5	1,6	zie tabel 7
Huurappartement 75 - 100 m² bvo	Woning	1,2	1,3	1,4	1,5	zie tabel 7
Huurappartement 50 - 74 m² bvo	Woning	1,1	1,2	1,3	1,4	zie tabel 7
Huurappartement Sociale huur	Woning	0,9	1,0	1,1	1,2	zie tabel 7
Geclusterd wonen (aanleunwoning/serviceflat)	Woning	0,8	0,9	1,1	1,2	zie tabel 7
Studentenkamer (niet-zelfstandig)	Kamer	0,3	0,4	0,5	0,6	0,2 bezoekers
Zorgappartement (Begeleid wonen)	Woning	0,4	0,5	0,6	0,7	0,2 bezoekers

4.6.2 Parkeernormen Werken

Onder de gebruiksfunctie 'Werken' zijn een tweetal functies opgenomen: 'Kantoor' en 'Bedrijf'. De parkeernormen voor deze functies zijn opgenomen in tabel 9. Hieronder volgt een toelichting en belangrijke voorwaarden bij toepassing van de functies 'Bedrijf' en 'Kantoor'.

Bedrijf

Vanwege de gewijzigde gebruiksbehoeften van bedrijven, automatisering van arbeidsintensieve processen en de mogelijkheden die ruimtelijk worden geboden is niet langer sprake van een arbeidsextensieve en/of arbeidsintensieve gebruiksfunctie bij bedrijven. Daarom geldt voor alle bedrijven één functie met bijbehorende parkeernorm, te weten 'bedrijf'. Bij het toepassen van deze parkeernorm gelden onderstaande aanvullende voorwaarden.

Aanvullende voorwaarden:

- Indien nodig (zie paragraaf 3.8) is op eigen terrein ruimte voor het bevoorraden.
- Bij een uitzonderlijk hoog aandeel bedrijfsvoertuigen en/of aanhangwagens (bijvoorbeeld pakketpostbedrijf) moet met een maatwerkonderbouwing worden aangetoond hoeveel extra parkeerplaatsen, bovenop de parkeernorm, nodig zijn.
- Bij een uitzonderlijk hoog bezoekersaandeel moet worden aangetoond hoeveel extra parkeerplaatsen, bovenop de parkeernorm, nodig zijn.
- Deze parkeernorm is niet van toepassing wanneer sprake is van een (zeer) hoge arbeidsdichtheid. Als het aantal medewerkers per 50 m^2 bvo hoger is dan 3 werknemers wordt gesproken van een (zeer) hoge arbeidsdichtheid. Met een maatwerkonderbouwing dient dan te worden aangetoond dat de parkeereis overeenkomt met de verwachte parkeerbehoefte of dat extra parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Bij twijfel kan door de gemeente worden gevraagd aan te tonen hoeveel personeel in het bedrijf werkzaam zal zijn.

Kantoor

Hetzelfde principe dat geldt voor bedrijven wordt ook toegepast voor kantoren. Daarom geldt voor alle kantoren één parkeernorm, te weten 'kantoor'. Wanneer sprake is van een uitzonderlijk hoge bezoekersfunctie, kan sprake zijn van een te lage parkeereis. Bij een uitzonderlijk hoge bezoekersfunctie geldt de voorwaarde dat moet worden aangetoond hoeveel extra parkeerplaatsen, bovenop de parkeernorm, nodig zijn.

Maatwerkonderbouwingen voor bedrijven of kantoren worden getoetst door de verkeerskundige van de gemeente Raalte.

Tabel 9: Parkeernormen gebruiksfunctie Werken

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekers-aandeel
Kantoor	100 m^2 bvo	2,4	2,6	2,8	3,0	5%
Bedrijf	100 m^2 bvo	1,4	1,4	1,4	1,6	5%

4.6.3 Parkeernormen Winkelen en Boodschappen

De parkeernormen voor gebruiksfunctie Winkelen en Boodschappen staan in tabel 10.

Tabel 10: Parkeernormen gebruiksfunctie Winkelen en Boodschappen

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekers-aandeel
Kruidenier, buurtsupermarkt of boerderijwinkel	100 m² bvo	2,0	2,5	2,5	3,0	90%
Supermarkt	100 m² bvo	3,5	3,5	3,5	n.v.t.	90%
Grote supermarkt (XL)	100 m² bvo	5,0	5,0	5,0	5,5	85%
Winkel Dorpswinkelcentrum	100 m² bvo	2,0	2,5	n.v.t.	n.v.t.	70%
Winkel kernen en wijken	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	3,0	n.v.t.	75%
Kringloopwinkel	100 m² bvo	1,3	1,3	2,0	2,3	90%
Tuin- of Groenwinkel	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	0,9	1,2	90%
Groothandel	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,6	n.v.t.	80%
Weekmarkt	10 m¹ kraam	2,0	2,0	2,0	n.v.t.	50%
Bruin- en witgoedzaak	100 m² bvo	3,3	5,4	7,4	8,5	90%
Woonwinkel	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	1,7	1,7	90%
Woonwarenhuis	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,4	4,4	95%
Bouwmarkt	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,2	2,2	90%
Tuincentrum/Groencentrum	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,4	2,4	90%

4.6.4 Parkeernormen Sport, Cultuur en Ontspanning

De parkeernormen voor gebruiksfunctie Sport, Cultuur en Ontspanning staan in tabel 11.

Tabel 11: Parkeernormen gebruiksfunctie Sport, Cultuur en Ontspanning

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten gebied	Bezoekers aandeel
Bibliotheek	100 m² bvo	0,5	0,8	1,2	1,4	95%
Museum	100 m² bvo	0,6	0,8	1,1	1,4	95%
Bioscoop	100 m² bvo	3,2	8,0	11,2	13,7	95%
Filmhuis	100 m² bvo	2,6	5,3	7,9	9,9	95%
Theater	100 m² bvo	7,4	8,0	9,8	12,0	90%
Musicaltheater	100 m² bvo	2,9	3,4	4,0	5,1	85%
Bowlingcentrum	Per baan	1,6	2,3	2,8	2,8	90%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,9	1,2	1,4	1,8	85%
Dansstudio	100 m² bvo	1,6	3,9	5,5	7,4	95%
Sportschool	100 m² bvo	1,4	3,4	4,8	6,5	85%
Fitnesscentrum	100 m² bvo	1,7	4,5	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	95%
Sauna	100 m² bvo	2,5	4,6	6,7	7,3	95%
Sporthal en sportzaal	100 m² bvo	1,4	2,1	2,9	3,5	95%
Tennishal	100 m² bvo	0,3	0,4	0,5	0,5	85%
Padelhal	100 m² bvo	0,4	0,5	0,7	0,7	85%
Squashhal	100 m² bvo	1,6	2,4	2,7	3,2	85%
Zwembad (overdekt)	100 m² bassin	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	95%
Zwembad (openlucht)	100 m² bassin	n.v.t.	n.v.t.	12,9	15,8	95%
Zwemparadijs	100 m² bassin	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	95%
Sportveld	Per hectare	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Kunstijsbaan	100 m² bvo	n.v.t.	1,9	2,2	2,4	95%
Ski- en snowboardhal	100 m²piste	n.v.t.	n.v.t.	2,6	n.v.t.	95%
Golfoefencentrum (pitch & put)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	51,1	56,2	95%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	95,0	115	95%
Indoorspeeltuin/kinder-speelhal ≤ 3.500 m² bvo	100 m² bvo	3,1	3,9	4,7	5,1	95%
Indoorspeeltuin/kinder-speelhal > 3.500 m² bvo	100 m² bvo	3,9	4,8	5,8	6,3	95%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	3,0	4,0	5,0	6,0	95%
Manege (paardenhouderij)	Per stal/box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark	Per hectare	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	95%
Attractie- en pretpark	Per hectare	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	95%
Volkstuin	Per tuin	n.v.t.	0,13	0,14	0,15	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per tuin	n.v.t.	n.v.t.	10,5	13,5	95%

4.6.5 Parkeernormen Horeca en Verblijfsrecreatie

De parkeernormen voor gebruiksfunctie Horeca en Verblijfsrecreatie staan in tabel 12.

Tabel 12: Parkeernormen gebruiksfunctie Horeca en Verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekers-aandeel
Camping/kampeerterrein	Per standplaats	n.v.t.	1,1	1,2	1,2	10%
Vakantiepark/ bungalowpark	Per vakantie-woning	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,1	90%
Budget/middenklasse Hotel 1, 2 of 3-sterren	Per 10 kamers	5,0	6,0	7,0	10,0	80%
Luxe Hotel 4 of 5-sterren	Per 10 kamers	5,5	8,0	11,0	12,5	80%
Café/bar klein	100 m² bvo	2,0	2,5	3,5	n.v.t.	95%
Café/bar groot	100 m² bvo	6,0	7,0	8,0	n.v.t.	95%
Snackbar/cafetaria	100 m² bvo	6,0	7,0	8,0	n.v.t.	90%
Restaurant	100 m² bvo	7,0	7,5	8,0	10,0	80%
Evenementenhal/beurs-congresgebouw	100 m² bvo	5,5	6,5	8,5	n.v.t.	99%

4.6.6 Parkeernormen Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

De parkeernormen voor gebruiksfunctie Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen staan in tabel 13.

Tabel 13: Parkeernormen gebruiksfunctie Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekers-aandeel
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,3	2,8	3,3	n.v.t.	60%
Apotheek	Per apotheek	3,0	4,0	4,0	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,6	1,8	2,0	2,0	60%
Consultatiebureau (-centrum)	Per behandelkamer	1,5	1,8	2,1	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen (-centrum)	Per behandelkamer	1,3	1,6	2,0	2,2	40%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,7	2,2	2,6	2,7	50%
Wijkgebouw/buurthuis	100 m² bvo	4,0	4,0	4,0	5,0	90%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,6	2,2	2,6	2,6	55%
Crematorium, begraafplaats of uitvaartcentrum	Per (gedeeltelijk gelijktijdige) plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31	31	95%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,4	95%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%

4.6.7 Parkeernormen Onderwijs

De parkeernormen voor gebruiksfunctie Onderwijs staan in tabel 14.

Tabel 14: Parkeernormen gebruiksfunctie Onderwijs

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekersaandeel
Kinderopvang	100 m² bvo	2,0	2,5	3,0	5,0	Exclusief brengen/halen 100% personeel
Basisonderwijs	Per leslokaal	0,6	0,7	0,8	1,0	Exclusief brengen/halen 100% personeel
Middelbare school (voortgezet onderwijs)	Per 100 leerlingen	5,0	5,0	5,5	6,0	5%
MBO/ROC	Per 100 leerlingen	6,4	6,6	6,8	7,0	10%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	Per 10 studenten	5,0	6,0	7,0	10,5	95%

4.7 Stallingsnormen

In deze paragraaf staan de stallingsnormen per functie onderverdeeld naar gebruiksfunctie. Voor een toelichting van de functies wordt verwezen naar bijlage 2. Met het vaststellen van voorliggende nota worden voor het eerst in Raalte fietsparkeernormen gesteld. In Raalte wordt veel waarde gehecht aan een kwalitatief goed fietsnetwerk, inclusief voldoende en bereikbare stallingsplaatsen. Het is daarmee van belang dat ook bij ontwikkelingen voldoende ruimte wordt gereserveerd voor het stallen van fietsen. Een ontwikkeling genereert immers, naast een parkeerbehoefte voor gemotoriseerd verkeer, ook een stallingsbehoefte voor fietsen. Het stellen van fietsnormen draagt dan ook bij aan het behouden en versterken van het fijn wonen, leven en werken.

4.7.1 Stallingsnormen Wonen

De stallingsnormen voor gebruiksfunctie Wonen staan in tabel 15. Het bezoekersaandeel voor wonen is reeds opgenomen in de normen. Het in paragraaf 4.4 beschreven bezoekersaandeel moet dus niet worden opgeteld bij de gegeven normen. Voor grondgebonden woningen geldt dat het bezoekersaandeel niet afzonderlijk hoeft te worden bepaald. Bij het bepalen van de m² voor woningen/appartementen wordt een bergruimte voor fietsers niet meegenomen in het totaaloppervlak m² bvo. Een hal of overige bergruimte die niet uitsluitend bedoeld is voor het stallen van fietsen wordt wel meegenomen in het aantal m² bvo.

Tabel 15: Stallingsnormen gebruiksfunctie Wonen

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekersaandeel
Vrijstaande woning (koop)	Woning	6,0	6,0	6,0	6,0	zie tabel 7
Twee-onder-een-kapwoning (koop)	Woning	6,0	6,0	6,0	6,0	zie tabel 7
Tussen-/hoekwoning (koop)	Woning	4,0	4,0	4,0	4,0	zie tabel 7
Kleine eengezinswoning (koop)	Woning	3,0	3,0	3,0	3,0	zie tabel 7
Grondgebonden senioren woning (koop/huur)	Woning	2,0	2,0	2,0	2,0	zie tabel 7
Koopappartement > 100 m² bvo	Woning	4,3	4,3	4,2	4,1	zie tabel 7
Koopappartement 75 - 100 m² bvo	Woning	3,3	3,3	3,2	3,1	zie tabel 7
Koopappartement 50 - 74 m² bvo	Woning	3,3	3,3	3,2	3,1	zie tabel 7
Grondgebonden huurwoning (vrije sector)	Woning	4,0	4,0	4,0	4,0	zie tabel 7
Grondgebonden Sociale huurwoning	Woning	3,0	3,0	3,0	3,0	zie tabel 7
Huurappartement > 100 m² bvo	Woning	4,3	4,3	4,2	4,1	zie tabel 7
Huurappartement 75 - 100 m² bvo	Woning	3,3	3,3	3,2	3,1	zie tabel 7
Huurappartement 50 - 74 m² bvo	Woning	3,3	3,3	3,2	3,1	zie tabel 7
Huurappartement Sociale huur	Woning	3,3	3,3	3,2	3,1	zie tabel 7
Geclusterd wonen (aanleunwoning/serviceflat)	Woning	2,0	2,0	2,0	2,0	zie tabel 7
Studentenkamer (niet-zelfstandig)	Kamer	1,3	1,3	1,2	1,1	zie tabel 7
Zorgappartement Begeleid wonen	Woning	1,3	1,3	1,2	1,1	zie tabel 7

4.7.2 Stallingsnormen Werken

De stallingsnormen voor gebruiksfunctie Werken staan in tabel 16. Net als bij de parkeernormen voor gemotoriseerd verkeer is bij de fietsparkeernormen geen onderscheid gemaakt in arbeidsintensieve en arbeidsextensieve bedrijven. Bovendien geldt voor kantoren één norm.

Tabel 16: Stallingsnormen gebruiksfunctie Werken

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekers-aandeel
Kantoor	100 m² bvo	2,0	2,0	2,0	2,0	5%
Bedrijf	100 m² bvo	1,0	1,0	1,0	1,0	5%

4.7.3 Stallingsnormen Winkelen en Boodschappen

De stallingsnormen voor gebruiksfunctie Winkelen en Boodschappen staan in tabel 17.

Tabel 17: Stallingsnormen gebruiksfunctie Winkelen en Boodschappen

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekers-aandeel
Kruidenier, buurtsuper-markt of boerderijwinkel	100 m² bvo	2,5	2,5	2,0	1,0	90%
Supermarkt	100 m² bvo	3,0	2,8	2,6	n.v.t.	90%
Grote supermarkt (XL)	100 m² bvo	3,0	2,8	2,6	2,0	85%
Winkel Dorpswinkelcentrum	100 m² bvo	2,2	2,4	n.v.t.	n.v.t.	70%
Winkel kernen en wijken	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	2,8	n.v.t.	75%
Kringloopwinkel	100 m² bvo	1,6	1,6	1,1	0,8	90%
Tuin- of Groenwinkel	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,2	90%
Groothandel	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	0,3	n.v.t.	80%
Weekmarkt	10 m¹ kraam	2,0	2,0	2,0	n.v.t.	100%
Bruin- en witgoedzaak	100 m² bvo	0,5	0,5	0,5	0,5	90%
Woonwinkel	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	0,5	n.v.t.	90%
Woonwarenhuis	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,3	95%
Bouwmarkt	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,3	90%
Tuincentrum/ Groencentrum	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,3	90%

4.7.4 Stallingsnormen Sport, Cultuur en Ontspanning

De stallingsnormen voor gebruiksfunctie Sport, Cultuur en Ontspanning staan in tabel 18.

Tabel 18: Stallingsnormen gebruiksfunctie Sport, Cultuur en Ontspanning

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekers-aandeel
Bibliotheek	100 m² bvo	3,5	3,5	2,9	2,2	95%
Museum	100 m² bvo	1,4	1,0	0,7	0,4	95%
Bioscoop	100 m² bvo	6,0	4,5	2,3	1,0	95%
Filmhuis	100 m² bvo	6,0	4,5	2,3	1,0	95%
Theater	100 m² bvo	20,0	15,0	11,0	8,0	90%
Musicaltheater	100 m² bvo	20,0	15,0	11,0	8,0	85%
Bowlingcentrum	Per baan	4,5	3,2	2,6	2,4	90%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	2,4	1,9	1,5	1,1	85%
Dansstudio	100 m² bvo	5,7	3,6	2,9	2,0	95%
Sportschool	100 m² bvo	5,7	3,6	2,9	2,0	85%
Fitnesscentrum	100 m² bvo	1,7	4,5	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum	100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	95%
Sauna	100 m² bvo	4,0	4,0	4,0	4,0	95%
Sporthal en sportzaal	100 m² bvo	5,5	4,0	3,5	2,0	95%
Tennishal	100 m² bvo	0,8	0,6	0,5	0,5	85%
Padelhal	100 m² bvo	1,6	1,2	1,0	1,0	85%
Squashhal	100 m² bvo	5,1	3,4	3,0	2,5	85%
Zwembad (overdekt)	100 m² bassin	n.v.t.	12,0	10,0	8,0	95%
Zwembad (openlucht)	100 m² bassin	n.v.t.	n.v.t.	20,5	17,5	95%
Zwemparadijs	100 m² bassin	n.v.t.	n.v.t.	9,5	9,5	95%
Sportveld	Per hectare	57,5	57,5	57,5	57,5	95%
Kunstijsbaan	100 m² bvo	n.v.t.	3,7	3,3	2,9	95%
Ski- en snowboardhal	100 m² piste	n.v.t.	n.v.t.	3,2	n.v.t.	95%
Golfoefencentrum (pitch & put)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5	95%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	17,5	17,5	95%
Indoorspeeltuin/ kinderspeelhal ≤ 3.500 m² bvo	100 m² bvo	1,5	1,5	0,6	0,5	95%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal > 3.500 m² bvo	100 m² bvo	1,5	1,5	0,6	0,5	95%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	12,5	12,5	12,5	12,5	95%
Manege (paardenhouderij)	Per stal/box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,6	90%
Dierenpark	Per hectare	n.v.t.	n.v.t.	10,8	10,8	95%
Attractie- en pretpark	Per hectare	n.v.t.	n.v.t.	10,8	10,8	95%
Volkstuin	Per tuin	n.v.t.	1,9	1,8	1,6	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per tuin	n.v.t.	n.v.t.	14,1	11,0	95%

4.7.5 Stallingsnormen Horeca en Verblijfsrecreatie

De stallingsnormen voor gebruiksfunctie Horeca en Verblijfsrecreatie staan in tabel 19.

Tabel 19: Stallingsnormen gebruiksfunctie Horeca en Verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekers-aandeel
Camping/kampeerterrein	Per standplaats	n.v.t.	0,2	0,1	0,1	10%
Vakantiepark/bungalowpark	Per vakantie-woning	n.v.t.	n.v.t.	0,2	0,2	90%
Budget/middenklasse Hotel 1, 2 of 3-sterren	Per 10 kamers	2,0	2,0	2,0	2,0	80%
Luxe Hotel 4 of 5-sterren	Per 10 kamers	2,0	2,0	2,0	2,0	80%
Café/bar klein	100 m² bvo	11,5	11,5	11,5	n.v.t.	95%
Café/bar groot	100 m² bvo	11,5	11,5	11,5	n.v.t.	95%
Snackbar/cafetaria	100 m² bvo	11,5	11,5	11,5	n.v.t.	90%
Restaurant	100 m² bvo	11,5	11,5	11,5	11,5	80%
Evenementenhal/beurs-congresgebouw	100 m² bvo	1,0	1,0	1,0	n.v.t.	99%

4.7.6 Stallingsnormen Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

De stallingsnormen voor gebruiksfunctie Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen staan in tabel 20.

Tabel 20: Stallingsnormen gebruiksfunctie Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekers-aandeel
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,1	1,1	0,8	n.v.t.	60%
Apotheek	Per apotheek	7,0	7,0	7,0	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,1	1,1	0,8	0,3	60%
Consultatiebureau (-centrum)	Per behandelkamer	1,1	1,1	0,8	0,3	50%
Consultatiebureau voor ouderen (-centrum)	Per behandelkamer	1,1	1,1	0,8	0,3	40%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,2	2,2	2,0	1,7	50%
Wijkgebouw/buurthuis	100 m² bvo	6,0	6,0	6,0	6,0	90%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,1	1,1	0,8	0,3	55%
Crematorium, begraafplaats of uitvaartcentrum	Per (gedeeltelijk gelijktijdige) plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	6,5	6,5	95%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,3	0,3	0,3	0,3	95%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,5	0,5	0,7	n.v.t.	60%

4.7.7 Stallingsnormen Onderwijs

De stallingsnormen voor gebruiksfunctie Onderwijs staan in tabel 21.

Tabel 21: Stallingsnormen gebruiksfunctie Onderwijs

Functie	Eenheid	Raalte centrum	Raalte schil	Bebouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekersaandeel
Kinderopvang	100 m^2 bvo	1,2	1,2	1,2	0,8	Exclusief brengen/halen 100% personeel
Basisonderwijs	Per leslokaal	22,0	22,0	22,0	22,0	Exclusief brengen/halen 15% personeel 85% leerlingen
Middelbare school (voortgezet onderwijs)	Per 100 leerlingen	100,0	100,0	100,0	100,0	5%
MBO/ROC	Per 100 leerlingen	50,0	50,0	50,0	50,0	10%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	Per 10 studenten	3,7	3,7	3,7	3,7	95%

5. Toepassingskader

In de voorgaande hoofdstukken van deze nota zijn de beleidsregels, verkeerskundige eisen en de parkeer- en stallingsnormen opgenomen die van toepassing zijn bij het beoordelen van ruimtelijke ontwikkelingen. Voorliggend hoofdstuk beschrijft hoe en in welke volgorde de regels, eisen en normen moeten worden toegepast en hoe hiervan eventueel kan worden afgeweken. Voor een toelichting op de rekenmethodieken wordt verwezen naar bijlage 3 'Toelichting op de nota'. Ook de rekenregels voor het afronden van berekeningen, zijn daarin opgenomen.

5.1 Bepaal de parkeer- en stallingsbehoefte

Voor ieder ruimtelijk initiatief moet eerst de parkeer- en stallingsbehoefte op het maatgevend piekmoment in beeld worden gebracht. Op basis van de beleidsregels en parkeer- en stallingsnormen zoals opgenomen in deze nota, wordt met een stapsgewijze berekening het aantal vereiste parkeer- en stallingsplaatsen (per deelgebied) berekend. De uitkomst van die berekening wordt de parkeereis en de stallingseis genoemd. Als onderdeel van die eis moet worden berekend hoeveel plaatsen beschikbaar moeten zijn in de openbare ruimte om te voldoen aan de toegankelijkheidsplicht. Eventueel te salderen en te compenseren parkeer- of stallingsplaatsen zijn onderdeel van de parkeer- en stallingseis.

5.2 Toets aanbod parkeren en stallen

Voorzieningen in de openbare ruimte en op privaat terrein moeten voldoen aan de eisen. Parkeer-, stallings- en verkeersvoorzieningen worden alleen als bruikbaar en bereikbaar gezien, en dus als volwaardig bruikbaar aanbod meegenomen, als deze voldoen aan de eisen en de toegankelijkheidsplicht (zie hoofdstuk 3. 'Verkeerskundige eisen').

5.3 Behoefte ≤ het aanbod in plangebied

Het aantal parkeer- en stallingsplaatsen dat volgt uit de parkeer- en stallingseis, moet na realisatie van de ruimtelijke ontwikkeling, (per deelgebied) beschikbaar en bereikbaar zijn binnen het plangebied. Het plangebied en begrenzing daarvan verschilt per ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente bepaalt het plangebied en de begrenzing, hierbij geldt onderstaande toelichting.

Bij een solitaire ontwikkeling van één of meerdere functie(s) waarbij – tijdens of na ontwikkeling – geen sprake is van meerdere, afzonderlijke percelen, vormen de betreffende perceelsgrenzen de begrenzing van het plangebied.

Bijvoorbeeld: een woning, winkel of bedrijf (of combinatie van functies) wordt op één perceel gebouwd dat (later) niet wordt opgesplitst. De ruimte binnen de (kadastrale) perceelsgrenzen geldt dan als het plangebied. Dit uitgangspunt geldt ook bij verbouw of functiewijziging. Wanneer sprake is van een ontwikkeling met bijvoorbeeld twee bedrijven die later elk op een eigen perceel gevestigd zijn, moet de parkeer- en stallingseis afzonderlijk per bedrijf worden bepaald en betreft het eigen bedrijfsperceel, per bedrijf het plangebied. Er is dan dus sprake van twee plangebieden.

Bij een gebiedsontwikkeling, zoals bijvoorbeeld een nieuwbouwwijk, gelden alle percelen tezamen en de daarbinnen gelegen openbare ruimte als het plangebied. De begrenzing van dat gebied is het deel waar de te ontwikkelen ruimte overgaat naar de bestaande (openbare) ruimte. Dit houdt in dat de parkeer- en stallingsplaatsen niet enkel op eigen terrein/perceel moeten worden gerealiseerd, maar ook in de openbare ruimte. Als een gebiedsontwikkeling gefaseerd plaatsvindt, moeten na elke fase voldoende parkeer- en stallingsplaatsen binnen het plangebied beschikbaar zijn.

5.4 Afwijkmogelijkheden

In beginsel geldt bij iedere ruimtelijke ontwikkeling de inspanningsverplichting voor initiatiefnemer(s) om de parkeer- en stallingsbehoefte binnen het plangebied op te lossen. Kan hier niet volledig aan worden voldaan, dan moet dit schriftelijk worden onderbouwd, inclusief de redenen waarom voldoen onhaalbaar, onwenselijk of onredelijk is. De gemeente kan dan medewerking verlenen door af te wijken. Een afwijking is mogelijk met een omgevingsvergunning. Bij alle afwijkingen wordt een gemeentelijk verkeerskundige om advies gevraagd. Een positief advies kan voorwaardelijk zijn. Kleine afwijkingen worden ambtelijk afgehandeld en grote(re) door het college. Afwijken kan door middel van achtereenvolgens de volgende stappen, waarbij A, B1, B2, B3, B4, H en I (ook) expliciet van toepassing zijn voor de stallingseis:

A. Aanpassen ruimtelijke ontwikkeling

Vanuit de inspanningsverplichting voor initiatiefnemers is de eerste stap het aanpassen van de ruimtelijke ontwikkeling om de parkeer- en stallingsbehoefte alsnog binnen het plangebied op te vangen, bijvoorbeeld door wijzigingen in omvang, programma of indeling. Het aangepaste plan wordt opnieuw beoordeeld; als het voldoet aan de nota, kan medewerking worden verleend zonder afwijking. Wanneer het oplossen van de parkeer- en stallingsbehoefte onredelijk lijkt en daarmee een verzoek tot maatwerk kansrijk lijkt, kan stap A worden overgeslagen. Bij een niet-ontvankelijk maatwerkverzoek moet stap A alsnog worden doorlopen.

B. 1. Mobiliteitsfonds centrum en schil Raalte

Door ruimtelijke beperkingen in het centrum- en schilgebied van Raalte is het soms onwenselijk of onmogelijk om de parkeer- en stallingseis binnen het plangebied op te lossen. In zulke gevallen kan een initiatief toch doorgaan met een financiële bijdrage aan het Mobiliteitsfonds. De middelen uit het Mobiliteitsfonds worden door de gemeente ingezet om te investeren in de algehele bereikbaarheid van functies en voorzieningen in het centrum- en schilgebied. Bijvoorbeeld in: voetgangersstructuur, (inpandige) stallingsvoorzieningen en fietsinfrastructuur, deelmobiliteitsoplossingen, (inpandige) parkeervoorzieningen en infrastructuur. Zo kunnen ontwikkelingen plaatsvinden zonder dat de bereikbaarheid verslechtert.

De instelling, het inlegbedrag, de bestedingen en de bevoegdheden van het mobiliteitsfonds worden geborgd in de 'Verordening Mobiliteitsfonds Raalte 2026', die door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Initiatiefnemers in het centrum- en schilgebied kunnen een beroep doen op deze afwijkmogelijkheid. Het college besluit hierover, waarbij een verkeerskundig advies wordt gewogen. De financiële bijdrage moet vóór besluitvorming worden voldaan. Een bijdrage aan het mobiliteitsfonds geeft overigens geen recht op een beschikbare parkeer- of stallingsplaats of eventuele parkeervergunning.

B. 2. Strategisch mobiliteitsplan voor integrale gebiedsontwikkeling

De ruimtelijke context van (zeer) grote gebiedsontwikkelingen kan sterk verschillen. Bij grootschalige gebiedsontwikkeling kan het wenselijk of nodig zijn anders om te gaan met mobiliteit. De vaste parkeer- en stallingsnormen en/of specifieke beleidsregels uit voorliggende nota zijn dan mogelijk niet of niet geheel van toepassing. Met een strategisch mobiliteitsplan moet worden beschreven hoe invulling wordt gegeven aan een goede mobiliteit. De systematiek van de nota kan als basis dienen voor een dergelijk plan.

Het afwijken met een strategisch mobiliteitsplan geldt voor zowel nieuwe ontwikkelingen als grootschalige sloop, herbouw of herontwikkeling. Bij het opstellen van zo'n plan is een integrale toetsing door alle relevante disciplines noodzakelijk.

Voorbeelden op hoofdlijn kunnen zijn:
- Plannen met slimme functiemenging, zoals het principe '15-minuten-stad/-dorp'.
- Een spoorzone met voorzieningen in de hoogte, efficiënt dubbelgebruik van parkeren en inzet van deelmobiliteit en openbaar vervoer.
- Autoluwe wijken die van wonen tot verplaatsen zijn afgestemd op de doelgroep en rekening houdend met alle vormen van (alternatieve) verplaatsingen (van pakketpost tot noodhulp naar afval).

Een strategisch mobiliteitsplan wordt door initiatiefnemers in samenwerking met de gemeente opgesteld. Het plan bevat de aanpak voor de bereikbaarheid en de wijze waarop in de brede mobiliteitsbehoefte wordt voorzien. Het voorkomen van (fiets)parkeerhinder en het waarborgen van bereikbaarheid zijn als centrale doelen opgenomen in het plan. Afwijkende normen en regels voor de betreffende ontwikkeling worden in het omgevingsplan opgenomen, dat door de gemeenteraad (of gemandateerd: het college) wordt vastgesteld.

B. 3. Verzoek tot maatwerk

Niet altijd is het praktijkgebruik van een functie in één norm te vatten. Bij grote bouwwerken en/of in uitzonderlijke situaties kan een aantoonbaar scheve verhouding ontstaan tussen het aantal vereiste parkeer- en stallingsplaatsen op basis van normen en de in de praktijk redelijkerwijs te verwachten parkeer- en stallingsbehoefte. Een initiatiefnemer kan dan een verzoek tot maatwerk indienen.
De gemeentelijk verkeerskundige beoordeelt altijd eerst de ontvankelijkheid van het maatwerkverzoek. Is het verzoek ontvankelijk, dan volgt een inhoudelijke beoordeling en verkeersadvies, eventueel aangevuld met inbreng van andere disciplines. Een eerder goedgekeurde maatwerkonderbouwing geldt opnieuw als een daaropvolgende situatie gelijk is.

Met als uitgangspunt dat de ruimtelijke mogelijkheid leidend is en blijft, kan ruimte voor maatwerk worden geboden. De initiatiefnemer moet schriftelijk onderbouwen waarom sprake is van een scheve verhouding en daarbij altijd de reguliere berekening van de parkeer- en stallingseis meenemen. De onderbouwing bevat gegevens over het aantal (toekomstige) gebruikers (bijvoorbeeld werknemers en bezoekers), hun mobiliteitsvormen en – indien nodig – een verkeers- en/of parkeeronderzoek. Op basis hiervan moet een passende parkeer- en stallingsbehoefte blijken. Waarbij rekening wordt gehouden met eventuele groei. Afhankelijk van de situatie kan worden vereist dat een in deze nota genoemd afwijkprincipe wordt toegepast, zoals afwijkmogelijkheid B4. 'Van norm naar nodig'.

De maatwerkonderbouwing is vormvrij. Er worden geen vaste kenmerken of grenzen gehanteerd bij de beoordeling wanneer het verzoek tot maatwerk ontvankelijk is. Wel kunnen de volgende richtinggevende kenmerken worden gehanteerd:
- Een bouwwerk is groter dan 2.500 m^2 bvo.
- Een bouwwerk heeft meer dan twee functies.
- Een bouwwerk heeft een (ongebruikelijke) combinatie van functies.
- Een bedrijf of organisatie met 250 werknemers of meer.
- Een functie of voorziening waarvoor geen te hanteren normen zijn opgenomen in deze nota.
- Een functie of voorziening waarvoor de te hanteren norm, aantoonbaar te hoog is. Dit dient aangetoond te worden door middel van een onafhankelijk en deskundig onderzoek.

Is het verschil tussen de reguliere en de maatwerkbehoefte ≤10%, dan kan het verzoek ambtelijk worden afgehandeld. Bij een groter verschil (>10%) besluit het college over de afwijking.

B. 4. Van norm naar nodig

Omdat het praktijkgebruik van een functie niet altijd in één norm is te vatten, kan het wenselijk zijn om de vereiste parkeer- en stallingsplaatsen in eerste instantie niet volledig te realiseren, maar door middel van een ruimtereservering aan de parkeer- en stallingseis te voldoen. Bij toepassing van deze afwijkmogelijkheid wordt aanvankelijk tenminste 70% van de parkeer- en/of stallingseis gerealiseerd. Voor de overige 30% (of minder) wordt binnen het plangebied een ruimtelijke reservering gedaan. Zodoende kunnen fluctuaties in de tijd blijvend worden opgevangen. Bij afrondingsverschillen wordt naar boven afgerond. Deze afwijkmogelijkheid kan ook worden toegepast bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken.

Met een gemaatvoerd ontwerp wordt aangetoond dat, waar en hoe later, indien nodig, alle vereiste parkeer- en stallingsplaatsen alsnog kunnen worden gerealiseerd. 30% (of minder) van de parkeer- en/of stallingsplaatsen wordt pas gerealiseerd wanneer de behoefte na oplevering hoger blijkt te zijn dan de initieel aangelegde parkeer- of stallingsvoorzieningen.

Hiervoor moet de initiatiefnemer het gebruik van de parkeer- en stallingsvoorziening op een maatgevend moment meten en aan de gemeente rapporteren. De gemeente kan ter controle een (fiets)parkeeronderzoek verlangen. Daarnaast moet de initiatiefnemer de omgeving raadplegen. Op een loopafstand van 100 meter worden alle adressen in de directe omgeving geraadpleegd, per adres/huishouden volgt één verklaring.

Wanneer de bezettingsgraad 90% of hoger is en/of aantoonbaar sprake is van parkeerhinder in de omgeving (binnen een loopafstand van 100 meter), dient de parkeer- en/of stallingsvoorziening te worden uitgebreid. Tenzij aantoonbaar sprake is van een externe oorzaak. Het uitbreiden mag gefaseerd plaatsvinden. Alle kosten voor het uitvoeren van onderzoeken en participatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Wanneer de gemeente ter controle een (fiets)parkeeronderzoek uitvoert, kunnen de kosten naar redelijkheid en billijkheid in rekening worden gebracht bij de initiatiefnemer.

Bij het toepassen van deze afwijkmogelijkheid worden concrete afspraken vastgelegd bij het verlenen van de omgevingsvergunning. Daarin wordt tenminste expliciet opgenomen:

- Hoe de reserveringsruimte bedoeld voor parkeren en stallen anders gebruikt mag worden (geen onomkeerbare inrichting);
- Door wie de kosten voor het uitvoeren van onderzoeken en participatie worden gedragen (primair voor rekening van initiatiefnemer);
- Wanneer de voorzieningen voor parkeren en stallen worden uitgebreid (bezettingsgraad ≥ 90% of objectief aantoonbare parkeerhinder);
- Hoe lang de plichten voor initiatiefnemer van kracht zijn (met 1 jaar na ingebruikname als minimumperiode voor Wonen en 3 jaar voor Werken);
- Wanneer en hoe (fiets)parkeeronderzoeken worden uitgevoerd. Voor het uitvoeren van de (fiets) parkeeronderzoeken zijn de kwaliteitseisen (zie bijlage 4) van de gemeente Raalte van toepassing.

Het college dient altijd een besluit te nemen voor het toepassen van deze afwijking. Waarbij een advies van de gemeentelijk verkeerskundige gewogen wordt.

C. Eén of enkele parkeerplaatsen
Wanneer een ruimtelijke ontwikkeling niet haalbaar is alleen doordat één of enkele parkeerplaatsen niet kan/kunnen worden opgevangen binnen het plangebied, wordt dat als disproportioneel beschouwd. Het breed maatschappelijk belang van een ruimtelijke ontwikkeling is altijd groter dan die ene parkeerplaats. Daarom kan in dit geval zondermeer medewerking worden verleend, mits de verkeerskundige daartoe positief adviseert. Bij een negatief verkeersadvies moet worden gewerkt met andere afwijkmogelijkheden. Voor het bepalen van de hoogte van 'enkele parkeerplaatsen' geldt een percentage van 10%, een maximum van 5 parkeerplaatsen en de rekenregel: afronden naar beneden. Initiatiefnemers worden niet ontslagen van hun inspanningsverplichting. Deze afwijkmogelijkheid betreft dus geen 'korting' op de parkeereis. Deze afwijkmogelijkheid kan ambtelijk worden afgedaan.

Deze afwijkmogelijkheid kan niet worden gestapeld, of in combinatie met andere afwijkmogelijkheden worden gehanteerd. Behalve met de afwijkmogelijkheid D. 'Mobiliteitskorting stallingsplaatsen' en afwijkmogelijkheid H. 'Vrijstelling stallingseis'.

D. Mobiliteitskorting stallingsplaatsen
Wanneer de kwaliteit van stallingsplaatsen voldoet aan 'kwaliteitsniveau hoog', kan het fietsgebruik stijgen ten koste van het autogebruik. De ruimte voor één autoparkeerplaats biedt capaciteit voor tenminste 6 rijwielen. Daarom is het toegestaan om bij een hoge kwaliteit van de stallingsvoorziening één parkeerplaats minder te realiseren als (gedeeltelijke) compensatie voor de investeringskosten en het ruimtebeslag. Deze afwijkmogelijkheid mag alleen worden toegepast als sprake is van een stallingseis van tenminste 6 fietsen en een stallingsvoorziening van tenminste 15 m^2 groot. Deze afwijkmogelijkheid is niet van toepassing bij solitaire grondgebonden woningen. Bij bijvoorbeeld een vrijstaande woning met een stallingsvoorziening in de garage geldt deze afwijkmogelijkheid niet (ook niet op wijkniveau), maar wel bij een appartementencomplex. Deze afwijkmogelijkheid kan altijd worden toegepast en is stapelbaar met andere afwijkmogelijkheden. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning wordt ambtelijk beoordeeld of gebruik kan worden gemaakt van deze afwijking.

E. Privaat alternatief
De initiatiefnemer kan mogelijk in de directe omgeving ruimte kopen voor het opvangen van de parkeereis. De vervangende voorziening dient voldoende capaciteit te bieden, moet binnen de acceptabele loopafstanden bereikbaar zijn en voldoen aan de toegankelijkheidsplicht. Indien de parkeervoorziening in de toekomst wijzigt dan kan dit alléén na toestemming van de gemeente. De gemeente staat geen huurovereenkomsten toe, tenzij de huur van het privaat alternatief permanent is. Voor het toepassen van deze afwijkmogelijkheid is een positief advies van een verkeerskundige nodig, vervolgens kan de omgevingsvergunning ambtelijk worden afgehandeld. Bij een negatief advies van de verkeerskundige wordt het besluit tot afwijking voorgelegd aan het college.

F. Opvangen in de openbare ruimte
Wanneer in de directe omgeving van een ruimtelijke ontwikkeling ongebruikte parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn, kunnen die openbare voorzieningen mogelijk worden gebruikt voor het opvangen van de parkeereis. Hiermee kan een ontwikkeling haalbaar worden, zonder dat dat direct ten koste gaat van de bereikbaarheid in het omliggend gebied of voor parkeerhinder zorgt. Om ervoor te zorgen dat dubbelgebruik van openbare parkeervoorzieningen mogelijk blijft, mogen openbare voorzieningen nooit worden geprivatiseerd door middel van koop of huur.

Door middel van een parkeerbalans (zie ook paragraaf 3.7 'Aanwezigheidspercentages') moet de parkeereis voor de maatgevende momenten worden bepaald. Het aantal parkeerplaatsen dat daaruit volgt moet beschikbaar zijn, binnen de acceptabele loopafstanden (zie paragraaf 3.1 'Acceptabele loopafstanden').

Om parkeerhinder te voorkomen moet de bezettingsgraad na toevoeging van de extra parkeerbehoefte onder de 90% blijven. Wanneer in een deelgebied binnen de acceptabele loopafstand de bezettingsgraad 90% of hoger is, dan moet die (te) hoge bezetting in een naburig deelgebied kunnen worden opgevangen. Als de bezettingsgraad in één of enkele deelgebieden niet onder de 90% blijft, kan de extra parkeerbehoefte niet in de openbare ruimte worden opgevangen.

Met een parkeeronderzoek kan worden aangetoond of in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is. Een parkeeronderzoek wordt altijd uitgevoerd door een verkeerskundige van de gemeente Raalte of door een onafhankelijk verkeersonderzoeksbureau. Ieder parkeeronderzoek moet voldoen aan de kwaliteitseisen van de gemeente Raalte (zie bijlage 4). Een onderzoeksvoorstel van een externe partij wordt altijd vooraf afgestemd met en beoordeeld door de verkeerskundige van de gemeente Raalte. De kosten voor een onderzoek en onderbouwing zijn altijd voor de initiatiefnemer.

(Openbare) parkeerplaatsen in het centrum- en schilgebied Raalte (zie figuur 1) mogen niet worden gebruikt bij deze afwijkmogelijkheid. Bij ruimtelijke ontwikkelingen direct buiten het centrum- en schilgebied moet de openbare restcapaciteit van het centrum- en schilgebied buiten beschouwing worden gelaten. Wanneer redelijkerwijs verwacht kan worden dat alsnog parkeer- of stallingsplaatsen van het centrum- schilgebied gebruikt gaan worden, dan wordt van initiatiefnemers een financiële bijdrage aan het Mobiliteitsfonds verwacht, zie afwijkmogelijkheid B1. 'Mobiliteitsfonds centrum en schil Raalte'.

Bij het toepassen van deze afwijkmogelijkheid is een advies van de verkeerskundige noodzakelijk. Aangezien het opvangen van parkeer- en stallingsplaatsen in de openbare ruimte kan conflicteren met andere belangen, dient het college altijd te besluiten tot deze afwijking.

G. Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Wanneer het opvangen van parkeerplaatsen binnen de bestaande openbare capaciteit niet mogelijk is, kan onderzocht worden of aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte een oplossing biedt. Parkeerplaatsen die worden aangelegd zijn altijd openbaar en voor eenieder onvoorwaardelijk toegankelijk. Er kunnen voorwaarden worden gesteld aan de maximale hoeveelheid aan te leggen parkeerplaatsen. De werkelijke kosten van de aanleg, en alle daaruit voortvloeiende kosten, komen volledig voor rekening van de initiatiefnemer.

Bij de beoordeling of de aanleg van extra parkeervoorzieningen in de openbare ruimte mogelijk is, wordt altijd advies ingewonnen van relevante vakdisciplines (bijvoorbeeld verkeer, beheer, groen). Het college beslist altijd over deze afwijking, waarbij de adviezen gewogen worden. Wanneer de aanleg van extra parkeerplaatsen ten koste gaat van bestaand openbaar groen, kunnen mitigerende maatregelen (zoals groene parkeerplaatsen) vereist worden.

H. Vrijstelling stallingseis

Wanneer de fietsbereikbaarheid bij een ruimtelijke ontwikkeling minder is, is de negatieve impact daarvan doorgaans lager dan wanneer de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer minder is. Daarom wordt een afwijking van de stallingseis als een minder zware afwijking beschouwd. Dat betekent echter niet dat de verantwoordelijkheid voor de realisatie van voldoende fietsenstallingen vrijblijvend is. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling moet voldoende ruimte zijn voor het stallen van fietsen, zonder dat dat leidt tot overdreven regeldrang.

In beginsel moeten stallingsplaatsen die volgen uit de stallingseis altijd voldoen aan het minimale kwaliteitsniveau en binnen het plangebied (op eigen terrein) worden gerealiseerd. Wanneer kan worden aangetoond dat de stallingseis redelijkerwijs kan worden opgevangen in de bestaande stallingsruimte binnen het plangebied, wordt ook voldaan aan deze eis.

Als het vervolgens niet haalbaar is om voldoende stallingsplaatsen te realiseren danwel op te vangen, moet dat (schriftelijk) worden aangetoond. Vervolgens kan worden afgeweken van de fietsparkeereis in de volgorde: aantonen dat de stallingsbehoefte kan worden opvangen in de bestaande capaciteit in de openbare ruimte, aanleg van extra stallingsplaatsen, herinrichting van bestaande stallingen of creatieve fietsoplossingen: een efficiënt ingedeelde gezamenlijke fietsenberging, etagerekken, verticaal fietsparkeren of plafondgebonden fietsenstallen. Bij toepassing van deze afwijkmogelijkheden zijn de voorwaarden zoals die ook voor afwijkmogelijkheden van parkeren gelden, indien logisch, van toepassing. Bij deze afwijkmogelijkheid is altijd een advies van de gemeentelijk verkeerskundige nodig.

Als een ontwikkeling geen doorgang kan vinden vanwege het gebrek aan enkele fietsenstallingen, wordt dat als disproportioneel beschouwd. In het uiterste geval kan een vrijstelling worden verleend voor de fietsparkeereis. Het breed maatschappelijk belang van een ruimtelijke ontwikkeling is altijd groter dan een klein aantal gestalde fietsen. Wanneer 5 stallingen of 10%[1], met een maximum van 25 stallingen, van de stallingseis niet kan worden opgevangen, kan zondermeer medewerking worden verleend, mits de verkeerskundige daartoe positief adviseert[2]. Bij een negatief advies van de verkeerskundige of een hoger aantal stallingen, wordt een verzoek tot afwijken voorgelegd aan het college met een integrale belangenafweging (zie afwijkmogelijkheid I. 'Integrale belangenafweging').

1) Bij een berekening met een percentage geldt de rekenregel: afronden naar beneden.

2) De vrijstelling van de stallingseis betreft geen 'korting'. Een (gedeeltelijke) vrijstelling kan worden gestapeld met afwijkingen zoals opvangen in de openbare ruimte of aanleg van extra plaatsen.

Alle bovenstaande afwijkmogelijkheden gelden niet voor het gebied 'Centrum en schil Raalte'. In dit gebied geldt de afwijkmogelijkheid B1. 'Mobiliteitsfonds centrum en schil Raalte'. Verder, alle kosten voor stallingsplaatsen zijn voor rekening van initiatiefnemer. Ook eventuele kosten voor onderzoek.

I. Integrale belangenafweging

Het is mogelijk dat bovenstaande stappen alsnog niet of onvoldoende leiden tot een haalbare ruimtelijke ontwikkeling. Wanneer niet aan de parkeer- en/of stallingseis en/of de beleidsregels uit deze nota kan worden voldaan, is sprake van een negatief advies op grond van voorliggende nota.

Vanwege andere belangen kan het wenselijk zijn toch medewerking te verlenen aan de ruimtelijke ontwikkeling. Voorbeelden van andere belangen kunnen zijn: integrale ruimtelijke kwaliteit, de woonopgave en sociale, maatschappelijke en economische belangen.
Met een integrale belangenafweging kan het college het belang van bereikbaarheid afwegen tegenover andere belangen en gemotiveerd besluiten tot een afwijking van de parkeer- en/of stallingseis of specifieke beleidsregels uit deze nota. Indien mogelijk worden daarbij mitigerende maatregelen genomen.

Het afwijken van de parkeer- en of stallingseis is mogelijk binnen de omgevingsvergunning. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning kan besloten worden om ondanks het negatieve verkeersadvies medewerking te verlenen aan de ruimtelijke ontwikkeling. Een afwijking d.m.v. een integrale belangenafweging wordt vastgesteld door het college. Hierbij wordt altijd een advies van verkeer gewogen.

Bijlagen

Bijlage 1 Begrippen 38

Bijlage 2 Toelichting functies 40

Bijlage 3 Toelichting op de nota 47

Bijlage 4 Kwaliteitseisen (fiets)parkeeronderzoek 51

Bijlage 5 Uitgangspunten bereikbaarheid en maatvoering voor opritten 53

Bijlage 1 Begrippen

Parkeereis of stallingseis
De parkeereis of stallingseis is het (totaal) aantal parkeerplaatsen of stallingsplaatsen dat in een plangebied beschikbaar moet zijn.

Normatieve parkeerbehoefte
De totale parkeerbehoefte van een functie op basis van de parkeernormen zoals vastgelegd in deze nota. Hierbij kan sprake zijn van een onderverdeling in de totale parkeerbehoefte per gebruikersgroep, per functie. De normatieve parkeerbehoefte wordt bepaald door het aantal/de omvang van een functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm van die functie.

Toegankelijkheidsplicht
De toegankelijkheidsplicht is het (totaal) aantal parkeer- en/of stallingsplaatsen dat in een plangebied of deelgebied openbaar toegankelijk en beschikbaar moet zijn voor dubbelgebruik.

Dubbelgebruik
Niet alle functies hebben tegelijkertijd dezelfde parkeer- of stallingsbehoefte, daarom kunnen parkeer- en stallingsplaatsen op verschillende momenten van de dag door verschillende gebruikersgroepen worden gebruikt. Door rekening te houden verschillende gebruikers wordt de beschikbare capaciteit op een efficiënte manier benut en zijn in totaliteit minder parkeerplaatsen nodig.

Bruikbaar aanbod
Parkeer- en stallingsplaatsen op eigen terrein of in de openbare ruimte die voldoen aan de in deze nota gestelde eisen worden gezien als bruikbaar parkeeraanbod. Parkeerplaatsen die niet voldoen worden niet meegerekend bij de beoordeling of het plan voldoende voorziet in de parkeer- en stallingseis.

Bruto vloeroppervlak (bvo)
Het bruto vloeroppervlak van een gebouw is het vloeroppervlakte inclusief alles, gemeten op vloerniveau, dus inclusief gevels, dragende wanden enzovoort. Een scheidende muur (muur tussen twee zelfstandige delen van een gebouw) telt voor de helft mee bij het berekenen van het bvo. In tegenstelling tot het gebruiksoppervlak (gbo) zijn hierin wel de gemeenschappelijke ruimtes inbegrepen. Het ontbrekend vloeroppervlak van een vide mag in mindering worden gebracht op het bvo, immers is daar geen vloeroppervlak aanwezig.

Werkvloeroppervlak (wvo)
Het gedeelte van de vloeroppervlakte binnen een gebouw dat gebruikt wordt voor productie, opslag, assemblage, werkplaatsen of andere werkzaamheden, gemeten in bruto vloeroppervlak tussen buitenmuren en inclusief verkeersruimten binnen de vloer zoals gangpaden, directe toegang tot werkzones enzovoort, maar exclusief algemene functies zoals kantoren, sanitaire ruimtes, lift /trapopgangen die niet direct de functie van werkvloer hebben.

Salderen
Het in mindering brengen van de bestaande parkeer- en stallingsbehoefte van een ruimtelijke functie op de parkeer- en stallingsbehoefte van de toekomstige ruimtelijke functie van een inbreidingsplan.

Toegangsweg
Een weg op een privaat perceel dat een bestemming en parkeerplaatsen verbindt met de openbare weg. Deze toegangsweg is bedoeld voor gebruik door niet-gemotoriseerd verkeer en gemotoriseerd verkeer.

Gebruiksfunctie
De gebruiksfunctie is de aanduiding voor het gebruik van een (of meerdere) bouwwerk(en) of een deel van een bouwwerk. Het bouwwerk kan zowel eenzelfde bestemming als meerdere bestemmingen hebben. De volgende gebruiksfuncties worden in deze nota onderscheiden: Wonen, Werken, Winkelen en Boodschappen, Sport, Cultuur en Ontspanning, Horeca en Verblijfsrecreatie, Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen en tot slot Onderwijs.

Functie
Alle gebruiksfuncties kennen een onderverdeling in functies. Aan de hand van de functie wordt de te hanteren parkeer- en stallingsnorm bepaald. Uitleg: de gebruiksfunctie wonen kent bijvoorbeeld de functies: 'Vrijstaande woning' en 'Huurappartement' en de gebruiksfunctie werken kent de functies: 'kantoor' en 'bedrijf'.

Nevenfunctie
Een nevenfunctie, in of buiten het bouwwerk, staat ten dienste van een functie. Bijvoorbeeld de nevenfunctie 'kantine' in een kantoor of 'magazijn' in een bedrijfspand.

Bijlage 2 Toelichting functies

Wonen

Kleine eengezinswoning (koop)

Woning die specifiek is ontworpen voor één- of tweepersoonshuishoudens. De woning heeft maximaal 2 slaapkamers en maximaal een bvo van 125 m^2 of een woonoppervlak van 100 m^2. De zolder van een dergelijke woning wordt gezien als slaapkamer wanneer deze: bereikbaar is met een vaste trap en/of volgens 'Besluit bouwwerken leefomgeving' (Bbl) als woon-leef/ruimte wordt beschouwd. Als de woning niet aan deze kenmerken voldoet mag de gegeven norm niet worden toegepast.

Grondgebonden seniorenwoning (koop of huur)

Grondgebonden woning die specifiek is ontworpen voor senioren. Deze woning heeft de volgende kenmerken: drempelloos, voorzien van brede toegangsdeuren, gelijkvloers of voorzien van een traplift en de woning beschikt over een rolstoelvriendelijke entree en een rolstolvriendelijk toilet/badkamer. Kenmerkend is dat deze woning (meestal) een lage goot heeft. De woning heeft maximaal 2 slaapkamers en maximaal een bvo van 125 m^2 of een woonoppervlak van 100 m^2. De zolder wordt gezien als slaapkamer als deze bereikbaar is met een vaste trap en/of volgens 'Besluit bouwwerken leefomgeving' (Bbl) als woon-leef/ruimte wordt beschouwd. Als de woning niet aan deze kenmerken voldoet mag de gegeven norm niet worden toegepast.

Geclusterd wonen (aanleunwoning/serviceflat)

Zelfstandige woning welke is bedoeld voor (zorgbehoevende) ouderen en voorzien van beperkte zorgvoorzieningen. De woning beschikt verder over dezelfde kenmerken als een grondgebonden seniorenwoning. De woning ligt in of in de directe nabijheid van een zorgcomplex. Bewoners moeten aantoonbaar permanent en eenvoudig toegang hebben tot zorg en ondersteuning van het nabijgelegen zorgcomplex. De directe relatie tussen het zorgcomplex moet onomstotelijk vast te stellen zijn.

Zorgappartement Begeleid wonen

Zelfstandige of niet zelfstandige woonruimte in een permanent wooncomplex waar bewoners met zorg- of hulpvraag zelfstandig wonen, terwijl zij begeleiding en ondersteuning krijgen. Bewoners beschikken niet over een auto omdat zij bijvoorbeeld een mobiliteitsbeperking hebben of andere beperking waardoor autorijden niet mogelijk is. Deze onderbouwing moet bij de omgevingsvergunning worden vastgelegd.

Studentenkamer (niet-zelfstandig)

Niet-zelfstandige woonruimte als onderdeel van een woongebouw met meerdere wooneenheden. Er is sprake van gedeelde voorzieningen zoals de keuken en sanitair.

Werken

Kantoor

Een bouwwerk dat is ingericht met kantoorwerkplekken bijvoorbeeld bedoeld voor administratieve en/of zakelijke dienstverlening. De werkzaamheden zijn meestal vooral intern en beperkt publiekgericht. Er is geen onderscheid tussen verschillende categorieën.

Bedrijf
Bouwwerk waar producten/goederen worden geproduceerd of opgeslagen en/of waar diensten worden geleverd. Bedrijven kunnen variëren in (onder andere) sector, grootte, productiewijze, arbeidsintensiteit en organisatiestructuur. Voor alle bedrijven geldt één norm.

Winkelen en boodschappen

Kruidenier, buurtsupermarkt of boerderijwinkel
Kleine(re) supermarkt (≤ 500 m² wvo) met een divers maar beperkt assortiment van dagelijkse boodschappen en levensmiddelen. Meestal heeft deze winkel een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied zoals een dorpsdeel of (kleine) dorpskern. Een dergelijke winkel kan zich ook in het centrum van Raalte of Heino bevinden.

Supermarkt
Een (reguliere) supermarkt (501 - 2.500 m² wvo) met een divers en breed assortiment van dagelijkse boodschappen en levensmiddelen. Deze winkel heeft een lokaal en beperkt regionaal verzorgingsgebied. Zoals een dorpskern en direct omliggende dorpskernen.

Grote supermarkt (XL)
Een zeer grote supermarkt (> 2.500 m² wvo) met een divers en zeer uitgebreid assortiment van dagelijkse boodschappen en levensmiddelen en daarnaast een uitgebreid aanbod van non-food artikelen. Deze winkel heeft vooral een regionaal verzorgingsgebied.

Winkel dorpswinkelcentrum
Het hoofdwinkelgebied van een dorpskern met een sterke, centrale clustering van centrumfuncties, horeca en detailhandel. Meestal gaat het om kleinschalige winkels met een bruto vloeroppervlak niet groter dan 500 m². Deze functie is alleen van toepassing bij winkels in het centrum en schilgebied van Raalte. Voor winkels in andere dorpskernen of -delen, wijken of buurten geldt de norm 'Winkel kernen en wijken'. Voor specifieke functies in een dorpswinkelcentrum zoals horeca of supermarkten geldt deze functie niet.

Winkel kernen en wijken
Winkel in een dorpskern of wijk. Hier is geen sprake van een sterke, centrale clustering van centrumfuncties, horeca en detailhandel. Voor specifieke functies in een dorpswinkelcentrum zoals horeca of supermarkten geldt deze functie niet.

Kringloopwinkel
Een winkel gericht op de verkoop van gebruikte goederen en tweedehands producten. Goederen en producten worden doorgaans ingezameld via donaties of inname en vervolgens te koop aangeboden tegen lage prijzen. Bij deze winkels is vaak sprake van volumineuze goederen. Er dient rekening te worden gehouden met het brengen en halen van die goederen.

Tuin- of Groenwinkel
Een middelgrote detailhandelsvestiging ≤ 2.500 m² bvo in het perifeer gebied van een kern of buiten de bebouwde kom. Buitenruimte waar producten worden uitgestald, wordt gezien als verkoopruimte en daarom meegenomen in het totale bvo. Deze winkels richten zich met name op de verkoop van tuinartikelen, tuinmeubilair, planten, zaden, meststoffen, dierbenodigdheden, gereedschappen en overige producten voor tuin, dier en buitenleven. Ook worden vaak seizoenartikelen zoals kerstversiering en ander decoratiemateriaal aangeboden. Voorbeelden zijn 'de Welkoop' en 'de Boerenbond'.

Tuincentrum/Groencentrum
Een (zeer) grote detailhandelsvestiging > 2.500 m^2 bvo meestal gevestigd in het perifeer gebied van een kern of buiten de bebouwde kom. Buitenruimte waar producten worden uitgestald, wordt gezien als verkoopruimte en daarom meegenomen in het totale bvo. Deze winkels richten zich met name op de verkoop van tuinartikelen, tuinmeubilair, planten, zaden, meststoffen, dierbenodigdheden, gereedschappen en overige producten voor tuin, dier en buitenleven. Ook worden vaak seizoenartikelen zoals kerstversiering en ander decoratiemateriaal aangeboden. De grootte van deze vestigingen kan sterk variëren, daarom is een maatwerkonderbouwing nodig. Daarbij is de organisatie van eventuele evenementen ook van belang. Voorbeelden zijn de 'Intratuin' of 'Groenrijk'.

Groothandel
Een groothandel is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen. Een groothandel richt zich veelal op wederverkopers, zakelijke klanten of andere groothandels en niet direct op een reguliere consument. Deze functie kent verschillende typen waarvoor geen aparte norm bestaat.

Weekmarkt
Een weekmarkt is een met regelmaat terugkerende openbare markt die doorgaans één of meerdere dagen per week op een vaste locatie gehouden wordt. Standplaatshouders verkopen vanuit een kraam of wagen diverse goederen (van levensmiddelen tot detailhandelsgoederen). De gegeven normen zijn inclusief één parkeerplaats voor het voertuig van de standplaatshouder. Meestal kan dat voertuig bij de standplaats worden geparkeerd. Het bezoekersdeel voor parkeren is dus de parkeernorm -1.
De omvang, ligging en bereikbaarheid van een weekmarkt kunnen de parkeer- en stallingsbehoefte sterk beïnvloeden.

Bruin- en witgoedzaak
Een grootschalige detailhandelsvestiging waar volumineuze consumentenelektronica (bruin en witgoed) wordt verkocht. Meestal gevestigd in de eerste bebouwingsschil rondom het dorpscentrum of in gebieden, die aan de rand van een dorp of stad liggen.

Woonwinkel
Een grootschalige detailhandelsvestiging met een bvo van ≤ 2.500 m^2. Meestal is deze winkel gevestigd in perifeer gebied van kernen of op bedrijventerreinen. Een woonwinkel heeft een breed assortiment van volumineuze en niet-volumineuze goederen. Het assortiment is gericht op het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord (meubels, vloerbedekking, verf en behang, accessoires, verlichting etc.). Deze functie is ook van toepassing voor gespecialiseerde woonwinkels (keukens, zonwering, bedden etc.). Voor kleinere winkels (ca 500 m^2 bvo) geldt in beginsel de functie 'Winkel dorpswinkelcentrum' of 'Winkel kernen en wijken'.

Woonwarenhuis
Een zeer grootschalige detailhandelsvestiging met een bvo van > 2.500 m^2, met veelal een bovenregionaal verzorgingsgebied. Een woonwarenhuis heeft een breed assortiment van volumineuze en niet-volumineuze goederen. Het assortiment is gericht op het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord (meubels, vloerbedekking, verf en behang, accessoires, verlichting etc.). Deze functie is ook van toepassing voor gespecialiseerde woonwinkels (keukens, zonwering, bedden etc.).

Bouwmarkt
Een (zeer) grootschalige detailhandelsvestiging, met een lokaal of regionaal verzorgingsgebied. Meestal is deze winkel gevestigd in perifeer gebied van kernen of op bedrijventerreinen. Het assortiment is gericht op het (ver) bouwen en bevat veelal doe-het-zelfartikelen, bouwmaterialen, gereedschappen, verf, tuinartikelen en aanverwante producten. De verkoop is gericht op particuliere klanten of op kleine zelfstandige aannemers. De grootte van deze vestigingen kan sterk variëren. Daarbij is de organisatie van eventuele evenementen ook van belang.

Sport, Cultuur en ontspanning

Filmhuis
Een filmtheater of filmhuis is een uitgaansgelegenheid (met een ideële/culturele doelstelling) waar films bekeken kunnen worden. Het betreft voornamelijk kleinschalige, artistieke films, die in het algemeen een minder groot publiek trekken dan de films in een bioscoop.

Musicaltheater
Een musicaltheater is een grootschalig theater, waar (vaak langlopende) theaterproducties gepresenteerd worden. Dagelijks zijn er een of twee voorstellingen, voornamelijk 's avonds. De capaciteit van een voorstelling ligt vaak tussen de 1.000 en 2.000 bezoekers.

Bowlingcentrum
Een bowlingcentrum is gericht op zowel professioneel als recreatief bowlen. Het betreft dus niet de recreatieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.

Sportschool
Relatief kleinschalige sportvoorziening met een bvo van ≤750 m^2, waar bezoekers alleen gebruikmaken van fitnessapparaten. Wanneer er ook groepslessen zijn, geldt de functie 'fitnesscentrum' ongeacht het aantal m^2 bvo.

Sportveld
Buitensportaccommodatie voor een specifieke sport zoals bijvoorbeeld voetbal of hockey. De norm is exclusief kantine, tribunes, kleedruimte, (klein) oefenveld en toiletten.

Fitnesscentrum
Grootschalige sportvoorziening met een bvo van > 750 m^2, waar bezoekers gebruikmaken van fitnessapparaten en een breed pakket aan sportactiviteiten. Het gaat daarbij zowel om individueel trainen als groepslessen en diverse vormen van fitness, zoals: cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics. Eventueel in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.

Wellnesscentrum
Een wellnesscentrum is de grotere zelfstandige (combinaties van) sauna's, thermen en kuurcentra (en dus niet voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings). Een sauna is een publieke badinrichting, waar mensen saunabaden kunnen nemen. Kuurcentra bieden naast saunabaden ook vaak geneeskundige therapieën aan en vaak zijn faciliteiten aanwezig om te overnachten. Bij beide voorzieningen zijn in veel gevallen ook een massage-/beautysalon en horeca aanwezig (meestal een restaurant). Het verzorgingsgebied van de bedoelde wellnessvoorzieningen is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.

Kunstijsbaan
Bij deze norm is uitgegaan van een sobere semi-overdekte of overdekte 400 meter kunstijsbaan, gecombineerd met een baan van 30 × 60 meter (op het middenterrein bijvoorbeeld), zonder grootschalige tribunes of andere extra's, maar wel geschikt voor wedstrijden. Er is onderscheid gemaakt in kunstijsbanen van 400 meter en in kleinere ijsbanen (voor bijvoorbeeld ijshockey en kunstrijden op de schaats).

Golfoefencentrum (pitch & put)
Al dan niet in combinatie met een golfbaan kan er sprake zijn van een golf(oefen)centrum. Een dergelijk centrum heeft bijvoorbeeld een driving range (afslagplaatsen) en een oefenbaan, eventueel gecombineerd met andere oefenfaciliteiten (zoals oefenbunkers of een putting green).

Golfbaan (18 holes)
Indicatief gesteld is voor de aanleg van een 18-holes golfbaan circa 60-70 hectare grond nodig. Als recreatief medegebruik plaatsvindt, is dit 25-50% meer.

Indoorspeeltuin/kinderspeelhal
Indoorspeeltuinen zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. Er zijn bijvoorbeeld klimtoestellen, luchtkussens, ballenbakken en glijbanen. De gemiddelde voorziening heeft overwegend een lokaal verzorgingsgebied. De afmetingen variëren meestal van 1.500 m^2 bvo tot 3.500 m^2 bvo. Er zijn echter ook voorzieningen, die beduidend groter zijn.

Horeca en verblijfsrecreatie

Camping/kampeerterrein
De parkeernorm is gebaseerd op 1 parkeerplaats voor campinggasten, 0,1 voor personeel en 0,1 voor bezoekers. Parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers moeten op een centrale parkeerplaats zijn; plaatsen voor campinggasten kunnen centraal of op de eigen standplaats aanwezig zijn.
Een standplaats waar een auto met kampeermiddel of een camper kan staan, telt als één parkeerplaats.
Voor de tentenweide is een aparte parkeervoorziening nodig: 1 parkeerplaats per tentplaats, waarbij 1 tentplaats per 5 m^2 tentenweide wordt gehanteerd. Deze lagere norm is gebaseerd op een lagere bezetting en meer (motor) fietsen. Campings binnen de bebouwde kom (zoals stadscampings of camperplaatsen) vallen eveneens onder deze functie. Wanneer de camping een publiek toegankelijke voorziening heeft, zoals een restaurant, is daarvoor een maatwerkonderbouwing nodig voor de parkeer- en stallingsbehoefte.

Vakantiepark/bungalowpark
Het bezoekersaandeel betreft parkgasten. Het overige deel (10%) betreft personeel en bezoekers van gasten. Wanneer op het park een restaurant (of een andere voorziening) is die ook publiek toegankelijk is (voor externe gasten), is daarvoor een maatwerkonderbouwing nodig voor de parkeer- en stallingsbehoefte.

Budget/middenklasse hotel en Luxe hotel
Het bezoekersaandeel betreft gasten. Het overige deel betreft personeel. Een budget/middenklasse hotel heeft 1 tot 3 sterren. Het voorzieningenniveau varieert van basis tot goed. Bij deze hotels ligt de focus op slapen en eten.
Een luxe hotel heeft 4 tot 5 sterren. Het voorzieningenniveau is (zeer) uitgebreid en exclusief. Bij deze hotels ligt de focus niet alleen op slapen en eten, maar ook op verblijven en ontspannen (bijvoorbeeld wellness).
Wanneer bij het hotel een restaurant is dat ook toegankelijk is voor externe gasten is daarvoor een maatwerkonderbouwing nodig voor de parkeer- en stallingsbehoefte.

Café/bar klein of groot
De ligging en doelgroep van een café/bar kan sterk verschillen. Een danscafé met bovenlokale bezoekersdoelgroep trekt meer bezoekers met een auto dan een dorpscafé met vooral een lokale bezoekersdoelgroep. Verder kan ook sprake zijn van een combinatie van functies zoals bij een eetcafé. Daarom kan de parkeer- en stallingsbehoefte voor deze functie sterk verschillen en is een maatwerkonderbouwing nodig.
Bij een klein café/bar zijn vaak geen feesten, partijen of bijeenkomsten. Een klein café is ≤ 250 m^2 bvo. Een groot café/bar heeft een zaal of grote ontmoetingsruimte waar wel feesten, partijen of bijeenkomsten zijn en is > 250 m^2 bvo. Het auto- en fietsgebruik bij een feestzaal is sterk afhankelijk van de hoeveelheid gasten per m^2 en locatiespecifieke factoren. Een terras moet worden meegerekend bij het totaal aantal m^2 bvo.

Snackbar/cafetaria
Het auto- en fietsgebruik bij deze functie kan variëren op basis van afhaalgerichtheid of zitgelegenheden. Daarom is een maatwerkonderbouwing nodig. De maximale grootte van een snackbar/cafetaria is 250 m^2 bvo. Daarboven is meestal sprake van een restaurant of fastfoodrestaurant. Voor die typen kan deze functie niet worden toegepast.

Restaurant
Het type restaurant en de hoeveelheid zitplaatsen kunnen een sterke invloed hebben op de parkeer- en stallingsbehoefte. Daarom is een maatwerkonderbouwing nodig.

Evenementenhal/beurs-congresgebouw
De parkeer- en stallingsbehoefte is sterk afhankelijk van de locatie en het niveau van de mobiliteitsvoorzieningen. Daarom is een maatwerkonderbouwing nodig.

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Consultatiebureau
Een groepsruimte wordt gezien als een behandelkamer.

Consultatiebureau voor ouderen
Een groepsruimte wordt gezien als een behandelkamer.

Gezondheidscentrum
Een gezondheidscentrum is een locatie met meerdere zorgvoorzieningen onder één dak, waaronder bijvoorbeeld huisarts, fysiotherapeut, psycholoog, diëtist, verloskundige, apotheek of consultatiebureau.
Door variërende openingstijden en de aanwezigheid van functies met een lagere parkeerbehoefte geldt een lagere norm. Deze norm is alleen toepasbaar wanneer minstens één functie met lage parkeerdruk aanwezig is (zoals fysiotherapie of consultatiebureau); een combinatie van uitsluitend huisarts en tandarts geldt niet als gezondheidscentrum. Door de uiteenlopende openingstijden is altijd een maatwerkonderbouwing, eventueel met parkeerbalans, nodig. Bij de norm is de het parkeren en stallen voor een apotheek niet meegenomen, de parkeer- en stallingsbehoefte daarvoor moet apart worden bepaald.

Ziekenhuis
Het auto- en fietsgebruik bij ziekenhuizen kan sterk variëren. Het bepalen van de juiste parkeer- en stallingsbehoefte vereist maatwerk.

Wijkgebouw/buurthuis
Gebouw waar sociale of culturele activiteiten en kleinschalige bijeenkomsten plaatsvinden. Het gebouw is niet gericht op commerciële dienstverlening of grootschalige evenementen, maar richt zich op activiteiten en bijeenkomsten voor de lokale gemeenschap.
Verpleeg- verzorgingstehuis
Woonzorgcomplex voor mensen met een intensieve zorgbehoefte. Bewoners wonen hier permanent in een (klein) appartement of kamer. Zorgpersoneel is 24 uur aanwezig.

Onderwijs

Kinderopvang
Het aantal benodigde parkeerplaatsen en stallingen bij een kinderopvang kan sterk verschillen per locatie. Daarom is een maatwerkonderbouwing vereist. De gegeven parkeer- en stallingsnorm is een indicatie voor de parkeer- en stallingsbehoefte voor personeel. Er is in principe geen sprake van een bezoekersaandeel, wel moet rekening worden gehouden met parkeer- en stallingsruimte voor ouders die kinderen brengen en halen. Ook dit aandeel is sterk situatieafhankelijk, met behulp van een maatwerkonderbouwing dient het aantal benodigde parkeer- en stallingsplaatsen voor brengen/halen te worden bepaald.

Basisonderwijs
Het aantal benodigde parkeerplaatsen en stallingen bij een basisschool kan sterk verschillen per locatie. Daarom is een maatwerkonderbouwing vereist. De gegeven parkeernorm is een indicatie voor de parkeerbehoefte voor personeel. De gegeven stallingsnorm is een indicatie voor de stallingsbehoefte voor personeel en leerlingen. Er is in principe geen sprake van een bezoekersaandeel, wel moet rekening worden gehouden met parkeer- en stallingsruimte voor ouders die kinderen brengen en halen. Ook dit aandeel is sterk situatieafhankelijk, met behulp van een maatwerkonderbouwing dient het aantal benodigde parkeer- en stallingsplaatsen voor brengen/halen te worden bepaald.

Middelbare school (voortgezet onderwijs)
Een middelbare school heeft een bovenlokaal verzorgingsgebied. Het aantal benodigde parkeer- en stallingsplaatsen varieert per locatie, daarom is een maatwerkonderbouwing vereist. De normen geven een indicatie voor personeel, leerlingen en incidentele bezoekers (zoals ouders bij korte gesprekken of incidenteel brengen/halen). Parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel kunnen in de regel dubbelgebruikt worden. De parkeer- en stallingsbehoefte bij open dagen is niet meegenomen.

MBO/ROC
Een MBO/ROC heeft een bovenlokaal tot regionaal verzorgingsgebied. Het aantal parkeer- en stallingsplaatsen varieert per locatie, daarom is een maatwerkonderbouwing vereist. De normen geven een indicatie voor personeel, leerlingen en incidentele bezoekers (zoals ouders bij korte gesprekken). Parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel kunnen in de regel dubbelgebruikt worden. De parkeer- en stallingsbehoefte bij open dagen is niet meegenomen.

Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs
Dit type onderwijs heeft relatief kleine groepen en meestal volwassen 'studenten', het autogebruik is daarom relatief hoog. Wel blijft het auto- en fietsgebruik sterk locatieafhankelijk. Daarom is een maatwerkonderbouwing nodig. Het gegeven bezoekersaandeel betreft studenten.

Bijlage 3 Toelichting op de nota

Een toets op het parkeren wordt uitgevoerd bij iedere 'bouwvorm', dit is een verzamelterm voor bouwplannen, verbouwingen of gebruikswijzigingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. De exacte bouwvorm bepaalt de rekenmethode voor parkeren en stallen. In de basis zijn er twee verschillende rekenmethoden om te bepalen of het aanbod parkeer- en stallingsplaatsen groter is dan, of gelijk is aan de parkeer- en stallingeis:

- **Rekenmethode A**
- **Rekenmethode B**

Beide rekenmethoden zijn nader uitgewerkt in voorliggende bijlage. Per bouwvorm is onderstaand beschreven welke rekenmethode van toepassing is. Voor een uitgebreide toelichting kan contact worden opgenomen met de verkeerskundige van de gemeente Raalte. De volgende bouwvormen zijn relevant voor het bepalen van een parkeereis:

- **Nieuwbouw**
  Deze vorm behelst het bouwen op onontwikkeld terrein. Er is geen sprake van een bestaande functie waarbij gesaldeerd kan worden. Voor deze bouwvorm dient gebruik te worden gemaakt van rekenmethode A.
- **Uitbreiding (optoppen, aanbouw)**
  Uitbreiding van een bestaand gebouw omvat een bouwactiviteit waarbij het bruto vloeroppervlak of de omvang toeneemt. Dit varieert van een aanbouw tot het toevoegen van een of meer extra bouwlagen, ook wel 'optoppen' genoemd. In dergelijke situaties is het niet mogelijk om te salderen, aangezien de (ver)bouw niet leidt tot een vervanging van een bestaande functie. Eventuele bestaande tekorten zijn dan irrelevant. Voor deze bouwvorm dient gebruik te worden gemaakt van rekenmethode A.
- **Herbestemming en functiewijziging (transformatie, sloop/herbouw en tijdelijke functies)**
  Deze bouwvorm betreft het wijzigen van een bestaande functie in een gebouw 'met behoud van casco', of door sloop/herbouw het vervangen van een bestaand gebouw door een ander gebouw met een andere functie, binnen het plangebied. Voor het parkeren en stallen worden deze activiteiten vergelijkbaar behandeld, omdat beiden leiden tot een wijziging van de bestaande functie en daarmee de parkeer- en stallingsbehoefte. Eventuele bestaande tekorten komen niet voor rekening van initiatiefnemer en daarom is het in deze situaties mogelijk om te salderen. Bij deze berekening is de huidige bestemmings- of omgevingsplanfunctie en het huidige binnen de planfunctie passende gebruik het uitgangspunt en moet rekening worden gehouden met een leegstandstermijn van 5 jaar. Het aantal te salderen parkeer- en stallingsplaatsen dient te worden bepaald met behulp van een berekening van het maatgevend moment en een eventuele verschuiving daarvan. Voor deze bouwvorm dient gebruik te worden gemaakt van rekenmethode B.
- **Vernieuwing en vervanging**
  Bij vernieuwing en vervanging gaat het om het herstellen of verbeteren van bestaande bouw zonder functiewijziging of toename in omvang. Dit geldt ook voor grootschalige herstructurering. Wanneer de huidige situatie in aantal/omvang, type/vorm gelijk blijft, blijven eventuele bestaande tekorten buiten beschouwing. Voorwaarde daarbij is dat ook het huidige parkeer- en stallingsaanbod gelijk blijft. Is dat laatste niet het geval, dan moeten vervallen parkeer- en stallingsplaatsen worden gecompenseerd, tenzij aangetoond kan worden dat die parkeer- en/of stallingsplaatsen niet in gebruik zijn.

Een berekening is in deze situatie niet nodig. Wanneer naast vernieuwing en vervanging sprake is van een uitbreiding, geldt de rekenmethode voor alléén die uitbreiding (zie uitbreiding).

- **Verdichting van functies (bijvoorbeeld woningsplitsing)**
  Het verdichten van functies of splitsen van woningen betreft een toename van wooneenheden of functies zonder een fysieke verandering of uitbreiding van het m^2 bvo, bijvoorbeeld het omzetten van een eengezinswoning naar meerdere kleinere appartementen. Bij verdichting (splitsing) dient eerst te worden nagegaan of reeds sprake is van bestaande tekorten. Als sprake is van bestaande tekorten, komen die niet voor rekening van de initiatiefnemer en moet de parkeer- en stallingseis worden berekend volgens rekenmethode B. Wanneer geen sprake is van bestaande tekorten dan is praktisch gezien sprake van een uitbreiding en dient te worden gerekend met rekenmethode A. Als sprake is van een bestaand overschot, dient dat te worden aangetoond. Het overschot aan parkeer- en stallingsplaatsen mag dan anders worden ingevuld. Wanneer sprake is van een functiewijziging is sprake van bouwvorm 'herbestemming en functiewijziging'

Rekenmethode A

In onderstaand stappenplan staat een volgordelijke reken- en werkwijze. Met behulp van 18 stappen kan in beeld worden gebracht of het aanbod parkeer- en stallingsplaatsen gelijk is aan of groter is dan het aantal parkeer- en stallingsplaatsen dat volgt uit de eis.

A. Bepaal de parkeer- en stallingsbehoefte

1. Bepaal de ligging van de ruimtelijke ontwikkeling.
2. Bepaal afbakening plangebied en het eigen terrein.
3. Bepaal deelgebieden in het plangebied op basis van de acceptabele loopafstanden.
4. Bepaal ruimtelijk programma per deelgebied.
5. Bepaal de te hanteren parkeer- en stallingsnormen.
6. Bepaal de aanwezigheidspercentages per gebruikersgroep.
7. Bereken de parkeer- en stallingsbehoefte per moment van de week, per deelgebied (parkeerbalans).
8. Rond de uitkomst uit de berekening voor de parkeer- en stallingsbehoefte per deelgebied naar boven af op hele aantallen.
9. Tel eventuele te compenseren parkeerplaatsen op bij de parkeer- en stallingsbehoefte per deelgebied uit stap 8.
10. Bepaal aan de hand van de uitkomst uit stap 9 het drukste moment van de week per deelgebied, dit is de parkeer- en stallingseis per deelgebied. Dit aantal parkeer- en stallingsplaatsen moet in dat gebied worden gerealiseerd.
11. Bepaal per deelgebied het aantal parkeer- en stallingsplaatsen dat beschikbaar moet zijn in de openbare ruimte (toegankelijkheidsplicht). Uitkomsten worden naar boven afgerond.

Het resultaat is de parkeer- en stallingseis per deelgebied en als onderdeel daarvan het aantal parkeer- en stallingsplaatsen dat per deelgebied beschikbaar moet zijn in de openbare ruimte.

B. Bepaal het beschikbaar aanbod

12. Breng de totale parkeercapaciteit en stallingscapaciteit per deelgebied in beeld. Let op: eventueel te compenseren parkeerplaatsen worden niet 'dubbel gerekend'.
13. Bepaal het bruikbaar aanbod aan de hand van de gegeven eisen voor zowel parkeer- en stallingsplaatsen op openbaar terrein als eigen terrein.
14. Corrigeer de uitkomst uit stap 12 (per deelgebied) met het aantal parkeer- en stallingsplaatsen die niet aan de eisen voldoen.

15. Tel het aantal parkeerplaatsen op eigen opritten en bepaal eventuele correctie per deelgebied met rekenwaarden voor parkeren op opritten.
16. Corrigeer de uitkomst uit stap 14 (per deelgebied) met de rekenwaarden voor opritten (stap 15).
17. Rond de uitkomst uit stap 16 (per deelgebied) af naar beneden. Dit is het beschikbaar parkeeraanbod per deelgebied.
18. Bepaal het aantal parkeer- en stallingsplaatsen per deelgebied dat openbaar beschikbaar en bereikbaar is.

Het resultaat is het aantal beschikbare parkeer- en stallingsplaatsen per deelgebied en als onderdeel daarvan het aantal parkeer- en stallingsplaatsen dat beschikbaar moet zijn in de openbare ruimte.

Rekenmethode B

A. Bepaal de parkeer- en stallingsbehoefte

1. Bepaal de ligging van de ruimtelijke ontwikkeling.
2. Bepaal afbakening plangebied en het eigen terrein.
3. Bepaal (eventuele) deelgebieden in het plangebied op basis van de acceptabele loopafstanden.
4. Bepaal ruimtelijk programma per deelgebied in de huidige situatie1,2.
5. Bepaal de te hanteren parkeer- en stallingsnormen voor de huidige situatie.
6. Bepaal (per deelgebied) de normatieve parkeer- en stallingsbehoefte per gebruikersgroep voor de huidige situatie.
7. Bepaal (per deelgebied) de gebruikersgroepen en aanwezigheidspercentages voor de huidige situatie.
8. Bepaal ruimtelijk programma per deelgebied in de toekomstige situatie1,2.
9. Bepaal de te hanteren parkeer- en stallingsnormen voor de toekomstige situatie.
10. Bepaal (per deelgebied) de normatieve parkeer- en stallingsbehoefte per gebruikersgroep voor de toekomstige situatie.
11. Bepaal (per deelgebied) de gebruikersgroepen en aanwezigheidspercentages voor de toekomstige situatie.
12. Bereken de parkeer- en stallingsbehoefte – per moment van de week – voor zowel de huidige als de nieuwe situatie, per deelgebied (parkeerbalans). Let op, de waarden worden nog niet afgerond.
13. Breng de parkeer- en stallingsbehoefte van de huidige situatie – per moment van de week – in mindering op de parkeer- en stallingsbehoefte – per moment van de week – van de toekomstige situatie. De uitkomst kan zowel positief als negatief zijn.
14. Rond de resultaten uit stap 13 naar boven af op hele aantallen.
15. Bepaal het aantal (eventueel) te compenseren parkeer- en stallingsplaatsen3. Dit kan zowel een positief als negatief aantal zijn.
16. Verreken de uitkomst uit stap 14 met de (eventueel) te compenseren parkeerplaatsen voor elk moment van de week.
17. Op basis van bovenstaande stappen is per moment van de week de parkeer- en stallingsbehoefte bepaald. Er kan sprake zijn van zowel een positief als negatief saldo. Het hoogste positieve saldo per moment van de weekdag is de parkeer- en stallingseis[4].

1) Bij twijfel over het huidige gebruik of wanneer een parkeer- of stallingsnorm niet is opgenomen in deze nota is een aanvullende schriftelijke onderbouwing noodzakelijk om de parkeer- en stallingsbehoefte te motiveren.
2) Wanneer sprake is van een 'indicatieve norm', geldt een extra motiveringsplicht voor de parkeer- en stallingsbehoefte. Als de parkeer- en stallingsbehoefte niet redelijkerwijs kan worden gemotiveerd, kan niet gerekend worden met die (volledige) behoefte.

3) Alle parkeer- en stallingsplaatsen moeten voldoen aan de eisen om te kunnen worden geteld als volwaardige plaatsen.
4) Wanneer het drukste moment voor parkeren en stallen ongelijk is, dan geldt het hoogste aantal voor elke soort.

B. Bepaal het beschikbaar aanbod

18. Breng de totale parkeercapaciteit en stallingscapaciteit in de toekomstige situatie (per deelgebied) in beeld. Let op: eventueel te compenseren parkeerplaatsen worden niet 'dubbel gerekend'.
19. Bepaal het bruikbaar aanbod aan de hand van de gegeven eisen voor zowel parkeer- en stallingsplaatsen op openbaar terrein als eigen terrein.
20. Corrigeer de uitkomst uit stap 18 (per deelgebied) met het aantal parkeer- en stallingsplaatsen die niet aan de eisen voldoen.
21. Tel het aantal parkeerplaatsen op eigen opritten en bepaal eventuele correctie per deelgebied met rekenwaarden voor parkeren op opritten.
22. Corrigeer de uitkomst uit stap 20 (per deelgebied) met de rekenwaarden voor opritten (stap 21).
23. Rond de uitkomst uit stap 22 (per deelgebied) af naar beneden. Dit is het beschikbaar parkeeraanbod per deelgebied.

Het aantal beschikbare parkeer- en stallingsplaatsen wordt in beeld gebracht met behulp van de stappen 18 tot 23. De parkeer- en stallingseis die volgt uit stap 17 moet worden gerealiseerd binnen het plangebied. De eis uit stap 17 moet dus gelijk, of lager zijn aan het aanbod dat blijkt uit stap 23. Wanneer bij stap 17 sprake is van een negatief saldo, dan neemt de parkeer- en/of stallingseis niet toe als gevolg van de ontwikkeling en hoeft het parkeeraanbod daaraan verder niet worden getoetst.

Bijlage 4 Kwaliteitseisen (fiets) parkeeronderzoek

Met een (fiets)parkeeronderzoek (later parkeeronderzoek) kan het gebruik van parkeer- en stallingsvoorzieningen in een gebied in beeld worden gebracht. Een parkeeronderzoek kan verschillende doelen dienen, bijvoorbeeld:

- Aantonen dat op piekmomenten voldoende restparkeercapaciteit in de directe omgeving van een ruimtelijke ontwikkeling beschikbaar is om een extra parkeervraag op te vangen.
- Aantonen dat op piekmomenten voldoende restcapaciteit in de directe omgeving van een ruimtelijke ontwikkeling beschikbaar is om een extra stallingsvraag op te vangen.
- Inzicht in (fiets)parkeergebruik bij (weg)reconstructies.
- Het ontwikkelen en bijstellen van parkeerbeleid.

Onderzoeksvoorstel

Onderzoeksvoorstellen, kort en bondig, worden ingediend bij het aanspreekpunt van de gemeente Raalte. In ieder onderzoeksvoorstel is tenminste opgenomen:

- Onderzoekskaart met kader van het te onderzoeken gebied.
- Gehanteerde acceptabele loopafstanden (conform deze nota).
- Beknopte onderbouwing maatgevende onderzoeksmomenten.
- Onderzoeksmomenten met data en tijdstippen.

Kwaliteitseisen

- Op maatgevende onderzoeksmomenten (drukste momenten van de week) is voldoende (rest)capaciteit om aan de (extra) (fiets)parkeerbehoefte te voldoen.
- Het maatgevend onderzoeksmoment wordt bepaald a.d.h.v. aanwezigheidspercentages (conform deze nota) van de dominante functies in het onderzoeksgebied. Er is aandacht van mogelijke overslag door omliggende functies (bijvoorbeeld bij centrumgebieden).
- Het onderzoeksgebied wordt bepaald aan de hand van de acceptabele loopafstanden (conform deze nota) tussen een vrije openbare parkeerplaats en de hoofdtoegang van de bestemming.
- Bij het bepalen van het onderzoeksgebied wordt rekening gehouden met de barrièrewerking van gebiedsontsluitingswegen. Bij het passeren van gebiedsontsluitingswegen worden alleen daarvoor aangewezen en ingerichte oversteekplaatsen gebruikt.
- Maatgevende momenten in standaardsituaties*:
  - Wonen
    - Werkdag avond 20:00 uur.
    - Werkdag nacht tussen 23:00 en 05:00 uur.
  - Werken (kantoren en bedrijven)
    - Werkdag ochtend tussen 09:00 en 10:00 uur of middag tussen14:00 en 15:00 uur.
  - Winkelen
    - Zaterdag tussen 10:00 en 12:00 uur en 14:00 en 16:00 uur
    - Koopavond 19:00 uur tot 21:00 uur
    - Woensdagmarkt

- Werkdagen zijn altijd op dinsdag of donderdag

  *het bepalen van maatgevende momenten voor voorzieningen bij sport, recreatie, zorg en onderwijs is veelal maatwerk. Hiervoor zijn geen standaardsituaties gegeven. Maatgevende onderzoeksmomenten worden afgestemd met de gemeente Raalte.

  - Ieder maatgevend onderzoeksmoment wordt tenminste tweemaal onderzocht. Als resultaten sterk afwijken, wordt het onderzoek opnieuw uitgevoerd.
  - De bezettingsgraad blijft, na toevoeging van eventuele extra (fiets)parkeerbehoefte, onder de 90%.
  - Het parkeeronderzoek mag niet worden uitgevoerd op feestdagen, in vakantieperioden, op het moment van werkzaamheden of tijdens evenementen in de omgeving. Evenementen en wegwerkzaamheden staan in 'Melvin'.
  - Standaard wordt alle capaciteit en bezetting (alle voertuigtypen) in de openbare ruimte geregistreerd en dient de bezetting op privéterrein te worden geregistreerd. Afhankelijk van de onderzoeksvraag kan worden vereist dat ook de parkeercapaciteit op privéterrein in beeld moet worden gebracht.
  - Alle daarvoor aangewezen en ingerichte openbare parkeerplaatsen worden gezien als capaciteit. Bij parkeren op de rijbaan is het uitgangspunt dat de rijbaan ten minste 5,00 meter of breder is. Bij langsparkeren is een ruimtebeslag van 2,00 x 6,00 meter per voertuig het uitgangspunt.
  - Alle daarvoor aangewezen en ingerichte openbare stallingsplaatsen worden gezien als capaciteit. Voor de capaciteit van stallingsplaatsen is een ruimtebeslag van 0,75 x 2,00 meter per fiets het uitgangspunt.
  - Doelgroepenparkeren (elektrisch, mindervaliden, doktersauto e.d.) wordt apart geregistreerd.
  - Afhankelijk van de onderzoeksvraag kan worden vereist dat kentekens worden geregistreerd. Indien van toepassing geldt kentekenregistratie voor alle voertuigen in de openbare ruimte, op eigen terrein wordt (i.v.m. privacyregels) alleen de bezetting geregistreerd.
  - Onderzoekers zijn herkenbaar (oranje jas/hes) en kunnen zich legitimeren. (Nachtelijke) parkeeronderzoeken worden altijd vooraf gemeld bij de politie via 0900-8844 en bij ons klantportaal via info@raalte.nl.

Rapportage (minimaal aanwezig)

- Onderzoeksdata, tijdstippen en maatgevende onderzoeksmomenten.
- Een leesbare kaart van het onderzoeksgebied met logische deelgebieden.
- Parkeerbalans: indien relevant wordt aan de hand van aanwezigheidspercentages van bestaande en nieuwe functies aangetoond hoeveel parkeercapaciteit beschikbaar moet zijn per maatgevend onderzoeksmoment.
- Tabellen met:
  - Capaciteit;
  - Bezetting;
  - Bezettingsgraad;
  - Foutparkeren;
  - (indien relevant) doelgroepenparkeren.

Bijlage 5 Uitgangspunten bereikbaarheid en maatvoering voor opritten

Om te kunnen spreken van voldoende bereikbare parkeerplaatsen op opritten van nieuwbouwwoningen moet worden voldaan aan de minimale eisen voor bereikbaarheid en maatvoering. Met onderstaande uitgangspunten zijn de minimale maatvoeringen bij opritten bepaald. Deze uitgangspunten zijn niet bedoeld om een brede(re) uitwegen/opritten of meer parkeerplaatsen op eigen oprit te vereisen. Deze maatvoering is overigens niet (altijd) van toepassing op bestaande situaties.

- Tussen de openbare weg en voor-, achter-, garage- of tuindeuren is naast de ruimte voor parkeren altijd een obstakelvrije looproute van minimaal 1,001 meter en gewenst 1,50 meter beschikbaar.
- Per parkeerplaats op eigen oprit wordt gerekend met een minimale maat van 2,50 meter breed en 5,00 meter lang. Wanneer twee parkeerplaatsen achter elkaar zijn geplaatst (lange oprit) is een ruimtetoeslag van 1,00 meter gewenst.
- Een enkele parkeerplaats op een oprit is bereikbaar via een uitweg/aansluiting op de openbare weg van minimaal 3,50 meter breed. Een eventuele maximale breedte is opgenomen in de meest actuele beleidsregels voor uitwegen.
- Een dubbele parkeerplaats op een oprit is bereikbaar via een (gecombineerde) uitweg/aansluiting op de openbare weg van minimaal 6,00 meter breed. Een eventuele maximale breedte is opgenomen in de meest actuele beleidsregels voor uitwegen.
- Voor parkeerplaatsen op eigen oprit is voldoende manoeuvreerruimte beschikbaar. Daarvan is sprake als, tussen de parkeerplaats en uitweg/aansluiting met de weg, voor enkele en dubbele parkeerplaatsen respectievelijk 3,50 meter en 6,00 meter breedte beschikbaar is en een lengte van minimaal 5,00 meter beschikbaar is. Deze lengte van 5,00 meter mag worden opgevangen op: eigen /oprit, het trottoir, de rijbaan (inclusief molgoot, exclusief het gedeelte dat voor parkeren kan worden gebruikt).
  Wanneer de minimale lengte van 5,00 meter niet beschikbaar is, is extra ruimte benodigd. Die extra ruimte is situatieafhankelijk. De benodigde extra ruimte, in de lengte of in de breedte, moet op eigen oprit worden opgevangen.
- Voor de bereikbaarheid van voor-, achter-, garage- of tuindeuren geldt een vrije ruimte van minimaal 1,001 meter en gewenst 1,50 meter. Deze ruimte kan niet worden benut als parkeerruimte. Deze vrije ruimte mag wel worden benut als obstakelvrije looproute.
- Ter hoogte van gevels, schuttingen, hagen en groen enzovoort, geldt een ruimte voor obstakelvrees van 0,50 meter á 1,00 meter. De invulling van deze ruimte is situatieafhankelijk. De vrije ruimte kan ook worden benut als obstakelvrije looproute.
- Bij toepassing van carports wordt aanbevolen om de benodigde ruimte voor palen of poeren bij de benodigde breedte op te tellen.
- Tussen twee parkeerplaatsen is gewenst om een ruimtetoeslag van 0,50 meter te hanteren.

1) Wanneer de woning rolstoeltoegankelijk moet zijn is de minimale eis 1,20 meter.

Gemeente Raalte
Zwolsestraat 16, 8101 AC Raalte
Postbus 140, 8100 AC Raalte

T (0572) 347 799
E info@raalte.nl
W www.raalte.nl