



Bestemmingsplan

Paraplubestemmingsplan

Parkeren gemeente Raalte

Plannummer: NL.IMRO.0177 .BP20180004



Paraplubestemmingsplan Parkeren

Gemeente Raalte

Vastgesteld

Rapportnummer:	P00135_01
Datum:	15 augustus 2018
Contactpersoon opdrachtgever:	De heer H. Ruiterkamp
Projectteam BRO:	Wim de Ruiter, Tim Schalkx
Concept:	maart 2018, april 2018
Voorontwerp:	
Ontwerp:	juni 2018
Vaststelling:	27 september 2018
Trefwoorden:	--
Bron foto kaft:	BRO, Abstract
Beknopte inhoud:	--

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Paraplubestemmingsplan Parkeren

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Algemeen	4
1.2 Afbakening plangebied	4
1.3 Opbouw toelichting	5
Hoofdstuk 2 Beleidskader	6
2.1 Algemeen	6
2.2 Parkeernormen Raalte 2015	6
Hoofdstuk 3 Toelichting op de planregels	8
3.1 Algemeen	8
3.2 Nadere toelichting op de regels	8
Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid	10
4.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	10
4.2 Economische uitvoerbaarheid	10
Bijlagen bij de toelichting	11
Bijlage 1 Parkeernormen Raalte 2015	13

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de planologische verankering van het parkeerbeleid van de gemeente Raalte. De gemeente Raalte heeft namelijk de wens om de parkeerregeling van de gemeente vast te leggen in alle geldende bestemmingsplannen binnen de gemeentegrenzen.

Het vastleggen van parkeerbeleid in bestemmingsplannen hangt samen met het vervallen van de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening. Met de inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014 op 29 november 2014 (Stb. 2014, 458) is de Woningwet gewijzigd. Hierdoor komen de stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de belangrijke 'parkeernormenbepaling') uit bouwverordeningen uiterlijk 1 juli 2018 van rechtswege te vervallen. Om bij vergunningaanvragen nog te kunnen toetsen aan de parkeernormen, moeten deze nu al worden opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen of beheersverordeningen. Het 'vangnet' van de bouwverordening geldt vanaf 29 november 2014 namelijk niet meer voor de na dat moment vastgestelde bestemmingsplannen. In alle bestemmingsplannen die daarna zijn vastgesteld zijn dan ook parkeernormen opgenomen door een verwijzing naar de beleidsregels "Parkeernormen Raalte 2015" of door het opnemen van specifieke parkeernormen. Voor de dorpen Laag Zuthem, Lierderholthuis, Broekland, Nieuw Heeten, het Buitengebied en Raalte Bedrijventerrein is een verwijzing naar de geldende parkeernormen opgenomen. In enkele specifieke plannen, zoals het terrein Slotman Heino, IJsselgouwe, Angeli Custodes en Burgemeesterkwartier zijn specifieke normen opgenomen. Voor plannen die voor 2014 zijn vastgesteld, zoals de kernen Heino, Raalte, Luttenberg, Mariënheem en Heeten is er met betrekking tot het parkeren niets geregeld omdat daarvoor nog de normen uit de bouwverordening golden tot 1 juli 2018.

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, is het vaststellen van een paraplubestemmingsplan parkeren. Onderhavig 'paraplubestemmingsplan parkeren' geeft hier een invulling aan. Het paraplubestemmingsplan heeft als doel om de parkeernormen uit de nota "Parkeernormen Raalte 2015" van toepassing te laten zijn op het hele grondgebied van de gemeente. Deze parkeernormen zijn vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van 3 november 2015. Door de gemeenteraad is op 21 april 2016 besloten kennis te nemen van deze parkeernormen en deze in nieuwe bestemmingsplannen als uitgangspunt te gebruiken.

1.2 Afbakening plangebied

De ligging en begrenzing van het plangebied waar dit paraplubestemmingsplan betrekking op heeft betreft het gehele grondgebied van de gemeente Raalte. De bestemmingsplangrens valt dan ook samen met de gemeentegrens. Hieronder is de grens van de gemeente weergegeven.



Plangebied in kaart

1.3 Opbouw toelichting

Na de inleiding wordt in hoofdstuk 2 het gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 3 is een toelichting gegeven op de regels. Tot slot wordt in het vierde en laatste hoofdstuk ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Algemeen

Bij de invoering van de Wet ruimtelijk ordening (Wro) in 2008 heeft de wetgever bepaald, dat de mogelijkheid - op grond van artikel 8 lid 5 van de Woningwet - om stedenbouwkundige voorschriften in de bouwverordening op te nemen, kan vervallen. Reden hiervoor was dat de Wro nu voorschrijft dat een gemeente voor het gehele grondgebied een bestemmingsplan of beheersverordening moet vaststellen. Onder de voorgaande Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) gold deze verplichting alleen voor het buitengebied. Daarom waren voor het overige gebied van de gemeente stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening nodig. Daarnaast vormden de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening een vangnet voor gebieden waarvoor wel een bestemmingsplan was vastgesteld, maar waar dat bestemmingsplan geen voorschriften bevatte, die hetzelfde onderwerp regelden.

Met de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening werd aanvankelijk beoogd om de mogelijkheid om stedenbouwkundige bepalingen op te nemen in de bouwverordening te schrappen. Uiteindelijk werd hiervan afgezien omdat te veel vragen bestonden of en over de wijze waarop met name het parkeren in het bestemmingsplan zou kunnen worden geregeld. De betreffende bepaling is nooit in werking getreden. Maar eind 2014 is dan toch de Woningwet op dit punt aangepast. Op 29 november 2014 trad namelijk de Reparatiewet BZK 2014 (Stb. 2014, 458) in werking. Hierdoor zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening komen te vervallen. Voor bestemmingsplannen vastgesteld vóór die datum voorziet echter artikel 133, leden 1 en 2, van de Woningwet in een overgangsregeling. Die houdt in dat o.m. de artikelen 8, vijfde lid, en 9 van de Woningwet van toepassing blijven tot het tijdstip van wijziging van het bestemmingsplan voor het gebied, doch uiterlijk tot 1 juli 2018. Daarna moet een regeling zijn opgenomen in bestemmingsplannen of beheersverordeningen. In nieuwe plannen die vóór 1 juli 2018 worden vastgesteld moeten deze bepalingen al zijn opgenomen.

Inmiddels is ook het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd in die zin dat omwille van flexibiliteit het mogelijk is geworden om in een bestemmingsplan te verwijzen naar beleidsregels. Er is in artikel 3.1.2, tweede lid, aanhef en onder a van het Bro een wettelijke grondslag geschapen om wat betreft het parkeren in het bestemmingsplan direct te verwijzen naar beleidsregels die parkeernormen bevatten. Daarbij is het mogelijk om middels een zogenaamde dynamische verwijzing te bepalen dat indien de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening gehouden dient te worden met het gewijzigde beleid bij het toetsen van het bestemmingsplan.

2.2 Parkeernormen Raalte 2015

Bij de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen bestond voor de gemeente lange tijd als het gaat om parkeren geen wettelijk kader. Er werd gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers van de CROW. Deze normen worden landelijk toegepast en in de jurisprudentie veelal als toetsingskader gebruikt. De normen waren in Raalte niet formeel vastgelegd in gemeentelijke kaders en beleid. Nieuwe ontwikkelingen rondom ruimtelijke wetgeving maken dit wel noodzakelijk. Om deze reden heeft de gemeente Raalte op 3 november 2015 de "Parkeernormen Raalte 2015" vastgesteld.

De parkeernormen zijn als een bijlage bij deze toelichting gevoegd. De normen zijn uitgewerkt voor een aantal typen voorzieningen, te weten:

- wonen;
- werken;
- winkelen en boodschappen;
- sport, cultuur en ontspanning;

- horeca en recreatie;
- gezondheidszorg en sociale voorzieningen;
- onderwijs.

De parkeernormen, maar ook de indeling zoals deze hierboven weergegeven is gebaseerd op de CROWpublicatie 317. Bij de verschillende type voorzieningen is waar nodig een korte toelichting opgenomen. Het 'aandeel bezoekers' staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer al rekening is gehouden. Het weergegeven kencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.

Hoofdstuk 3 Toelichting op de planregels

3.1 Algemeen

Met dit paraplubestemmingsplan worden alle bestemmingsplannen binnen de gemeente Raalte aangevuld met de nieuwe parkeerregeling zoals opgenomen in het parkeerbeleidsplan "Parkeernormen Raalte 2015". Daarmee gaat voor de gehele gemeente dezelfde regeling voor parkeren gelden. Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen: een verbeelding, een set planregels en een toelichting. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. In de toelichting wordt onder andere de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord.

3.2 Nadere toelichting op de regels

3.2.1 Algemeen

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld als een parapluplan waarmee voor alle bestemmingsplannen in Raalte dezelfde regeling voor parkeren gaat gelden. In bestemmingsplannen waarin nog geen regeling voor parkeren is opgenomen, wordt dit nieuw toegevoegd. Dit bestemmingsplan heeft alleen betrekking op de regeling voor parkeren en beoogt geen wijziging aan te brengen in de overige regels van de vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen.

Dynamische verwijzing naar beleidsregels "Parkeernormen Raalte 2015"

In de regels is een dynamische verwijzing opgenomen naar de beleidsregels "Parkeernormen Raalte 2015". Dit houdt in dat wanneer gedurende de planperiode de beleidsregels wijzigen, de gewijzigde regels gelden. De bestemmingsplannen hoeven daardoor niet opnieuw te worden herzien wanneer de beleidsregels wijzigen.

3.2.2 Planregels

Het bestemmingsplan is opgesteld aan de hand van de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Voor de opbouw van de regels is aangesloten bij de geldende Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012).

De regels bestaan uit drie hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Algemene regels (hoofdstuk 2)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 3)

Inleidende regels (hoofdstuk 1)

Bij de inleidende regels wordt ingegaan op de begrippen. Bij de begrippen zijn alleen de begrippen opgenomen die betrekking hebben op parkeren. Voor de overige begrippen zijn de begrippen uit de vigerende bestemmingsplannen van toepassing. De wijze van meten is niet opgenomen. Hiervoor zijn de bepalingen uit de vigerende bestemmingsplannen van toepassing. Hiervoor in de plaats is een artikel met het toepassingsgebied opgenomen.

Algemene regels (hoofdstuk 2)

Anti-dubbeltelregeling

Het opnemen van de anti-dubbeltelregel in de regels is verplicht gesteld in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze standaardbepaling (artikel 3.2.4 Bro) strekt ertoe te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie is mogelijk gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke

functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw ten tweede male zou kunnen worden gebruik gemaakt.

Overige regels

Bij de overige regels zijn de parkeerregels opgenomen. De parkeerregels hebben zowel betrekking op bouwplannen als gebruikswijzigingen. Ook is een afwijkingsregeling opgenomen voor wanneer niet aan de parkeerregels kan worden voldaan. In de parkeerregels wordt verwezen naar de beleidsregels "*Parkeernormen Raalte 2015*" waarin de parkeernormen zijn opgenomen. Daarbij is aangegeven dat wanneer de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening gehouden dient te worden met het gewijzigde beleid.

Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 3)

Hierin wordt ingegaan op het overgangsrecht en de slotregels (naam van het bestemmingsplan).

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

4.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het paraplubestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg toegezonden aan de provincie Overijssel en waterschap Drents Overijsselse Delta. Zij hebben geen opmerkingen over het plan. Het ontwerp paraplubestemmingsplan is gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegd voor zienswijzen.

4.1.1 Bestuurlijk overleg

Artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, overleg plegen met andere betrokken overheden en overheidsdiensten.

4.1.2 Inspraak

Op van basis van artikel 2, lid 1 in van de inspraakverordening dient het bestemmingsplan als voorontwerp gepubliceerd te worden voor inspraak. Het bestemmingsplan betreft het incorporeren van bestaand (parkeer)beleid in een bestemmingsplan. Tot voor kort was een koppeling mogelijk met de gemeentelijk bouwverordening. Aangezien deze koppeling is komen te vervallen wordt een nieuwe koppeling door middel van een bestemmingsplan gemaakt. Het is in feite een voortzetting van bestaand beleid. Op basis van artikel 2 lid 3 sub a (ondergeschikte herziening van bestaand beleidsvoornemen) is daarom ook besloten om het plan niet als voorontwerp ter inzage te leggen voor inspraak.

4.1.3 Zienswijzen

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Als onderdeel van deze procedure is het bestemmingsplan gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegd voor zienswijzen.

Het ontwerpplan heeft van 21 juni 2018 t/m 1 augustus 2018 ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Het plan kan ongewijzigd worden vastgesteld.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende plan voorziet niet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, Wro. Het is daarom niet nodig een exploitatieplan op te stellen. Er doet zich dus geen mogelijkheid voor een kostenverhaal op te stellen, zoals bedoeld is in afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1 Parkeernormen Raalte 2015

Gemeente Raalte Parkeernormen Raalte 2015

Het college van burgemeester en wethouders van Raalte heeft op 3 november 2015 de volgende "Parkeernormen Raalte 2015" vastgesteld:

Parkeernormen Raalte 2015

Hoofdstuk 1. Inleiding

De Woningwet is op 29 november 2014 gewijzigd. Toen trad de Reparatiewet BZK 2014 (*Stb.* 2014, 458) in werking. Hierdoor komen de stedenbouwkundige bepalingen, waaronder de belangrijke parkeernormenbepaling, uit de bouwverordening uiterlijk 1 juli 2018 van rechtswege te vervallen. Die moeten dan zijn opgenomen in bestemmingsplannen of beheersverordeningen. Aangezien in Raalte geen beheersverordeningen gelden wordt in het vervolg van dit stuk alleen uitgegaan van bestemmingsplannen. Bij de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen bestaat voor de extra benodigde autoparkeerplaatsen geen wettelijk kader. Tot op heden wordt voor deze beoordeling gebruik gemaakt van de parkeerkecijfers van de CROW. Deze normen worden landelijk toegepast en in de jurisprudentie veelal als toetsingskader gebruikt. De normen zijn in Raalte niet formeel vastgelegd in gemeentelijke kaders en beleid. Nieuwe ontwikkelingen rondom ruimtelijke wetgeving maken dit wel noodzakelijk.

Het vastleggen van parkeernormen schept duidelijkheid voor burgers, bedrijven en projectontwikkelaars, maar ook voor ons als gemeente zelf. Vooraf is voor iedere belanghebbende duidelijk welke parkeernormen voor een bepaalde functie gelden en wat de bijbehorende toepassingssystematiek is.

In voorliggend stuk zijn parkeernormen en toepassingssystematiek voor de gemeente Raalte vastgelegd voor het autoparkeren. De parkeernormen zijn ontleend aan de meest actuele parkeerkecijfers van het CROW.

2. Doel en strekking

2.1 Waarborgen bereikbaarheid en kwaliteit openbare ruimte

Raalte is voortdurend in beweging. In de afzonderlijke dorpen, maar ook in het landelijk gebied zijn voortdurend initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Deze ruimtelijke ontwikkelingen betekenen veelal een wijziging in de parkeerbehoefte. Vaak gaat het om een extra parkeerbehoefte, maar soms vermindert deze behoefte ook. De gebruikers willen hun auto zo dicht mogelijk bij de nieuwe ontwikkeling kunnen parkeren. De bestaande omwonenden willen echter niet te veel overlast hiervan ervaren en willen ook zelf hun auto nog kwijt kunnen.

Om er voor te zorgen dat leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving niet stapsgewijs verder onder druk komen te staan, is het belangrijk om bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Voldoende in de zin van genoeg parkeerplaatsen, maar ook niet overdadig veel. De ruimte is immers schaars en moet ook gevuld kunnen worden door andere functies. De juiste mate van parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van de systematiek en parkeernormen in dit document.

De toepassing van de parkeernormen moet een positieve invloed hebben op zowel de economische ontwikkeling, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit als verkeerskundige kwaliteit van de gemeente Raalte. Er is soms een schijnbaar dilemma tussen enerzijds het uitvoering geven aan het parkeerbeleid dat de kwaliteit van de openbare ruimte bewaakt en anderzijds het parkeerbeleid dat de economische ontwikkeling wil faciliteren.

De parkeernormen hebben niet het doel om ontwikkelingen te belemmeren, maar om hen te toetsen op hun kwaliteit. Maar het toepassen van de parkeernormen kan in de praktijk tot tegenstrijdige effecten leiden. Omdat het de bedoeling is dat de normen een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling, is in bepaalde situaties een bredere belangenafweging dan alleen parkeren nodig. In dergelijke gevallen kan het college van burgemeester en wethouders een bouwinitiatief goedkeuren, zonder dat de parkeerbehoefte volledig wordt gerealiseerd.

2.2 Alleen toepassen bij nieuwe ontwikkelingen

Het hanteren van de parkeernormen is alleen van toepassing bij ontwikkelingen en nieuw- en verbouwplannen. Wanneer een omgevingsvergunning wordt aangevraagd toetst de gemeente of aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Die voorwaarden behelzen onder andere dat in voldoende mate voorzien wordt in parkeercapaciteit ten behoeve van het bouwplan.

Deze parkeernormen zijn bedoeld als normenkader van de gemeente Raalte. Ze kunnen ook worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, particulieren enz.).

2.3 Juridisch kader

Het toepassen van parkeernormen heeft betrekking op nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is. De parkeernormen kunnen daarbij op twee manieren van kracht zijn: via het bestemmingsplan of via de bouwverordening. Daarbij gaat het bestemmingsplan altijd boven de bouwverordening. De bouwverordening is het vangnet voor het geval de parkeernormen niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

Tot op heden zijn in Raalte in een aantal bestemmingsplannen parkeernormen opgenomen. In het kader van de bouwverordening wordt getoetst of voldaan wordt aan artikel 2.5.30. Kortweg houdt dit in dat bij de nieuw- of verbouwplannen 'in voldoende mate' parkeerruimte moet zijn aangebracht. Uitgangspunt daarbij is dat het parkeren op eigen terrein wordt opgelost. In de huidige praktijk wordt deze 'voldoende mate' getoetst aan de parkeerkencijfers van het CROW. Normstelling vindt daarbij plaats tussen de minimum en maximumnorm, dit roept nog wel eens discussies op. Met deze Parkeernormen wordt het parkeernormenbeleid vastgelegd.

De Woningwet is op 29 november 2014 gewijzigd. Toen trad namelijk de Reparatiewet BZK 2014 (*Stb.* 2014, 458) in werking. Hierdoor komen de stedenbouwkundige bepalingen, waaronder de parkeernormenbepaling, uit de bouwverordening uiterlijk 1 juli 2018 van rechtswege te vervallen. Die moeten dan zijn opgenomen in bestemmingsplannen. Verder is het Besluit ruimtelijke ordening aangepast.

Artikel 3.1.2, tweede lid, onder a van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening een bestemmingsplan regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij gegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels.

In de toelichting bij deze wetswijziging wordt met name gewezen op parkeernormen.

Het nieuwe recht treedt echter al eerder in werking wanneer voor 1 juli 2018 een bestemmingsplan wordt vastgesteld. Stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn niet meer van toepassing wanneer ontwerpbestemmingsplannen die op dit moment in procedure zijn of worden gebracht, worden vastgesteld door de gemeenteraad. In die plannen moet "het parkeren" nu al zijn geregeld.

Gemeenten moeten parkeernormering dus uiterlijk 1 juli 2018 regelen via het bestemmingsplan. De daadwerkelijke parkeernormen kunnen daarbij enerzijds in alle afzonderlijke bestemmingsplannen worden opgenomen of anderzijds worden opgenomen in één aparte beleidsregel met parkeernormen. Wanneer de parkeernormen worden opgenomen in afzonderlijke bestemmingsplannen betekent dit dat bij een wijziging van de parkeernormen het geldende bestemmingsplan gewijzigd moet worden. Dit is een langdurige procedure die vaak niet in verhouding staat tot de bouw aanvraag die aanleiding gaf tot de wijziging.

Het is daarom logischer om de parkeernormering en de bijbehorende toepassingssystematiek op te nemen in een aparte beleidsregel. Daarbij wordt in concrete bestemmingsplannen gewerkt met een kwalitatieve normstelling als 'voldoende parkeergelegenheid'. Deze kwalitatieve normstelling wordt in de bestemmingsplanregels van het nieuwe bestemmingsplan als 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen. De verdere uitwerking is vervolgens in deze Parkeernormen Raalte 2015 opgenomen.

Op deze wijze zijn alle parkeernormen voor de auto gebundeld in één document dat van toepassing is voor de hele gemeente en kunnen deze in de toekomst eenvoudig en gelijktijdig geactualiseerd worden.

Paragraaf 2.4 Overgangsregeling

Om de vraag te beantwoorden of deze Parkeernormen Raalte 2015 van toepassing is, is het tijdstip van indienen van een formele aanvraag (om omgevingsvergunning) leidend. Voor aanvragen die zijn ingediend vanaf de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregel, past de gemeente de Parkeernormen Raalte 2015 toe.

Paragraaf 2.5 Afwijkingsmogelijkheid

Na vaststelling van de Parkeernormen Raalte 2015 zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige plannen en projecten. Uitzondering hierop vormen de locaties waarvoor in het desbetreffende bestemmingsplan specifieke parkeernormen opgenomen zijn.

Deze Parkeernormen Raalte 2015 gelden na bekendmaking als beleidsregels als bedoeld in de artikelen 4:81 tot en met 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht. Op grond daarvan kan een bestuursorgaan beleidsregels vaststellen met betrekking tot een hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende, dan wel door hem gedelegeerde bevoegdheid. Ter motivering van een besluit kan slechts

worden volstaan met een verwijzing naar een vaste gedragslijn voor zover deze is neergelegd in een beleidsregel. Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Op grond hiervan kan het college van burgemeester en wethouders gemotiveerd afwijken van de vastgestelde parkeernormen.

3. Beleidsuitgangspunten

3.1 Uitgangspunten bij oplossen parkeerbehoefte

Bij het oplossen van de parkeerbehoefte hanteren we tien uitgangspunten:

1. Ruimtelijke mogelijkheid is leidend;
2. Initiatiefnemer verantwoordelijk voor oplossen parkeerbehoefte;
3. Parkeerbehoefte op eigen terrein oplossen;
4. Meervoudig gebruik van parkeerplaatsen;
5. Bezoekersparkeren openbaar toegankelijk;
6. Geen benadeling voor bestaande tekorten;
7. Sloop en herbouw;
8. Parkeren in het centrum van Raalte;
9. Norm voor binnen de bebouwde kom bij nieuwbouwlocaties;
10. Maatvoering parkeervakken.

1. Ruimtelijke mogelijkheid is leidend

De parkeernormen worden toegepast op datgene wat ruimtelijk mogelijk is of mogelijk gemaakt gaat worden (in geval van bestemmingsplanwijziging) op de betreffende locatie. Daarmee worden parkeerproblemen voorkomen als gevolg van een wijziging in het praktische gebruik van de locatie. Het is namelijk een gegeven dat bepaalde winkels in één keer veel meer klanten trekken als er een nieuwe eigenaar komt, of als er een totaal nieuw winkeltype in het pand komt. Vandaar dat de ruimtelijke mogelijkheid leidend is en niet het praktische gebruik op dat moment.

Voorbeeld

Een winkel in vliegers met een oppervlakte van 300 m² heeft een beperkte klantenkring en verkoopt bovendien veel via internet. De winkel trekt zelden meer dan 1 klant tegelijk. Toch dient voldaan te worden aan de geldende parkeernorm van 3,0 parkeerplaatsen per 100 m² en dus in totaal 9 parkeerplaatsen.

Enkele jaren later wordt het winkelpand verkocht. Zonder enige juridische procedure start hier een nieuwe winkelformule die meer klanten trekt. Door ten behoeve van het parkeren in eerste instantie al uit te gaan van de ruimtelijke mogelijkheden van het pand, blijft de parkeeroverlast beperkt.

2. Initiatiefnemer verantwoordelijk voor oplossen parkeerbehoefte

Het uitgangspunt is dat een ontwikkeling geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte legt. De initiatiefnemer is dus verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen. Deze eigen parkeervoorziening geeft de ontwikkeling een toegevoegde waarde. Dit betekent ook dat alle kosten voor rekening van de ontwikkelende partij komen. Dit geldt ook voor de kosten van eventuele voorbereidende parkeeronderzoeken. Vanwege de regulerende werking van het betaald parkeren geldt in het centrum van Raalte een ander principe. Zie hiervoor uitgangspunt 8.

3. Parkeerbehoefte op eigen terrein oplossen

De extra parkeerbehoefte moet op eigen terrein opgelost worden. Met de extra parkeerbehoefte wordt het aantal parkeerplaatsen bedoeld en de benodigde manoeuvreerruimte om te parkeren. Ten onrechte wordt 'eigen terrein' soms opgevat als 'eigen erf'. Met 'eigen terrein' bedoelen we het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief. In de meeste gevallen is 'eigen erf' en 'eigen terrein' hetzelfde. Meestal gaat het dan om een bouwinitiatief op een perceel. Maar bijvoorbeeld bij nieuwbouwwijken wordt het hele plangebied als het 'eigen terrein' beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd mag worden. Dit mag echter geen negatief effect hebben op de bestaande openbare ruimte buiten het plangebied.

Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte in beginsel niet toegestaan. Hiervoor geldt wel een afwijkingsmogelijkheid. Deze komt in hoofdstuk 5 aan de orde.

4. Me ervoudig gebruik van parkeerplaatsen

Er wordt rekening gehouden met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Onder meervoudig gebruik wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit 's avonds en 's nachts het grootst; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag zijn. Deze functies zouden dus prima gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Het bepalen van de mate waarin het 'rechtvaardig' is om meervoudig gebruik toe te passen hangt vooral af van de maatgevende momenten van de betreffende functies. Dit wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages uit tabel 5.1 in hoofdstuk 5.

5. Bezoekersparkeren openbaar toegankelijk

In de norm is ruimte voor bezoekers opgenomen. Deze ruimte is uitgedrukt in parkeerplaatsen per eenheid of percentage van het totaal. De parkeerruimte voor bezoekers moet openbaar toegankelijk zijn.

In de praktijk blijkt de openbaarheid van bezoekersparkeren bij appartementencomplexen vaak een probleem. Er wordt bijvoorbeeld een private parkeergarage onder het complex gerealiseerd. Bewoners krijgen via een pasje toegang tot deze garage. Maar bezoekers kunnen niet in deze garage komen, waardoor het bezoekersparkeren een extra druk op de openbare ruimte oplevert.

Het bezoekersparkeren moet daarom via openbaar toegankelijke parkeerplekken opgelost worden. Onder openbaar toegankelijk wordt verstaan dat een automobilist de betreffende parkeergelegenheid via de openbare weg kan bereiken zonder dat een barrière genomen moet worden (denk hierbij aan een dichte poort of een slagboom met pasjessysteem zonder receptie). Een bedrijfspand met een hekwerk erom heen met een poort die gedurende werktijden open is, of een slagboom die via de intercom te bedienen is voldoet hier wel weer aan.

6. Geen benadeling door bestaande tekorten

De berekening voor de parkeereis gaat er vanuit dat de huidige parkeersituatie een feit is. Een ontwikkelende partij wordt niet benadeeld door een al in het verleden ontstaan tekort. Indien er op een locatie verbouwd of aangebouwd wordt, zal er slechts voor de extra oppervlakte aan functie voorzien moeten worden in de parkeernorm. Uiteraard moeten opgeheven parkeerplaatsen wel gecompenseerd worden.

7. Sloop en herbouw

Bij sloop en herbouw zijn de parkeernormen uit deze notitie niet van toepassing als de oude functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert en het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is bij de oude functie wordt gehandhaafd. Als er ook functies worden toegevoegd of de huidige functie wordt uitgebreid, gelden voor deze toevoegingen of uitbreidingen de parkeernormen uit dit stuk.

8. Parkeren in het centrum van Raalte

In de gemeente Raalte is het parkeren in het centrum van Raalte gereguleerd met betaald parkeren, parkeerschijfzones en vergunninghouderplaatsen. De parkeerregulering is bedoeld om voldoende (parkeer)ruimte te bieden aan de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers en werknemers) die het centrumgebied bezoeken.

Het college heeft in 2006 voor het centrum van Raalte besloten dat geen parkeercompensatie wordt geëist van ontwikkelaars van winkels in het centrum. Wanneer echter woningen in het centrum worden gebouwd dan wordt wel een (financiële) parkeercompensatie verlangd indien de bouwer op eigen terrein niet in voldoende parkeerplaatsen kan voorzien. Bij het vaststellen van de omvang van de compensatie worden CROW-parkeerkencijfers voor woningbouw als basis gebruikt voor de berekening. Aangezien de parkeerkencijfers in voorliggende stuk ontleend zijn aan de CROW-parkeerkencijfers worden na vaststelling deze parkeernormen als basis gebruikt voor de berekening. Wanneer in het gebied met betaald parkeren op piekmomenten de parkeerdruk structureel 90% of hoger is, dan is dit mogelijk reden om niet mee te werken aan de beoogde ontwikkeling. De gemeente gaat dan wel beoordelen in hoeverre het mogelijk en wenselijk is om extra parkeercapaciteit te realiseren in het centrum.

9 . Norm voor binnen de bebouwde kom bij n ieuwbouwlocaties

Bij nieuwbouwlocaties voor woningbouw of nieuwe bedrijventerreinen die in de toekomst binnen de bebouwde kom vallen, worden de normen voor de bebouwde kom aangehouden.

10 . Maatvoering parkeervakken

Of een parkeerplaats daadwerkelijk ook gebruikt gaat worden, hangt ook af van de mate waarin deze goed in- en uit te rijden en te bereiken is. Vandaar dat de parkeerplaatsen moeten voldoen aan de gangbare afmetingen (parkeerplaats en parkeeweg), zoals die ook in het ASVV 2012 benoemd worden. Verder is van belang dat de parkeervakken ook goed te bereiken zijn. Dit kan bij twijfel beoordeeld worden met behulp van een rijcurveprogramma. Door de gemeente worden voor zover van toepassing de volgende eisen gesteld aan de aanleg van parkeerplaatsen.

Parkeerwijze	Bij rijbaanbreedte	Breedte parkeervak	Breedte parkeervak voor mindervaliden	Lengte parkeervak
Haaks pa r keren	3,50 m	3,00 m	4,00 m	5,00 m
	4,00 m	2,80 m	3,90 m	5,00 m
	4,50 m	2,70 m	3,80 m	5,00 m
	5,00 m	2,60 m	3,70 m	5,00 m
	5,50 m en breder	2,50 m	3,50 m	5,00 m
Langs pa r keren	Alle wegbreedten	2,00 m	2,00 m	5,50 m

Tabel 3.1 Maatvoering exclusief afwateringsgoten (molgoten)

3.2 Bepaling hoogte parkeernormen

De hoogte van de parkeernormen is bepaald op basis van:

1. Landelijke parkeerkencijfers van het CROW;
2. Locatie van het bouwinitiatief in Raalte.

1. Landelijke parkeerkencijfers van het CROW

Er bestaat geen landelijke wettelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkencijfers. Dit zijn richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen. De parkeerkencijfers zijn opgesteld door het CROW¹.

Onze parkeernormen zijn gebaseerd op CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De parkeerkencijfers uit deze publicatie kennen een minimum en maximum normering. In de gemeente Raalte is geen sprake van een uitzonderlijke situatie, op grond waarvan een hoge of lage parkeerbehoefte verwacht mag worden. Om die reden wordt voor Raalte uitgegaan van het gemiddelde tussen het minimum en maximum kencijfer.

2. Locatie van het bouwinitiatief in Raalte

Er is een verband tussen de vraag naar parkeerplaatsen en de stedelijkheidsgraad. In een meer stedelijk gebied is het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets, lopen) beter, waardoor er minder vraag is naar parkeerplaatsen. Dit is aanleiding om bij de hoogte van de parkeernormen ook rekening te houden met de stedelijkheidsgraad.²

Het CBS heeft een typologie van stedelijkheidsgraad per gemeente geïntroduceerd. Er zijn vijf verschillende stedelijkheidsgraden onderscheiden. In 2014 kende de gemeente Raalte een omgevingsadressendichtheid van 631 adressen per km². Deze omgevingsadressendichtheid wordt gekwalificeerd als 'weinig stedelijk'.

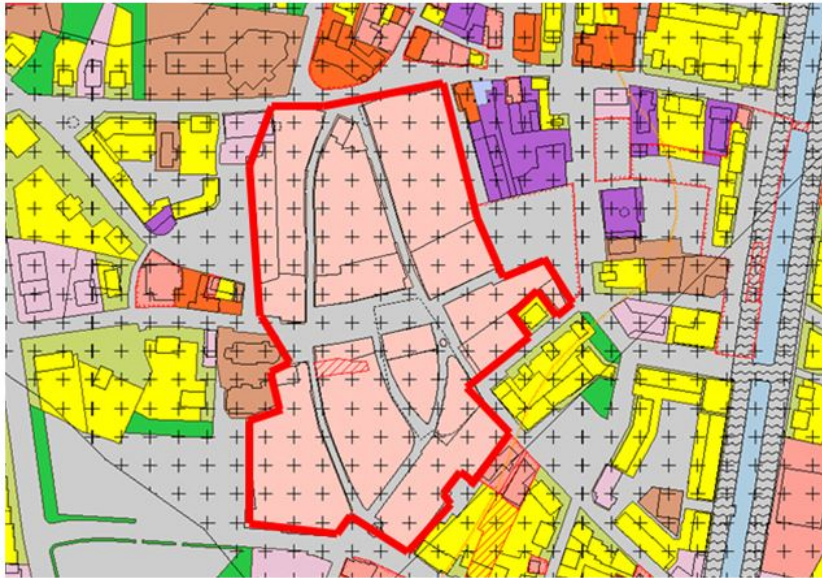
Naast de stedelijkheidsgraad wordt de vraag naar parkeerplaatsen ook bepaald door de locatie binnen de kern of gebied. Studies geven aan dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan diezelfde functies ergens anders in de bebouwde kom. Deze bevinding is voor het CROW aanleiding geweest om onderscheid te maken naar zogenaamde "stedelijke zones". Voor Raalte zijn deze stedelijke zones overgenomen:

- Centrum: gebieden in de bebouwde kom van Raalte en Heino die in het bestemmingsplan zijn aangeduid als "Winkelconcentratiegebied" en de bestemming "Centrum" hebben;
- Rest bebouwde kom: Overige delen bebouwde kom Raalte en Heino, evenals de overige dorpen in Raalte (binnen de bebouwde kom);
- Buitengebied: Gebied buiten de bebouwde kom.

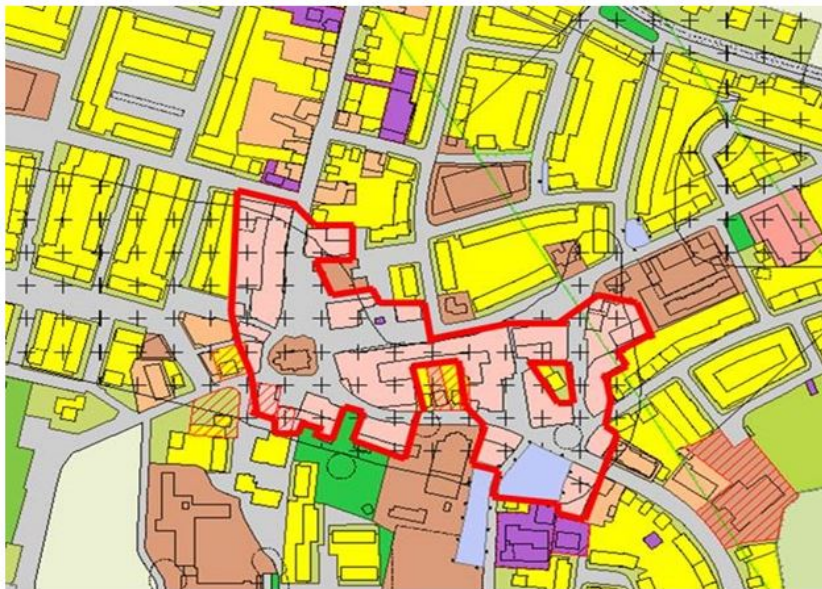
Ter verduidelijking zijn het centrum van Raalte en Heino in de volgende afbeelding weergegeven.

1) Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

2) Aantal adressen per km²



Afbeelding 3.1. Raalte centrum



Afbeelding 3.2. Heino centrum

4. Normen om parkeerbehoefte te bepalen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de parkeernormen aan bod. De normen zijn uitgewerkt voor een aantal type voorzieningen, te weten:

- wonen;
- werken;
- winkelen en boodschappen;
- sport, cultuur en ontspanning;
- horeca en recreatie;
- gezondheidszorg en sociale voorzieningen;
- onderwijs.

De parkeernormen, maar ook de indeling zoals deze hierboven weergegeven is gebaseerd op de CROW-publicatie 317. Bij de verschillende type voorzieningen is waar nodig een korte toelichting opgenomen.

Het 'aandeel bezoekers' staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer al rekening is gehouden. Het weergegeven kencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.

4.2 Wonen

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest beb. kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Koop, vrijstaand	woning	Raalte/Heino	1,8	2,3		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied		2,3	2,4		
Koop, twee-onder-een-kap	woning	Raalte/Heino	1,7	2,2		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied		2,2	2,2		
Koop, tussen/hoek	woning	Raalte/Heino	1,5	2,0		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied		2,0	2,0		
Koop, etage, duur	woning	Raalte/Heino	1,6	2,1		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte ≥ 130 m ²
		Dorpen en buitengebied		2,1	2,1		
Koop, etage, midden	woning	Raalte/Heino	1,4	1,9		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte tussen 80 m ² en 130 m ²
		Dorpen en buitengebied		1,9	1,9		
Koop, etage, goedkoop	woning	Raalte/Heino	1,3	1,6		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte ≤ 80 m ²
		Dorpen en buitengebied		1,6	1,6		
Huur, vrije sector	woning	Raalte/Heino	1,5	2,0		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied		2,0	2,0		
Huur, sociale huur	woning	Raalte/Heino	1,3	1,6		0,3 pp	
		Dorpen en buitengebied		1,6	1,6		
Huur, etage, duur	woning	Raalte/Heino	1,4	1,9		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte ≥ 130 m ²
		Dorpen en buitengebied		1,9	1,9		
Huur, etage, midden/goedkoop	woning	Raalte/Heino	1,1	1,4		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte < 130 m ²
		Dorpen en buitengebied		1,4	1,4		
Kamerverhuur	kamer	Raalte/Heino	0,6	0,7		0,2 pp	
		Dorpen en buitengebied		0,7	0,7		
Aanleunwoning en serviceflat	woning	Raalte/Heino	1,1	1,2		0,3 pp	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening
		Dorpen en buitengebied		1,2	1,2		

Tabel 4.1 Parkeernormen wonen

4.3 Werken

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Kantoor	100 m ² bvo	Raalte/Heino	1,9	2,6		5%	Kantoor zonder baliefunc- tie
		Dorpen en buitengebied		2,6	2,6		
Commerciële dienstver- lening	100 m ² bvo	Raalte/Heino	2,5	3,6		20%	Kantoor met baliefunctie
		Dorpen en buitengebied		3,6	3,6		
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	100 m ² bvo	Raalte/Heino	1,6	2,4		5%	Industrie, laboratorium, werkplaats Exclusief vrachtwagen- parkeren
		Dorpen en buitengebied		2,4	2,4		
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	100 m ² bvo	Raalte/Heino	0,7	1,1		5%	Loods, opslag, transport- bedrijf Exclusief vrachtwagen- parkeren
		Dorpen en buitengebied		1,1	1,1		
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	Raalte/Heino	1,4	2,0		5%	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder balie- functie), arbeidsextensie- ve en arbeidsintensieve bedrijven
		Dorpen en buitengebied		2,0	2,0		

Tabel 4.2 Parkeernormen werken

4.4 Winkelen en boodschappen

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Buurtsupermarkt	100 m ² bvo	Raalte/Heino	2,3	4,1		89%	< 600 m ² wvo met duidelijk afgebakend verzorgingsgebied
		Dorpen en buitengebied		4,1	n.v.t.		
Discountsupermarkt	100 m ² bvo	Raalte/Heino	3,7	7,5		96%	Relatief laag prijsniveau, serviceniveau en assortiment, bijvoorbeeld Aldi en Lidl
		Dorpen en buitengebied		7,5	n.v.t.		
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m ² bvo	Raalte/Heino	3,6	6,2		93%	Middenniveau service en uitgebreid assortiment. Winkelvloeroppervlak vaak groter dan 1000 m ² . Bijvoorbeeld C1000, Jumbo
		Dorpen en buitengebied		6,2	n.v.t.		
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m ² bvo	Raalte/Heino	4,1	5,6		93%	Relatief hoog prijsniveau, hoog serviceniveau en uitgebreid assortiment. Winkelvloeroppervlak vaak groter dan 1000 m ² . Bijvoorbeeld Albert Heijn en Plus
		Dorpen en buitengebied		5,6	n.v.t.		
Grote supermarkt	100 m ² bvo	Raalte/Heino	6,6	8,6		84%	Winkelvloeroppervlak groter dan 2500 m ² . Hoog serviceniveau en uitgebreid assortiment. Bijvoorbeeld Albert Heijn XL
		Dorpen en buitengebied		8,6	n.v.t.		
Groothandel in levensmiddelen	100 m ² bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	7,1		80%	
		Dorpen en buitengebied		7,1	n.v.t.		
Buurt- of dorpscentrum	100 m ² bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	n.v.t.		72%	Winkelgebied van een dorp
		Dorpen en buitengebied		4,0	n.v.t.		
Wijkcentrum	100 m ² bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	5,5		79%	
		Dorpen en buitengebied		n.v.t.	n.v.t.		

Tabel 4.3 Parkeernormen Winkelen en boodschappen (1)

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Weekmarkt	m1 kraam	Raalte/Heino	0,22	0,22		85%	Bij een klein wijk-, buurt of dorpscentrum. 1m1 kraam = 6 m² bvo. Indien geen parkeren achter de kraam, dan 1,0 pp per strandhouder extra.
		Dorpen en buitengebied		0,22	n.v.t.		
Kringloopwinkel	100 m² bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	2,0		89%	
		Dorpen en buitengebied		2,0	2,3		
Bruin- en wit- goedzaken	100 m² bvo	Raalte/Heino	4,1	8,2		92%	Grootschalige, volumineuze vestigingen
		Dorpen en buitengebied		8,2	9,3		
Woonwarenhuis / woonwinkel	100 m² bvo	Raalte/Heino	1,3	2,0		91%	
		Dorpen en buitengebied		2,0	2,0		
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m² bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	5,2		95%	Grootschalige detailhandelszaken met een breed assortiment m.b.t. het inrichten van woningen. Bijvoorbeeld Kwantum, Trendhopper, Leen Bakker. Ook gespecialiseerde woonwinkels die zich richten op zonwering, keukens, bedden, etc.
		Dorpen en buitengebied		5,2	5,2		
Bouwmarkt	100 m² bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	2,5		87%	
		Dorpen en buitengebied		2,5	2,5		
Tuincentrum / groencentrum	100 m² bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	2,7		89%	Inclusief buitenruimte (in gebruik als verkoopruimte)
		Dorpen en buitengebied		2,7	2,9		

Tabel 4.4 Parkeernormen Winkelen en boodschappen (2)

4.5 Sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Bibliotheek	100 m² bvo	Raalte/Heino	0,5	1,2		97%	
		Dorpen en buitengebied		1,2	1,4		
Museum	100 m² bvo	Raalte/Heino	0,6	1,1		95%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied		1,1	n.v.t.		
Bioscoop	100 m² bvo	Raalte/Heino	3,2	11,2		94%	1 zitplaats is circa 3 m² bvo. Er moet rekening worden gehouden met overlap tussen twee voorstellingen (+40%)
		Dorpen en buitengebied		11,2	13,7		
Filmtheater / filmhuis	100 m² bvo	Raalte/Heino	2,6	7,9		97%	Het betreft voornamelijk kleinschaligere artistieke films, die een minder groot publiek trekken. 1 zitplaats is circa 3 m² bvo. Er moet rekening worden gehouden met overlap tussen twee voorstellingen (+20%)
		Dorpen en buitengebied		7,9	9,9		
Theater / schouwburg	100 m² bvo	Raalte/Heino	7,4	9,8		87%	100 zitplaatsen is 300 m² bvo.
		Dorpen en buitengebied		9,8	12,0		
Bowlingcentrum	Bowlingbaan	Raalte/Heino	1,6	2,8		89%	Gericht op professioneel en recreatief bowlen. Het betreft niet de recreatieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.
		Dorpen en buitengebied		2,8	2,8		
Biljart- / snookercentrum	Biljart tafel	Raalte/Heino	0,9	1,4		87%	
		Dorpen en buitengebied		1,4	1,8		
Dansstudio	100 m² bvo	Raalte/Heino	1,6	5,5		93%	
		Dorpen en buitengebied		5,5	7,4		
Fitnessstudio / sportschool	100 m² bvo	Raalte/Heino	1,4	4,8		87%	Kleinschalige voorziening (circa 750 m² bvo) waar alleen gebruik gemaakt wordt van fitnessapparaten.
		Dorpen en buitengebied		4,8	6,5		

tabel 4.5 Parkeernormen Sport, cultuur en ontspanning (1)

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Fitnesscentrum	100 m ² bvo	Raalte/Heino	1,7	6,3		90%	Grotere multifunctionele centra (> 1500 m ² bvo) met een breed pakket aan activiteiten (fitness, spinning, aerobics, etc.). Er worden zowel individuele als groepslessen gegeven.
		Dorpen en buitengebied		6,3	7,4		
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m ² bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	9,3		99%	Grote zelfstandige sauna's, thermen en kuurcentra. Naast saunabaden vaak ook geneeskundige therapieën, massage-/beautysalon en mogelijkheid tot overnachten.
		Dorpen en buitengebied		9,3	10,3		
Sauna, hammam	100 m ² bvo	Raalte/Heino	2,5	6,7		99%	
		Dorpen en buitengebied		6,7	7,3		
Sporthal	100 m ² bvo	Raalte/Heino	1,6	2,9		96%	Bij grotere bezoekersaantallen zijn de kencijfers te laag.
		Dorpen en buitengebied		2,9	3,5		
Sportzaal	100 m ² bvo	Raalte/Heino	1,2	2,9		94%	Bij grotere bezoekersaantallen zijn de kencijfers te laag.
		Dorpen en buitengebied		2,9	3,6		
Tennishal	100 m ² bvo	Raalte/Heino	0,3	0,5		87%	
		Dorpen en buitengebied		0,5	0,5		
Squashhal	100 m ² bvo	Raalte/Heino	1,6	2,7		84%	
		Dorpen en buitengebied		2,7	3,2		
Zwembad overdekt	100 m ² bassin	Raalte/Heino	n.v.t.	11,5		97%	Bij combinatie zwembad overdekt en openlucht het parkeren berekenen via de verhouding bassin overdekt en bassin openlucht.
		Dorpen en buitengebied		11,5	13,3		
Zwembad openlucht	100 m ² bassin	Raalte/Heino	n.v.t.	12,9		99%	Bij combinatie zwembad overdekt en openlucht het parkeren berekenen via de verhouding bassin overdekt en bassin openlucht.
		Dorpen en buitengebied		12,9	15,8		
Sportveld	Hectare netto terrein	Raalte/Heino	20,0	20,0		95%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. Netto terrein is de daadwerkelijke sportruimte, excl. Kleedruimtes, kantine, oefenveldjes, toiletten en dergelijke.
		Dorpen en buitengebied		20,0	20,0		

tabel 4.6 Parkeernormen Sport, cultuur en ontspanning (2)

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Kunstijsbaan (< 400 meter)	100 m² bvo	Raalte/Heino	1,3	1,9		98%	Sobere kunstijsbaan voor bijvoorbeeld ijshockey of kunstrijden, zonder grootschalige tribunes of andere extra's, maar wel geschikt voor wedstrijden.
		Dorpen en buitengebied		1,9	2,1		
Kunstijsbaan (400 meter)	100 m² bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	2,6		98%	Sobere (semi-)overdekte 400 meter kunstijsbaan, zonder grootschalige tribunes of andere extra's, maar wel geschikt voor wedstrijden. Gecombineerd met een 30x60 baan voor ijshockey/kunstrijden.
		Dorpen en buitengebied		2,6	2,8		
Golfoefencentrum	Centrum	Raalte/Heino	n.v.t.	51,1		93%	Ook wel pitch & put genoemd. Uitgangspunt is omvang van circa 6 ha. Het gaat bijvoorbeeld om een driving range, een oefenbaan en andere oefenfaciliteiten.
		Dorpen en buitengebied		51,1	56,2		
Golfbaan (18 holes)	18 holes, 60 ha	Raalte/Heino	n.v.t.	96,0		98%	Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60-70 ha groot.
		Dorpen en buitengebied		96,0	118,3		
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100 m² bvo	Raalte/Heino	3,1	4,7		97%	Zelfstandig functionerende speelgelegenheden, die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en attractiepark. Omvang < 3500 m² bvo
		Dorpen en buitengebied		4,7	5,1		
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100 m² bvo	Raalte/Heino	3,7	5,6		98%	Zelfstandig functionerende speelgelegenheden, die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en attractiepark. Omvang 3500 – 5000 m² bvo
		Dorpen en buitengebied		5,6	6,1		
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100 m² bvo	Raalte/Heino	4,0	5,9		98%	Zelfstandig functionerende speelgelegenheden, die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en attractiepark. Omvang > 5000 m² bvo
		Dorpen en buitengebied		5,9	6,4		
Manege (paardenhouderij)	Box	Raalte/Heino	n.v.t.	n.v.t.		90%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied		n.v.t.	0,4		
Attractie- en pretpark	Hectare netto terrein	Raalte/Heino	8,0	8,0		99%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied		8,0	8,0		
Volkstuin	10 tuinen	Raalte/Heino	n.v.t.	1,4		100%	
		Dorpen en buitengebied		1,4	1,5		

tabel 4.7 Parkeernormen Sport, cultuur en ontspanning (3)

4.6 Horeca en (verblijfs) recreatie

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Camping (kam- peerterrein)	Stand plaats	Raalte/Heino	n.v.t.	n.v.t.		90%	Exclusief 10% voor parkeren van bezoekers van gasten.
		Dorpen en buitengebied		n.v.t.	1,2		
Bungalowpark (huisjescomplex)	Bunga- low	Raalte/Heino	n.v.t.	1,7		91%	
		Dorpen en buitengebied		1,7	2,1		
1* hotel	10 kamers	Raalte/Heino	0,4	2,5		77%	
		Dorpen en buitengebied		2,5	4,5		
2* hotel	10 kamers	Raalte/Heino	1,5	4,3		80%	
		Dorpen en buitengebied		4,3	6,3		
3* hotel	10 kamers	Raalte/Heino	2,2	5,2		77%	
		Dorpen en buitengebied		5,2	6,8		
4* hotel	10 kamers	Raalte/Heino	3,5	7,5		73%	
		Dorpen en buitengebied		7,5	9,0		
5* hotel	10 kamers	Raalte/Heino	5,5	11,0		65%	
		Dorpen en buitengebied		11,0	12,6		
Café/bar/cafetaria	100 m² bvo	Centrum	6,0	7,0		90%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied		7,0	n.v.t.		
Restaurant	100 m² bvo	Raalte/Heino	11,0	15,0		80%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied		15,0	n.v.t.		
Discotheek	100 m² bvo	Raalte/Heino	7	20,9		99%	
		Dorpen en buitengebied		20,9	20,8		

tabel 4.8 Parkeernormen Horeca en recreatie

4.7 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Huisartsenpraktijk (- centrum)	Behandel kamer	Raalte/Heino: Dorpen en buitengebied	2,3	3,3	3,3	57%	
Apotheek	Apotheek	Raalte/Heino: Dorpen en buitengebied	2,4	3,4	n.v.t.	45%	
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Behandel kamer	Raalte/Heino: Dorpen en buitengebied	1,4	2,0	2,0	57%	
Consultatiebureau	Behandel kamer	Raalte/Heino: Dorpen en buitengebied	1,5	2,1	2,2	50%	
Consultatiebureau voor ouderen	Behandel kamer	Raalte/Heino: Dorpen en buitengebied	1,3	2,0	2,2	38%	
Tandartsenpraktijk (- centrum)	Behandel kamer	Raalte/Heino: Dorpen en buitengebied	1,7	2,6	2,7	47%	
Gezondheidscentrum	Behandel kamer	Raalte/Heino: Dorpen en buitengebied	1,7	2,5	2,5	55%	Locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder één dak zijn geves- tigd, zoals huisartsen, fysiotherapeuten, verlos- kundigen en/of consulta- tiebureau.
Ziekenhuis	100 m ² bvo	Raalte/Heino: Dorpen en buitengebied	1,5	1,9	2,0	29%	Kentallen voor een gemid- deld ziekenhuis. Een ge- detailleerde berekening is mogelijk met de volgende kentallen: - Klinische patiënten: 0,5 per bed bij een beperkt aantal bezoeken, 0,25 per bed bij gespreide bezoeken - Dagverpleging / deel- tijdpatiënten: 0,5 per bed - Medewerkers 0,25 per formatieplaats. Voor el- ke ambulante behan- delaar 1 parkeerplaats.
Sociaal cultureel centrum / wijk- en verenigingsgebouw	100 m ² bvo	Raalte/Heino: Dorpen en buitengebied	3,0	3,0	4,0	90%	Deze functie is niet meer opgenomen in de meest recente uitgave over par- keerkencijfers van het CROW (publicatie 317). Omdat deze functie wel veel voorkomt in onze gemeente, is deze uit een verouderde publicatie van het CROW overgenomen, namelijk het ASVV 2004.

tabel 4.9 Parkeernormen Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (1)

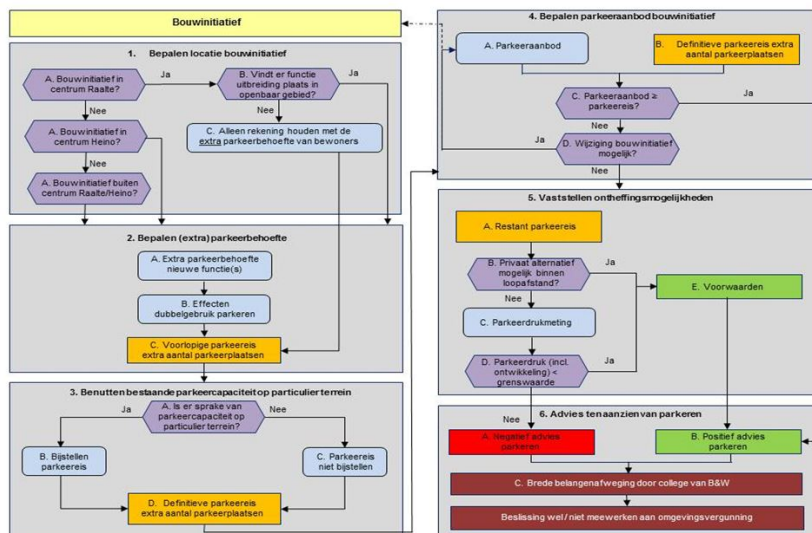
Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Crematorium	(deels) gelijk- tijdige plechtig- heid	Raalte/Heino	n.v.t.	30,1		99%	
		Dorpen en buitengebied		30,1	30,1		
Begraafplaats	(deels) gelijk- tijdige plechtig- heid	Raalte/Heino	n.v.t.	31,6		97%	
		Dorpen en buitengebied		31,6	31,6		
Penitentiare inrichting	10 cel- len	Raalte/Heino	1,7	3,3		37%	
		Dorpen en buitengebied		3,3	3,7		
Religiegebouw	Zitplaats	Raalte/Heino	0,15	0,15			Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
		Dorpen en buitengebied		0,15	n.v.t.		
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Woon- eenheid	Raalte/Heino	0,6	0,6		60%	Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. Cijfers zijn inclusief parkeren voor personeel
		Dorpen en buitengebied		0,6	n.v.t.		

tabel 4.10 Parkeernormen Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (2)

4.8 Onderwijs

Functie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m² bvo	Raalte/Heino	1,0	1,4		0%	Exclusief halen en brengen
		Dorpen en buitengebied		1,4	1,5		
Basisonderwijs	Leslokaal	Raalte/Heino	0,8	0,8			Exclusief halen en brengen
		Dorpen en buitengebied		0,8	0,8		
Middelbare school	100 leer- lingen	Raalte/Heino	3,7	4,9		11%	Bezoekers zijn leerlingen
		Dorpen en buitengebied		4,9	4,9		
ROC	100 leer- lingen	Raalte/Heino	4,8	5,9		7%	Bezoekers zijn leerlingen
		Dorpen en buitengebied		5,9	5,9		
Hogeschool	100 stu- denten	Raalte/Heino	9,4	10,9		72%	Bezoekers zijn studenten
		Dorpen en buitengebied		10,9	10,9		
Avondonderwijs	10 stu- denten	Raalte/Heino	4,6	6,8		95%	Bezoekers zijn studenten
		Dorpen en buitengebied		6,8	10,5		

tabel 4.11 Parkeernormen Onderwijs



Afbeelding 5.1 Stroomschema toepassing parkeernormen Raalte

Hoofdstuk 5 Toepassingssystematiek

Om te toetsen of bij een bouwinitiatief voldoende rekening wordt gehouden met parkeren en of vanuit oogpunt van parkeren meegewerkt kan worden aan het verlenen van een omgevingsvergunning wordt een aantal fases doorlopen. Het gaat om de volgende fases:

1. Bepalen locatie bouwinitiatief;
2. Bepalen (extra) parkeerbehoefte;
3. Benutten bestaande parkeercapaciteit op particulier terrein;
4. Bepalen parkeeraanbod bouwinitiatief;
5. Vaststellen afwijkingsmogelijkheden;
6. Advies ten aanzien van parkeren.

Elke fase bestaat uit een aantal stappen. Deze stappen zijn weergegeven in afbeelding 5.1. In navolgende paragrafen worden de verschillende stappen toegelicht. De gehanteerde nummering komt daarbij overeen met de nummering op afbeelding 5.1

Afronden van uitkomsten

De uitkomsten van de berekeningen worden pas in de allerlaatste fase afgerond. Hierbij wordt naar boven toe afgerond, omdat er op halve parkeerplaatsen niet geparkeerd kan worden. Door naar boven toe af te ronden is zeker dat de totale parkeervraag kan worden gefaciliteerd.

Paragraaf 5.1 Bepalen locatie bouwinitiatief

In verband met een verschil in werkwijze tussen initiatieven in het centrum en de rest van de gemeente, wordt in de eerste fase de locatie van het bouwinitiatief vastgesteld.

1A. Bouwinitiatief in het centrum van Raalte, Heino of buiten het centrum

Aan de hand van afbeeldingen 3.1 en 3.2 uit paragraaf 3.2 wordt vastgesteld in welk gebied het bouwinitiatief ligt om de bijbehorende parkeernorm uit hoofdstuk 4 vast te stellen.

1B. Functie u itbreiding in het openbaar gebied

Zoals in paragraaf 3.1 is aangegeven wordt er geen parkeercompensatie verwacht in het geval ontwikkelaars een winkel ontwikkelen in het centrum van Raalte. Dit geldt in de gevallen dat er geen openbaar grond benodigd is voor het plan. Is dit wel het geval dan moet de extra parkeerbehoefte wel worden gecompenseerd. De wijze waarop wordt in een overeenkomst opgenomen.

1C. Extra parkeerbehoefte bewoners

Eveneens is in paragraaf 3.1 aangegeven dat in geval een initiatief in het centrum van Raalte ligt, op eigen terrein alleen rekening gehouden hoeft te worden met het oplossen van de parkeerbehoefte voor bewoners. Een uitzondering is van toepassing als de situatie beschreven bij 1B zich voordoet. Bij het vaststellen van de extra parkeerbehoefte voor bewoners gaat het enkel om de extra parkeerbehoefte

die ontstaat. Wanneer van 1 groot appartement (bijvoorbeeld categorie: koop, etage, duur) 2 appartementen worden gemaakt (bijvoorbeeld categorie: koop, etage, goedkoop) dan wordt er uitgegaan van de financiële compensatie van 1 parkeerplaats en niet 2,6 parkeerplaatsen. De huidige parkeerbehoefte van het grote appartement van 1,6 parkeerplaats (zie parkeernormen hoofdstuk 4) wordt in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van in totaal 2,6 parkeerplaatsen voor de 2 kleinere appartementen.

5.2 Bepalen (extra) parkeerbehoefte

In de tweede fase wordt bepaald in hoeverre de parkeerbehoefte toeneemt als gevolg van het bouwinitiatief.

2A . Extra p arkeerbehoefte nieuwe functie (s)

De parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) wordt berekend. Dit gebeurt aan de hand van de parkeernormen uit hoofdstuk 4. Door de parkeernorm te vermenigvuldigen met de omvang van het bouwplan (uitgedrukt in oppervlakte, aantallen woningen, etc.) wordt de parkeerbehoefte bepaald. Wanneer een ontwikkeling bestaat uit verschillende functies dan wordt voor elke functie afzonderlijk de parkeerbehoefte bepaald.

Voorbeeld

Voor een braakliggend terrein in een dorp heeft een ontwikkelaar een bouwplan gemaakt voor een fullservicesupermarkt (laag en middellaag prijsniveau) van 500 m² bvo en een kantoor van 150 m² . .

Uit de tabellen in paragraaf 4.3 blijkt dat voor dit bouwplan per 100 m² bvo een parkeernorm geldt van 6,2 voor de supermarkt en van 2,6 voor het kantoor geldt.

Dit betekent dat de parkeerbehoefte voor de supermarkt $5 \times 6,2 = 31$ parkeerplaatsen bedraagt en de parkeerbehoefte voor het kantoor $1,5 \times 2,6 = 3,9$ parkeerplaatsen. In totaal bedraagt de parkeerbehoefte 34,9 parkeerplaatsen; afgerond 35. Er wordt daarom verlangd dat de ontwikkelaar 35 parkeerplaatsen realiseert. Dit is de voorlopige parkeereis.

Hierbij wordt aangetekend dat de ontwikkelaar niet eventuele tekorten aan parkeerplaatsen die in het verleden zijn ontstaan rond de bestaande functie met het nieuwe plan moet oplossen. In de praktijk is er geregeld sprake van een tekort omdat de parkeernormen van het CROW met enige regelmaat naar boven zijn bijgesteld door de toename van het autogebruik in Nederland.

Voorbeeld

Een bestaand consultatiebureau in het buitengebied met 3 behandelkamers beschikt over 5 parkeerplaatsen op eigen terrein. De 5 parkeerplaatsen zijn vastgesteld op het moment dat het consultatiebureau zich vestigde in het buitengebied op grond van de op dat moment geldende CROW-parkeernormen. Het bureau wil uitbreiden met 2 behandelkamers.

De parkeernorm bedraagt thans 2,2 parkeerplaatsen per behandelkamer. De extra parkeerbehoefte bedraagt 4,4 parkeerplaatsen; afgerond 5. Er wordt verlangd dat het consultatiebureau 5 parkeerplaatsen extra realiseert. Dit is de voorlopige parkeereis.

De parkeereis wordt dus niet gebaseerd op de volgende rekensom:
Parkeerbehoefte totaal: 5 behandelkamers x 2,2 parkeerplaatsen = 11 parkeerplaatsen – 5 bestaande parkeerplaatsen: 6 parkeerplaatsen

Als voor de functie geen specifieke parkeernormen zijn opgenomen, dan wordt de parkeernorm gekozen van een functie die qua karakter en gebruik het meest aansluit bij de beoogde functie.

2B. Effecten dubbelgebruik parkeren

Indien er sprake is van multifunctionele voorzieningen zijn de parkeerplaatsen bij de functies vaak uitwisselbaar. De maximale parkeerbehoefte van de verschillende functies kan namelijk op een ander moment zijn. Men kan gebruik maken van elkaars parkeerplaatsen, waardoor er per saldo minder parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden. Dit wordt bepaald door de aanwezigheidspercentages per

dagdeel van de verschillende functies met elkaar te combineren. De te hanteren aanwezigheidspercentages per dagdeel en per dag van de week voor diverse functies staan in tabel 5.1.

Functie	Werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop / theater / podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts / maatschap / therapeut / consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeg-verzorgingstehuis / aanleunwoning / verzorgingsflat	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten en bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel: 5. 1.: Aanwezigheidspercentages

Voorbeeld

Een ontwikkelaar wil een nieuw complex realiseren met kantoren en detailhandel. Het kantoor heeft een maximale behoefte van 50 parkeerplaatsen en de detailhandel heeft ook een maximale behoefte van 50 parkeerplaatsen. Op basis van de aanwezigheidspercentages blijkt het volgende:

	Werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Kantoor	50 (100%)	50 (100%)	3 (5%)	0 (0%)	3 (5%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
Detailhandel	15 (30%)	30 (60%)	5 (10%)	0 (0%)	38 (75%)	50 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Totaal	65	80	8	0	41	50	0	0

Door de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen hoeft de ontwikkelaar niet 100 parkeerplaatsen aan te leggen, maar kan volstaan worden met 80 parkeerplaatsen.

2 C. Voorlopige parkeereis (extra) te realiseren parkeerplaatsen

Na het doorlopen van de stappen 2A en 2B kan de voorlopige parkeereis worden vastgesteld. Hierop is wellicht een bijstelling nodig omdat bestaande parkeercapaciteit kan worden aangewend voor het opvangen van parkeerbehoefte. Dit wordt in paragraaf 5.3 nader toegelicht.

5.3 Benutten bestaande parkeercapaciteit op particulier terrein

In deze fase wordt beoordeeld in hoeverre bestaande parkeercapaciteit op particulier terrein benut kan worden voor de ontwikkeling.

3A. Vaststellen of er sprake is van parkeercapaciteit op particulier terrein

Binnen het plangebied van het bouwinitiatief kunnen er parkeerplaatsen aanwezig zijn op particulier terrein. Dit is bijvoorbeeld het geval bij woningen met opritten. Voor het berekenen van de parkeercapaciteit bij woningen worden de berekeningsaantallen uit tabel 5.2 gebruikt. In de praktijk blijkt namelijk

dat garages en opritten niet altijd voor parkeren worden gebruikt, maar ook voor berging van fietsen-
schuur.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage bij woning zonder oprit	1	0,4	
Garagebox, niet bij woning	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 5.2. Berekeningsaantallen parkeercapaciteit bij woningen

3.B. Definitieve parkeereis

Wanneer de parkeerplaatsen op particulier terrein meedoen in het opvangen van de parkeerbehoefte dan kan de voorlopige parkeereis (2C) naar beneden worden bijgesteld om te komen tot de definitieve parkeereis (3D).

Is er geen sprake van benutting van particuliere parkeerplaatsen dan is de definitieve parkeereis (3D) hetzelfde als de voorlopige parkeereis (2C).

5.4 Bepalen parkeeraanbod bouwinitiatief

In fase 4 wordt beoordeeld in hoeverre het parkeeraanbod in het bouwinitiatief voldoet aan de parkeereis.

4 A. Parkeeraanbod

De eerste stap in deze fase bestaat uit het inventariseren van het parkeeraanbod waarmee in het bouwinitiatief rekening is gehouden.

4 B. Definitieve parkeereis

Dit is de parkeereis uit stap 3D.

4 C. Parkeeraanbod $\geq$ parkeereis

Als blijkt dat het extra parkeeraanbod groter of gelijk is aan de parkeereis, dan volgt op gebied van parkeren een positief advies voor de omgevingsvergunning.

4 D. Wijziging bouwinitiatief mogelijk

Wanneer het extra parkeeraanbod kleiner is dan de parkeereis dient de initiatiefnemer het bouwplan te wijzigen. Dit kan ofwel door het aanpassen van bouwvolumes en/of functies, ofwel door het vergroten van het parkeeraanbod. Het vernieuwde bouwplan wordt vervolgens opnieuw getoetst op gebied van parkeren.

5.5 Vaststellen afwijkingsmogelijkheden

In deze fase wordt beoordeeld in hoeverre de initiatiefnemer een ontheffing verleend kan worden voor het oplossen van de parkeerbehoefte op eigen terrein.

Het verlenen van een dergelijke ontheffing kan op basis van een tweetal redenen:

- De initiatiefnemer kan gemotiveerd aantonen dat het niet mogelijk is om de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren en / of:
- Door de ligging c.q. situering van de bouwlocatie is het niet wenselijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Een voorbeeld hiervan is een locatie binnen een autovrije of autoluwe zone; parkeren op eigen terrein heeft tot gevolg dat er extra voertuigbewegingen in het desbetreffende gebied zijn, wat op een dergelijke locatie niet wenselijk is.

5 A. Restant parkeereis

Uitgangspunt voor het eventueel verlenen van een ontheffing is het restant van de parkeereis. Met andere woorden, alleen dat deel van de parkeereis dat niet op eigen terrein opgelost kan worden.

5 B. Privaat alternatief binnen loopafstand

Als in het bouwplan de parkeerbehoefte niet op eigen terrein opgelost kan worden, wordt beoordeeld in hoeverre binnen loopafstand een privaat alternatief met voldoende vrije parkeercapaciteit beschikbaar

is. De initiatiefnemer dient daarbij door middel van een overeenkomst aan te tonen dat gebruikers van de beoogde ontwikkeling gebruik mogen maken van de betreffende parkeerplaatsen voor de duur van minimaal 10 jaar.

De alternatieve parkeerruimte moet zich wel op acceptabele loopafstand bevinden. Welke afstand nog acceptabel is, hangt af van de hoofdfunctie. De loopafstanden per functie staan in tabel 5.3.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	50 meter
Winkelen	200 meter
Werken	500 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 5.3 Acceptabele loopafstanden

5 C. Parkeerdrukmeting

Als de initiatiefnemer er niet in slaagt om de parkeerbehoefte van het bouwplan op eigen terrein op te lossen en er zijn ook geen particuliere alternatieven beschikbaar dan kan er nog naar oplossingen in de openbare ruimte worden gekeken. Daarvoor is een parkeerdrukmeting noodzakelijk.

Voor ontwikkelingen in het centrumgebied van Raalte heeft de gemeente deze parkeerdrukmetingen beschikbaar. Voor de overige gebieden dient de initiatiefnemer deze meting uit te (laten) voeren in het gebied dat binnen de acceptabele loopafstanden van de te ontwikkelen functies ligt. Het parkeeronderzoek dient te worden gehouden op de momenten dat er sprake is van piekmomenten in de parkeerdruk die met enige regelmaat voorkomen (1 maal per twee weken of regelmatig).

Bij het onderzoek wordt het aantal geparkeerde voertuigen in het openbaar gebied vastgelegd en wordt ook de parkeercapaciteit in kaart gebracht. De opzet van het onderzoek (onderzoeksmomenten en -locatie) dient met de gemeente afgestemd te worden.

5 D. Parkeerdruk inclusief ontwikkeling kleiner dan de grenswaarde?

Als na de realisering van het bouwplan de parkeerdruk in de omgeving onder de geaccepteerde grenswaarde blijft is er verkeerskundig gezien geen probleem. Als grenswaarde wordt er uitgegaan van een bezettingsgraad (percentage van het aantal gebruikte parkeerplaatsen) van maximaal 90%. Parkeergebieden met dergelijke parkeerdruk worden als vol beschouwd. Bij een dergelijke parkeerdruk ontstaan er hinderlijke verkeersbewegingen van verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats. Als wordt vastgesteld dat er binnen de loopafstand van het bouwplan nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn kan er verkeerskundig gezien een ontheffing van de verplichting worden gegeven om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Of deze ontheffing ook daadwerkelijk gegeven wordt, beslist het college van B&W bij de brede belangenafweging (zie stap 6C in paragraaf 5.6).

5 E. Voorwaarden

Aan een ontheffing kunnen voorwaarden worden gesteld. Hierbij valt te denken aan een financiële vergoeding (zoals voor het centrum voor Raalte wordt toegepast, zie paragraaf 3.1 punt 8), afspraken over beschikbaarheid parkeervoorzieningen of een vervoersmanagementplan.

Paragraaf 5.6 Advies ten aanzien van parkeren

6 A. en 6 B. Advies parkeren

Op basis van de voorgaande stappen wordt ten aanzien van het aspect parkeren een positief, dan wel negatief advies gegeven.

6 C. Brede belan genafweging door college van burgemeester en wetho u der

Op basis van de adviezen ten aanzien van de verschillende te beoordelen aspecten vindt een brede belangenafweging plaats door het college van burgemeester en wethouders. Deze belangenafweging is de basis voor de uiteindelijke beslissing om wel of niet mee te werken aan de verlening van de omgevingsvergunning.

Indien van toepassing wordt hierbij ook afgewogen of een ontheffing verleend wordt van de verplichting om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Immers het feit dat uit de parkeerdrukmeting blijkt dat er voldoende ruimte is, impliceert niet dat de gemeente ook gehouden is deze aan de eerste de beste aanvraag ter beschikking te stellen.

Dit is natuurlijk geen verkeerskundige afweging. Het college van burgemeester en wethouders maakt een algemene afweging of de openbare ruimte optimaal benut wordt door deze extra parkeerdruk toe te laten. Alternatieven in de openbare ruimte kunnen dus alleen akkoord worden gegeven bij besluit door het college van burgemeester en wethouders.

Paraplubestemmingsplan Parkeren

Inhoudsopgave

Regels	3
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	4
Artikel 1 Begrippen	4
Artikel 2 Toepassingsgebied	5
Hoofdstuk 2 Algemene regels	6
Artikel 3 Anti-dubbelregel	6
Artikel 4 Overige regels	7
Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels	8
Artikel 5 Overangsrecht	8
Artikel 6 Slotregel	9

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 *Plan*

Het bestemmingsplan Paraplubestemmingsplan Parkeren met identificatienummer NL.IMRO.0177.BP20180004-VG01 van de gemeente Raalte.

1.2 *Bestemmingsplan*

De geometrisch bepaalde planobjecten met de daarbij behorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 *Parkeernormen*

De beleidsregels parkeren van de gemeente Raalte, zoals vastgelegd in de beleidsnota "Parkeernormen Raalte 2015", vastgesteld op 3 november 2015. Indien gedurende de planperiode de beleidsregels wijzigen, gelden de gewijzigde regels.

Artikel 2 Toepassingsgebied

- a. De in dit plan opgenomen regels gelden in aanvulling op de regels van de geldende bestemmingsplannen als bedoeld onder b en laten de regels uit die bestemmingsplannen ongewijzigd, met uitzondering van die betrekking hebben op parkeernormen zoals genoemd onder lid c.
- b. Dit bestemmingsplan is van toepassing op alle bestemmingsplannen in de gemeente Raalte.
- c. Alle bestaande regels in de bestemmingsplannen als bedoeld onder b, die betrekking hebben op parkeernormen, vervallen met uitzondering van in die plannen opgenomen functieaanduidingen en de daarop betrekking hebbende regels met betrekking tot parkeerterreinen.

Hoofdstuk 2 Algemene regels

Artikel 3 Anti-dubbeltelregel

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

Artikel 4 Overige regels

4.1 Parkeerregels

4.1.1 Parkeerregels bij bouwplannen

Een bouwplan dient te voorzien in voldoende parkeermogelijkheden op de bij het bouwplan behorende en daartoe bestemde gronden. De toename van de parkeerbehoefte wordt bepaald op de wijze zoals beschreven in de beleidsregels "Parkeernormen Raalte 2015". Indien deze beleidsregels gedurende de planperiode wijzigen, gelden de gewijzigde regels.

4.1.2 Parkeerregels bij gebruikswijzigingen

Indien het wijzigen van het gebruik van gronden en/of bouwwerken daartoe aanleiding geeft, moet, voor wat betreft de toename in de parkeerbehoefte, in voldoende mate ruimte zijn aangebracht op die gronden of op de bij die bouwwerken behorende en daartoe bestemde gronden. De parkeerbehoefte wordt bepaald op de wijze zoals beschreven in de beleidsregels "Parkeernormen Raalte 2015". Indien deze beleidsregels gedurende de planperiode wijzigen, gelden de gewijzigde regels.

4.2 Gebruiksregels

4.2.1 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik met de bestemming, voorzover gelegen binnen de gemeente Raalte, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden of bouwwerken als bedoeld in lid 4.1, indien niet wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid volgens de normering zoals deze is opgenomen in de op dat moment geldende beleidsregel "Parkeernormen Raalte 2015".

4.2.2 Afwijken van de parkeerregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 4.2.1, indien voldaan wordt aan het gestelde in paragraaf 5.5. van de beleidsregels "Parkeernormen Raalte 2015".

Indien gedurende de planperiode de beleidsregels wijzigen, gelden de gewijzigde regels.

4.2.3 Specifieke gebruiksregels

Ruimte(n) voor het parkeren van voertuigen, voor zover de aanwezigheid van deze ruimte(n) krachtens deze parkeerregels is geëist, dient te allen tijde voor dit doel beschikbaar te blijven. Ander gebruik wordt aangemerkt als strijdig gebruik.

Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels

Artikel 5 Overgangsrecht

5.1 Overgangsrecht bouwwerken

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

5.2 Overgangsrecht gebruik

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

Artikel 6 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan Parkeren'.

