

## 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 toepassingsystematiek is. In voorliggend stuk zijn parkeernormen en toepassingsystematiek 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 parkeerkcijfers 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 bouwvraag 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 CROW<sup>1</sup>.

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.<sup>2</sup>

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 km<sup>2</sup>. Deze omgevingsadressendichtheid wordt gekwalificeerd als 'weinig stedelijk'.

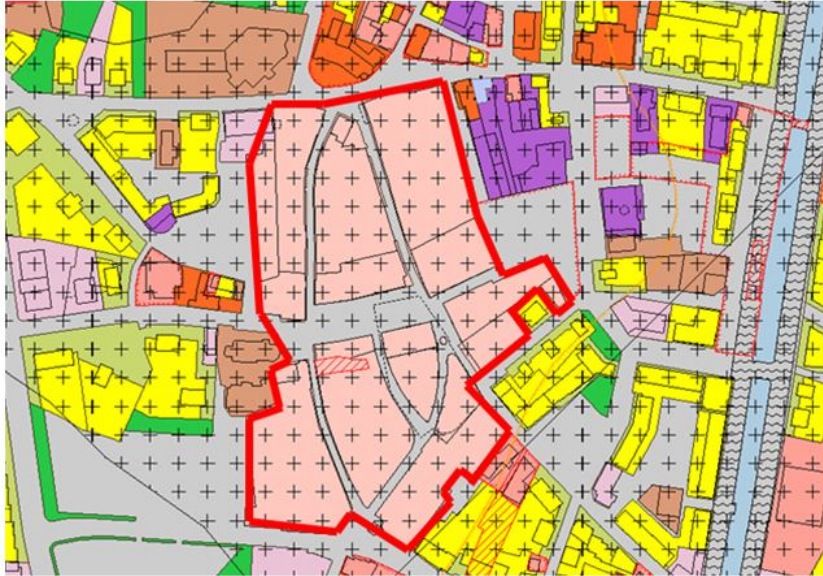
Naast de stedelijkheidsgraad wordt de vraag naar parkeerplaatsen ook bepaald door de locatie binnen de kern of gebied. Studies geven aan dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan diezelfde functies ergens anders in de bebouwde kom. Deze bevinding is voor het CROW aanleiding geweest om 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.

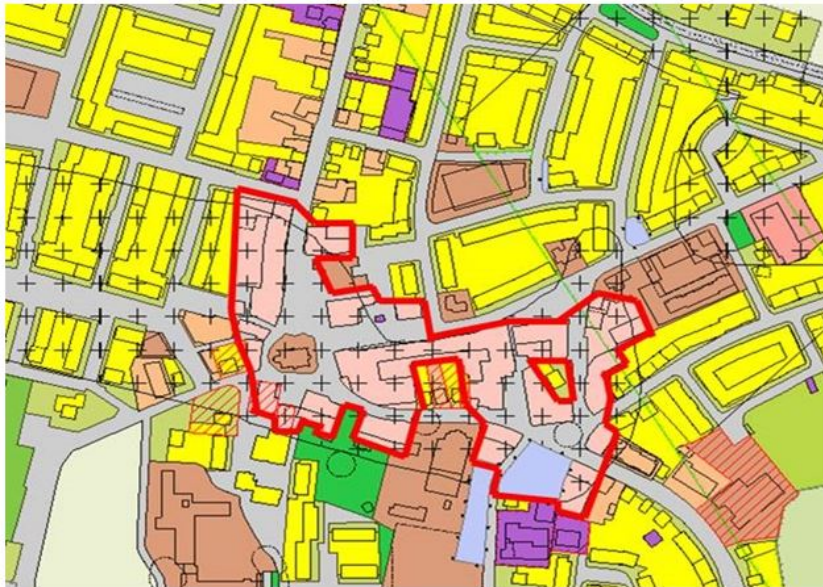
Ter verduidelijking zijn het centrum van Raalte en Heino in de volgende afbeelding weergegeven.

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

2) Aantal adressen per km<sup>2</sup>



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 $\geq$ 130 m <sup>2</sup>
		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 <sup>2</sup> en 130 m <sup>2</sup>
		Dorpen en buitengebied		1,9	1,9		
Koop, etage, goedkoop	woning	Raalte/Heino	1,3	1,6		0,3 pp	Indicatie gebruiksoppervlakte $\leq$ 80 m <sup>2</sup>
		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 $\geq$ 130 m <sup>2</sup>
		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 <sup>2</sup>
		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 <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	1,9	2,6		5%	Kantoor zonder baliefunctie
		Dorpen en buitengebied		2,6	2,6		
Commerciële dienstverlening	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	2,5	3,6		20%	Kantoor met baliefunctie
		Dorpen en buitengebied		3,6	3,6		
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	1,6	2,4		5%	Industrie, laboratorium, werkplaats Exclusief vrachtwagenparkeren
		Dorpen en buitengebied		2,4	2,4		
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	0,7	1,1		5%	Loods, opslag, transportbedrijf Exclusief vrachtwagenparkeren
		Dorpen en buitengebied		1,1	1,1		
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	1,4	2,0		5%	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven
		Dorpen en buitengebied		2,0	2,0		

Tabel 4.2 Parkeernormen werken



#### 4.4 Winkelen en boodschappen

Funcie	Eenheid	Locatie	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Buurtsupermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	2,3	4,1		89%	< 600 m <sup>2</sup> wvo met duidelijk afgebakend verzorgingsgebied
		Dorpen en buitengebied		4,1	n.v.t.		
Discountsupermarkt	100 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	3,6	6,2		93%	Middenniveau service en uitgebreid assortiment. Winkelvloeroppervlak vaak groter dan 1000 m <sup>2</sup> . Bijvoorbeeld C1000, Jumbo
		Dorpen en buitengebied		6,2	n.v.t.		
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	4,1	5,6		93%	Relatief hoog prijsniveau, hoog serviceniveau en uitgebreid assortiment. Winkelvloeroppervlak vaak groter dan 1000 m <sup>2</sup> . Bijvoorbeeld Albert Heijn en Plus
		Dorpen en buitengebied		5,6	n.v.t.		
Grote supermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	6,6	8,6		84%	Winkelvloeroppervlak groter dan 2500 m <sup>2</sup> . Hoog serviceniveau en uitgebreid assortiment. Bijvoorbeeld Albert Heijn XL
		Dorpen en buitengebied		8,6	n.v.t.		
Groothandel in levensmiddelen	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	7,1		80%	
		Dorpen en buitengebied		7,1	n.v.t.		
Buurt- of dorpscentrum	100 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> bvo. Indien geen parkeren achter de kraam, dan 1,0 pp per strandhouder extra.
		Dorpen en buitengebied		0,22	n.v.t.		
Kringloopwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	2,0		89%	
		Dorpen en buitengebied		2,0	2,3		
Bruin- en wit- goedzaken	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	4,1	8,2		92%	Grootschalige, volumineuze vestigingen
		Dorpen en buitengebied		8,2	9,3		
Woonwarenhuis / woonwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	1,3	2,0		91%	
		Dorpen en buitengebied		2,0	2,0		
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	n.v.t.	2,5		87%	
		Dorpen en buitengebied		2,5	2,5		
Tuincentrum / groencentrum	100 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	0,5	1,2		97%	
		Dorpen en buitengebied		1,2	1,4		
Museum	100 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	3,2	11,2		94%	1 zitplaats is circa 3 m <sup>2</sup> bvo. Er moet rekening worden gehouden met overlap tussen twee voorstellingen (+40%)
		Dorpen en buitengebied		11,2	13,7		
Filmtheater / filmhuis	100 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> bvo. Er moet rekening worden gehouden met overlap tussen twee voorstellingen (+20%)
		Dorpen en buitengebied		7,9	9,9		
Theater / schouwburg	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	7,4	9,8		87%	100 zitplaatsen is 300 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	1,6	5,5		93%	
		Dorpen en buitengebied		5,5	7,4		
Fitnessstudio / sportschool	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	1,4	4,8		87%	Kleinschalige voorziening (circa 750 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	1,7	6,3		90%	Grotere multifunctionele centra (> 1500 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	2,5	6,7		99%	
		Dorpen en buitengebied		6,7	7,3		
Sporthal	100 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	0,3	0,5		87%	
		Dorpen en buitengebied		0,5	0,5		
Squashhal	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino	1,6	2,7		84%	
		Dorpen en buitengebied		2,7	3,2		
Zwembad overdekt	100 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> bvo
		Dorpen en buitengebied		4,7	5,1		
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> bvo
		Dorpen en buitengebied		5,6	6,1		
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> 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 m <sup>2</sup> 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		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		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 gevestigd, zoals huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of consultatiebureau.
Ziekenhuis	100 m <sup>2</sup> bvo	Raalte/Heino: Dorpen en buitengebied	1,5	1,9	2,0	29%	Kentallen voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde 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 / deeltijdpatiënten: 0,5 per bed - Medewerkers 0,25 per formatieplaats. Voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats.
Sociaal cultureel centrum / wijk- en verenigingsgebouw	100 m <sup>2</sup> 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 parkeercijfers 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	Einheid	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		
Penitentiaire 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.		

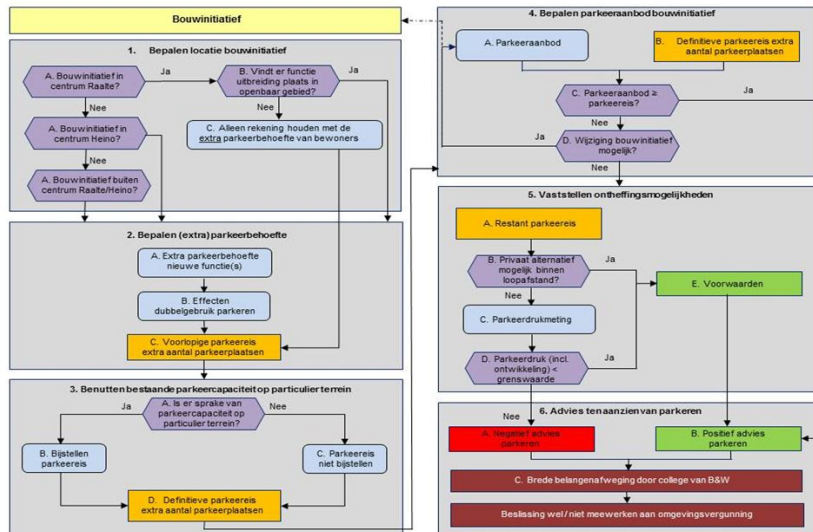
tabel 4.10 Parkeernormen Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (2)

#### 4.8 Onderwijs

Functie	Einheid	Locatie	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoek	Toelichting
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m <sup>2</sup> 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 Toepassingsystematiek

Om te toetsen of bij een bouwininitiatief 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 bouwininitiatief;
2. Bepalen (extra) parkeerbehoefte;
3. Benutten bestaande parkeercapaciteit op particulier terrein;
4. Bepalen parkeeraanbod bouwininitiatief;
5. Vaststellen afwijkingmogelijkheden;
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 bouwininitiatief

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 bouwininitiatief vastgesteld.

#### 1A. Bouwininitiatief 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 bouwininitiatief 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 m<sup>2</sup> bvo en een kantoor van 150 m<sup>2</sup> . .

Uit de tabellen in paragraaf 4.3 blijkt dat voor dit bouwplan per 100 m<sup>2</sup> 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 of 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.