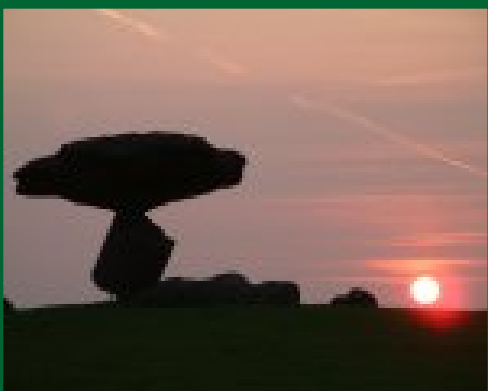




# Kadernota Parkeernormen Dalfsen 2020



Datum: 30-1-2020





# **Kadernota Parkeernormen**

## Dalfsen 2020

Auteur: Frans Mosterman  
Eenheid: Ruimtelijke Ontwikkeling  
Datum: 30-1-2020

## Inhoudsopgave

.....	3
1. INLEIDING.....	6
1.1 AANLEIDING.....	6
1.2 JURIDISCH KADER.....	6
1.3 DOELSTELLING.....	7
1.4 TOEPASSINGSBEREIK KADERNOTA PARKEERNORMEN.....	8
1.5 LEESWIJZER.....	8
2. PARKEERNORMEN AUTO.....	9
2.1 GEBIEDSINDELING.....	9
2.2 KEUZE HOOGTE PARKEERNORMEN.....	10
2.3 TOELICHTING PARKEERNORMEN.....	11
3. BELEIDSREGELS TOEPASSEN PARKEERNORMEN.....	19
3.1 STAP 1: GEGEVENS RUIMTELIJK INITIATIEF.....	20
3.2 STAP 2: BEPALEN NORMATIEVE PARKEERBEHOEFTE.....	20
3.3 STAP 3: VASTSTELLEN VOORLOPIGE PARKEEREIS.....	22
3.4 STAP 4A: BEOORDELEN PARKEERBALANS.....	25
3.5 STAP 4B: AANPASSEN PLAN EN/OF VASTSTELLING PARKEEREIS MET AFWIJKINGSGRONDEN.....	26
3.6 SAMENVATTEND: ALLE PROCESSTAPPEN OP EEN RIJ.....	30
4 PARKEERNORMEN FIETS.....	31
4.1 JURIDISCH KADER FIETSPARKEREN.....	31
4.2 UITGANGSPUNTEN VOOR TOEPASSING FIETSPARKEERNORMEN.....	31
4.3 PARKEERNORMEN FIETS.....	32
4.4 TOEPASSEN BELEIDSREGELS FIETSPARKEERPLAATSEN.....	34
5 OVERGANGSREGELING.....	36
BIJLAGEN.....	37
BIJLAGE I BEGRENZING CENTRUMGEBIEDEN DALFSEN EN NIEUWLEUSEN.....	38
BIJLAGE II PARKEERNORMEN AUTO.....	39
BIJLAGE III PARKEERNORMEN FIETS.....	43
BIJLAGE IV EISEN TEN AANZIEN VAN PARKEERONDERZOEKEN.....	46

## Begrippen

- I. Aanwezigheidspercentages: Percentages aan de hand waarvan kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kan worden benut (ten behoeve van toets dubbelgebruik parkeerplaatsen).
- II. Bouwontwikkeling: een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.
- III. Dubbelgebruik: het beoordelen of parkeerplaatsen door meer dan één doelgroep op verschillende momenten kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld gebruik door kantoorbezoekers overdag en 's avonds door bewoners.
- IV. Eigen terrein: terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstand.
- V. Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.
- VI. Maatgevende parkeerbehoefte: het moment in de tijd waarop de parkeerbehoefte van de te realiseren functies tezamen maximaal is. De maatgevende parkeerbehoefte per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages.
- VII. Mobiliteitsplan: een plan waarin door de initiatiefnemer is vastgelegd en toegelicht welke modaliteitsvormen (naar aard en omvang) gebruikt zullen worden om in de mobiliteitsbehoefte te voorzien.
- VIII. Normatieve parkeerbehoefte: het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling benodigd is om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. In de normatieve parkeerbehoefte wordt onderscheid gemaakt tussen een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen.
- IX. Parkeerplaats: een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die wat betreft maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.
- X. Parkeerdruk: de parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In de gemeente Dalfsen wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze in het openbaar gebied op straat 85% of meer bedraagt. In openbare parkeergarages ligt deze grens op 95%. Op openbare parkeerterreinen met meer dan 50 parkeerplaatsen geldt deze zelfde grens van 95% bezetting.
- XI. Parkeereis: het aantal parkeerplaatsen dat conform de normatieve parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik, op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Hierbij mag rekening worden gehouden met verrekening van de oude functie, mits de berekening wordt uitgevoerd naar maatgevend moment. In geval van toepassing van de afwijkingsbevoegdheid is de parkeereis het aantal parkeerplaatsen dat conform de normatieve parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik en eventuele verrekening oude feitelijke functie, als ook in mindering gebracht met een mobiliteitscorrectie naar bijzondere omstandigheden, op eigen terrein gerealiseerd moet worden.
- XII. Parkeernormen: normen voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie van deze bouwontwikkelingen.
- XIII. Parkeerovereenkomst: overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente, waarin de gemaakte afspraken worden vastgelegd over de wijze waarop in de toekomstige parkeerbehoefte wordt voorzien.
- XIV. Restcapaciteit: het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 85% is. In parkeergarages en op parkeerterreinen met een parkeercapaciteit van meer dan 50 parkeerplaatsen geldt een grens van 95%.

# 1. Inleiding

Een zorgvuldige balans tussen het aanbod aan parkeerplaatsen en de daadwerkelijke vraag is heel belangrijk voor een prettig verblijfsklimaat en een goede uitstraling van woon-, winkel- en werkgebieden. Een tekort aan parkeerplaatsen leidt al snel tot overlast door parkeren op ongewenste locaties. Te veel aanbod, waarbij parkeervakken nooit gebruikt worden, heeft eveneens een negatief effect op de uitstraling en gaat ten koste van de ruimte voor andere functies (zoals groen, speelplaats en loopruimte voor de voetganger).

## 1.1 Aanleiding

In 2016 heeft de gemeenteraad van de gemeente Dalfsen het Gemeentelijk Verkeer- en vervoerplan vastgesteld, waar reeds de ambitie voor een Kadernota Parkeernormen werd uitgesproken. Dit wordt mede ingegeven door veranderende wetgeving. Bovendien zijn de landelijke parkeernormen<sup>1</sup> geactualiseerd en meer gespecificeerd. Het is daarom een natuurlijk moment om een Kadernota Parkeernormen op te stellen.

Met een Kadernota Parkeernormen stuurt de gemeente Dalfsen op de leefbaarheid en bereikbaarheid. Nieuwe ontwikkelingen kunnen leiden tot een parkeervraag en parkeerdruk in de openbare ruimte. Bij een te hoge parkeerdruk leidt dit onherroepelijk tot ongewenst zoekverkeer en daarmee bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Met een Kadernota Parkeernormen wordt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een eigen parkeeroplossing bij de initiatiefnemer van een (bouw)plan gelegd.

Uitgangspunt is dat een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie niet mag leiden tot parkeerproblemen in de openbare ruimte. De Kadernota Parkeernormen is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Dalfsen, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouwing, uitbreiding of wijziging van functie. Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden.

In Dalfsen vervult de fiets een belangrijk functie voor hoe mensen zich verplaatsen. De gemeente Dalfsen ziet een toename van het fietsgebruik als een zeer gewenste ontwikkeling. Echter is de gemeente zich ook bewust van het ruimtebeslag dat de fiets doet op de openbare ruimte. Om de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen te reguleren stelt de gemeente Dalfsen in deze nieuwe Kadernota daarom tevens normen voor fietsparkeren vast. In deze Kadernota Parkeernormen worden de geldende parkeernormen voor een aantal functies binnen de gemeente Dalfsen beschreven. Ook wordt beschreven op welke manier wordt getoetst of een bouwplan qua parkeren voldoet aan de beleidsregels.

## 1.2 Juridisch kader

Sinds een wetswijziging die per 29 november 2014 in werking trad, worden stedenbouwkundige voorschriften (waaronder regels over de benodigde parkeerruimte) niet meer in de bouwverordening neergelegd. Dit betekent dat bestemmingsplannen zelf regels/ parkeernormen moeten bevatten om ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen. Bestemmingsplannen die na 29 november 2014 zijn vastgesteld moeten daarom een parkeerregeling bevatten.

Voor bestaande bestemmingsplannen was een overgangstermijn opgenomen. Uiterlijk op 1 juli 2018 moesten alle bestaande bestemmingsplannen aangepast zijn in die zin dat parkeernormen alsnog zijn opgenomen. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen en kunnen deze niet meer als vangnet dienen. De gemeente Dalfsen heeft dit vooralsnog ondervangen door in de verschillende bestemmingsplannen te stellen dat de kencijfers uit de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317 (oktober 2012)' van het CROW leidend zijn voor het bepalen van de parkeerbehoefte.

---

<sup>1</sup> De kencijfers voor parkeren van het CROW zijn al jarenlang de leidraad voor parkeervraagstukken door heel Nederland. In november 2018 heeft het CROW nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd.

Door nu te kiezen om de Kadernota Parkeernormen Dalfsen als beleidskader vast te stellen wordt bewerkstelligd dat ervoor nieuwe vast te stellen bestemmingsplannen een verwijzing naar dit beleidskader kan worden opgenomen. Daarnaast biedt deze Kadernota ook de mogelijkheid om gefundeerd af te kunnen wijken van al opgenomen regels in bestemmingsplannen of bij het verlenen van omgevingsvergunningen. In toekomstige bestemmingsplannen wordt dus verwezen naar de Kadernota Parkeernormen Dalfsen. Zodat niet elke keer een afzonderlijke regeling opgesteld hoeft te worden.

Met het opstellen van de Kadernota Parkeernormen zijn de kaders vastgelegd voor het bepalen van het benodigde (gewenste) parkeeraanbod bij bijvoorbeeld bouwplannen, herontwikkelingen of in het kader van bestemmingsplannen. De Kadernota Parkeernormen is een instrument waarmee de gemeente Dalfsen bij ruimtelijke ontwikkelingen transparante en eenduidige keuzes kan maken ten aanzien van het aantal te realiseren parkeervoorzieningen. De Kadernota Parkeernormen bevat zelf geen beleidsdoelen ten aanzien van het parkeren, wel volgen de normen de ambities die zijn uitgesproken in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Dalfsen. Omdat de parkeernormen geen onderdeel vormen van een beleidsplan, kunnen de parkeernormen optimaal afgestemd worden op zowel het gemeentelijk beleid als de (landelijke en gemeentelijke) ontwikkelingen ten aanzien van de mobiliteit van de inwoners, werknemers en bezoekers.

### 1.3 Doelstelling

Het doel van de Kadernota 'Parkeernormen' kan als volgt worden geformuleerd:

Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in de gemeente Dalfsen om in de toekomst in een parkeerbehoefte te kunnen voorzien en daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente Dalfsen te waarborgen.

Hierbij dienen de volgende uitgangspunten te worden gehanteerd:

- De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de ontwikkeling van de kernen;
- Elke initiatiefnemer van bouwplannen draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing;
- Een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken;
- Elk nieuw bouwinitiatief wordt op gelijke en voor iedereen duidelijke wijze beoordeeld;
- Vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte moet ernaar gestreefd worden zo weinig mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen waarbij de mogelijkheden voor uitwisseling en dubbelgebruik gestimuleerd dienen te worden.

De aandachtspunten zijn:

- De Kadernota is bedoeld als normenkader van de gemeente Dalfsen. De Kadernota moet worden gebruikt als kader voor externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort).
- De Kadernota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en bouw- en verbouwprojecten in de gemeente Dalfsen en niet voor bestaande parkeersituaties.
- De Kadernota kent een algemene strekking. Dit betekent dat de Kadernota niet in alle gevallen direct toepasbaar is omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal naar de geest van de Kadernota gehandeld worden. De initiatiefnemer dient in die gevallen gefundeerd te onderbouwen dat een goede parkeeroplossing wordt gerealiseerd.

Deze Kadernota Parkeernormen geeft helderheid en duidelijkheid in de manier waarop de parkeernormen dienen te worden toegepast voor het beoordelen van toekomstige situaties.

## **1.4 Toepassingsbereik Kadernota Parkeernormen**

De Kadernota Parkeernormen dient als uitgangspunt bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen in bestemmingsplannen. Daarnaast dient de Kadernota Parkeernormen als toetsingskader bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Niet vergunningsplichtige bouwplannen of functieveranderingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden.

## **1.5 Leeswijzer**

In het eerste gedeelte van de Kadernota, namelijk hoofdstuk 2, zijn de uitgangspunten voor de parkeernormen opgenomen. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de stappen beschreven die nodig zijn om te komen tot een parkeereis. Hoofdstuk 4 gaat in op de normen voor fietsparkeren. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 de overgangsregeling toegelicht die in werking treedt na vaststelling van de Kadernota Parkeernormen.



## 2. Parkeernormen Auto

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de parkeernormering. Deze is opgebouwd uit een drietal elementen:

- gebiedsindeling;
- functionele indeling;
- parkeernormen.

De parkeernormen in deze Kadernota Parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers uit de meest recente CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen, 1 december 2018). Parkeernormen zijn een hulpmiddel bij het realiseren van een duurzaam aanbod van parkeerplaatsen. Een parkeernorm drukt de theoretische parkeerbehoefte van een functie uit in het aantal vereiste parkeerplaatsen per functie-eenheid. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouw van een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor) op basis van de omvang van deze voorziening en, indien van toepassing, op basis van het mogelijk dubbelgebruik van de plaatsen.

Het CROW heeft in publicatie 381 kencijfers opgenomen die als handvat kunnen dienen voor een gemeente om parkeernormen vast te stellen. Het is aan de gemeente om parkeernormen vast te stellen. De in deze Kadernota opgenomen parkeernormen voor Dalfsen zijn afgeleid van deze CROW-parkeerkencijfers.

### *Toepassing van parkeernormen*

Voordat een plan voor nieuwbouw of verbouw kan worden uitgevoerd, is veelal een omgevingsvergunning nodig. Bij het beoordelen van een planontwikkeling toetst de gemeente of rekening is gehouden met het vereiste aantal parkeerplaatsen. Om interpretatieverschil en willekeur bij toepassing van parkeernormen te voorkomen, is het noodzakelijk dat de gemeente een eenduidige beleidslijn hanteert. Dit doet tevens recht aan rechtszekerheid en het rechtsgelijkheidsbeginsel; de juridische houdbaarheid verbetert.

Voor de initiatiefnemer van nieuwbouw of verbouw geven de parkeernormen en bijbehorende beoordelingsprocedure duidelijkheid vooraf over de eisen van de gemeente en kan daar goed op geanticipeerd worden. Daarnaast is de Kadernota Parkeernormen ook van toepassing op de (grootschalige) projecten waarbij gemeente en ontwikkelaars betrokken zijn.

## 2.1 Gebiedsindeling

Uit de studie die in het kader van de CROW-publicatie 381 is uitgevoerd is geconcludeerd dat de vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door:

- de stedelijkheidsgraad en het bijbehorende aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen;
- de ligging van het gebied

### 2.1.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de parkeernorm. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW-kencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar 5 verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk tot zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van het CBS.

De omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer. Volgens de meest recente cijfers van het CBS bedraagt de omgevingsadressendichtheid gemiddeld over de gehele gemeente Dalfsen 498 omgevingsadressen per km<sup>2</sup> (bron: CBS: demografische kerncijfers per gemeente 2018). De gemeente wordt daarmee nog net getypeerd als niet stedelijk gebied (minder dan 500 adressen per km<sup>2</sup>). Een typering als 'niet stedelijk gebied' komt overeen met de instellingen van de Online-rekentool Verkeersgeneratie van het kennisinstituut CROW.

### 2.1.2 Ligging van het gebied

Verder geldt dat naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen, het aanbod en kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) afneemt, en hierdoor neemt de behoefte aan parkeerplaatsen juist toe. Deze bevinding is voor het CROW aanleiding geweest om voor de parkeercijfers onderscheid te maken naar:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied.

#### *Gebiedsindeling gemeente Dalfsen*

De door het CROW gehanteerde gebiedsindeling sluit voor een deel aan bij de situatie in de gemeente Dalfsen. Voor de normering wordt uitgegaan van de volgende indeling:

- a. centrum: centrum van Dalfsen, Nieuwleusen Noord en Nieuwleusen Zuid;
- b. rest bebouwde kom: rest kern Dalfsen/Nieuwleusen en overige kernen;
- c. buitengebied: landelijke gebied.

De stedelijke zone 'schil/overloopgebied' wordt in de gemeente Dalfsen, vanwege de schaalgrootte van het centrum, niet gebruikt. De centrumgebieden van Dalfsen en Nieuwleusen (Noord en Zuid) zijn bij de gebiedsindeling aangemerkt als centrumgebied. Bij deze centrumgebieden is een sterke concentratie van aaneengesloten winkels. In de kern van Lemelerveld is de concentratie van aaneengesloten winkels minder, is door de aanpassing van het Kroonplein de parkeerdruk relatief laag en zijn de loopafstanden beperkt. De verwachting is dan ook dat de parkeerbehoefte in het centrum van Lemelerveld niet anders zal zijn dan in de rest van de bebouwde kom.

In bijlage 1 zijn de centrumgebieden van de kern Dalfsen en Nieuwleusen opgenomen. Voor ontwikkelingen buiten de centrumgebieden bepaalt de initiatiefnemer in samenspraak met de gemeente of de ontwikkeling binnen of buiten de (toekomstige) bebouwde kom plaatsvindt. Indien een nieuw initiatief nu nog buiten de huidige bebouwde kom ligt, maar het aannemelijk is dat de ontwikkeling uiteindelijk onderdeel zal uitmaken van de bebouwde kom, dan dient gerekend te worden met de parkeercijfers voor ontwikkelingen binnen de bebouwde kom.

## 2.2 Keuze hoogte parkeernormen

De parkeernormen in CROW-publicatie 381 bestaan per functie (onderdeel) uit een minimum- en maximumwaarde. Deze bandbreedte is bedoeld om de parkeernormen af te kunnen stemmen op de plaatselijke situatie. Bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen voor de gemeente Dalfsen is gekeken naar het autobezit in de gemeente Dalfsen en de hoogte van parkeernormen van omliggende gemeentes met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad.

In de onderstaande tabel staan het aantal omgevingsadressen per km<sup>2</sup> en het aantal personenauto's per duizend inwoners van de gemeentes Ommen, Raalte, Staphorst en Dalfsen weergegeven.

Tabel 1: Vergelijk aantal omgevingsadressen per km<sup>2</sup> en aantal personenauto's per duizend inwoners (bron: CBS: demografische kerncijfers per gemeente 2018)

	Aantal omgevingsadressen per km <sup>2</sup>	Aantal personenauto's per duizend inwoners
Gemeente Ommen	482	52
Gemeente Staphorst	353	64
Gemeente Dalfsen	498	95
Gemeente Raalte	646	111

Op basis van het aantal omgevingsadressen per km<sup>2</sup> en het aantal personenauto's per duizend inwoners laat de gemeente Dalfsen zich het beste vergelijken met de gemeente Raalte. Hoewel het aantal omgevingsadressen per km<sup>2</sup> in alle drie de gemeentes vergelijkbaar is, is het aantal personenauto's per duizend inwoners in de gemeentes Ommen en Staphorst lager dan in Dalfsen. Het aantal personenauto's per duizend inwoners van de gemeente Raalte is ongeveer gelijk aan die van de gemeente Dalfsen. Het aantal personenauto's per duizend inwoners komt in alle drie de gemeentes overeen met het landelijke gemiddelde in weinig stedelijke gebieden.

Op basis van bovenstaande waarnemingen hanteert de gemeente Dalfsen voor de gebieden 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied' het gemiddelde kental van de minimum- en maximum CROW-parkeernorm per functie. Dit is overeenkomstig de werkwijze van de gemeente Ommen, Staphorst en Raalte. In de centrumgebieden van Dalfsen en Nieuwleusen geldt het minimale parkeercijfer als uitgangspunt. Dit om het gebruik van de fiets en het OV optimaal te stimuleren.

## 2.3 Toelichting parkeernormen

In bijlage 2 is het totaaloverzicht opgenomen met de parkeernormen voor alle gangbare functies. De parkeernormen zijn ingedeeld in zeven hoofdcategorieën:

- a. wonen;
- b. werken;
- c. winkel en boodschappen;
- d. sport, cultuur en ontspanning;
- e. horeca en (verblijfs)recreatie;
- f. gezondheid en (sociale) voorzieningen;
- g. onderwijs.

In het vervolg van deze paragraaf worden de parkeernormen van de meest voorkomende functies nader toegelicht.

### 2.3.1 Wonen

Het CROW maakt in haar parkeercijfers voor woningen onderscheid in de prijsklasse van de woningen (goedkoop, midden, duur), de eigendomspositie (huur, koop) en de verschijningsvorm (tussenwoningen, vrijstaand etc.). De reden hiervoor is dat uit onderzoek is gebleken dat de prijsklassen, eigendomspositie en verschijningsvorm van een woning onderscheidend zijn voor de parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte van kleine goedkopere woningen ligt gemiddeld genomen lager dan bij woningen van het hoge prijssegment.

Tabel 2: Kencijfers parkeren categorie Wonen (de genoemde getallen betreffen het gemiddelde tussen hoogste en laagste parkeernorm)

Funcie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwd e kom	Buiten - gebied	Bezoekersaan deel /- percentage
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,4	2,3	2,4	0,3
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,3	2,2	2,2	0,3
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,1	2	2	0,3
Koop, appartement, duur	Per appartement	1,2	2,1	2,1	0,3
Koop, appartement, midden	Per appartement	1	1,9	1,9	0,3
Koop, appartement, goedkoop	Per appartement	0,9	1,6	1,6	0,3
Huur, huis, vrije sector	Per woning	1,1	2	2	0,3
Huur, huis, sociale huur	Per woning	0,9	1,6	1,6	0,3
Huur, appartement, duur	Per appartement	1	1,9	1,9	0,3
Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	Per appartement	0,7	1,4	1,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Per kamer	0,5	0,7	0,7	0,2
Aanleunwoning, serviceflat	Per woning	0,8	1,2	1,2	0,3

#### Toelichting:

- Voor het bepalen in welk gebied een ontwikkeling plaatsvindt dient vastgesteld te worden of de ontwikkeling (a) binnen of buiten de bebouwde kom wordt gerealiseerd en (b) of het initiatief in de centrumgebied van Dalfsen/Nieuwleusen is gelegen zoals aangegeven in bijlage 1.
- De parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers 0,3 parkeerplaats per woning bedraagt. Daarom moet altijd minimaal 0,3 parkeerplaats per woning openbaar toegankelijk zijn. Indien private parkeerplaatsen worden gerealiseerd buiten het betreffende perceel, dan dienen parkeervoorzieningen juridisch te zijn gekoppeld aan de woning. De parkeervoorziening maakt zodoende integraal deel uit van de woning. Dit kan middels een kettingbeding in de koopovereenkomst worden vastgelegd.
- Met de indeling van appartementen in goedkoop, midden en duur wordt verwezen naar de prijs van de woning in verhouding tot de als gemiddelde of normaal beschouwde prijs. Ook tussen de verschillende kernen zijn er grote verschillen tussen de prijzen aannemelijk. Om die reden kunnen er geen exacte bedragen aan het prijssegment worden gekoppeld, maar zal per aanvraag afgewogen moeten worden in welke prijscategorie de beoogde appartementen dienen te worden ingedeeld.
- Aanleunwoning: Binnen de categorie wonen hanteert het CROW ook de categorie aanleunwoning/serviceflat. In de regel worden aanleunwoningen gebouwd tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Deze woningen zijn bedoeld voor ouderen die nog relatief mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. Dit type woningen is kleiner dan 90 m2 gebruiksvloeroppervlak (GBO) en komt onder de volgende benamingen voor: aanleunwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat of zelfstandige seniorenwoning. De functie aanleunwoning kan breed worden geïnterpreteerd. Binnen deze Kadernota wordt het volgende onderscheid gemaakt:
  - Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dag verzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis.
  - Extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevenden met behoefte aan zorg op afroep. Dit type zorgwoningen valt onder de categorie aanleunwoning.
- Gebruiksvloeroppervlak i.p.v. type woning: De parkeernormen Dalfsen zoals hierboven opgenomen, zijn overeenkomstig de opzet van het CROW. Het komt soms echter voor dat nog onduidelijk is welk type woningen uiteindelijk gebouwd zullen worden. Voor deze situaties is het mogelijk om de parkeernorm te baseren op de gebruiksvloeroppervlakte (GBO, uitgedrukt in het aantal vierkante meter) van een woning. Om tot een eerlijke en objectieve norm te komen kan ook uitgegaan worden van de gebruiksvloeroppervlakte (GBO volgens NEN 2580). Dit omvat enkel de voor bewoning geschikte

vloeroppervlakte waarbij bijvoorbeeld de vloer onder een schuine kap met een vrije hoogte van minder dan 1,5 meter niet wordt meegerekend. De reden hiervoor is dat bij nieuwbouw of functiewijziging de GBO vaak al bekend is, terwijl een indeling in prijsklassen discussie kan opleveren. In tabel 3 zijn de alternatieve parkeernormen naar gebruiksoppervlak weergegeven.

Tabel 3: Parkeernormen voor woonfuncties naar type gebied (bron: afgeleid uit CROW-publicatie 381)

Funcie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekers-aandeel	Eenheid
Woning $\leq 80 \text{ m}^2$	1	1,9	1,9	0,3	Per woning
Woning $80 \leq 130 \text{ m}^2$	1,1	2	2	0,3	Per woning
Woning $130 < 150 \text{ m}^2$	1,3	2,2	2,2	0,3	Per woning
Woning $\geq 150 \text{ m}^2$	1,4	2,3	2,4	0,3	Per woning

### 2.3.2 Werken

De hoofdcategorie 'werken' bevat kentallen voor het doorrekenen van de parkeerbehoefte voor kantoren en bedrijventerreinen. Er dient hierbij onderbouwd te worden of er wel of niet sprake is van arbeidsintensieve en/of bezoekersintensieve bedrijvigheid.

Tabel 4: Kencijfers parkeren categorie 'Werken'

Funcie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekersaandeel /-percentage
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,2	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	2	2	-

Toelichting:

Binnen de categorie 'werken' worden de volgende functies onderscheiden:

- Kantoor (zonder baliefunctie): administratief en zakelijk werk, bijvoorbeeld callcenters, verzekeringskantoren.
- Commerciële dienstverlening (kantoren met een baliefunctie): dienstverlening met veel zakelijk of privébezoek, consultants, advocatenkantoren, makelaars, (zakelijke) banken, overheidsgebouwen, uitzendbureaus.
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief: industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers extensief: loodsen, opslag of transportbedrijven (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijfsverzamelgebouw: mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven.
- Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in de parkeernorm rekening is gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief bezoekersparkeren.

- Het komt vaak voor dat een bedrijf over meerdere functies beschikt. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies gelijkwaardig zijn, dan dient de parkeerbehoefte te worden berekend naar evenredigheid van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een vestiging van een bedrijfshal waarbij ook een kantoor wordt gebouwd voor meerdere vestigingen.
- Ten aanzien van het laden en lossen door vrachtverkeer wordt verwezen naar paragraaf 2.3.8.

### 2.3.3 Detailhandel

De komst of uitbreiding van supermarkten of bouwmarkten gaat veelal gepaard met een grote parkeerbehoefte. In tabel 5 zijn de voornaamste kentallen voor parkeerplaatsen voor werknemers en bezoekers aan detailhandel weergegeven. Ten aanzien van het laden en lossen door vrachtverkeer wordt verwezen naar paragraaf 2.3.8.

Tabel 5: Kencijfers parkeren categorie 'Detailhandel'

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buiten - gebied	Bezoekersaan deel /- percentage
Buurtsupermarkt	Per 100 m2 bvo	1,4	4,3	n.v.t.	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m2 bvo	2,7	6,2	n.v.t.	99%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m2 bvo	5,8	8,8	n.v.t.	84%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m2 bvo	2,4	4,1	n.v.t.	72%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m2 bvo	3,3	8,2	9,3	92%
Bouwmarkt	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,4	2,5	87%
Tuincentrum	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,7	2,9	89%

#### *Uitbreidingen winkels*

Parkeernormen hebben van origine een lineair karakter; een functie van een tweemaal zo grote omvang heeft volgens de parkeernormen een tweemaal zo grote parkeerbehoefte. In geval van uitbreiding van bestaande winkels is het echter niet realistisch te veronderstellen dat bij een uitbreiding van 20% bruto vloeroppervlakte (bvo) ook het aantal bezoekers met 20% zal toenemen (wat inhoudt dat de parkeerbehoefte ook niet met 20% zal toenemen). In navolging op deze veronderstelling wordt er in de gemeente Dalfsen een reductiefactor op de te hanteren parkeernorm bij uitbreiding van detailhandel- en horecafuncties gehanteerd. Deze reductiefactor heeft een waarde tussen de 0,5 en 1.

De reductiefactor op de oorspronkelijke parkeernorm voor uitbreiding van een bestaande functie wordt beschreven door de formule:  $y$  (reductiefactor) = (uiteindelijk bvo / oorspronkelijk bvo) – 1, waarbij de geldende parkeernorm tot maximaal de helft mag worden gereduceerd. De formule leidt bij kleine uitbreidingen tot een grotere reductiefactor, bij grote uitbreidingen is sprake van een lage tot geen reductiefactor (de parkeernorm benadert de oorspronkelijke parkeernorm).

Rekenvoorbeeld 1: reductiefactor bij uitbreiding van een bestaande detailhandel- en horecafuncties

*In de zone 'rest bebouwde kom' bevindt zich een supermarkt met een bruto gebruiksoppervlakte van 1.000 m<sup>2</sup>. Er bestaan plannen om de supermarkt uit te breiden naar 1.600 m<sup>2</sup> bvo.*

*Voor een supermarkt in de zone 'rest bebouwde kom' geldt een parkeernorm van 6,2 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo (zie tabel 5). Voor de geplande uitbreiding van de supermarkt wordt de volgende reductiefactor toegepast:  $y$  (reductiefactor) = (uiteindelijk bvo / oorspronkelijk bvo) – 1. Oftewel:  $(1.600/1.000) - 1 = 0,6$ . Voor de uitbreiding naar 1.600 m<sup>2</sup> mag de geldende parkeernorm dus met een factor 0,6 worden aangepast. De parkeernorm die toegepast moet*

worden bedraagt nu 3,7 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> extra aangebouwd gebruikersoppervlak  
(huidige parkeernorm \* reductiefactor) = 6,2 \* 0,6 = 3,7.

Voor een uitbreiding van 600 m<sup>2</sup> bvo moeten 23 extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd:  
(3,7\*600)/100 = 22,2 = 23 pp. Zonder deze aangepaste parkeernorm zouden dat er 38 zijn  
geweest.

### 2.3.4 Sport, cultuur en ontspanning

Veel ontwikkelingen binnen de gemeente hebben te maken met sport of recreatie. In tabel 6 zijn de kentallen van de voornaamste functies opgenomen.

Tabel 6: Kencijfers parkeren categorie 'Sport, cultuur en ontspanning'

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwd e kom	Buiten - gebied	Bezoekersaan deel /-percentage
Bibliotheek	Per 100 m2 bvo	0,2	1,15	1,35	99%
Museum	Per 100 m2 bvo	0,5	1,1	n.v.t.	95%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m2 bvo	0,9	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m2 bvo	1,2	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	Per 100 m2 bvo	2	6,7	7,3	98%
Sporthal	Per 100 m2 bvo	1,3	2,85	3,45	96%
Sportzaal	Per 100 m2 bvo	0,9	2,85	3,55	94%
Tennishal	Per 100 m2 bvo	0,2	0,5	0,5	87%
Sportveld	Per 100 m2 bvo	13	20	20	95%
Jachthaven	Per ligplaats	0,5	0,6	0,6	-
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	Per 100 m2 bvo	0,6	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	Per 100 m2 bvo	1,2	5,6	6,1	98%
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%

#### Toelichting:

- Fitnessstudio/sportschool: met fitnessstudio/sportschool wordt bedoeld op kleinschaligere voorzieningen (indicatie: circa 750 m2 bvo) waar voor het overgrote deel alleen gebruikgemaakt wordt van fitnessapparaten.
- Fitnesscentrum: bij een fitnesscentrum gaat het om zogenoemde grotere multifunctionele centra (groter dan 1.500 m2 bvo) die een breed pakket aan activiteiten aanbieden. Dit betreft zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics, eventueel in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.
- Wellnesscentrum: hier wordt met wellnesscentrum bedoeld op de grotere zelfstandige (combinaties van) sauna's, thermen en kuurcentra (en dus niet op voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings). Een sauna is een publieke badinrichting waar saunabaden genomen kunnen worden. Kuurcentra bieden naast saunabaden ook vaak geneeskundige therapieën aan en vaak zijn faciliteiten aanwezig om te overnachten. Bij beide voorzieningen zijn vaak ook een massage-/beauty-salon en horeca aanwezig (meestal in de vorm van een restaurant). Het verzorgingsgebied van de bedoelde wellnessvoorzieningen is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.
- Grootschalige sportvoorzieningen: hierbij zijn meestal voorzieningen als bar/restaurant bij aanwezig. Als deze faciliteiten alleen functiegericht zijn wordt ervan uitgegaan dat deze voorzieningen geen extra parkeervraag opleveren. Deze voorzieningen worden daarom niet meegeteld in de parkeerbehoefte, ook niet als restaurant. Als het wel zelfstandig functionerende functies zijn, wordt wel een parkeernormberekend.
- Indoorspeeltuin/kinderspeelhal: dit zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuinen een attractiepark. Er zijn bijvoorbeeld klimtoestellen, luchtkussens, ballenbakken en glijbanen. De gemiddelde voorziening heeft overwegend een lokaal verzorgingsgebied. De afmetingen variëren meestal van 1.500 m<sup>2</sup> bvo tot 3.500 m<sup>2</sup> bvo. Er zijn echter ook voorzieningen die beduidend groter zijn, met een grootte van 5.000 tot 11.500 m<sup>2</sup> bvo.



### 2.3.5 Horeca en (verblijfs)recreatie

Verwacht mag worden dat de komende jaren de sector horeca en verblijfsrecreatie blijft groeien en dat er ook nieuwe initiatieven op dit gebied zullen worden ontwikkeld. In tabel 7 staan de parkeernormen weergegeven voor de belangrijkste functies.

Tabel 7: Kencijfers parkeren categorie 'Horeca en (verblijfs)recreatie

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwd e kom	Buiten - gebied	Bezoekersaan deel /- percentage
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t.	1,7	2,1	91%
3* hotel	Per 10 kamers	1,7	5,2	6,8	77%
4* hotel	Per 10 kamers	3	7,5	9	73%
5* hotel	Per 10 kamers	4,7	11	12,6	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m2 bvo	5	7	n.v.t.	90%
Restaurant	Per 100 m2 bvo	10	15	n.v.t.	80%

Toelichting:

- Terrassen maken onderdeel uit van de aanpalende horeca. Veelal zullen het terras en de inpandige horeca als communicerende vaten werken. Uit dat oogpunt wordt een terras niet meegerekend voor zo ver het aantal m<sup>2</sup> van dat terras kleiner is dan het bvo van het verblijfsgedeelte van de inpandige horecavoorziening. De normering voor het meerdere is gelijk aan die van de aanpalende horeca. Dus bijvoorbeeld een horeca van 50 m<sup>2</sup> bvo met een terras van 200 m<sup>2</sup> moet dus voor 150 m<sup>2</sup> extra parkeerplaatsen maken. Belangrijk is dat de terrasvergunning gelijktijdig wordt getoetst met de omgevingsvergunning.
- Café/bar: zoals café, bar, bierhuis, biljartcentrum, proeflokaal
- Cafetaria: zoals automatiek, broodjeszaak, croissanterie, koffiebar, lunchroom, ijssalon, snackbar, tearoom, traiteur en bezorg- of afhaalservice.
- Restaurant: zoals een bistro, brasserie, restaurant en eetcafé. Dit is exclusief hotelfuncties (Indien sprake is van een gecombineerde functie met hotel geldt 50% van deze norm).

Ten aanzien van het laden en lossen door vrachtverkeer wordt verwezen naar paragraaf 2.3.8.

### 2.3.6 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

In tabel 8 staan de voornaamste parkeernormen weergegeven met betrekking tot voorzieningen op het gebied van gezondheidszorg en sociaal welzijn.

Tabel 8: Kencijfers parkeren categorie 'Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwd e kom	Buiten - gebied	Bezoekersaan deel /- percentage
Huisartsenpraktijk (- centrum)	Per behandelkamer	2	3,25	3,25	57%
Apotheek	Per apotheek	2,2	3,35	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (- centrum)	Per behandelkamer	1,1	1,95	1,95	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,2	2,15	2,15	50%
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,5	2,55	2,65	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,5	2,45	2,45	55%
Crematorium	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Verpleeg- en verzorgingsgebouw	Per wooneenheid	0,5	0,6	n.v.t.	60%

Toelichting:

- Gezondheidscentrum: een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau.

### 2.3.7 Onderwijs

Onderwijsvoorzieningen resulteren veelal in een aanzienlijke behoefte aan parkeervoorzieningen. Zowel voor personeel als voor bezoekers. In tabel 9 staan de parkeernormen opgenomen voor verschillende onderwijsvoorzieningen. De onderstaande parkeernormen voor kinderdagverblijf en basisscholen zijn exclusief de benodigde parkeerruimte voor halen en brengen van kinderen.

Tabel 9: Kencijfers parkeren categorie 'Onderwijs'

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwd e kom	Buiten - gebied	Bezoekersaan deel /- percentage
Kinderdagverblijf (creche)	Per 100 m2 bvo	0,9	1,4	1,5	0%
Basisschool	Per leslokaal	0,5	0,75	0,75	-
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,7	4,9	4,9	11%
ROC	Per 100 leerlingen	3,8	5,9	5,9	7%
Avondonderwijs of vrijetijdsopleiding	Per 10 studenten	3,6	6,9	10,5	95%

Toelichting:

In de CROW-publicatie 381 zijn geen kengetallen voor de benodigde ruimte voor het halen en brengen van kinderen weergegeven. De parkeernormen voor basisonderwijs en kinderdagverblijf zijn alleen voor personeel dus exclusief de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen, wat de grootste parkeerdruk met zich meebrengt.

De systematiek waarmee de benodigde ruimte voor halen en brengen kan worden berekend is opgenomen in de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren'. In de rekentool worden de uitkomsten getoond in 'parkeerruimte c.q. aantal parkeerplaatsen'. Hiermee wordt benadrukt dat het hier niet zo zeer om de fysieke plaatsen gaat maar

meer om de beschikbare ruimte om tijdelijk met de auto stil te staan. Voor de berekening van deze parkeerbehoefte voor deze functies is een specifieke uitwerking nodig, waarbij rekening wordt gehouden met het aantal leerlingen per groep, het percentage leerlingen dat met de auto komt, de parkeerduur en het aantal kinderen per auto.

### **2.3.8 Laad- en losvoorzieningen**

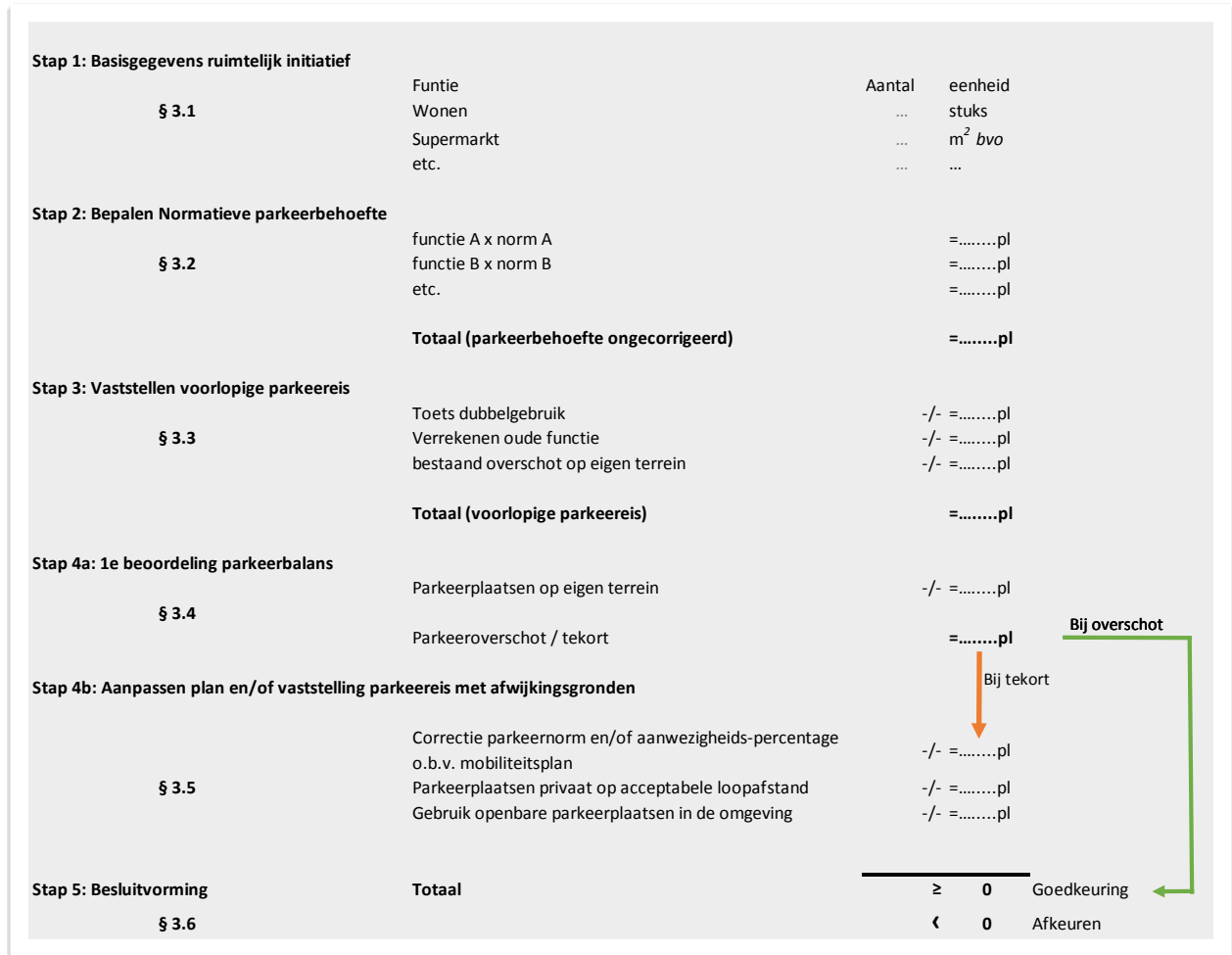
Indien de functie van een bouwontwikkeling (bedrijfshal, supermarkt, horeca, e.d. aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, dan is een initiatiefnemer verplicht om deze ruimte te faciliteren op eigen terrein. Uitsluitend in die gevallen dat op grond van bijzondere omstandigheden de initiatiefnemer aannemelijk maakt dat de logistieke aan- en afvoer van producten geen specifieke laad- en losplaatsen behoeft, dan wel dat op een andere wijze kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losmogelijkheden beschikbaar te hebben, kan hier onderbouwd van af geweken worden.

Vrijstelling kan worden verleend als de initiatiefnemer aantoonbaar kan maken dat laden en lossen op eigen terrein niet mogelijk is en op een andere wijze kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losmogelijkheden beschikbaar te hebben. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het toestaan van laden en lossen in openbaar gebied in het geval van een historisch zo gegroeide situatie waarbij geen ruimte is op eigen terrein en waarbij laden en lossen in zeer beperkte mate gebeurt. Het op andere wijze voorzien in laden en lossen is alleen mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. De verkeersveiligheid;
- b. De openbare ruimte;
- c. De parkeersituatie;
- d. De woon- en leefsituatie.

### 3. Beleidsregels toepassen parkeernormen

In dit hoofdstuk wordt het toepassen van de Kadernota parkeernormen nader uitgelegd. Het onderstaande stroomdiagram in figuur 1 geeft inzicht in de stappen die doorlopen moeten worden om tot een besluit te komen. Bij iedere stap staat vermeld in welke paragraaf de activiteiten en beleidsregels beschreven worden die horen bij de betreffende processtap.



Figuur 1: Stappenschema Parkeertoets aanvraag omgevingsvergunning

Bij elke ontwikkeling in de gemeente Dalfsen moet er een toereikende hoeveelheid parkeerplaatsen gerealiseerd worden voor zowel auto's als fietsen. De fietsparkeernormen zijn opgenomen in hoofdstuk 4. Voor het doorlopen van het beoordelingsproces gelden de volgende randvoorwaarden:

1. Iedere initiatiefnemer van een bouwplan (woning, winkel, kantoor, bedrijf) is verantwoordelijk voor het realiseren van zijn eigen parkeerbehoefte. Een nieuwe planontwikkeling (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de ontwikkelaar ervoor zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost. Bij bouwontwikkelingen (waar ook de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld) is het mogelijk om het plangebied te zien als tijdelijk eigen terrein. Het gaat dan om het terrein binnen de bouwhekken, tijdens de bouwfase. Daarna vindt er overdracht plaats van deze openbare ruimte. Er wordt dan een nieuwe basissituatie gecreëerd.
2. Eigen terrein betekent niet per definitie fysiek op eigen terrein. Een parkeervoorziening die ten behoeve van een ontwikkeling is gerealiseerd, maar niet op het terrein van die ontwikkeling ligt, kan ook worden beschouwd als 'eigen terrein'. Dit is bijvoorbeeld het geval als een parkeergarage wordt gerealiseerd die bedoeld is als gemeenschappelijke parkeervoorziening voor meerdere functies.

3. Het is denkbaar dat de vergunningaanvrager/initiatiefnemer meer capaciteit wil realiseren dan zoals dat op basis van de parkeernormen is berekend. Deze mogelijkheid is niet uitgesloten, omdat deze extra capaciteit mogelijk kan worden ingezet voor compensatie van naburige ontwikkelingen of ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving. Indien er sprake is van een aanzienlijke extra capaciteit die zal worden gerealiseerd, dient de gemeente eerst onderzoek te verrichten naar de consequenties van de mogelijke extra verkeerbewegingen die het gevolg zijn van de extra capaciteit.
4. De parkeerplaatsen voor de bezoekerscomponent van de parkeernormen moeten openbaar toegankelijk zijn. Voor woningen betekent dit bijvoorbeeld dat per woning minimaal 0,3 parkeerplaats openbaar beschikbaar moet zijn 7 dagen per week en 24 uur per dag.

De volgende paragrafen beschrijven de stappen en bijbehorende beleidsregels, welke worden geïllustreerd met (reken)voorbeelden, voor het vaststellen van de parkeerbehoefte inclusief eventuele afwijkingen.

### 3.1 Stap 1: Gegevens ruimtelijk initiatief

Het proces van de toepassing van de Kadernota Parkeernormen start met een bouwplan. De initiatiefnemer moet de juiste invoergegevens hebben waarop de parkeernormen op kunnen worden gebaseerd. Bijvoorbeeld, voor woningbouwprojecten zijn dit het aantal woningen, type woning en de prijsklasse, voor een hotel is dit het aantal kamers. De meeste functies baseren de norm op de bruto vloeroppervlakte (bvo).

Het is belangrijk dat bij de berekening van de normatieve parkeerbehoefte zo concreet mogelijk wordt benoemd welke functies het bouwplan bekleedt. Ook is relevant hoe de functies gebruikt gaan worden. De parkeernorm verschilt namelijk per functie.

Voorbeeld gegevensverzameling ruimtelijk initiatief

<i>Functie</i>	<i>Aantal</i>	<i>Eenheid</i>
Koopappartement duur	10	stuks
Huurhuis, sociale huur	15	stuks
Supermarkt	1.000m <sup>2</sup>	bruto vloeroppervlak (bvo)

### 3.2 Stap 2: Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Zodra de functies van het bouwplan bekend zijn, kan door de initiatiefnemer de (ongecorrigeerde) normatieve parkeerbehoefte berekend worden. Op basis van de functies en de ligging van het bouwplan wordt de parkeernorm vastgesteld. De parkeernorm wordt vervolgens vermenigvuldigd met de functies van het bouwplan, zijnde het aantal woningen of andere eenheden. Deze normatieve parkeerbehoefte houdt verder nog geen rekening met de effecten van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door meerdere functies of andere maatregelen die de parkeerbehoefte beïnvloeden.

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend op 1 decimaal achter de komma, net zoals de norm wordt uitgedrukt in 1 decimaal achter de komma. Het totaal aantal parkeerplaatsen wordt, in tegenstelling tot de gebruikelijke afrondingsregels, naar boven afgerond (vanaf x,1). Indien sprake is van een project met meerdere functies dan worden de onafgeronde aantallen benodigde parkeerplaatsen per functie eerst bij elkaar opgeteld en wordt eventueel dubbelgebruik berekend. Afronding vindt vervolgens op het einde van de berekening plaats.

## Rekenvoorbeeld 2: berekening normatieve parkeerbehoefte

In dit voorbeeld ligt het plangebied binnen de zone 'centrum Dalfsen'. De plannen voorzien in de realisatie van 10 appartementen (categorie koopappartement, duur), 15 huurwoningen (categorie huurhuis, sociale huur) en een supermarkt met een bruto vloeroppervlakte van 1.000 m<sup>2</sup>.

Voor de 10 koopappartementen (categorie duur) dient een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per woning te worden gehanteerd en voor de 15 huurwoningen (categorie sociale huur) dienen 0,9 parkeerplaats per woning te worden gerealiseerd. Voor de functie supermarkt in de zone centrum geldt een parkeernorm van 2,7 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo.

In het onderstaande overzicht zijn de invoergegevens vermenigvuldigd met de normen die in deze zone gelden.

<i>Functie</i>	<i>Norm</i>	<i>Aantal</i>	<i>Aantal parkeerplaatsen</i>
Koopappartement, duur	1,2 per woning	10 stuks	12
Huurhuis, sociale huur	0,9 per woning	15 stuks	13,5
Supermarkt	2,7 per 100 m <sup>2</sup> bvo	1.000m <sup>2</sup> bvo	27
Normatieve parkeerbehoefte			52,5

De normatieve parkeerbehoefte bedraagt hiermee 52,5 (53) parkeerplaatsen. Opgemerkt dient te worden dat de toets dubbelgebruik en de verrekening van een eventuele oude functie pas in stap 3 plaats vindt.

### Aandachtspunten:

- Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is alleen de dominante functie bepalend. Indien bijvoorbeeld een horecavoorziening aanwezig is in een tuincentrum dan hoeft deze niet als aparte functie berekend te worden. De oppervlakte van de horecavoorziening wordt in een dergelijk geval gewoon opgeteld bij de oppervlakte van het tuincentrum. Alleen als de functies ongeveer gelijkwaardig zijn en/of de functies ieder zelfstandig bezoekers aantrekken, dient de parkeerbehoefte van de functies te worden opgesplitst. Bij een optelling van functies wordt voor iedere functie de normatieve parkeerbehoefte separaat berekend om vervolgens bij elkaar opgeteld te worden. De berekening wordt zowel voor auto's als fietsen uitgevoerd.
- Bij functiewijzigingen en/of functie-uitbreidingen hoeft alleen de parkeerbehoefte berekend te worden voor het gedeelte dat wijzigt en/of uitgebreid wordt. Voor uitbreidingen van voorzieningen detailhandel dient hierbij de parkeernorm gecorrigeerd te worden met de reductiefactor zoals beschreven in paragraaf 2.3<sup>2</sup>.
- Bij het vernieuwen van een woonwijk door woningcorporaties (sloop-nieuwbouw) is het vaak lastig om het parkeren volgens de nieuwe normen op te lossen. De openbare ruimte kan niet geheel worden verhard voor parkeerplaatsen. Per project wordt maatwerk geleverd. Berekend wordt wat de hoeveelheid parkeerplaatsen zou moeten zijn in de bestaande situatie. Die wordt vergeleken met de hoeveelheid parkeerplaatsen die nodig is in de nieuwe situatie. Het verschil van het aantal parkeerplaatsen moet worden opgelost bij een toename. De bestaande situatie is het uitgangspunt.
- Bij bouwinitiatieven die gerealiseerd moeten gaan worden op een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening of waarbij beschikbare parkeercapaciteit vervalt, moet rekening gehouden worden met de effecten van het verlies van deze bestaande parkeercapaciteit. Het verlies aan capaciteit moet binnen het project worden gecompenseerd zodat de parkeerdruk in de omgeving (gebied binnen de

<sup>2</sup> Reductiefactor = (uiteindelijk bvo / oorspronkelijk bvo) – 1, en dient te worden vermenigvuldigd met de geldende parkeernorm voor de betreffende functie. De reductiefactor bedraagt maximaal 0,5 en heeft 1 (=geen reductie) als ondergrens.

acceptabele loopafstanden, zie 3.5.2) op het maatgevende moment in de week onder de 85% blijft. Dit vereist maatwerk en aanvullende afspraken tussen de initiatiefnemer en de gemeente.

- Ten slotte komt het soms voor dat er ook functies bestaan waar geen parkeernormen van zijn opgenomen in de Kadernota Parkeernormen. Voor de functies die niet zijn opgenomen in de Kadernota Parkeernormen wordt per geval een afweging gemaakt. Hierbij is het de bedoeling dat er bij het bepalen van de parkeernorm functies worden gehanteerd die zo veel mogelijk overeenkomen met de functie in kwestie.

### 3.3 Stap 3: Vaststellen voorlopige parkeereis

De voorlopige parkeereis is het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen van een bouwplan waarbij rekening gehouden is met dubbelgebruik van functies, een eventueel overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein en/of saldering van de bestaande parkeereis.

De normatieve parkeernorm uit stap 2 wordt in een drietal stappen omgezet naar een parkeereis voor het parkeren op eigen terrein. Afhankelijk van de opzet van het plan dient de normatieve parkeernorm gecorrigeerd te worden met betrekking tot het dubbelgebruik van parkeerplaatsen, het eventueel opheffen van een oude functie op de bestaande locatie en een eventueel overschot van parkeren op eigen terrein.

#### 3.3.1 Dubbelgebruik parkeervoorzieningen

Indien het initiatief meerdere functies voorziet, is het noodzakelijk rekening te houden met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. De pieken in parkeerbehoefte van die functies vallen namelijk niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte dient berekend te worden op basis van de aanwezigheidspercentages uit tabel 10.

Tabel 10: Aanwezigheidspercentages over de dag naar functie (bron: CROW-publicatie 381)

	Werkd agocht end	Werkd agmid dag	Werkd agavo nd	Werkd agnac ht	Koopa vond	Zaterd agmid dag	Zaterd agavo nd	Zonda gmidd ag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	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 / enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts / therapeut / consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis / verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief 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%

De maatgevende parkeerbehoefte is lager dan de som van alle normatieve parkeerbehoeftes, van alle verschillende functies, binnen een bouwontwikkeling. Door de maatgevende parkeerbehoefte als uitgangspunt te hanteren wordt een efficiënter ruimtegebruik bevorderd. Voorwaarde is wel dat voor dubbelgebruik meegerekende parkeerplaatsen openbaar zijn. Gereserveerde parkeerplaatsen welke exclusief beschikbaar zijn voor de parkeervraag van een bepaalde functie worden hierin niet meegeteld.

De maatgevende parkeerbehoefte wordt afgerond op één cijfer achter de komma. Om (later) te kunnen beoordelen of het ruimtelijk initiatief voldoende parkeerplaatsen realiseert die openbaar toegankelijk zijn ten behoeve van bezoekers wordt bij de functiegroep wonen de maatgevende parkeerbehoefte uitgesplitst naar:

- bewoners parkeerplaatsen;
- bezoekers parkeerplaatsen.

### 3.3.2 Rekening houden met oorspronkelijke situatie

Bij verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie, voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal, negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie.

Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden. Voor ieder moment dat er een aanvullende parkeerbehoefte ontstaat, moet worden voorzien in de behoefte, zie rekenvoorbeeld 3 "bepaling parkeereis". De parkeerbehoefte die in de oorspronkelijke situatie op eigen terrein werd gefaciliteerd, wordt buiten beschouwing gelaten.

#### *Tijdelijk of weinig gebruikte gebouwen*

Als gebouwen of terreinen langer dan 5 jaar ongebruikt zijn gebleven of slechts tijdelijk zijn gebruikt, wordt de kans klein geacht dat er een parkeerbehoefte is in de bestaande situatie. Immers zal de beschikbaar geworden parkeerruimte reeds door andere parkeerders in gebruik zijn genomen. Er kan in een dergelijk geval geen rekening gehouden worden met de oorspronkelijke situatie. Het college dient te beoordelen of er sprake is geweest van tijdelijk gebruik.

#### Rekenvoorbeeld 3: bepaling parkeereis na toets dubbelgebruik en verrekening oude functie

In het centrum van Nieuwleusen Zuid worden 10 appartementen (categorie koopappartement, duur) gesaneerd en vervangen door een appartementencomplex van 20 woningen (categorie koopappartement, goedkoop) en een kantoor van 300 m<sup>2</sup>. De huidige woningen hebben geen parkeervoorziening op eigen terrein maar maken gebruik van de parkeervakken langs de straat. In de toekomstige situatie blijven deze parkeervakken behouden.

In de onderstaande tabel is de parkeereis per moment van de week weergegeven met de toets dubbelgebruik. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van de oude functie (10 woningen)- voor zover de parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden.

Voor de verschillende functies in de zone centrum worden volgens de CROW-kengetallen zoals in bijlage 2 opgenomen de volgende normen gehanteerd:

- 1.) appartement, categorie koopappartement, duur: 1,2 pp per appartement, bezoekersaandeel 0,3 pp per appartement
- 2.) appartementencomplex, categorie koopappartement, goedkoop: 0,9 per appartement, bezoekersaandeel 0,3 pp per appartement
- 3.) kantoor: 1,6 pp per 100 m<sup>2</sup> bvo



Voor het toets dubbelgebruik is gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages in tabel 10. Voor de functiegroep wonen dient de maatgevende parkeerbehoefte te worden uitgesplitst naar bewoner- en bezoekersparkeren.

Functie	Werkdag ochtend		Werkdag middag		Werkdag avond		Koopavond		Werkdag nacht		Zaterdag middag		Zaterdag avond	
	Aan w. (%)	P vraag	Aan w. (%)	P vraag	Aan w. (%)	P vraag	Aan w. (%)	P vraag	Aan w. (%)	P vraag	Aan w. (%)	P vraag	Aan w. (%)	P vraag
Woningen bewoners aandeel	50%	6	50%	6	90%	10,8	80%	9,6	100%	12	60%	7,2	80%	9,6
Woningen bezoekers aandeel	10%	0,6	20%	1,2	80%	4,8	70%	4,2	0%	0	60%	3,6	80%	4,8
Kantoor	100%	4,8	100%	4,8	5%	0,24	5%	0,24	0%	0	0%	0	0%	0
Slopen woningen bewonersaandeel	50%	-4,5	50%	-4,5	90%	-8,1	80%	-7,2	100%	-9	60%	-5,4	80%	-7,2
Slopen woningen bezoekersaandeel	10%	-0,3	20%	-0,6	80%	-2,4	70%	-2,1	0%	0	60%	-1,8	80%	-2,4
<b>Totaal</b>		<b>6,6</b>		<b>6,9</b>		<b>5,34</b>		<b>4,74</b>		<b>3</b>		<b>3,6</b>		<b>4,8</b>

In dit voorbeeld is de werkdag middag maatgevend met een totale extra parkeerbehoefte van 7 parkeerplaatsen. Wil het project doorgang kunnen vinden dan moeten er minimaal 7 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden. Op deze manier vindt er in de openbare ruimte op geen enkel moment van de dag een verslechtering plaats ten opzichte van de huidige situatie. Worden er minder dan 7 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd dan neemt de parkeerdruk op de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie toe.

### 3.3.3 Vaststellen overschot parkeercapaciteit op eigen terrein

In de huidige situatie kan al sprake zijn van een overschot (of tekort) aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Door middel van een parkeerbalans kan de initiatiefnemer aantonen dat sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. De parkeerbalans bestaat uit:

- parkeereis van de **bestaande** functie(s);
- aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie;
- aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij woningen moet rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein die zijn opgenomen in tabel 11. Als de parkeercapaciteit op eigen terrein groter is dan de huidige parkeereis is sprake van een overschot van parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen mag in mindering gebracht worden op de parkeereis. Een eventueel

tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie hoeft bij de verdere planontwikkeling niet gecompenseerd te worden.

#### *Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein woning*

Parkeervoorzieningen op eigen terrein worden niet altijd als zodanig gebruikt. In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat garages naast woningen (vaak) een andere bestemming hebben gekregen (opslag, bijkeuken, slaapkamer of kantoor). Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein worden daarom correctiefactoren toegepast. In de onderstaande tabel zijn de berekeningsaantallen voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen opgenomen.

Tabel 11: Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

	Berekeningsaantal	Ontwerpeis
<b>Woningen met garage</b>	0,0 p.p.	n.v.t.
<b>Woning met oprit</b>	1,0 p.p.	Oprit minimaal 6 meter diep en 2,5 meter breed
<b>Woning met carport</b>	1,0 p.p.	Carport minimaal 6 meter diep en 2,5 meter breed
<b>Woning met dubbele oprit naast elkaar</b>	2,0 p.p.	Oprit minimaal 6 meter diep en 5 meter breed
<b>Garagebox geclusterd</b>	0,4 p.p.	Minimaal 5 meter diep

#### **Rekenvoorbeeld 4: aanbod voor parkeerbehoefte op eigen terrein**

In het voorbeeld hebben 15 woningen (categorie Koop, huis, twee-onder-een-kap) een garage met een oprit van 8 meter. Hier kunnen in theorie twee auto's op eigen terrein geparkeerd worden (waarvan 1 in de garage). De woningen zijn gelegen in het gebied 'buitengebied'. In de ontwerptekeningen zijn daarnaast 7 parkeerplaatsen in de openbare ruimte ingetekend.

Voor woningen (categorie koophuis, twee-onder-een-kap) dient volgens de CROW-kengetallen uit bijlage II een parkeernorm van 2,2 pp per woning te worden toegepast. De totale parkeereis van de 15 woningen bedraagt 33 parkeerplaatsen:  $(2,2 * 15) = 33$  pp.

Voor woningen met een oprit dient volgens tabel 11 voor de berekening van de parkeercapaciteit een correctiefactor van 1,0 pp te worden toegepast. Voor de 15 woningen bedraagt de parkeercapaciteit op eigen terrein dus 15 parkeerplaatsen:  $(15 * 1,0) = 15$  pp.

Het nieuwbouwplan dient dus in de openbare ruimte nog 18 parkeerplaatsen te realiseren om goedgekeurd te kunnen worden. In de ontwerptekeningen zijn nog maar 7 parkeerplaatsen in de openbare ruimte ingetekend. Om het plan goed te keuren zal dus nog ruimte moeten worden gezocht voor 11 extra parkeerplaatsen.

### **3.4 Stap 4a: Beoordelen parkeerbalans**

Voordat deze stap wordt uitgevoerd ligt er zowel een concreet plan ten aanzien van de te realiseren parkeerplaatsen als een heldere parkeereis over het benodigd aantal parkeerplaatsen.

Het aantal parkeerplaatsen dat voor een ruimtelijke ontwikkeling op eigen terrein moet worden aangelegd dient (minimaal) gelijk te zijn aan de parkeereis. Ook hier geldt weer dat bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij nieuw te bouwen woningen rekening moet worden gehouden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein (tabel 11). Wanneer sprake is van een positief parkeersaldo (parkeeraanbod is groter of gelijk aan de parkeereis) kan een positief parkeeradvies worden afgegeven.

Als het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein gerealiseerd wordt lager is dan de definitieve parkeereis, zal de initiatiefnemer in eerste instantie moeten bekijken of door een optimalisatie van het plan (minder bouwvolume en/of aanleg van meer parkeerplaatsen) alsnog aan de parkeereis kan worden voldaan. Als blijkt dat redelijkerwijs

geen aanpassingen (meer) mogelijk zijn dan zijn in bepaalde situaties ontheffingsmogelijkheden beschikbaar. Deze worden in de volgende paragraaf beschreven.

### 3.5 Stap 4b: Aanpassen plan en/of vaststelling parkeereis met afwijkingsgronden

Mocht de parkeereis groter zijn dan het aantal in het plan te realiseren parkeerplaatsen dan vindt er een voorlopige afwijzing van de aanvraag plaats. De initiatiefnemer wordt vervolgens in de gelegenheid gesteld het plan aan te passen. Het is mogelijk dat er voor één of meer functies binnen het bouwplan sprake is een bijzondere omstandigheid. Op basis hiervan kan het wenselijk zijn dat er een alternatieve toepassing van de parkeernorm wordt gehanteerd. Via bijzondere omstandigheden kan worden afgeweken van de parkeereis. De initiatiefnemer kan een verzoek indienen om afwijkingsgronden aan te dragen voor de hoogte van de parkeernormen of het parkeren in de openbare ruimte. Het gaat hierbij om de volgende afwijkingsgronden:

- Toepassen afwijkende parkeernormen en/of aanwezigheidspercentages onderbouwd door aanvullend mobiliteitsplan;
- Realiseren private parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand;
- Benutten beschikbare restcapaciteit parkeervoorzieningen in de openbare ruimte;

De beleidsregels omtrent het toepassen van de bovenstaande afwijkscenario's worden in deze paragraaf weergegeven. Alle benodigde gegevens voor het onderbouwen van een afwijkende parkeereis worden aangeleverd door de initiatiefnemer. Het college bepaalt vervolgens of de onderbouwing van de aangedragen afwijkingsgronden volledig en juist is.

#### 3.5.1 Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van individuen te beïnvloeden. In Nederland wordt hier meer in het bijzonder bedoeld het stimuleren van het gebruik van alternatieven voor de auto door werknemers. Het gaat hierbij om het organiseren van slim werken en slim reizen. Hieronder worden allerlei alternatieven van solistisch autogebruik (tijdens de spits) verstaan, zoals carpoolen, deels of volledig gebruik van openbaar vervoer, thuiswerken, telewerk, fietsen.

Bouwplannen die gepaard gaan met een relatief hoog fietsgebruik en daarmee voorzien in een hogere fietsparkeernorm kunnen een reductie krijgen op de toe te passen parkeernorm voor auto's. De mate van de reductie is locatie- en situatieafhankelijk. Het college bepaalt of de ingediende onderbouwing van de aangedragen afwijking op de toe te passen parkeernorm en/of aanwezigheidspercentages volledig en juist is. In een mobiliteitsplan kan bijvoorbeeld een onderbouwing staan voor een nieuw kantoor, waar een aanzienlijk aantal werknemers niet met de auto zal komen. Dit dient echter gedegen onderbouwd te worden. Hieronder volgen enkele voorbeelden van een dergelijke onderbouwing:

- De functie die gerealiseerd wordt, is niet als zodanig beschreven in de CROW-kengetallen voor parkeren. De standaardfuncties en aanwezigheidspercentages uit de Kadernota zijn niet toereikend voor de parkeeropgave;
- Een referentie naar een vergelijkbaar project, waarin soortgelijke maatregelen zijn getroffen in het mobiliteitsplan. Denk hierbij aan de inzet van deelauto's;
- Cijfermatige onderbouwing van het fietsgebruik op locatie;
- Cijfermatige onderbouwing van de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto.
- Arbeidsvoorwaarden/reiskostenregeling die voorziet in het financieel aantrekkelijk maken van het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer.
- Het beschikbaar stellen van een abonnement voor het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer.
- Actieve deelname aan het lokaal of regionaal programma Mobiliteitsmanagement.

Bij het toepassen van een reductiefactor als gevolg van mobiliteitsmanagement is er sprake van duidelijke, bewezen en realistische maatregelen. De aanvrager moet dit zelf aantonen. De reductie bedraagt maximaal 50% van de parkeereis voor werknemers als er sprake is van aantoonbaar structureel lager autogebruik.

### Rekenvoorbeeld 5: bepaling parkeereis met mobiliteitsplan

In het centrum van Dalfsen worden 10 starterswoningen (categorie koopappartement goedkoop) ontwikkelt door middel van de bouw van een appartementencomplex.

Voor de 10 starterwoningen dient volgens de CROW-kengetallen in bijlage II een parkeernorm van 0,9 parkeerplaatsen per woning te worden toegepast. Aangezien er geen sprake van dubbelgebruik is komt de parkeereis gelijk uit met de normatieve parkeerbehoefte, namelijk 9 parkeerplaatsen:  $(0,9 * 10) = 9$  pp. Op het eigen terrein is momenteel ruimte voor 6 voertuigen. Dit maakt de op te lossen parkeereis 3 voertuigen.

De doelgroep voor deze woningen zijn jonge gezinnen met een hoog animo voor deelauto's. Daarom zal op eigen terrein 1 deelauto geplaatst worden. Een klassieke deelauto (zoals Greenwheels) kan ongeveer de parkeerdruk verlagen met 3 tot 5 auto's. Daarnaast is er ook nog een niet waarneembaar effect, namelijk dat mensen geen tweede auto aanschaffen. Uitgaande van een "worst case" scenario, zal de klassieke deelauto de parkeerdruk kunnen verlagen met 2 auto's. Hiermee komt de resterende parkeereis uit op 1 voertuig.

Het laatste voertuig zal niet geparkeerd kunnen worden op eigen terrein en zal daarom een plek moeten krijgen in de openbare ruimte, mits beschikbaar.

### 3.5.2 Parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstanden

Wanneer de initiatiefnemer over voldoende private parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie kan beschikken, kan ontheffing van de (definitieve) parkeereis verleend worden. Er moet dan wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- De initiatiefnemer realiseert binnen acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie voldoende parkeerplaatsen die ten tijde van het in gebruik nemen van het ruimtelijk initiatief beschikbaar zijn;
- Van de parkeerplaatsen zoals hierboven bedoeld moet minimaal 0,3 parkeerplaats per appartement/studio en/of woning openbaar toegankelijk zijn in verband met parkeren voor bezoekers van de bewoners.
- Indien de initiatiefnemer bij een private partij de parkeervoorzieningen huurt of koopt, is het aan de initiatiefnemer om een (contractuele) overeenkomst te sluiten met deze partij waarin een gebruik van ten minste 10 jaar wordt vastgelegd. In deze overeenkomst dient eveneens vastgesteld te worden hoe aan de beoogde gebruikersgroepen van deze parkeervoorziening toegang verleend zal gaan worden (dit geldt met name in relatie tot openingstijden en voor bezoekers). Wanneer er private overeenkomsten gesloten worden, is het van belang dat deze overeenkomsten juridisch worden vastgelegd in de vorm van een kettingbeding. Dit houdt in dat de verplichting tot het beschikbaar stellen van het afgesproken aantal parkeerplaatsen overgaat op opvolgende eigenaren van een functie.

In de onderstaande tabel zijn indicatieve loopafstanden tussen parkeervoorzieningen en verschillende functies opgenomen. De aanvullende parkeervoorziening moeten bereikbaar zijn binnen de in de tabel genoemde loopafstanden. Het gaat hierbij om werkelijke loopafstanden, niet om de hemelsbrede afstand.

Tabel 12: Maximale loopafstanden (in meter) naar functie en gebiedstype (vastgesteld op basis van CROW-publicatie 381)

Hoofd functie	Centrumgebied	Rest bebouwde kom en buitengebied
Wonen	200 m	100 m
Winkelen	400 m	100 m
Werken	400 m	200 m
Ontspanning	200 m	100 m

<b>Gezondheidszorg</b>	100 m	100 m
<b>Onderwijs</b>	100 m	100 m

### 3.5.3 Rest parkeercapaciteit openbare ruimte

De initiatiefnemer kan onderzoeken of in de directe omgeving van zijn ontwikkeling nog parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte (straatparkeerplaatsen, parkeerplaatsen op openbare parkeerterreinen of in openbare parkeergarages). Om gebruik te mogen maken van parkeercapaciteit in de openbare ruimte moet in de eerste plaats bekend zijn of deze capaciteit aanwezig is. De normen die hierbij aangehouden worden zijn:

- Op openbare straatparkeerplaatsen mag de parkeerdruk met toevoeging van het parkeren van de nieuwe functie niet tot boven de 85% stijgen op maatgevende momenten.
- In openbare parkeergarages en op openbare parkeerterreinen met ten minste 50 parkeerplaatsen mag de parkeerdruk op de maatgevende dagen/tijdstippen na toevoeging van de extra parkeervraag niet tot boven de 95% stijgen.

De bovengenoemde maximale bezettingsgraden waarborgen een comfortabele kwaliteit van het parkeren in de gemeente Dalfsen. Wanneer de bezettingsgraden hoger oplopen neemt de zoektijd naar een parkeerplaats substantieel toe. Wanneer aangetoond is dat in de openbare ruimte voldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend.

Om aan te tonen dat in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is dient de initiatiefnemer door een onafhankelijk parkeeradviseur een aantal parkeerdrukmetingen uit te voeren. Een volledige beschrijving van de eisen die de gemeente stelt aan het onderzoek is opgenomen in bijlage 4. De belangrijkste uitgangspunten voor de parkeerdrukmetingen zijn:

- De parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd door een onafhankelijk parkeeradviseur;
- Het onderzoeksgebied ligt binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie conform tabel 12 op de vorige pagina;
- Op enkele maatgevende momenten in de week (niet zijnde een vakantieperiode of feestdagen) zal de parkeerbezetting worden geregistreerd. Op een gemiddelde werkdag (dinsdag of donderdag) worden voor de periodes 'werkdag ochtend', 'werkdag middag' en 'werkdag avond' ten minste op een dinsdag en een donderdag een onderzoek naar de feitelijke parkeerbezetting uitgevoerd. Tevens dient, in het geval het primair een woonomgeving betreft, minimaal twee nachtelijke metingen (tussen 23.00 en 05.00 uur) te worden uitgevoerd.
- De kosten voor het uitvoeren van de parkeerdrukmetingen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Uiteindelijk bepaalt het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dalfsen of de desbetreffende openbare parkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruikt mogen gaan worden voor het (gedeeltelijk) opvangen van de parkeerbehoefte als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. Er kan namelijk sprake zijn van omstandigheden op grond waarvan het gebruik van de desbetreffende openbare parkeerplaatsen ongewenst is (denk hierbij bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om toekomstige bouwontwikkelingen te laten plaatsvinden). De gemeente Dalfsen houdt bij welke initiatieven gebruikmaken van de restcapaciteit in de directe omgeving van de ontwikkeling om te voorkomen dat meerdere initiatieven gebruikmaken van dezelfde restcapaciteit en er alsnog een te hoge parkeerdruk in de omgeving ontstaat. Zodra een ontwikkeling gerealiseerd is ontstaat een nieuwe balans, waarbij voor nieuwe aanvragen dus opnieuw onderzoek moet worden verricht en de lijst met ontwikkelingen die aanspraak mogen doen op de restcapaciteit in de openbare ruimte moet worden bijgewerkt.

#### Rekenvoorbeeld 6: bepaling parkeereis met mobiliteitsplan, privaat parkeerterrein en gebruik parkeerplaatsen openbare ruimte

In het centrumgebied van Nieuwleusen Noord wordt een appartementencomplex bestaand uit 25 woningen (categorie huur appartement, midden/goedkoop) en 10 woningen (categorie huur appartement, duur) gerealiseerd. In het plan is een inpandige parkeergarage voor 10 parkeerplaatsen opgenomen.

Voor de 25 midden/goedkope huur appartementen dient volgens de CROW-kengetallen in bijlage II een parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per woning te worden toegepast, waarvan 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers. Voor de 10 dure appartementen dient volgens de Kadernota Parkeernormen een parkeernorm van 1 (waarvan 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers) per woning te worden gerealiseerd. Aangezien er geen sprake van dubbelgebruik is komt de parkeereis gelijk uit met de normatieve parkeerbehoefte. Voor de bewoners dienen 17 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd:  $(25 * 0,4) + (10 * 0,7) = 17$  pp. Voor de bezoekers bedraagt de parkeereis 10,5 parkeerplaatsen:  $(25 * 0,3) + (10 * 0,3) = 10,5$  pp. De totale parkeereis voor het geplande appartementencomplex bedraagt 28 parkeerplaatsen:  $17 + 10,5 = 27,5 = 28$  pp.

De 25 midden/goedkope huur appartementen worden door de initiatiefnemer voor starters aangeboden met een hoog animo voor deelauto's. Daarom zullen op eigen terrein twee deelauto's geplaatst worden. Een klassieke deelauto (zoals Greenwheels) kan ongeveer de parkeerdruk verlagen met 3 tot 5 auto's. Uitgaande van een "worst case" scenario, zullen 2 deelauto's de parkeerbehoefte kunnen verlagen met 4 auto's. Hiermee komt de resterende parkeereis uit op 24 voertuigen.

De deelauto's worden op eigen terrein geparkeerd. Dit betekent dat er nog 8 van de 10 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor het opvangen van de resterende parkeervraag van 24 voertuigen. 8 van de 24 voertuigen kunnen dus geparkeerd worden op eigen terrein, voor de overgebleven 16 voertuigen dient nog een passende parkeerlocatie gevonden te worden.

In een naast de ontwikkeling gelegen parkeergarage is sprake van een structurele overcapaciteit. De initiatiefnemer koopt op deze locatie 5 parkeerplaatsen aan. Deze parkeerplaatsen worden door de initiatiefnemer aantoonbaar toegewezen aan de bewoners van de woningen. Het nieuwbouwplan dient zodoende nog 11 parkeerplaatsen in de openbare ruimte te vinden om in aanmerking te kunnen komen voor goedkeuring van het plan.

Uit een parkeeronderzoek blijkt dat in de directe omgeving van de ontwikkeling in de openbare ruimte op de avonden, de zaterdag- en zondagmiddag nog 25 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen beschikbaar zijn op een totaal van 50 parkeerplaatsen. Volgens de Kadernota Parkeernormen Dalfsen mag de parkeerdruk met toevoeging van het parkeren van de geplande ontwikkeling niet tot boven de 85% stijgen. Indien de 11 voertuigen op een openbare parkeerplaats zouden parkeren dan daalt de restcapaciteit in het gebied van 25 naar 14 parkeerplaatsen. Bij een totale capaciteit van 50 beschikbare parkeerplaatsen stijgt de parkeerdruk door de parkeervraag vanuit de nieuwe ontwikkeling tot 72%. Deze waarde ligt nog ruim onder de 85%, en in principe zou de openbare ruimte de parkeerdruk van het nieuwbouwproject kunnen opvangen. Wel zal er nog een gemeentelijke afweging gemaakt moeten worden of er geen andere projecten aanspraak (gaan) maken op de restcapaciteit.

### **3.5.4 Vastleggen van gemaakte privaatrechtelijke afspraken**

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dalfsen treedt binnen de beleidsregels uit deze Kadernota als toetsende instantie op. Alle gemaakte berekeningen (normatieve- en maatgevende parkeerbehoefte, de hoogte van afwijkende parkeernormen enz.) en tekstuele onderbouwingen kunnen dan ook ter toetsing worden voorgelegd.

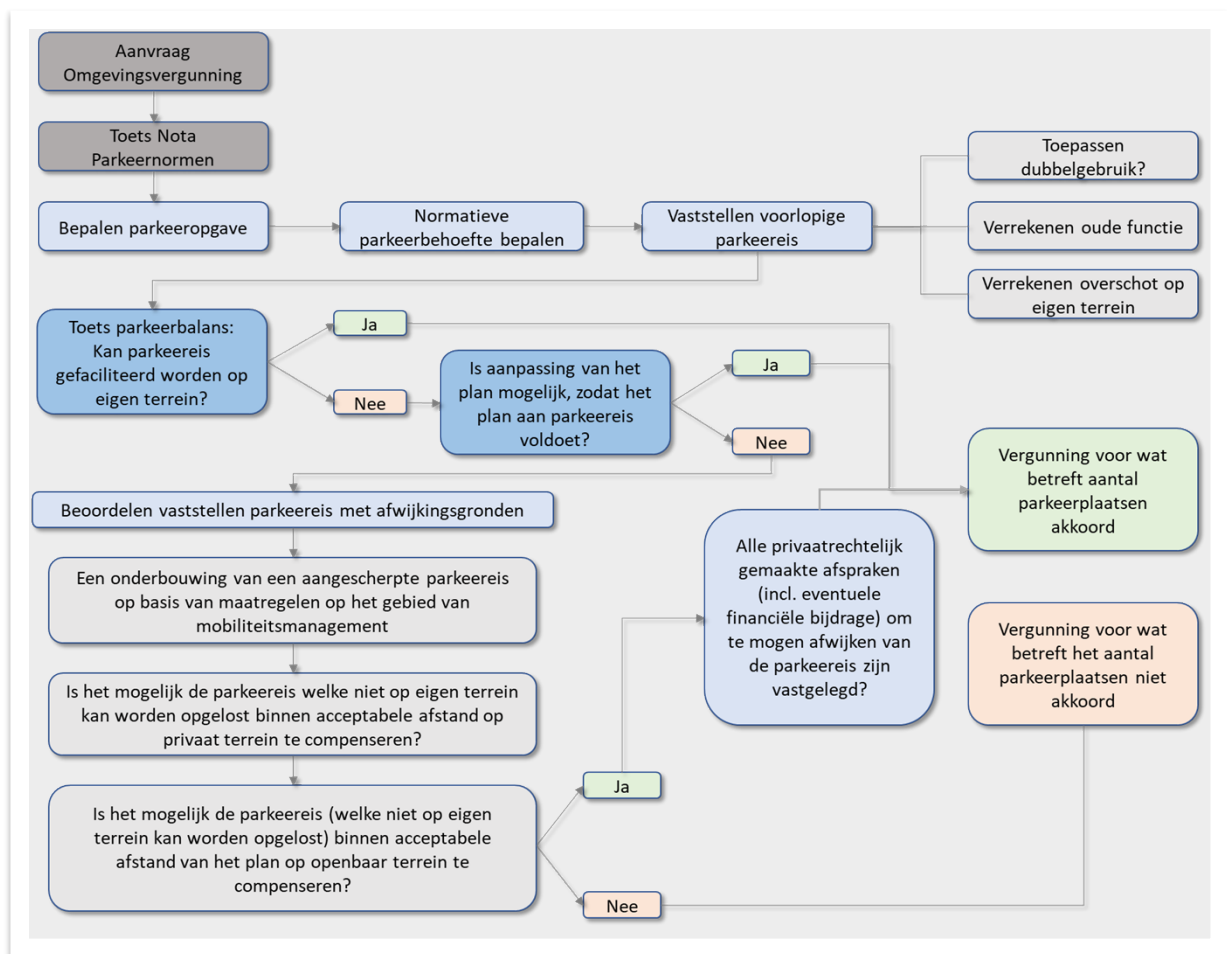
Het vastleggen van alle privaatrechtelijk gemaakte afspraken geeft de gemeente Dalfsen de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of deze afspraken worden nagekomen. Wanneer afspraken niet worden nagekomen, dan kan naleving worden afgedwongen. Het vastleggen van afspraken gebeurt ook om geen

onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen. Voorbeelden van afspraken die bedoeld worden zijn:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van de desbetreffende functie te gebruiken zijn.
- De aanleg van parkeerplaatsen voor deelauto's;
- Een contract tussen private partijen om parkeerplaatsen te huren in nabijgelegen parkeervoorziening met een minimale geldigheidsduur van 10 jaar.

### 3.6 Samenvattend: alle processtappen op een rij

Alle stappen die in het kader van het uitvoeren van een parkeertoets worden genomen, en in de vorige paragraaf inhoudelijk zijn beschreven, staan in figuur 2 schematisch afgebeeld. Op basis van dit schema kan de initiatiefnemer zelf bepalen welke werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd om een volledige aanvraag in te dienen.



Figuur 2: Processtappen parkeertoets Kadernota Parkeernormen



## 4 Parkeernormen fiets

Goede fietsparkeervoorzieningen hebben veel invloed op de aantrekkelijkheid van verplaatsingen per fiets. Omdat de gemeente Dalfsen fietsen wil stimuleren (en daarmee autogebruik kan verlagen) is het van belang dat ook het fietsparkeren goed gefaciliteerd wordt. Naast autoparkeernormen publiceert het CROW ook fietsparkeernormen (publicatie: Fietsparkeerkencijfers 2019, CROW). In toenemende mate gebruiken gemeenten deze kentallen om goede voorzieningen voor het stallen van de fiets te waarborgen. Zo ook de gemeente Dalfsen.

### 4.1 Juridisch kader fietsparkeren

Het aanbrengen van stallingsvoorzieningen voor fietsen kan na de herziening van het Bouwbesluit niet meer afgedwongen worden via het Bouwbesluit. Algemene regels ten aanzien van fietsparkeren worden nu opgenomen in de Kadernota Parkeernormen, waar in bestemmingsplannen naar wordt verwezen. De beleidsregels en normen geven aan initiatiefnemers een stimulans en een goede indicatie van de te verwachten vraag naar fietsparkeerruimte zodat hiermee in de plannen rekening kan worden gehouden.

#### *Wat er onder een fietsparkeerplaats wordt verstaan?*

In deze Kadernota wordt onder een fietsparkeerplaats een ruimte verstaan die gereserveerd is voor het parkeren van een fiets. Deze reservering van (openbare) ruimte kan op twee manieren vormgegeven worden:

- Expliciet: reservering van (openbare) ruimte voor fietsparkeerplaatsen met behulp van bijvoorbeeld fietsenrekken, fietsennietjes of markering;
- Impliciet: reservering van (openbare) ruimte voor fietsparkeerplaatsen zonder dat hier voorzieningen voor getroffen worden. Een voorwaarde hierbij is dat de geparkeerde fietsen geen belemmering voor de vrije doorgang mogen vormen.

In een aanvraag omgevingsvergunning dient een initiatiefnemer inzichtelijk te maken waar de expliciete en/of impliciete fietsparkeerplaatsen voor de bouwontwikkeling gepositioneerd worden. Voor alle functies geldt een maximale loopafstand, zoals beschreven wordt in paragraaf 4.4, tussen de functie en de fietsparkeerplaatsen.

### 4.2 Uitgangspunten voor toepassing fietsparkeernormen

Fietsparkeernormen dienen op gelijke wijze te worden toegepast als autoparkeernormen. In de onderstaande opsomming worden de uitgangspunten nogmaals herhaald:

- Bouwontwikkelingen mogen niet de aanleiding zijn van een parkeerprobleem;
- De extra parkeerbehoefte dient te worden gerealiseerd op eigen terrein. Afwijken kan alleen gemotiveerd binnen de voorwaarden. De verantwoordelijkheid ligt bij de ontwikkelaar en volgt de procedure zoals beschreven is in hoofdstuk 3;
- De oorspronkelijke parkeereis mag verrekend worden met de toekomstige parkeereis, tenzij er sprake is van een volledig nieuwe ontwikkeling. Hierbij worden gebouwen die (tijdelijk) leegstaan niet meegeteld;
- Fietsparkeerplaatsen dienen dusdanig aangelegd te worden dat het aannemelijk is dat deze gebruikt gaan worden. Dit toetst het college;
- Een overschot aan fietsparkeerplaatsen hoeft niet te worden gesaneerd.

## 4.3 Parkeernormen fiets

Gelijk de parkeernormen voor autoparkeren zijn ook de parkeernormen voor het fietsparkeren gebaseerd op kencijfers van het CROW. Deze algemeen geaccepteerde cijfers vormen de basis voor het bepalen van de norm. De gemeente Dalfsen gaat uit van de gemiddelde norm, met uitzondering van het centrum, waar men uit gaat van de maximale norm, dit om het fietsgebruik te stimuleren. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de belangrijkste parkeernormen weergegeven. Het totaaloverzicht van de parkeernormen fiets is opgenomen in bijlage 4.

### 4.3.1 Fietsparkeernormen woningen

Tabel 13: Parkeernormen fiets woningen (bron: CROW Fietsparkeerkencijfers 2019)

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Rij- en vrijstaande woning	Per woning	6	5,5	5,5
Appartement (met fietsenberging)	Per woning	3	2,5	2,5
Appartement (zonder fietsenberging)	Per woning	1	0,75	0,75

### 4.3.2 Fietsparkeernormen kantoor

Tabel 14: Parkeernormen fiets kantoor (bron: CROW Fietsparkeerkencijfers 2019)

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor (personeel)	Per 100 m2 bvo	3,5	1,7	0,95
Kantoor met balie (bezoekers)	Per balie	8	5,5	5,5

### 4.3.3 Fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

Tabel 15: Parkeernormen fiets winkelen en boodschappen (bron: CROW Fietsparkeerkencijfers 2019)

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Winkelcentrum	Per 100 m2 bvo	4	2,75	2,75
Supermarkt	Per 100 m2 bvo	4,3	2,95	2,95
Bouwmarkt	Per 100 m2 bvo	0,4	0,25	0,25
Tuincentrum	Per 100 m2 bvo	0,4	0,25	0,25

### 4.3.4 Fietsparkeernormen horeca

Tabel 16: Parkeernormen fiets horeca (bron: CROW Fietsparkeerkencijfers 2019)

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Fastfoodrestaurant	Per 100 m2 bvo	35	6,5	3,5

<b>Restaurant (eenvoudig)</b>	Per 100 m2 bvo	20	11,5	11,5
<b>Restaurant (luke)</b>	Per 100 m2 bvo	4	2,5	2,5
<b>Café</b>	Per 100 m2 bvo	10	6,5	6,5

#### 4.3.5 Fietsparkeernormen overstappen

Tabel 17: Parkeernormen fiets openbaar vervoer/carpoolplaats (bron: CROW Fietsparkeerkcijfers 2019)

<b>Functie</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Buitengebied</b>
<b>Busstation</b>	Per halterende buslijn	61	42	42
<b>Carpoolplaats</b>	Per autoparkeerplaats	1,3	0,9	0,9

#### 4.3.6 Fietsparkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Tabel 18: Parkeernormen fiets sport en ontspanning (bron: CROW Fietsparkeerkcijfers 2019)

<b>Functie</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Buitengebied</b>
<b>Bibliotheek</b>	Per 100 m2 bvo	12	4,5	1,5
<b>Fitness</b>	Per 100 m2 bvo	1,4	0,95	0,95
<b>Museum</b>	Per 100 m2 bvo	3,9	2,65	2,65
<b>Sporthal</b>	Per 100 m2 bvo	85	57,5	57,5
<b>Sportveld</b>	Per ha netto terrein	6,2	4,2	4,2
<b>Stedelijk evenement</b>	Per 100 zitplaatsen	38	22	19
<b>Theater</b>	Per 100 zitplaatsen	43	29	29
<b>Zwembad (openlucht)</b>	Per 100 m2 bassin	32	21,5	21,5
<b>Zwembad (overdekt)</b>	Per 100 m2 bassin	61	42	42

#### 4.3.7 Fietsparkeernormen scholen

Tabel 19: Parkeernormen fiets onderwijs (bron: CROW Fietsparkeerkcijfers 2019)

<b>Functie</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Centrum</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Buitengebied</b>
<b>Basisschool ( &lt; 250 leerlingen)</b>	Per 10 leerlingen	5	4	4
<b>Basisschool (250 – 500 leerlingen)</b>	Per 10 leerlingen	5,8	4,65	4,65
<b>Basisschool ( &gt; 500 leerlingen)</b>	Per 10 leerlingen	7,2	5,75	5,75
<b>Basisschool (medewerkers)</b>	Per 10 leerlingen	0,7	0,45	0,45
<b>Middelbare school (leerlingen)</b>	Per 100 m2 bvo	16	11	11
<b>Middelbare school (medewerkers)</b>	Per 100 m2 bvo	1,1	0,6	0,45
<b>ROC (leerlingen)</b>	Per 100 m2 bvo	14	11	11

<b>ROC (medewerkers)</b>	Per 100 m2 bvo	1	0,8	0,8
--------------------------	-------------------	---	-----	-----

#### 4.3.8 Fietsparkeernormen gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Tabel 20: Parkeernormen fiets zorg (bron: CROW Fietsparkeerkencijfers 2019)

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
<b>Apotheek (bezoekers)</b>	Per locatie	10	7	7
<b>Apotheek (medewerkers)</b>	Per locatie	7	4,5	4,5
<b>Gezondheidscentrum (bezoekers)</b>	Per 100 m2 bvo	3	2	2
<b>Gezondheidscentrum (medewerkers)</b>	Per 100 m2 bvo	0,7	0,5	0,5

### 4.4 Toepassen beleidsregels fietsparkeerplaatsen

Op basis van deze fietsparkeernormen en kenmerken van een bouw- of verbouwplan kan de verwachte fietsparkeerbehoefte berekend worden. Voor nieuwbouwplannen (dus ook sloop/nieuwbouw) wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend over het gehele nieuwbouwplan. Voor verbouwplannen geldt het principe 'oud voor nieuw'. Alleen de uitbreiding is bepalend voor het opstellen van de parkeereis. Als verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand dan wordt het benodigde extra stallingsplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de parkeervraag: parkeereis nieuwe functie en nieuwe omvang minus de parkeereis die van toepassing zou zijn geweest op de oude functie en oude omvang (volgens de werkwijze zoals beschreven in hoofdstuk 3 van deze Kadernota). Nadat de processtappen uit hoofdstuk 3 a.h.v. de fietsparkeernormen zijn doorlopen, wordt het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen (de parkeereis) inzichtelijk.

#### 4.4.1 Parkeren fietsen op eigen terrein

In tegenstelling tot het beschreven proces over de bepaling van de parkeereis voor autoparkeerplaatsen, hanteert de gemeente Dalfsen voor fietsparkeerplaatsen het uitgangspunt dat de fietsparkeereis geheel op eigen terrein dient te worden gerealiseerd, tenzij er volgens de gemeente - op uitdrukkelijk aangeven van de gemeente - voldoende fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn en/of kunnen worden gerealiseerd.

Voor niet-woonfuncties in de centrumgebieden van Dalfsen/Nieuwleusen is deze uitzondering in ieder geval van toepassing. De fietsparkeervoorzieningen voor de bezoekers van de centrumgebieden in Dalfsen/Nieuwleusen worden in de openbare ruimte gerealiseerd zodat meervoudig gebruik mogelijk is. Deze parkeervoorzieningen dienen wel binnen de in tabel 21 gedefinieerde loopafstanden aanwezig te zijn. Voor bewoners en werknemers van de centrumgebieden van Dalfsen/Nieuwleusen wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de fietsparkeereis geheel op eigen terrein dient te worden gerealiseerd.

Tabel 21: Maximale loopafstanden (in meter) fietsparkeren naar functie en gebiedstype

Hoofdfunctie	Centrumgebied	Rest bebouwde kom en buitengebied
<b>Wonen</b>	50 m	50 m
<b>Winkelen</b>	400 m	50 m
<b>Werken</b>	400 m	50 m
<b>Ontspanning</b>	200 m	50 m
<b>Gezondheidszorg</b>	50 m	50 m

#### 4.4.2 Dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen

Als er in één ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan het zijn dat niet elke functie op hetzelfde moment van de dag of in de week bezoekers trekt (bijvoorbeeld 1 gebouw waarin een fysiopraktijk met een fitnesscentrum zijn ondergebracht). Bij het bepalen van de parkeereis voor de fiets wordt dus net als bij de auto gebruikgemaakt van de aanwezigheidspercentages. Deze percentages voor de verschillende momenten van de week zijn opgenomen in tabel 10. De parkeerbalans kan alleen worden toegepast wanneer verschillende functies binnen de ontwikkeling gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid.

#### **4.4.3 Vrijstellingen parkeereis fiets**

Voor de fiets zijn de volgende vrijstellingen mogelijk:

- Voor alle gebieden geldt dat een (gedeeltelijke) vrijstelling wordt gegeven voor de parkeereis voor zover deze geheel of gedeeltelijk kan worden opgevangen binnen het eige plangebied op al bestaande of te verwerven 'eigen fietsparkeerplaatsen' (benutting). De aanvrager moet zelf aantonen in welke mate hij beschikt over structurele restcapaciteit.
- In het geval een woning beschikt over een voortuin (voor het bezoekersaandeel).
- Voor kleine bouwplannen en vooral verbouwplannen is het vaak onmogelijk om fietsparkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein te realiseren. Hierbij geldt dat er vrijstelling wordt gegeven voor het bezoekersdeel indien de parkeerbehoefte maximaal 5 fietsparkeerplaatsen is.

#### **4.4.4 Beoordeling parkeersituatie fiets**

Aan de fietsparkeerplaatsen worden de volgende eisen gesteld:

1. Voor werknemers: een afsluitbare voorziening.
2. Voor bezoekers: een voorziening met aanbindmogelijkheid. De stallingsvoorziening moet voldoen aan de kwaliteitseis keurmerk FietsParkeur (Normstellend document Fietsparkeur) of zijn van het type 'nietjes'.
3. Per fietsparkeerplaats minimaal 1,75 m<sup>2</sup>.
4. Bij zelfstandige woningen een berging in de vorm van een bergruimte beschermd tegen weer en wind met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m<sup>2</sup> bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.
5. Bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 40 m<sup>2</sup> mag de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van deze bergruimte ten minste 1,75 m<sup>2</sup> per woonfunctie bedraagt. De bergruimte dient rechtstreeks bereikbaar te zijn.

## 5 Overgangsregeling

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. De nieuwe parkeernormen uit de 'Kadernota Parkeernormen Dalfsen 2020' worden niet opgelegd bij:

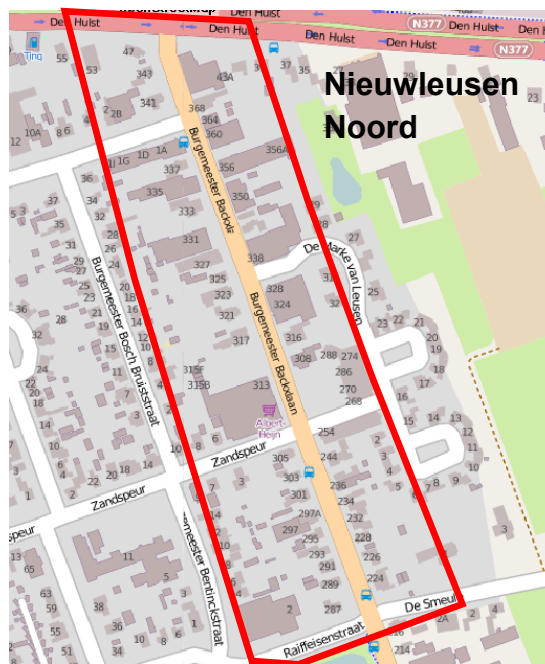
- Aanvragers die binnen een jaar na een positieve reactie op een principeverzoek voor het betreffende bouwplan een aanvraag omgevingsvergunning indienen;
- Bouwplannen waarvoor al voorafgaand aan de vaststelling van de Kadernota Parkeernormen een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend;
- Bouwplannen op basis van een al vastgesteld bouwprogramma met daarin opgenomen de toe te passen parkeernormen of aantallen aan te leggen parkeerplaatsen.

Deze overgangsregeling is van toepassing vanaf het moment dat deze Kadernota door de gemeenteraad is vastgesteld. De overgangsregeling is ook van toepassing zodra bestemmingsplannen die nu nog parkeernormen bevatten worden herzien en een verwijzing naar deze Kadernota krijgen om het parkeren als voorwaardelijke verplichting te regelen.

## BIJLAGEN



# Bijlage I Begrenzing centrumgebieden Dalfsen en Nieuwleusen



## Bijlage II Parkeernormen Auto

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwd e kom	Buitenge bied	Bezoeker saandeel /- percentag e
<b>A. Hoofdgroep Wonen</b>					
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,4	2,3	2,4	0,3
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,3	2,2	2,2	0,3
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,1	2	2	0,3
Koop, appartement, duur	Per appartement	1,2	2,1	2,1	0,3
Koop, appartement, midden	Per appartement	1	1,9	1,9	0,3
Koop, appartement, goedkoop	Per appartement	0,9	1,6	1,6	0,3
Huur, huis, vrije sector	Per woning	1,1	2	2	0,3
Huur, huis, sociale huur	Per woning	0,9	1,6	1,6	0,3
Huur, appartement, duur	Per appartement	1	1,9	1,9	0,3
Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	Per appartement	0,7	1,4	1,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Per kamer	0,5	0,7	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	Per kamer	0,2	0,25	0,25	0,2
Aanleunwoning, serviceflat	Per woning	0,8	1,2	1,2	0,3
Kleine eenpersoonswoning (tiny house)	Per woning	0,5	0,7	0,7	0,3
<b>B. Hoofdgroep Werken</b>					
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,2	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	2	2	-
<b>C. Hoofdgroep Winkel en boodschappen</b>					
Buurtsupermarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	4,3	n.v.t.	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,7	6,2	n.v.t.	99%

Grote supermarkt (XL)	Per 100 m2 bvo	5,8	8,8	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	6,8	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	7,4	n.v.t.	80%
Binnenstad of hoofwinkel(stads)centrum 20.000 – 30.000 inwoners	Per 100 m2 bvo	3,2	n.v.t.	n.v.t.	82%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m2 bvo	2,4	4,1	n.v.t.	72%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	5	n.v.t.	76%
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	Per 100 m2 bvo	0,18	0,23	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	2	2,25	89%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m2 bvo	3,3	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	Per 100 m2 bvo	1	2	2	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	5,2	5,2	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,5	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	4,5	n.v.t.	94%
Outletcentrum	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	10,4	10,4	94%
Bouwmarkt	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,4	2,5	87%
Tuincentrum	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,7	2,9	89%
Groencentrum	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,65	2,85	89%
<b>D. Hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning</b>					
Bibliotheek	Per 100 m2 bvo	0,2	1,15	1,35	99%
Museum	Per 100 m2 bvo	0,5	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop	Per 100 m2 bvo	2,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m2 bvo	1,6	7,9	9,9	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m2 bvo	5,9	9,8	12	87%
Musicaltheater	Per 100 m2 bvo	2,4	4	5,1	86%
Casino	Per 100 m2 bvo	5,2	6,5	8,04	86%
Bowlingcentrum	Per 100 m2 bvo	1,1	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	Per 100 m2 bvo	0,6	1,35	1,75	87%
Dansstudio	Per 100 m2 bvo	1,1	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m2 bvo	0,9	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m2 bvo	1,2	6,3	7,4	90%

Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	Per 100 m2 bvo	2	6,7	7,3	98%
Sporthal	Per 100 m2 bvo	1,3	2,85	3,45	96%
Sportzaal	Per 100 m2 bvo	0,9	2,85	3,55	94%
Tennishal	Per 100 m2 bvo	0,2	0,5	0,5	87%
Squashhal	Per 100 m2 bvo	1,5	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	4	4	99%
Sportveld	Per 100 m2 bvo	13	20	20	95%
Stadion	Per 100 m2 bvo	0,04	0,12	n.v.t.	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m2 bvo	1	1,85	2,05	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,55	2,75	98%
Ski- snowboardhal (exclusief oefenpistes)	Per 100 m2 sneeuw	n.v.t.	2,55	n.v.t.	98%
Jachthaven	Per ligplaats	0,5	0,6	0,6	-
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	51,1	56,2	93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes, 60 ha.	n.v.t.	96	118,3	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	Per 100 m2 bvo	0,6	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	Per 100 m2 bvo	1,2	5,6	6,1	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	Per 100 m2 bvo	2,5	5,9	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per gemiddeld e boerderij	0,6	4,7	5,1	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark	Per ha. Netto terrein	4	8	8	99%
Attractie- en pretpark	Per ha. Netto terrein	n.v.t.	8	8	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,35	1,45	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddeld e tuin	n.v.t.	10,5	13,5	99%
<b>E. Hoofdgroep Horeca en (verblijfs)recreatie</b>					

Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t.	1,7	2,1	91%
1* hotel	Per 10 kamers	0,3	2,5	4,5	77%
2* hotel	Per 10 kamers	1,2	4,25	6,25	80%
3* hotel	Per 10 kamers	1,7	5,2	6,8	77%
4* hotel	Per 10 kamers	3	7,5	9	73%
5* hotel	Per 10 kamers	4,7	11	12,6	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m2 bvo	5	7	n.v.t.	90%
Restaurant	Per 100 m2 bvo	10	15	n.v.t.	80%
Discotheek	Per 100 m2 bvo	4,9	20,8	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	Per 100 m2 bvo	4	8,5	n.v.t.	99%
<b>F. Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen</b>					
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2	3,25	3,25	57%
Apotheek	Per apotheek	2,2	3,35	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,1	1,95	1,95	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,2	2,15	2,15	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,2	2	2,2	38%
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,5	2,55	2,65	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,5	2,45	2,45	55%
Crematorium	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,4	3,25	3,65	37%
Kerk, moskee	Per zitplaats	0,1	0,15	n.v.t.	-
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,5	0,6	n.v.t.	60%

<b>G. Hoofdgroep Onderwijs</b>					
Kinderdagverblijf (creche)	Per 100 m2 bvo	0,9	1,4	1,5	0%
Basisschool	Per leslokaal	0,5	0,75	0,75	-
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,7	4,9	4,9	11%
ROC	Per 100 leerlingen	3,8	5,9	5,9	7%
Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs	Per 10 studenten	3,6	6,9	10,5	0,95

## Bijlage III Parkeernormen Fiets

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwd e kom	Buitenge bied	Opmerking
<b>Woningen</b>					
Rij- en vrijstaande woning	Per woning	6	5,5	5,5	Bij voorkeur plus 1
Appartement (met fietsenberging)	Per woning	3	2,5	2,5	Minimaal 2 plekken
Appartement (zonder fietsenberging)	Per woning	1	0,75	0,75	Tbv buurtstallingen en fietstrommels. Heeft niet de voorkeur.
<b>Kantoren</b>					
Kantoor (personeel)	Per 100 m2 bvo	3,5	1,7	0,95	Hoe meer gespecialiseer de functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed
Kantoor met balie (bezoekers)	Per balie	8	5,5	5,5	Minimaal 6
<b>Winkelen en boodschappen doen</b>					
Winkelcentrum	Per 100 m2 bvo	4	2,75	2,75	
Supermarkt	Per 100 m2 bvo	4,3	2,95	2,95	
Bouwmarkt	Per 100 m2 bvo	0,4	0,25	0,25	
Tuincentrum	Per 100 m2 bvo	0,4	0,25	0,25	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen
<b>Horeca</b>					
Fastfoodrestaurant	Per 100 m2 bvo	35	6,5	3,5	Terras meetellen
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m2 bvo	20	11,5	11,5	Bv. pannenkoeken huis Terras meetellen
Restaurant (luxe)	Per 100 m2 bvo	4	2,5	2,5	

Café	Per 100 m2 bvo	10	6,5	6,5	
<b>Overstappen</b>					
Busstation	Per halterende buslijn	61	42	42	
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	1,3	0,9	0,9	
<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>					
Bibliotheek	Per 100 m2 bvo	12	4,5	1,5	
Bioscoop	Per 100 m2 bvo	8,5	3,9	2	Grote aantallen
Fitness	Per 100 m2 bvo	1,4	0,95	0,95	
Museum	Per 100 m2 bvo	3,9	2,65	2,65	
Sporthal	Per 100 m2 bvo	85	57,5	57,5	
Sportveld	Per ha netto terrein	6,2	4,2	4,2	
Sportzaal	Per 100 m2 bvo	14	9,5	9,5	
Stadion	Per 100 zitplaatsen	50	34	34	Grote aantallen
Stedelijk evenement	Per 100 zitplaatsen	38	22	19	Grote aantallen
Theater	Per 100 zitplaatsen	43	29	29	Grote aantallen
Zwembad (openlucht)	Per 100 m2 bassin	32	21,5	21,5	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)	Per 100 m2 bassin	61	42	42	Grote aantallen
<b>Scholen</b>					
Basisschool ( < 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	5	4	4	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
Basisschool (250 – 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,8	4,65	4,65	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
Basisschool ( > 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	7,2	5,75	5,75	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,7	0,45	0,45	



Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m2 bvo	16	11	11	Grote aantallen
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m2 bvo	1,1	0,6	0,45	
ROC (leerlingen)	Per 100 m2 bvo	14	11	11	Op ov- locaties lager
ROC (medewerkers)	Per 100 m2 bvo	1	0,8	0,8	
<b>Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen</b>					
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	10	7	7	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	7	4,5	4,5	Kleine aantallen
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	8	5,5	5,5	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m2 bvo	3	2	2	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m2 bvo	0,7	0,5	0,5	
Kerk, moskee	Per 100 zitplaatsen	62	41	41	Protestanten fietsen meer dan katholieken. Moslims het minst.
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m2 bvo	0,6	0,4	0,4	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m2 bvo	0,8	0,55	0,55	Grote aantallen

## Bijlage IV Eisen ten aanzien van parkeeronderzoeken

Indien blijkt dat redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, kan de initiatiefnemer een onderzoek laten uitvoeren naar de beschikbare restcapaciteit in de openbare ruimte. De kosten voor het uitvoeren van het onderzoek komen voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning/ontwikkelaar. Uiteindelijk bepaalt het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Dalfsen of de desbetreffende openbare parkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruikt mogen gaan worden voor het (gedeeltelijk) opvangen van de parkeerbehoefte als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. Er kan namelijk sprake zijn van omstandigheden op grond waarvan het gebruik van de desbetreffende openbare parkeerplaatsen ongewenst is (denk hierbij bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om toekomstige bouwontwikkelingen te laten plaatsvinden).

In deze bijlage staan enkele minimale eisen beschreven waaraan een dergelijk parkeeronderzoek moet voldoen:

- Het parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau uitgevoerd;
- Uit het onderzoek moet overduidelijk blijken dat, na realisatie van de functie(s), de parkeerdruk in het onderzoeksgebied op het maatgevende moment in de week onder de grenswaarden voor straatparkeren en openbare parkeerterreinen blijft.
- Op openbare straatparkeerplaatsen mag de parkeerdruk met toevoeging van het parkeren van de nieuwe functie niet tot boven de 85% stijgen.
- In openbare parkeergarages en op openbare parkeerterreinen met ten minste 50 parkeerplaatsen mag de parkeerdruk op de maatgevende dagen/tijdstippen na toevoeging van de extra parkeervraag niet tot boven de 95% stijgen.

### Onderzoeksgebied

De parkeerbezetting binnen een straal van minimaal 150 meter rondom de ontwikkeling is bepalend. Het onderzoeksgebied kan ook groter gekozen worden afhankelijk van de maximale loopafstanden zoals opgenomen in tabel 12.

### Parkeercapaciteit

Voor de beschikbare parkeercapaciteit worden uitsluitend officieel aangeduide openbare parkeerplaatsen meegeteld. Belanghebbenden, gereserveerde of particuliere parkeerplaatsen tellen niet mee in de beschikbare capaciteit. Indien parkeervakken niet afzonderlijk zijn gemarkeerd, maar overduidelijk is dat de ruimte wel als parkeergelegenheid kan worden aangeduid, dan wordt voor het bepalen van de capaciteit gerekend met een afstand van 6,0 meter per parkeerplaats bij langsparkeren of een breedte van 2,50 meter bij haaks parkeren. Fout of illegaal geparkeerde voertuigen dienen te worden meegenomen in het parkeeronderzoek en worden in de bezettingsberekening meegenomen.

### Meetperiode

Op enkele maatgevende momenten in de week (niet zijnde een vakantieperiode of feestdagen) zal de parkeerbezetting worden geregistreerd. Op een gemiddelde werkdag (dinsdag of donderdag) worden voor de periodes 'werkdag ochtend', 'werkdag middag' en 'werkdag avond' ten minste op een dinsdag en een donderdag een onderzoek naar de feitelijke parkeerbezetting uitgevoerd. Tevens dient, in het geval het primair een woonomgeving betreft, minimaal twee nachtelijke metingen (tussen 23.00 en 05.00 uur) te worden uitgevoerd.

Indien de parkeerdruk in de omgeving (mede) wordt bepaald door een functie met op bepaalde momenten een specifieke parkeervraag (bv. horeca; zaterdagavond / winkels: koopavond, zaterdagmiddag /camping: seizoensgebonden) dan dient in aanvulling op wat hierboven staat op die momenten ook minimaal tweemaal een onderzoek naar de feitelijke parkeerbezetting te worden uitgevoerd.

In overleg met de gemeente worden de onderzoeksmomenten nader bepaald. Op basis van de in deze Kadernota genoemde parkeernormen in combinatie met de aanwezigheidspercentages dient vervolgens te worden bepaald in welke mate en op welke momenten in de week de ontwikkeling een parkeervraag heeft. Deze verwachte (toekomstige) parkeervraag dient te worden opgeteld bij de waargenomen bezetting uit het parkeeronderzoek. Indien vervolgens blijkt dat de parkeerdruk op het maatgevend moment in de week onder de vastgestelde grenswaarden blijft, kan mogelijk van de norm vrijstelling worden verkregen.