

Beleidsregels voor parkeren Gemeente Olst-Wijhe
--

Het college van burgemeester en wethouders

besluit: vast te stellen de navolgende Beleidsregels voor parkeren in Olst-Wijhe

Inhoud

1. INLEIDING	3
2. REGELGEVING	3
3. PARKEERNORMERING	5
3.1 "indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft"	5
3.2 "in voldoende mate"	5
3.3 "deze ruimte mag niet overbemeten zijn"	6
4. AFWIJKINGSBELEID	7
4.1 Algemeen	7
4.2 Categorieën waarvoor niet wordt afgeweken	7
4.3 Afwijken onder voorwaarden	7
4.3.1 Woningen	8
4.3.2 Overige functies (winkels, bedrijven, kantoren en andere voorzieningen)	9
4.4 Bijzondere situaties	10
5. IN WERKING TREDING	11
Bijlage 1: Parkeernormen gemeente Olst-Wijhe (CROW-ASVV 2012)	12
Bijlage 2: Zoekschema "Woningen" en "Overige functies"	13
Bijlage 3: Tekening centra van Olst en Wijhe i.v.m. parkeernormering	15
Bijlage 4: Rekenmethodiek	17
Bijlage 5: Programma van Eisen	21

1. INLEIDING

Wonen en werken zijn onlosmakelijk verbonden met verkeer. Om te zorgen dat er voor auto's van bewoners, werknemers, klanten en bezoekers voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is, is het belangrijk dat bij de beoordeling van bouwplannen wordt gekeken of er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd.

In deze beleidsregels staat hoe de gemeente Olst-Wijhe per bouwplan het minimum aantal aan te leggen parkeerplaatsen bepaalt. Dit gebeurt aan de hand van parkeernormen. De parkeernormen gelden voor alle vergunningplichtige nieuwbouw en verbouw met functieverandering. Bestaande situaties worden geacht aan de parkeernormen te voldoen.

Het creëren van voldoende parkeergelegenheid vormt steeds vaker een struikelblok bij bouwplannen. Dit is vooral het geval bij een uitbreiding en/of functieverandering van een pand of perceel binnen een bestaand gebied. En als gevolg van de stagnerende bevolkingsgroei, zal het steeds vaker voorkomen dat nieuwe of gewijzigde ruimtebehoeften worden ingevuld in bestaand stedelijk gebied.

Voor de ontwikkelaar is het vaak financieel onaantrekkelijk parkeerplaatsen te realiseren. Voor het gemeentebestuur is het echter een belangrijk aspect bij de beoordeling van een bouwplan. Als in het plan niet voorzien wordt in voldoende parkeerplaatsen, zal beslag gelegd worden op de aanwezig openbare parkeerplaatsen in het gebied en kunnen er tekorten ontstaan. Een tekort aan parkeergelegenheid kan druk leggen op de leefbaarheid van een woonwijk of dorpscentrum. En als er eenmaal is gebouwd, zijn er vaak geen mogelijkheden meer om alsnog parkeerplaatsen te realiseren. Enerzijds is er dus het individuele belang van de ontwikkelaar en anderzijds het algemeen belang van voldoende parkeergelegenheid en een leefbare omgeving. Niet alleen nu, maar ook voor de toekomst.

2. REGELGEVING

Het aspect parkeren wordt bij een aanvraag omgevingsvergunning getoetst op grond van onderstaande regelgeving.

In artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) staat het verbod om te bouwen zonder omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders. De toetsingsgronden staan vermeld in artikel 2.10 van de Wabo. Een omgevingsvergunning moet op grond van artikel 2.10 van de Wabo worden geweigerd als het bouwen:

- niet voldoet aan de bouwverordening; en/of
- in strijd is met het geldende bestemmingsplan.

In de bouwverordening van de gemeente Olst-Wijhe is (conform de modelbouwverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten) een regeling opgenomen voor parkeren bij of in gebouwen (artikel 2.5.30).

Artikel 2.5.30 Bouwverordening

- 1 *Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.*

2	<i>De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:</i> <i>a. indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen;</i> <i>b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte – voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst - ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.</i>
3	<i>Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.</i>
4	<i>Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid:</i> <i>a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of</i> <i>b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.</i>

Als een bouwplan niet voldoet aan het gestelde in het eerste lid en er kan ook niet worden afgeweken op grond van het vierde lid, dient de vergunningaanvraag geweigerd te worden wegens strijd met de bouwverordening.

Artikel 2.5.30 van de bouwverordening blijft buiten toepassing als in het geldende bestemmingsplan regelingen voor parkeren en laden en lossen zijn opgenomen. Dit volgt uit artikel 9 van de Woningwet.

Artikel 9 Woningwet

1. *Voor zover de voorschriften van de bouwverordening niet overeenstemmen met de voorschriften van het desbetreffende bestemmingsplan blijven eerstbedoelde voorschriften buiten toepassing.*
2. *De voorschriften van de bouwverordening blijven van toepassing indien het desbetreffende bestemmingsplan geen voorschriften bevat, die hetzelfde onderwerp regelen, tenzij het desbetreffende bestemmingsplan anders bepaalt.*

In bestemmingsplannen die op of na 29 november 2014 zijn vastgesteld, is een regeling opgenomen voor het parkeren, waarbij voor de uitvoering hiervan deze beleidsregels van toepassing zijn verklaard. Het geldende bestemmingsplan is dan de grondslag voor het stellen van eisen aan het parkeren via de omgevingsvergunning.

In de meeste bestemmingsplannen die voor deze datum zijn vastgesteld, is geen regeling opgenomen voor parkeren. Voor deze gebieden blijven, op grond van een overgangsregeling, de bepalingen uit de bouwverordening (voorlopig nog tot 2018) de grondslag voor het stellen van eisen aan het parkeren.

3. PARKEERNORMERING

Bij het bepalen van de parkeernormen voor bouwplannen, is de parkeerbehoefte vertaald in een minimum aantal aan te leggen parkeerplaatsen. Hierbij hebben de volgende 'bestanddelen' uit artikel 2.5.30, lid 1, van de bouwverordening een belangrijke rol gespeeld:

- *"indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft";*
- *"in voldoende mate";*
- *"deze ruimte mag niet overbemeten zijn".*

In onderstaande paragrafen is dit per 'bestanddeel' geconcretiseerd.

3.1 *"indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft"*

Deze parkeernormen gelden voor nieuwbouwplannen (uit- en inbreiding) en verbouwplannen met functieveranderingen. Bij nieuwbouwprojecten kan vanaf het begin rekening worden gehouden met het aantal benodigde parkeerplaatsen. Bij verbouw van een bestaand pand is dat moeilijker. Het wordt niet wenselijk gevonden om aanvragen voor kleinschalige verbouwplannen te weigeren vanwege een geringe toename van de parkeerdruk ter plaatse. Als de toename van de parkeerdruk ten gevolge van een verbouwplan minder dan één plaats betreft, dan geeft naar ons oordeel het bouwplan geen aanleiding om eisen te stellen aan het minimum aantal aan te leggen parkeerplaatsen. Zodra de parkeerdruk met één of meer plaatsen toeneemt, dienen deze allemaal te worden gerealiseerd, waarbij decimalen altijd naar boven wordt afgerond. Bijvoorbeeld: bij een berekend aantal van 1,2 parkeerplaatsen, dienen er 2 parkeerplaatsen te worden aangelegd.

3.2 *"in voldoende mate"*

Artikel 2.5.30, lid 1, stelt: *"moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte te zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Wanneer er sprake is van voldoende parkeerplaatsen vermeldt het artikel niet en moet dus nader ingevuld te worden.*

Voor de inwerkingtreding van deze beleidsregels stelde de gemeente het benodigde aantal parkeerplaatsen vast aan de hand van parkeerkencijfers van het CROW¹⁾. In deze beleidsregels zijn de parkeerkencijfers van het CROW nader gespecificeerd voor de gemeente Olst-Wijhe. Hierbij zijn de volgende keuzes gemaakt:

- Gezien de adrestdichtheid van de gemeente Olst-Wijhe is de verstedelijkheidsgraad te omschrijven als "Niet stedelijk".
- Voor wat betreft de stedelijke zones (centrum/schil/rest bebouwde kom) valt de gemeente Olst-Wijhe in de categorie "rest bebouwde kom", met uitzondering van het centrum van de kernen Olst en Wijhe. Voor deze kernen geldt de categorie "centrum". In bijlage 3 is op een tekening aangegeven welk gebieden onder het centra van Olst en Wijhe worden verstaan. Dat zijn de parkeerschijfzones (blauwe zones).

¹⁾ zie CROW Publicatie 311 (aug 2012) en ASVV 2012. De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Nu staat de naam voor kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

- De CROW kencijfers gaan uit van minimum- en maximumcijfers. Parkeernormen dienen eenduidig te zijn. Gekozen is om bij de categorie "rest bebouwde kom" uit te gaan van de minimumcijfers en bij de categorie "centrum" van de gemiddelde waarde. Dit omdat de bezettingsgraad hier hoger ligt en er ruimte moet zijn voor het winkelend publiek. Alleen voor de parkeernormen van voorzieningen en functies op het gebied van zorg (of daaraan gerelateerd) is altijd van de gemiddelde waarde uitgegaan. Bij zorggerelateerde voorzieningen wordt op voorhand rekening gehouden met een grotere parkeerbehoefte.
- Er is voor gekozen om bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen, decimalen niet op de gebruikelijke wijze af te ronden, maar altijd naar boven. Bijvoorbeeld: bij een berekend aantal van 7,2 parkeerplaatsen, moeten er 8 parkeerplaatsen worden aangelegd.

Met de aldus ontstane parkeernormen kan per bouwplan worden vastgesteld hoeveel parkeerplaatsen er minimaal moeten worden aangelegd om in de te verwachten parkeerbehoefte te voldoen.

In bijlage 1 van deze beleidsregels zijn de parkeernormen opgenomen voor de meest voorkomende functies, waarbij onderscheid is gemaakt tussen "centrum" en "rest bebouwde kom". Bij bouwplannen die niet onder deze functies vallen, stellen burgemeester en wethouders per geval de parkeernorm vast, waarbij aansluiting wordt gezocht bij de parkeerkencijfers van het CROW en de hierboven benoemde uitgangspunten.

Voor de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij (verbouw met) functiewijziging, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie (ongeacht het feitelijk aantal aanwezige parkeerplaatsen) in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Op deze wijze wordt voorkomen dat een eventueel parkeerplaatsentekort uit het verleden volledig ten laste komt van een toekomstig bouwplan. Indien er gedurende langere tijd sprake is van leegstand dan blijft de parkeerbehoefte gelijk aan de oude situatie ten tijde van het in gebruik of bewoning zijnde.

De aanvrager moet bij de aanvraag omgevingsvergunning op tekening aangeven waar de parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De aanvraag wordt dus niet alleen getoetst op aantallen, maar ook op wenselijkheid en realiseerbaarheid qua locatie. De parkeervoorziening mag niet leiden tot een stedenbouwkundige en/of verkeerstechnische kwaliteitsvermindering.

Het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein moet worden gerealiseerd, wordt als voorwaarde opgenomen in de omgevingsvergunning. Op deze wijze kan de daadwerkelijke realisatie van de parkeerplaatsen worden afgedwongen. Als de parkeerplaatsen niet worden aangelegd, wordt gebouwd in strijd met de afgegeven vergunning en kunnen bestuursrechtelijke sancties worden ingezet.

De parkeerplaatsen worden aangelegd in opdracht van en voor rekening van de ontwikkelaar.

3.3 "deze ruimte mag niet overbemeten zijn"

In artikel 2.5.30, lid 1 van de Bouwverordening staat dat de ruimte die moet worden gereserveerd voor het parkeren en stallen van auto's niet "overbemeten" mag zijn. Ook deze omschrijving vraagt om een nadere uitwerking. Burgemeester en wethouders zouden naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen ook een maximaal aantal kunnen vaststellen. Dit is achterwege gelaten, omdat wij niet verwachten dat het vaak zal voorkomen dat er teveel parkeerplaatsen worden aangelegd, omdat elke extra parkeerplaats voor de ontwikkelaar in beginsel een extra kostenpost is.

4. AFWIJKINGSBELEID

4.1 Algemeen

Uitgangspunt is voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein (art. 2.5.30, lid 1 van de Bouwverordening), bij voorkeur op het perceel zelf, en als dat niet mogelijk is, in de directe omgeving hiervan. Indien dit door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit of voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien, kan het bevoegd gezag (= burgemeester en wethouders) de omgevingsvergunning verlenen in afwijking hiervan (artikel 2.5.30, lid 4 van de Bouwverordening). Voor locaties waarvoor in het geldende bestemmingsplan een parkeerregeling is opgenomen, is niet de bouwverordening, maar het bestemmingsplan de grondslag voor het stellen van parkeereisen. In de toepasselijke bestemmingsregeling is eveneens opgenomen dat burgemeester en wethouders op grond van deze beleidsregels een omgevingsvergunning kunnen verlenen in afwijking van dit uitgangspunt.

Indien de ontwikkelaar van een (ver-)bouwplan gemotiveerd kan aantonen waarom parkeren op eigen terrein, in het geheel of voor een deel, niet mogelijk of niet wenselijk is, kunnen burgemeester en wethouders dus overwegen om af te wijken van de verplichting om op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen om te voorzien in de parkeerbehoefte.

In dit hoofdstuk wordt beschreven in welke gevallen en op welke wijze wordt afgeweken.

De afwijking (inclusief eventuele hieraan verbonden voorwaarden) en de motivering daarvan worden opgenomen in de omgevingsvergunning.

4.2 Categorieën waarvoor niet wordt afgeweken

Bedrijventerreinen: bedrijven op bedrijventerreinen moeten altijd op eigen terrein voorzien in de gehele parkeerbehoefte.

Buitengebied: bedrijven en particulieren buiten de bebouwde kom moeten altijd op eigen terrein voorzien in de gehele parkeerbehoefte.

4.3 Afwijken onder voorwaarden

In overige gevallen kan, onder het stellen van aanvullende voorwaarden, worden afgeweken. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in 'wonen' en 'overige functies' en in langparkeren en kortparkeren. Voor bewoners moeten er voldoende parkeerplaatsen voor langparkeren aanwezig zijn op relatief korte afstand van de woning. Ook voor personeel van 'overige functies' moeten langparkeerplaatsen beschikbaar zijn, maar die mogen op iets grotere afstand liggen. Voor bezoekers van de bewoners en voor klanten of bezoekers van de 'overige functies' moeten voldoende parkeerplaatsen voor kortparkeren aanwezig zijn. In bijlage 1 is voor de verschillende functies het bezoekersaandeel opgenomen (overgenomen uit CROW publicatie).

4.3.1 Woningen

Voor woningen is het acceptabel dat er binnen een afstand van maximaal 100 meter geparkeerd kan worden. Deze afstand geldt zowel voor bewoners als bezoekers. Parkeerplaatsen voor bewoners zijn in principe vrije parkeerplaatsen (dus geen parkeerplaatsen om kort te parkeren, zoals in de blauwe zone). Parkeerplaatsen voor bezoekers mogen wel deel uitmaken van de blauwe zone. In bijlage 1 van deze beleidsregels staat welk aandeel (of percentage) van de totale parkeervraag aan bezoekers mag worden toegerekend.

Van de parkeernormen kan worden afgeweken indien voldaan wordt aan één van de volgende condities A t/m C, waarbij B pas in beeld komt als A niet mogelijk is, en C pas in beeld komt als A en B beiden (of een combinatie hiervan) niet mogelijk zijn.

- A. De parkeerplaatsen worden op een eigen terrein aangelegd. De parkeerplaatsen zijn en blijven openbaar toegankelijk voor andere gebruikers.
- B. De parkeerplaatsen worden in de openbare ruimte aangelegd binnen 100 meter van het bouwplan. De parkeerplaatsen zijn en blijven openbaar toegankelijk voor andere gebruikers. Dit alternatief is alleen mogelijk als dit ter plaatse stedenbouwkundig en/of verkeerstechnisch niet leidt tot een kwalitatief mindere situatie.
- C. Er worden geen extra parkeerplaatsen aangelegd. Dit is alleen acceptabel als A en B niet mogelijk zijn en de ontwikkelaar heeft aangetoond dat er binnen 100 meter van het bouwplan aantoonbaar voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Hij moet dit aantonen met een recente (niet ouder dan 2 jaar) parkeerdrukmeting of een uitgewerkte parkeerbalans (zie CROW Publicatie). De onderzoeksmethodiek is ter bepaling van de gemeente (*). Er is voldoende parkeerruimte aanwezig, indien de gemiddelde bezettingsgraad na de realisatie van het bouwplan onder de 85% blijft (**). In een parkeerschijfzone is deze optie slechts mogelijk onder voorwaarde dat voor bewoners en personeel voldoende vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn. Is dit niet het geval, dan moeten deze worden aangelegd conform optie A of B. Alleen voor bezoekers geldt dat de parkeerplaatsen ook binnen de parkeerschijfzone mogen liggen.

De kosten van aanleg en het parkeeronderzoek komen voor rekening van de ontwikkelaar. De parkeerplaatsen worden in opdracht van de ontwikkelaar in uitvoering genomen conform Programma van Eisen van de gemeente (bij vergunning voegen). De parkeerplaatsen A blijven in eigendom van de ontwikkelaar en hij draagt ook zorg voor het onderhoud ervan, maar de gemeente voert het dagelijks beheer uit (zoals straatvegen). De parkeerplaatsen B zijn openbaar en in eigendom en beheer van de gemeente. De gemaakte afspraken tussen gemeente en ontwikkelaar worden zo nodig in een anterieure overeenkomst vastgelegd voordat de omgevingsvergunning wordt verleend. Waar mogelijk worden de afspraken opgenomen als voorwaarden in de omgevingsvergunning.

(*) In eenvoudige situaties kan met een parkeerbalans worden volstaan. Wanneer er sprake is van een complexe parkeersituatie met diverse functies binnen het gebied (bijvoorbeeld in het centrum van Olst en Wijhe) moet de methode van de parkeerdrukmeting worden gebruikt.

(**) Een gemiddelde bezettingsgraad van maximaal 85% is een algemeen aanvaarde norm. Voor gebieden/secties met hoofdzakelijk kortparkeerders wordt een bezettingsgraad van 80% gehanteerd; voor gebieden met voornamelijk parkeerterreinen en plaatsen voor langparkeerders geldt een acceptabele bezettingsgraad van 90%.

4.3.2 Overige functies (winkels, bedrijven, kantoren en andere voorzieningen)

Voor personeel van deze voorzieningen gaat het om parkeerplaatsen voor langparkeren. Deze parkeerplaatsen zijn in principe vrije parkeerplaatsen (dus geen parkeerplaatsen om kort te parkeren, zoals in de blauwe zone). Bezoekers en klanten kunnen eventueel ook parkeren op parkeerplaatsen voor kortparkeren. Deze parkeerplaatsen mogen wel deel uitmaken van de blauwe zone. In bijlage 1 van deze beleidsregels is aangegeven welk aandeel (of percentage) van de totale parkeervraag van de betreffende functie aan bezoekers mag worden toegerekend.

Van de parkeernormen kan worden afgeweken indien voldaan wordt aan één van de volgende condities A t/m C, waarbij B pas in beeld komt als A niet mogelijk is, en C pas in beeld komt als A en B beiden (of een combinatie hiervan) niet mogelijk zijn.

- A. De parkeerplaatsen worden op een eigen terrein aangelegd. De parkeerplaatsen zijn en blijven openbaar toegankelijk voor andere gebruikers.
- B. De parkeerplaatsen worden in de openbare ruimte aangelegd binnen 100 meter van het bouwplan. De parkeerplaatsen zijn en blijven openbaar toegankelijk voor andere gebruikers. Dit alternatief is alleen mogelijk als dit ter plaatse stedenbouwkundig en/of verkeerstechnisch niet leidt tot een kwalitatief mindere situatie.
- C. Er worden geen of minder parkeerplaatsen aangelegd. Dit is alleen acceptabel als A en B niet mogelijk zijn en de ontwikkelaar heeft aangetoond dat er binnen 100 meter van het bouwplan aantoonbaar voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Hij moet dit aantonen met een recente (niet ouder dan 2 jaar) parkeerdrukmeting of een uitgewerkte parkeerbalans (zie CROW Publicatie). De onderzoeksmethodiek is ter bepaling van de gemeente (zie * bij 4.3.1). Er is voldoende parkeerruimte aanwezig, indien de gemiddelde bezettingsgraad na de realisatie van het bouwplan onder de 85% blijft (zie ** bij 4.3.1). In een parkeerschijfzone is deze optie slechts mogelijk onder voorwaarde dat voor personeel voldoende vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn. Is dit niet het geval, dan moeten deze worden aangelegd conform optie A of B. Alleen voor bezoekers en winkelpubliek geldt dat de parkeerplaatsen ook binnen de parkeerschijfzone mogen liggen.
- D. Voor alle zorg gerelateerde voorzieningen geldt dat afhankelijk van het type voorziening voorwaarden kunnen worden gesteld ten aanzien van het instellen van algemene parkeerplaatsen voor gehandicapten. Dergelijke voorwaarden worden in de omgevingsvergunning opgenomen.

De kosten van aanleg en het parkeeronderzoek komen voor rekening van de ontwikkelaar. De parkeerplaatsen worden in opdracht van de ontwikkelaar in uitvoering genomen conform het Programma van Eisen van de gemeente. De parkeerplaatsen A blijven in eigendom van de ontwikkelaar en hij draagt ook zorg voor het onderhoud ervan, maar de gemeente voert het dagelijks beheer uit (zoals straatvegen). De parkeerplaatsen B zijn openbaar en in eigendom en beheer van de gemeente. De gemaakte afspraken tussen gemeente en ontwikkelaar worden zo nodig in een overeenkomst vastgelegd voordat de omgevingsvergunning wordt verleend. Waar mogelijk worden de afspraken opgenomen als voorwaarden in de omgevingsvergunning.

4.4 Bijzondere situaties

Ten slotte kan worden afgeweken als in bijzondere omstandigheden naar het oordeel van burgemeester en wethouders het belang van de realisatie van het bouwplan zwaarder weegt dan het voldoen aan deze beleidsregels. Als niet kan worden voldaan aan deze beleidsregels, kan de aanvrager bij de aanvraag omgevingsvergunning een gelijkwaardige oplossing voorstellen en onderbouwen/motiveren als onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning. Burgemeester en wethouders beoordelen deze maatwerkoplossingen van geval tot geval en afgezet tegen het maatschappelijk belang van de planrealisatie. Voorwaarde is dat de voorgestelde oplossing ter plaatse zowel stedenbouwkundig als verkeerstechnisch niet leidt tot een kwalitatief mindere situatie. De gemaakte afspraken tussen gemeente en ontwikkelaar worden zo nodig in een overeenkomst vastgelegd voordat de omgevingsvergunning wordt verleend. Waar mogelijk worden de afspraken opgenomen als voorwaarden in de omgevingsvergunning.

5. IN WERKING TREDING

Deze beleidsregels treden in werking op de dag na bekendmaking. Deze beleidsregels zijn niet van toepassing op aanvragen omgevingsvergunning die zijn ingediend voor de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregels.

Aldus vastgesteld op16 juni 2015 16-06-2015

Burgemeester en wethouders van Olst-Wijhe

de secretaris

de burgemeester

A. (Arie) Oeseburg

A.G.J. (Ton) Sman

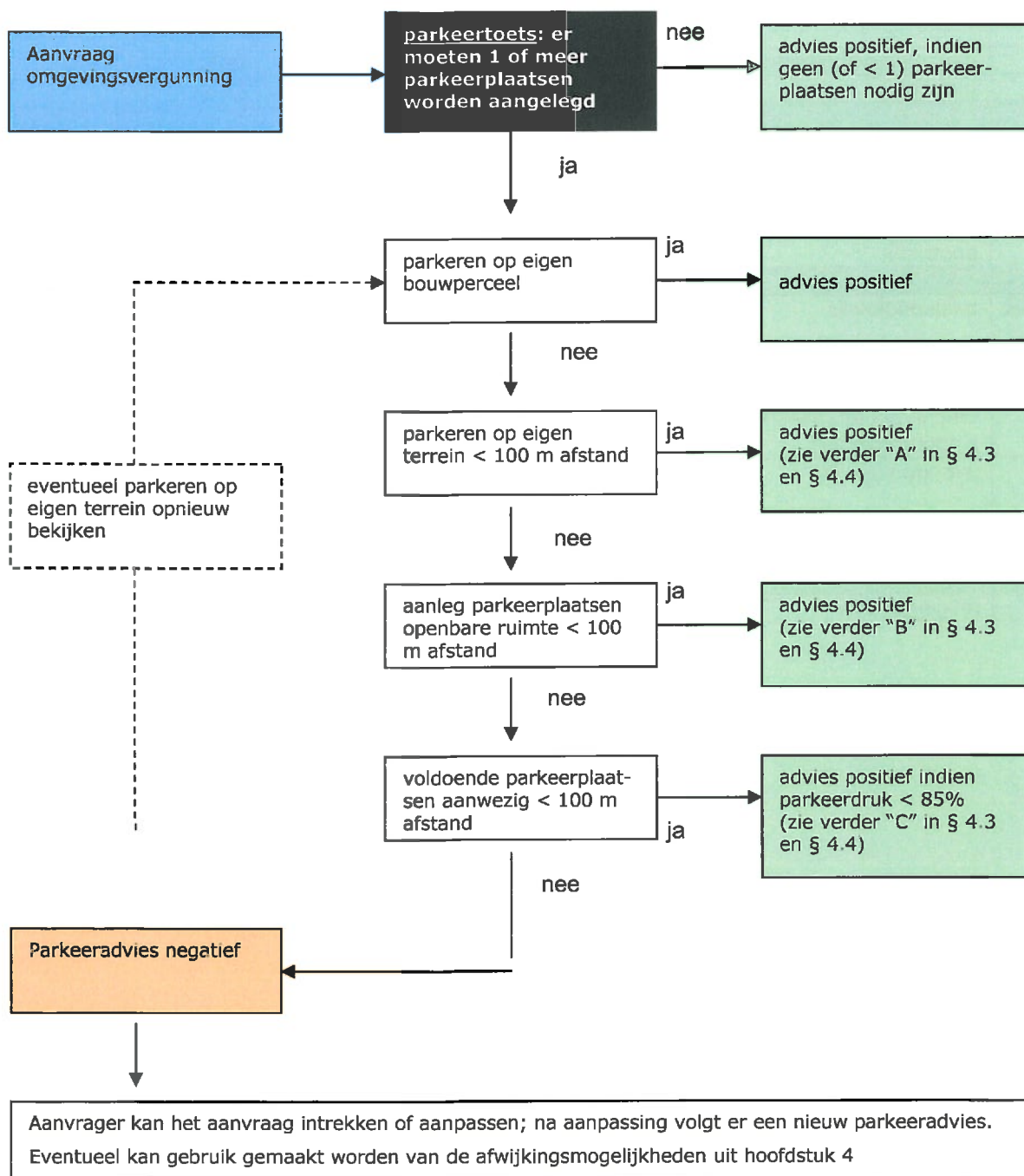
Bijlage 1: Parkeernormen gemeente Olst-Wijhe (CROW-ASVV 2012)

hoofdfunctie	functie	eenheid	norm "centrum"	norm "rest beb. kom"	aandeel bezoek (aantal of %)	opmerkingen
WONEN	woning duur (vrijstaand)	woning	1,6	2,0	0,3	
	woning midden (halfvrij)	woning	1,4	1,8	0,3	
	woning goedkoop (rijtje)	woning	1,25	1,6	0,3	Geldt ook voor sociale woningbouw
	appartement (> 150 m2)	appartement	1,6	2,0	0,3	
	appartement (100-150 m2)	appartement	1,4	1,8	0,3	
	appartement (< 100 m2)	appartement	1,25	1,6	0,3	
	serviceflat/aanleunwoning	woning	0,8	1,0	0,3	zelfst. woning met bep. zorgvoorzieningen
	kamer verhuur	kamer	0,5	0,6	0,2	
WINKELN	detailhandel	100 m2 bvo	3,75	3,0	85%	
	bouwmarkt, tuincentrum	100 m2 bvo	2,45	2,2	85%	
	showroom	100 m2 bvo	1,1	1,6	35%	
WERKEN	kantoor met baliefunctie	100 m2 bvo	2,4	3,3	20%	
	kantoor zonder baliefunctie	100 m2 bvo	1,6	2,3	5%	
	bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	100 m2 bvo	0,55	0,8	5%	
	bedrijf, arbeidsintensief, bezoekers extensief (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf)	100 m2 bvo	1,45	2,5	5%	
	bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,1	1,7	10%	
	kapsalon	per stoel	0,75	0,75	50%	
RECREATIE	café/bar/discotheek/cafetaria	100 m2 bvo	6,0	6,0	90%	
	restaurant	100 m2 bvo	11,0	14,0	80%	
	hotel	kamer	1,0	0,5	80%	
	cultureel centrum/wijkgebouw	100 m2 bvo	3,0	2,0	80%	
	museum/bibliotheek	100 m2 bvo	0,6	1,0	95%	
	sporthal	100 m2 bvo	1,95	2,5	+0,1 p.p. / zitplaats	gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra p-vraag

	sporthal bezoekers	bezoekers- plaats	0,15	0,1	95%	alleen indien sporthal met wedstrijdfunctie
	sportveld (buiten)	ha. netto terrein	20,0	13,0	95%	
	dansstudio/sportschool	100 m2 bvo	3,5	4,0	95%	
	manege	box	-	0,3	90%	
ZORG	verzorgingshuis	wooneenheid	0,8	1,0	0,3	
	arts/therapeut/kruisgebouw	behandelkamer	2,0	3,0	57%	met minimum 3 parkeerplaatsen per praktijk
	apotheek	100 m2 bvo	2,2	2,2	65%	
ONDERWIJS	basisonderwijs	leslokaal	0,5	0,5	5%	daarboven: Kiss&Ride *)
	voorbereidend beroepsonderwijs	100 leerlingen	2,7	3,9	11%	
	crèche/peuterspeelzaal/ kinderdagverblijf	100 m2 bvo	0,9	1,3	0%	
	avondonderwijs	Per 10 studenten	3,6	5,9	95%	in combinatie met de functie van het pand (b.v. dagonderwijs)
OVERIGEN	religiegebouw	zitplaats	0,15	0,1	90%	

Voor Kiss&Ride zie
bijlage 4.7

Bijlage 2: Zoekschema “Woningen” en “Overige functies”



Opmerking:

De mogelijkheid dat er voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn binnen 100 meter van het bouwplan is binnen een parkeerschijfzone alleen mogelijk voor bezoekers of klanten. Voor bewoners en/of personeel moeten vrije parkeerplaatsen aanwezig zijn of worden aangelegd (optie A of B).

Bijlage 3: Tekening centra van Olst en Wijhe i.v.m. parkeernormering

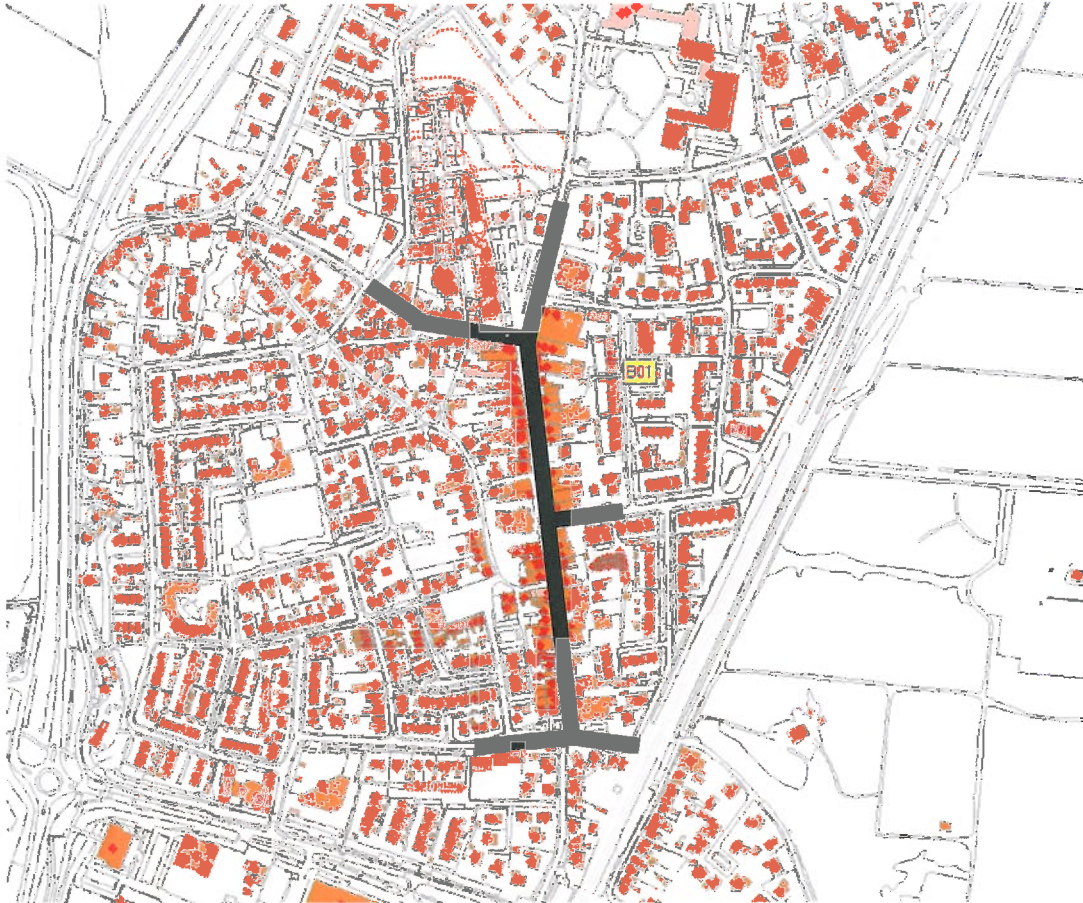
OLST



Tot het centrum van Olst, zoals bedoeld in deze beleidsnotitie, behoren de volgende straten of gedeelten daarvan:

- Aaldert Geertstraat (tussen Kornet van Limburg Stirumstraat en Hendrik Droststraat)
- Hendrik Droststraat (tussen Wethouder Kuiperstraat en Koningin Julianalaan)
- Jan Schamhartstraat (tussen wethouder A.G. Dekkerlaan en Hendrik Droststraat)
- Toegang tot het Aletta Jacobsplein

WIJHE



Tot het centrum van Wijhe, zoals bedoeld in deze beleidsnotitie, behoren de volgende straten of gedeelten daarvan:

- Van Dedemplein
- Langstraat
- Torenstraat (tussen Langstraat en Beatrixlaan)
- Molenstraat (tussen Langstraat en Molenenk)
- Nieuwendijk (tussen Oranjelaan en De Grienden)
- Oranjelaan (tussen Stationsweg en Nieuwendijk)
- Broekslag (tussen Langstraat en Broekslag 1)

Bijlage 4: Rekenmethodiek

Parkeertoetsen worden uitgevoerd aan de hand van de systematiek en parkeernormen die in deze notitie zijn vastgelegd. De rekenmethodiek als zodanig is nader omschreven in deze bijlage:

- de bepaling van het BVO (bruto vloer oppervlak) bij bedrijven, instellingen, e.d.;
- de bepaling van het woonoppervlak bij appartementengebouwen;
- de bepaling van de parkeercapaciteit op het eigen erf;
- de berekening van de parkeervraag, rekening houdend met een zekere combinatiegraad;
- de rol van de koopavond in de berekening van de parkeervraag;
- de berekening van de nodige voorzieningen voor het halen en brengen van kinderen bij scholen, kinderdagverblijven, en dergelijke.

Bijlage 4.1 Bepaling BVO bij bedrijven, instellingen, e.d.

De definitie van BVO luidt: *"De bruto vloer oppervlakte wordt gemeten langs de buitenzijde van een gebouw. Op grond van die maten wordt de oppervlakte van het gebouw bepaald"*.

Bij de bepaling van het BVO van afzonderlijke bedrijfsgebouwen (idem bij gebouwen van instellingen, zorgvoorzieningen, horeca, e.d.) wordt analoog hieraan gemeten langs de buitenzijde van het gebouw en op die manier wordt de oppervlakte berekend.

Als sprake is van een clustering van voorzieningen binnen één gebouw, bijvoorbeeld bij een bedrijfsverzamelgebouw, een multifunctioneel zorgcentrum, e.d., bevinden zich binnen het gebouw ook verkeersruimten (b.v. gangen; ontvangsthal) die gezamenlijk worden gebruikt. De oppervlakte van die gezamenlijke ruimten wordt niet aan het BVO van de afzonderlijke bedrijven en instellingen toegerekend. De reden om het oppervlak van de gezamenlijke ruimtes niet aan het BVO toe te voegen, is gelegen in het feit dat die ruimtes als zodanig geen parkeervraag genereren, maar dat dit door de afzonderlijke bedrijven wordt gedaan. En daarvan wordt het BVO bepaald en in de berekening van de parkeervraag betrokken.

Bijlage 4.2 Bepaling oppervlak bij appartementen

Bij appartementen wordt het oppervlak van de externe bergingen en de verkeersruimten (gangen; gezamenlijke hal; technische ruimtes, e.d.) niet meegeteld bij de bepaling van de oppervlakte. Voor de bepaling van de oppervlakte wordt alleen de bruto vloer oppervlakte van het appartement bepaald. De reden om het oppervlak van de gezamenlijke ruimtes niet aan het woonoppervlak toe te voegen, is gelegen in het feit dat die ruimtes als zodanig geen parkeervraag genereren, maar dat dit door de afzonderlijke appartementen zelf wordt veroorzaakt.

Bijlage 4.3 Bepaling parkeercapaciteit eigen erf

Van belang voor de bepaling van de parkeervraag is ook het aantal parkeerplaatsen dat op het eigen erf wordt gerealiseerd. Het berekeningsaantal van de parkeerplaatsen is afhankelijk van de wijze van uitvoering. In de tabel hieronder is het berekeningsaantal vastgelegd (bron: ASVV 2012 van CROW):

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings- aantal	toelichting (conform ASVV 2012; alleen *) is eigen tekst)
enkele oprit met garage	2	1,0	oprit minimaal 5,0 m ¹ diep
lange oprit met garage	3	1,3	oprit minimaal 10,0 m ¹ diep *)
dubbele oprit met garage	3	1,8	oprit minimaal 4,5 m ¹ breed
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit minimaal 5,0 m ¹ diep
lange oprit zonder garage	2	1,0	oprit minimaal 10,0 m ¹ diep *)
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit minimaal 4,5 m ¹ breed
garage zonder oprit	1	0,4	wel bij de woning
garagebox	1	0,5	niet bij de woning

Bijlage 4.4 De berekening van de parkeervraag, rekening houdend met een zekere combinatiegraad
Bij bouwplannen of parkeertoetsen waar sprake is van meerdere functie binnen het gebouw of het "plan", kan een combi-berekening worden uitgevoerd. Daarin wordt rekening gehouden met verschillende aanwezigheids-percentages, afgezet naar functie (wonen; zorg) en tijd (middag; avond).

De combi-berekening kan worden uitgevoerd op het moment dat voor een bouwplan (zowel met een enkel- als meervoudige functie) naar de ontheffingsmogelijkheid conform § 4.3 lid 'C' of § 4.4 lid 'C' wordt gekeken (toetsing van beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de bestaande openbare ruimte).

De parkeervraag, en daarmee inzicht in het benodigde aantal parkeerplaatsen, wordt berekend met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. Op die wijze wordt het effect verrekend dat de parkeervraag van de verschillende functies niet tegelijkertijd optreden. Daartoe heeft het CROW aanwezigheidspercentages voor verschillende gebruiksfuncties bepaald.

Samen met de parkeernormen kan met de aanwezigheidspercentages worden bepaald welke parkeervraag nodig is voor een gegeven combinatie van voorzieningen en functies, verdeeld over verschillende momenten van de dag en in het weekend. Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt op onderstaande wijze berekend:

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{aantal eenheden} \\ \text{en/of functies} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{parkeernorm} \\ \text{Olst-Wijhe} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{aanwezigheids-} \\ \text{percentage} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{benodigd aantal} \\ \text{parkeerplaatsen} \\ \hline \end{array}$$

De te hanteren aanwezigheidspercentages zijn conform publicatie 311 CROW en het ASVV-2012, met uitzondering van het gewijzigde aanwezigheidspercentage voor detailhandel tijdens de koopavond:

functie	werkdag overdag	middag	avond	koop- avond	zaterdag middag	avond	zondag- middag
woning	50	60	100	90	60	60	70
detailhandel	30	70	20	80	100	0	0
kantoor	100	100	5	10	5	0	0
bedrijf	100	100	5	10	5	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
museum	20	45	0	0	100	0	90
restaurant	30	40	90	95	70	100	40
café	30	40	90	85	75	100	45
bioscoop; theater	15	30	90	90	60	100	60
sport	30	50	100	90	100	90	85

bron: ASVV-2012 en publicatie 311 van het CROW

Bijlage 4.5 De rol van de koopavond in de berekening van de parkeervraag

De parkeervraag, en daarmee inzicht in het benodigde aantal parkeerplaatsen, wordt berekend met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. Op die wijze wordt het effect verrekend dat de parkeervraag van de verschillende functies niet tegelijkertijd optreden. In bijlage 4.5 wordt nader op die berekeningsmethodiek ingegaan.

Eén van de onderscheiden dagdelen is de koopavond. Tijdens de koopavond is het aanwezigheidspercentage voor woningen op 90% gesteld en voor detailhandel op 100% (bron: ASVV-2012 CROW).

Bijlage 4.6 Het formulier voor de combi-berekening

Voor de uitvoering van de combi-berekening wordt een formulier gebruikt, waarop de meeste gebruiksfuncties zijn ingevuld. De aanwezigheidspercentages zijn conform de tabel in 4.5.

hoofd-functie	functie	norm centr	norm rest	norm maatg	eenheid	aantal eenh.	mid-gefi	midag	avond	koop-avond	zat. middag	zat. avond	zon. middag
wonen	woning duur	1,60	2,00	2,00	woning	5 st	3,00	3,60	6,00	5,40	3,60	3,60	4,20
zorg	huis-arts	1,75	1,50	1,50	behan. kamer	2 kmr	3,00	3,00	0,90	0,45	0,45	0,15	0,15
winkel	detail-handel	3,75	3,00	3,00	100 m ² BVO	200 m ²	1,80	4,20	1,20	4,80	6,00	0	0
de hoogste waarde is de maatgevende parkeervraag >>>							7,80	10,80	8,10	10,65	10,05	3,75	4,35

voorbeeld: situatie rest bebouwde kom met verschillende functies

Bijlage 4.7 De berekening van de nodige voorzieningen voor het halen en brengen van kinderen

Bij scholen, kinderdagverblijven, en dergelijke wordt een deel van de kinderen gebracht door ouders en daarvoor zijn parkeervoorzieningen nodig. In publicatie 311 CROW is een rekenmethodiek opgenomen die in Olst-Wijhe wordt toegepast. In de rekenmethodiek wordt rekening gehouden met een bepaalde parkeerduur, het gegeven dat sommige kinderen samen worden gebracht en met de stedelijkheidsgraad. Er zijn bandbreedtes gegeven voor het aantal leerlingen dat met de auto naar school wordt gebracht. In Olst-Wijhe zijn keuzes gemaakt voor die percentages en die zijn hierna vastgelegd.

De rekenmethodiek wordt zowel gebruikt voor scholen als voor kinderdagverblijven. Onder die laatste groep valt ook een peuterspeelzaal. Bij scholen wordt onderscheid gemaakt in twee groepen: groep 1 t/m 3 en groep 4 t/m 8. Dat heeft ermee te maken dat de kinderen uit groep 1 t/m 3 vaker worden gebracht en de ouders daarbij ook langer parkeren. Naschoolse opvang wordt op dezelfde manier berekend als groep 1 t/m 3.

Het benodigde aantal parkeerplaatsen, dat nodig is voor het halen en brengen van kinderen ("kiss+ride"), wordt op onderstaande wijze berekend:

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{totaal aantal} \\ \text{leerlingen} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \% \text{ leerlingen} \\ \text{met de auto} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{factor} \\ \text{parkeerduur} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline \text{factor kinderen} \\ \text{per auto} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{parkeervraag} \\ \text{"kiss+ride"} \\ \hline \end{array}$$

factor	functie/groep	bandbreedte	berekenings- factor	toelichting
aantal leerlingen	alle		het exacte aantal leerlingen	het huidige of toekomstige aantal leerlingen
% leerlingen dat met de auto wordt gebracht	groep 1 t/m 3	30 – 60%	0,45	gemiddelde bandbreedte
	groep 4 t/m 8	5 – 40%	0,25	gemiddelde bandbreedte
	kinderdagverblijf	50 – 80%	0,65	gemiddelde bandbreedte
reductieduur parkeren	groep 1 t/m 3	50%	0,50	gemiddeld 10 min. in een periode van 20 min. = 0,50
	groep 4 t/m 8	25%	0,25	gemiddeld 2½ min. in een periode van 10 min. = 0,25
	kinderdagverblijf	25%	0,25	gemiddeld 15 min. in een periode van 60 min. = 0,25
aantal kinderen per auto	groep 1 t/m 3	n.v.t.	0,75	-
	groep 4 t/m 8	n.v.t.	0,85	-
	kinderdagverblijf	n.v.t.	0,75	-

bron: publicatie 311 van het CROW; bij gescheiden aanvangs- en eindtijden van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

Bijlage 4.8 Enkele eenvoudige rekenvoorbeelden

1. Bouwplan met een winkel (BVO = 150 m²) en daarboven 6 appartementen van 120 m².

In het centrum van Olst of Wijhe:

winkel 150 m² BVO; parkeernorm = 3,75 PP/100 m² BVO → $150/100 \times 3,75 = 5,6$ PP

6 appartementen 'midden'; parkeernorm = 1,4 PP/appartement → $6 \times 1,4 = 8,4$ PP

samen $5,6 + 8,4 = 14$ parkeerplaatsen (geen afronding nodig)

2. Een basisschool met 10 lokalen en 300 kinderen, waarvan 130 kinderen in groep 1 t/m 3.

Voor een basisschool spelen er 2 zaken: (a) het parkeren door het personeel van de school en (b) het halen en brengen van de kinderen.

(a) Het parkeren door het personeel:

per leslokaal geldt een parkeernorm van 0,5 PP (rest bebouwde kom)

bij 10 leslokalen zijn er $10 \times 0,5 = 5$ PP nodig voor het parkeren van personeel

(b) Het halen en brengen van kinderen:

130 kinderen van groep 1 t/m 3

$(130 \text{ kinderen}) \times (45\% \text{ per auto}) \times (0,50 \text{ parkeerduur}) \times (0,75 \text{ carpoolen}) = 22$ PP

170 kinderen van groep 4 t/m 8

$(170 \text{ kinderen}) \times (25\% \text{ per auto}) \times (0,25 \text{ parkeerduur}) \times (0,85 \text{ carpoolen}) = 9$ PP

In totaal zijn voor deze school dus 5 PP voor het personeel en 31 PP voor het halen en brengen van de kinderen benodigd.

Bijlage 5: Programma van Eisen

Voor aanleg van parkeervakken door en op kosten van ontwikkelaar :

- Opnemen en afvoeren van oude verhardingsmaterialen of overige obstakels;
- Ontgraven en afvoeren van minimaal 60 cm teelaarde en vervangen door een zandlaag van 25 cm, menggranulaat 0-40 met een minimale laagdikte van 25 cm laagdikte en een straatlaag van 5 cm Verdichtingsgraad overeenkomstig met artikel 22.02.06 lid 05 van de Standaard RAW Bepalingen 2012;
- Leveren en aanbrengen van (KOMO gekeurde) zwarte betonklinkers met een minimale dikte van 5 cm;
- Zorgdragen voor een goede afwatering middels molgoot en straatkolken inclusief afwateringsbuizen van PVC 125 mm. (per 4 parkeervakken minimaal 1 straatkolk);
- Parkeervaklengte dient minimaal 5 meter te bedragen. Bij aansluiting tegen een gevel dan minimaal 5,50 meter;
- Opsluitbanden minimaal 10/20 gesteld in beton inclusief een steunrug;
- Alle werkzaamheden uitvoeren conform Standaard RAW Bepalingen 2012;

Parkeerwijze	Bij rijbaanbreedte	Breedte parkeervak	Breedte parkeervak voor mindervaliden	Lengte parkeervak
Haaks parkeren	3,50	3,00	4,00	5,00 / 5,50
	4,00	2,80	3,90	5,00 / 5,50
	4,50	2,70	3,80	5,00 / 5,50
	5,00	2,60	3,70	5,00 / 5,50
	5,50 en breder	2,50	3,50	5,00 / 5,50
Langsparkeren	Alle wegbreedten	2,00	2,00	5,50 / 6,00

Maatvoeringen excl. afwateringsgoten (molgoten)

