



BELEIDSNOTITIE “BOUWEN & PARKEREN²⁰¹⁴”

voor de gemeenten Dinkelland en Tubbergen,
met daarin opgenomen parkeernormen, re-
kensystematiek en beoordelingsgrondslag.

Colofon

Citeertitel: “Bouwen & Parkeren²⁰¹⁴”, versie 1.2

Documentnummer: Dinkelland I13.038140 (13.16176); Tubbergen I13.038139 (13.16175).

Gewijzigd vastgesteld op 1 april 2014 in de colleges van Dinkelland en Tubbergen.

Inhoudsopgave “Bouwen & Parkeren”²⁰¹⁴”.

1. Inleiding en doel	3
2. Reikwijdte beleidsnotitie	3
3. Harmonisatie en uitgangspunten parkeernormen	3
4. Berekening van de parkeerbehoefte	3
5. Afwijken van het parkeren op eigen erf	4
6. Slotbepalingen	5

1. INLEIDING EN DOEL

Wonen en werken zijn onlosmakelijk met verkeer verbonden. Het is in ieders belang dat bouwplannen en bestemmingsplannen voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Bij het beoordelen van bouw-aanvragen en ruimtelijke ontwikkelingen is het noodzakelijk om objectief inzicht te krijgen in de parkeervraag en het -aanbod. Dat is het belangrijkste doel van deze beleidsnotitie. In Dinkelland waren parkeernormen eerder vastgelegd in het GVVP 2010-2020 en in Tubbergen in de beleidsnotitie "Bouwen & Parkeren"²⁰¹⁰. Deze beleidsnotitie harmoniseert het beleid van beide gemeenten. Het biedt een beleidskader bij het beoordelen van vergunningsaanvragen en ruimtelijke plannen. Niet alleen "intern", maar ook richting aanvragers.

2. REIKWIJDTE BELEIDSNOTITIE

De beleidsnotitie wordt toegepast bij de beoordeling van aanvragen om omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (nieuw- of verbouw) of voor de activiteit gebruik dat afwijkt van het bestemmingsplan. Het beleid geeft invulling aan artikel 2.5.30 van de gemeentelijke bouwverordeningen. Het beleid heeft uitsluitend toepassing op gebouwen en ontwikkelingen binnen de bebouwde kommen van Dinkelland en Tubbergen, met uitzondering van bedrijventerreinen.

Bij de beoordeling van nieuwe bestemmingsplannen e.d. kan deze parkeernotitie ook worden gebruikt. Het resultaat is dan een parkeeradvies op bestemmingsplanniveau.

3. HARMONISATIE EN UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

Tegelijk met deze beleidsharmonisatie vindt er een actualisatie plaats van de parkeernormen op grond van de herziene richtlijn van CROW (publicatie 317, parkeerkencijfers). In de nieuwe richtlijn zijn meer gebruiksfuncties opgenomen dan in de oude richtlijn uit 2003.

Harmonisatie

Voor Dinkelland en Tubbergen worden eenduidig beleid en duidelijke parkeernormen vastgesteld met deze beleidsnotitie. De nieuwe parkeernormen voor beide gemeenten zijn opgenomen in bijlage I. Voor veel voorkomende gebruiksfuncties zijn de parkeernormen vermeld. Andere parkeernormen kunnen afgeleid worden uit publicatie 317, op grond van de uitgangspunten in deze beleidsnotitie.

Uitgangspunten

Parkeerkencijfers worden "vertaald" naar parkeernormen. Daarvoor zijn in Dinkelland en Tubbergen de volgende uitgangspunten vastgesteld:

- Parkeernormen zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerkencijfers uit publicatie 317 CROW. Dat geldt voor alle gebruiksfuncties.
- Onderscheid wordt gemaakt tussen "centrum" en "rest bebouwde kom". In bijlage II zijn die verschillende gebieden per kern vastgelegd. Dinkelland en Tubbergen zijn "niet stedelijk" op grond van de adresdichtheid (kaartje bijlage III).
- De rekensystematiek is voor Dinkelland en Tubbergen gelijk. In bijlage IV wordt de rekensystematiek eenduidig vastgelegd. Hierin staan o.a. de berekeningswijze, definities voor het bepalen van het BVO (brutovloeroppervlak) en aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen.

4. BEREKENING VAN DE PARKEERBEHOEFTE

De parkeerbehoefte van een bouwplan wordt bepaald door het vermenigvuldigen van de parkeernorm met de bruto vloeroppervlakte of met een aantal. Dat kan op grond van de afzonderlijke ruimtes in een bouwwerk of op grond van het totale bouwwerk (b.v. een kantoorgebouw, indien van zeer homogene functie sprake is). Daarbij wordt de rekensystematiek uit bijlage IV in acht genomen.

Het berekende aantal parkeerplaatsen is de "nieuwe" parkeerbehoefte van het bouwplan. Bij verbouw of wijziging van een bestaand bouwwerk, mag de parkeerbehoefte van de bestaande (oude) situatie in mindering worden gebracht. Aldus wordt voorkomen dat een nieuw bouwplan bezwaard wordt met tekortkomingen uit het verleden (b.v. te weinig parkeerplaatsen bij het bestaande gebouw of functie). In het kader van een bouwplan hoeft alleen de toename van de parkeerdruk, die dus het gevolg is van het bouwplan zelf, te worden gecompenseerd door de aanvrager. Het omgekeerde is ook het geval. Als er gedurende langere tijd sprake is van leegstand, dan is de bestaande parkeervraag nul (0). In het kader van deze beleidsharmonisatie is die tijd gedefinieerd op 5 jaar. Dus bij leegstandsperiode van ≥ 5 jaar is de oude parkeerbehoefte gelijk aan 0.

Bij een zeer geringe extra parkeervraag (≤ 2 parkeerplaatsen) is er geen aanleiding om eisen te stellen aan het te realiseren aantal parkeerplaatsen bij het bouwplan. Ook hier is van harmonisatie van

beleid sprake. Tenslotte geldt dat de afronding van het berekende aantal parkeerplaatsen altijd naar boven geschiedt (7,1 PP wordt 8 PP).

5. AFWIJKEN VAN HET PARKEREN OP EIGEN ERF

(2.5.30 LID 4 SUB B. BOUWVERORDENING)

Uitgangspunt is dat het parkeren op het eigen terrein plaatsvindt. Als een aanvrager alle parkeergelegenheid voor het bouwplan op eigen erf realiseert, wordt er een positief parkeeradvies gegeven. Als een aanvrager van een bouwplan gemotiveerd kan aantonen waarom het parkeren op het eigen erf niet (of niet geheel) kan worden gerealiseerd, kunnen burgemeester en wethouders bij het verlenen van een omgevingsvergunning geheel of gedeeltelijk afwijken van de plicht om op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen. Maar altijd geldt dat sowieso zoveel mogelijk parkeerplaatsen op eigen erf gerealiseerd moeten worden.

5.1 Afwijkingsopties

Parkeerplaatsen moeten in voldoende mate op het eigen erf worden gerealiseerd. Indien dit niet of niet geheel mogelijk is, bestaat er de mogelijkheid om bij het verlenen van de omgevingsvergunning van dat uitgangspunt af te wijken. De in de betreffende volgorde te onderzoeken mogelijkheden zijn als volgt, met daaronder randvoorwaarden die op de daarbij aangegeven opties betrekking hebben.

- A. Parkeerplaatsen worden op een eigen terrein aangelegd, niet zijnde het bouwperceel zelf, maar wel binnen een redelijke afstand. De parkeerplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn en te blijven voor andere gebruikers.
- B. Er worden extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd. Deze parkeerplaatsen dienen binnen een redelijke afstand van het bouwplan te worden aangelegd. Dit kan alleen als dit ter plaatse zowel stedenbouwkundig als verkeerstechnisch niet leidt tot een kwalitatief mindere situatie. Het oordeel hierover is ter bepaling van de gemeente. De parkeerplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn en te blijven voor andere gebruikers.
- C. Indien binnen een redelijke afstand van het bouwplan aantoonbaar voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. De bouwer dient dit aan te tonen met een recent parkeeronderzoek (niet ouder dan 2 jaar) of aan de hand van een uitgewerkte parkeerbalans. De methodiek is ter bepaling van de gemeente. Er wordt geacht voldoende parkeerruimte aanwezig te zijn, indien de hoogste bezettingsgraad na de realisatie van het bouwplan onder de 85% blijft.
- D. Indien niet aan de voorwaarden voor het parkeren wordt voldaan, kan aanvrager een gelijkwaardige oplossing voorstellen. Zulke maatwerkoplossingen vallen buiten het bestek van deze parkeernotitie en dienen van geval tot geval worden gezien. Het aanleggen van parkeergelegenheid op grotere afstand in combinatie met een bus/shuttledienst kan een voorbeeld zijn van een gelijkwaardige oplossing.
- E. De optie van een parkeerfonds wordt bij hoge uitzondering toegepast in gemeente Dinkelland. In de gemeente Tubbergen bestaat deze mogelijkheid niet. Alleen als de gemeente reële mogelijkheden ziet om binnen korte termijn de geëiste parkeerplaatsen te realiseren, kan de mogelijkheid van het parkeerfonds worden toegepast. "Korte termijn" is in dit geval: binnen 5 jaar na ingebruikname van het bouwplan. De regeling is nader uitgewerkt in bijlage VI.

Redelijke afstand (opties A, B en C)

Een redelijke afstand tussen parkeergelegenheid en bouwplan is in Tubbergen gedefinieerd op 100 m. Het gaat om de afstand van de meest logische en directe looproute tussen de parkeergelegenheid en het bouwwerk. In Dinkelland geldt ook een afstand van 100 m, maar voor de bezoekers van winkels of bedrijven is 200 m nog acceptabel en voor grote recreatieve-/leisurefuncties is dat 500 m. Onder grote recreatieve en/of leisure functies worden b.v. verstaan (a) zeer grote tuincentra (b.v. 'Oosterik'), (b) zeer grote sportaccommodaties en -terreinen, (c) attractieparken en openlucht musea, en dergelijke. Met andere woorden, functies waar grote aantallen parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, die normaliter ook niet allemaal binnen een afstand van 100-200 m te realiseren zijn.

Parkeerschijfzone (opties B en C).

Binnen een parkeerschijfzone moet voor woningen op maximaal 100 m afstand van de woning voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om lang te parkeren. Dat kan onder meer door “vrije parkeerplaatsen” binnen de parkeerschijfzone te realiseren. Het kan ook middels het realiseren van “blauwe zone-plaatsen” in combinatie met een ontheffing voor de bewoners (alleen in de gemeente Tubbergen voor bewoners binnen de parkeerschijfzone). Voor bezoek en klanten moeten voldoende parkeerplaatsen voor het kort parkeren aanwezig zijn. In bijlage I is ter beoordeling van dit aspect voor verschillende functies het bezoekersaandeel in de parkeernormen vermeld. Indien ten behoeve van een bouwplan binnen een parkeerschijfzone parkeerplaatsen gerealiseerd worden, wordt vooraf bepaald of de parkeerplaatsen onder het regime van de parkeerschijf vallen (dat gebeurt zo nodig in overleg met aanvrager). Personeel van winkels of bedrijven moet ‘lang parkeren’ buiten de parkeerschijfzone.

Toetsing, realisatie, kosten (optie B)

Ingeval van aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte dient aanvrager een inrichtingsvoorstel in, voorzien van maatvoering en op schaal getekend, waarop de parkeerplaatsen zijn aangegeven. De gemeente toetst het inrichtingsvoorstel op aantal parkeerplaatsen, wenselijkheid en realiseerbaarheid. Het inrichtingsplan mag niet leiden tot een kwalitatief mindere stedenbouwkundige of verkeers-technische situatie. Het oordeel daarover is aan de gemeente. Aanleg- en uitvoeringskosten komen voor rekening van aanvrager. De gemeente laat het werk uitvoeren en stelt voorwaarden ten aanzien van uitvoeringswijze, materiaalkeuze, en dergelijke. De kosten worden achteraf bij de aanvrager in rekening gebracht. Hervoor wordt een schriftelijke overeenkomst gesloten met aanvrager, voorafgaand aan de vergunningsverlening.

Parkeeronderzoek (optie C)

Soms kunnen er op eigen terrein of in de openbare ruimte rond een bouwplan geen extra parkeerplaatsen aangelegd worden, maar zijn er voldoende bestaande parkeerplaatsen aanwezig. Als dit met parkeeronderzoek of een parkeerbalans kan worden onderbouwd, kan ontheffing worden verleend. De gemeente kan deze mogelijkheid bieden, maar is dat niet verplicht. De gemeente kan redenen hebben om geen bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te wenden ten behoeve van een (particulier) bouwplan, bijvoorbeeld omdat zij andere ontwikkelingen in de omgeving voorziet.

Als de gemeente deze mogelijkheid wel aanbiedt aan een aanvrager, wordt onderzocht hoe hoog de parkeerbezettingsgraad is na voltooiing van het bouwwerk. Die parkeerbezettingsgraad mag hooguit 85% bedragen op het drukste moment. De loopafstand tussen het bouwplan en het onderzoeksgebied is maximaal 100 m. Parkeeronderzoek of parkeerbalans worden uitgevoerd door een verkeersadviesbureau (naar keuze van de gemeente) en op kosten van aanvrager. Recent onderzoek kan als basis dienen voor advies (maximaal 2 jaar oud). Het oordeel hierover is aan de gemeente. Binnen het gebied van een parkeerschijfzone is het gebruik van bestaande parkeerplaatsen slechts mogelijk onder voorwaarde dat er voor de bewoners sowieso voldoende parkeergelegenheden komen of blijven.

5.2 Sociale woningbouw

In de gemeente Tubbergen zijn afspraken met de Woningstichting Tubbergen gemaakt met betrekking tot sociale woningbouw in uitbreidings- c.q. nieuwbouwwijken. Voor wat betreft het onderdeel parkeren wordt de omgevingsvergunning verleend met inachtneming van een aantal voorwaarden (zie bijlage VII).

6. SLOTBEPALINGEN

Hardheidsclausule

Het college kan de omgevingsvergunning verlenen indien het bepaalde in dit beleid door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

Overgangsrecht

1. Deze beleidsnotitie “Bouwen & Parkeren”²⁰¹⁴ is niet van toepassing op:
 - a. aanvragen om omgevingsvergunning die zijn ingediend vóór de inwerkingtreding van deze beleidsregels op 4 februari 2014;
 - b. aanvragen om omgevingsvergunning die zijn ingediend na de inwerkingtreding van deze beleidsregels op 4 februari 2014, waarvan de gevolgen op het parkeerbelang zijn afgewogen in een bestemmingsplan waarvan het (voor)ontwerp voor de inwerkingtreding van deze beleidsregels ter inzage is gelegd.
2. Op het bepaalde in het voorgaande lid is het beleid van vóór de inwerkingtreding op 4 februari 2014 van toepassing.

BIJLAGEN

Bijlagen

I.	Parkeernormen	7
II.	Aanduiding “centrum” en “rest bebouwde kom”	9
III.	Schema afwijken van parkeren op eigen terrein; kaart adresdichtheid	10
IV.	Rekensystematiek	11
V.	Afmetingen van parkeergelegenheden; wegbreedtes	14
VI.	Parkeerfonds Dinkelland	15
VII.	Sociale woningbouw Tubbergen	15

BIJLAGE I: PARKEERNORMEN

In publicatie 317 CROW worden de parkeerkencijfers onderscheiden in diverse categorieën. Uit de parkeerkencijfers kunnen parkeernormen bepaald worden. De meest gebruikte parkeernormen zijn in de tabellen in deze bijlage opgenomen. Voor andere gebruiksfuncties dan opgenomen in de tabellen hieronder, wordt naar publicatie 317 CROW verwezen. Ook voor locaties in het buitengebied geeft publicatie 317 kencijfers die als basis voor (informatief) advies kunnen dienen. Voor gebruiksfuncties die niet in deze beleidsnotitie of in publicatie 317 van CROW zijn opgenomen, en waaruit dus geen parkeernormen zijn af te leiden, kunnen burgemeester en wethouders een parkeernorm vaststellen.

PARKEERNORMEN ZIJN GEBASEERD OP DE PARKEERKENCIJFERS VAN CROW		
minimum kencijfer	gemiddeld kencijfer	maximaal kencijfer
wordt niet toegepast	in alle bebouwde kommen van Dinkelland en Tubbergen en voor alle functies	wordt niet toegepast
Voor bedrijventerreinen en voor locaties buiten de bebouwde kom is het parkeeradvies (wat betreft het aantal te realiseren parkeerplaatsen) informatief van aard.		

WONEN

functie	centrum 1)	rest bebouwde kom 1)	% bezoek	eenheid	opmerkingen
vrijstaand 2)	1,80	2,30	0,3 PP	woning	
twee-onder-een-kap 2)	1,70	2,20	0,3 PP	woning	
tussenwoning of rijtje 2)	1,50	2,00	0,3 PP	woning	
appartement >150 m ² 3)	1,60	2,10	0,3 PP	woning	
appartement 100-150 m ² 3)	1,40	1,90	0,3 PP	woning	
appartement <100 m ² 3)	1,30	1,60	0,3 PP	woning	
aanleunwoning/serviceflat	1,05	1,20	0,3 PP	woning	zelfstandige woning met beperkte zorg
zorgwoning/-appartement 7)	0,60	0,60	0,3 PP	woning	zie 7)

WINKELN

functie	centrum	rest bebouwde kom	% bezoek	eenheid 4)	opmerkingen (zie ook publ. 317, blz. 35/36)
buurtsupermarkt	2,40	4,30	89%	100m ² BVO	<600 m ² WVO
discountsupermarkt	3,90	7,80	96%	100m ² BVO	b.v. Aldi en Lidl
fullservice (middel)laag prijs	3,70	6,50	93%	100m ² BVO	b.v. C1000, Jumbo
fullservice (middel)hoog prijs	4,20	5,80	93%	100m ² BVO	b.v. Plus, AH
grote supermarkt	6,80	8,80	84%	100m ² BVO	WVO >2500 m ² @)
buurt- en dorpscentrum	3,40	4,10	72%	100m ² BVO	slager, bakker, etc.
bruin- en witgoedzaken	4,05	8,15	92%	100m ² BVO	grootsch. vestiging
woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,95	91%	100m ² BVO	ca. 25000 m ² BVO
bouwmarkt	nvt	2,35	87%	100m ² BVO	>1000 m ² WVO
tuincentrum/groencentrum	nvt	2,65	89%	100m ² BVO	incl. buitenruimte

WERKEN

functie	centrum	rest bebouwde kom	% bezoek	eenheid	opmerkingen
kantoor zonder baliefunctie	1,85	2,55	5%	100m ² BVO	
kantoor met baliefunctie	2,45	3,55	20%	100m ² BVO	
werkplaats, lab, industrie	1,55	2,35	5%	100m ² BVO	excl. vrachtwagens
loods, opslag, bergplaats	0,65	1,05	5%	100m ² BVO	excl. vrachtwagens
bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,95	pm	100m ² BVO	zie publ. 317
showroom	1,25	1,90	35%	100m ² BVO	o.g.v. publ. 182 +10%
kapsalon	0,80	0,90	65%	stoel	eigen norm gemeente

SPORT, CULTUUR, ONTSPANNING 5)

functie	centrum	rest bebouwde kom	% bezoek	eenheid	opmerkingen
bibliotheek	0,45	1,15	97%	100m² BVO	
museum	0,60	1,10	95%	100m² BVO	
dansstudio	1,60	5,50	93%	100m² BVO	
fitnesstudio/sportschool	1,40	4,80	87%	100m² BVO	gem. ca. 750 m² BVO
fitnesscentrum	1,70	6,30	90%	100m² BVO	vaak >1500 m² BVO
sporthal	1,55	2,85	96%	100m² BVO	
bezoekers sporthal/sportzaal	0,15	0,15	100%	zitplaats	basis is publ. 182
sportzaal	1,15	2,85	94%	100m² BVO	
sportveld buiten	nvt	20,0	95%	ha. netto	zie publ. 317
tennisal	nvt	0,50	87%	100m² BVO	
zwembad overdekt/openlucht	nvt	12,0	98%	100m² bad	zie publ. 317
manege	nvt	0,4	90%	per box	zie publ. 317

HORECA EN VERBLIJFSRECREATIE

functie	centrum	rest bebouwde kom	% bezoek	eenheid	opmerkingen
hotel 3-sterren	2,20	5,20	77%	10 kamers	
hotel 4-sterren	3,50	7,50	73%	10 kamers	
hotel 5-sterren	5,50	11,0	65%	10 kamers	
café/bar/cafetaria	6,00	7,00	90%	100m² BVO	
restaurant	11,0	15,0	80%	100m² BVO	
discotheek	6,90	20,8	99%	100m² BVO	

GEZONDHEIDSZORG, SOCIALE VOORZIENINGEN, ONDERWIJS

functie	centrum	rest bebouwde kom	% bezoek	eenheid	opmerkingen
huisartsenpraktijk	2,25	3,25	57%	beh.kamer	
apotheek	2,45	3,35	45%	per apoth.	
fysiotherapie	1,35	1,95	57%	beh.kamer	
consultatiebureau	1,45	2,15	50%	beh.kamer	
consultatiebureau ouderen	1,30	2,00	38%	beh.kamer	
tandartspraktijk/-centrum	1,75	2,55	47%	beh.kamer	
gezondheidscentrum	1,75	2,45	55%	beh.kamer	zie publ. 317
verpleeg- en verzorgingshuis	0,60	0,60	60%	woning	inclusief personeel
religiegebouw	0,15	0,15	-	zitplaats	zie publ. 317
begraafplaats	nvt	31,6	97%		per plechtigheid
basisonderwijs 6)	0,75	0,75	-	lokaal	excl. K+R
middelbare school	3,70	4,90	11%	100 leerl.	bezoekers=leerlingen
kinderdagverblijf 6)	1,00	1,40	0%	100m² BVO	excl. K+R
avondonderwijs	0,46	0,69	95%	student	bezoeker=student

Noten:

- 1) Voor exacte afbakening van "centrum" en "rest bebouwde kom": zie bijlage II
- 2) Woningen worden beoordeeld op het woningtype ("vrij", "twee-onder-een-kap", etc) en niet op eigendomssituatie.
- 3) Oppervlaktebepalingen appartementen zijn door burgemeester en wethouders vastgesteld i.k.v. deze beleidsnotitie; appartementen worden aldus beoordeeld op grond van m² BVO en niet op prijs of koop/huur-situatie omdat deze vaak moeilijk met zekerheid zijn vast te stellen. Oppervlaktes dienen door aanvrager te worden aangegeven.
- 4) Het aantal m² BVO bij winkels/detailhandel is 1,25 x WVO in m2.
- 5) Alleen zeer grote voorzieningen vallen wat betreft acceptabele loopafstanden tussen voorziening en parkeerplaats onder de noemer "leisure". Zie voor de beleidsmatige afbakening § 5.
- 6) Exclusief halen en brengen. Zie daarvoor bijlage IV (rekensystematiek).
- 7) Woning met uitgebreidere zorg dan aanleunwoning/serviceflat. Bijvoorbeeld woning voor psycho-geriatrische patiënten e.d., die zelf niet of nauwelijks de beschikking hebben over eigen vervoermiddelen per woning. De parkeernorm is op de parkeercijfers uit publicatie 182 CROW gebaseerd ("oude norm"), omdat de publicatie 317 CROW niet voorziet in deze specifieke groep bewoners. Aanwezigheidspercentages e.d. komen overeen met de andere woonfuncties.

BIJLAGE II: AANDUIDING “CENTRUM” EN “REST BEBOUWDE KOM”.

In de kernen Denekamp, Ootmarsum en Tubbergen wordt het gebied van de parkeerschijfzone beschouwd als “centrum”. Ook in Weerselo is een “centrum”-gebied aangewezen. Er is geen “schil/ overloopgebied”. Alle overige straten in de kernen van de gemeenten Dinkelland en Tubbergen vallen onder “rest bebouwde kom”.

Kern Denekamp: parkeerschijfzone = parkeernorm “centrum”

- Brinkstraat, vanaf Grotestraat t/m huisnummer 11
- Burgmeester Hoogklimmerstraat, vanaf Oldenzaalsestraat t/m huisnummer 10
- Eurowerft
- Grotestraat, vanaf Nicolaasplein tot Brinkstraat
- Kerkplein
- Kokensteeg (doodlopende tak vanaf Vledderstraat t/m huisnummer 6 en tak naar de parkeervoorziening)
- Lange Voor
- Markt
- Nicolaasplein
- Nordhornsestraat tussen Nicolaasplein en Churchillstraat
- Oldenzaalsestraat, vanaf Oranjestraat tot Nicolaasplein.
- Ootmarsumsestraat, ten oosten van Potmaten
- Stationsstraat
- Vledderstraat

Kern Ootmarsum: parkeerschijfzone = parkeernorm “centrum”

- Bergplein
- Bergstraat
- Dwarsstraat
- Ganzenmarkt
- Gasthuisstraat
- Grotestraat
- Kapelstraat
- Keerweer
- Kerkplein
- Kloosterstraat
- Markt
- Marktstraat, vanaf Molenstraat tot Markt
- Oldenzaalsevoetpad
- Oostwal
- Parkstraat, vanaf Wortelboerstraat tot Westwal
- Putstraat
- Schiltstraat
- Walstraat
- Wemestraat
- Westwal

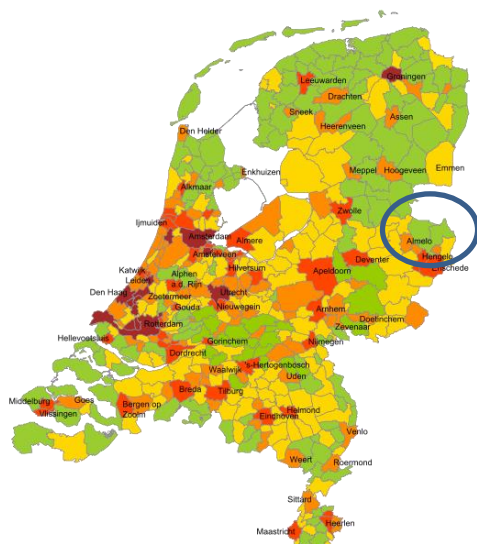
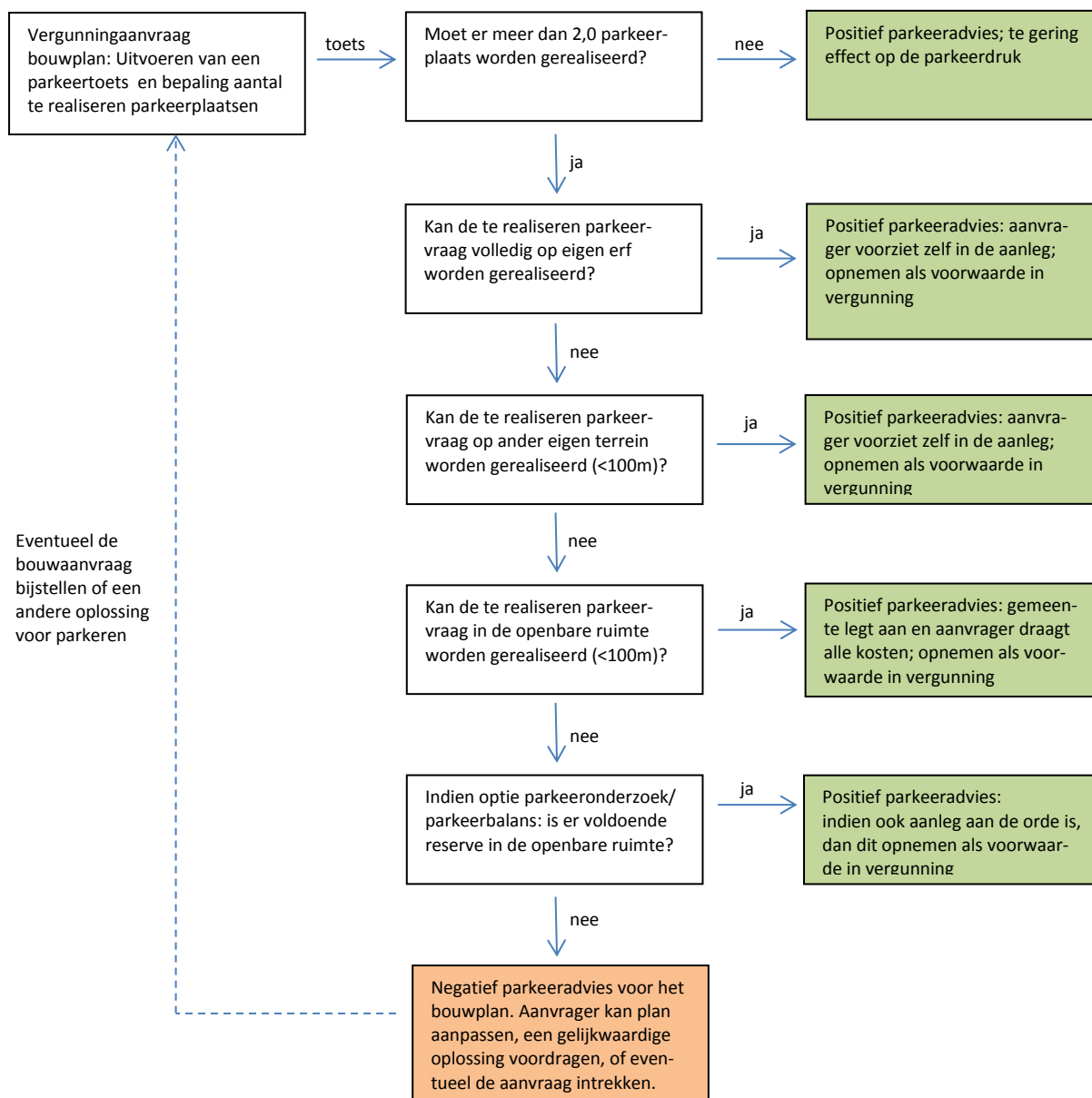
Kern Tubbergen: parkeerschijfzone = parkeernorm “centrum”

- Almelseweg, vanaf de Grotestraat tot de Schoolstraat
- Burgemeester Smalstraat
- De Eendracht, tot en direct ten noorden van het kantoor van de Rabobank
- Gaarderstraat, direct ten zuiden van het gemeentehuis tot het Raadhuisplein
- Grotestraat, vanaf de Hattinkstraat tot en met de kruising met de Molenstraat
- Kooikerstraat, vanaf Markt tot en met de kruising met de Pastoor Bloemenstraat
- Markt
- Molenstraat, vanaf de Grotestraat tot de Van Langenstraat
- Oranjestraat, vanaf de Grotestraat tot de Waldeckstraat
- Raadhuisplein
- Van Langenstraat, vanaf de Grotestraat tot de Molenstraat
- Waldeckstraat

Kern Weerselo: parkeerschijfzone = parkeernorm “centrum”

- St. Remigiusstraat, tussen Bisschopstraat en Raadhuisstraat

BIJLAGE III: SCHEMA AFWIJKEN VAN PARKEREN OP EIGEN TERREIN EN KAART ADRESDICHTHEID



ADRESDICHTHEID

In groen: "niet-stedelijke gemeenten"; adresdichtheid minder dan 500 per km².

BIJLAGE IV: REKENSYSTEMATIEK

IV-1. ALGEMEEN

In "Bouwen & Parkeren"²⁰¹⁴ⁿ geldt voor Dinkelland en Tubbergen dezelfde rekensystematiek:

1. Van de ruimtes in een bouwwerk worden op grond van de regels in de beleidsnotitie het oppervlak (in m² BVO) en de gebruiksfunctie bepaald. In sommige gevallen is een aantal maatgevend. In bijlage I is de rekeneenheid aangegeven (m² BVO; aantal).
2. Bij een bouw aanvraag voor een nieuw bouwwerk of bij een bestemmingsplan geldt dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen gelijk is aan [m² BVO of aantal] x parkeernorm.
3. Bij wijziging van een bestaand bouwwerk wordt op deze wijze zowel de toekomstige als de bestaande parkeervraag berekend. Het te realiseren aantal parkeerplaatsen is het verschil tussen beide situaties indien de nieuwe parkeervraag hoger is dan de bestaande parkeervraag. Indien een bestaand pand 5 jaar of langer niet in gebruik is (leeg staat), dan is de bestaande parkeervraag nihil (0).
4. Indien de nieuwe parkeervraag niet meer dan 2,0 parkeerplaatsen bedraagt, vervalt de verplichting om deze parkeerplaats(en) te realiseren.
5. Zowel in de bestaande als de toekomstige situatie wordt rekening gehouden met parkeerplaatsen op het eigen erf (b.v. garage/inrit). Het aantal parkeerplaatsen op eigen erf wordt berekend via de tabel in IV-3.
6. Indien dat relevant is, bijvoorbeeld als verschillende functies gebruik maken van een gebouw, kan de parkeervraag berekend worden op grond van gecombineerd gebruik. De aanwezigheidspercentages uit IV-4 spelen dan een rol.
7. Voor situaties bij scholen, kinderdagverblijven en dergelijke dient naast de reguliere parkeersituatie ook rekening te worden gehouden met het halen en brengen van kinderen. Zie voor de rekenwijze IV-5.

IV-2. BEPALEN M² BVO

Algemeen

Het bruto vloeroppervlak in m² (BVO) is de oppervlakte van een gebouw of een ruimte in dat gebouw, gemeten langs de buitenzijde van dat gebouw of de ruimte. Bij bouw aanvragen dienen oppervlaktes in m² BVO worden aangegeven door aanvrager. Indien andere oppervlaktes worden aangegeven, dient aanvrager de gegevens zelf te corrigeren. De gemeente is niet verantwoordelijk voor de correctheid van de opgegeven oppervlaktes m² BVO.

Een bedrijfsgebouw met één generieke gebruiksfunctie

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 wijze wordt de oppervlakte berekend. Als zo'n gebouw als één functie wordt beschouwd, vallen gangen en verkeersruimtes binnen het BVO van het gebouw. Maar dat is ter beoordeling aan de gemeente en hangt mede af van de kanttekeningen die erover zijn vermeld in publicatie 317 (b.v. eisen ten aanzien van homogeniteit in het gebouw).

Een bedrijfsgebouw met verschillende gebruiksfuncties die apart beschouwd worden

Als sprake is van een clustering van voorzieningen binnen één gebouw, bijvoorbeeld bij een bedrijfsverzamelgebouw, een kantorengedrag, een multifunctioneel zorgcentrum, etc., dan kan ook een parkeeradvies gegeven worden op grond van alle afzonderlijke ruimtes en functies. Dat is zinvol als b.v. niet aan de eis van homogeniteit in het gebouw kan worden voldaan.

In dat geval worden de verkeersruimten (b.v. gangen) die gezamenlijk worden gebruikt, niet aan het BVO van de afzonderlijke bedrijven en instellingen toegerekend. De reden is dat de verkeersruimtes zelf geen parkeervraag genereren en daarom niet in de berekening betrokken hoeven te worden.

Detailhandel

Voor winkels geldt dat het BVO 1,25 maal het winkelvloeroppervlak (WVO) bedraagt. Het winkelvloeroppervlak is het verkoopoppervlak en het oppervlak van de andere duidelijk zichtbare ruimtes (vitruines, kassa's, etalages, paskamers, etc.). Alleen magazijnen en achterliggende kantoorruimtes vallen er niet onder.

Appartementen

Bij appartementen wordt het oppervlak van de externe bergingen en de verkeersruimten (gangen; 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.

IV-3. BEPALEN PARKEERCAPACITEIT OP HET EIGEN ERF.

Van belang voor de bepaling van de parkeervraag is ook het aantal parkeerplaatsen dat op het eigen erf wordt gerealiseerd. In de tabel hieronder is het berekeningsaantal vastgelegd (bron: publicatie 317 CROW):

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings- aantal	toelichting (conform ASVV 2004; indien *) dan gemeentelijk beleid)
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

IV-4. BEREKENEN PARKEERVRAAG, REKENING HOUDEND MET GECOMBINEERD GEBRUIK

Bij bouwplannen of parkeertoetsen waar sprake is van meerdere functie binnen het gebouw of het "plan", kan een combi-berekening worden uitgevoerd. Dan wordt rekening gehouden met variërende aanwezigheidspercentages, afhankelijk van gebruiksfunctie en tijd (middag; avond; weekend).

Een combi-berekening is zinvol als de aanwezigheid van diverse gebruiksfuncties in het gebouw sterk verdeeld wordt over de dag. Bijvoorbeeld kantoorruimtes die vooral overdag gebruikt worden, in combinatie met een sport-functie waar vooral 's avonds klanten komen. Men kan dan dezelfde parkeerplaatsen gezamenlijk gebruiken.

Voor het totale bouwplan zijn dan minder parkeerplaatsen nodig.

De parkeervraag, en daarmee inzicht in het benodigde aantal parkeerplaatsen, wordt berekend met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages uit publicatie 317 CROW, die hieronder zijn aangegeven:

functie	werkdag overdag	middag	avond	koop- avond	zaterdag middag	avond	zondag- middag
woning	50	50	90	80	60	80	70
aanleunwoning/verzorgingsflat	50	50	100	100	100	100	100
detailhandel	30	60	10	75	100	0	0
supermarkt ('s avonds open)	30	60	40	80	100	40	0
kantoor/bedrijven	100	100	5	5	0	0	0
commerciële dienstverlening	100	100	5	75	0	0	0
sociaal cultureel #)	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	75	10	10	10	10	10
dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
bibliotheek #)	30	70	100	70	75	0	0
theater/podium	5	25	90	90	40	100	40
museum #)	20	45	0	0	100	0	90
restaurant/café #)	30	40	90	90	70	100	45
sportfuncties binnen	50	50	100	100	100	100	75
sportfuncties buiten	25	25	50	50	100	25	100

(aanwezigheidspercentages uit publicatie 317 CROW – indien #) dan door burgemeester en wethouders vastgesteld)

Voorbeeld: Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt als volgt berekend:

- [aantal eenheden] x [parkeernorm] x [aanwezigheidspercentage] = benodigd aantal parkeerplaatsen.
- Er is een excel-blad voor het uitvoeren van een combi-berekening, zoals in het onderstaande voorbeeld:

hoofd- functie	functie	norm centr.	norm rest	norm maatg.	een- heid	aantal eenh.	middag		koop- avond		zat. middag	zat. avond	zon. middag
							morgen	avond					
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 (nog met oude parkeernormen en aanwezigheidspercentages)

IV-5. 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 182 CROW is een rekenmethodiek opgenomen die in Dinkelland en Tubbergen wordt toegepast. Omdat publicatie 317 CROW niet voorziet in dit aspect, blijft de methodiek uit publicatie 182 CROW van toepassing.

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. De keuzes die zijn gemaakt ten aanzien van de bandbreedtes en percentages zijn hierna vastgelegd.

De rekenmethodiek wordt zowel gebruikt voor scholen, kinderdagverblijven, peuterspeelzalen e.d. Bij scholen wordt onderscheid gemaakt in twee groepen: groep 1 t/m 3 en groep 4 t/m 8. Ook de naschoolse opvang wordt op deze manier berekend, met de kencijfers overeenkomstig 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:

- $(\text{totaal aantal kinderen}) \times (\% \text{ met de auto}) \times (\text{factor parkeerduur}) \times (\text{aantal per auto}) = \text{benodigd aantal}$.

TABEL met percentages en bandbreedtes	functie/groep	bandbreedte	berekeningsfactor (gemiddelde)	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 182 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.

De percentages en bandbreedtes staan in bovenstaande tabel. Als berekeningfactor wordt in het algemeen het gemiddelde genomen van een percentage of het midden van de bandbreedte. Hiervan wordt alleen afgeweken als daar een duidelijke reden voor is.

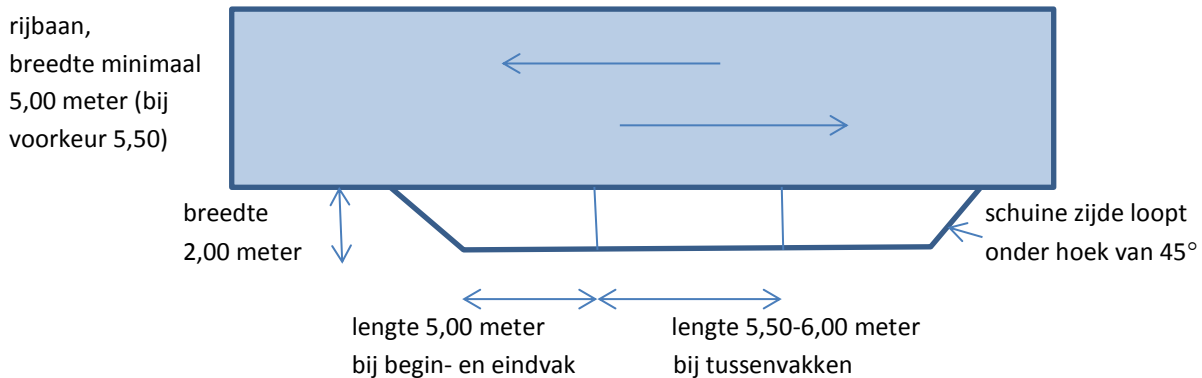
Voorbeeld: Berekening benodigde parkeerplaatsen bij een basisschool:

- Basisschool met 10 lokalen, 100 leerlingen in groep 1 t/m 3 en 150 leerlingen in groep 4 t/8.
- De parkeernorm voor een school bedraagt 0,75 PP/lokaal → $10 \times 0,75 = 7,5$ PP.
- Halen en brengen 1 t/m 3:
 - Aantal leerlingen $\times$ (% met auto) $\times$ (reductieduur parkeren) $\times$ (aantal per auto)
 - $= 100 \times 0,45 \times 0,50 \times 0,75 = 16,9$ PP
- Halen en brengen 4 t/m 8:
 - Aantal leerlingen $\times$ (% met auto) $\times$ (reductieduur parkeren) $\times$ (aantal per auto)
 - $= 150 \times 0,25 \times 0,25 \times 0,85 = 8,0$ PP
- Nodig zijn 8 parkeerplaatsen voor het personeel en 33 parkeerplaatsen voor halen en brengen.

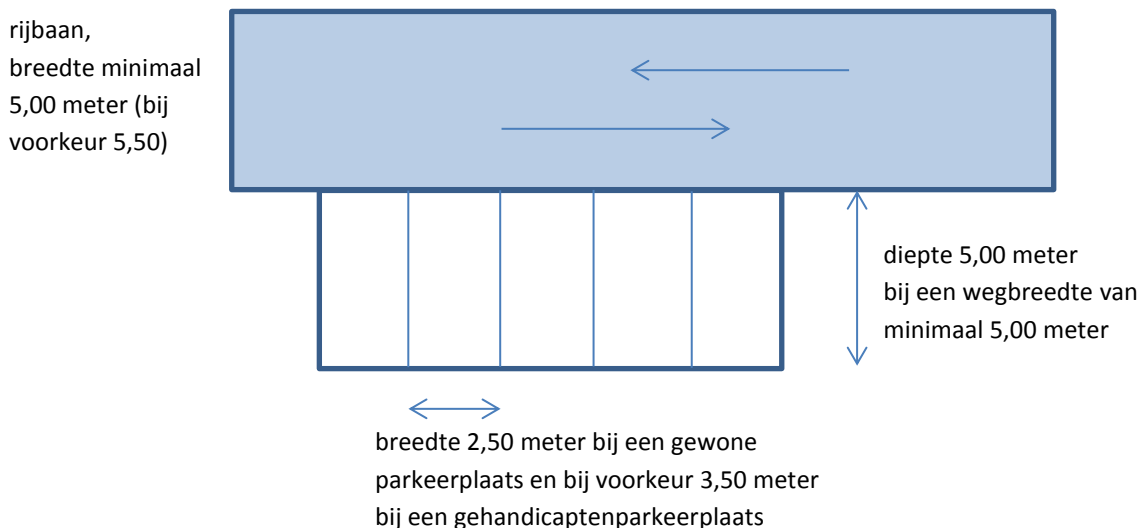
BIJLAGE V: AFMETINGEN VAN PARKEERGELEGENHEDEN; WEGBREEDTES

Parkeerplaatsen kunnen in lengterichting van de weg liggen of dwars daarop. In beginsel wordt de maatvoering gebruikt die in de richtlijnen van CROW te vinden is, zoals het Handboek ASVV of het Handboek Wegontwerp. De belangrijkste maten zijn:

Parkeren in lengterichting van de weg:



Parkeren in dwarsrichting van de weg:



Voor parkeerterreinen en andere detaillering van parkeergelegenheden: zie richtlijnen CROW voor de juiste maatvoering. Bij grotere parkeergelegenheden geldt het uitgangspunt dat 1 op de 50 parkeerplaatsen wordt gereserveerd voor gehandicapten. Bij sommige functies ligt het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen hoger.

De relatie tussen wegbreedte en de parkeerwijze

Als algemene uitgangspunten tussen wegbreedte en parkeerwijze geldt:

- Op wegen met een breedte van $\leq 5,00$ m dienen de parkeervoorzieningen buiten de rijbaan te liggen.
- Op wegen met een breedte tussen 5,00 m en 5,50 m mag op de rijbaan geparkeerd worden. Algemene vuistregel is dat ongeveer 1/3 van de auto's dan op de rijbaan kan staan en 2/3 op parkeergelegenheid buiten de rijbaan.
- Op wegen met een breedte van $\geq 6,00$ m kan in het algemeen altijd op de rijbaan geparkeerd worden.

Bij het inschatten/tellen van de beschikbare parkeerplaatsen op een rijbaan in de openbare ruimte worden deze uitgangspunten gebruikt om de parkeercapaciteit van een rijbaan in te schatten.

BIJLAGE VI: PARKEERFONDS DINKELLAND

Een laatste mogelijkheid om een ontheffing ten aanzien van het parkeeraspect te krijgen voor een bouwplan, is een storting in het parkeerfonds van gemeente Dinkelland. De in het parkeerfonds gestorte gelden worden gelabeld en aangewend voor de realisatie van de parkeerplaatsen. Alleen indien de gemeente reële mogelijkheden ziet om binnen redelijke termijn de geëiste parkeerplaatsen te realiseren, kan de mogelijkheid van het parkeerfonds worden toegepast. Als redelijke termijn wordt beschouwd een periode van ten hoogste 5 jaar na realisatie/ingebruikname van het bouwplan.

Of de mogelijkheid die het parkeerfonds biedt wordt toegepast, bepaalt de gemeente. Zij moet dan zelf reële mogelijkheden voor realisatie van de parkeerplaatsen zien binnen redelijke afstand van het bouwplan. De elders in deze parkeernotitie genoemde afstanden zijn daarbij leidend.

Als het bouwplan op te grote afstand van een potentiële aanleglocatie voor de parkeerplaatsen ligt, draagt het niet bij aan het oplossen van een parkeertekort nabij het bouwplan. Het parkeerfonds wordt bij voorkeur alleen aangewend voor het realiseren van parkeerplaatsen op maaiveld.

Indien het parkeerfonds kan worden ingezet, gelden de volgende voorwaarden:

1. Het parkeerfonds wordt alleen ingezet voor de “restopgave” ten aanzien van parkeren, met uitzondering van het parkeeronderzoek. Eerst moeten de andere aanlegmogelijkheden op het eigen erf, een ander eigen terrein, of de openbare ruimte zijn benut. M.a.w. het algemene uitgangspunt vanuit de bouwverordening (aanleg op eigen terrein) en de condities A en B uit paragraaf 7 van deze notitie.
2. Indien er te weinig parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden, dient voor de gehele “restopgave” het parkeerfonds te worden aangewend. Conditie C uit paragraaf 7 van deze notitie is dan niet aan de orde.
3. Indien aanvrager niet kan voldoen aan de gestelde eisen ten aanzien van te realiseren parkeerplaatsen, kan dit worden afgekocht voor € 7.500,- per parkeerplaats, bij aanleg ervan op het maaiveld. Dit bedrag is gebaseerd op marktconforme prijzen en prijspeil 2014. De gemeente Dinkelland kan het bedrag per jaar aanpassen bij apart besluit.
4. De mogelijkheid van parkeerfonds kan ook worden aangewend voor het realiseren van gebouwde parkeerplaatsen (b.v. een parkeergarage), maar die optie wordt alleen bij hoge uitzondering geboden, want dit is in het algemeen alleen tegen zeer hoge kosten en na langere voorbereidingstermijn te realiseren. De hoogte van de storting wordt dan bepaald op grond van reële realisatiekosten. Het bedrag van de parkeerfondsstorting bij gebouwde parkeerplaatsen kan naar verwachting in de orde van grootte liggen van € 25.000,- tot € 50.000,- per parkeerplaats. Bovendien moet een redelijke realisatietermijn worden vastgelegd.

BIJLAGE VII: SOCIALE WONINGBOUW TUBBERGEN

In gemeente Tubbergen wordt ontheffing in uitbreidings- c.q. nieuwbouwwijken automatisch verstrekt ten behoeve van sociale woningbouw met inachtneming van een aantal voorwaarden:

- Bij rijtjeswoningen worden de parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd. De aanlegkosten komen voor de gemeente bij een huurprijs tot € 400,-. De aanlegkosten zijn voor aanvrager bij een hogere huurprijs.
- Bij twee-onder-een-kap woningen dient het parkeren op eigen erf te worden gerealiseerd. De kosten worden verdeeld tussen gemeenten en woningstichting (beide 50%). Verrekening vindt separaat plaats in het kader van de bouwafspraken met de woningstichting. Voor parkeerplaatsen die niet op het eigen erf aangelegd kunnen worden, geldt het beleid in deze notitie. De aanlegkosten komen dan voor rekening van aanvrager.
- Bij een appartementencomplex dient het parkeren op het kavel te geschieden, of als daar geen ruimte voor is in de openbare ruimte. De grondkosten (tarief openbaar groen) en aanlegkosten komen voor rekening van de woningstichting.