



# Beleidsregels Parkeren – Nota parkeernormen 2026

## Gemeente Olst-Wijhe

Olst-Wijhe, 06-10-2026



## Inhoudsopgave

|       |                                                                      |    |
|-------|----------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | Inleiding.....                                                       | 4  |
| 1.1   | Aanleiding.....                                                      | 4  |
| 1.2   | Juridisch kader en toepassingsbereik.....                            | 5  |
| 1.3   | Doel .....                                                           | 5  |
| 1.4   | Leeswijzer.....                                                      | 5  |
| 2     | Uitgangspunten .....                                                 | 6  |
| 3     | Hoogte parkeer- en stallingsnormen.....                              | 8  |
| 3.1   | Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling .....                         | 8  |
| 3.2   | Toelichting en uitgangspunten parkeernormen auto.....                | 10 |
| 3.2.1 | Algemeen.....                                                        | 10 |
| 3.2.2 | Wonen.....                                                           | 11 |
| 3.2.3 | Werken.....                                                          | 11 |
| 3.2.4 | Winkel en boodschappen .....                                         | 12 |
| 3.2.5 | Sport, cultuur en ontspanning.....                                   | 12 |
| 3.2.6 | Horeca en (verblijfs)recreatie.....                                  | 12 |
| 3.2.7 | Gezondheid en (sociale)voorzieningen .....                           | 12 |
| 3.2.8 | Onderwijs .....                                                      | 12 |
| 3.2.9 | Functies met ruime marge of die niet één op één benoemd worden ..... | 13 |
| 3.3   | Toelichting en uitgangspunten fietsparkeernormen .....               | 13 |
| 3.3.1 | Algemeen.....                                                        | 14 |
| 3.3.2 | Functies met ruime marge die niet één op één benoemd worden .....    | 14 |
| 4     | Verkeerskundige eisen .....                                          | 15 |
| 4.1   | Maatvoering.....                                                     | 15 |
| 4.2   | Parkeren bij woningen .....                                          | 16 |
| 4.3   | Acceptabele loopafstanden .....                                      | 17 |
| 4.4   | Aanwezigheidspercentages.....                                        | 17 |
| 5     | Toepassingskader .....                                               | 18 |
| 5.1   | Bepalen parkeer- en stallingsbehoefte .....                          | 18 |
| 5.2   | Bepalen parkeer- en stallingsaanbod .....                            | 18 |
| 5.3   | Hardheidsclausule en afwijkingsbevoegdheid .....                     | 18 |

# 1 Inleiding

Een goede balans tussen de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod van parkeerplaatsen is van belang voor een goed leef- en verblijfsklimaat. Een tekort aan parkeerplaatsen leidt tot overlast op ongewenste locaties. Een overschot aan parkeerplaatsen gaat ten koste van de ruimte voor andere vakdisciplines, zoals groen, water en spelen. Voor een ontwikkelaar is het vaak financieel onaantrekkelijk parkeerplaatsen te realiseren. Voor het gemeentebestuur is het echter een belangrijk aspect bij de beoordeling van een bouwplan.

Eenzijds is er dus het individuele belang van een ontwikkelaar en anderzijds het algemeen belang van voldoende parkeergelegenheid en een leefbare omgeving. Niet alleen nu, maar ook voor de toekomst. Dat vraagt om beleid dat sturing geeft op hoe voorzien dient te worden in voldoende parkeerplekken bij ruimtelijke initiatieven.

## 1.1 Aanleiding

De huidige beleidsregel voor parkeren dateert uit het jaar 2015. Gedurende een periode van 10 jaar is met behulp van deze beleidsregel de parkeervraag bij diverse ontwikkelingen, zowel op het gebied van wonen als op het gebied van bedrijven en zorg, vastgesteld. In de afgelopen tien jaar is de maatschappij echter veranderd. Vele trends en ontwikkelingen maken dat de huidige beleidsregel in een aantal gevallen lastig toepasbaar is. Met het actualiseren van de parkeernormen en deze vast te leggen in een nieuwe beleidsregel behouden en versterken we het prettig leven, zowel voor wonen als voor werken. In Olst-Wijhe streven we naar voldoende parkeergelegenheid, zowel voor auto's als voor de fiets. Het is van belang dat vraag en aanbod met elkaar in balans zijn.

De oorspronkelijke parkeernormen gaan uit van een sterke groei van het autobezit. Er is echter landelijk en ook in Olst-Wijhe sprake van een kleinere groei dan gedacht. Het autobezit groeit weliswaar nog steeds. Het blijft daarmee van belang om in de normen rekening te houden met een toekomst vaste oplossing.

Landelijk gezien neemt de deelmobiliteit toe. In landelijke gebieden zoals de gemeente Olst-Wijhe is dat niet het geval. De groei van het fietsgebruik is een duidelijke landelijke trend die zich ook doorzet in de gemeente Olst-Wijhe. De druk die de fiets daardoor uitoefent op de beschikbare ruimte neemt daardoor ook toe. Steeds meer gemeenten hanteren daarom naast parkeernormen voor auto's ook parkeernormen voor fietsen. Dit om parkeerhinder als gevolg van her en der gestalde fietsen te voorkomen.

Zoals benoemd in de aanleiding worden er daarnaast steeds meer claims gelegd op de beschikbare openbare ruimte door nieuwe ruimtelijke initiatieven. Met de toename van het woonaanbod wordt deze druk alleen maar groter. Het efficiënt inrichten van de openbare ruimte op het gebied van parkeren helpt. Dit alles voor een juiste balans tussen vraag en aanbod.

Het college heeft als gevolg van de trends en ontwikkelingen op 11 februari 2025 dan ook besloten om de huidige parkeernormen te actualiseren. In voorliggende beleidsregel zijn dan ook de nieuwe parkeernormen opgenomen, zowel op het gebied van het parkeren van auto's als op het gebied van het parkeren van fietsen.

## 1.2 Juridisch kader en toepassingsbereik

Sinds de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is het 'Parapluplan Parkeren' (vastgesteld op 10 september 2018) van rechtswege opgenomen in het Omgevingsplan van de gemeente Olst-Wijhe (het zogeheten tijdelijke deel). Hiermee blijft de juridische verplichting om bij ruimtelijke ontwikkelingen te voorzien in voldoende parkeergelegenheid onverminderd van kracht.

De voorliggende 'Beleidsregels Parkeren Olst-Wijhe' dienen daarbij als de inhoudelijke uitwerking van deze algemene regel. Waar het Omgevingsplan (via de regels uit het voormalige Parapluplan) voorschrijft dat er 'voldoende parkeerruimte' moet zijn, bepalen deze beleidsregels de concrete normen en berekeningswijzen.

Door de integrale werking van de Omgevingswet is de statische lijst met bestemmingsplannen uit 2018 minder relevant geworden; de parkeernormen gelden nu als algemeen toetsingskader voor elke omgevingsplanactiviteit (OPA) binnen de gemeente waarvoor een vergunning vereist is.

Voor bouwactiviteiten of functiewijzigingen die bij wet of via het Omgevingsplan vergunningsvrij zijn gesteld, vindt er geen preventieve toetsing aan deze parkeernormen plaats, aangezien er bij die initiatieven geen toets moment is bij het verlenen van een omgevingsvergunning.

## 1.3 Doel

Deze nieuwe Beleidsregels Parkeren hebben als doel om de gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in de gemeente Olst-Wijhe vast te stellen, om ervoor te zorgen dat in de toekomst in voldoende mate voorzien wordt in de parkeerbehoefte en om op die manier de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente Olst-Wijhe te waarborgen.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van voorliggend stuk worden de uitgangspunten voor het berekenen van de parkeer- en stallingsbehoefte beschreven. De totstandkoming en de hoogte van de parkeernormen zijn omschreven in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 beschrijft de relevante verkeerskundige eisen. Het toepassingskader en de afwijkmogelijkheden staan beschreven in hoofdstuk 5.

## 2 Uitgangspunten

Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt de parkeer- en stallingsbehoefte bepaald op basis van diverse uitgangspunten. Deze vormen de basis voor het berekenen van de parkeereis.

1. De ruimtelijke mogelijkheid is leidend  
Om parkeer- en stallingsoverlast in de toekomst te voorkomen, wordt de parkeereis gebaseerd op de maximale mogelijkheden van het huidige bestemmingsplan in plaats van op het huidige, specifieke gebruik. Door uit te gaan van de volledige ruimtelijke capaciteit van een locatie, blijft de parkeercapaciteit ook toereikend wanneer een activiteit met een tijdelijk lage parkeerbehoefte plaatsmaakt voor een intensievere functie. Zo wordt gewaarborgd dat het parkeren op de lange termijn altijd op eigen terrein kan worden opgevangen, ongeacht wie de gebruiker van het pand is.
2. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor het oplossen van de behoefte  
Een ontwikkeling mag in de basis niet leiden tot een extra parkeer- en stallingsbehoefte in de openbare ruimte. Een ontwikkelaar is dus verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende voorzieningen.
3. De berekende parkeer- en stallingsbehoefte dient op eigen terrein te worden opgelost  
Een ontwikkelaar moet de parkeereis op eigen terrein oplossen. In geval van bijvoorbeeld een nieuwe woonwijk kan 'eigen terrein' ook de toekomstige openbare ruimte betekenen. Het gaat in dit uitgangspunt dan ook om het totale plangebied dat ontwikkeld wordt.
4. Dubbelgebruik van parkeer- en stallingsplaatsen  
In de situatie waar sprake is van verschillende gebruikersfuncties, dient rekening te worden gehouden met het mogelijke dubbelgebruik van parkeer- en stallingsplaatsen. Meerdere functies kunnen namelijk mogelijk op verschillende momenten van de week gebruik maken dezelfde plaatsen. Uit een berekening van het maatgevend moment (parkeerbalans) volgt het aantal plaatsen dat op eigen terrein beschikbaar moet zijn.
5. Parkeereis wordt opgevangen binnen de acceptabele loopafstanden  
In de basis moet de parkeereis van een ontwikkeling worden gerealiseerd binnen de daarvoor geldende acceptabele loopafstanden. Als dat niet het geval is, kan op korte loopafstand hinder in de openbare ruimte ontstaan.
6. Parkeer- en stallingsplaatsen voor bezoekers zijn 'openbaar' toegankelijk  
Om het hiervoor genoemde dubbelgebruik mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat de parkeer- en stallingsplaatsen voor bezoekers voor alle functies eenvoudig 'openbaar' toegankelijk zijn.
7. Bevoorrading vindt plaats op eigen terrein  
Om de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid in de openbare ruimte te garanderen, is het noodzakelijk dat bevoorrading van functies en voorzieningen op eigen terrein kan plaatsvinden.

8. Geen benadeling door bestaande parkeer- en stallingstekorten (salderen)

Een ontwikkelaar kan niet worden benadeeld voor bestaande tekorten. Wanneer een bestaande functie verdwijnt en wordt vervangen door een nieuwe functie, dient de theoretische behoefte van de bestaande situatie in mindering te worden gebracht op de behoefte van de nieuwe functie (salderen). Hierbij zijn de volgende voorwaarden van kracht:

- De formele planfunctie is het uitgangspunt.
- Bij salderen van bestaande tekorten dient rekening te worden gehouden met een mogelijke verschuiving van het maatgevende moment. Saldering vindt dan ook niet normatief plaats, maar op basis van het drukte moment in de week.
- Wanneer een functie op het moment van aanvraag al 5 jaar niet meer in gebruik is, kan een bestaand tekort niet worden gesaldeerd.

9. Ruimte voor maatwerk bij grote bouwwerken of uitzonderlijke situaties

Bij zeer grote bouwwerken of uitzonderlijke situaties is het mogelijk dat de parkeer- en stallingsnormen verminderd toepasbaar zijn. Om overschotten of onevenredige eisen voor de ontwikkeling te voorkomen wordt ruimte geboden voor maatwerk. Het doel van het waarborgen van de bereikbaarheid van de voorziening blijft aanwezig.

## 3 Hoogte parkeer- en stallingsnormen

De parkeer- en stallingsnormen in voorliggende nota zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers van kennisplatform CROW. Het CROW heeft in juni 2024 de publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' vervangen door publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering'. Daarnaast heeft CROW in januari 2025 de publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2019' vervangen door de publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2025'. Bij beide updates is rekening gehouden met de laatste parkeerontwikkelingen, onder meer op het gebied van autobezit en autogebruik.

### 3.1 Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling

De vraag naar parkeer- en stallingsplaatsen wordt bepaald door de locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Uit studies blijkt dat nieuwe functies of voorzieningen in het centrum resulteren in een lagere extra parkeervraag voor de auto dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit wordt veroorzaakt door het aanbod van verschillende functies en de kwaliteit van andere vervoerswijzen. Hierdoor komen relatief gezien minder gebruikers van die functie met de auto. In tegenstelling tot de auto blijkt dat nieuwe functies of voorzieningen in het centrum resulteren in een hogere extra fietsparkeervraag dan functies van eenzelfde aard elders in de bebouwde kom. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod van verschillende functies en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen lager. Hierdoor komen gebruikers eerder met de auto naar de functie.

In het centrumgebieden van Olst en Wijhe is daarnaast sprake van een sturend parkeerbeleid door de aanwezigheid van parkeerschijfzones. Om deze reden wordt in de parkeernormen onderscheid gemaakt tussen de volgende stedelijke zones:

- Centrum
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

De stedelijke zone 'schil/overloopgebied' wordt in Olst-Wijhe vanwege de beperkte schaalgrootte van de kernen niet gebruikt.

Het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen, en daardoor het autogebruik, is niet alleen afhankelijk van de stedelijke zone, maar ook van de stedelijkheidsgraad. De hoogte van de parkeernorm is daardoor ook afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. Dit betreft het aantal adressen per vierkante kilometer. Volgens de meest recente cijfers van het CBS (jaar 2024) bedraagt de omgevingsadressendichtheid gemiddeld over de gehele gemeente Olst – Wijhe 484 omgevingsadressen per vierkante kilometer. De gemeente valt daarmee binnen de stedelijkheidsklasse 'niet stedelijk'.

Voor het bepalen van de parkeernormen aan de hand van de kencijfers van het CROW is daarmee de basis voor de gemeente Olst-Wijhe de keuze voor de stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk'. Voor wat betreft de stedelijke zones worden de centra van Olst en Wijhe aangemerkt als zone 'centrum'. De overige gebieden binnen de bebouwde kom van de kernen worden gekenmerkt als zone 'rest bebouwde kom'. Eventuele ontwikkelingen die plaatsvinden buiten de bebouwde kom vallen onder de zone 'buitengebied'. Als 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 zone 'rest bebouwde kom'.

De exacte grenzen van de centrumgebieden van Olst en Wijhe zijn gevisualiseerd:



*Figuur 3.1 – Centrumgebied Olst*



*Figuur 3.2 – Centrumgebied Wijhe*

De kencijfers van het CROW bestaan per functie uit een minimum- en maximumwaarde. Deze marge is bedoeld om de uiteindelijke parkeernorm af te stemmen op de situatie ter plaatse. Voor het bepalen van de hoogte van de parkeernorm voor de gemeente Olst-Wijhe is gekeken naar het autobezit in de gemeente Olst-Wijhe. Het gemiddelde autobezit per huishouden in de gemeente Olst-Wijhe is 1,3. Dit komt overeen met het gemiddelde autobezit van soortgelijke gemeenten binnen Nederland. Op basis van het autobezit hanteert de gemeente Olst-Wijhe voor haar parkeernormen het gemiddelde kengetal per functie dat het CROW geeft in de publicatie 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering'. Deze gemiddelde norm wordt binnen alle gebieden toegepast. Dit gemiddelde wordt ook van toepassing verklaard voor de fiets.

## 3.2 Toelichting en uitgangspunten parkeernormen auto

In bijlage 2 is het totaaloverzicht opgenomen van alle parkeernormen die de gemeente Olst-Wijhe voor de gangbare functies hanteert. De parkeernormen zijn volgens de hoofdgroepen van het CROW ingedeeld in de volgende categorieën:

- Wonen
- Werken
- Winkelen en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs)recreatie
- Gezondheidszorg en (sociale)voorzieningen
- Onderwijs

Bij een aantal functies is in bijlage 2 een aanvullende toelichting opgenomen. Deze toelichting helpt bij het zoeken naar de juiste parkeernorm en geeft aan waar rekening mee gehouden moet worden bij de betreffende norm. Voor het hanteren van de parkeernormen gelden een aantal algemene uitgangspunten. Deze staan hieronder vermeld. Aanvullend gelden ook een aantal specifieke uitgangspunten en voorwaarden voor de specifieke functiegroepen. Deze staan hieronder per categorie benoemd en toegelicht.

### 3.2.1 Algemeen

#### Gebiedsbepaling

Bij het bepalen van de toe te passen parkeernorm, dient vooraf vastgesteld te worden of de ontwikkeling zich binnen de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom bevindt. Indien sprake is van een ontwikkeling buiten de bebouwde kom, dan dient de norm 'Buitengebied' gehanteerd te worden. Als sprake is van een ontwikkeling binnen de bebouwde kom, dan dient eerst nog gekeken te worden of de ontwikkeling zich, volgens de afbeeldingen in paragraaf 3.1, bevindt in het centrum van Olst of Wijhe. Is dit het geval, dan geldt de norm 'Centrum', is dit niet het geval, dan geldt de norm 'Rest bebouwde kom'.

#### Laad en los voorzieningen

Als de functie van een ontwikkeling (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 hieronderbouwd van afgeweken 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, als geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- De verkeersveiligheid;
- De openbare ruimte;
- De parkeersituatie;
- De woon- en leefsituatie.

#### Bezoekersaandeel

Het bezoekersaandeel in de tabellen met de parkeernormen staat voor het aantal parkeerplaatsen dat toegankelijk moet zijn voor bezoekers. Dit kan ook betekenen dat bezoekers na aanmelding per intercom kunnen parkeren op het eigen terrein van het bedrijf. Hiermee is in de parkeernormen al rekening gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus voor deze functies inclusief bezoekersparkeren.

#### Meerdere functies binnen een ontwikkeling

In het geval van meerdere functies binnen een ontwikkeling, dient gekeken te worden of sprake is van een dominante functie met bijbehorende ondersteunende (neven)functies, of dat het om meerdere functies gaat die zelfstandig van elkaar functioneren en dus ook zelfstandig bezoekers aantrekken. Wanneer het om een dominante functie gaat met ondersteunende (neven)functies, dan wordt alleen de norm toegepast van de dominante functie. Dit geldt bijvoorbeeld bij functies zoals:

- Sport- of ontspanningsvoorzieningen met ondersteunende horeca die alleen geopend is gedurende de openingstijden van de betreffende sport- of ontspanningsvoorziening;
- Arbeidsintensieve industrie met bijbehorende opslagruimte die arbeidsextensief is;
- Eventuele horeca binnen zorginstellingen;

Wanneer beide functies afzonderlijk van elkaar bezoekers aantrekken, dan dient voor beide functies apart de parkeernorm genomen te worden en dient apart de parkeervraag per functie berekend te worden.

### 3.2.2 Wonen

#### 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 in de basis kleiner dan 90 m<sup>2</sup> 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 nota 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

### 3.2.3 Werken

#### Meerdere functies

Het kan voorkomen dat binnen een ontwikkeling van een bedrijf, meerdere functies gerealiseerd worden. Als dit het geval is, dient voor al deze functies apart de parkeernorm vastgesteld te worden. Gecombineerd zorgen deze parkeernormen samen dan voor de totale parkeervraag.

#### Vrachtwagen parkeren

Bij de functie: bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief, bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief en bedrijfsverzamelgebouw, zijn de parkeerkencijfers exclusief het vrachtwagen parkeren. Als het binnen de ontwikkeling van de hiervoor genoemde functies aannemelijk is dat er een behoefte gaat ontstaan naar parkeerplaatsen voor grote voertuigen (vrachtwagens), dan is een initiatiefnemer verplicht om deze ruimte te faciliteren op eigen terrein.

### 3.2.4 Winkel en boodschappen

Geen aanvullende uitgangspunten.

### 3.2.5 Sport, cultuur en ontspanning

Geen aanvullende uitgangspunten.

### 3.2.6 Horeca en (verblijfs)recreatie

#### Terrassen

Terrassen maken onderdeel uit van de bijbehorende horeca. Vaak zullen het terras en de inpandige horeca met een zekere mate van wisselwerking als een geheel werken. Zo is het terras in de wintermaanden gesloten en wordt de inpandige ruimte volledig gebruikt. In de zomermaanden wordt vooral buiten gezeten en wordt slechts een deel van de binnenruimte gebruikt. Dit wordt verder ondersteund door het feit dat de faciliteiten in bijvoorbeeld in een keuken van een restaurant maximaal ingesteld zijn op een volledige bezetting van de binnenruimte. 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 verblijfs gedeelte van de inpandige horecavoorziening.

Wanneer de buitenruimte op het terras echter groter is, wordt voor het aantal m<sup>2</sup> dat het terras groter is dan de binnenruimte dezelfde norm gehanteerd als voor de binnenruimte. 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. Dergelijke situaties doen zich hoofdzakelijk voor bij seizoensgebonden horeca, zoals bij voorbeeld een ijssalon. Belangrijk is dat de terrasvergunning gelijktijdig wordt getoetst met de omgevingsvergunning.

### 3.2.7 Gezondheid en (sociale)voorzieningen

#### Behandeldkamers versus backoffice

Bij gezondheidsfuncties is de parkeernorm afhankelijk van het aantal behandeldkamers. Backoffice, zoals bijvoorbeeld een laboratorium, ondersteunende kantoorruimte, of een hal met ontvangstruimte, dragen bij deze functie niet direct bij aan de parkeervraag. Bij het toetsen van een plan dient daarom vastgelegd te worden waar sprake is van een behandeldkamer en waar niet. Het is de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar om dit op een duidelijke manier kenbaar te maken.

### 3.2.8 Onderwijs

#### Parkeren bij een basisscholen en kinderdagverblijven

Bij basisscholen en kinderdagverblijven is de parkeerdruk het hoogst op de momenten dat kinderen gehaald of gebracht worden. De normering bevat enkel de behoefte voor personeel van deze functies. Voor het halen en brengen (en kiss&ride) dient daarom op basis van het aantal leerlingen of opvangplekken een separate onderbouwing aangeleverd te worden voor de benodigde ruimte voor het halen en brengen van kinderen.

### 3.2.9 Functies met ruime marge of die niet één op één benoemd worden

Zoals omschreven, zijn de parkeernormen gebaseerd op de landelijke kencijfers van CROW. Bij een aantal functies geeft CROW aan dat een ruime marge aangehouden moet worden voor het bepalen van de parkeereis in verband met het beschikbaar zijn van weinig data of in geval van een sterke variatie van het auto- en fietsgebruik. Bij deze functies blijft de gegeven norm het uitgangspunt, maar is aanvullende maatwerkonderbouwing mogelijk om tot een andere parkeereis te komen. Het gebruik van een maatwerkonderbouwing betreft een afwijking.

Het kan daarnaast voorkomen dat een ontwikkeling een functie omvat die niet één op één te koppelen is aan een functie die opgenomen is in de lijst met parkeernormen. Wanneer dit het geval is, dient gezocht te worden naar een maatwerkoplossing door het opstellen van een mobiliteitsplan. Deze maatwerkoplossing kan bijvoorbeeld gevonden worden aan de hand van een onderbouwing op basis van het aantal bezoekers van de functie. De ontwikkelaar dient te onderbouwen waarom de gekozen maatwerkoplossing het beste past bij de te ontwikkelen functie. Het college toetst deze onderbouwing.

## 3.3 Toelichting en uitgangspunten fietsparkeernormen

In bijlage 3 is het totaaloverzicht opgenomen van alle fietsparkeernormen die de gemeente Olst-Wijhe voor alle gangbare functies hanteert. De parkeernormen zijn, net als bij de auto, volgens de hoofdgroepen van het CROW ingedeeld in de volgende categorieën:

- Wonen
- Werken
- Winkelen en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs)recreatie
- Gezondheidszorg en (sociale)voorzieningen
- Onderwijs

Bij een aantal functies is in bijlage 3 een aanvullende toelichting opgenomen. Deze toelichting helpt bij het zoeken naar de juiste fietsparkeernorm en geeft aan waar rekening mee gehouden moet worden bij de betreffende norm. Voor het hanteren van de fietsparkeernormen gelden dezelfde aantal algemene uitgangspunten als voor de auto.

### 3.3.1 Algemeen

#### Gebiedsbepaling

Bij het bepalen van de toe te passen fietsparkeernorm, dient vooraf vastgesteld te worden of de ontwikkeling zich binnen de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom bevindt. Indien sprake is van een ontwikkeling buiten de bebouwde kom, dan dient de norm 'Buitengebied' gehanteerd te worden. Als sprake is van een ontwikkeling binnen de bebouwde kom, dan dient eerst nog gekeken te worden of de ontwikkeling zich, volgens de afbeeldingen in paragraaf 3.1, bevindt in het centrum van Olst of Wijhe. Is dit het geval, dan geldt de norm 'Centrum', is dit niet het geval, dan geldt de norm 'Rest bebouwde kom'.

#### Bezoekersaandeel

Het bezoekersaandeel in de tabellen met de fietsparkeernormen staat voor het aantal parkeerplaatsen dat toegankelijk moet zijn voor bezoekers. Dit kan ook betekenen dat bezoekers na aanmelding per intercom kunnen parkeren op het eigen terrein van het bedrijf. Hiermee is in de parkeernormen al rekening gehouden. De weergegeven fietsparkeernorm is dus voor deze functies inclusief bezoekersparkeren.

#### Meerdere functies binnen een ontwikkeling

In het geval van meerdere functies binnen een ontwikkeling geldt bij het toepassen van fietsparkeren hetzelfde uitgangspunt als voor autoparkeernormen.

### 3.3.2 Functies met ruime marge die niet één op één benoemd worden

Zoals omschreven, zijn de fietsparkeernormen gebaseerd op de landelijke kencijfers van CROW. Bij een aantal functies geeft CROW aan dat een ruime marge aangehouden moet worden voor het bepalen van de fietsparkeereis in verband met het beschikbaar zijn van weinig data of in geval van een sterke variatie van het auto- en fietsgebruik. Bij deze functies blijft de gegeven norm het uitgangspunt, maar is aanvullende maatwerkonderbouwing mogelijk om tot een andere parkeereis te komen. Het gebruik van een maatwerkonderbouwing betreft een afwijking.

Het kan voorkomen dat een ontwikkeling een functie omvat die niet één op één te koppelen is aan een functie die opgenomen is in de lijst met fietsparkeernormen. Wanneer dit het geval is, dient gezocht te worden naar een maatwerkoplossing door het opstellen van een mobiliteitsplan. Deze maatwerkoplossing kan bijvoorbeeld gevonden worden aan de hand van een onderbouwing op basis van het aantal bezoekers van de functie. De ontwikkelaar dient te onderbouwen waarom de gekozen maatwerkoplossing het beste past bij de te ontwikkelen functie. Het college toetst deze onderbouwing.

## 4 Verkeerskundige eisen

Parkeerplaatsen in de openbare ruimte en parkeervoorzieningen op eigen terrein moeten voldoen aan de daarvoor geldende verkeerskundige eisen. De relevante eisen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.

### 4.1 Maatvoering

Voor de maatvoering van parkeerplaatsen dient te worden voldaan aan de meest recente CROW-richtlijnen. Voor nog te realiseren (gebouwde) parkeerterreinen en parkeervoorzieningen dient te worden voldaan aan de meest recente versie van de NEN-normering. Bij eventuele afwijkingen en/of tegenstrijdigheden bepaalt het college de te hanteren maatvoering.

In onderstaande tabel is de minimale maatvoering voor haakse- en langspaarkeerplaatsen aangegeven. Wanneer parkeerplaatsen langs perceelsgrenzen, gesloten wanden of hoog blijvend groen gesitueerd zijn, moet extra ruimte worden gehanteerd voor in- en uitstappen, obstakelvrees en ter voorkoming van schade. Aan de zijde waar het obstakel zich bevindt, moet een breedte- of lengtetoeslag worden gehanteerd van minimaal 0,50 meter.

| Type parkeervoorziening/<br>gebruiker | Doelgroep                                                                 | Minimale breedte<br>(in meters)          | Minimale lengte<br>(in meters) |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------|
| Parkeervakken                         | Personenauto                                                              | 2,50                                     | 5,00                           |
|                                       | (Grote) bestelbus (bedrijven)                                             | 3,00                                     | 6,00                           |
|                                       | Autobus en vrachtauto<br>(ongeleed)<br>- lang parkeren<br>- kort parkeren | 3,50<br>4,00                             | 13,00                          |
|                                       | Trekker-opleggercombinatie<br>Vrachtauto met aanhanger                    | Lang parkeren 3,50<br>Kort parkeren 4,00 | 18,00<br>19,50                 |
|                                       | Mindervaliden-parkeerplaats                                               | 3,50                                     | 5,00                           |
|                                       |                                                                           |                                          |                                |
| Langspaarkeerplaatsen                 | Personenauto                                                              | 2,00                                     | 6,00                           |
|                                       | (Grote) bestelbus (bedrijven)                                             | 2,50                                     | 7,00                           |
|                                       | Autobus en vrachtauto<br>(ongeleed)                                       | 3,00                                     | 16,00                          |
|                                       | Trekker- opleggercombinatie<br>Vrachtauto met aanhanger                   | 3,50                                     | 21,00<br>22,50                 |
|                                       | Mindervaliden-parkeerplaats                                               | 3,50                                     | 6,00                           |
|                                       |                                                                           |                                          |                                |

#### Parkeerweg

De parkeerweg is een weg die direct naar parkeervoorzieningen leidt. De parkeerweg moet voorzien in de benodigde ruimte voor de parkeermanoeuvre. De parkeerweg is onderdeel van de rijbaan of betreft een rijbaan op een parkeerterrein. Om parkeervoorzieningen te bereiken, moet de parkeerweg voldoende breedte hebben. Een ontwikkelaar dient aan te tonen dat de betreffende parkeerweg breed genoeg is voor het bereiken van deze voorzieningen. Bij twijfel kan het college vragen om een rijcurve als bewijsvoering.

#### Toegangsweg

De toegangsweg vormt de verbinding tussen de openbare weg en de parkeerweg. Idealiter voldoen de toegangswegen aan de CROW-richtlijnen. Bij gebouwde voorzieningen kan echter sprake zijn van een smallere toegangsweg naar private terreinen. Toegangswegen dienen voldoende breed te zijn voor een minimale verkeersafwikkeling. De ontwikkelaar dient aan te tonen dat de toegangsweg breed genoeg is. Bij twijfel kan het college vragen om een rijcurve als bewijsvoering.

#### Fiets

In elk geval moet op eigen terrein worden voldaan aan de fietsparkeereis en moeten stallingsvoorzieningen voldoende kwaliteitsniveau hebben. De ontwikkelaar dient dit aan te tonen door middel van een onderbouwing. Een voorwaarde hierbij is dat de gestalde fietsen geen belemmering voor de vrije doorgang mogen vormen. Vuistregel voor de benodigde ruimte van één stallingsplaats is minimaal 1,5 m<sup>2</sup> (0,75 meter breed en 2,00 meter lang). Afhankelijk van het type fiets (bijvoorbeeld bakfietsen, kan meer ruimte wenselijk zijn). Ruimte op opritten die wordt aangewend voor (auto)parkeren, mag niet worden aangewend als stallingsruimte en andersom. Tot slot wordt voor een kwalitatief goede inrichting van stallingsvoorzieningen aanbevolen gebruik te maken van de daarvoor geldende kwaliteitsrichtlijnen zoals: CROW-publicatie 291 'Leidraad fietsparkeren' en 'FietsParKeur'. Met daarbij aanvullend dat bij de inrichting van stallingsvoorzieningen altijd rekening wordt gehouden met de doelgroep waarvoor de stalling bestemd is.

## 4.2 Parkeren bij woningen

Grondgebonden woningen beschikken over een eigen perceel. De inrichting van dat perceel en daarmee de ruimte voor het parkeren is afhankelijk van het woningtype, de perceeloppervlakte en de stedenbouwkundige opzet van de wijken. Parkeerplaatsen op eigen perceel moeten bereikbaar zijn met een oprit. Bij de parkeernormen wordt uitgegaan van het feit dat de parkeerplaatsen bij opritten niet volledig worden benut. Om parkeerverschuiving naar de openbare ruimte te voorkomen, wordt voor opritparkeren een rekenwaarde gebruikt. De rekenwaarden zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

| Parkeervoorziening                   | Theoretisch aantal | Berekenings-aantal | Opmerking                  |
|--------------------------------------|--------------------|--------------------|----------------------------|
| Enkele oprit zonder garage           | 1                  | 0,8                | Oprit min. 5,0 meter lang  |
| Lange oprit zonder garage of carport | 2                  | 1,0                |                            |
| Dubbele oprit zonder garage          | 2                  | 1,7                | Oprit min. 4,5 meter breed |
| Garage zonder oprit (bij woning)     | 1                  | 0                  |                            |
| Garagebox (niet bij woning)          | 1                  | 0                  |                            |
| Garage met enkele oprit              | 2                  | 0,8                | Oprit min. 5,0 meter lang  |
| Garage met lange oprit               | 3                  | 1,0                |                            |
| Garage met dubbele oprit             | 3                  | 1,7                | Oprit min. 4,5 meter breed |

### 4.3 Acceptabele loopafstanden

De loopafstanden die een gebruiker kan of wil afleggen tussen parkeervoorzieningen en de functies wordt de acceptabele loopafstand genoemd. De afstand die een gebruiker als acceptabel beschouwd, verschilt per functie. In onderstaande tabel zijn de acceptabele loopafstanden opgenomen waaraan de bereikbaarheid van parkeervoorzieningen wordt getoetst.

| Gebruiksfunctie                          | Acceptabele maximale loopafstanden (meter) |                |
|------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------|
|                                          | <i>Automobilist</i>                        | <i>Fietser</i> |
| Wonen                                    | 100                                        | 50             |
| Werken                                   | 500                                        | 250            |
| Winkelen en boodschappen                 | 100                                        | 50             |
| Centrum (wonen en werken)                | 200                                        | 100            |
| Sport, cultuur en ontspanning            | 200                                        | 100            |
| Horeca en recreatie                      | 200                                        | 100            |
| Gezondheidszorg en sociale voorzieningen | 100                                        | 50             |
| Onderwijs                                | 200                                        | 100            |

### 4.4 Aanwezigheidspercentages

Bij verschillende gebruikersgroepen kan sprake zijn van een verschil in het drukste moment van de week. Omdat gebruikers niet (altijd) op hetzelfde moment aanwezig zijn, kunnen parkeer- en stallingsplaatsen dubbel worden gebruikt. Door dubbelgebruik kan het zijn dat er per saldo minder capaciteit kan worden gerealiseerd.

Het drukste moment van de week is het maatgevend moment voor het aantal te realiseren parkeer- en stallingsplaatsen. Het bepalen van dat drukste moment gebeurt met behulp van de aanwezigheidspercentages. Verder worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd voor verkeerskundige berekeningen, zoals een salderingsberekening of een parkeerbalans. In de tabel in bijlage 4 staan de aanwezigheidspercentages per gebruikersgroep.

## 5 Toepassingskader

Voorliggend hoofdstuk beschrijft hoe de hiervoor benoemde uitgangspunten, normen en verkeerskundige eisen worden toegepast. Ook worden de afwijkmogelijkheden omschreven.

### 5.1 Bepalen parkeer- en stallingsbehoefte

Bij iedere ontwikkeling dient eerst de parkeer- en stallingsbehoefte op het maatgevend piekmoment in beeld te worden gebracht. Op basis van de uitgangspunten en de omschreven normen wordt de parkeer- en stallingseis bepaald. Deze eis kan worden bepaald aan de hand van het volgende stappenplan:

1. Bepaal de ligging van de ontwikkeling en de afbakening van het plangebied
2. Bepaal ruimtelijk programma per (deel)gebied
3. Bepaal de te hanteren parkeer- en stallingsnormen
4. Bepaal de aanwezigheidspercentages per gebruiker
5. Bereken de parkeer- en stallingsbehoefte per moment van de week (parkeerbalans)
6. Rond de uitkomst uit de berekening naar boven af op hele aantallen
7. Bepaal het drukste moment van de week met daarbij het aantal parkeer- en stallingsplaatsen dat beschikbaar moet zijn in de openbare ruimte.

Als er gesaldeerd mag worden met de theoretische parkeer- en stallingsvraag van de huidige situatie, moet in het stappenplan het te salderen aantal meegenomen worden in de op te stellen parkeerbalans. Op deze wijze wordt gesaldeerd op basis van de verschillende momenten van de week.

### 5.2 Bepalen parkeer- en stallingsaanbod

Parkeer- en stallingsplaatsen worden alleen als aanbod meegerekend als deze voldoen aan de eerder omschreven verkeerskundige eisen. Voor het bepalen van het aanbod moet dan ook rekening worden gehouden met de maatvoering, de acceptabele loopafstanden en de rekenwaarden op eigen terrein.

Resultaat van voorgaande stappen is een beeld van de theoretische parkeer- en stallingsbehoefte en een overzicht van het parkeer- en stallingsaanbod. Het aanbod dient minimaal gelijk te zijn aan de berekende behoefte. Als dat het geval is, spreken we van een sluitende parkeerbalans. De ontwikkeling voldoet aan voorliggende nota. Bij een overschot aan parkeer- en stallingsplaatsen voldoet de ontwikkeling ook aan de nota. Als de parkeer- en stallingsbehoefte groter is dan de parkeer- en het stallingsaanbod, dan is er sprake van een tekort aan toekomstige plaatsen. De ontwikkeling voldoet in dat geval niet aan de eisen uit voorliggende nota.

### 5.3 Hardheidsclausule en afwijkingsbevoegdheid

In uitzonderlijke situaties kan het college afwijken van deze parkeernormen. Dit gebeurt alleen als het strikt opvolgen van de regels voor een initiatiefnemer nadelen heeft die niet in verhouding staan tot het doel van de regels.

Als de ontwikkelaar niet kan voldoen aan de berekende parkeer- en stallingsbehoefte, dan dient dit schriftelijk te worden onderbouwd. De schriftelijke onderbouwing moet minimaal een argumentatie bevatten waarom dit het geval is, inclusief de redenen waarom wel voldoen aan behoefte onhaalbaar,

onwenselijk of onredelijk is. Op basis hiervan kan de gemeente medewerking verlenen aan een afwijkmogelijkheid. Bij alle afwijkingen wordt een gemeentelijk verkeerskundige om advies gevraagd. Een positief advies kan voorwaardelijk zijn. Kleine afwijkingen worden ambtelijk afgehandeld en grote(re) door het college.

Afwijken is mogelijk door middel van achtereenvolgens (verplichte volgorde) de onderstaande stappen te volgen. Er moet niet alleen beargumenteerd worden waarom er voor een bepaalde afwijkmogelijkheid gekozen wordt. Ook moet er aangetoond worden waarom de eerdere stappen niet mogelijk zijn als afwijkmogelijkheid.

#### A. Aanpassing ruimtelijke ontwikkeling

De initiatiefnemer is verplicht om de ruimtelijke ontwikkeling aan te passen om de parkeer- en stallingsbehoefte alsnog binnen het plangebied op te vangen, bijvoorbeeld door wijzigingen in de omvang, programma of indeling. Voldoet het aangepaste plan, kan medewerking worden verleend zonder afwijking. Blijken dergelijke aanpassingen onredelijk, dan kan een verzoek tot maatwerk ingediend worden. Wordt ook dat verzoek afgewezen, moet stap A alsnog worden doorlopen.

#### B1. Mobiliteitsfonds centrum en rest bebouwde kom Olst en Wijhe

Door ruimtelijke beperkingen in de centrumgebieden en de rest van de bebouwde kom van Olst en Wijhe is het soms onwenselijk of onmogelijk om de parkeer- en stallingseis binnen het plangebied op te lossen. In deze gevallen kan een initiatief toch doorgaan met een financiële bijdrage in het Mobiliteitsfonds (voor maximaal 10 parkeerplaatsen). De middelen uit het Mobiliteitsfonds worden door de gemeente Olst-Wijhe ingezet om te investeren in de algehele bereikbaarheid van functies en voorzieningen in de centrumgebieden en in de rest van de bebouwde kom. Bijvoorbeeld in: voetgangersstructuur en -voorzieningen, (in pandige) stallingsvoorzieningen en fietsinfrastructuur, deelmobiliteitsoplossingen, (in pandige) parkeervoorzieningen en infrastructuur. Zo kunnen ontwikkelingen toch plaatsvinden zonder dat de bereikbaarheid verslechtert.

De instelling, het inlegbedrag, de bestedingen en de bevoegdheden van het mobiliteitsfonds worden geborgd in de 'Verordening Mobiliteitsfonds Olst-Wijhe 2026', die door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Initiatiefnemers in de betreffende gebieden kunnen een beroep doen op deze afwijkmogelijkheid.

Het college besluit hierover, waarbij een verkeerskundig advies wordt gewogen. De financiële bijdrage moet vóór besluitvorming worden voldaan. Een bijdrage aan het mobiliteitsfonds geeft overigens geen recht op een beschikbare parkeer- of stallingsplaats of eventuele parkeervergunning.

#### B2. Strategisch mobiliteitsplan

De ruimtelijke context van (zeer) grote gebiedsontwikkelingen kan sterk verschillen. Bij grootschalige gebiedsontwikkeling kan het wenselijk of nodig zijn anders om te gaan met mobiliteit. De vaste parkeer- en stallingsnormen en/of specifieke beleidsregels uit voorliggende nota zijn dan mogelijk niet of niet geheel van toepassing. Met een strategisch mobiliteitsplan moet worden beschreven hoe invulling wordt gegeven aan een goede mobiliteit. De systematiek van de nota kan als basis dienen voor een dergelijk plan. Het afwijken met een strategisch mobiliteitsplan geldt voor zowel nieuwe ontwikkelingen als grootschalige sloop, herbouw of herontwikkeling. Bij het opstellen van zo'n plan is een integrale toetsing door alle relevante disciplines noodzakelijk. Voorbeelden op hoofdlijn kunnen zijn:

- Plannen met slimme functiemenging, zoals het principe '15-minuten-stad/-dorp';
- Een spoorzone met voorzieningen in de hoogte, efficiënt dubbelgebruik van parkeren en inzet van deelmobiliteit en openbaar vervoer;
- Autoluwe wijken die van wonen tot verplaatsen zijn afgestemd op de doelgroep en rekening houdend met alle vormen van (alternatieve) verplaatsingen (van pakketpost tot noodhulp naar afval).

Een strategisch mobiliteitsplan wordt door initiatiefnemers in samenwerking met de gemeente opgesteld. Het plan bevat de aanpak voor de bereikbaarheid en de wijze waarop in de brede mobiliteitsbehoefte wordt voorzien. Het voorkomen van (fiets)parkeerhinder en het waarborgen van bereikbaarheid moeten als centrale doelen opgenomen worden in het plan. Afwijkende normen en regels voor de betreffende ontwikkeling worden in het omgevingsplan opgenomen, dat door de gemeenteraad (of gemandateerd: het college) wordt vastgesteld.

### B3. Verzoek tot maatwerk

Niet altijd is het praktijkgebruik van een functie in één norm te vatten. Bij grote bouwwerken en/of in uitzonderlijke situaties kan een aantoonbaar scheve verhouding ontstaan tussen het aantal vereiste parkeer- en stallingsplaatsen op basis van normen en de in de praktijk redelijkerwijs te verwachten parkeer- en stallingsbehoefte. Een initiatiefnemer kan dan een verzoek tot maatwerk indienen.

De gemeentelijk verkeerskundige beoordeelt altijd eerst de ontvankelijkheid van het maatwerkverzoek. Is het verzoek ontvankelijk, dan volgt een inhoudelijke beoordeling en verkeersadvies, eventueel aangevuld met inbreng van andere disciplines. Een eerder goedgekeurde maatwerkonderbouwing geldt opnieuw als een daaropvolgende situatie gelijk is.

Met als uitgangspunt dat de ruimtelijke mogelijkheid leidend is en blijft, kan ruimte voor maatwerk worden geboden. De initiatiefnemer moet schriftelijk onderbouwen waarom sprake is van een scheve verhouding en daarbij altijd de reguliere berekening van de parkeer- en stallingseis meenemen. De onderbouwing bevat gegevens over het aantal (toekomstige) gebruikers (bijvoorbeeld werknemers en bezoekers), hun mobiliteitsvormen en – indien nodig – een verkeers- en/of parkeeronderzoek. Op basis hiervan moet een passende parkeer- en stallingsbehoefte blijken. Waarbij rekening wordt gehouden met eventuele groei. Afhankelijk van de situatie kan worden vereist dat een in deze nota genoemd afwijkprincipe wordt toegepast, zoals afwijkmogelijkheid B4. 'Van norm naar nodig'.

De maatwerkonderbouwing is vormvrij. Er worden geen vaste kenmerken of grenzen gehanteerd bij de beoordeling wanneer het verzoek tot maatwerk ontvankelijk is. Wel kunnen de volgende richtinggevende kenmerken worden gehanteerd:

- Een bouwwerk is groter dan 2.500 m<sup>2</sup> bvo;
- Een bouwwerk heeft meer dan twee functies;
- Een bouwwerk heeft een (ongebruikelijke) combinatie van functies;
- Een bedrijf of organisatie met 250 werknemers of meer;
- Een functie of voorziening waarvoor geen te hanteren normen zijn opgenomen in deze nota;
- Een functie of voorziening waarvoor de te hanteren norm, aantoonbaar te hoog is. Dit dient aangetoond te worden door middel van een onafhankelijk en deskundig onderzoek.

Is het verschil tussen de reguliere en de maatwerkbehoefte  $\leq 10\%$ , dan kan het verzoek ambtelijk worden afgehandeld. Bij een groter verschil ( $> 10\%$ ) besluit het college over de afwijking.

### B4. Van norm naar nodig

Omdat het praktijkgebruik van een functie niet altijd in één norm is te vatten, kan het wenselijk zijn om de vereiste parkeer- en stallingsplaatsen in eerste instantie niet volledig te realiseren, maar door middel van een ruimtereservering aan de parkeer- en stallingseis te voldoen. Bij toepassing van deze afwijkmogelijkheid wordt eerder tenminste 70% van de parkeer- en/of stallingseis gerealiseerd. Voor de overige 30% (of minder) wordt binnen het plangebied een ruimtelijke reservering gedaan. Zodoende kunnen fluctuaties in de tijd blijvend worden opgevangen. Bij afrondingsverschillen wordt naar boven afgerond. Deze afwijkmogelijkheid kan ook worden toegepast bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken.

Met een gemaatvoerd ontwerp wordt aangetoond dat, waar en hoe later, indien nodig, alle vereiste parkeer- en stallingsplaatsen alsnog kunnen worden gerealiseerd. 30% (of minder) van de parkeer- en/of

stallingsplaatsen wordt pas gerealiseerd wanneer de behoefte na oplevering hoger blijkt te zijn dan de initieel aangelegde parkeer- of stallingsvoorzieningen.

Hiervoor moet de initiatiefnemer het gebruik van de parkeer- en stallingsvoorziening op een maatgevend moment meten en aan de gemeente rapporteren. De gemeente kan ter controle een (fiets)parkeeronderzoek verlangen. Daarnaast moet de initiatiefnemer de omgeving raadplegen. Op een loopafstand van 100 meter worden alle adressen in de directe omgeving geraadpleegd, per adres/huishouden volgt één verklaring.

Wanneer de bezettingsgraad 90% of hoger is en/of aantoonbaar sprake is van parkeerhinder in de omgeving (binnen een loopafstand van 100 meter), dient de parkeer- en/of stallingsvoorziening te worden uitgebreid. Tenzij aantoonbaar sprake is van een externe oorzaak. Het uitbreiden mag gefaseerd plaatsvinden. Alle kosten voor het uitvoeren van onderzoeken en participatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Wanneer de gemeente ter controle een (fiets)parkeeronderzoek uitvoert, kunnen de kosten naar redelijkheid en billijkheid in rekening worden gebracht bij de initiatiefnemer.

Bij het toepassen van deze afwijkmogelijkheid worden concrete afspraken vastgelegd bij het verlenen van de omgevingsvergunning. Daarin wordt tenminste expliciet opgenomen:

- Hoe de reserveringsruimte bedoeld voor parkeren en stallen anders gebruikt mag worden (geen onomkeerbare inrichting);
- Door wie de kosten voor het uitvoeren van onderzoeken en participatie worden gedragen (primair voor rekening van initiatiefnemer);
- Wanneer de voorzieningen voor parkeren en stallen worden uitgebreid (bezettingsgraad  $\geq$  90% of objectief aantoonbare parkeerhinder);
- Hoelang de plichten voor initiatiefnemer van kracht zijn (met 1 jaar na ingebruikname als minimumperiode voor Wonen en 3 jaar voor Werken);

Het college dient altijd een besluit te nemen voor het toepassen van deze afwijking. Waarbij een advies van de gemeentelijk verkeerskundige gewogen wordt.

#### C. Eén parkeerplaats

Wanneer een ruimtelijke ontwikkeling niet haalbaar is alleen doordat één of enkele parkeerplaatsen niet kan/kunnen worden opgevangen binnen het plangebied, wordt dat als disproportioneel beschouwd. Het breed maatschappelijk belang van een ruimtelijke ontwikkeling is altijd groter dan die ene parkeerplaats. Daarom kan in dit geval zondermeer medewerking worden verleend, mits de verkeerskundige daartoe positief adviseert. Bij een negatief verkeersadvies moet worden gewerkt met andere afwijkmogelijkheden. Voor het bepalen van de hoogte van 'enkele parkeerplaatsen' geldt een percentage van 10%, een maximum van 5 parkeerplaatsen en de rekenregel: afronden naar beneden. Initiatiefnemers worden niet ontslagen van hun inspanningsverplichting. Deze afwijkmogelijkheid betreft dus geen 'korting' op de parkeereis.

Het college besluit hierover, waarbij een verkeerskundig advies wordt gewogen. Deze afwijkmogelijkheid kan niet worden gestapeld, of in combinatie met andere afwijkmogelijkheden worden gehanteerd.

#### D. Privaat alternatief

De initiatiefnemer kan mogelijk in de directe omgeving ruimte kopen voor het opvangen van de parkeereis. De vervangende voorziening dient voldoende capaciteit te bieden, moet binnen de acceptabele loopafstanden bereikbaar zijn en voldoen aan de toegankelijkheidsplicht. Als de parkeervoorziening in de toekomst wijzigt dan kan dit alléén na toestemming van de gemeente. De gemeente staat geen huurovereenkomsten toe, tenzij de huur van het privaat alternatief permanent is.

Voor het toepassen van deze afwijkmogelijkheid is een positief advies van een verkeerskundige nodig, vervolgens kan de omgevingsvergunning ambtelijk worden afgehandeld. Bij een negatief advies van de verkeerskundige wordt het besluit tot afwijking voorgelegd aan het college.

#### E. Opvangen openbare ruimte

Wanneer in de directe omgeving van een ruimtelijke ontwikkeling ongebruikte parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn, kunnen die openbare voorzieningen mogelijk worden gebruikt voor het opvangen van de parkeereis. Hiermee kan een ontwikkeling haalbaar worden, zonder dat dat direct ten koste gaat van de bereikbaarheid in het omliggend gebied of voor parkeerhinder zorgt. Om ervoor te zorgen dat dubbelgebruik van openbare parkeervoorzieningen mogelijk blijft, mogen openbare voorzieningen nooit worden geprivatiseerd door middel van koop of huur.

Door middel van een parkeerbalans (zie ook 4.4 'Aanwezigheidspercentages') moet de parkeereis voor de maatgevende momenten worden bepaald. Het aantal parkeerplaatsen dat daaruit volgt moet beschikbaar zijn, binnen de acceptabele loopafstanden (zie 4.3 'Acceptabele loopafstanden').

Om parkeerhinder te voorkomen moet de bezettingsgraad na toevoeging van de extra parkeerbehoefte onder de 90% blijven. Wanneer in een deelgebied binnen de acceptabele loopafstand de bezettingsgraad 90% of hoger is, dan moet die (te) hoge bezetting in een naburig deelgebied kunnen worden opgevangen. Als de bezettingsgraad in één of enkele deelgebieden niet onder de 90% blijft, kan de extra parkeerbehoefte niet in de openbare ruimte worden opgevangen.

Met een parkeeronderzoek kan worden aangetoond of in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is. Een parkeeronderzoek wordt altijd uitgevoerd door een verkeerskundige van de gemeente Olst-Wijhe of door een onafhankelijk verkeersonderzoeksbureau. Ieder parkeeronderzoek moet voldoen aan de kwaliteitseisen van de gemeente Olst-Wijhe. Een onderzoeksvoorstel van een externe partij wordt altijd vooraf afgestemd met en beoordeeld door de verkeerskundige van de gemeente Olst-Wijhe. De kosten voor een onderzoek en onderbouwing zijn altijd voor de initiatiefnemer.

(Openbare) parkeerplaatsen in de centrumgebieden van Olst en Wijhe mogen niet worden gebruikt bij deze afwijkmogelijkheid. Bij ruimtelijke ontwikkelingen direct buiten het centrumgebied moet de openbare restcapaciteit van het centrumgebied buiten beschouwing worden gelaten. Wanneer redelijkerwijs verwacht kan worden dat alsnog parkeer- of stallingsplaatsen van het centrumgebied gebruikt gaan worden, dan wordt van initiatiefnemers een financiële bijdrage aan het Mobiliteitsfonds verwacht, zie afwijkmogelijkheid B1. 'Mobiliteitsfonds centrum Olst en Wijhe'.

Bij het toepassen van deze afwijkmogelijkheid is een advies van de verkeerskundige noodzakelijk. Aangezien het opvangen van parkeer- en stallingsplaatsen in de openbare ruimte kan conflicteren met andere belangen, dient het college altijd te besluiten tot deze afwijking.

#### F. Aanleg parkeerplaatsen openbare ruimte

Wanneer het opvangen van parkeerplaatsen binnen de bestaande openbare capaciteit niet mogelijk is, kan onderzocht worden of aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte een oplossing biedt. Parkeerplaatsen die worden aangelegd zijn altijd openbaar en voor eenieder onvoorwaardelijk toegankelijk. Er kunnen voorwaarden worden gesteld aan de maximale hoeveelheid aan te leggen parkeerplaatsen. De werkelijke kosten van de aanleg, en alle daaruit voortvloeiende kosten, komen volledig voor rekening van de initiatiefnemer.

Bij de beoordeling of de aanleg van extra parkeervoorzieningen in de openbare ruimte mogelijk is, wordt altijd advies ingewonnen van relevante vakdisciplines (bijvoorbeeld verkeer, beheer, groen). Het college beslist altijd over deze afwijking, waarbij de adviezen gewogen worden. Wanneer de aanleg van extra

parkeerplaatsen ten koste gaat van bestaand openbaar groen, kunnen mitigerende maatregelen (zoals groene parkeerplaatsen) vereist worden.

#### G. Integrale belangenafweging

Het is mogelijk dat bovenstaande stappen alsnog niet of onvoldoende leiden tot een haalbare ruimtelijke ontwikkeling. Wanneer niet aan de parkeer- en/of stallingseis en/of de beleidsregels uit deze nota kan worden voldaan, is sprake van een negatief advies op grond van voorliggende nota.

Vanwege andere belangen kan het wenselijk zijn toch medewerking te verlenen aan de ruimtelijke ontwikkeling. Voorbeelden van andere belangen kunnen zijn: integrale ruimtelijke kwaliteit, de woonopgave en sociale, maatschappelijke en economische belangen.

Met een integrale belangenafweging kan het college het belang van bereikbaarheid afwegen tegenover andere belangen en gemotiveerd besluiten tot een afwijking van de parkeer- en/of stallingseis of specifieke beleidsregels uit deze nota. Indien mogelijk worden daarbij mitigerende maatregelen genomen.

Het afwijken van de parkeer- en of stallingseis is mogelijk binnen de omgevingsvergunning. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning kan besloten worden om ondanks het negatieve verkeersadvies medewerking te verlenen aan de ruimtelijke ontwikkeling. Een afwijking d.m.v. een integrale belangenafweging wordt vastgesteld door het college. Hierbij wordt altijd een advies van verkeer gewogen.

Aldus vastgesteld op: .....

De secretaris

de burgemeester