

Nota Parkeernormen 2026

Gemeente Twenterand



Versie 1.0 concept d.d. 06-05-2026

Inhoud

Nota Parkeernormen 2026 Gemeente Twenterand	1
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
2 Doel en strekking	4
2.1 Waarborgen bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit	4
2.2 Alleen toepassen bij (nieuwe) ontwikkelingen	4
2.3 Juridische status	4
2.4 Overgangsregeling	5
2.5 Inwerkingtreding	5
3 Uitgangspunten parkeernormen	6
3.1 CROW-parkeerkencijfers en bandbreedte	6
3.2 Stedelijkheidsgraad	6
3.3 Gebiedsindeling	6
3.4 Aanwezigheidspercentages	7
3.5 Rekenregels parkeren op eigen terrein	8
3.6 Acceptabele loopafstanden	9
3.7 Voldoende stallingsmogelijkheden fiets	9
4 Toepassen parkeernormen	10
4.1 Bepalen parkeeropgave	10
4.2 Verrekening oude functie	10
4.3 Toets dubbelgebruik	10
4.4 Parkeerinvulling	11
4.4.1 Eigen terrein (ontwikkellocatie)	11
4.4.2 Eigen terrein (buiten ontwikkellocatie)	11
4.4.3 Inzet deelmobiliteit	11
4.4.4 Benutten openbare parkeercapaciteit	12
Bijlagen	13
1. Parkeernormen gemeente Twenterand	14
2. Gebiedsindeling gemeente Twenterand	17

1 Inleiding

Parkeernormen zijn regels die richting geven aan de toepassing en realisatie van parkeerplaatsen bij nieuwe (bouw)ontwikkelingen en functiewijzigingen. Deze normen bieden onder meer inzicht in het aantal te realiseren parkeerplaatsen dat hoort bij een specifieke functie. Het vastleggen van parkeernormen zorgt voor duidelijkheid en houvast voor bewoners, bedrijven, projectontwikkelaars én de gemeente. Op deze manier is voor alle betrokken partijen vooraf inzichtelijk welke parkeereisen van toepassing zijn. De parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1 van deze nota zijn van toepassing op alle nieuwe ontwikkelingen en transformaties vanaf het moment van inwerkingtreding van deze nota.

1.1 Aanleiding

De oude Beleidsnota Parkeernormen van de gemeente Twenterand is vastgesteld in mei 2018. Sindsdien hebben zich diverse ontwikkelingen voorgedaan, waardoor actualisatie wenselijk is. Aanleiding hiervoor zijn onder meer nieuwe CROW-kencijfers en -richtlijnen, evenals veranderende inzichten op het gebied van mobiliteit in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen. Om hierop in te spelen is de voorliggende Nota Parkeernormen 2026 opgesteld. Deze nota vervangt de eerder vastgestelde Beleidsnota Parkeernormen gemeente Twenterand 2018.

Deze nota Parkeernormen 2026 bevat in hoofdlijnen de volgende wijzigingen:

1. Actualisatie van de parkeernormen per functie

De parkeernormen voor het aantal parkeerplaatsen per functie zijn geactualiseerd en afgestemd op de meest recente richtlijnen van het CROW, zoals vastgelegd in CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024'. Hierbij is, net als in de beleidsnota uit 2018, uitgegaan van het gemiddelde kencijfer binnen de aangegeven bandbreedtes.

2. Aanwezigheidspercentages bij meerdere functies

Ten behoeve van het dubbelgebruik van parkeerplaatsen zijn de aanwezigheidspercentages voor diverse functies toegevoegd.

3. Wijziging bezoekersaandeel bij de functie wonen

Bij de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een deel voor bewoners en een deel voor bezoekers. In CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' wordt niet langer gewerkt met een vast kencijfer voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen per woning. In plaats daarvan wordt het toe te passen kencijfer bepaald op basis van de geografische ligging van het gebied (centrum, rest bebouwde kom of buitengebied).

4. Herziening van de gebiedsindeling

Ten opzichte van de Beleidsnota Parkeernormen 2018 is de gebiedsindeling voor een deel herzien. In deze nota parkeernormen zijn geen schilgebieden opgenomen.

5. Reken aantallen en maatvoering parkeervoorzieningen

In de Nota parkeernormen 2026 (paragraaf 3.5) zijn reken aantallen opgenomen voor opritten en garages om interpretatieverschillen en discussies te voorkomen. Daarnaast wordt voor de maatvoering van parkeervoorzieningen uitgegaan van de richtlijnen zoals vastgelegd in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR).

6. Fietsparkeren

Bij nieuwe ontwikkelingen wordt niet alleen getoetst op de beschikbaarheid van voldoende parkeerruimte voor auto's, maar ook op de aanwezigheid van voldoende stallingsruimte voor fietsen. Als richtlijn kunnen hierbij de Fietsparkeerkencijfers 2025 van het CROW worden gehanteerd.

2 Doel en strekking

Deze nota parkeernormen geeft het kader voor de wijze waarop de gemeente Twenterand omgaat met parkeren bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen. Met de parkeernormen wordt beoogd te waarborgen dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid, zonder dat dit leidt tot een onnodig beslag op de openbare ruimte.

De parkeernormen dragen bij aan een goede bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit en bieden tegelijkertijd ruimte voor maatwerk bij nieuwe initiatieven. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het doel, de toepassing en de juridische status van de parkeernormen, evenals de mogelijkheden voor afwijking en de overgangs- en inwerkingtredingsregeling.

2.1 Waarborgen bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit

Bij nieuwe ontwikkelingen is het van belang dat voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit voorkomt parkeeroverlast in de openbare ruimte. Voldoende parkeerplaatsen is van belang, maar anderzijds moet een overschot aan parkeerplaatsen worden tegengegaan. De beschikbare ruimte is schaars en kan eveneens aan andere functies bestemd worden, bijvoorbeeld functies die bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en/of duurzaamheid. De juiste parkeernormen waarborgen zowel de bereikbaarheid als ruimtelijke kwaliteit.

Er is soms een schijnbaar dilemma tussen enerzijds het uitvoering geven aan het parkeerbeleid dat de kwaliteit van de openbare ruimte bewaakt en anderzijds het parkeerbeleid dat de economische ontwikkeling in de gemeente wil faciliteren. De gemeentelijke parkeernormen hebben op zich niet het doel om ontwikkelingen te belemmeren, maar om hen te toetsen op hun kwaliteit. Het toepassen van parkeernormen kan in de praktijk echter tot tegenstrijdige belangen leiden. Omdat parkeernormen een (positieve) invloed hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid én de economische ontwikkeling, is vaak een bredere belangenafweging dan alleen parkeren nodig.

2.2 Alleen toepassen bij (nieuwe) ontwikkelingen

De parkeernormen van deze nota Parkeernormen 2026 zijn van toepassing op alle toekomstige omgevingsrechtelijke plannen, projecten en nieuwe initiatieven. De nota is bedoeld als normenkader binnen de gemeente Twenterand en wordt gebruikt als kader voor externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, bewoners, ondernemers enz.).

2.3 Juridische status

De gemeentelijke bestuursorganen beschikken over een behoorlijke mate van beleidsruimte over de te bepalen parkeernormen binnen de gemeente Twenterand. In verband met deze beleidsruimte en de gewenste duidelijkheid over de parkeernormen, zijn beleidsregels opgesteld. Dit is bepaald in artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna kortweg Awb). Omdat deze nota ook kaderstellend is, is de nota parkeernormen door de gemeenteraad en het college vastgesteld.

De in deze notitie vastgelegde beleidsregels zijn te kwalificeren als beleidsregels in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Dat betekent dat er gehandeld wordt overeenkomstig het gestelde in deze beleidsnotitie. Dit is bepaald in artikel 4:84 Awb.

Afwijkingsmogelijkheid

Er kan worden afgeweken van de beleidsregels als de specifieke omstandigheden van een concreet geval hiertoe aanleiding geven.

De hier aan de orde zijnde afwijkingsbevoegdheid biedt een zelfstandige mogelijkheid om van de beleidsregels af te wijken. Bij een afwijking van de beleidsregels moet uitdrukkelijk gemotiveerd worden waarom er wordt afgeweken. Afwijken kan alleen bij een afzonderlijk besluit van het college van B&W. Voor alle duidelijkheid wordt opgemerkt dat de afwijkingsbevoegdheid ruimer is dan de zogeheten inherente afwijkingsbevoegdheid zoals die bepaald is in artikel 4:84 Awb.

Er kunnen bij een specifieke situatie zodanige feiten en omstandigheden een rol spelen dat wel medewerking wordt verleend, ondanks dat niet aan de beleidsregels wordt voldaan. Deze ruimere afwijkingsbevoegdheid past binnen het nieuwe omgevingsgericht werken. Er is meer maatwerk mogelijk.

Voorbeelden van situaties waarbij afgeweken kan worden zijn:

- *Bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij maatregelen worden getroffen om het autogebruik substantieel te beperken (bijvoorbeeld via een bereikbaarheidsplan waarin objectief wordt onderbouwd dat een groot deel van de medewerkers geen auto gebruikt voor woon-werkverkeer, of door inzet van deelauto's), kan een aangepaste parkeernorm worden toegepast.*
- *Nieuwe bedrijfsformules die niet passen bij de gebruikelijke functies waarop de parkeernormen zijn gebaseerd. Er kan maatwerk worden toegepast door een parkeernorm op maat vast te stellen. Dit bijvoorbeeld op basis van ervaringen elders en/of een onderbouwd bedrijfsplan.*

Deze nota parkeernormen vormt een beleidsmatig toetsingskader bij een wijziging van het omgevingsplan en bij de beoordeling van aanvragen om een omgevingsvergunning. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt getoetst of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Op deze wijze wordt geborgd dat parkeerbehoefte structureel en consistent wordt meegenomen bij ruimtelijke besluiten.

2.4 Overgangsregeling

Omgevingsrechtelijke ontwikkelingen die voor inwerkingtreding van deze nota parkeernormen formeel zijn aangevraagd (principeverzoeken/ concept aanvragen vallen hier dus niet onder), worden getoetst aan het voorgaande beleid, te weten de Beleidsnota Parkeernormen Gemeente Twenterand 2018.

2.5 Inwerkingtreding

Deze nota parkeernormen 2026 treedt in werking op de dag na bekendmaking dat deze nota is vastgesteld door de raad. Het voorgaande beleid "Beleidsnota parkeernormen gemeente Twenterand 2018" is dan vervallen.

3 Uitgangspunten parkeernormen

Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten die de gemeente Twenterand hanteert bij het vaststellen en toepassen van parkeernormen voor auto's en fietsen. De parkeernormen zijn gebaseerd op landelijk gehanteerde richtlijnen en houden rekening met lokale kenmerken, zoals de stedelijkheidsgraad, de ligging van een ontwikkeling en het gebruik van functies op verschillende momenten van de dag. Het doel van deze uitgangspunten is te komen tot een evenwichtige parkeersituatie die bijdraagt aan een goed functionerende en leefbare openbare ruimte.

3.1 CROW-parkeerkencijfers en bandbreedte

De parkeernormen voor auto's zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 744 Parkeerkencijfers 2024. Deze parkeerkencijfers werken met een bandbreedte van minimum- en maximumwaarden per functie. Bij het vaststellen van de parkeereis hanteert de gemeente Twenterand voor alle gebieden het gemiddelde van deze bandbreedte. Deze systematiek blijft daarmee ongewijzigd ten opzichte van de beleidsnota parkeernormen uit 2018.

3.2 Stedelijkheidsgraad

CROW maakt in de parkeerkencijfers onderscheid tussen verschillende stedelijkheidsgraden. De mate van stedelijkheid heeft invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen voor de auto, zoals openbaar vervoer, fietsen en lopen. In 2026 kent de gemeente Twenterand een adressendichtheid van 613 adressen per km². Deze adressendichtheid wordt gekwalificeerd als 'weinig stedelijk'.

3.3 Gebiedsindeling

Naast de stedelijkheidsgraad wordt de vraag naar parkeerplaatsen ook beïnvloed door de ligging binnen een plaats of gebied. Uit verschillende studies blijkt dat functies in centrumgebieden een lagere parkeervraag hebben dan dezelfde functies elders in de bebouwde kom. Om hier rekening mee te houden, heeft de gemeente Twenterand een gebiedsindeling opgesteld en vertaald naar kaarten, zoals opgenomen in bijlage 2.

Wanneer een ruimtelijke ontwikkeling in meerdere stedelijke zones ligt, geldt dat de zone met de hoogste parkeernormen leidend is.

In de gemeente Twenterand onderscheiden we de volgende stedelijke zones:

1. Centrum

In centrumgebieden is de parkeerbehoefte relatief laag. Dit komt doordat functies zoals winkels, horeca en voorzieningen hier geconcentreerd zijn, waardoor veel bestemmingen op loop- of fietsafstand bereikbaar zijn. Daarnaast is het aanbod van alternatieve vervoersmiddelen, zoals openbaar vervoer, in deze gebieden doorgaans beter. Hierdoor is de autoafhankelijkheid in het centrum lager dan in andere gebieden van de gemeente.

2. Rest bebouwde kom

De gebieden die tot de rest van de bebouwde kom behoren, liggen binnen de bebouwde kom maar maken geen deel uit van het centrumgebied. In deze zones zijn minder voorzieningen en functies aanwezig dan in het centrum. De autoafhankelijkheid is hier lager dan in het buitengebied, maar hoger dan in het centrumgebied. Dit betekent dat de parkeernormen in deze gebieden een middenpositie innemen tussen die van het centrum en het buitengebied.

3. Buitengebied

In het buitengebied is het autogebruik over het algemeen het hoogst. Dit komt doordat het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoersmiddelen hier lager zijn en de afstanden tot voorzieningen groter.

3.4 Aanwezigheidspercentages

Bij nieuwe ontwikkelingen en bij transformaties kan gebruik worden gemaakt van dezelfde parkeerplaatsen door verschillende functies. Dit betekent dat parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikers worden benut.

Bij het bepalen van de parkeereis wordt de parkeerbehoefte van de bestaande functie vergeleken met die van de nieuwe functie. Daarbij wordt uitgegaan van de huidige parkeersituatie. De parkeerbehoefte van de bestaande functie mag worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwe functie. Dit wordt salderen genoemd. Een initiatiefnemer hoeft daarbij geen rekening te houden met een al bestaand parkeertekort. Alleen als de parkeerbehoefte toeneemt, moet worden aangetoond hoe deze extra behoefte wordt opgelost.

Omdat functies op verschillende momenten van de dag een verschillende parkeerbehoefte hebben, wordt bij het salderen rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. Deze geven aan hoeveel parkeerplaatsen op bepaalde momenten daadwerkelijk in gebruik zijn.

Door het toepassen van aanwezigheidspercentages kan worden bepaald of op de drukste momenten sprake is van een toename van de parkeerbehoefte. Is dit niet het geval, dan hoeven geen extra parkeerplaatsen te worden aangelegd. Op deze manier stimuleert de gemeente een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de beschikbare parkeerruimte.

Functies	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	75%	80%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	100%	100%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	100%	40%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%
Bioscoop/theater/podium/enzovoorts	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	0%	0%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	70%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%

3.5 Rekenregels parkeren op eigen terrein

Bij nieuwe bouwinitiatieven en herontwikkelingen dient de parkeervraag in principe te worden opgelost op eigen terrein of binnen de plangrenzen van de ontwikkeling. Daarnaast gelden bij het bepalen van de parkeereis een aantal aanvullende rekenregels.

Compensatie van vervallen parkeerplaatsen

Indien als gevolg van een ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen verdwijnen, bijvoorbeeld door de aanleg van een nieuwe inrit, dienen deze parkeerplaatsen door de initiatiefnemer te worden gecompenseerd. Het aantal vervallen parkeerplaatsen wordt opgeteld bij de parkeereis van de nieuwe ontwikkeling.

Bestaande parkeertekorten

Bestaande parkeertekorten hoeven bij nieuwe ontwikkelingen niet te worden opgelost. De huidige parkeersituatie geldt daarbij als uitgangspunt en het oplossen van bestaande parkeerdruk wordt niet bij de initiatiefnemer neergelegd.

Afronding van de parkeereis

Omdat parkeerplaatsen niet in delen kunnen worden gerealiseerd, wordt de uitkomst van de parkeerberekening afgerond op hele aantallen. De afronding vindt plaats op basis van de eerste decimaal:

- bij een eerste decimaal lager dan 5 wordt afgerond naar beneden;
- bij een eerste decimaal van 5 of hoger wordt afgerond naar boven.

Wanneer bijvoorbeeld uit de berekening een parkeereis van 7,48 parkeerplaatsen volgt, geldt een parkeereis van 7 parkeerplaatsen.

Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein

In de praktijk komt het regelmatig voor dat garages (geheel of gedeeltelijk) voor andere doeleinden worden gebruikt dan het parkeren van auto's. Om een realistische parkeercapaciteit te bepalen, worden bij parkeerplaatsen op eigen terrein vaste rekenwaarden gehanteerd.

Bij woningen met een garage en/of oprit gelden de volgende rekenaantallen:

Parkeervoorziening	Rekenaanatal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	Oprit min. 5,0 meter lang en min. 2,5 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	Oprit min. 10,0 meter lang en 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	Oprit min. 5 meter lang en 4,5 meter breed
Garage zonder oprit	0	
Garagebox	0	
Enkele oprit met garage	1	Oprit min. 5,0 meter lang en min. 2,5 meter breed
Lange oprit met garage	2	Oprit min. 10,0 meter lang en 2,5 meter breed
Dubbele oprit met garage	2	Oprit min. 5 meter lang en 4,5 meter breed

Kwaliteitseisen parkeerplaatsen

Parkeerplaatsen op eigen terrein dienen voldoende bruikbaar en functioneel te zijn. Ter borging hiervan worden deze parkeerplaatsen getoetst aan de kwaliteitseisen uit de LIOR (Leidraad Inrichting Openbare Ruimte). In deze leidraad zijn de algemene technische inrichtingseisen voor de openbare ruimte van de gemeente Twenterand vastgelegd.

Voor de maatvoering gelden de volgende uitgangspunten:

- Haaksparkeren: minimale lengte parkeervak 5,00 m en minimale breedte 2,50 m, in combinatie met een rijbaanbreedte van 6,00 m.
- Langsparkeren: minimale lengte parkeervak 6,00 m en minimale breedte 2,00 m.

3.6 Acceptabele loopafstanden

Parkeervoorzieningen dienen binnen een acceptabele loopafstand van de bestemming te worden gerealiseerd. Over het algemeen hebben automobilisten de voorkeur om zo dicht mogelijk bij hun eindbestemming te parkeren. Naarmate de afstand tot de parkeerplaats toeneemt, neemt de kans op foutparkeren en parkeeroverlast toe.

De acceptatie van een loopafstand is afhankelijk van verschillende factoren, waaronder de ligging van de locatie, het motief om te parkeren, de aantrekkelijkheid en veiligheid van de looproute en de beschikbaarheid van alternatieve vervoermiddelen. De gemeente Twenterand hanteert daarom per categorie verschillende acceptabele loopafstanden. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Categorie	Acceptabele loopafstand
Wonen	150 meter
Winkelen	400 meter
Werken	600 meter
Ontspanning	350 meter
Gezondheidszorg	175 meter
Onderwijs	200 meter

3.7 Voldoende stallingsmogelijkheden fiets

Bij alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient voldoende ruimte te worden gereserveerd voor het stallen van fietsen. Voor het bepalen en toetsen van de benodigde fietsparkeercapaciteit worden de Fietsparkeerkencijfers 2025 van het CROW gehanteerd. Deze publicatie is openbaar beschikbaar en kosteloos te downloaden via de website van het CROW.

Naast het realiseren van voldoende stallingsmogelijkheden gelden de onderstaande eisen voor fietsenstallingen specifiek voor woningen en publiek toegankelijke fietsenstallingen.

Fietsenstallingen bij woningen

Volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.172, met onderbouwing in artikel 4.171) is het verplicht om bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte te realiseren voor het stallen van fietsen of scootmobielen. Voor niet-woonfuncties geldt deze verplichting niet, maar bij een vergunningsaanvraag wordt de initiatiefnemer wél gevraagd om aan te tonen:

- hoe wordt voorzien in voldoende fietsstallingsmogelijkheden;
- welk type fietsparkeervoorziening wordt gerealiseerd;
- en waar deze voorzieningen worden geplaatst.

Publiek toegankelijke fietsenstallingen

Fietsparkeerplaatsen moeten voldoen aan de kwaliteitseisen van FietsParKeur en de CROW Leidraad Fietsparkeren. Daarnaast gelden de volgende uitgangspunten:

- De stalling is logisch, veilig en overzichtelijk ingericht;
- Er is een directe, snelle en eenvoudige route van en naar de bestemming (bij voorkeur binnendoor);
- De sociale veiligheid is gewaarborgd door een goede indeling en verlichting, bij voorkeur met daglichttoetreding;
- Er is laadinfrastructuur aanwezig voor elektrische fietsen.

4 Toepassen parkeernormen

Dit hoofdstuk legt uit op welke manier de parkeernormen uit bijlage 1 van de Nota Parkeernormen moeten worden gebruikt bij ruimtelijke ontwikkelingen. De parkeernormen voor ontwikkelingen worden berekend door de omvang van de functie(s) te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen.

4.1 Bepalen parkeeropgave

Voor ieder plan wordt aan de hand van de geldende parkeernormen de parkeerbehoefte vastgesteld. Per functie wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend. De parkeernormen van de gemeente Twenterand zijn opgenomen in bijlage 1. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de ligging van het plan: centrum, rest van de bebouwde kom en buitengebied.

Voor functies die niet zijn opgenomen in de parkeerkencijfers van het CROW is maatwerk noodzakelijk. Dit betreft onder andere bijzondere of nieuwe functies waarvoor geen standaard parkeerkencijfers beschikbaar zijn. In dergelijke gevallen wordt in overleg met de gemeente een passende parkeernorm vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de aard van de functie, het te verwachten gebruik en de lokale situatie.

Aandeel bezoekers bij woningen

De parkeernorm voor de functie 'wonen' (zie bijlage 1) omvat uitsluitend de parkeerbehoefte voor bewoners. Het aandeel bezoekers parkeren is hierin niet inbegrepen. Het benodigde aantal bezoekersparkeerplaatsen dient daarom afzonderlijk te worden berekend en te worden opgeteld bij de parkeernorm voor bewoners, om zo de totale parkeerbehoefte voor de functie 'wonen' te bepalen. Deze aanvullende berekening is van toepassing op alle nieuwe ontwikkelingen en transformaties.

4.2 Verrekening oude functie

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor een ruimtelijke ontwikkeling wordt in de meeste gevallen alleen gekeken naar de toekomstige situatie. Als er echter al bestaande functies op de locatie aanwezig zijn, mag de bijbehorende parkeerbehoefte worden afgetrokken van de nieuwe behoefte. Dit wordt ook wel salderen genoemd.

Salderen is niet toegestaan als het gebouw en/of terrein de laatste tien jaar niet meer legaal gebruikt is. Wij hanteren een termijn van tien jaar om te bepalen of een bestaande functie nog relevant is voor het berekenen van de parkeerbehoefte. Naarmate een functie langer niet in gebruik is, neemt de feitelijke parkeerdruk die daarbij hoort af en verdwijnt deze uit het straatbeeld. Na een langere periode van leegstand kan daarom niet meer worden uitgegaan van een representatieve, bestaande parkeerbehoefte.

Met een termijn van tien jaar sluiten wij aan bij een redelijke periode waarin nog sprake kan zijn van een aantoonbare en actuele gebruikssituatie. Hiermee borgen wij dat alleen reële en herleidbare parkeerbehoefte wordt meegenomen in de berekening.

In alle andere gevallen moet zowel de bestaande als de toekomstige parkeerbehoefte worden vastgesteld.

4.3 Toets dubbelgebruik

Het kan voorkomen dat meerdere functies, bijvoorbeeld een winkel en een woning, gezamenlijk gebruikmaken van één parkeerterrein. De parkeerbehoefte van deze functies piekt doorgaans op verschillende momenten van de dag: een winkel kent vooral in de ochtend en middag een hoge parkeerdruk, terwijl bij woningen de parkeerbehoefte juist in de avond en nacht het grootst is.

In dergelijke situaties hoeven de parkeerbehoeften van de afzonderlijke functies niet opgeteld te worden op één piekmoment. In plaats daarvan wordt gekeken naar het moment van de dag waarop de gezamenlijke parkeerbehoefte het hoogst is. Voor het bepalen van deze effectieve parkeerbehoefte wordt gebruikgemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in hoofdstuk 3.4.

4.4 Parkeervulling

Het parkeerbeleid van de gemeente is erop gericht om bij ruimtelijke ontwikkelingen te voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor zowel auto's als fietsen. Hiermee wordt een toekomstbestendige parkeersituatie geborgd en wordt parkeeroverlast voor de omgeving voorkomen. Het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte wordt opgelost op eigen terrein. Wanneer dit aantoonbaar niet mogelijk is, kan onder voorwaarden gebruik worden gemaakt van alternatieve oplossingen.

De wijze waarop aan de parkeereis kan worden voldaan, is vastgelegd in de paragrafen 4.4.1 tot en met 4.4.4. Deze paragrafen vormen een vaste voorkeursvolgorde. Een volgende paragraaf mag alleen worden toegepast wanneer gemotiveerd is aangetoond dat invulling volgens de voorgaande paragraaf redelijkerwijs niet mogelijk is. Het is niet toegestaan om direct een beroep te doen op paragraaf 4.4.2, 4.4.3 of 4.4.4 zonder eerst paragraaf 4.4.1 volledig te hebben onderzocht en onderbouwd. Paragraaf 4.4.4 geldt daarbij als laatste mogelijkheid.

4.4.1 Eigen terrein (ontwikkellocatie)

Als algemeen uitgangspunt geldt dat de volledige parkeeropgave van een (ruimtelijke) ontwikkeling op eigen terrein en/of binnen het plangebied wordt gerealiseerd. Als dit niet mogelijk is, dient eerst te worden onderzocht of aanpassing van het bouwvolume of een alternatieve planopzet alsnog ruimte kan bieden voor parkeren op eigen terrein. Pas wanneer dit redelijkerwijs niet haalbaar blijkt, kan worden gekeken naar de mogelijkheden zoals beschreven in de daaropvolgende paragrafen, in overleg met de gemeente.

Voor woningbouw geldt dat bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn. Deze parkeerplaatsen mogen daarom niet worden gesitueerd in afgesloten parkeergarages en niet achter hekwerken of slagbomen.

4.4.2 Eigen terrein (buiten ontwikkellocatie)

Wanneer alternatieve parkeercapaciteit buiten de ontwikkellocatie wordt benut, moet de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling aantonen dat:

- de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen op de alternatieve locatie daadwerkelijk aanwezig en beschikbaar is;
- de alternatieve parkeerlocatie in eigendom is, wat moet blijken uit een eigendomsakte.

Daarnaast moet de alternatieve parkeerlocatie zich op een acceptabele loopafstand van de planlocatie bevinden, de acceptabele loopafstanden zijn weergegeven in hoofdstuk 3, paragraaf 6.

4.4.3 Inzet deelmobiliteit

Deelmobiliteit kan worden ingezet om (een deel van) de parkeeropgave op te lossen. Wij hanteren de inzet van deelmobiliteit als richtwaarde, omdat de effecten sterk afhankelijk zijn van de locatie en doelgroep. De werkelijke reductie van autobezit verschilt per ontwikkeling en kan niet generiek worden vastgesteld.

Daarom verplichten wij een onderbouwing per plan. Hiermee wordt aangetoond dat de gekozen oplossing realistisch en uitvoerbaar is. Dit draagt bij aan een zorgvuldige besluitvorming.

Door flexibiliteit in toepassing mogelijk te maken, kunnen wij maatwerk leveren. Dit voorkomt dat ontwikkelingen onnodig worden belemmerd en borgt tegelijkertijd dat de parkeerdruk beheersbaar blijft.

4.4.4 Benutten openbare parkeercapaciteit

Het benutten van openbare parkeercapaciteit vormt het uiterste middel binnen de parkeerinvulling. Afwijking van het uitgangspunt om op eigen terrein te parkeren is uitsluitend mogelijk bij maatschappelijk wenselijke initiatieven waarbij het aantoonbaar niet mogelijk is om de volledige parkeerbehoefte anderszins op te lossen. Voorwaarde is dat wordt aangetoond dat de openbare parkeercapaciteit toereikend is.

Het gebruik van openbare parkeerplaatsen moet beperkt blijven om de parkeerdruk in de openbare ruimte niet onevenredig te verhogen en bestaande gebruikers te beschermen. Daarom mag slechts een beperkt deel van de parkeeropgave in de openbare ruimte worden opgelost. Na toevoeging van de parkeerbehoefte mag de parkeerdruk niet hoger zijn dan 85%.

Om dit te onderbouwen is een parkeeronderzoek verplicht, uitgevoerd door een onafhankelijk verkeerskundig adviesbureau. De kosten hiervan komen volledig voor rekening van de initiatiefnemer(s). De opzet en uitgangspunten van het parkeeronderzoek dienen vooraf door de gemeente te worden goedgekeurd.

Bijlagen

CONCEPT

1. Parkeernormen gemeente Twenterand

In dit hoofdstuk komen de parkeernormen voor het aantal parkeerplaatsen per functie aan bod. De parkeernormen zijn onderverdeeld naar de volgende categorieën:

1. Wonen
2. Werken
3. Winkelen en boodschappen
4. Sport, cultuur en ontspanning
5. Horeca en (verblijfs)recreatie
6. Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
7. Onderwijs

1. Wonen

De parkeernormen voor woningen zijn exclusief bezoekersparkeren. Gelet op CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' en de stedelijkheidsgraad "weinig stedelijk" worden de volgende parkeernormen voor bezoekersparkeren gehanteerd:

Parkeernorm voor bezoekers (per woning)			
	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Stedelijkheidsgraad: "weinig stedelijk"	0,15	0,2	0,3

Het aantal bezoekersparkeerplaatsen moet worden opgeteld bij het aantal bewonersparkeerplaatsen voor de totale parkeervraag.

Categorie wonen	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,5	2,0	2,1
Koop, huis, twee-onder-een-kap		1,4	1,9	1,9
Koop, huis, tussen/hoek		1,2	1,8	1,8
Koop, appartement, > 100 m2 bvo		1,3	1,8	1,8
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo		1,1	1,4	1,4
Koop, appartement, < 75 m2 bvo		1,0	1,3	1,3
Huur, huis, vrije sector		1,0	1,4	1,4
Huur, huis, sociale huur		0,8	1,1	1,1
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m2 bvo		1,0	1,4	1,3
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo		0,7	1,0	1,0
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo		0,6	0,9	0,9
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo		0,7	1,0	1,0
Huur, appartement, sociale huur, > 75-100 m2 bvo		0,6	0,9	0,9
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo		0,5	0,8	0,8
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m2 bvo		0,3	0,5	0,5
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig		0,1	0,3	0,4
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)		0,8	0,9	0,9
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)		0,3	0,4	0,4

2. Werken

Categorie werken	Eenheid	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten- gebied
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m2 bvo	1,9	2,6	2,6
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)		2,5	3,6	3,6
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)		1,6	2,4	2,4
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)		0,7	1,1	1,1
Bedrijfsverzamelgebouw		1,4	2,0	2,0

3. Winkelen en boodschappen

Categorie winkelen en boodschappen	Eenheid	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten- gebied
Detailhandel in een centrum	Per 100 m2 bvo	3,7	N.V.T.	N.V.T.
Detailhandel buiten het centrum		N.V.T.	4,0	N.V.T.
Buurtsupermarkt		2,3	4,1	N.V.T.
Fullservice-supermarkt		3,9	5,9	N.V.T.
Kringloopwinkel		N.V.T.	2,0	2,3
Bouwmarkt		N.V.T.	2,5	2,5
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)		N.V.T.	2,7	2,9

4. Sport, cultuur en ontspanning

Categorie sport, cultuur en ontspanning	Eenheid	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten- gebied
Bibliotheek	Per 100 m2	0,5	1,2	1,4
Museum	Per 100 m2	0,6	1,1	N.V.T.
Theater/schouwburg	Per 100 m2	7,4	9,8	12,0
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m2	1,4	4,8	6,5
Sporthal	Per 100 m2	1,6	2,9	3,5
Zwembad	Per 100 m2	N.V.T.	11,5	13,3
Sportveld	Per hectare netto terrein	20,0	20,0	20,0
Manege (paardenhouderij)	Per box	N.V.T.	N.V.T.	0,4
Volkstuin	Per 10 tuinen	N.V.T.	1,4	1,5

5. Horeca en (verblijfs)recreatie

Categorie horeca en (verblijfs)recreatie	Eenheid	Centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten- gebied
Camping (kampeerterrein)	Per stand- plaats	N.V.T.	N.V.T.	1,2
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bunga- low	N.V.T.	1,7	2,1
Café/bar/cafetaria	Per 100 m2 bvo	6,0	7,0	N.V.T.
Restaurant	Per 100 m2 bvo	7,0	7,0	9,0

6. Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Categorie sport, gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,3	3,3	3,3
Apotheek	Per apotheek	2,4	3,4	N.V.T.
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,4	2,0	2,0
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,5	2,1	2,2
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,7	2,6	2,7

7. Onderwijs

Categorie sport, gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kinderdagverblijf (crèche)	Per 100 m2 bvo	1,0	1,4	1,5
Basisschool	Per leslokaal	0,8	0,8	0,8
Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9
ROC	Per 100 leerlingen	4,8	5,9	5,9
Avondonderwijs of vrijetijds-onderwijs	Per 10 studenten	4,6	6,8	10,5

2. Gebiedsindeling gemeente Twenterand

CONCEPT