

## Wijziging beleidsnotitie 'Bouwen & Parkeren 2018'

De raad van de gemeente Dinkelland,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 17 mei 2022, nr. 13 A;

gelet op het advies van de commissie Omgeving en Economie van 7 juni 2022;

gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht is de gemeenteraad bevoegd om de gewijzigde beleidsregels van Bouwen & Parkeren 2018 vast te stellen.

### besluit:

Het Wijzigingsbesluit 'Bouwen & Parkeren 2018' vast te stellen

### Artikel I

In paragraaf 2 vindt de volgende toevoeging plaats als laatste alinea:

*In 2022 is de behoefte ontstaan om meer mogelijkheden te geven aan woningbouwplannen die binnen een gebied liggen waar een parkeerregime van kracht is, en waar vaker sprake is van een compacte bebouwing met minder mogelijkheden om parkeerplaatsen te realiseren. In de voorliggende gewijzigde versie van beleidsnotitie "Bouwen & Parkeren 2018" zijn extra opties mogelijk gemaakt. Ook valt een zone waarbinnen alleen (parkeer)-vergunninghouders mogen parkeren, naast een gebied waarbinnen het gebruik van een parkeerschijf is verplicht, vanaf 2022 tot de gebieden die in de bijlagen I en II van de beleidsnotitie als 'centrum' zijn aangegeven.*

### Artikel II

De tekst in paragraaf 4 wordt vervangen door de volgende tekst:

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

*Het berekende aantal parkeerplaatsen is de "nieuwe" parkeerbehoefte van het bouwplan of de gebruikswijziging. Bij verbouw of wijziging van een bestaand bouwwerk, mag de parkeerbehoefte van de bestaande (oude) situatie in mindering worden gebracht. Aldus wordt voorkomen dat een nieuw bouwplan bezwaard wordt met tekortkomingen uit het verleden (b.v. te weinig parkeerplaatsen bij het bestaande gebouw of functie). In het kader van een bouwplan hoeft alleen de toename van de parkeerdruk, die dus het gevolg is van het bouwplan zelf, te worden gecompenseerd door de aanvrager.*

*Het omgekeerde is ook het geval. Als er gedurende langere tijd sprake is van leegstand, dan is de bestaande parkeervraag nul (0). Bij een leegstandsperiode van  $\geq 5$  jaar is de oude parkeerbehoefte gelijk aan 0.*

*Bij een zeer geringe extra parkeervraag ( $\leq 3$  parkeerplaatsen) is er in principe geen aanleiding om eisen te stellen aan het te realiseren aantal parkeerplaatsen bij het bouwplan met dien verstande dat ook de 'aard' van het parkeren het zelfde is.*

*Aanvullende voorwaarden kunnen nodig zijn wanneer er bijvoorbeeld sprake is van het realiseren van woningen binnen een parkeerregime (b.v. een parkeerschijfzone of een zone waar alleen houders van een parkeervergunning mogen parkeren). Door het parkeerregime kunnen bewoners niet voor langere tijd in het gebied nabij de woning parkeren. Er kunnen nadere voorwaarden worden gesteld of maatregelen die nodig zijn, zodat langdurig parkeren binnen het gebied van het parkeerregime (parkeerschijfzone of zone parkeren vergunninghouders) mogelijk wordt.*

*Ook bestaat de optie om helemaal geen parkeervoorwaarden te stellen aan woningbouwplannen, voor zover gelegen binnen een parkeerregime en met een zeer geringe extra parkeervraag ( $\leq 3$  parkeerplaatsen). Voor een woningbouwplan met een groter parkeereffect dan 3 parkeerplaatsen geldt deze optie niet en moet voor de volledige omvang van het parkeereffect naar een oplossing worden gezocht.*

*Daarnaast bestaat de optie om een woningbouwplan, gelegen binnen een parkeerregime, alleen te beoordelen op het bewonersaandeel van de parkeernorm, dus exclusief het bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaats per woning. Bezoekers kunnen immers toch niet binnen het gebied van het parkeerregime parkeren. Eventueel wordt wel gevraagd dat aangetoond wordt dat er in de straten en wegen rondom een gebied met een parkeerregime voldoende parkeerruimte beschikbaar is om extra parkeerdruk op*

te vangen vanuit deze bouwplannen. De gemeente kan daaraan voorwaarden (b.v. parkeeronderzoek) verbinden, al naar gelang de situatie."

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

### **Artikel III**

In paragraaf 5 wordt aan de tabel onderdeel F toegevoegd. De opties worden onderzocht in de volgorde zoals aangegeven, dus eerst optie A, daarna B, etc, en nu als laatste optie F.

- F. *Bij een woningbouwplan binnen een gebied met een parkeerregime (b.v. zone parkeerschijf of voor parkeren vergunninghouders) bestaat de optie om geen voorwaarden te stellen aan een bouwplan met een zeer gering extra parkeereffect ( $\leq 3$  parkeerplaatsen). Afhankelijk van de beschikbaarheid van parkeergelegenheid in de omgeving van het bouwplan, en daarmee de mogelijkheid om extra parkeerdruk ervan op te vangen, kan gevraagd worden om een parkeeronderzoek. Afhankelijk van de situatie kan hierom gevraagd worden om parkeerproblemen in de omgeving te voorkomen. Voor woningbouwplannen met een groter parkeereffect dan 3 parkeerplaatsen geldt optie F niet, ook niet voor een deel ervan.*

### **Artikel IV**

In paragraaf 5 wordt de titel 'parkeerschijfzone (opties B en C)' vervangen door 'Parkeerregime (parkeerschijfzone; zone parkeren voor vergunninghouders (opties B en C))'.

### **Artikel V**

In paragraaf 5 wordt onder de alinea 'Parkeerregime (parkeerschijfzone; zone parkeren voor vergunninghouders (opties B en C))' de volgende alinea toegevoegd:

#### Parkeerregime (parkeerschijfzone; zone parkeren voor vergunninghouders (optie F))

*Optie F geldt alleen voor woningbouwplannen die binnen het gebied van een parkeerregime liggen en die niet kunnen voorzien in parkeergelegenheid op eigen terrein of in de openbare ruimte. Als die opties zijn onderzocht en niet tot een oplossing leiden, bestaat de mogelijkheid om af te zien van het stellen van parkeervoorwaarden bij een gering extra parkeereffect ( $\leq 3$  parkeerplaatsen). Voor de betreffende bewoners geldt de maximale redelijke afstand van 100 m niet. Afhankelijk van de (parkeer)situatie rondom het bouwplan c.q. het gebied van het parkeerregime kan gevraagd worden om aan te tonen dat er genoeg parkeergelegenheid in de omgeving is om het parkeereffect van het bouwplan op te vangen (conform optie C).*

### **Artikel VI**

De aanhef in bijlage I wordt vervangen door:

*In publicaties 317 en 381 CROW worden de parkeerkencijfers onderscheiden in diverse categorieën. Uit deze parkeerkencijfers zijn parkeernormen bepaald (oorspronkelijk met CROW-317). Veel parkeernormen zijn in de tabellen in deze bijlage opgenomen. Voor gebruiksfuncties in het buitengebied en voor andere functies dan opgenomen in de tabellen hierzonder wordt naar deze publicaties verwezen. De parkeernormen in de publicaties bestaan per functie uit een minimum en een maximum waarde. Deze bandbreedte is bedoeld om de parkeernormen te kunnen afstemmen op de plaatselijke situatie. Voor de gemeenten Dinkelland en Tubbergen wordt voor het toepassen van de parkeernormen uitgegaan van het gemiddelde. Voor gebruiksfuncties die niet in deze beleidsnotitie of in publicatie 317 of 381 van CROW zijn opgenomen, en waaruit dus geen parkeernormen zijn af te leiden, kunnen burgemeester en wethouders een parkeernorm vaststellen.*

### **Artikel VII**

De aanhef in bijlage II wordt vervangen door:

*Voor de bebouwde kom is een onderscheid gemaakt tussen "centrum" en "rest bebouwde kom". In enkele kernen is een parkeerregime ingesteld (b.v. een parkeerschijfzone of een zone voor het parkeren van vergunninghouders in de kernen Denekamp, Ootmarsum, Tubbergen en Weerselo). Die gebieden worden beschouwd als "centrum". Er is geen "schil/ overloopgebied". Alle overige straten in de kernen van de gemeenten Dinkelland en Tubbergen vallen onder "rest bebouwde kom". Alles buiten de kernen valt onder "buitengebied".*

*De stratenlijst per kern is indicatief. Bepalend is of een huidig of toekomstig adres binnen het gebied van een parkeerregime valt of gaat vallen. Ook straten die na vaststelling van deze beleidsnotitie binnen een parkeerregime komen te liggen, krijgen de aanduiding "centrum". Eventuele delen van een genoemde straat die buiten een zone liggen, krijgen de aanduiding "rest bebouwde kom".*

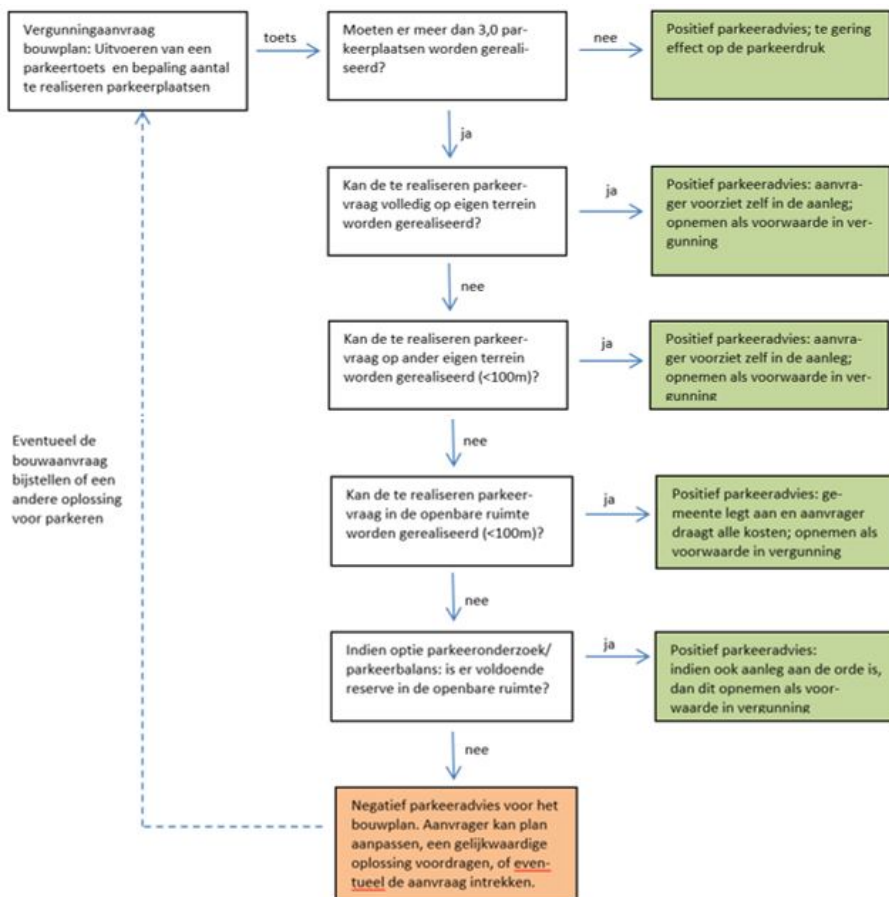
### Artikel VIII

In bijlage II onder het kopje 'kern Ootmarsum (...)' wordt in de opsomming op alfabetische volgorde toegevoegd: 'Meijerij, de'.

In bijlage II onder het kopje 'kern Weerselo (...)' wordt in de opsomming op alfabetische volgorde toegevoegd: 'parkeerterrein Plusmarkt'.

### Artikel IX

Schema in bijlage III wordt vervangen door:



Eventueel extra optie woningbouwplannen met geringe extra parkeervraag (≤ 3,0 parkeerplaatsen) en indien gelegen binnen een gebied met een parkeerregime (zone parkeerschijf of voor vergunninghouders):



### Artikel X

In bijlage V wordt direct onder de tekening 'parkeren in dwarsrichting van de weg' de volgende alinea ingevoegd:

*Ten behoeve van de beoordeling/toetsing van een bouwplan of ontwikkeling moet een goede en duidelijke inrichtingsschets worden aangeleverd, voorzien van alle relevante maatvoering (afmeting van parkeervakken en de eventuele tussenliggende manoeuvreerruimte).*

#### **Artikel XI**

In bijlage VI wordt onderdeel 4 vervangen door:

*De mogelijkheid van parkeerbonds kan ook worden aangewend voor het realiseren van gebouwde parkeerplaatsen (b.v. een parkeergarage of parkeerdek, maar die optie wordt alleen bij hoge uitzondering geboden, want dit is in het algemeen alleen tegen zeer hoge kosten en na lange voorbereidingstijd te realiseren. De hoogte van de storting wordt dan bepaald op grond van de realisatiekosten. Het bedrag van de parkeerbondsstorting bij gebouwde parkeerplaatsen kan naar verwachting in de orde van grootte liggen van € 25.000,- tot € 50.000,- per parkeerplaats, afhankelijk van de locatie, benodigde onderzoeken en bouwkosten. Bovendien moet een redelijke realisatietermijn worden vastgelegd.*

*Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 21 juni 2022*

*de raadsgriffier,  
mr. O.J.R.J. Huitema MPM*

*de voorzitter,  
J.G.J. Joosten*