

Nota Parkeernormen Gemeente Hoogeveen 2026

1. Inleiding

1.1. Waarom een Nota Parkeernormen?

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen en/of gebruikswijzigingen is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat parkeerverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt. In deze Nota Parkeernormen Hoogeveen 2026 is het toetsingskader opgenomen voor 'voldoende' parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente. De belangrijkste principes hierbij zijn:

- Parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden in principe op eigen terrein gerealiseerd;
- Parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn.
- Bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging¹ hoeft alleen parkeeraanbod te worden gerealiseerd voor de 'extra' parkeervraag;
- Bij ontwikkelingen met verschillende typen functies kan, onder de voorwaarde dat het parkeeraanbod afwisselend door verschillende doelgroepen te gebruiken is, per saldo worden volstaan met minder parkeerplaatsen dan voor elke functie afzonderlijk benodigd is.

1.2. Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?

In de Parkeernota 2011 zijn onder meer parkeernormen opgenomen. Deze Nota Parkeernormen 2026 vervangt die onderdelen van de Parkeernota 2011². De belangrijkste reden om de huidige regels te actualiseren is de behoefte aan meer gedifferentieerde en reële parkeernormen. Daarnaast is behoefte aan duidelijke toepassingsregels. Tenslotte wordt in deze nota niet alleen aandacht besteed aan het realiseren van goede autoparkeervoorzieningen, maar ook aan fietsparkeervoorzieningen om verrommeling in de openbare ruimte te voorkomen.

Met de actualisatie van het parkeernormenbeleid wordt erop ingezet dat de parkeerbehoefte van (toekomstige) bewoners, gebruikers en bezoekers bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt gefaciliteerd, zodat de locatie bereikbaar is en ook in de toekomst bereikbaar blijft, zonder dat de extra parkeerbehoefte te veel druk legt op de omgeving.

Waar de huidige regels onderdeel zijn van het bredere parkeerbeleid en zijn gesplitst in twee documenten, is het parkeernormenbeleid om het overzichtelijker te maken samengevoegd tot één document.

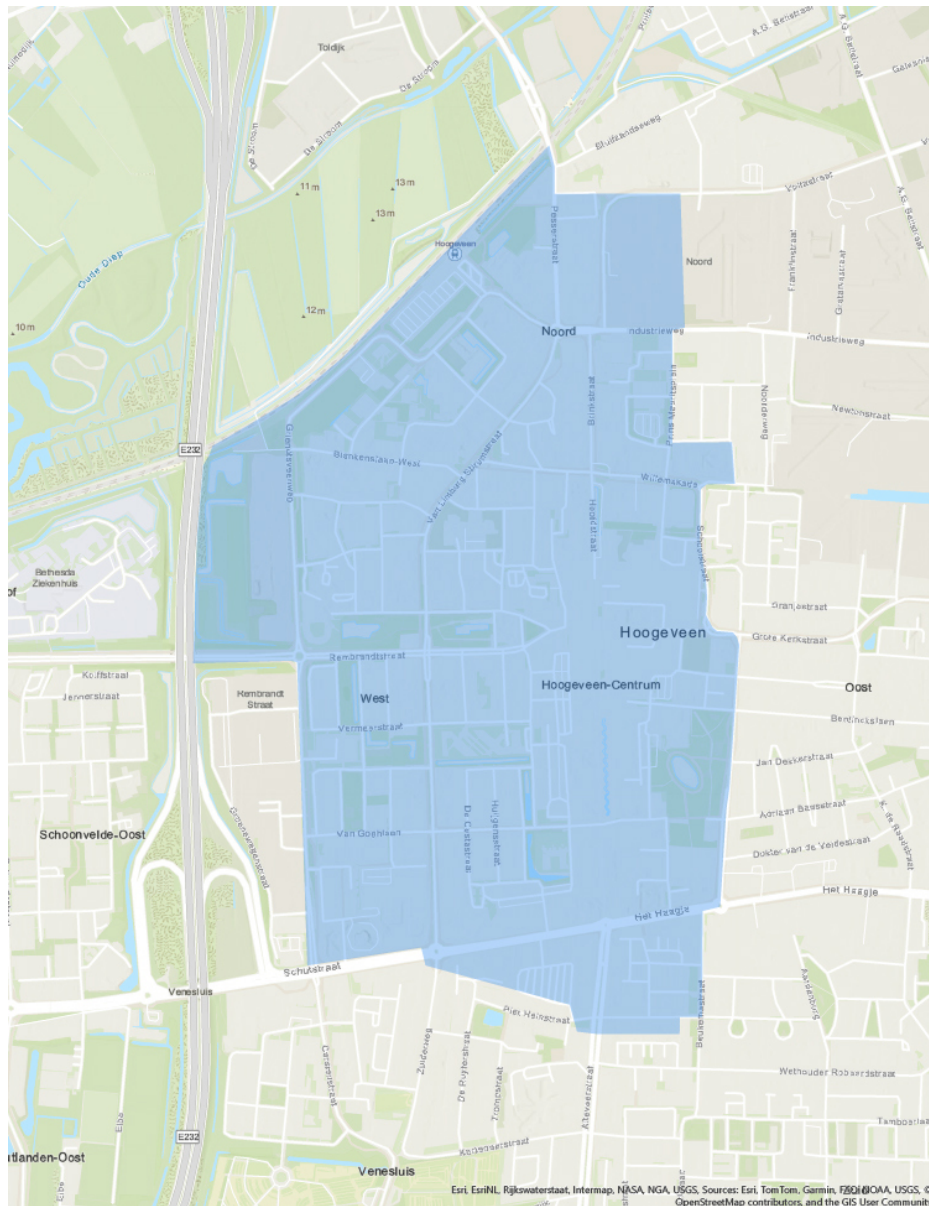
2. Gebiedsindeling

De locatie van een ruimtelijke ontwikkeling heeft invloed op de parkeerbehoefte. Binnen de bebouwde kom, bijvoorbeeld in het centrum van Hoogeveen, is de parkeerbehoefte doorgaans lager dan voor dezelfde functie in het buitengebied. Dit wordt beïnvloed door verschillende factoren, zoals de nabijheid van dagelijkse voorzieningen en de beschikbaarheid van openbaar vervoer. Om deze verschillen te adresseren, hanteert de gemeente Hoogeveen normen voor het auto parkeren die afhankelijk zijn van de locatie van een ontwikkeling. Hiervoor is de gemeente opgedeeld in drie deelgebieden:

- Centrum Hoogeveen (zie figuur 2.1);
- Bebouwde kom Hoogeveen;
- Overige kernen en buitengebied.

1) Dit geldt alleen als de functiewijziging strijdig is met het omgevingsplan. Als de functiewijziging binnen het omgevingsplan past, hoeft hiervoor geen omgevingsvergunning te worden aangevraagd, en vindt geen toetsing aan de Nota Parkeernormen Hoogeveen 2026 plaats.

2) Hoofdstuk 8 van het deel Parkeerbeleid Centrum en hoofdstuk 7 van het deel Parkeerbeleid wijken, dorpen en bedrijventerreinen.



Figuur 2.1: Gebiedsindeling Hoogeveen centrum voor toepassing parkeernormen

3. Parkeernormen auto

In dit hoofdstuk worden de parkeernormen voor auto parkeren binnen de gemeente Hoogeveen toegelicht. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de toepassing van de gemeentelijke parkeernormen.

3.1. CROW en autobezit als basis voor parkeernormen

De gemeente Hoogeveen baseert haar parkeernormen voor niet-woonfuncties op de parkeerkencijfers van CROW. Deze parkeerkencijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten in Nederland. De CROW-parkeerkencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen.

Voor woonfuncties (uitgezonderd bijzondere woonfuncties) baseert de gemeente Hoogeveen haar parkeernormen niet op de parkeerkencijfers van CROW, maar op het daadwerkelijke autobezit in de gemeente Hoogeveen. Hiermee ontstaan parkeernormen die het beste aansluiten bij de actuele situatie in de gemeente.

3.2. Autoparkeernormen woonfuncties

De parkeernormen voor de functie wonen zijn grotendeels gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in de gemeente Hoogeveen. In bijlage 1 is de achterliggende analyse hiervan opgenomen. De parkeernormen zijn gerelateerd aan de oppervlakte van de woning aangezien het autobezit bij grotere woningen doorgaans hoger ligt dan bij eenzelfde type woning met een kleinere oppervlakte. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen sociale huurwoningen en woningen in de vrije sector, aangezien de bewoners van een sociale huurwoning doorgaans een lager autobezit hebben dan de bewoners van bijvoorbeeld een koopwoning van dezelfde omvang. Ook wordt onderscheid gemaakt tussen grondgebonden woningen en appartementen, aangezien ook dit een verklarende factor is voor het verschil in autobezit.

De parkeernorm voor woonfuncties is opgebouwd uit een bewonersdeel en een bezoekersdeel die samen de parkeernorm vormen. Het bezoekersdeel van de parkeernorm is gebaseerd op de meest recente CROW-publicatie 744. Voor een aantal bijzondere woonfuncties zijn de parkeernormen eveneens overgenomen uit CROW-publicatie 744, aangezien van deze woonfuncties geen gegevens over het daadwerkelijk autobezit in de gemeente Hoogeveen beschikbaar zijn.

In bijlage 2 zijn de parkeernormen voor woonfuncties opgenomen.

Parkeerplaatsen voor bezoekers

De parkeerplaatsen die voor bezoekers op eigen terrein worden gerealiseerd, moeten zonder belemmeringen toegankelijk zijn voor deze bezoekers. Een openbaar toegankelijke parkeerplaats valt hieronder, net als een parkeeroplossing met een slagboom die voor iedereen opent of waarbij bezoekers zich eerst moeten aanmelden voordat zij toegang krijgen.

Beroep of bedrijf aan huis

Bij een beroep of bedrijf aan huis, waar wonen de hoofdfunctie betreft, geldt voor het beroep of bedrijf alleen het bezoekersdeel van de parkeernorm. De werknemer is namelijk ook de bewoner van het pand en die parkeerbehoefte is al opgenomen in de bewonersnorm van de woning.

Specifieke woonvormen

Bij (nieuwe) woonvormen die niet passen bij de woningtypen zoals opgenomen in de parkeernormen, zoals friendswoningen, dient de initiatiefnemer zelf te onderbouwen welke parkeernorm passend is. Deze onderbouwing wordt vervolgens ter toetsing voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

Woningen voor specifieke doelgroepen zoals senioren of jongeren vallen niet onder de categorie specifieke woonvorm, zolang niet kan worden gewaarborgd dat alleen deze doelgroepen de woning kunnen bewonen. In dat geval geldt de reguliere parkeernorm voor de betreffende woning. Als wel kan worden gewaarborgd dat de woning alleen door een specifieke doelgroep kan worden bewoond, dient de initiatiefnemer te onderbouwen welke parkeernorm passend is. De onderbouwing van de afwijkende parkeerbehoefte wordt ter toetsing en goedkeuring voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

3.3. Autoparkeernormen niet-woonfuncties

In bijlage 2 zijn de parkeernormen voor niet-woonfuncties opgenomen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkencijfers (publicatie 744). Deze parkeerkencijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten in Nederland. De CROW-parkeerkencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen.

De CROW-parkeerkencijfers kennen een bandbreedte. Aangezien uit de data blijkt dat het autogebruik in Hoogeveen vergelijkbaar is met het autogebruik in gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad (zie ook bijlage 1), wordt het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm gehanteerd. In bijlage 2 zijn de autoparkeernormen opgenomen. Deze parkeernormen geven het minimumaantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor een functie weer.

De weergegeven parkeernormen bestaan uit een aandeel voor vaste gebruikers (werknemers) en een aandeel voor bezoekers. Dit bezoekersdeel is uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten zonder belemmeringen toegankelijk zijn. Een openbaar toegankelijke parkeerplaats valt hieronder, net als een parkeeroplossing met een slagboom die voor iedereen opent of waarbij bezoekers zich eerst moeten aanmelden voordat zij toegang krijgen.

Maatwerkfunctie

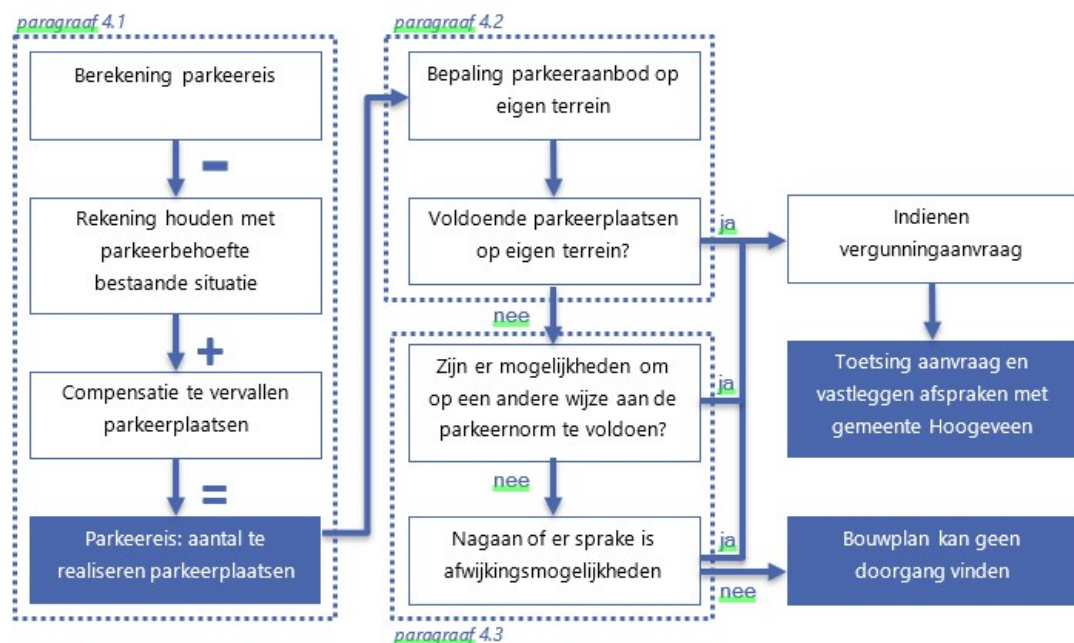
Een maatwerkfunctie is een functie waarvoor in deze Nota Parkeernormen 2026 geen passende parkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de initiatiefnemer te onderbouwen wat wel een passende parkeernorm is. Daarbij is belangrijk dat wordt gewaarborgd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (ten minste de komende 10 jaar) overeenkomt met de parkeerbehoefte die met deze maatwerk-parkeernorm wordt bepaald.

Bij het opstellen van de onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is immers aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, de formule, de verwachte bezoekersaantallen en het verzorgingsgebied.

De onderbouwing van de afwijkende parkeerbehoefte wordt ter toetsing en goedkeuring voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

4. Toepassingskader autoparkeren

Onderstaande figuur toont de stappen die doorlopen moeten worden bij het toepassen van deze Nota parkeernormen. De stappen worden hierna toegelicht.



Figuur 4.1: Toepassingskader: te doorlopen stappen

4.1. Berekening parkeereis auto

De parkeernormen worden gebruikt om de parkeereis per te ontwikkelen functie te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de autoparkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd, wordt de parkeereis van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeereis van de losse functies bij elkaar op te tellen. Voor niet-zelfstandig functionerende functies geldt de parkeernorm van de hoofdfunctie. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een kantine van een sportcomplex, deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd. De oppervlakte van de ondersteunende functie wordt dus meegenomen in de totale oppervlakte van de hoofdfunctie.

Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende parkeereis wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag, wordt het aantal parkeerplaatsen naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen.

Dubbelgebruik en aanwezigheidspercentages

Indien binnen de ruimtelijke ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen waardoor per saldo minder parkeerplaatsen benodigd zijn dan voor elke functie afzonderlijk wordt berekend. Dit geldt bijvoorbeeld als parkeerplaatsen overdag door werkenden en 's avonds door bewoners kunnen worden gebruikt. Daarnaast is het mogelijk om bij woningbouwontwikkelingen rekening te houden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek.

Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is en dat dit (juridisch) geborgd is in de voorwaarden van de verleende omgevingsvergunning. Dat betekent dat exclusief voor functies of doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken, denk aan parkeerplaatsen voor deelauto's of parkeerplaatsen die worden mee verkocht met een woning.

Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 4.1 gehanteerd.

Functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond ³	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
bezoekers woningen	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	100% ⁴	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ⁵	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ⁵	100% ⁶
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingshuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten en bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant ⁷	30%	40%	80%	0%	40%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	80%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 4.1: Aanwezigheidspercentages (bron: CROW-publicatie 744)

3) Indien sprake van een traditionele koopavond, anders gelden de aanwezigheidspercentages voor werkdagavond en vrijdagavond.

4) Indien op zaterdag gesloten: 0%.

5) Indien 's avonds open: 70%.

6) Indien gesloten op zondag: 0%.

5) Indien 's avonds open: 70%.

7) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk.

REKENVOORBEELD: TOEPASSING DUBBELGEBRUIK BIJ WONINGEN

In het centrum van Hoogeveen worden 50 koopappartementen van 112 m² bvo gerealiseerd binnen de bebouwde kom. Volgens de parkeernorm zijn 50 x 1 = 50 parkeerplaatsen voor bewoners en 50 x 0,1=5 parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijke parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaats en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Op basis van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages is de parkeerbalans als volgt:

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50 (100%)	30 (60%)	30 (60%)	45 (90%)	50 (100%)	40 (80%)	35 (70%)	35 (70%)	40 (75%)	40 (80%)	37,5 (75%)
bezoekers	5 (100%)	2 (40%)	2,5 (50%)	3,75 (75%)	0 (0%)	3,5 (70%)	3 (60%)	5 (100%)	5 (100%)	5 (100%)	4,5 (90%)
totaal	55	32	33	49	50	44	38	40	43	45	42

Conform de aanwezigheidspercentages zijn op het drukste moment (de werkdagnacht) 50 parkeerplaatsen benodigd. Door uit te gaan van dubbelgebruik zijn in dit voorbeeld 5 parkeerplaatsen minder nodig dan in het scenario zonder dubbelgebruik (55 parkeerplaatsen).

Rekening houden met bestaande situatie (salderen)

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeereis van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeereis van de bestaande, te vervallen legale functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in deze nota. Deze parkeereis mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen moet worden gerealiseerd.

Voor dit zogeheten salderen gelden de volgende voorwaarden:

- Er wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages.
Door rekening te houden met de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 4.1, wordt voorkomen dat de parkeereis van bijvoorbeeld een kantoor zonder meer wordt afgetrokken van de parkeereis van een appartementencomplex, omdat deze functies op verschillende momenten functioneren. In de parkeerbalans die dan wordt opgesteld, moet ook rekening worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van parkeercapaciteit op eigen terrein. Als deze parkeerplaatsen komen te vervallen, mogen deze in mindering worden gebracht op de parkeereis van de functie die komt te vervallen. Als deze parkeerplaatsen behouden blijven, maken deze parkeerplaatsen onderdeel uit van de parkeeroplossing.
- Het pand staat maximaal zeven jaar leeg.
Uitgangspunt bij salderen is dat wordt uitgegaan van de parkeereis van het meest recente legale (feitelijke) gebruik, tenzij het pand langer dan zeven jaar leeg staat. In dat geval mag niet meer worden gesaldeerde omdat het pand te lang leegstaat en al langere tijd geen parkeerbehoefte heeft.

In het voorbeeld op de volgende pagina is het salderen toegelicht.

Compensatie te vervallen parkeerplaatsen

Indien als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling een deel van de bestaande openbare parkeercapaciteit komt te vervallen, moeten deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd als openbare of openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de realisatie van een inritconstructie of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting van het bouwplan. Het aantal openbare parkeerplaatsen dat komt te vervallen, wordt opgeteld bij de parkeereis.

Voorbeeld: berekening parkeereis transformatie kantoor naar woningen

Een bestaand kantoor in het buitengebied van Elim van 750 m² bvo wordt getransformeerd tot appartementen. In totaal worden 10 sociale huurappartementen van circa 105 m² bvo gerealiseerd. Het kantoor heeft 8 parkeerplaatsen op eigen terrein, waarvan 3 parkeerplaatsen komen te vervallen. Om de woningen aantrekkelijker te maken worden tevens 2 openbare parkeerplaatsen die voor de ingang liggen opgeheven.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:

Parkeerbehoefte woningen

10 sociale huurappartementen (105 m² bvo) x parkeernorm bewoners (1,0 parkeerplaats per woning) = 10 parkeerplaatsen voor bewoners;

10 sociale huurappartementen x parkeernorm bezoek (0,2 parkeerplaats per woning) = 2 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Bestaande situatie

Parkeerbehoefte kantoor: 750 m² bvo kantoor x parkeernorm (2,55 parkeerplaats per 100 m² bvo) = 19,13 parkeerplaatsen.

functie	parkeer behoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	knop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	10,0 (100%)	6,0 (60%)	6,0 (60%)	9,0 (90%)	10,0 (100%)	8,0 (80%)	7,0 (70%)	7,0 (70%)	7,5 (75%)	8,0 (80%)	7,5 (75%)
bezoek	2,0 (100%)	0,8 (40%)	1,0 (50%)	1,5 (75%)	0 (0%)	1,4 (70%)	1,2 (60%)	2,0 (100%)	2,0 (100%)	2,0 (100%)	1,8 (90%)
parkeereis woningen	12,0	6,8	7,0	10,5	10,0	9,4	8,2	9,0	9,5	10,0	9,3
kantoor	-19,1 (100%)	-19,1 (100%)	-19,1 (100%)	-1,0 (5%)	0 (0%)	-1,0 (5%)	-11,5 (60%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)
vervalen pp	+3	+3	+3	+3	+3	+3	+3	+3	+3	+3	+3
parkeereis kantoor	-16,1	-16,1	-16,1	0	0	0	-8,5	0	0	0	0
saldo	-4,1	-9,3	-9,1	10,5	10,0	9,4	-0,3	9,0	9,5	10,0	9,3
compensatie	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
parkeereis (compensand)	2,0	2,0	2,0	12,5	12,0	11,4	2,0	11,0	11,5	12,0	11,3
parkeereis	2	2	2	13	12	12	2	11	12	12	12

In de tabel is inzichtelijk dat de parkeerbehoefte van de woningen weliswaar lager ligt dan de parkeerbehoefte van het kantoor. Echter, de momenten dat deze parkeerbehoefte optreedt zijn verschillend. Daarom zijn voor deze transformatie 11 parkeerplaatsen extra benodigd. Ook dienen de 2 parkeerplaatsen die komen te vervallen, te worden gecompenseerd (in openbaar gebied). Bij dit plan dient voor 13 parkeerplaatsen een oplossing te worden gevonden. Met het behoud van 5 parkeerplaatsen op eigen terrein, is de resterende opgave 8 parkeerplaatsen.

Vrijstelling bij kleine ontwikkelingen

Bij het toevoegen van niet-woonfuncties, door verbouwing of uitbreiding van een bestaande functie, is het niet nodig de parkeereis op eigen terrein te realiseren als de toekomstige parkeerbehoefte toeneemt met maximaal 2 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige parkeerbehoefte. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen eenvoudiger te realiseren.

Deze vrijstelling voor maximaal 2 parkeerplaatsen geldt ook bij het toevoegen van woonfuncties, onder de voorwaarde dat de parkeerdruk in de directe omgeving⁸ na realisatie van het plan 's nachts niet hoger wordt dan 90%. Dit moet door de ontwikkelende partij met een parkeerdrukmeting uitgevoerd door een deskundig verkeerskundig adviesbureau worden aangetoond. Voorafgaand aan het onderzoek dient de initiatiefnemer de uitgangspunten van het onderzoek (onderzoeksgebied, onderzoeksdagen

8) De directe omgeving is het gebied binnen acceptabele loopafstand (zie tabel 4.2).

en onderzoekstijden) met de gemeente af te stemmen. In bijlage 3 is een stappenplan voor parkeerdrukmetingen toegelicht. Pas na akkoord van de gemeente kan het onderzoek worden uitgevoerd. Als de parkeerdruk 's nachts na het realiseren van het plan niet hoger wordt dan 90%, is het bij het toevoegen van woonfuncties door verbouwing of uitbreiding van een bestaande functie dus niet nodig de parkeereis op eigen terrein te realiseren als de parkeereis maximaal 2 parkeerplaatsen bedraagt.

Voorwaarde voor het toepassen van deze vrijstelling is dat voor hetzelfde adres (dezelfde locatie) in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt. Om dit uitgangspunt te waarborgen moet in de Omgevingsvergunning worden opgenomen dat op deze locatie gebruik is gemaakt van de vrijstelling bij kleine ontwikkelingen.

Indien deze vrijstelling wordt toegepast, komen toekomstige gebruikers, indien van toepassing, in aanmerking voor een parkeervergunning om in de openbare ruimte te parkeren.

4.2. Bepaling parkeeraanbod

Bij een ontwikkeling wordt voorzien in voldoende parkeerruimte op eigen terrein wanneer het door de ontwikkelaar geplande parkeeraanbod groter dan of gelijk is aan de parkeereis. In deze paragraaf worden de eisen beschreven waaraan een parkeerplaats moet voldoen om deze als parkeerplaats te kunnen beschouwen.

Wanneer het geplande parkeeraanbod op eigen terrein kleiner is dan de parkeereis, dient de ontwikkelende partij als eerste te kijken naar de mogelijkheden om het bouwplan aan te passen. Als dit redelijkerwijs niet mogelijk is, wordt gekeken of kan worden afgeweken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein moet worden gerealiseerd (zie ook paragraaf 4.3).

Parkeerplaatsen op eigen terrein

In deze nota is het uitgangspunt dat de parkeereis voor de auto op eigen terrein wordt opgelost. Bij gebiedsontwikkelingen wordt het plangebied als eigen terrein beschouwd. Binnen het plangebied is hierbij gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit of in de directe nabijheid van de ruimtelijke activiteit (binnen de maximaal acceptabele loopafstand, zie tabel 4.2). De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte⁹ van de (ingang van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming, gemeten met Google Maps. Ook parkeerplaatsen die binnen acceptabele loopafstand zijn gelegen en waarover de initiatiefnemer kan beschikken (geen huur), worden beschouwd als parkeerplaatsen op eigen terrein.

De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute. In tabel 4.2 zijn de acceptabele loopafstanden, waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, voor verschillende doelgroepen opgenomen. Deze loopafstanden zijn een vertaling van de richtlijnen van CROW (publicatie 744).

functies	loopafstanden
woon- en zorgfuncties	100 meter
overige functies	200 meter

Tabel 4.2: Acceptabele loopafstanden autoparkeren nieuwe ontwikkelingen

Maatvoering parkeerplaatsen

Naast een toets op het aantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt ook de inrichting van parkeervoorzieningen beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van nieuw te realiseren individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV2021 of diens opvolger). Voor de toetsing op parkeerplaatsen in nieuw te realiseren (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages' (2013 of diens opvolger).

Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn en mogen deuren en vluchtwegen niet worden geblokkeerd. Bij twijfel moet de initiatiefnemer dit met behulp van rijcurves en/of rijcurvesimulaties inzichtelijk maken. Een dergelijke analyse wordt in opdracht van een initiatiefnemer/gemachtigde

⁹) De looproute gaat in principe over verhard terrein, dus bijvoorbeeld niet over een grasveld.

uitgevoerd, bij voorkeur door een deskundig adviesbureau. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit het ASVV en de NEN2443.

Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein

Voornameijk bij grondgebonden woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een individuele garage(box) niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeerverlast ontstaan. Parkeerplaatsen op een oprit bij woningen worden daarom bij de planvorming niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In de gebruiksfase worden de parkeerplaatsen op opritten en garageboxen wel als parkeerplaats op eigen terrein gezien. Dit geldt bijvoorbeeld bij de aanvraag voor een parkeervergunning om op straat te kunnen parkeren.

In tabel 4.3 staat per type parkeervoorziening aangegeven in welke mate deze meetelt aan de aanbodzijde. Op basis hiervan wordt het beschikbare parkeeraanbod gecorrigeerd. De aan- of afwezigheid van één of meerdere carports op een oprit heeft geen invloed op de berekeningsaantallen in de tabel.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal planfase
enkele oprit zonder garage (oprit minimaal 5 meter lang)	1	0,8
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0
dubbele oprit zonder garage (oprit minimaal 4,5 meter breed)	2	1,7
garage zonder oprit (bij woning)	1	0
garagebox (niet bij woning)	1	0
garage met enkele oprit (oprit minimaal 5 meter lang)	2	0,8
garage met lange oprit (oprit minimaal 10 meter lang)	3	1,0
garage met dubbele oprit (oprit minimaal 4,5 meter breed)	3	1,7

Tabel 4.3: Rekenwaarden parkeren op eigen terrein

Voorbeeld: bepaling parkeeraanbod met parkeerplaatsen op eigen terrein

De bebouwde kom van Hoogeveen wordt uitgebreid met een straat waar 20 twee-onder-een-kap woningen van 160 m² bvo worden gerealiseerd met een dubbele oprit en garage.

De parkeeroplossing met een dubbele oprit en garage geldt als 1,7 parkeerplaats per woning. Dit betekent dat de parkeernorm bewoners voor de 20 twee-onder-een-kap woningen niet 1,8 parkeerplaats per woning is, maar 0,1 parkeerplaats per woning. Dit betekent dat per saldo $20 \times 0,1 = 2,0$ parkeerplaatsen voor bewoners gerealiseerd moeten worden. Daarnaast moet voor deze 20 twee-onder-een-kap woningen $\times$ parkeernorm bezoek (0,15 parkeerplaats per woning) $= 3,0$ parkeerplaatsen voor bezoekers worden gerealiseerd.

De resterende parkeereis bedraagt dus $2,0 + 3,0 = 5,0$ parkeerplaatsen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik.

Duurzaamheid/specifieke voertuigen

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid en groenvoorzieningen. Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Hoogeveen plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantallen) en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere elementen van belang die ervoor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Hierbij kan worden gedacht aan parkeerplaatsen voor gehandicapten, elektrische laadpunten en ruimte voor laden en lossen. Hoe voor deze onderwerpen een duurzame parkeeroplossing wordt gerealiseerd, wordt hierna toegelicht.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Het realiseren van een of meer gehandicaptenparkeerplaatsen is in elk geval bij de volgende ontwikkelingen vereist:

- Bij maatschappelijke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats te worden ingericht. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale loopafstand tot de ingang bedraagt 100 meter.
- Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of een openbare parkeergarage moet per 50 parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit).

Bij gehandicaptenparkeerplaatsen geldt des te meer de eis dat deze parkeerplaatsen bruikbaar en bereikbaar moeten zijn (zie kopje maatvoering hiervoor). De parkeerplaatsen liggen dan ook bij voorkeur op maaiveld en zijn anders bereikbaar via een lift.

Een parkeerplaats die wordt ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met de daarbij behorende afwijkende maatvoering, is onderdeel van het beschikbare parkeeraanbod. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

Elektrische laadpunten

Kennis, inzicht en regelgeving wat betreft het elektrisch laden van voertuigen is volop in ontwikkeling en verandert jaarlijks. Om deze reden hanteert deze Nota parkeernormen op dit gebied een dynamische verwijzing naar het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

In artikel 3.87 en 4.160 van het Besluit bouwwerken leefomgeving zijn de eisen opgenomen ten aanzien van laadinfrastructuur. Het Besluit bouwwerken leefomgeving vormt landelijk geldende wet- en regelgeving. Relevante eisen uit het Besluit Bouwwerken Leefomgeving zijn onder andere:

- Een woongebouw (woonfunctie) met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft leidingdoorvoeren voor laadpunten voor ieder parkeervak.
- Een gebouw, anders dan een woongebouw (niet-woonfuncties), met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft ten minste één laadpunt en leidingdoorvoeren voor laadpunten voor ten minste een op de vijf parkeervakken.

Als de parkeervoorziening openbaar toegankelijk wordt, is het gemeentelijke beleid ten aanzien van elektrische laadpunten van toepassing. Dit betekent dat in overleg met de gemeente de voorbereiding voor de laadpunten kan worden getroffen, bijvoorbeeld over de aantallen en locaties. Het realiseren van de laadpunten vindt in dat geval plaats vanuit de contracten met exploitanten die op dat moment van toepassing zijn en wordt niet vereist van de ontwikkelaar.

Een parkeerplaats die wordt voorzien van een laadpunt is onderdeel van het beschikbare parkeeraanbod. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

Laden en lossen

Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is (bijvoorbeeld bij een appartementencomplex of bedrijfsgebouw), moet rekening worden gehouden met een geschikte laad- en losvoorziening voor het maatgevende (vracht)voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden.

Daarbij geldt bij nieuwbouw dat laden en lossen volledig op eigen terrein plaats moet vinden. Ook het manoeuvreren moet bij voorkeur op eigen terrein plaatsvinden, om zo de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen. Bij uitbreiding en verbouw vindt laden en lossen ook zoveel mogelijk op eigen terrein plaats. Wanneer het manoeuvreren buiten het eigen terrein plaatsvindt, moet de initiatiefnemer bijvoorbeeld met rijcurves aantonen dat een veilige manoeuvre kan worden gemaakt.

Bedrijfsvoertuigen, handelsvoorraad en voertuigen voor autoverhuur

Het parkeren van vrachtwagens, bedrijfsvoertuigen, handelsvoorraad en voertuigen voor autoverhuur wordt in deze Nota Parkeernormen niet ondervangen. Het parkeren van deze voertuigen behoort namelijk tot de bedrijfsvoering. Ruimte voor het parkeren van deze voertuigen zal moeten worden opgenomen in het (bouw)programma. Dit betekent ook dat bij een functie waar een bezorgfunctie tot de mogelijkheden behoort, rekening moet worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte op eigen terrein voor het stallen van de bedrijfsvoertuigen tijdens openingstijden.

Scootmobielen

Wanneer bij een woongebouw gebruik wordt gemaakt van een collectieve fietsenstalling als alternatief op de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (zie paragraaf 5.2), dient bij woonfuncties waar gehandicapten en/of ouderen verwacht worden, tevens rekening te worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte voor het stallen van scootmobielen. Deze stallingsruimte dient te worden voorzien van voldoende oplaadmogelijkheden voor het opladen van scootmobielen. Het inpassen van stallingsruimte voor scootmobielen is altijd een maatwerkoplossing.

4.3. Afwijkingsmogelijkheden

Het parkeernormenbeleid van de gemeente is erop gericht dat bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Als het niet mogelijk is om aan deze eis te voldoen, moet de initiatiefnemer nagegaan of het mogelijk is om dusdanige aanpassingen aan het plan te doen dat alsnog aan de parkeereis kan worden voldaan. Hierbij kan worden gedacht aan het herinrichten van de onbebouwde ruimte bij het plan of aanpassingen aan het plan. Als dit niet tot de mogelijkheden behoort, dient te worden gemotiveerd waarom dit niet mogelijk is. In dat geval is het wellicht mogelijk om bij het verlenen van de omgevingsvergunning af te wijken van de eis om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. In deze paragraaf worden de situaties op basis waarvan deze afwijking mogelijk is, behandeld. Wanneer deze afwijkingsmogelijkheden niet aan de orde zijn, wordt niet voldaan aan de eis om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren en kan het bouwplan geen doorgang vinden.

Benutten bestaand parkeeraanbod in de openbare ruimte

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan worden afgeweken van de eis dat voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd als in de openbare ruimte binnen acceptabele loopafstand voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om het (resterende) benodigde parkeeraanbod te voorzien. Voorwaarde is wel dat onderbouwd wordt waarom het volledige benodigde parkeeraanbod niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd. Daarnaast moet door de ontwikkelende partij met een parkeerdrukmeting door een deskundig verkeerskundig adviesbureau worden aangetoond dat het parkeeraanbod in de openbare ruimte beschikbaar is op tijden die nodig zijn voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Er is sprake van voldoende parkeerruimte in de directe omgeving als de parkeerdruk na realisatie van het plan binnen acceptabele loopafstand niet hoger dan 75%¹⁰ is.

Voorafgaand aan het onderzoek dient de initiatiefnemer de uitgangspunten van het onderzoek (onderzoeksgebied, onderzoeksdagen en onderzoekstijden) met de gemeente af te stemmen. In bijlage 3 is een stappenplan voor parkeerdrukmetingen toegelicht. Pas na akkoord van de gemeente kan het onderzoek worden uitgevoerd.

Indien er voldoende restcapaciteit beschikbaar is, beoordeelt de gemeente of de kwalitatieve impact van het gebruik van de restcapaciteit in het openbaar gebied acceptabel is. Of van deze afwijkingsmogelijkheid gebruik kan worden gemaakt, is dus afhankelijk van de impact die de ontwikkeling heeft op de openbare ruimte en de omgeving. Zo heeft gebruik maken van de restcapaciteit op een parkeerterrein veel minder impact dan gebruik maken van restcapaciteit in bestaande woonstraten. En in bestaande woonstraten 10 extra auto's opvangen heeft minder impact dan 40 extra auto's opvangen.

Voor het (gedeeltelijk) oplossen van de parkeereis in de openbare ruimte is een afdracht aan de Bestemmingsreserve Parkeren gekoppeld. De hoogte van de afdracht, de kaders en uitgangspunten van deze bestemmingsreserve zijn in paragraaf 4.4 opgenomen.

Indien gebruik wordt gemaakt van deze afwijkingsmogelijkheid, komen toekomstige gebruikers, indien van toepassing, in aanmerking voor een parkeervergunning om in de openbare ruimte te parkeren.

Aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeereis op te vangen binnen het bestaande parkeeraanbod, kan worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- De acceptabele loopafstanden (zie tabel 4.2);
- Het feit dat de aanleg van parkeerplaatsen niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de omgeving.

Voor het (gedeeltelijk) oplossen van de parkeereis in de openbare ruimte is geen afdracht aan de Bestemmingsreserve Parkeren gekoppeld. De gemeente legt de openbare parkeerplaatsen aan, de initiatiefnemer betaalt de daadwerkelijke kosten voor de aanleg van deze parkeerplaatsen.

Indien gebruik wordt gemaakt van deze afwijkingsmogelijkheid, komen toekomstige gebruikers, indien van toepassing, in aanmerking voor een parkeervergunning om in de openbare ruimte te parkeren.

¹⁰ De gemeente houdt een grenswaarde van 85% aan om te bepalen of er sprake is van een acceptabele parkeersituatie. Dit heeft met name te maken met het voorkomen van zoekverkeer. Bij een hogere bezettingsgraad van parkeerplaatsen neemt de kans toe dat automobilisten langer op zoek zijn naar een vrije parkeerplaats en bijvoorbeeld rondjes moeten rijden. Met een grenswaarde van 75% houdt de gemeente ook rekening met plannen waarbij een deel van de beschikbare parkeercapaciteit komt te vervallen.

Inzet deelmobiliteit

Deelmobiliteit als beleidsrichting

De gemeente Hogeveen staat niet afkeurend tegenover nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelauto's, deelfietsen en andere gedeelde vervoersmiddelen indien inwoners en ondernemers hier behoefte aan hebben.

In deze nota wordt deelmobiliteit niet als een harde norm of beleidsrichting vastgelegd. Dat betekent dat de gemeente Hogeveen deelmobiliteit niet actief zal stimuleren en dat het ontbreken daarvan niet negatief wordt meegewogen in de beoordeling van plannen of als verplichting wordt opgelegd. Naarmate er vraag komt vanuit initiatiefnemers of inwoners, kan de gemeente eventueel meedenken over toepassing van deelmobiliteit. Indien er in de toekomst draagvlak voor is onder inwoners, kan dit worden uitgewerkt tot een concreet toetsingskader.

Praktische toepassing

Bij nieuwe plannen kan de inzet van deelmobiliteit (bijvoorbeeld deelauto's of deelfietsen) leiden tot een lagere parkeerbehoefte. Omdat dit concept zich nog ontwikkelt, wordt de vermindering van het aantal parkeerplaatsen nog niet automatisch toegepast.

Wanneer een initiatiefnemer aantoont dat er een realistisch en goed georganiseerd deelmobiliteitsaanbod beschikbaar is (bijvoorbeeld via een beheercontract, serviceprovider of coöperatie), kan de gemeente maatwerk toepassen. De omvang van de korting op de parkeernorm wordt dan per plan beoordeeld. Een besluit tot het verlagen van de parkeereis vanwege de inzet van deelauto's is een raadsbesluit.

Aan het gebruik maken van deze afwijkingsmogelijkheid is geen afdracht aan de Bestemmingsreserve Parkeren gekoppeld. De initiatiefnemer betaalt de kosten voor de deelauto's en de daarvoor benodigde parkeerplaatsen.

Indien gebruik wordt gemaakt van deze afwijkingsmogelijkheid, komen toekomstige gebruikers, indien van toepassing, niet in aanmerking voor een parkeervergunning om in de openbare ruimte te parkeren.

Zwaarwegend belang

Wanneer een initiatiefnemer afdoende onderbouwt dat het benodigde parkeeraanbod niet (volledig) op eigen terrein gerealiseerd kan worden, wordt integraal afgewogen of het wenselijk en mogelijk is om af te wijken van de eis om op eigen terrein een parkeeroplossing te bieden voor de gehele parkeerbehoefte. Dit is mogelijk wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeers-/parkeerkundige belang, bijvoorbeeld wanneer grote economische of volkshuisvestelijke voordelen verwacht worden van het realiseren van de ontwikkeling.

De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een vergunning voor het verrichten van een omgevingsplan-activiteit in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken en van de verkeers-/parkeerkundige effecten die doorgang van het plan (eventueel) heeft op de omgeving. In deze gevallen kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld over het realiseren van extra fietsvoorzieningen.

Omdat het van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de effecten zorgvuldig worden afgewogen, dienen alle afwijkingen op basis van zwaarwegend belang voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

Aan het gebruik maken van deze afwijkingsmogelijkheid is een afdracht aan Bestemmingsreserve Parkeren gekoppeld. De hoogte van de afdracht, de kaders en uitgangspunten van deze bestemmingsreserve zijn in paragraaf 4.4 opgenomen.

Indien gebruik wordt gemaakt van deze afwijkingsmogelijkheid, komen toekomstige gebruikers, indien van toepassing, niet in aanmerking voor een parkeervergunning om in de openbare ruimte te parkeren.

4.4 Afdracht aan Bestemmingsreserve Parkeren

In het voorgaande is beschreven dat aan het afwijken van de eis dat voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd een afdracht aan de Bestemmingsreserve Parkeren is gekoppeld. Deze regeling is verantwoord, omdat er in Hogeveen per saldo voldoende parkeerplaatsen zijn. In het centrum is het gebruik niet evenredig, waardoor op sommige plekken desondanks een hoge parkeerdruk kan worden ervaren.

In deze paragraaf worden de kaders en uitgangspunten van deze bestemmingsreserve toegelicht.

Doel en voeding van de 'Reserve investeringen parkeren' Het doel van de Bestemmingsreserve Parkeren is om het bekostigen van maatregelen gericht op het verbeteren en optimaliseren van de parkeersituatie in de gemeente Hoogeveen.

De voedingsbron van deze Bestemmingsreserve Parkeren is de afdracht van initiatiefnemers die in aanmerking te komen voor een afwijking van de eis om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. De hoogte van deze afdracht is afhankelijk van de afwijkingmogelijkheid waarvan gebruik wordt gemaakt en het aantal parkeerplaatsen dat niet op eigen terrein wordt gerealiseerd, zoals weer-gegeven in tabel 4.4.

afwijkingmogelijkheid	op te lossen parkeereis	afdracht per parkeerplaats
1. Benutten bestaand parkeeraanbod in de openbare ruimte *	≤40 parkeerplaatsen	€ 10.000,-
	>40 parkeerplaatsen	€ 25.000,-
2. Aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte	n.v.t. De initiatiefnemer betaalt de kosten voor de daadwerkelijke aanleg van parkeerplaatsen.	
3. Inzet deelmobiliteit	n.v.t. De initiatiefnemer betaalt de kosten voor de inzet van deelmobiliteit	
4. motivering zwaarwegend belang	≤40 parkeerplaatsen	€ 20.000,-
	>40 parkeerplaatsen	€ 50.000,-

**= boven de 40 parkeerplaatsen geldt een hoger bedrag vanwege de werkelijke kosten van parkeervoorzieningen*

Tabel 4.4: Afdracht per parkeerplaats bij toepassen afwijkingmogelijkheden ¹¹

Onttrekkingen van Bestemmingsreserve Parkeren

De gelden uit de Bestemmingsreserve Parkeren kunnen enkel aan vooraf gedefinieerde zaken worden uitgegeven. Daarom kunnen met de gelden uit de Bestemmingsreserve Parkeren enkel maatregelen worden gefinancierd die bijdragen aan op het verbeteren en optimaliseren van de parkeersituatie in de gemeente Hoogeveen. Zo kan het geld bijvoorbeeld gebruikt worden voor:

- Uitbreiding van de parkeercapaciteit, inclusief bijdragen aan de onrendabele top van een nieuwe parkeervoorziening.
- Maatregelen die direct bijdragen aan een betere benutting van bestaande parkeerplaatsen, zoals parkeerverwijzing, verbeteren van de vak aanduiding, een communicatiecampagne of probeeracties;
- Maatregelen die direct bijdragen aan het stimuleren van het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en deelmobiliteit, zoals een communicatiecampagne;
- Het realiseren of uitbreiden van fietsenstallingen;
- Maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de gemeente Hoogeveen.

De gemeente Hoogeveen is dus niet verplicht om met een afdracht sowieso extra parkeerplaatsen voor auto's te realiseren. Met deze gelden kan de gemeente ook mobiliteitsvoorzieningen realiseren en onderhouden. De gemeente is in algemene zin wel verantwoordelijk om te zorgen voor een goede parkeersituatie, en een goede ruimtelijke ordening, in Hoogeveen.

De gemeenteraad besluit over de gelden die uit het mobiliteitsfonds onttrokken worden.

5. Parkeernormen fiets

In dit hoofdstuk worden de parkeernormen voor fietsparkeren binnen de gemeente Hoogeveen toegelicht. Anders dan bij het autoparkeren, gelden er voor fietsparkeren wettelijke regels. Dit betekent dat de gemeente minder beleidsvrijheid heeft in het vaststellen van fietsparkeernormen.

5.1. Wettelijke eisen: Besluit bouwwerken leefomgeving

In het Besluit bouwwerken leefomgeving zijn op dit moment alleen eisen opgenomen die effect hebben op het fietsparkeren bij woningen. Volgens artikel 4.171 – 4.173 is het bij nieuwbouwwoningen verplicht een afsluitbare bergruimte te realiseren om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners. Het

¹¹)Bedragen zijn prijspeil 2026, jaarlijks te indexeren conform de Consumentenprijsindex (CPI).

voorzien in stallingsruimte voor de fiets van bewoners is hiermee gewaarborgd in het Besluit bouwwerken leefomgeving.

Op korte termijn is de verwachting dat in het Bbl ook eisen worden opgenomen ten aanzien van fietsparkeren bij utiliteitsgebouwen, oftewel bij niet-woonfuncties. Deze eisen komen voort uit Europese EPBD IV wetgeving die lidstaten per 26 mei 2026 geïmplementeerd moeten hebben. Deze eisen zullen naar verwachting zowel voor herontwikkelingen als voor sloop-nieuwbouwprojecten gelden.

De gemeente Hoogeveen kiest ervoor om aanvullend op de wettelijke eisen voorsnog geen gemeentelijke eisen te stellen. Met de eisen die het Bbl stelt voor het fietsparkeren bij woningen kan in voldoende mate worden voorzien in fietsparkeerruimte voor bewoners. Zeker wanneer bij een appartementencomplex als gelijkwaardig alternatief voor de voorgeschreven individuele fietsenberging een gemeenschappelijke fietsenberging wordt gerealiseerd (zie hierna). Overigens is bij appartementencomplexen wel een aandachtspunt om in de planvorming na te denken over de inpassing van het fietsparkeren van bezoekers van bewoners, aangezien het dan om grotere aantallen bij elkaar kan gaan.

Voor niet-woonfuncties kunnen we op dit moment niet beoordelen of met de toekomstige eisen in voldoende mate kan worden voorzien in voldoende fietsparkeerruimte voor werknemers en bezoekers van utiliteitsgebouwen. Aangezien wij het gebruik van de fiets willen stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte willen waarborgen, vinden wij het wel belangrijk dat het fietsparkeren (inclusief brom- en snorfietsen) bij bouwontwikkelingen goed wordt ingepast. Om zorg te dragen voor een passend aanbod, kunnen initiatiefnemers ook gebruik maken van de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers om te bepalen of het wenselijk is om aanvullend op de wettelijke eisen extra stallingsplekken op eigen terrein te realiseren¹². Daarbij vinden wij het belangrijk dat stallingsplekken voor vaste gebruikers afgesloten en overdekt zijn, voor bezoekers moeten ze juist vrij toegankelijk worden aangeboden.

5.2. Gelijkwaardig alternatief voor individuele berging bij woongebouwen

Het Besluit bouwwerken leefomgeving biedt ruimte voor gelijkwaardige oplossingen. Bij appartementencomplexen zien wij een gezamenlijke fietsenstalling als gelijkwaardig alternatief voor de voorgeschreven individuele fietsenberging bij woningen. Bij het realiseren van deze gemeenschappelijke fietsenstalling dient per appartement rekening te worden gehouden met het aantal fietsparkeerplaatsen zoals weergegeven in tabel 5.1.

Volgens de toelichting op het Besluit bouwwerken leefomgeving is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenstalling is het daarom daarnaast verplicht om bij woningen vanaf 50 m² bvo een individuele berging van minimaal 2,7 m² in of bij de woning te realiseren.

omvang appartement	aantal fietsparkeer-plaatsen per woning ¹³	individuele berging
<50 m ² bvo	2,0	geen
50-74 m ² bvo	2,7	2,7 m ²
75-99 m ² bvo	3,4	2,7 m ²
100-125 m ² bvo	4,1	2,7 m ²
>125 m ² bvo	4,7	2,7 m ²

Tabel 5.1: Benodigd aantal fietsplekken voor bewoners bij een gezamenlijke fietsenstalling

6. Toepassingskader fietsparkeren

Het toepassingskader voor fietsparkeren is op hoofdlijnen vergelijkbaar met het toepassingskader voor autoparkeren. Daarom wordt hier verwezen naar figuur 4.1 voor de stappen die doorlopen moeten worden. De stappen worden hierna toegelicht voor zover deze afwijkend zijn van het autoparkeren.

¹² CROW gaat uit van een bandbreedte voor fietsparkeerkencijfers. Het fietsgebruik in de gemeente Hoogeveen is vergelijkbaar met het fietsgebruik in andere matig stedelijke gemeenten in de rest van Nederland (zie ook bijlage 1). Het gemiddelde fietsparkeerkencijfer is daarom een goed uitgangspunt.

¹³ Deze aantallen zijn gebaseerd op de Amsterdamse Bouwbrief (2015), waarbij de toename van het benodigd aantal fietsparkeren per 25 m² bvo woonoppervlakte is gecorrigeerd voor de verhouding tussen het gemiddelde woonoppervlak per persoon in Hoogeveen ten opzichte van Amsterdam.

6.1. Berekenen parkeereis fiets

De minimale parkeereis voor het fietsparkeren wordt bepaald op basis van de dan geldende wettelijke eisen.

Aanvullend kunnen de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers worden gebruikt om een passend aantal fietsparkeerplaatsen te bepalen voor specifieke functies. In dat geval is, anders dan bij het autoparkeren, het toepassen van **dubbelgebruik** alleen mogelijk tussen niet-woonfuncties onder de voorwaarde dat de entrees van de verschillende functies niet verder uit elkaar liggen dan 25 meter loopafstand. Voor bewoners dient altijd een eigen, aparte fietsenstalling gerealiseerd te worden. Bij het toepassen van dubbelgebruik voor de overige functies gelden dezelfde aanwezigheidspercentages als bij autoparkeren.

6.2. Vergelijking parkeereis met parkeeraanbod

Na de berekening van de fietsparkeereis wordt deze geconfronteerd met het geplande fietsparkeeraanbod. Wanneer het geplande fietsparkeeraanbod op eigen terrein groter dan of gelijk is aan de minimale fietsparkeereis, kan de vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit worden ingediend. Wanneer dit niet het geval is, dient de ontwikkelende partij als eerste te kijken of het bouwplan zodanig kan worden aangepast dat het geplande parkeeraanbod voldoende is. Als dit mogelijk is, kan worden overwogen om af te wijken van het uitgangspunt dat de fietsparkeergelegenheid op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Het realiseren van de fietsparkeeroplossing in de openbare ruimte moet in dat geval wel zijn toegestaan in het wettelijke kader. Om het gebruik van de fiets te stimuleren, is de fietsparkeeroplossing bij voorkeur dichter bij de functie gelegen dan de bijbehorende autoparkeerplaatsen.

Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

De gemeente beoordeelt de inrichting van fietsparkeervoorzieningen op toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid. Voor de toetsing van de fietsparkeervoorzieningen hanteert de gemeente het Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173), Checklist inpandige fietsenstallingen (CROW, 2025) en Fietsparkeur.¹⁴

In bijlage 4 staat toegelicht hoe deze richtlijnen kunnen worden ingevuld. Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen of elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Het is van belang om in een fietsparkeervoorziening voor vaste gebruikers laadinfrastructuur aan te brengen zodat fietsers een accu kunnen opladen.

Laadinfrastructuur voor elektrische fietsen

Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen en elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Bij elektrische fietsen is de accu over het algemeen draagbaar, voor de fietsen met sterk afwijkende maten geldt dat niet. Het is van belang om in een voorziening bij de stallingsplaatsen voor fietsen met sterk afwijkende maten laadinfrastructuur aan te brengen zodat fietsers een accu kunnen opladen.

7. Juridisch kader

7.1. Juridische grondslag

De juridische verankering van de parkeernorm is geborgd in de diverse bestemmingsplannen binnen de gemeente Hoogeveen. Dit is van rechtswege onderdeel van het nu geldende Omgevingsplan.

Deze Nota Parkeernormen Hoogeveen vervangt hoofdstuk 8 van het Parkeerbeleid Centrum (2011) en hoofdstuk 7 van het Parkeerbeleid Wijken, Dorpen en Bedrijventerreinen (2011), en is daarmee de juridisch rechtsopvolger.

De toetsing aan deze Nota Parkeernormen vindt plaats bij een aanvraag Omgevingsvergunning in het geval van nieuwbouw, verbouw (uitbreiding) of functiewijziging. In de Omgevingsvergunning wordt vastgelegd wat de parkeereis is en hoe daar invulling aan wordt gegeven.

¹⁴ Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen

Benodigde gegevens voor aanvraag omgevingsvergunning

Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning overlegt de initiatiefnemer ten minste:

- De ontwikkeling;
- Een berekening van de parkeereis voor auto's en fietsen, inclusief een bijbehorende onderbouwing die ingaat op de gehanteerde uitgangspunten in de berekeningen;
- Het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto's en fietsen, inclusief maatvoering en toegankelijkheid (openbaar/niet-openbaar);
- De wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen zal worden voldaan (het toepassen van dubbelgebruik, de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen op eigen terrein);
- Bij het toepassen van een afwijkmogelijkheid van de eis om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerde onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke;
- De wijze waarop invulling wordt gegeven aan duurzaamheid (bijdrage aan doelgroepen, elektrisch laden en laden en lossen).

7.2. Overgangsregeling

Voor bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bouwinitiatieven die op het moment van publicatie van de eerste versie van deze Nota Parkeernormen bij de gemeente bekend waren, nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een omgevingsvergunning kunnen aanvragen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen. Met bekende ruimtelijke ontwikkelingen wordt bedoeld initiatieven die bij de vaststelling van deze nota een schriftelijke toezegging hebben ontvangen of waarvoor een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend. Voor beroep- en bezwaarprocedures inzake omgevingsvergunningen die bij de vaststelling van deze nota reeds zijn verleend, geldt het beleid op basis waarvan de omgevingsvergunning is verleend.

Bijlage 1 Achtergrond bij parkeernormering

In deze bijlage is de achtergrond bij het opstellen van de parkeernormen opgenomen.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gemeente is over het algemeen van invloed op het autobezit, autogebruik en fietsgebruik in die gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid', het aantal adressen per vierkante kilometer. CBS onderscheidt hierin vijf klassen, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

stedelijkheidsgraad	aantal adressen per km ²
1 (zeer sterk stedelijk)	meer dan 2500
2 (sterk stedelijk)	1500 – 2500
3 (matig stedelijk)	1000 – 1500
4 (weinig stedelijk)	500 – 1000
5 (niet stedelijk)	minder dan 500

Tabel B1.1: Stedelijkheidsgraad (CBS)

In 2026 kent de gemeente Hoogeveen een gemiddelde dichtheid van 1.218 adressen per vierkante kilometer en valt daarmee in de categorie 'matig stedelijk'. Binnen de gemeente Hoogeveen is de stedelijkheidsgraad niet overal hetzelfde. De stedelijkheidsgraad van de verschillende wijken is opgenomen in tabel B1.2.

gebied	stedelijkheidsgraad	aantal adressen per km ²
Wijk 50 Hoogeveen	2	1.784
Wijk 51 De Weide	3	1.137
Wijk 52 Fluitenberg	5	82
Wijk 53 Elim	5	221
Wijk 54 Hollandscheveld	5	417
Wijk 55 Noordscheschut	5	357
Wijk 56 Nieuwlande	5	131
Wijk 57 Nieuweroord	5	73
Wijk 58 Tiendeveen	5	52
Wijk 59 Stuifzand	5	61
Wijk 60 Pesse	5	123
Wijk 61 Zuideropgaande Nieuw Moscou	5	106
Wijk 62 Industrie- en verspr. gebieden	5	477

Tabel B1.2: Stedelijkheidsgraad per wijk

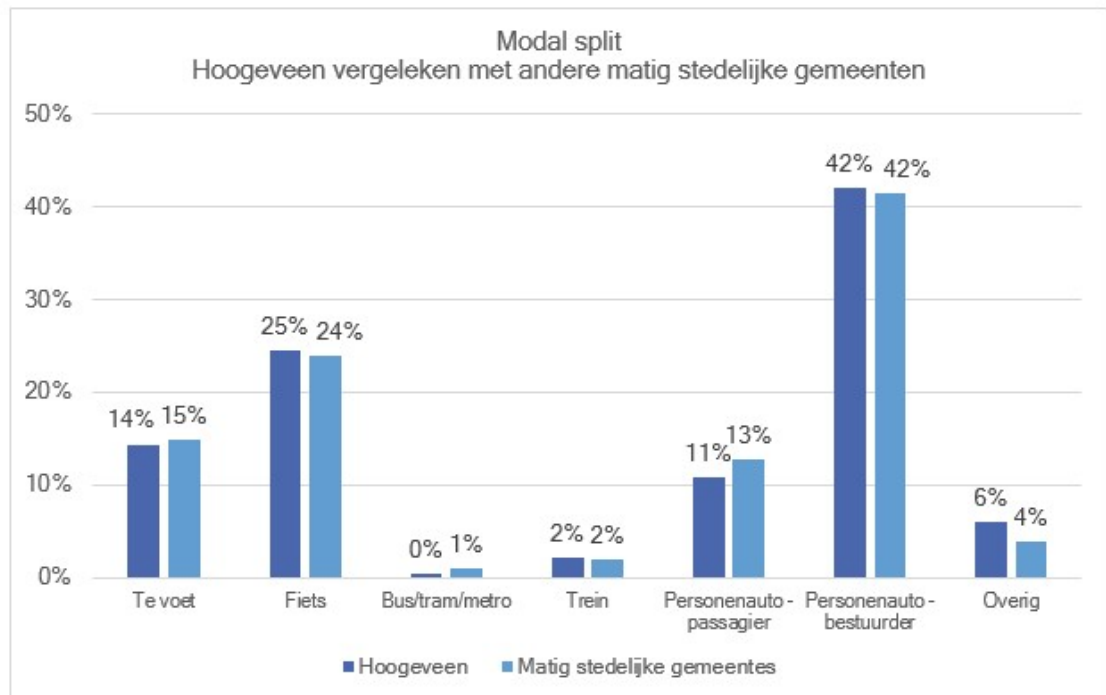
Uit tabel B1.2 blijkt dat Hoogeveen en de Weide een hogere stedelijkheid hebben dan de rest van de dorpen. Daarom is ervoor gekozen om voor dorpen en buitengebieden te categoriseren in de categorie 'weinig stedelijk'. Voor Hoogeveen is uitgegaan van de categorie 'matig stedelijk'.

Modal split gemeente Hoogeveen

Als onderbouwing voor de hoogte van de parkeernorm is een analyse uitgevoerd naar het gebruik van verschillende modaliteiten in de gemeente Hoogeveen. Voor niet-woonfuncties is het gebruik van vervoersmiddelen leidend voor het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen bij de functie.

Het auto- en fietsgebruik is geanalyseerd op basis van ODIN-data¹⁵. Aan de hand van ODIN data is per vervoerswijze het aandeel verplaatsingen op alle verplaatsingen inzichtelijk gemaakt. In figuur B1.1 is de modal split weergegeven voor Hoogeveen en alle andere matig stedelijke gemeenten.

¹⁵ ODIN is het Verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland, waarin het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking is beschreven naar plaats van herkomst en bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoersmiddelen en reismotieven voor de verplaatsingen. Daarnaast is aandacht geschonken aan de achtergrondvariabelen voor een bepaald verplaatsingspatroon en de keuze van een vervoermiddel.



Figuur B1.1: Modal split in Hoogeveen en andere matig stedelijke gemeenten (bron: ODin)

Uit figuur B1.1 blijkt dat het reisgedrag in Hoogeveen aansluit op dat in andere matig stedelijke gemeenten. In beide gevallen is de auto (als bestuurder) veruit de meest gebruikte manier van vervoer (42%), gevolgd door de fiets (24–25%). Het openbaar vervoer (bus/tram/metro/trein) wordt weinig gebruikt. Op basis van het auto- en fietsgebruik in Hoogeveen ten opzichte van andere matig stedelijke gemeenten kiest de gemeente Hoogeveen voor het hanteren van het gemiddelde autoparkeernormcijfer binnen de bandbreedte als parkeernorm voor niet-woonfuncties.

Analyse parkeernormen op basis van autobezit

Aanpak

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- Eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- Woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- Leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- Oppervlakte (tot 50 m² bvo, 50-75 m² bvo, 75-100 m² bvo, 100-125 m² bvo en groter dan 125 m² bvo).

Deze categorieën kunnen ook ‘gestapeld’ worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld kleine sociale huurappartementen (tot 50 m² bvo) in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt voor een cijfermatige onderbouwing om parkeernormen op te stellen die aansluiten bij het autobezit in een gemeente.

Inhoud van de data

De resultaten uit de data zijn gebaseerd op niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) aangevuld met onderzoeksgegevens van Goudappel. De data gaan over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerk omgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden is, worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op 2 decimalen. De gebruikte indeling van gemeente, wijk en buurt is volgens de CBS-indeling van 2023. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten

komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2023. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2022 en is ook inbegrepen in de data.

De data over autobezit is exclusief bezoekers en exclusief grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en -busjes die mee naar huis worden genomen. Hiervoor wordt de data opgehoogd met een percentage (zie volgende pagina). Ook is de data op één decimaal naar boven afgerond om rekening te houden met verschillen tussen individuele woningen en toekomstige ontwikkelingen.

Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% dient daarom opgeteld te worden bij het autobezit van bewoners zoals blijkt uit de data.

Autobezit per type woning

Wanneer naar de data wordt gekeken, blijkt dat het autobezit tussen buurten verschilt. Om recht te doen aan deze verschillen, gelden drie verschillende zones (de gebiedsindeling met centrum, bebouwde kom Hoogeveen en dorpen en buitengebied). Het autobezit per zone is steeds een gewogen gemiddelde van de buurten die onder deze zones vallen. Om tot slot de cijfers van het autobezit te vertalen naar een parkeernorm is gekeken naar logica in de reeksen, zowel tussen het type woningen, de oppervlakte van woningen als tussen de zones.

Hierbij zijn een paar uitgangspunten belangrijk om extra uit te lichten:

- Van het centrum is weinig data beschikbaar. Voor de woningtypen waar wel voldoende data over beschikbaar is, bleek het autobezit ongeveer 0,1 lager te liggen dan in de bebouwde kom van Hoogeveen. Daarom hebben we voor alle woningtype de parkeernorm voor het centrum met 0,1 verlaagd ten opzichte van de bebouwde kom van Hoogeveen. Andersom, is voor de dorpen en buitengebied de parkeernorm met 0,2 verhoogd.
- Van woningtypen waar onvoldoende data van beschikbaar was om een parkeernorm te herleiden, is op basis van het autobezit bij andere woningtypen en logica een parkeernorm bepaald.

Bijlage 2 Lijst met parkeernormen (auto)

De parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per eenheid. Bij iedere functie is de betreffende eenheid weergegeven. Bij eenheid staat de afkorting 'pp' voor parkeerplaats. De afkorting 'bvo' staat voor het Bruto-vloeroppervlak. Het Bruto-vloeroppervlak is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw inclusief gevels, bouwmuren, ramen et cetera. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

Functies met een verwijzing hebben onder de tabel een aanvullende toelichting staan.

woonvorm	eigendom	oppervlakte ¹⁶	Hoogeveen centrum	bebouwde kom Hoogeveen	dorpen en buitengebied
grondgebonden	vrije sector (huur en koop)	<75 m² bvo	1,20	1,30	1,50
		75 tot 100 m² bvo	1,30	1,40	1,60
		100 tot 125 m² bvo	1,40	1,50	1,70
		125 tot 150 m² bvo	1,50	1,60	1,80
		≥150 m² bvo	1,70	1,80	2,00
	sociale huur	<75 m² bvo	0,70	0,80	1,00
		75 tot 100 m² bvo	0,80	0,90	1,10
		100 tot 125 m² bvo	0,90	1,00	1,20
		≥125 m² bvo	1,00	1,10	1,30
appartement	vrije sector (huur en koop)	<50 m² bvo	0,70	0,80	1,00
		50 tot 75 m² bvo	0,80	0,90	1,10
		75 tot 100 m² bvo	0,90	1,00	1,20
		100 tot 125 m² bvo	1,00	1,10	1,30
	sociale huur	≥125 m² bvo	1,20	1,30	1,50
		<50 m² bvo	0,40	0,50	0,70
		50 tot 75 m² bvo	0,50	0,60	0,80
		75 tot 100 m² bvo	0,60	0,70	0,90
		≥100 m² bvo	0,70	0,80	1,00
aanleunwoning, serviceflat (1)		0,75	0,80	0,90	
kleine eenpersoonswoning (tiny house) (2)		0,25	0,40	0,40	
huisvesting arbeidsmigranten (per bed)		0,4	0,4	0,4	
kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig(3)		0,1	0,15	0,25	
bezoekersdeel (optellen bij bovenstaande)		0,1	0,15	0,2	

1. Aanleunwoning, serviceflat: Een aanleunwoning is een gelijkvloerse woning of appartement die vooral geschikt is voor bewoners die zorg nodig hebben maar toch zelfstandig willen wonen. De woningen zijn ruim en goed toegankelijk en geschikt voor bewoners die afhankelijk zijn van een rollator of rolstoel. De badkamer in deze woningen is ruim en passend ingericht voor minder mobiele bewoners. Aanleunwoningen liggen nabij (200 meter) of zijn verbonden met een (wijk)zorgcentrum, waardoor de bewoners gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen daar, zoals een restaurant, het activiteitenaanbod en de huur van ruimten.

2. kleine eenpersoonswoning (tiny house): Dit type woningen zijn kleine, zelfstandige woningen, veelal voor jongeren, zowel studenten als niet studenten. Het zijn zowel koop- als huurwoningen. Buiten het centrum is dit meestal een kleine grondgebonden woning, ook wel een tiny house. Er worden steeds nieuwe woonformules ontwikkeld in centra, met name voor betaalbaar wonen voor niet-studenten. Het bepalen van de parkeervraag voor dit woningtype is maatwerk.

3. kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig: heeft betrekking op woonruimte die specifiek bestemd is voor studenten (vaak met een campuscontract). Hierbij is altijd sprake van een gedeelde keuken en sanitaire voorzieningen.

werkfuncties	Hoogeveen centrum	bebouwde kom Hoogeveen	dorpen en buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
kantoren (zonder baliefunctie)	1,55	2,05	2,55	5%	pp per 100 m ² bvo
commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie) (1)	2,05	2,85	3,55	20%	pp per 100 m ² bvo

¹⁶Met de oppervlakte van een woning wordt de oppervlakte achter de voordeur bedoeld. Bij een grondgebonden woning betekent dit dat een inpandige garage (de ruimte om auto's en fietsen te stallen) geen onderdeel uitmaakt van de oppervlakte als deze ruimte niet binnendoor vanuit de woning bereikbaar is. Bij appartementen betreft dit dat de bruto oppervlakte alleen de oppervlakte van het individuele appartement omvat. De galerij en de gezamenlijke entree bijvoorbeeld behoren dus niet tot de oppervlakte van de woning.

bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) (2)	1,55	2,35	2,35	5%	pp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) (3)	0,65	1,05	1,05	5%	pp per 100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,65	1,95	5%	pp per 100 m ² bvo

1. **commerciële dienstverlening** (kantoor met baliefunctie): hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudie onder beschouwd.

2. **bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief**: bijvoorbeeld industrie, een garagebedrijf, een laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo. De parkeernorm is exclusief het parkeren voor vrachtwagens en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen.

3. **bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief**: bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren.

winkelfuncties	Hoogeveen centrum	bebouwde kom Hoogeveen	dorpen en buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
buurtsupermarkt	1,90	3,50	4,10	89%	pp per 100 m ² bvo
fullservice supermarkt 4)	3,35	5,20	5,90	93%	pp per 100 m ² bvo
grote supermarkt (XL)	6,00	7,70	8,60	84%	pp per 100 m ² bvo
groothandel algemeen	maatwerk	6,40	7,10	80%	pp per 100 m ² bvo
groothandel specialist	maatwerk	5,90	6,75	90%	pp per 100 m ² bvo
centrum Hoogeveen	3,30	n.v.t.	n.v.t.	96%	pp per 100 m ² bvo
overige winkelgebieden	maatwerk	5,10	5,50	79%	pp per 100 m ² bvo
kringloopwinkel	maatwerk	3,70	maatwerk	89%	pp per 100 m ² bvo
bruin- en witgoedzaken	maatwerk	1,85	1,95	92%	pp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	3,95	7,85	9,25	91%	pp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	maatwerk	5,05	5,15	95%	pp per 100 m ² bvo
meubelboulevard/woonboulevard	maatwerk	2,35	2,55	93%	pp per 100 m ² bvo
winkelboulevard	maatwerk	4,15	4,45	94%	pp per 100 m ² bvo
outletcentrum	maatwerk	10,10	10,40	94%	pp per 100 m ² bvo
bouwmart 5)	maatwerk	2,35	2,45	87%	pp per 100 m ² bvo
tuincentrum 5)	maatwerk	2,55	2,65	89%	pp per 100 m ² bvo
groencentrum	maatwerk	2,55	2,65	89%	pp per 100 m ² bvo

4. **fullservice-supermarkt**: vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² wvo.

5. **tuin- en groencentrum**: wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.

cultuur en ontspanning	Hoogeveen centrum	bebouwde kom Hoogeveen	dorpen en buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
bibliotheek	0,45	1,15	1,15	97%	pp per 100 m ² bvo
bioscoop 6)	3,20	11,20	11,20	94%	pp per 100 m ² bvo
filmtheater/filmhuis	2,60	7,90	7,90	97%	pp per 100 m ² bvo
theater/schouwburg	7,40	9,8	9,80	87%	pp per 100 m ² bvo
musicaltheater	2,90	4,00	4,00	86%	pp per 100 m ² bvo
casino	5,70	6,50	6,50	86%	pp per 100 m ² bvo
bowlingcentrum	1,60	2,80	2,80	89%	pp per baan
biljartcentrum/snookercentrum	0,85	1,35	1,35	87%	pp per tafel
dansstudio	1,60	5,50	5,50	93%	pp per 100 m ² bvo
fitnessstudio/sportschool	1,40	4,80	4,80	87%	pp per 100 m ² bvo
fitnesscentrum	1,70	6,30	6,30	90%	pp per 100 m ² bvo
wellnesscentrum	maatwerk	9,30	9,30	99%	pp per 100 m ² bvo
sauna, hammam	2,50	6,70	6,70	99%	pp per 100 m ² bvo
sporthal 7)	1,55	2,85	2,85	96%	pp per 100 m ² bvo
sportzaal 7)	1,15	2,75	2,85	94%	pp per 100 m ² bvo
tennisshal	0,30	0,40	0,40	87%	pp per 100 m ² bvo
squashshal	1,60	2,70	2,70	84%	pp per 100 m ² bvo
zwembad overdekt 8)	maatwerk	11,50	11,50	97%	pp per 100 m ² bassin
zwembad openlucht 8)	maatwerk	12,90	12,90	99%	pp per 100 m ² bassin
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,25	1,85	1,85	98%	pp per 100 m ² bvo

kunstijsbaan (400 meter)	maatwerk	2,55	2,55	98%	pp per 100 m ² bvo
golfoefencentrum 9)	maatwerk	51,10	51,10	93%	pp per centrum
golfbaan 10)	maatwerk	96	96	98%	pp per 18 holes
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,10	4,70	4,70	97%	pp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	3,70	5,60	5,60	98%	pp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	3,90	5,80	5,90	98%	pp per 100 m ² bvo
kinderboerderij (stadsboerderij)	3,10	4,70	4,70	97%	pp per boerderij
volkstuin	maatwerk	1,35	1,35	100%	pp per 10 tuinen

6. bioscoop: 1 zitplaats is circa 3 m² bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.

7. sporthal en sportzaal: let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag.

8. zwembad overdekt & openlucht: bij combinatie zwembad overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van normen overdekt per 100 m² bassin en normen openlucht per 100 m² bassin.

9. golfoefencentrum (pitch and putt): uitgaande van een omvang van circa 6 ha.

10. golfbaan (18 holes): een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha groot.

horeca en verblijfsrecreatie	Hoogeveen centrum	bebouwde kom Hoogeveen	dorpen en buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
bungalowpark (huisjescomplex)	maatwerk	1,70	1,70	91%	pp per bungalow
camping (kampeerterrein) (11)	maatwerk	maatwerk	maatwerk	90%	pp per standplaats
1* hotel	0,40	2,40	2,45	77%	pp per 10 kamers
2* hotel	1,35	4,05	4,25	80%	pp per 10 kamers
3* hotel	2,10	5,00	5,20	77%	pp per 10 kamers
4* hotel	3,4	7,2	7,50	73%	pp per 10 kamers
5* hotel	5,30	10,60	11,00	65%	pp per 10 kamers
discotheek	6,90	20,80	20,85	99%	pp per 100 m ² bvo
café/bar/cafetaria	5,00	6,00	7,00	90%	pp per 100 m ² bvo
restaurant (incl. fastfoodrestaurant)	5,00	5,00	7,00	80%	pp per 100 m ² bvo
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	5,50	8,50	8,50	99%	pp per 100 m ² bvo

11. camping: exclusief 10% voor gasten van bezoekers.

zorgfuncties	Hoogeveen centrum	bebouwde kom Hoogeveen	dorpen en buitengebied	Aandeel bezoek	eenheid
huisartsenpraktijk	2,05	2,95	3,25	57%	pp per behandelkamer
apotheek	2,25	3,15	3,35	45%	pp per apotheek
fysiotherapiepraktijk	1,25	1,75	1,95	57%	pp per behandelkamer
consultatiebureau	1,35	1,85	2,05	50%	pp per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,30	1,90	2,00	38%	pp per behandelkamer
tandartsenpraktijk	1,55	2,35	2,55	47%	pp per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,55	2,15	2,45	55%	pp per behandelkamer
ziekenhuis	1,40	1,7	1,90	29%	pp per 100 m ² bvo
crematorium	maatwerk	30,10	30,10	99%	pp per (deels) gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	maatwerk	31,60	31,60	97%	pp per (deels) gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	1,65	3,25	3,25	37%	pp per 10 cellen

onderwijs	Hoogeveen centrum	bebouwde kom Hoogeveen	dorpen en buitengebied	Aandeel bezoek	eenheid
kinderdagverblijf 12)	1,00	1,40	1,40	0%	pp per 100 m ² bvo
basisschool 13)	0,75	0,75	0,75	48%	pp per lokaal
middelbare school 14)	3,70	4,90	4,90	11%	pp per 100 leerlingen
ROC 14)	4,70	5,80	5,90	7%	pp per 100 leerlingen
hogeschool 14)	9,30	10,70	10,90	72%	pp per 100 studenten
universiteit 14)	13,20	16,50	16,70	48%	pp per 100 studenten

avondonderwijs of vrijetijdson- 4,50 6,80 6,80 95% pp per 100 m² bvo
derwijs 14)

12. **K&R kinderdagverblijven:** exclusief Kiss & Ride. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,2. (indicatief: 50% - 80% wordt met de auto gebracht).

13. **K&R basisschool:** exclusief Kiss & Ride. Berekening Kiss & Ride parkeerplaatsen = aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,3 (indicatief: 20% – 60% wordt met de auto gebracht).

14. **onderwijs:** bezoekers zijn leerlingen en studenten en overig is personeel.

Bijlage 3 Richtlijnen uitvoeren parkeerdrukmeting

Parkeeronderzoeken die worden uitgevoerd in verband met de inzet van openbare parkeercapaciteit moeten een representatief beeld geven van de parkeerdruk in de omgeving van een plan. Daarbij moet rekening worden gehouden met het volgende:

- Het onderzoek moet in een representatieve periode worden uitgevoerd (geen vakantie en/of feestdagen).
- Het onderzoek moet de parkeerdruk op de maatgevende momenten van de ontwikkeling in beeld brengen (op basis van de berekening van de parkeereis inclusief aanwezigheidspercentages).
- Het onderzoek moet de parkeerdruk op de maatgevende momenten van de omgeving in beeld brengen. De functies binnen de loopafstand van het gebied zijn bepalend voor de maatgevende momenten. Voor een woonomgeving heeft de werkdagnacht doorgaans de hoogste parkeerdruk, bij werklocaties is dat een werkdag overdag en bij winkelfuncties is dat meestal het weekend. Als richtlijn voor een meting kan worden aangehouden: werkdagnacht 23:00-01:00 uur, werkdag tussen 10:00 en 16:00 uur en zaterdag 10:00-16:00 uur.
- Het gebied waarin het onderzoek moet plaatsvinden, wordt bepaald op basis van de acceptabele loopafstanden, gerekend vanaf de entree(s) van de ontwikkeling (zie paragraaf 4.2).
- Een openbare parkeergarage mag tot de openbare parkeercapaciteit worden gerekend als de voetgangersentree binnen acceptabele loopafstand is gelegen.
- Voor een compleet beeld moet er op verschillende dagen en op meerdere tijdstippen worden gemeten. Het minimumaantal metingen is vijf, verspreid over minimaal twee dagen waarvan één weekenddag.
- Een parkeeronderzoek mag niet meer dan twee jaar geleden zijn uitgevoerd.

Een uit te voeren parkeerdrukmeting dient te worden uitgevoerd door een deskundig verkeerskundig adviesbureau en de kosten zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De parkeerdrukmeting kan uitgevoerd worden nadat de gemeente goedkeuring heeft gegeven op het plan van aanpak (de meetmomenten en onderzoeksgebied).

Bijlage 4 Kwaliteitsrichtlijnen stallingen fiets en scooter

Het gebruik van een stalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met afwijkende afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 741), het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173) en Fietsparkeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitsrichtlijnen voor het ontwerpen van een stalling opgenomen.

De fiets staat op de best mogelijke locatie

Om actieve mobiliteit te stimuleren moet de fiets de eerste vervoerskeuze zijn die gebruikers tegenkomen bij vertrek en moet de fiets ten opzichte van andere vervoersmiddelen op de beste plek staan bij aankomst. In de situatie dat de fietsparkeervoorziening niet direct bij de entree geplaatst kan worden, is de voorziening eenvoudig vindbaar en bereikbaar voor alle gebruikers.

Dit kan worden bereikt door fietsparkeervoorzieningen dicht bij de entree van de functie te plaatsen dan parkeervoorzieningen voor andere voertuigen. Het is belangrijk dat de fietsparkeervoorziening op een logische locatie ligt ten opzichte van de aanrijroute(s) voor fietsers. Dat betekent ook dat fietsers zo min mogelijk moeten omlopen om van en naar de fietsparkeervoorziening te komen. Met name bij bezoekersfuncties draagt een goede zichtbaarheid en herkenbaarheid van de voorziening bij aan het gebruik. Ook kan met duidelijke bewegwijzering op de loop- en fietsroutes van en naar de voorziening het gebruik worden gestimuleerd.

Een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen

Fietsparkeervoorzieningen zijn voor alle mogelijke gebruikers zeer eenvoudig en veilig toegankelijk. Fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers en voor bakfietsen of aangepaste fietsen (voor mindervaliden) zijn altijd op maaiveldniveau. Ook voor vaste gebruikers zijn fietsparkeervoorzieningen in principe op maaiveldniveau, zeker als de specifieke doelgroep anders geen of weinig gebruik zal maken van de voorziening (bijvoorbeeld ouderen). Waar het overbruggen van een hoogteverschil met een fiets onvermijdelijk is, is het belangrijk dat dit zo comfortabel mogelijk wordt ingericht.

In de praktijk is het overbruggen van een hoogteverschil altijd oncomfortabel met de fiets. Daarom is het belangrijk dat een eventuele hellingbaan of fietstrap voldoende breed is en niet te steil. Bij een fietstrap zijn fietsgoten met de juiste afmetingen aanwezig, eventueel voorzien van elektrische ondersteuning om het gebruik van de fietstrap te vereenvoudigen. Leidraad fietsparkeren van CROW bevat uitgebreide informatie over maatvoering en ontwerprichtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen.

Een ander aandachtspunt voor ontwerp is het aantal deuren, de draairichting en het type deur dat wordt toegepast bij afgesloten fietsparkeervoorzieningen. Deuren zorgen namelijk voor een drempel en vertragen het stallingsproces. Deze vertraging kan worden verminderd door zo min mogelijk deuren toe te passen, deuren met de juiste draairichting te plaatsen of gebruik te maken van een automatische toegangsdeur. Deuren zijn met name een aandachtspunt onder- en bovenaan een fietstrap of hellingbaan.

Verder is het voor een veilige toegang van belang dat bij alle fietsparkeervoorzieningen een veilige plek is om op- en af te kunnen stappen.

De belangrijkste richtlijnen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

1. Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
2. De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
3. De afstand van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd mag maximaal circa 75 meter zijn.
4. De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, et cetera).
5. Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aan-

- trede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
6. Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden. Voor de hellingspercentages wordt verwezen naar CROW Leidraad fietsparkeren 2023.
 7. Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen

De fietsparkeervoorziening is passend bij de doelgroepen die gebruik maken van de fietsparkeervoorziening en het type fiets dat deze doelgroep gebruikt. Dat betekent in de eerste plaats dat de fietsparkeervoorzieningen voldoen aan het kwaliteitsniveau gesteld door Fietsparkeur. Ook is het type fietsparkeervoorziening afgestemd op de doelgroep en worden indien nodig meerdere soorten voorzieningen toegepast. Zodat bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met voldoende, passende voorzieningen voor buitenmodelfietsen.

Bij het ontwerpen van een fietsparkeervoorziening is het belangrijk om twee vragen te stellen: wie gaat hier mogelijk zijn/haar fiets stallen en is het realistisch dat zij met genoeg gebruik gaan maken van deze fietsparkeervoorziening. Voor ouderen, kinderen en gebruikers van zware fietsen is een etagerek bijvoorbeeld geen optie. En bij gezinnen, scholen en winkels is de kans groot dat er plek nodig is voor fietsen met krat voorop of een bakfiets. Daar moeten passende voorzieningen voor worden gerealiseerd. Als bij gezamenlijke fietsparkeervoorzieningen voor bewoners etagerekken worden toegepast, is het wenselijk om de plekken te nummeren en te koppelen aan een woning. Zo worden de gunstige plekken onderin eerlijk verdeeld. Hierbij is per woning tenminste één van de plekken onderin beschikbaar. Naast de etagerekken dient er ook ruimte te zijn voor fietsen met afwijkende maten.

In sommige situaties zijn aanvullende voorzieningen nodig om fietsgebruik goed te faciliteren, zoals stroompunten of kluisjes voor het opladen van accu's van elektrische fietsen (en scooters) in een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening. Bij zakelijke functies neemt de aanwezigheid van omkleedmogelijkheid en/of douches een drempel weg voor werknemers om met de fiets van en naar werk te gaan.

Een ander belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp van de fietsparkeervoorziening is de verwachte parkeerduur van de doelgroep. Met name voor kortparkeerders (< 60 minuten) mag de actie van de fiets in het rek plaatsen hooguit enkele seconden in beslag nemen, voordat zij het hinderlijk vinden. Voor veel bezoekers is bovenin een etagerek parkeren dus geen (aantrekkelijke) optie. Op de website van Stichting Fietsparkeur staat de laatste versie van het normstellende document met geschikte systemen. Deze website bevat een keuzewijzer waarmee de juiste fietsparkeervoorziening geselecteerd kan worden voor een specifieke situatie en doelgroep.

De belangrijkste richtlijnen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

1. De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
2. Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
3. De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
4. Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
5. Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
6. De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaagse rekken te kunnen plaatsen, enkellaagse rekken bedraagt de minimale vrije hoogte 2300 mm.
7. De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm.
8. De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter.
9. Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke

stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, et cetera. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.

10. De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
11. De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed en 1800 mm lang.