Drachten Smallingerland

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Smallingerland

Nr. 486027

20 oktober 2026

Parkeernormennota Smallingerland 2026

De raad van de gemeente Smallingerland,

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 16-6-2026;

gelezen dat alleen het orgaan dat een beleidsregel heeft vastgesteld, deze kan wijzigen of intrekken (art. 4:81–4:84 Awb);

overwegende dat het intrekken van de geldende Parkeernormennota 2015 nodig is, voordat de nieuwe Parkeernormennota 2026 Smallingerland in werking kan treden;

Besluit:

1. De Parkeernormennota 2015 van de gemeente Smallingerland in te trekken;
2. De Parkeernormennota 2026 van de gemeente Smallingerland vast te stellen, met uitzondering van paragraaf 2.3 'Mobiliteitsfonds Centrum-schil centrum Drachten', en het college te verzoeken het Mobiliteitsfonds, inclusief de financiële, juridische en uitvoeringsmatige randvoorwaarden, in een afzonderlijk voorstel ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen;
3. De informatie over de behandeling van de motie "bewegwijzering parkeren" ter kennisgeving aan te nemen.

1 UITGANGSPUNTEN

- Deze parkeernormennota is gebaseerd op:
  - Ervaringscijfers (historische onderzoeken naar parkeren in de gemeente)
  - CROW publicatie 744 'Parkeerkencijfers' uit 2024
  - Beleidskader Mobiliteit en uitvoeringsagenda 2024-2028 van de gemeente Smallingerland
  - Interne toetsing verschillende vakgebieden

- STOMP is het leidende ontwerpprincipe. Lopen en Fietsen hebben de voorkeur voor de kortere afstanden. Voor langere afstanden bieden de fiets, Openbaar vervoer en deelmobiliteit uitkomst als schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen. De privéauto krijgt een minder dominante plek in de directe woon- en leefomgeving.
- De stedelijkheidsgraad voor de gehele gemeente Smallingerland is met 165 adressen/km² 'niet stedelijk' te noemen. 80% van de inwoners van Smallingerland woont echter in Drachten. De stedelijkheidsgraad van Drachten is met 1133 adressen/km2 'matig stedelijk' *(CBS, 2024)*.
- De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeervoorzieningen passend bij de ontwikkeling. Dit betekent ook dat alle kosten voor rekening van de ontwikkelende partij komen. Dit geldt ook voor de kosten van voorbereidende parkeeronderzoeken.
- In de norm is ruimte voor bezoekers opgenomen. Deze ruimte is uitgedrukt in parkeerplaatsen per eenheid of percentage van het totaal. De parkeerruimte voor bezoekers moet openbaar toegankelijk zijn.

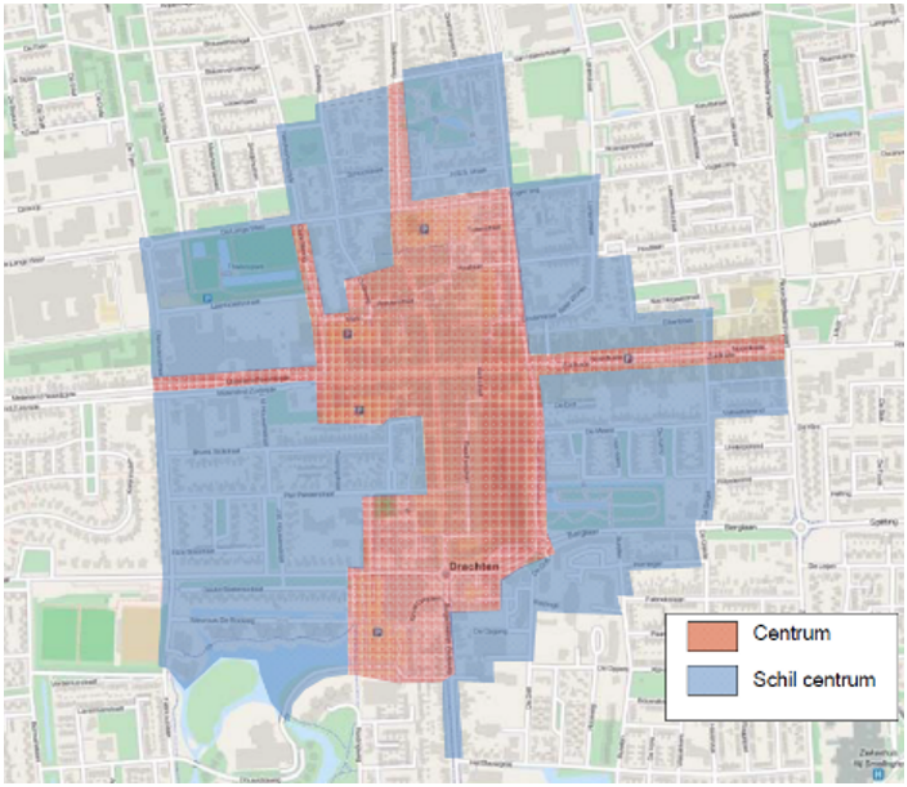
2 STROOMSCHEMA

2.1 PARKEERNORM BEPALEN

In welk gebied?
Wat is de functie?
Welke norm hoort hierbij?

Gebieden:

1. Centrum Drachten
2. Schil centrum Drachten
3. Rest bebouwde kom alle kernen
4. Buitengebied



Overige functies
De genoemde functies in de onderstaande tabellen zijn de meest voorkomende. Voor zover in deze nota niet benoemd, gelden de kencijfers van het CROW.

Gehandicaptenparkeerplaatsen
Bij publieke functies moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen ingericht zijn als gehandicaptenparkeerplaats, maatvoering conform CROW richtlijnen.

Dubbelgebruik
Indien in een ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan eventueel sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in onderstaande tabel zijn van toepassing. De parkeereis wordt in dergelijke gevallen gebaseerd op de berekende parkeerbehoefte van verschillende functies op het geldende maatgevende (drukste) moment zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.

Aanwezigheids-percentages	werk-dagoch-tend	werk-dag-mid-dag	werk-dag-avond	werk-dag-nacht	koop-avond	vrijdag-mid-dag	vrijdag-avond	zater-dag-mid-dag	zater-dag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	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%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
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/podium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten (incl. bezoekers)	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Parkeernormen	**Centrum Drachten**	**Schil Drachten**	**Rest bebouwde kom**	**Buitengebied**	**Aandeel oplaadpunten**
Wonen (exclusief bezoekersparkeren, zie bijlage 1)					(per woning)
Koop, vrijstaand	1,5	1,6	1,9	2,0	8-13%
Koop, twee-onder-een-kap	1,4	1,5	1,8	1,9	8-13%
Koop, tussen/hoek/appartement > 100 m² bvo	1,2	1,4	1,7	1,8	5-13%
Koop, appartement 75-100 m² bvo	1,1	1,2	1,3	1,4	5-8%
Huur, huis/appartement > 100 m² bvo, vrije sector	1,0	1,2	1,3	1,4	5-13%
Huur, huis/appartement 75-100 m² bvo, > 100 m² bvo, sociale huur	0,8	0,9	1,1	1,1	1-3%
Kamerverhuur, zelfstandig niet-studenten (per kamer) < 60 m²	0,3	0,4	0,5	0,5	1-3%
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig (per kamer)	0,1	0,2	0,2	0,3	1-3%
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden) < 60 m²	0,3	0,4	0,4	0,4	1-3%
Werken (inclusief bezoekersparkeren; per 100 m² bvo)					
Kantoor zonder baliefunctie	1,6	2,0	2,1	2,6	8,6-13%
Commerciële dienstverlening kantoor met baliefunctie	2,1	2,4	2,9	3,6	8,6-13%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,0	2,4	2,4	8,6-13%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	0,9	1,1	1,1	8,6-13%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,6	1,9	2,0	8,6-13%
Winkelen en boodschappen (per 100 m² bvo)					
Fullservice-supermarkt	3,4	4,4	5,2	nvt	0-13%
Grote supermarkt XL	6,0	6,9	7,7	nvt	0-13%
Binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	3,5	nvt	nvt	nvt	0-13%

Buurtsupermarkt	1,9	2,7	3,5	nvt	0-13%
Buurt- en dorpscentrum	nvt	3,1	3,7	nvt	0-13%
Wijkwinkelcentrum (klein)	nvt	3,7	4,5	nvt	0-13%
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	0,2	0,2	0,2	nvt	0-13%
Bouwmarkt	nvt	1,9	2,4	2,5	0-13%
Tuincentrum	nvt	2,3	2,6	2,9	0-13%
Sport, cultuur en ontspanning (per 100 m² bvo)					
Bibliotheek	0,5	0,8	1,2	1,4	0-13%
Museum	0,6	0,8	1,1	nvt	8,6-13%
Fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	4,8	6,5	0-13%
Sporthal	1,6	2,2	2,9	3,5	8,6-13%
Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	0-13%
Horeca en (verblijfs-) recreatie					
3* Hotel (per 10 kamers)	2,1	3,3	5,0	6,8	8,6-13%
4* Hotel (per 10 kamers)	3,4	5,1	7,2	9,0	8,6-13%
Café/bar/cafetaria/restaurant	5,0	5,0	6,0	nvt	0-13%
Gezondheidszorg en (sociale-) voorzieningen					
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,1	2,5	3,0	3,3	0-13%
Apotheek	2,3	2,8	3,2	nvt	0-13%
Fysiotherapiepraktijk (per behandelkamer)	1,3	1,5	1,8	2,0	0-13%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,4	1,6	1,9	2,2	0-13%
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,6	2,0	2,4	2,7	0-13%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,6	1,9	2,2	2,5	0-13%
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,6	0,6	nvt	8,6-13%
Onderwijs					
Kinderdagverblijf (crèche) (per 100 m² bvo)[2]	1,0	1,2	1,4	1,5	8,6-13%
Basisonderwijs (per leslokaal)[1]	0,8	0,8	0,8	0,8	8,6-13%
Middelbare school (per 100 leerlingen)	3,7	4,1	4,5	4,7	8,6-13%
ROC (per 100 leerlingen)	4,7	5,1	5,4	5,6	8,6-13%

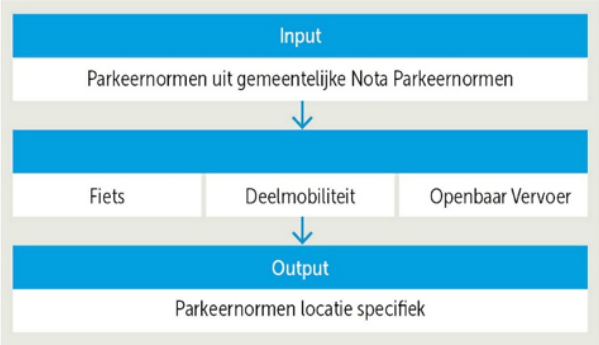
2.2 REDUCTIE PARKEERNORMERING

Voor een reductie op de parkeernormering bij (nieuw)bouwprojecten kan gebruik worden gemaakt van een afwegingskader om af te wijken. Hieronder is een voorbeeld afwegingskader voor het bepalen van locatie specifieke parkeernormen weergegeven.

Een afwegingskader bevat één of meerdere reductiefactoren. Een ontwikkelaar kan deze reductiefactoren toepassen op de parkeernorm en kan zo zien of er naar beneden kan worden bijgesteld op de voorgeschreven norm. Met behulp van dit maatwerkkader wordt een onderbouwing aandragen voor een parkeerbalans met minder parkeerplaatsen dan in de basis normatief wordt voorgeschreven. De gemeente toetst een aanvraag met bijgeleverde onderbouwing.

2) Bruto Vloer Oppervlak

1) De grootste parkeer- en verkeersdruk ontstaat door het brengen en halen van kinderen. Zie rekenprogramma 'Parkeervraagcalculator' in de CROW.



2.2.1 Fietsvoorzieningen

Als er extra kwaliteit, bovenop de basis eisen uit het Bouwbesluit, voor het stallen wordt toegevoegd, wordt het gebruik van de fiets een aantrekkelijker alternatief voor de auto. Bijvoorbeeld een verbeterde bereikbaarheid van de stallingsplekken of extra stallingsplekken met een groot gebruiksgemak. Ook de route per fiets naar de locatie kan mogelijk geoptimaliseerd worden. Zie bijlage 2 voor de fietsparkeernormen.

De reductie die gegeven wordt is maximaal 10% en is afhankelijk van de onderbouwing van de initiatiefnemer. De reductie wordt door het college bepaald en is voor de modaliteit fietsen niet van toepassing op de functie "wonen".

2.2.2 Deelmobiliteit

De parkeerbehoefte kan lager worden als een plan voorziet in alternatief vervoer zoals deelauto's en/of de inrichting van een mobiliteitshub met meerdere vervoersopties binnen de acceptabele loopafstanden (zie bijlage 3). De initiatiefnemer moet een mobiliteitsplan indienen met de gevraagde correctie. Het plan dient een duurzaam karakter te hebben. Indien het alternatief vervoer binnen vijf jaar verdwijnt, dan dient initiatiefnemer alsnog aan de eis te voldoen c.q. de parkeereis alsnog af te kopen. Dit wordt opgenomen in de anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer. Onderstaande tabel is hierbij te hanteren. Of de correctie reëel is en wat de exacte reductie dan is, wordt bepaald door de gemeente (maatwerk).

Gebied	**Inzet aantal deelauto's**	**Reductie op parkeereis**
Centrum	1 deelauto per 20 woningen[3]	-20%
Schil		-10%
Rest bebouwde kom		n.t.b.[4]
Buitengebied		

2.2.3 Openbaar vervoer

Bij stedelijke ontwikkelingen kan een gemeente ervoor kiezen om in extra kwaliteit van het openbaar vervoer te voorzien en op basis daarvan een reductie op de parkeernorm toepassen. De extra kwaliteit van het openbaar vervoer is uit te drukken in de frequentie, het aantal rechtstreekse verbindingen, de loop- en fietsafstand naar een halte, of het comfort bij het wachten.

Het kan ook voorkomen dat een stedelijke ontwikkeling plaatsvindt op een locatie die al voorzien is van hoogwaardige openbaarvervoervoorzieningen. Indien een locatie bij een knooppunt van openbaar vervoer ligt, is het type knooppunt een aanwijzing voor de ov-kwaliteit. Omdat bij een knooppunt meerdere verbindingen samenkomen, is de relatieve kwaliteit hoger. Er is onderscheid mogelijk naar het functionele niveau van het knooppunt (landelijk, provinciaal, regionaal, lokaal) of naar de vervoermodaliteit (rail, HOV, bus).

2.2.4 Historisch verrekenen

Als er in de bestaande situatie al (gedeeltelijk) gebruik wordt gemaakt van parkeren in het openbaar gebied, kan deze historische situatie verrekend worden. Bestaande parkeertekorten (uit het verleden) kunnen buiten beschouwing worden gelaten. De parkeerbehoefte van de bestaande situatie mag in

3) Voorbeeld: *Woningbouwplannen tot 40 woningen faciliteren tenminste 2 deelauto's voor de bewoners (eigen gebruik)*

4) *Voor ontwikkelingen verder gelegen van de voorzieningen en niet gelegen in gereguleerd gebied zal maatwerk van toepassing zijn. In deze gebieden is een correctie een gunst van de gemeente aan de hand van een degelijke onderbouwing.*

mindering gebracht worden op de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Bij een leegstandsperiode van meer dan 5 jaar is de oude/huidige parkeerbehoefte gelijk aan 0. Deze historische verrekening wordt berekend aan de hand van aanwezigheidspercentages (zie onder stap 1 bij dubbelgebruik).

2.2.5 Parkeren op eigen terrein of op een andere manier opgelost

Uitgangspunt is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd. De parkeerplaatsen moeten voldoen aan de gestelde richtlijnen van het CROW. Alle parkeerplaatsen tellen als één mee. Voor parkeren bij woningen geldt een enkele oprit als 1 parkeerplaats en een dubbele (naast elkaar) oprit als 2 parkeerplaatsen. Garages bij woningen tellen niet mee als parkeerplaats. Bij woningen geldt dat minimaal 0,3 parkeerplaatsen per woning openbaar toegankelijk moet zijn (voor bezoekers).

Uitzondering op dit uitgangspunt betreft de huidige en wellicht in de toekomst uit te breiden gebied in het centrum van Drachten waarvoor een geslotenverklaring voor motorvoertuigen geldt c.q. gaat gelden. Dit gebied dient autoluw te blijven. Binnen dit gebied mag de parkeereis niet op eigen terrein worden gerealiseerd. En dient de parkeereis op een andere manier te worden opgelost.

Indien het parkeren op een andere manier opgelost moet worden, dan neemt het college van burgemeester en wethouders hierover een besluit. De aanvrager moet hiervoor een verzoek indienen waarin gemotiveerd staat (zo nodig met onafhankelijk onderzoek) waarom een andere parkeernorm en/of oplossing toe te passen. De andere parkeernorm en/of oplossing moet een duurzaam karakter hebben. Indien de oplossing binnen vijf jaar verdwijnt, dan dient initiatiefnemer alsnog aan de eis te voldoen c.q. de parkeereis alsnog af te kopen. Dit wordt opgenomen in de anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer.

De extra parkeerbehoefte moet op eigen terrein, binnen het plangebied, opgelost worden. In bijvoorbeeld nieuwbouwwijken wordt het hele plangebied als het ‘eigen terrein’ beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd mag worden. Dit mag echter geen negatief effect hebben op de bestaande openbare ruimte buiten het plangebied. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte in beginsel niet toegestaan. Hiervoor geldt wel een ontheffingsmogelijkheid.

2.2.6 Nul vergunningen afspraak woningen

De initiatiefnemer kiest voor een “nul vergunningen” afspraak. Met als argument dat toekomstige gebruikers geen auto (gaan) bezitten. Dit betekent dat de bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning in gebieden waar parkeerregulering van toepassing is (betaald parkeren, vergunning parkeren of parkeren in een blauwe zone). Dit is nu in het centrum van Drachten en delen van de schil rondom het centrum van Drachten. De gemeente zet de (woon)adressen op een POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein).

Bewoners van het adres worden hiermee uitgesloten van de afgifte van een parkeervergunning. In de koopovereenkomsten dient dit, inclusief een kettingbeding, vermeld te worden. Bij verhuur van panden, wordt dit tevens vastgelegd in de huurovereenkomsten. De mogelijkheid van een nul vergunningen afspraak geldt alleen voor woningen met een vloeroppervlak van maximaal **60 m²** en in combinatie met inpandige eigen fietsenstalling op maaiveld.

2.2.7 Gebruik (gemeentelijke) parkeeraccommodaties

Indien het woonontwikkeling betreft in het centrum of de schil rondom het centrum van Drachten kan de initiatiefnemer er ook voor kiezen om toekomstige bewoners gebruik te laten maken van een (gemeentelijke) parkeeraccommodatie. Waarbij initiatiefnemer verplicht wordt om de parkeereis in de vorm van abonnementen af te nemen voor een (gemeentelijke) parkeeraccommodatie.

Eigenaar/verhuurder wordt verplicht in het blijvend voorzien in deze voorwaarde. De voorwaarde wordt opgenomen in een anterieure overeenkomst. En wordt jaarlijks door de gemeente Smallingerland getoetst. Overtredingen worden gesanctioneerd door het abonnementstarief voor parkeren in een gemeentelijke parkeeraccommodatie, onder aftrek van de jaren dat wel een abonnement is afgenomen, hiervoor in rekening te brengen. Het adres wordt op een POET-lijst gezet en is uitgesloten van een parkeervergunning op straat.

De mogelijkheid voor het afnemen van parkeerabonnementen wordt begrensd door het maximaal uit te geven abonnementen voor een parkeeraccommodatie.

Het abonnementstarief voor parkeren in een gemeentelijke parkeeraccommodatie bedraagt **€ 1.150,--** per jaar (prijspeil 2025). Dit tarief wordt jaarlijks geïndexeerd volgens de consumentenprijsindex (CPI).

2.3 SLOTBEPALINGEN

2.3.1 Inwerkingtreding
De ‘Parkeernormennota Smallingerland 2026’ treedt in werking op de eerste dag na bekendmaking.

Na vaststelling van de Parkeernormennota zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige plannen en projecten. Uitzondering hierop vormen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan parkeernormen opgenomen zijn.

2.3.2 Hardheidsclausule
Wanneer blijkt dat een initiatiefnemer niet aan de gestelde parkeereis kan voldoen, kan het college van burgemeester en wethouders o.g.v. artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan.

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de parkeernormen indien strikte toepassing van deze regels leidt tot een bijzondere hardheid die niet door dringende redenen/noodzaak wordt gerechtvaardigd. De dringende redenen/noodzaak om van deze hardheidsclausule gebruik te kunnen maken, moeten worden aangetoond.

Aldus vastgesteld door de raad voornoemd
in zijn vergadering van: 6 oktober 2026

griffier,
Gert-Jan Fokkema

voorzitter,
Fred Veenstra

BIJLAGE 1: BEZOEKERSPARKEREN

Het weergegeven parkeerkencijfer per woning is exclusief bezoekersparkeren. Het aantal bezoekersparkeerplaatsen moet dus worden opgeteld bij het aantal bewonersparkeerplaatsen voor de totale parkeervraag.

	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied
Zeer sterk stedelijk	0,1	0,1	0,15	0,2
Sterk stedelijk	0,1	0,1	0,15	0,2
Matig stedelijk	0,1	0,1	0,15	0,2
Weinig stedelijk	0,15	0,15	0,2	0,3
Niet stedelijk	0,15	0,15	0,2	0,3

BIJLAGE 2: FIETSPARKEERNORMEN

Functie	Eenheid	Parkeernorm
Wonen		
Rij- en vrijstaande woning	Per kamer	1,0
Appartement	Per kamer	0,75
Studentenhuis	Per kamer	1,0
Woningen bezoekers	Per woning	0,5
Werken		
Kantoor (personeel)	Per 100 m² bvo	1,2
Kantoor met balie (bezoekers)	Per balie	5,0
Winkelen en boodschappen		
Winkelcentrum	Per 100 m² bvo	2,7
Supermarkt	Per 100 m² bvo	2,9
Bouwmarkt	Per 100 m² bvo	0,25
Tuincentrum	Per 100 m² bvo	0,4
Onderwijsvoorzieningen		
Basisschool (leerlingen en medewerkers)	Per 10 leerlingen	10,0
Middelbare school (leerlingen en medewerkers)	Per 10 leerlingen	9,0
ROC (leerlingen en medewerkers)	Per 10 leerlingen	7,0
Zorgvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen		
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	7,0
Apotheek (personeel)	Per locatie	4,0
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	5,0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m² bvo	1,3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,4
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	40,0
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m² bvo	0,5
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,4
Sport, cultuur en ontspanning		
Bibliotheek	Per 100 m² bvo	3,0
Bioscoop	Per 100 m² bvo	4,3
Fitness	Per 100 m² bvo	3,7
Museum	Per 100 m² bvo	0,9
Sporthal	Per 100 m² bvo	2,5
Sportveld	Per ha. Netto terrein	61,0
Sportzaal	Per 100 m² bvo	4,0
Stadion	Per 100 zitplaatsen	9,0
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	32,0
Theater	Per 100 zitplaatsen	21,0
Zwembad (openlucht)	Per 100 m² bassin	28,0
Zwembad (overdekt)	Per 100 m² bassin	20,0
Horeca		
Fastfoodrestaurant	Per 100 m² bvo	5,0
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m² bvo	8,0
Restaurant (luxe)*	Per 100 m² bvo	4,0
Overstappen		
Busstation	Per halterende buslijn	42,0
HOV Halte	Per halterende buslijn	21,0

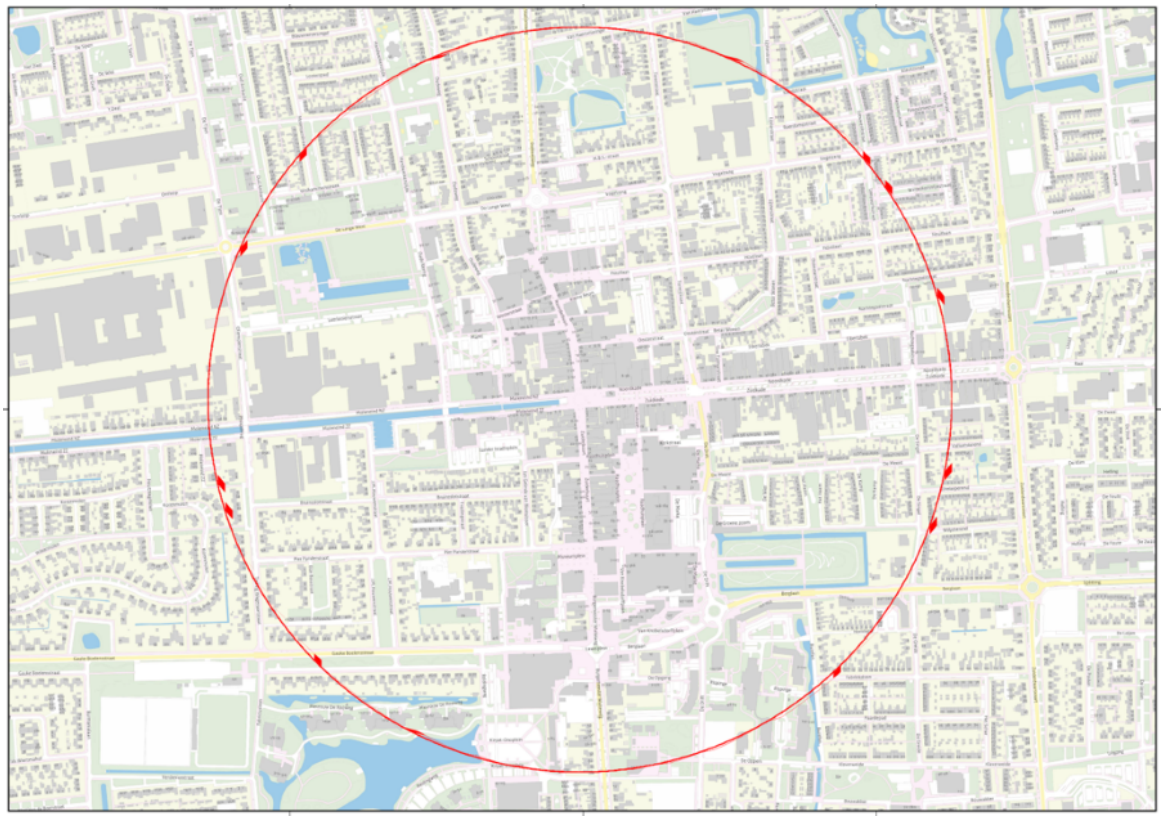
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,8

BIJLAGE 3: ACCEPTABELE LOOPAFSTANDEN

Als een ontwikkeling voorziet in het parkeren op afstand dienen de volgende maximale loopafstanden aangehouden te worden. Dit geldt voor nieuw aan te leggen parkeervoorzieningen, maar ook bij het gebruik maken van bestaande parkeerplaatsen.

Hoofdfunctie	**Acceptabele loopafstand**
Wonen (schil) centrum Drachten	600 meter (ook voor bezoekers)
Wonen rest bebouwde kom kernen en buitengebied	100 meter (100-200 meter voor bezoekers)
Winkelen (schil) centrum Drachten	500 meter
Winkelen rest bebouwde kom en buitengebied	150 meter
Werken (schil) centrum Drachten	700 meter
Werken rest bebouwde kom en buitengebied	250 meter
Ontspanning (schil) centrum Drachten	500 meter
Ontspanning rest bebouwde kom en buitengebied	150 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	200 meter

De acceptabele (gemiddelde) loopafstanden per gebied voor autoparkeren zijn overgenomen uit de recente CROW-publicatie 744. Met uitzondering van de loopafstanden voor wonen in het centrum van Drachten en de schil hierom heen. De acceptabele loopafstand binnen dit gebied is vastgesteld op 600 meter. Zie onderstaande afbeelding.



Afbeelding centrum Drachten met cirkel loopafstand 600 meter.

BIJLAGE 4: STROOMSCHEMA PARKEERNORM

