

Nota Parkeernormen Gemeente Meppel

1. Inleiding

Voor u ligt de Nota Parkeernormen Gemeente Meppel. Deze Nota is één van de beleidsmatige uitwerkingen van het Deelprogramma Parkeren van de gemeente Meppel. De Nota Parkeernormen Gemeente Meppel gaat uitsluitend over hoe het fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Meppel moet worden opgelost en welke eisen de gemeente hierbij stelt.

De voorliggende Nota Parkeernormen Gemeente Meppel vervangt daarmee de vigerende Nota parkeernormen 2012, vastgesteld op 4 oktober 2011 en de Uitvoeringsregels parkeernormen, vastgesteld 12 december 2019. De Nota is géén vervanging van de Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort, vastgesteld op 27 mei 2025, welke uitsluitend op het ontwikkelgebied Noordpoort van toepassing is.

De Nota Parkeernormen Gemeente Meppel is voornamelijk in gebruik bij een specifieke gebruikersgroep: initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente (bijvoorbeeld projectontwikkelaars, woningcorporaties en particuliere initiatiefnemers). Zij hebben baat bij een duidelijk kader. Naast een duidelijk kader voor ontwikkelende partijen wil de gemeente Meppel ook richting haar bestaande en toekomstige inwoners overbrengen hoe het fiets- en autoparkeren in een ruimtelijke ontwikkeling in Meppel op een toekomstbestendige en goede manier wordt opgelost.

1.1 Relatie met bovenliggende beleidskaders

De Nota Parkeernormen Gemeente Meppel heeft een directe relatie met bovenliggende beleidskaders die zijn vastgesteld door de gemeente. In de Omgevingsvisie van Meppel staat beschreven dat mobiliteit dient bij te dragen aan de ambitie 'levendig en leefbaar voor iedereen'. Meppel heeft de ambitie om de regiofunctie te behouden en tegelijkertijd de gemeente levendig en leefbaar te houden. Inclusief groeien met een goede balans tussen wonen en werken staan daarbij centraal.

Voor het thema Mobiliteit is dit in de Omgevingsvisie vertaald naar de volgende kernopgave: *Transformeer het mobiliteitssysteem en de openbare ruimte zodanig dat duurzame mobiliteit prioriteit krijgt boven minder duurzame vormen. Werk volgens het STOMP-principe¹.*

Deze kernopgave wordt verder uitgewerkt in het omgevingsprogramma Mobiliteit en het daarop vooruitlopende Deelprogramma Parkeren. In het Deelprogramma Parkeren wordt de ambitie benoemd om het parkeren functioneel in te richten, en tegelijkertijd bij te dragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de bereikbaarheid. Het STOMP-principe is daarbij leidend.

Deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel is één van de beleidsmatige uitwerkingen van dit Deelprogramma Parkeren. Deze nieuwe parkeernormen voor de fiets en auto sluiten weer goed aan bij de ontwikkelingen en de ambities van de gemeente.

1.2 Doelstellingen

Deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel heeft de volgende doelstellingen:

- We werken aan een doelmatig gebruik van parkeerplaatsen en 'de juiste parkeerder op de juiste plaats';
- We vertalen de ambities van de gemeente op deelmobiliteit en elektrisch laden naar heldere uitgangspunten, zodat er voldoende aanbod is op de juiste locaties;
- We actualiseren de parkeernormen en brengen hier flexibiliteit in aan zodat bouwplannen mogelijk worden, zonder dat er overlast in de omgeving ontstaat.

1.3 Fiets- en autoparkeernormen met een realistisch karakter

Voor de hoogte van de autoparkeernormen is gekozen voor een in deze tijd realistische beleidslijn. Dit betekent dat de toepassing van parkeernormen in beginsel moet leiden tot de aanleg van voldoende parkeerplaatsen en tegelijkertijd er geen overmaat aan parkeerplaatsen moet ontstaan. In de praktische uitwerking van de parkeernormen betekent dit dat we in beginsel uitgaan van het gemiddelde van de bandbreedte die de kencijfers van het CROW bieden bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen.

1) Een ontwerp-principe waarbij er een prioritering van vervoerswijzen gemaakt wordt in de toedeling en inrichting van de ruimte. Zie de begripsbepaling in bijlage 1.

In de voorliggende nota wordt uitgegaan van het STOMP-principe, waarin lopen en fietsen (stappen en trappen) de eerste manier van verplaatsen is. Dit is mede de reden waarom in de voorliggende Nota de normen en uitgangspunten voor fietsparkeren eerst beschreven zijn en de normen en uitgangspunten voor autoparkeren op de tweede plaats. Daarbij wordt rekening gehouden met de gewenste plaats van de auto in de samenleving en het belang van de auto bij het vervoer over langere afstanden. De auto wordt op een zodanige wijze gefaciliteerd, dat een overmaat aan parkeren geen stimulans kan vormen voor extra autobezit- en gebruik en er voldoende ruimte beschikbaar blijft voor de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel wordt een toelichting gegeven op het juridisch kader dat van toepassing is op deze nota. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens een algemene introductie tot de fiets- en autoparkeernormen. Dit hoofdstuk bevat ook de beleidsuitgangspunten die gelden voor deze nota. Hoofdstuk 4 gaat in op het fietsparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen, dit gebeurt in hoofdstuk 5 voor de auto. In hoofdstuk 6 is het stappenplan opgenomen dat wordt gehanteerd voor de toepassing van de autoparkeernormen. Hoofdstuk 7 gaat in op het borgen van de bedachte parkeeroplossing.

Deze nota bevat 11 bijlagen die een integraal onderdeel vormen van het parkeernormenbeleid. De fietsparkeernormen zijn opgenomen in "Bijlage 2 Fietsparkeernormen" en de autoparkeernormen in "Bijlage 3 Autoparkeernormen".

2. Juridisch Kader

2.1 Verzoek tot wijziging

Een ruimtelijke ontwikkeling moet passen binnen de regels van het omgevingsplan. Wanneer dat niet het geval is, dan moet daarvoor het omgevingsplan gewijzigd worden of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit worden verleend.

Een ontwikkeling kan ook passen binnen de regels van het omgevingsplan, waarbij op grond van artikel 5.1, eerste lid, onder a en/of tweede lid, onder a van de Omgevingswet een vergunningplicht geldt voor (bijvoorbeeld) de omgevingsplanactiviteit bouwen en/of de technische bouwactiviteit.

Zowel een aanvraag voor een omgevingsvergunning, als een wijziging van het omgevingsplan wordt getoetst door de ambtelijke organisatie van de gemeente. Een omgevingsvergunning wordt verleend door het college van burgemeester en wethouders. De raad besluit over de vaststelling van een omgevingsplanwijziging.

In de aanvraag omgevingsvergunning en/of het verzoek tot een wijziging van het omgevingsplan moet door de initiatiefnemer ten minste het volgende inzichtelijk worden gemaakt voor fiets- en autoparkeren:

1. Het ruimtelijk programma dat in de ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functies). Als sprake is van een gefaseerde ontwikkeling (mogelijk meerdere vergunningaanvragen), dan moet de samenhang tussen de verschillende fasen en het totaalplan worden aangeduid;
2. De berekening van de parkeerbehoefte voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen;
3. Ontwerptekeningen van de aan te leggen parkeerplaatsen of de parkeervoorziening, waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen is aangeduid inclusief maatvoeringen;
4. Indien van toepassing: gesloten contracten over bijvoorbeeld de inzet van autodeelconcepten of de koop of huur van parkeerplaatsen om te voorzien in de parkeerbehoefte. Hierbij moet ook worden beschreven hoe deze oplossingen in de praktijk zullen functioneren (zie stap 3 in paragraaf 6.2).

2.2 Overgangsrechtelijke situaties

De verhouding tussen de oude- en nieuwe Nota Parkeernormen Gemeente Meppel is geregeld in de volgende overgangsregeling:

Op een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor de inwerkingtreding (op de dag na die van bekendmaking) van de nieuwe Nota Parkeernormen Gemeente Meppel, is de oude Nota Parkeernormen Gemeente Meppel van toepassing.

Binnen een periode van acht weken na inwerkingtreding van de nieuwe nota kan een aanvrager, van een na de publicatiedatum ingediende aanvraag voor een omgevingsvergunning, verzoeken om het oude beleid van toepassing te laten zijn op zijn aanvraag. De gemeente honoreert dit verzoek als aan de eisen van het oude beleid wordt voldaan. Op ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor de gemeenteraad een ruimtelijke planologisch kader of ruimtelijk ontwerp heeft vastgesteld, is deze overgangsbepaling niet van toepassing.

Binnen een periode van vier weken na de inwerkingtreding van de nieuwe nota kan een aanvrager van een voor de publicatiedatum ingediende aanvraag voor een omgevingsvergunning, verzoeken om het nieuwe beleid van toepassing te laten zijn op zijn aanvraag. De gemeente honoreert dit verzoek als aan de eisen van het nieuwe beleid wordt voldaan. Als de aanvrager dit verzoek doet, stemt hij hiermee in met een opschorting van de beslistermijn op zijn aanvraag met vier weken.

Met de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen Gemeente Meppel komen de beleidsregels Nota parkeernormen 2012 en de Uitvoeringsregels parkeernormen per direct te vervallen.

3. Parkeernormen voor fiets en auto

3.1 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel fiets- en autoparkeerplaatsen nodig zijn in een ruimtelijke ontwikkeling. De parkeernorm gaat gepaard met rekenregels en regels over de manier waarop de parkeernorm moet worden toegepast. Toepassing van de parkeernorm leidt tot een fiets- en autoparkeerbehoefte. Deze behoefte staat voor het aantal parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling beschikbaar moet zijn. Het niet oplossen van de parkeerbehoefte kan een weigeringsgrond vormen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

3.2 Uitgangspunten

De initiatiefnemer is verantwoordelijk

Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt gestart door een initiatiefnemer. Het kan gaan om een bewoner die een pand wil uitbreiden, een projectontwikkelaar die een omvangrijk woningbouwcomplex wil ontwikkelen of een ondernemer die zijn bedrijf wil uitbreiden of een vastgoedobject wil transformeren. Voor iedere ontwikkeling geldt dat de verantwoordelijkheid om het fiets- en autoparkeren op een goede, toekomstbestendige manier op te lossen, bij de initiatiefnemer ligt. Dit geldt ook voor gemeentelijke initiatieven. De gemeente heeft een controlerende en toetsende rol. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het (laten) maken van gevraagde berekeningen en het aanleveren van gevraagde informatie.

Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

In deze Nota Parkeernormen Meppel wordt het beleidsuitgangspunt gehanteerd dat de volledige fiets- en autoparkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost. Eigen terrein is gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling of in de directe nabijheid hiervan (binnen de maximaal acceptabele loopafstand, zie paragraaf 6.3).

Bij het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein moet worden opgelost, horen enkele uitzonderingen. Deze uitzonderingen kunnen zowel voor gebiedsontwikkelingen als voor kleinere ontwikkelingen gelden. De volgende uitzonderingen kunnen worden toegepast:

- Bij woningbouwlocaties is het mogelijk parkeerplaatsen op de openbare weg mee te rekenen, mits de wegedeeltes of wegen binnen de bouwlocatie/het plangebied vallen;
- Bij woningbouwontwikkelingen kunnen, indien op voorhand afgesproken tussen gemeente en initiatiefnemer, parkeerplaatsen worden aangelegd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, aan de gemeente worden overgedragen. Deze nieuwe parkeerplaatsen kunnen in dit geval onderdeel van de openbare parkeercapaciteit worden. In het planvormingsproces worden deze parkeerplaatsen als parkeren op eigen terrein beschouwd.
- Autoparkeerplaatsen zijn in principe voor eenieder toegankelijk. Als dit niet het geval is dienen er bezoekersparkeerplaatsen te worden aangelegd, volgens de bezoekersaandelen uit deze parkeernormennota (zie bijlagen 3).
- Voor fietsparkeerplaatsen geldt dat stallingen voor vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners, werknemers, leerlingen of leden van een vereniging) alleen voor deze vaste gebruikers toegankelijk zijn. De fietsparkeerplaatsen voor bezoek (volgens de bezoekersaandelen uit bijlage 2) dienen openbaar toegankelijk te zijn.
- Bedrijven en voorzieningen mogen buiten openingstijden hun terrein afsluiten;
- Parkeerplaatsen (in het openbaar gebied) dienen minimaal aan de maatvoering voor parkeren te voldoen uit het ASVV 2021 (15.1), of de opvolger hiervan.

De toepassing van berekeningsaantallen

In "Bijlage 6: Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein" van deze Nota Parkeernormen Meppel zijn zogeheten berekeningsaantallen voor opritten en garageboxen opgenomen. Met deze berekeningsaantallen wordt het theoretisch aantal parkeerplaatsen op eigen terrein omgerekend tot een werkelijke parkeercapaciteit. De berekeningsaantallen anticiperen op de situatie dat een gedeelte van deze parkeerplaatsen in de praktijk niet wordt gebruikt om auto's te parkeren. De berekeningsaantallen stellen bijvoorbeeld dat een 'enkele oprit zonder garage' in een parkeerbalans wordt meegerekend als 0,8 parkeerplaats (in plaats van 1,0 parkeerplaats).

Vrijstelling voor beroep aan huis

Sommige bewoners kiezen ervoor om een beroep aan huis te starten. Dit kan bijvoorbeeld een kapsalon of schoonheidssalon zijn. Voor bedrijven aan huis in de vorm van eenmanszaken geldt een vrijstelling van de autoparkeereis. De gemeente vindt de vrijstelling verantwoord omdat een beroep aan huis tot een beperkte parkeerbehoefte leidt. Bovendien moet voor een beroep aan huis voldaan worden aan bepaalde eisen in het omgevingsplan, bij welke hier wordt aangesloten. De vrijstelling is beperkt tot maximaal 1 parkeerplaats.

3.3 Richtlijnen van het CROW als basis

De fiets- en autoparkeernormen en verschillende rekenregels uit deze nota zijn afgeleid van de richtlijnen van het CROW¹². Het CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren. De parkeerkcijfers van het CROW worden door veel gemeenten in Nederland als uitgangspunt aangehouden voor het bepalen van parkeernormen. Voor het bepalen van de parkeernormen in deze nota zijn we uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte die de kencijfers van het CROW biedt. De motivatie voor deze keuze wordt beschreven in bijlage 8.

De parkeernorm geldt zowel als minimumnorm als een maximumnorm

Voor de fiets- en autoparkeernormen geldt dat deze normen gelden als de basis voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen. Voor de fietsparkeernorm geldt alleen een minimum, terwijl de norm voor autoparkeren zowel het minimum als het maximum aan te leggen parkeerplaatsen aangeeft. Afwijkingen zijn alleen toegestaan op basis van de in paragraaf 6.2 genoemde mobiliteitscorrectie of als een plan ook kan voorzien in de (bestaande of geplande) parkeerbehoefte in de omgeving. Middels een mobiliteitsplan moet worden onderbouwd waar de extra capaciteit op gebaseerd is en ook daarvoor daadwerkelijk ingezet zal worden.

De mobiliteitscorrectie bij autoparkeren

Onderdeel van het stappenplan op basis waarvan de autoparkeernormen worden toegepast is de mobiliteitscorrectie. De mobiliteitscorrectie is een werkwijze waarmee de inzet van een of meerdere mobiliteitsconcepten (bijvoorbeeld een autodeelconcept) leidt tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De gemeente staat positief tegenover de toepassing van dergelijke mobiliteitsconcepten en werkt aan beleid om dit ook actief aan te kunnen moedigen. De hoofdgedachte is dat een duurzaam mobiliteitsconcept leidt tot een vermindering van het autobezit en autobezit. Het aanbieden van mobiliteitsconcepten legt bij de initiatiefnemer een belangrijke verantwoordelijkheid neer. De initiatiefnemer zorgt er in afstemming met de gemeente voor dat een in te zetten mobiliteitsconcept robuust en toekomstbestendig is. Het is onderdeel van een integraal mobiliteitsplan. Nieuwe functies en gebouwen worden eenmaal ontwikkeld voor een periode van tientallen jaren. De mobiliteitscorrectie is uitgewerkt in paragraaf 6.2 van deze nota.

Ruimtelijke reservering als randvoorwaarde

In grote delen van Meppel is nog geen parkeerregulering aanwezig. Om die reden geldt de randvoorwaarde dat bij toepassing van de mobiliteitscorrectie er op eigen terrein een ruimtelijke reservering moet zijn aangebracht. De helft van het aantal parkeerplaatsen dat bij aanvang niet is aangelegd door toepassing van de mobiliteitscorrectie, moet later indien nodig alsnog op eigen terrein kunnen worden aangelegd. De reden hiervoor is dat in de praktijk kan blijken dat het aantal aangelegde parkeerplaatsen (dat is verlaagd door de mobiliteitscorrectie) niet volstaat. In paragraaf 6.2 zijn de regels opgenomen die gelden voor de ruimtelijke reservering.

3.4 Mobiliteitsfonds

Ten behoeve van deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel zijn we voornemens een fonds in te stellen dat bestemd is voor het (mede) realiseren van vervoersalternatieven. Dit mobiliteitsfonds wordt gevuld met de afkoopbedragen die voldaan moeten worden in geval van de inzet van parkeerplaatsen in de openbare ruimte als (al dan niet gedeeltelijke) invulling van de parkeereis en/of afkoop van de parkeereis op basis van de bijdrageregeling in stap 8 uit het toepassingskader (zie paragraaf 6.3). Met de middelen in het fonds wordt bijgedragen aan een netwerk van stadsbrede mobiliteitsvoorzieningen. De middelen komen de stad en daarmee ook het plan ten goede, maar er mag evenwel geen parkeeroverlast in de omgeving ontstaan als gevolg van de afkoop. Voor het mobiliteitsfonds is een fondsverordening nodig. Voor deze fondsverordening is een raadsbesluit nodig.

Tot aan de oprichting van dit mobiliteitsfonds is de inzet van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte en afkoop van de parkeereis door middel van een bijdrageregeling nog niet mogelijk. Wanneer een ruimtelijke ontwikkeling niet in de vastgestelde parkeerbehoefte kan voorzien op eigen terrein of

2) CROW-publicatie 744 'Parkeerkcijfers, basis voor parkeernormering' (2024)

op parkeergelegenheid in privaat eigendom bestaat tot de oprichting van het mobiliteitsfonds dan ook alleen de in paragraaf 6.4 beschreven afwijkingsbevoegdheid van het college om van het beleid af te wijken. In eerste instantie zal de initiatiefnemer echter zelf naar alternatieve oplossingen moeten zoeken. Een voorbeeld hiervan is het wijzigen van het geplande ruimtelijke programma.

4. Fietsparkeernormen

4.1 De fietsparkeernorm vormt een harde eis

In deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel geldt de fietsparkeernorm, net als de autoparkeernorm, als een harde minimumnorm. Het fietsparkeren is dus onderdeel van de afweging of er voldoende parkeergelegenheid is voor een ruimtelijke ontwikkeling. Hiermee wordt bedoeld dat, als een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling er niet in slaagt om de fietsparkeerbehoefte volledig op te lossen, dit een weigeringsgrond vormt voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Voor woningen kan het fietsparkeren (deels) worden opgelost met het voor bergingen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) gestelde minimumoppervlakte³). Indien de fietsparkeernorm niet volledig binnen de berging kan worden opgelost, of indien het een functie betreft waarvoor het Bbl geen berging voorschrijft, dient het benodigde (aanvullende) aantal fietsparkeerplaatsen op eigen terrein of in gemeenschappelijke voorzieningen te worden gerealiseerd.

4.2 Totstandkoming fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW⁴. Deze kencijfers vormen een prognose van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen voor een groot aantal functies. De CROW-kencijfers bevatten een bandbreedte. De onderkant van de bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een lager fietsgebruik, de bovenkant van de bandbreedte bij gemeenten met een hoger fietsgebruik (dit geldt met name voor grotere steden).

Het fietsgebruik onder bewoners, forenzen en bezoekers wordt in Meppel gestimuleerd. Een belangrijke randvoorwaarde hiervoor is dat er in alle ruimtelijke ontwikkelingen voldoende fietsparkeerplaatsen worden aangelegd, zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte (met name van belang bij bezoekers-aantrekkelijke functies). De gemeente waarborgt de aanleg van voldoende fietsparkeerplaatsen door het gemiddelde van de bandbreedte binnen de kencijfers van het CROW als basis te hanteren voor de fietsparkeernormen. De tabel met fietsparkeernormen is opgenomen in de bijlage van deze nota (zie Bijlage 2: Fietsparkeernormen).

4.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren

De parkeernorm is de basis voor het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen en is een kwantitatieve eis. Aanvullend worden ook kwalitatieve eisen gesteld aan het fietsparkeren. De kwaliteitseisen voor fietsenstallingen (zie begripsbepaling in bijlage 1) zijn opgenomen in Bijlage 7: Kwaliteitseisen in pandige fietsenstallingen en zijn gedeeltelijk afgeleid van het FietsParKeur⁵. Fietsenstallingen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen, tellen niet mee als oplossing voor de fietsparkeerbehoefte.

In de kwaliteitseisen is in het bijzonder aandacht voor tweewielers met afwijkende maten. Naast reguliere stadsfietsen, moeten ook brom- en snorfietsen en bijvoorbeeld bakfietsen op een veilige en comfortabele manier in een fietsparkeervoorziening kunnen worden geparkeerd. Voor deze vervoermiddelen wordt een plek geboden door het aanbrengen van zogeheten vrije ruimte. Dit zijn gemarkeerde vakken waar een brom- of snorfiets of bakfiets geparkeerd kan worden. Op basis van de richtlijnen van CROW Fietsberaad gelden de volgende eisen:

- Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, bakfietsen en andere vervoersmiddelen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed).
- Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand van minimaal 500 mm).

De bovenstaande percentages worden toegepast met een minimum van 1 en afgerond op hele aantallen (bij minder dan 0,5 naar beneden en bij groter of gelijk aan 0,5 naar boven) en zijn ook van toepassing op fietsparkeerplaatsen die buiten een fietsenstalling gerealiseerd worden.

4.4 Toepassingsregels fietsparkeernormen

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2 wordt deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel het uitgangspunt gehanteerd dat de normatieve fiets- en autoparkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost.

3) Op het moment van schrijven behelst dit een minimale oppervlakte van 5 m² op grond van afdeling 4.5.5. Bbl.

4) CROW-KpVV publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2025, Basis voor fietsparkeernormering' (2025)

5) Vertegenwoordigers van gebruikers, fabrikanten en aanbieders hebben hun krachten gebundeld in de Stichting FietsParKeur. Deze stichting zorgt voor normering, toetsing en stimulering

Dit geldt zowel voor de fietsparkeerbehoefte van vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners, werknemers, leerlingen & leden van een vereniging) als van bezoekers. Bij de toepassing van dit uitgangspunt is er nadrukkelijk aandacht voor de praktijk. Met name voor bezoekers geldt dat het niet altijd mogelijk en wenselijk is om hen op eigen terrein te laten parkeren. Concreet worden de volgende eisen voor de toepassing van de fietsparkeernormen gehanteerd:

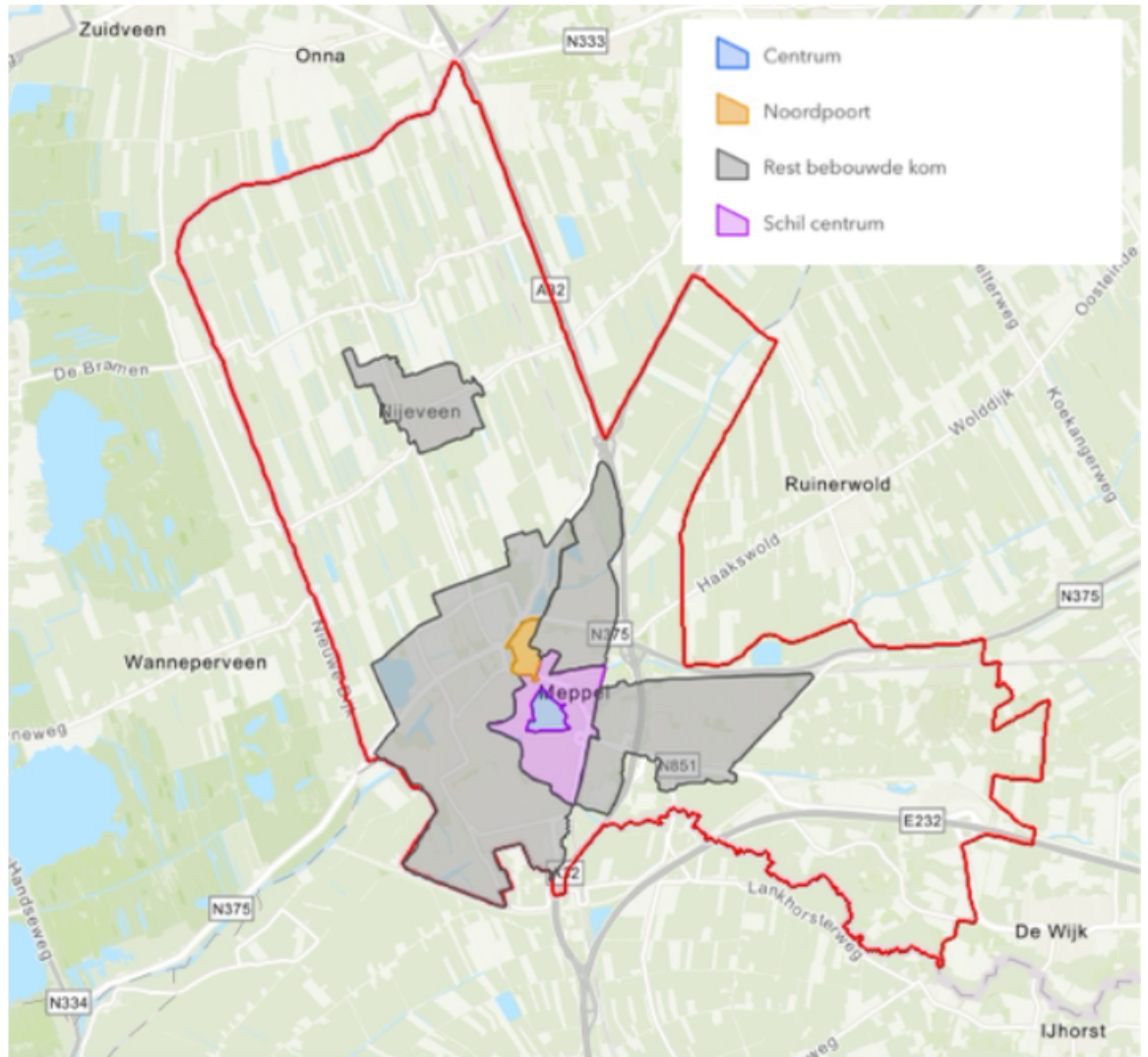
- Fietsparkeerplaatsen voor vaste gebruikers moeten in principe op eigen terrein en bij voorkeur in een uitsluitend voor vaste gebruikers toegankelijke inpandige fietsenstalling zijn aangelegd;
- Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers worden in beginsel op eigen terrein aangelegd. Als dit niet mogelijk of wenselijk is, dan moet door de initiatiefnemer worden onderzocht of het mogelijk is om bezoekers in de openbare ruimte te laten parkeren. Hiervoor wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van bestaande fietsparkeerplaatsen. Als deze voorzieningen niet aanwezig zijn of al door andere doelgroepen worden gebruikt, dan wordt op basis van de geldende planologische kaders beoordeeld of de aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte mogelijk is. Loopafstand vormt hierbij een belangrijk criterium (zie Bijlage 5: Maximale acceptabele loopafstanden). De kosten voor de eventuele aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

5. Autoparkeernormen

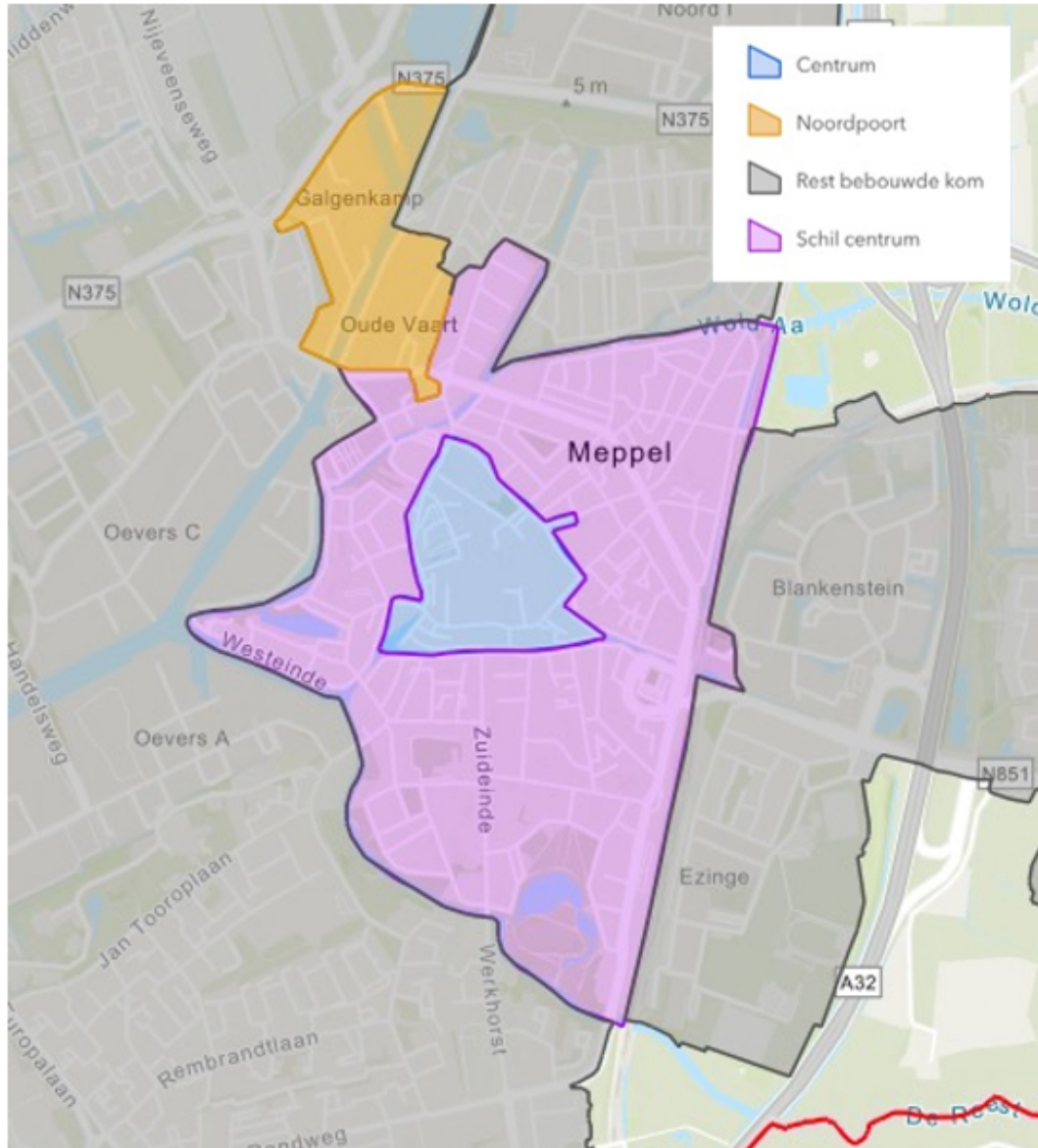
Zoals eerder vermeld in paragraaf 3.3 gelden de parkeerkencijfers van het CROW als basis voor de parkeernormen. Deze parkeernormen zijn opgenomen in bijlage 3. In bijlage 8 gaan we in op de totstandkoming van deze parkeernormen.

5.1 Gebiedsindeling

De te gebruiken parkeernorm voor een functie is afhankelijk van de ligging van de ontwikkeling binnen de gemeente Meppel. Conform de systematiek van het CROW voor het maken van een gebiedsindeling (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) biedt deze nota een gebiedsindeling van de gemeente Meppel (zie de figuren hieronder).



Figuur 1: Gebiedsindeling gemeente Meppel



Figuur 2: Gebiedsindeling Meppel



Figuur 3: Gebiedsindeling Nijeveen

Status Noordpoort binnen gebiedsindeling

Binnen de hierboven getoonde gebiedsindeling van Meppel krijgt het ontwikkelgebied Noordpoort een speciale status. Noordpoort is een groter ontwikkelgebied binnen Meppel dat transformeert van een bedrijventerrein naar een nieuwe stadswijk. Voor dit ontwikkelgebied is op 27 mei 2025 de Nota maatwerkparkeernormen Noordpoort vastgesteld. Ook met het in werking treden van deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel blijft de Nota maatwerkparkeernormen Noordpoort in stand. Daarmee is deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel niet van toepassing op het ontwikkelgebied Noordpoort.

5.2 Kwaliteitseisen autoparkeerplaatsen

Naast het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld voor een ruimtelijke ontwikkeling is ook de kwaliteit van deze parkeerplaatsen van belang. De volgende publicaties om de kwaliteit van parkeervoorzieningen te kunnen beoordelen worden daartoe gehanteerd:

- Voor parkeerplaatsen gelegen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages, maart 2013, of de opvolger hiervan;
- Voor alle overige parkeerplaatsen: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, of de opvolger hiervan.

Parkeerplaatsen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen tellen niet mee in het oplossen van de parkeerbehoefte. De NEN2443 en de ASVV 2021 worden onder licentie verstrekt door respectievelijk NEN en CROW.

5.3 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij de ontwikkeling van openbare functies en grotere woningbouwontwikkelingen moet er voor gehandicapten voldoende parkeergelegenheid beschikbaar zijn. Gehandicapten is een overkoepelende term voor mensen die als gevolg van een fysieke beperking te voet een beperkte afstand kunnen afleggen. Zij hebben om deze reden een officiële gehandicaptenparkeerkaart (bestuurder/passagier).

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij openbare functies

In de gemeente Meppel geldt het uitgangspunt dat in ruimtelijke ontwikkelingen, waarin openbare functies (zie begripsbepaling in bijlage 1) worden ontwikkeld met een parkeerbehoefte van minimaal 15 parkeerplaatsen, ten minste 3% van die behoefte moet zijn ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1.

Deze gehandicaptenparkeerplaatsen moeten liggen binnen een loopafstand van maximaal 100 meter gemeten vanaf de parkeerplaatsen tot de ingang van het gebouw. Bij toepassing van bovenstaand percentage moet worden afgerond op hele aantallen (bij minder dan 0,5 naar beneden en bij groter of gelijk aan 0,5 naar boven).

Gehandicaptenparkeerplaatsen bij woningbouwontwikkelingen

Bij woningbouwontwikkelingen met een normatieve parkeerbehoefte van ten minste 20 parkeerplaatsen dient 5% van de parkeerplaatsen te voldoen aan de inrichtingseisen voor een gehandicaptenparkeerplaats.

5.4 Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen in Meppel neemt toe. Deze ontwikkeling maakt het van belang om in ruimtelijke ontwikkelingen laadinfrastructuur aan te brengen en voorbereidingen te treffen om de laadinfrastructuur uit te kunnen breiden. De gemeente wenst overzicht en controle te houden op het aanbod van openbare laadpalen in Meppel. Daarom hanteren we bij de parkeernorm van functies een minimaal percentage dat moet worden voorzien van een oplaadpunt. Om aan te kunnen blijven sluiten bij een veranderende markt hanteren we het gemiddelde van de bandbreedte die de meest recente publicatie van het CROW geeft voor het aandeel oplaadpunten. Ten minste dit aandeel van de normatieve parkeereis van een functie (d.w.z. het resultaat van stap 1 in hoofdstuk 6) wordt voorzien van een oplaadpunt.

In paragraaf 3.2 hebben we het uitgangspunt beschreven dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. In lijn met de door de gemeente Meppel gehanteerde 'ladder van laden' (LVL) wordt wanneer parkeren op eigen terrein mogelijk is ook het laden op eigen terrein georganiseerd.

In aanvulling op bovenstaande stellen we afhankelijk van het type parkeervoorziening aan de te realiseren laadpalen de volgende voorwaarden:

Publieke parkeerplaatsen op straat/parkeerterreinen

Voor gebieden die later openbaar worden, maakt de ontwikkelaar de laadplek zover mogelijk gereed en legt een kabel richting de locatie van de laadpaal voordat het definitieve straatwerk wordt aangelegd. Na het leggen van het definitieve straatwerk zal de concessiehouder van de gemeente Meppel de laadpaal plaatsen en aansluiten op de al gereedliggende kabel.

Parkeergarages

In parkeergarages en andere overdekte parkeervoorzieningen met parkeerplaatsen voor openbaar gebruik, zal de gemeente de laadpalen/laadpunten aanbrengen. De ontwikkelaar dient de betreffende parkeerplaatsen in de garage/overdekte parkeervoorziening gereed te maken voor de aanleg van laadpalen/laadpunten. Hierbij valt de denken aan de aanleg van de kabel/leidingdoorvoeren en de aanleg van de veiligheidsmaatregelen om een auto hier veilig te kunnen laden (e.e.a. conform Bbl) In aanvulling op bovenstaande zijn in het Bbl de volgende eisen opgenomen voor oplaadpunten in parkeergarages:

- Alle oplaadpunten in een parkeergarage moeten tegelijkertijd centraal kunnen worden afgeschakeld;
- Bij de ingang van de garage staat duidelijk aangegeven waar de oplaadpunten zich bevinden en hoe deze centraal kunnen worden afgeschakeld;
- Oplaadpunten maken gebruik van de laadtechnieken 'mode 3' of 'mode 4'. Dit betekent dat het gaat om een laadstation.

Parkeergelegenheid bij (woon)gebouw

In de basis zijn voor parkeergelegenheid bij een (woon)gebouw de eisen uit het landelijk geldende Bbl van toepassing. Twee eisen uit het Bbl die van toepassing zijn op ruimtelijke ontwikkelingen zijn:

- Een woongebouw met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak;
- Een gebouw, anders dan een woongebouw, met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft ten minste een oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeerplaatsen.

5.5 Aanleg van serviceplaatsen

Bewoners laten steeds vaker aankopen (bijvoorbeeld kleding en elektronica), boodschappen en maaltijden thuisbezorgen. Deze thuisbezorging leidt tot een extra parkeerbehoefte bij woningen. Bij de ontwikkeling van appartementencomplexen wordt op deze trend geanticipeerd. Daarbij geldt de eis dat bij de ontwikkeling van appartementencomplexen met meer dan 20 woningen, tenminste één serviceplaats moet worden aangelegd. Deze serviceplaats heeft het karakter van een laad- en losparkeer-

plaats en is van de bijbehorende bebording voorzien (verkeersbord E7 uit Bijlage 1 van het Regelement verkeersregels en verkeerstekens 1990).

- De serviceplaats moet in beginsel op eigen terrein worden aangelegd en openbaar toegankelijk zijn.
- De serviceplaats moet zo gunstig mogelijk gesitueerd zijn ten opzichte van de ingang van het appartementencomplex om het gebruik van de voorziening te stimuleren.
- Omdat vooral grotere voertuigen gebruik zullen maken van de serviceplaats, moet de parkeerplaats ruimere afmetingen hebben. De lengte van het parkeervak moet minimaal 8 meter zijn, voor de breedtemaat geldt een minimumeis van 2,50 meter.
- Een serviceplaats is idealiter vormgegeven als langsparkerplaats. Bij haaksparkeren wordt gestreefd naar een situering zodanig dat voertuigen de serviceplaats kunnen inrijden met een voorwaartse beweging.

6. Toetsingskader

6.1 Het stappenplan

De parkeernormen worden toegepast op basis van een vast stappenplan. In Figuur 4 wordt dit stappenplan schematisch weergegeven. Het stappenplan bestaat op hoofdlijnen uit twee delen: het bepalen van de parkeerbehoefte en het oplossen van die behoefte. In paragraaf 6.2 en 6.3 worden de bijbehorende stappen toegelicht.

Het stappenplan is primair gericht op de toepassing van de autoparkeernormen, echter is een aantal stappen ook van toepassing op de toepassing van de fietsparkeernormen (dit is apart aangegeven).

Stappenplan	Uitkomst per stap
1. Normatieve parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
2. Saldering van bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
3. Mobiliteitscorrectie	- ... parkeerplaatsen
4. Vaststelling van de parkeereis	= ... parkeerplaatsen
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- ... parkeerplaatsen
6. Parkeerplaatsen in privaat eigendom	- ... parkeerplaatsen
7. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte bestaand	- ... parkeerplaatsen
8. Bijdrageregeling	- ... parkeerplaatsen
Toets dubbelgebruik per stap 5 t/m 8	Bij resultaat = 0 voldaan aan parkeereis

Figuur 4: Schematische weergave stappenplan

Het stappenplan kan worden gezien als een rekensom. Op basis van fiets- en autoparkeernormen wordt de normatieve parkeerbehoefte bepaald. Vervolgens wordt een eventuele bestaande parkeerbehoefte gesaldeerd en/of wordt een mobiliteitscorrectie in mindering gebracht. Het resultaat hiervan is de parkeereis. In drie daarna volgende stappen wordt een geschikte parkeeroplossing gevormd. De laatste stap is de afkoop van maximaal 10 parkeerplaatsen wanneer de parkeereis niet volledig op een andere manier ingevuld kan worden. Het doorlopen van het stappenplan moet leiden tot een uitkomst die gelijk staat aan 0. In dat geval wordt er voldaan aan de parkeereis. Het voldoen aan de parkeereis wordt in de omgevingsvergunning opgenomen.

6.2 Het bepalen van de parkeerbehoefte

Het eerste gedeelte van het stappenplan bestaat uit stappen waarmee de parkeerbehoefte wordt bepaald.

Stap 1: De normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend

op basis van de fietsparkeernormen uit Bijlage 2: Fietsparkeernormen en de autoparkeernormen uit Bijlage 3: Autoparkeernormen.

Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere geplande functie de berekening *beoogd gebruik functie (m² bvo of aantal eenheden) * parkeernorm* te worden uitgevoerd.

Resultaat stap 1: *Voor alle functies die in de ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd, is apart de normatieve parkeerbehoefte bepaald.*

Stap 2: Het salderen van een bestaande parkeerbehoefte

In stap 2 wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies, die als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling komen te veranderen en voor dat deel waarvan de oorspronkelijke parkeeroplossing blijft bestaan, in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Dit principe noemen we salderen. De hoofdgedachte bij salderen is dat bestaande parkeerplaatsen die worden gehandhaafd opnieuw kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen.

Salderen is alleen van toepassing bij een functieverandering door transformatie van de locatie. Bij sloop en nieuwbouw wordt salderen niet toegestaan en dient de ontwikkelaar te voldoen aan de volledige parkeerbehoefte van de nieuw te realiseren functie(s). Dit onderscheid wordt gemaakt omdat de gemeente Meppel transformatieprojecten wil faciliteren en stimuleren. Bij sloop en nieuwbouw wil de gemeente eventueel vrijgekomen parkeerplaatsen juist inzetten voor andere maatschappelijk opgaven zoals meer en betere verblijfsruimte en groen- en watervoorzieningen.

In deze nota worden twee beleidsuitgangspunten gehanteerd voor het salderen. Met deze uitgangspunten is gewaarborgd dat een bestaande parkeerbehoefte op de juiste wijze in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Salderen is ook van toepassing op fietsparkeren als voor de eerdere functie(s) fietsparkeerplaatsen beschikbaar waren en deze blijven bestaan.

Uitgangspunt 1: salderen is mogelijk tot maximaal vijf jaar na het laatste vergunde gebruik

Aan salderen is een maximale termijn van vijf jaar verbonden. Wanneer het laatste vergunde gebruik van een functie langer dan vijf jaar geleden is, is het niet meer toegestaan om te salderen. De reden hiervoor is dat na vijf jaar niet mag worden aangenomen dat parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor een functie zijn aangelegd, nog beschikbaar zullen zijn.

Uitgangspunt 2: er wordt rekening gehouden met een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte

Bij het salderen van de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies kan de situatie zich voordoen dat de maatgevende parkeerbehoefte verschuift. Bij het salderen van een parkeerbehoefte moeten om deze reden aanwezigheidspercentages (zie bijlage 4) worden toegepast. Per dagdeel moet de parkeerbehoefte van de bestaande- en de nieuwe functie(s) worden gesaldeerd. De hoogste waarde geldt als de nieuwe maatgevende parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling. In het onderstaande kader wordt dit toegelicht.

Voorbeeld: verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte

Een ontwikkeling waarin sprake kan zijn van salderen is een transformatie van een kantoorgebouw naar woningen. In deze transformatie zijn er twee hoofdgebruikersgroepen: werknemers van het kantoor (huidige situatie) en toekomstige bewoners (nieuwe situatie). Deze doelgroepen kennen een specifieke aanwezigheid gedurende de dag/week. Werknemers zijn voornamelijk overdag aanwezig en in de avond en in de nacht niet. Bewoners zijn overdag gedeeltelijk aanwezig en in de nacht nagenoeg volledig.

In een transformatieontwikkeling van kantoor naar woningen is, op basis van de in Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages opgenomen aanwezigheidspercentages, sprake van een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte. Het moment waarop de woningen tot hun maximale parkeerbehoefte leiden (de werkdagnacht) is het moment waarop het kantoor tot geen enkele parkeerbehoefte leidt. Dit heeft tot gevolg dat in deze transformatieontwikkeling sprake is van een geheel nieuwe parkeerbehoefte. Er kan niet worden gesaldeerd.

Stap 3: Toepassing mobiliteitscorrecties

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte is berekend en de eventuele parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functie(s) is gesaldeerd, kan in de volgende stap een mobiliteitscorrectie worden toegepast. De mobiliteitscorrectie voor de nabijheid van station Meppel is een verplichte correctie. De overige mobiliteitscorrecties zijn optioneel, de initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate wordt ingezet op duurzame mobiliteitsconcepten. Het toepassen van deze mobiliteitscorrecties wordt door de gemeente

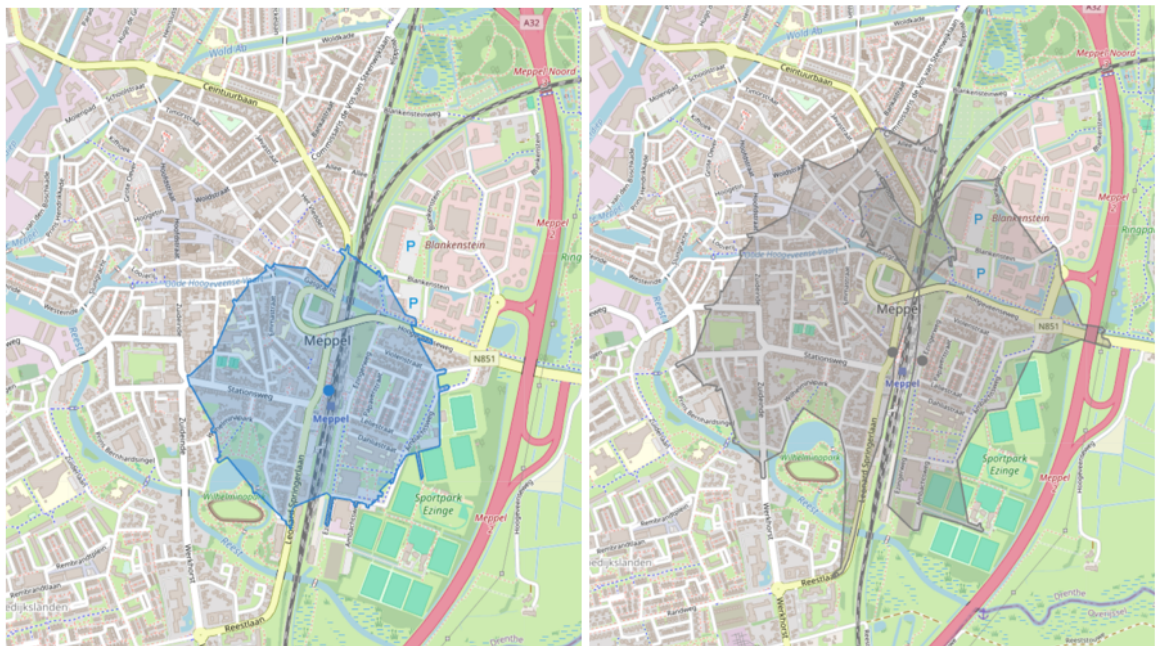
Meppel aangemoedigd. De mobiliteitscorrectie kan leiden tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het onderbouwen van een mobiliteitscorrectie. De initiatiefnemer stelt voor deze onderbouwing een mobiliteitsplan op.

Correctie 1: De ruimtelijke ontwikkeling bevindt zich in de nabijheid van station Meppel

Ontwikkelingen die nabij een goed aanbod van openbaar vervoer gelegen zijn kennen over het algemeen een lager autogebruik en -bezit dan ontwikkelingen die hier verder van gelegen zijn. Op station Meppel is met zowel sprinter- als intercityverbindingen richting Leeuwarden, Groningen en Zwolle en enkele streekbuslijnen een goed ov-aanbod aanwezig. Daarom kennen we aan ontwikkelingen in de nabijheid van station Meppel een mobiliteitscorrectie toe. Op ontwikkelingen die zich binnen 500 meter loopafstand van station Meppel bevinden wordt een verplichte reductie van de totale parkeereis van 10% toegepast. Op ontwikkelingen die zich niet binnen deze loopafstand van het station bevinden, maar wel binnen 800 meter fietsafstand van het station zijn, wordt een verplichte reductie van de totale parkeereis van 5% toegepast. In het mobiliteitsplan dient de ontwikkelaar te onderbouwen of de loop- en fietsroutes van de ontwikkeling naar het station veilig en aantrekkelijk zijn vormgegeven. Hierbij kan worden ingegaan op de volgende aspecten:

- Voldoen de loop- en fietsroutes aan de CROW-richtlijnen?
- Is er een logische route vanaf de ontwikkeling naar het station? Zijn de ingangen van de ontwikkeling op een logische plek gepositioneerd?
- Zijn er adequate oversteekvoorzieningen op de route?
- Voldoet de route aan de toegankelijkheidseisen?
- Is er sprake van een sociaal veilige route?

Onderstaande figuur bevat de gebieden die binnen 500 m loopafstand en 800 m fietsafstand vallen. Zie bijlage 11 voor groter kaartmateriaal.



Figuur 5: Gebied binnen 500 m loopafstand (links) en gebied binnen 800 m fietsafstand (rechts)

Correctie 2: In de ruimtelijke ontwikkeling wordt een autodeelconcept structureel ingezet

Een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling waarin woningbouw wordt gerealiseerd, kan kiezen voor het inzetten van een autodeelconcept. Dit is een concept waarbij deelauto's voor de bewoners beschikbaar zijn. Uit onderzoek⁶ blijkt dat autodelen leidt tot een ander soort autogebruik en in absolute zin tot minder autogebruik. Slechts 10% van de ritten in een deelauto is korter dan vijf kilometer, tegenover een landelijk gemiddelde van 30%⁷. De gemeente Meppel kijkt positief aan tegen ontwikkelingen die een alternatief bieden voor de privéauto zoals de inzet van autodeelconcepten. In toekomstig beleid, als onderdeel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit, wordt uitgewerkt op welke wijze de gemeente

6) CROW, argumenten voor autodelen

7) Dit impliceert dat een aanbod van deelauto's leidt tot een ander mobiliteitsgedrag en daarmee andere keuzes in te gebruiken vervoermiddelen (voor kortere ritten meer lopen en fiets i.p.v. auto)

deelmobiliteit zal stimuleren en/of faciliteren. Zowel een lichte rol voor de gemeente waarbij de gemeente kaders meegeeft en de initiatiefnemer het aanbod van deelmobiliteit op eigen terrein voor rekening neemt en een zware rol waarbij de gemeente zelf een sturende en risicodragende rol heeft behoren hierbij tot de mogelijkheden⁸.

Vooruitlopend op dit deelmobiliteitsbeleid hanteren we in deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel voor een succesvolle inzet van autodeelconcepten verschillende randvoorwaarden. Hiermee is gewaarborgd dat sprake is van een robuust en toekomstbestendig alternatief voor eigen autobezit.

Eisen en randvoorwaarden die gelden voor de inzet van een autodeelconcept:

- Een autodeelconcept kan alleen leiden tot een reductie van de parkeerbehoefte van de bewoners bij de ontwikkeling van woonfuncties;
- De normatieve autoparkeerbehoefte van bewoners bedraagt ten minste 20 parkeerplaatsen;
- In gebieden met parkeerregulering kan maximaal 20% van de normatieve autoparkeerbehoefte van bewoners worden ingevuld door de inzet van een autodeelconcept;
- In gebieden zonder parkeerregulering kan maximaal 10% van de normatieve autoparkeerbehoefte van bewoners worden ingevuld door de inzet van een autodeelconcept;
- Iedere deelauto die wordt ingezet vervangt maximaal vier privéauto's van bewoners;
- Voor iedere deelauto wordt een geormerkte autodeelparkeerplaats aangelegd. Als sprake is van een elektrische deelauto is deze parkeerplaats voorzien van een elektrische oplaadpunt⁹, welke in het geval van openbaar gebied wordt gerealiseerd door de gemeente;
- De inzet van het autodeelconcept dient voor ten minste tien jaar te zijn gewaarborgd, aan te tonen met een ondertekende overeenkomst tussen de initiatiefnemer of de gemeente en de deelauto-aanbieder (inclusief kettingbeding);
- Eventuele kosten voor het in stand houden van de deelauto('s) zijn in de gehele periode van 10 jaar voor de initiatiefnemer. In het geval dat de gemeente Meppel in toekomstig deelmobiliteitsbeleid besluit een risicodragende rol op zich te nemen kan als alternatief een storting gedaan worden in het nog op te richten mobiliteitsfonds (zie paragraaf 3.4). De hoogte van deze bijdrage wordt nader vastgesteld en dient marktconform te zijn;
- In de bovengenoemde overeenkomst dient een risicobeheersmaatregel te zijn opgenomen voor situaties waarin de deelauto aanbieder niet meer in staat is om het autodeelconcept aan te bieden;
- Het autodeelconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat (de eerste) woningen binnen de ruimtelijke ontwikkeling worden bewoond. Hier wordt in een zo vroeg mogelijk stadium over gecommuniceerd door de initiatiefnemer richting toekomstige bewoners.
- Waar mogelijk werken verschillende initiatiefnemers van deelauto's samen en wordt het aanbod van deelauto's geregeld op gebiedsniveau in plaats van per afzonderlijke ontwikkeling. Zodat een consistent, herkenbaar en kwalitatief aanbod ontstaat.

Ruimtelijke reservering als randvoorwaarde

Zoals opgenomen in paragraaf 3.3 geldt bij toepassing van de mobiliteitscorrectie de eis dat op eigen terrein een ruimtelijke reservering (terugvaloptie) moet zijn aangebracht. Deze reservering geldt voor de helft van de mobiliteitscorrectie (bv. wanneer de correctie leidt tot de aanleg van 10 parkeerplaatsen minder, dan moet de reservering 5 parkeerplaatsen bedragen).

De manier waarop de reservering wordt aangebracht verschilt van situatie tot situatie. De initiatiefnemer kan hiervoor bijvoorbeeld op eigen terrein een groenvoorziening aanwijzen. Deze ruimte mag niet exclusief aangewezen zijn als groenvoorziening. De parkeerplaatsen moeten alsnog worden aangelegd als aantoonbaar sprake is van overloop vanuit een ontwikkeling naar de openbare ruimte. Als hier sprake van is, dan wordt de situatie objectief in beeld gebracht door het uitvoeren van een parkeerdrukmeting. Als de stijging van de parkeerdruk gerelateerd wordt aan de ontwikkeling, dan moet (een deel van) de ruimtelijke reservering worden benut voor de aanleg van extra parkeerplaatsen.

Resultaat stap 3: *op de resterende normatieve parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling (zoals bepaald in stap 2) zijn op basis van een mobiliteitsplan één of meerdere mobiliteitscorrecties in mindering gebracht.*

8) Uit onderzoek van Deelmobiliteit.nu blijkt dat steeds meer gemeenten opschuiven van een lichte kaderstellende rol naar een zwaardere rol waarbij zij als (mede-)eigenaar meer sturing kunnen geven, maar daarbij wel investerings- en exploitatierisico's op zich moeten nemen.

9) Indien in een ruimtelijke ontwikkeling één enkele elektrische deelauto wordt ingezet, dan wordt het tweede parkeervak dat gelegen is bij het oplaadpunt aangewezen als parkeerplaats voor regulier elektrisch laden.

Stap 4: Vaststelling van de parkeerbehoefte

De omvang van de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling kan nu worden vastgesteld. Dit is de som van de resultaten van stap 1 t/m stap 3:

Stap 1: de berekende normatieve parkeerbehoefte;

Stap 2: de (eventueel) in mindering gebrachte parkeerbehoefte van bestaande functies;

Stap 3: de (eventueel) in mindering gebrachte parkeerbehoefte als gevolg van de toegepaste normcorrectie(s).

Resultaat stap 4: *de omvang van de auto- en fietsparkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling.*

Afrondingsregel

Bij het toepassen van fiets- en autoparkeernormen worden verschillende berekeningen uitgevoerd. De resultaten van deze berekeningen worden niet tussentijds afgerond. Bij het vaststellen van de parkeerbehoefte (stap 4) moet worden afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat een parkeerbehoefte kleiner dan 0,5 naar beneden wordt afgerond en een behoefte groter of gelijk aan 0,5 naar boven wordt afgerond.

6.3 Het oplossen van de parkeerbehoefte

Het tweede gedeelte van het stappenplan bestaat uit stappen waarmee de berekende parkeerbehoefte (stap 4) wordt opgelost. Voor het oplossen van de parkeerbehoefte bestaan drie mogelijkheden: de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein, het gebruik van parkeerplaatsen in privaat eigendom en het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In stap 5 t/m 7 onderzoekt de initiatiefnemer op basis van deze volgorde hoe de parkeerbehoefte opgelost kan worden.

Uitgangspunten bij het oplossen van de parkeerbehoefte

Bij het oplossen van de parkeerbehoefte zijn een aantal uitgangspunten van toepassing, zijnde:

- Maximaal acceptabele loopafstanden;
- Mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Maximaal acceptabele loopafstanden

Voor de bruikbaarheid van parkeerplaatsen gelden maximaal acceptabele loopafstanden. Deze loopafstanden kunnen per gebied en hoofdfunctie verschillend zijn. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat een werknemer bereid is om op een grotere loopafstand te parkeren in vergelijking tot een bewoner. De van toepassing zijnde loopafstanden zijn weergegeven in Bijlage 5: Maximale acceptabele loopafstanden.

De loopafstand wordt gemeten als de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte (over het trottoir) van de parkeervoorziening naar het bestemmingsadres. De loopafstand wordt bepaald door middel van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld Google Maps) of door gebruik te maken van een Geografisch Informatie Systeem (GIS).

Mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen

In een ruimtelijke ontwikkeling worden soms verschillende functies gerealiseerd. Iedere functie trekt zijn eigen doelgroepen aan (bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers en bijvoorbeeld bezoekers van bedrijven of instellingen). Iedere doelgroep is op verschillende momenten van de dag/week aanwezig. Bij combinaties van meerdere functies in een ruimtelijke ontwikkeling ontstaat de mogelijkheid om dezelfde parkeerplaatsen voor meerdere doelgroepen in te zetten. Overdag maakt een kantoormedewerker gebruik van een parkeerplaats, in de avond en nacht is dezelfde parkeerplaats beschikbaar voor een bewoner. Dit principe staat bekend als dubbelgebruik. Dubbelgebruik is van toepassing op fiets- en autoparkeren.

Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken moet voor iedere ruimtelijke ontwikkeling een parkeerbalans worden opgesteld. In een parkeerbalans wordt op basis van aanwezigheidspercentages (zie Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages) de parkeerbehoefte van iedere geplande functie voor verschillende dagdelen berekend. Aan de hand van deze percentages wordt in de parkeerbalans het dagdeel vastgesteld waarop de gezamenlijke parkeerbehoefte van de geplande functies het hoogst is. Dit moment wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd.

Het kan voorkomen dat de ontwikkelaar voor de parkeerbehoefte op verschillende locaties een parkeeroplossing aanbiedt. In het geval dat de parkeerbehoefte in of op verschillende parkeervoorzieningen wordt opgelost wordt per voorziening (we praten dan bijvoorbeeld over straatparkeren, een parkeerterrein of een parkeergarage) een berekening gemaakt van de mogelijkheid tot dubbelgebruik van die voorzie-

ning. In dit geval is in de regel hetzelfde aan te houden: aan de hand van de percentages wordt het dagdeel vastgesteld waarop de parkeerbehoefte die op de betreffende voorziening wordt opgelost het hoogst is. Dit is het maatgevende moment met het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen voor die voorziening.

Een parkeervoorziening moet, om dubbelgebruik te kunnen laten plaatsvinden, in het bijzonder aan de volgende eisen voldoen:

- De parkeerplaatsen zijn niet exclusief toegewezen of gereserveerd voor specifieke gebruikers.
- De parkeerplaatsen zijn bereikbaar en fysiek toegankelijk voor alle gebruikersgroepen die van de parkeerplaatsen gebruik moeten kunnen maken (bijvoorbeeld: als bezoekers van bewoners in een parkeergarage moeten parkeren, dan moeten zij altijd toegang kunnen hebben tot de parkeergarage en bijvoorbeeld een hekwerk of slagboom kunnen openen).
- De parkeerplaatsen bevinden zich binnen de maximale acceptabele loopafstanden van alle functies waarvoor zij bedoeld zijn (zie Bijlage 5: Maximale acceptabele loopafstanden).
- Bij het toepassen van dubbelgebruik bij fietsparkeren geldt als aanvullende voorwaarde dat het dubbelgebruik uitsluitend betrekking heeft op verschillende categorieën gebruikers, te weten vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners, werknemers, leerlingen en leden van een vereniging) enerzijds en bezoekers anderzijds, waarbij voor deze categorieën afzonderlijke fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Fietsparkeervoorzieningen voor vaste gebruikers dienen uitsluitend toegankelijk te zijn voor deze gebruikers.

Stap 5: Aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2 geldt in deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel het beleidsuitgangspunt dat de fiets- en autoparkeerbehoefte volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Dit geldt zowel voor het aantal parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantomedewerkers, etc.) als voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen.

In gebiedsontwikkelingen kunnen, als dit van tevoren wordt vastgelegd in een anterieure overeenkomst, op eigen terrein nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, tot de openbare parkeer capaciteit gaan behoren. Binnen dit stappenplan worden deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein gezien.

Resultaat stap 5: *met toepassing van de berekeningsaantallen zoals opgenomen in Bijlage 6: Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein parkeren op eigen terrein, is het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bepaald en in mindering gebracht op de vastgestelde parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 4.*

Stap 6: Gebruik parkeerplaatsen in privaat eigendom

De situatie kan zich voordoen dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein kan oplossen. In dit geval kan de initiatiefnemer onderzoeken of in de omgeving van de ontwikkellocatie parkeerplaatsen in privaat eigendom aanwezig zijn. Als dit het geval is, dan kan de (resterende) parkeerbehoefte mogelijk worden opgelost door parkeerplaatsen te kopen of te huren bij de eigenaar/exploitant van deze private parkeervoorziening. Hierbij worden verschillende eisen gehanteerd om de robuustheid van deze oplossing te waarborgen. Deze eisen zijn:

- De private parkeervoorziening moet gelegen zijn binnen de maximaal acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) zoals opgenomen in Bijlage 5: Maximale acceptabele loopafstanden;
- De initiatiefnemer moet bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning inzicht geven in de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen op de momenten waarop de te realiseren functie(s) tot een parkeerbehoefte leiden (hiervoor gelden de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages);
- De initiatiefnemer moet bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning een contract (inclusief kettingsbeding) overleggen waarmee de beschikbaarheid en het gebruik van de parkeerplaatsen voor een periode van tenminste tien jaar is gewaarborgd.

Resultaat stap 6: *het aantal private parkeerplaatsen dat door de initiatiefnemer wordt gekocht of gehuurd om de parkeerbehoefte op te lossen is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 5.*

Stap 7: Gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

De situatie kan zich voordoen dat het niet mogelijk is om de vastgestelde parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen of door het kopen of huren van private parkeerplaatsen. De initiatiefnemer kan in dit geval onderzoeken of de resterende parkeerbehoefte opgelost kan worden door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte die zijn gelegen binnen de in Bijlage 5 benoemde loopafstanden. Om te voorkomen dat dit leidt tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk geldt

het uitgangspunt dat de parkeerdruk in de eindsituatie op het maatgevende moment maximaal 85% mag zijn. Het maatgevende moment is het dagdeel waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is.

Om te kunnen beoordelen of de openbare ruimte mogelijkheden biedt om de parkeerbehoefte op te kunnen lossen, is een actueel beeld nodig van de bestaande parkeerdruk. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het in kaart brengen van de parkeerdruk. Wanneer de gemeente over recente en representatieve parkeerdrukmetingen beschikken, dan stelt de gemeente deze gegevens beschikbaar aan de initiatiefnemer. Een parkeerdrukmeting mag niet ouder zijn dan twee jaar. Als er geen actueel en representatief beeld is van de parkeerdruk, dan moet de initiatiefnemer voor eigen rekening een parkeerdrukmeting laten uitvoeren. Deze meting moet aan de volgende eisen voldoen:

- De meetmethodiek die in de parkeerdrukmeting wordt gehanteerd moet door de gemeente zijn goedgekeurd (de wijze waarop parkeercapaciteit en- bezetting¹⁰ worden gemeten). Alleen officiële parkeerplaatsen gelden in metingen als beschikbare parkeercapaciteit;
- De uitvoering van de parkeerdrukmeting moet met de gemeente zijn afgestemd. Hierbij worden in ieder geval het onderzoeksgebied bepaald (mede op basis van de in Bijlage 5 benoemde acceptabel geachte loopafstanden) en de momenten van de dag/week waarop de metingen plaats moeten vinden.

Belangrijk uitgangspunt hierbij blijft dat daarmee de parkeerdruk in de omgeving acceptabel blijft, waarbij parkeerregulering door de gemeente als middel daarvoor kan worden ingezet. Als de resterende parkeervraag in de omgeving wordt opgelost, dan worden alle daarmee gemoeide kosten in principe betaald door de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling middels een storting in het mobiliteitsfonds. Daartoe zullen aanvullende afspraken tussen partijen worden gemaakt (zie ook stap 8, bijdrage-regeling).

Het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte is zowel in gereguleerd als niet-gereguleerd gebied mogelijk. Bij het bepalen van de parkeerdruk in het gebied waar gereguleerd parkeren geldt dient er rekening gehouden te worden met het maximaal uit te geven parkeeronthefingen per doelgroep (bewoners, bedrijven en werknemers) per parkeerterrein/gebied zoals vastgesteld door de gemeente. De meest actuele versie van deze tabel is op te vragen bij de gemeente.

Resultaat stap 7: *het aantal openbare parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld aan de ruimtelijke ontwikkeling is - zo nodig in combinatie met een daartoe door de gemeente te verkrijgen financiële bijdrage - bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 6.*

Stap 8: Bijdrageregeling

Alleen in het geval ook de oplossing zoals beschreven in Stap 7 niet mogelijk is, kan (het resterende deel) van de normatieve parkeeropgave opgelost worden middels een bijdrageregeling met de gemeente. Het gebruik van deze bijdrageregeling is alleen mogelijk in gebieden met gereguleerd parkeren. In dat geval doet de initiatiefnemer een storting in het mobiliteitsfonds (zie paragraaf 3.4) en lost de gemeente onder voorwaarden en voor rekening van initiatiefnemer (het resterende deel van) de normatieve parkeeropgave op (bijvoorbeeld door aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen in het openbaar gebied of door investeringen in stadsbrede mobiliteitsalternatieven). Afkoop middels deze bijdrageregeling betekent niet automatisch dat de ontwikkeling in aanmerking komt voor openbare parkeerrechten (zie ook paragraaf 7.2). Hierover worden nadere afspraken gemaakt tussen de gemeente en initiatiefnemer.

Zoals beschreven in paragraaf 3.4 is ten tijde van publicatie van deze nota het mobiliteitsfonds nog niet opgericht. De verdere uitgangspunten van de bijdrageregeling worden uitgewerkt in de fondsverordening voor het mobiliteitsfonds. Tot het in werking treden van deze fondsverordening is afkoop van de parkeereis middels deze bijdrageregeling nog niet mogelijk.

6.4 Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost?

De situatie kan zich voordoen dat een initiatiefnemer er niet in slaagt om de vastgestelde fiets- en/of autoparkeerbehoefte van zijn ruimtelijke ontwikkeling op te kunnen lossen. Dit vormt in beginsel een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning of het wijzigen van het omgevingsplan. Een initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het volledig oplossen van de parkeerbehoefte van zijn ruimtelijke ontwikkeling. Als de bovenstaande situatie zich voordoet, dan zal de initiatiefnemer in eerste instantie zelf naar alternatieve oplossingen moeten zoeken. Een voorbeeld hiervan is het wijzigen van het geplande ruimtelijke programma.

¹⁰Bij langsparkeren zonder gemarkeerde parkeervakken geldt dat de parkeercapaciteit wordt bepaald door middel van een afstandsmeting, waarbij voor één langsparkerplaats een lengte van minimaal 6 meter geldt.

Afwijkingsbevoegdheid van het college

Op basis van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft een bestuursorgaan de inherente bevoegdheid om van haar beleid af te wijken. In het kader van deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel kan het college van burgemeester en wethouders van haar afwijkingsbevoegdheid gebruik maken in geval van een uitzonderlijke, niet voorziene, situatie die zou leiden tot een onredelijk, benadelend gevolg voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling of voor belanghebbenden.

7. Borging van de parkeeroplossing

7.1 Vertaling van theorie naar praktijk

Het toepassen van fiets- en autoparkeernormen vormt een vrij theoretisch geheel waarin het soms lastig kan zijn om de vertaling naar de praktijk te maken. Tegelijkertijd geldt dat de mobiliteits- en parkeeroplossing die voor een ruimtelijke ontwikkeling wordt gevormd, in de praktijk goed moet functioneren. Dit geldt voor het eerste jaar, na tien jaar en tot het moment dat een gebouw wordt gesloopt, wordt gewijzigd of een andere functie krijgt. Om dit te bereiken wordt in deze paragraaf stilgestaan bij het vertalen van de theoretische parkeeroplossing naar de praktijk. Het vertalen van de theorie naar de praktijk kan op verzoek van de initiatiefnemer gebeuren in de vorm van een vooroverleg: een werksessie waarin alle betrokken partijen zijn vertegenwoordigd (de initiatiefnemer, de toekomstig eigenaar, de gemeente en andere betrokken partijen zoals de aanbieder van eventuele deelauto's). Het vooroverleg is gericht op de meer grootschalige gebiedsontwikkelingen.

De vertaalslag van theorie naar praktijk moet de initiatiefnemer doen voordat de aanvraag voor de omgevingsvergunning wordt ingediend. Uit het vooroverleg kunnen wijzigingen naar voren komen in de bedachte parkeer- en mobiliteitsoplossing. Onderwerpen die in ieder geval in het vooroverleg aan bod moeten komen zijn:

- Wie parkeert waar: op een plattegrond wordt de parkeer- en mobiliteitsoplossing uitgewerkt. Waar liggen de fiets- en autoparkeerplaatsen? Voldoen de (collectieve) fietsparkeervoorzieningen aan de gestelde kwaliteitseisen? Hoe zijn de parkeerplaatsen toegewezen aan de adressen? Waar worden eventueel de elektrische laadpalen geplaatst? Op welke locatie wordt een eventuele deelauto strategisch neergezet?
- Bezoekersparkeren: hoe krijgen bezoekers van de functies die worden ontwikkeld toegang tot parkeerplaatsen die op eigen terrein zijn gelegen? Hoe openen zij een hekwerk of slagboom?
- Communicatie: hoe worden de eindgebruikers geïnformeerd over de mobiliteits- en parkeeroplossing die voor hen wordt gerealiseerd?

7.2 Borging parkeren op eigen terrein (POET) en geen recht op parkeerrecht (GROP)

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2 geldt in deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel het uitgangspunt dat de volledige fiets- en autoparkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost. In het bijzonder voor de auto geldt dat het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en in onze gemeentelijke systemen. In dit kader houdt de gemeente een POET-lijst bij: een lijst met adressen die beschikken over parkeren op eigen terrein. Dit biedt duidelijkheid richting de toekomst (vooral in relatie tot parkeerregulering en het in aanmerking komen voor openbare parkeerrechten, zoals een parkeervergunning of een ontheffing voor de parkeerschijfzone).

Bewoners en gebruikers van nieuwbouw komen in beginsel niet in aanmerking voor openbare parkeerrechten. Dit wordt voor alle te ontwikkelen adressen opgenomen op de POET-lijst. Uitzondering hierop vormen ontwikkelingen waarbij (een deel van) de parkeereis met restcapaciteit of nieuw aan te leggen parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt ingevuld. Het afkopen van de parkeereis zoals beschreven in paragraaf 6.3 betekent niet automatisch dat een ontwikkeling in aanmerking komt voor openbare parkeerrechten.

Bijlage 1: Begripsbepaling

Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;

Autoparkeerbehoefte: de totale behoefte naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling, rekening houdend met de gebiedsindeling en aanwezigheidspercentages;

Bezoekersaandeel: het deel van de fiets- en autoparkeerbehoefte dat bestaat uit bezoekers;

CROW: CROW is een landelijk kennisplatform over onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren;

Deelauto: een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze op basis van een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;

Eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling dan wel in de directe nabijheid binnen de in bijlage 5 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke ontwikkeling;

Fietsenstalling: Een inpandige ruimte met een of meerdere fietsparkeerplaatsen.

Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;

Fietsparkeerbehoefte: de totale behoefte naar fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling;

Vaste gebruikersaandeel: het deel van de fiets- en autoparkeerbehoefte dat bestaat uit vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners of werknemers);

Kwaliteitseis: een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;

Ladder van laden (LVL): door de gemeente Meppel gehanteerde benadering die drie laadtypen (privaat, semipubliek en publiek laden) rangschikt. In het algemeen gaat de eerste voorkeur uit naar privaat laden op eigen terrein. Als dat niet mogelijk is, gaat de tweede voorkeur uit naar laden bij semipublieke laadpunten. Semipublieke laadpunten passen vooral bij bezoek- en werklocaties daar waar door de locatie dubbelgebruik voor de hand ligt. De laatste optie is het gebruik van publieke laadinfrastructuur.

Maatgevende parkeerbehoefte: het moment waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeerbehoefte hebben ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn;

Mobiliteitsplan: een document waarin de mobiliteitsconcepten zijn uitgewerkt die door de initiatiefnemer worden ingezet om de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling op te lossen;

NEN: Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut;

Openbare functies: gebouwen of voorzieningen die vrij toegankelijk zijn voor het algemene publiek en die worden gebruikt voor maatschappelijke, bestuurlijke, commerciële of sociaal-medische dienstverlening. Tot openbare functies worden in ieder geval gerekend: overheidsinstellingen, bibliotheken, religiegebouwen, sociaal-medische voorzieningen, alsmede commerciële publieksfuncties zoals winkels, supermarkten en overige detailhandel.

Openbare parkeerrechten: de rechten die rusten op een adres voor het in aanmerking komen voor ontheffings- en vergunningsproducten (in gebieden waar parkeerregulering van kracht is);

Openbare ruimte: de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Meppel is gelegen;

Parkeerdruk: het totale aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage;

POET-lijst: een lijst met adressen waar parkeren op eigen terrein aanwezig is of was zoals vastgesteld in het verleden, met per adres de gevolgen die dit heeft voor het in aanmerking komen voor openbare parkeerrechten;

Programma: het totaal aan verwachte aantal functies in een ruimtelijke ontwikkeling uitgedrukt in eenheden zoals die worden toegepast voor het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte;

Salderen: het berekenen van de parkeereis op basis van het verschil tussen de parkeervraag fiets of auto in de nieuwe situatie (na realisering van de ruimtelijke ontwikkeling) en de parkeervraag in de oude situatie (vóór realisering van de ruimtelijke ontwikkeling);

Sloop en nieuwbouw: bij sloop en nieuwbouw wordt een bestaand gebouw eerst afgebroken en verwijderd – alleen de fundering kan optioneel in stand blijven – en wordt een nieuw gebouw gerealiseerd;

STOMP-principe: een ontwerpprincipe waarbij er een prioritering van verschillende vervoerswijzen gehanteerd wordt in de toedeling en inrichting van ruimte. STOMP is een afkorting voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS/Mobiliteitsalternatieven en Particuliere auto.

Transformatie: bij transformatie vindt functieverandering van een bestaande functie plaats (bijv. van een kantoor naar een woning of van een naar meerdere woningen) en dient het gebouw waarin de functie is gesitueerd verbouwd te worden. Dit houdt aan de ene kant in het renoveren van de bestaande fundering en/of constructies en aan de andere kant nieuwe lagen toepassen op een bestaande constructie of een extra vleugel aanbouwen;

Bijlage 2: Fietsparkeernormen

Fietsparkeernormen Wonen (bezoekers)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per
Bezoekersaandeel (optellen bij norm)	0,3	0,3	0,25	0,2	Woning

Fietsparkeernormen Wonen (bewoners)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per
Koop/huur vrije sector, huis, vrijstaand	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning
Koop/huur vrije sector, huis, twee-onder-een-kap	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning
Koop/huur vrije sector, huis, tussen/hoek	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning
Koop/huur vrije sector, appartement, >100 m ² bvo	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning
Koop/huur vrije sector, appartement, 75 - 100 m ² bvo	4,3	4,3	4,3	4,3	Woning
Koop/huur vrije sector, appartement, <75 m ² bvo	3,3	3,3	3,3	3,3	Woning
Sociale huur, huis	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning
Sociale huur, appartement, >100 m ² bvo	5,0	5,0	5,0	5,0	Woning
Sociale huur, appartement, 75 - 100 m ² bvo	4,3	4,3	4,3	4,3	Woning
Sociale huur, appartement, <75 m ² bvo	3,3	3,3	3,3	3,3	Woning
Sociale huur, appartement, <30 m ² bvo	2,5	2,5	2,5	2,5	Woning
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	1,4	1,4	1,4	1,4	Kamer
Aanleunwoning, serviceflat	0,6	0,6	0,8	0,8	Woning
Kleine eenpersoonswoning, grondgebonden, <50 m ² (tiny house)	2,5	2,5	2,5	2,5	Woning

Fietsparkeernormen Werken	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per	Bezoekersaandeel
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,45	1,15	1,05	0,80	100 m ² bvo	5%
Commerciële dienstverlening	1,95	1,65	1,35	1,10	100 m ² bvo	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekers-extensief	1,45	1,15	0,95	0,90	100 m ² bvo	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekers-extensief	0,65	0,55	0,40	0,40	100 m ² bvo	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,20	0,95	0,80	0,70	100 m ² bvo	5%
Opslagruimte (particulier)	-	-	6,00	6,00	vestiging	

Fietsparkeernormen Winkelen en boodschappen	Centrum	Schil- centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten- gebied	per	Bezoekers- aandeel
Buurtsupermarkt	3,10	2,20	1,70	-	100 m ² bvo	89%
Fullservice supermarkt	4,40	3,40	2,85	-	100 m ² bvo	93%
Grote supermarkt (XL)	4,40	3,40	2,85	-	100 m ² bvo	84%
Groothandel specialist	-	1,55	1,30	-	100 m ² bvo	80%
Groothandel algemeen	-	1,55	1,30	-	100 m ² bvo	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	2,70	-	-	-	100 m ² bvo	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	2,70	-	-	-	100 m ² bvo	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 50.000-100.000 inwoners	3,00	-	-	-	100 m ² bvo	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 100.000-175.000 inwoners	3,10	-	-	-	100 m ² bvo	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	2,85	-	-	-	100 m ² bvo	88%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	2,70	2,95	2,45	-	100 m ² bvo	88%
Wijkwinkelcentrum (klein)	-	3,60	2,90	-	100 m ² bvo	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	-	4,05	3,50	-	100 m ² bvo	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	-	4,55	3,80	-	100 m ² bvo	81%
Stadsdeelcentrum	-	5,05	4,20	-	100 m ² bvo	81%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	2,70	2,95	2,45	-	100 m ² bvo	85%
Kringloopwinkel	-	2,00	1,30	1,05	100 m ² bvo	89%
Bruin- en witgoedzaken	0,30	0,30	0,25	0,25	100 m ² bvo	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	0,30	0,30	0,25	0,25	100 m ² bvo	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	-	-	0,25	0,25	100 m ² bvo	92%
Meubelboulevard/ woonboulevard	-	0,40	0,30	-	100 m ² bvo	93%
Winkelboulevard	-	0,40	0,30	-	100 m ² bvo	94%
Outletcentrum	-	0,40	0,30	0,15	100 m ² bvo	94%
Bouwmarkt	-	0,35	0,30	0,25	100 m ² bvo	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	-	0,35	0,30	0,25	100 m ² bvo	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	-	0,35	0,30	0,25	100 m ² bvo	89%

Fietsparkeernormen Sport, cultuur en ontspanning	Centrum	Schil- centrum	Rest be- bouwde kom	Buiten- gebied	per	Bezoekers- aandeel
Bibliotheek	3,50	3,50	3,10	2,40	100 m ² bvo	97%
Museum	1,35	1,00	0,70	-	100 m ² bvo	95%
Bioscoop	7,50	6,00	2,75	1,65	100 m ² bvo	94%
Filmtheater/filmhuis	7,50	6,00	2,25	1,65	100 m ² bvo	97%

Theater/schouwburg	23,00	17,50	13,00	10,00	100 m ² bvo	87%
Musicaltheater	23,00	17,50	13,00	10,00	100 m ² bvo	86%
Casino	1,65	1,65	1,30	1,30	100 m ² bvo	86%
Bowlingcentrum	4,45	3,15	2,90	2,40	bowlingbaan	89%
Biljartcentrum/ snookercentrum	2,40	1,85	1,50	1,10	tafel	87%
Dansstudio	5,65	3,55	2,85	2,00	100 m ² bvo	93%
Fitnessstudio/ sport-school	5,65	3,55	2,85	2,00	100 m ² bvo	87%
Fitnesscentrum	5,65	3,55	2,85	2,00	100 m ² bvo	90%
Wellnesscentrum	-	-	4,00	4,00	100 m ² bvo	99%
Sauna/ hammam	4,00	4,00	4,00	4,00	100 m ² bvo	99%
Sporthal	5,30	3,80	2,90	2,35	100 m ² bvo	96%
Sportzaal	6,50	3,80	2,60	2,05	100 m ² bvo	94%
Sportveld	57,50	57,50	57,50	57,50	ha netto terrein	95%
Stadion	0,20	0,20	0,20	-	zitplaats	95%
Tennishal	0,80	0,55	0,50	0,50	100 m ² bvo	87%
Padelhal	1,55	1,15	0,95	0,95	100 m ² bvo	84%
Squashhal	5,10	3,40	3,00	2,50	100 m ² bvo	84%
Zwembad (overdekt)	-	20,00	16,00	9,50	100 m ² bassin	97%
Zwembad (openlucht)	-	28,00	24,00	17,50	100 m ² bassin	99%
Zwemparadijs	-	-	9,50	9,50	100 m ² bassin	99%
Kunstijsbaan (< 400 meter)	2,85	2,35	1,90	1,65	100 m ² bvo	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	-	3,65	3,25	2,90	100 m ² bvo	98%
Ski- snowboardhal	-	-	3,20	-	per 100 m ² sneeuw (exclusief oefenpistes)	98%
Jachthaven	0,15	0,15	0,15	0,15	ligplaats	-
Golfoefencentrum	-	-	17,50	17,50	centrum (6 ha)	93%
Golfbaan (18 holes)	-	-	17,50	17,50	18 holes, 60 ha	98%
Indoorspeeltuin/ kinderspeelhal (gemiddeld en kleiner)	1,50	1,50	1,00	0,45	100 m ² bvo	98%
Indoorspeeltuin/ kinderspeelhal (groot)	1,50	1,50	1,00	0,45	100 m ² bvo	98%
Indoorspeeltuin/ kinderspeelhal (zeer groot)	1,50	1,50	1,00	0,45	100 m ² bvo	98%
Kinderboerderij	12,50	12,50	12,50	12,50	boerderij	97%
Manege (paardenhouderij)	0,7	0,7	0,7	0,55	box	-
Dierenpark	10,75	10,75	10,75	10,75	ha netto terrein	-
Attractie- en pretpark	-	-	10,75	10,75	ha netto terrein	-
Volkstuin	-	1,90	1,80	1,60	10 tuinen	100%
Plantentuin	-	19,70	14,05	10,95	tuin	99%

Fietsparkeernormen Horeca en (verblijfs)recreatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per	Bezoekersaandeel
Camping (kampeerterein)	0,2	0,2	0,2	0,15	standplaats	-
Bungalowpark (huisjescomplex)	-	-	0,15	0,15	bungalow	91%
Hotel 1*	2,00	2,00	2,00	2,00	10 kamers	77%
Hotel 2*	2,00	2,00	2,00	2,00	10 kamers	80%
Hotel 3*	2,00	2,00	2,00	2,00	10 kamers	77%
Hotel 4*	2,00	2,00	2,00	2,00	10 kamers	73%
Hotel 5*	2,00	2,00	2,00	2,00	10 kamers	65%
Cafe /bar/cafetaria	11,50	11,50	11,50	-	100 m ² bvo	-
Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	11,50	11,50	6,50	-	100 m ² bvo	-

Fietsparkeernormen Horeca en (verblijfs)recreatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per	Bezoekersaandeel
Camping (kampeerterein)	-	-	-	0,15	standplaats	-
Bungalowpark (huisjescomplex)	-	-	0,15	0,15	bungalow	91%
Hotel 1*	2,00	2,00	2,00	2,00	10 kamers	77%
Hotel 2*	2,00	2,00	2,00	2,00	10 kamers	80%
Hotel 3*	2,00	2,00	2,00	2,00	10 kamers	77%
Hotel 4*	2,00	2,00	2,00	2,00	10 kamers	73%
Hotel 5*	2,00	2,00	2,00	2,00	10 kamers	65%
Cafe /bar/cafetaria	11,50	11,50	11,50	-	100 m ² bvo	-
Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	11,50	11,50	6,50	-	100 m ² bvo	-
Discotheek	12,50	12,50	10,00	5,50	100 m ² bvo	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	1,00	1,00	1,00	-	100 m ² bvo	99%

Fietsparkeernormen Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per	Bezoekersaandeel
Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,20	1,20	0,90	0,45	behandelkamer	57%
Apotheek	7,00	7,00	7,00	-	apothek	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,20	1,20	0,90	0,45	behandelkamer	57%
Consultatiebureau	1,20	1,20	0,90	0,45	behandelkamer	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,20	1,20	0,90	0,45	behandelkamer	38%
Tandartsenpraktijk	2,50	2,50	2,20	1,85	behandelkamer	47%
Gezondheidscentrum	1,20	1,20	0,90	0,45	behandelkamer	55%
Ziekenhuis	1,10	1,00	0,95	0,70	100 m ² bvo	29%

Crematorium	-	-	6,50	6,50	(deels) gelijktijdige plechtigheid	99%
Begraafplaats	-	-	6,50	6,50	(deels) gelijktijdige plechtigheid	97%
Penitentiaire inrichting	0,45	0,45	0,45	0,45	10 cellen	-
Religiegebouw	0,35	0,35	0,35	-	zitplaats	0%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,55	0,55	0,75	0,75	wooneenheid	60%
Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,20	1,20	0,90	0,45	behandelkamer	57%

Fietsparkeernormen Onderwijs (excl. halen en brengen)	Centrum	Schil- centrum	Rest be- bouwde kom	Buitengebied	per	Bezoekers- aandeel
Kinderdagverblijf (crèche)	1,00	1,00	0,75	0,75	100 m ² bvo	0%
Basisonderwijs	13,00	13,00	13,00	13,00	leslokaal	0%
Middelbare school	80,00	80,00	80,00	80,00	100 leerlingen	11%
ROC	48,00	48,00	48,00	48,00	100 leerlingen	7%
HBO	64,00	64,00	64,00	64,00	100 studenten	72%
Universiteit	64,00	64,00	64,00	64,00	100 studenten	48%
Avondonderwijs of vrijtijdsonderwijs	3,75	3,75	3,75	3,75	10 studenten	95%

Bijlage 3: Autoparkeernormen

Autoparkeernormen Wonen (bezoekers)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per
Bezoekersaandeel (optellen bij norm)	0,1	0,1	0,15	0,2	Woning

Autoparkeernormen Wonen (bewoners)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per
Koop/huur vrije sector huis, vrijstaand	1,5	1,6	1,9	2,1	Woning
Koop/huur vrije sector huis, twee-onder-een-kap	1,4	1,5	1,8	1,8	Woning
Koop/huur vrije sector huis, tussen/hoek	1,2	1,4	1,7	1,8	Woning
Koop/huur vrije sector appartement, >100 m ² bvo	1,3	1,4	1,7	1,8	Woning
Koop/huur vrije sector appartement, 75 - 100 m ² bvo	1,1	1,2	1,3	1,4	Woning
Koop/huur vrije sector appartement, 30-75 m ² bvo	1,0	1,1	1,3	1,3	Woning
Koop/huur vrije sector appartement, <30 m ²	0,6	0,7	0,9	0,9	Woning
Sociale huur, huis	0,8	0,9	1,1	1,1	Woning
Sociale huur, appartement, 75 - 100 m ² bvo	0,6	0,7	0,9	0,9	Woning
Sociale huur, appartement, 30-75 m ² bvo	0,5	0,6	0,8	0,8	Woning
Sociale huur, appartement, <30 m ² bvo	0,3	0,4	0,5	0,5	Woning
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,1	0,2	0,2	0,3	Kamer
Aanleunwoning, serviceflat	0,8	0,8	0,9	0,9	Woning
Kleine eenpersoonswoning, grondgebonden, <50 m ² (tiny house)	0,3	0,4	0,4	0,4	Woning

Autoparkeernormen Werken	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per	Bezoekersaandeel
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,55	1,95	2,05	2,55	100 m ² bvo	5%
Commerciële dienstverlening	2,05	2,35	2,85	3,55	100 m ² bvo	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekers-externsief	1,55	1,95	2,35	2,35	100 m ² bvo	5%
Bedrijf arbeidsexternsief/bezoekers-externsief	0,65	0,85	1,05	1,05	100 m ² bvo	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,55	1,85	1,95	100 m ² bvo	5%
Opslagruimte (particulier)	-	-	10,00	10,00	vestiging	-

Autoparkeernormen Winkelen en boodschappen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per	Bezoekersaandeel
Buurtsupermarkt	1,90	2,70	3,50	-	100 m ² bvo	89%
Full-service supermarkt	3,35	4,40	5,20	-	100 m ² bvo	93%
Grote supermarkt (XL)	6,00	6,90	7,70	-	100 m ² bvo	84%
Groothandel specialist	-	5,65	5,90	-	100 m ² bvo	80%
Groothandel algemeen	-	6,40	6,40	-	100 m ² bvo	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	3,45	-	-	-	100 m ² bvo	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	3,50	-	-	-	100 m ² bvo	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 50.000-100.000 inwoners	3,80	-	-	-	100 m ² bvo	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 100.000-175.000 inwoners	3,90	-	-	-	100 m ² bvo	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	3,60	-	-	-	100 m ² bvo	88%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	-	3,10	3,70	-	100 m ² bvo	88%
Wijkwinkelcentrum (klein)	-	3,70	4,50	-	100 m ² bvo	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	-	4,40	5,10	-	100 m ² bvo	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	-	4,80	5,70	-	100 m ² bvo	81%
Stadsdeelcentrum	-	5,20	6,30	-	100 m ² bvo	81%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	0,20	0,20	0,20	-	100 m ² bvo	85%
Kringloopwinkel	-	1,25	1,85	2,25	100 m ² bvo	89%
Bruin- en witgoedzaken	3,95	5,85	7,85	9,25	100 m ² bvo	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,65	1,85	1,95	100 m ² bvo	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	-	-	5,05	5,15	100 m ² bvo	92%
Meubelboulevard/woonboulevard	-	2,05	2,35	-	100 m ² bvo	93%
Winkelboulevard	-	3,75	4,15	-	100 m ² bvo	94%
Outletcentrum	-	9,20	10,10	10,40	100 m ² bvo	94%
Bouwmarkt	-	1,85	2,35	2,45	100 m ² bvo	87%

Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	-	2,25	2,55	2,70	100 m ² bvo	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	-	2,30	2,65	2,85	100 m ² bvo	89%

Autoparkeernormen Sport, cultuur en ontspanning	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per	Bezoekersaandeel
Bibliotheek	0,45	0,75	1,15	1,35	100 m ² bvo	97%
Museum	0,60	0,80	1,10	-	100 m ² bvo	95%
Bioscoop	3,20	8,00	11,20	13,70	100 m ² bvo	94%
Filmtheater/filmhuis	2,60	5,30	7,90	9,90	100 m ² bvo	97%
Theater/schouwburg	7,40	8,00	9,80	12,00	100 m ² bvo	87%
Musicaltheater	2,90	3,40	4,00	5,10	100 m ² bvo	86%
Casino	5,70	6,10	6,50	8,00	100 m ² bvo	86%
Bowlingcentrum	1,60	2,30	2,80	2,80	bowlingbaan	89%
Biljartcentrum/ snookercentrum	0,85	1,15	1,35	1,75	tafel	87%
Dansstudio	1,60	3,90	5,50	7,40	100 m ² bvo	93%
Fitnessstudio/ sportschool	1,40	3,40	4,80	6,50	100 m ² bvo	87%
Fitnesscentrum	1,70	4,50	6,30	7,40	100 m ² bvo	90%
Wellnesscentrum	-	-	9,30	10,30	100 m ² bvo	99%
Sauna/ hammam	2,50	4,60	6,70	7,30	100 m ² bvo	99%
Sporthal	1,50	2,15	2,85	3,45	100 m ² bvo	96%
Sportzaal	1,15	1,95	2,75	3,55	100 m ² bvo	94%
Sportveld	20,00	20,00	20,00	20,00	ha netto terrein	95%
Stadion	0,12	0,12	0,12	-	zitplaats	95%
Tennishal	0,30	0,40	0,40	0,50	100 m ² bvo	87%
Padelhal	0,35	0,45	0,65	0,65	100 m ² bvo	84%
Squashhal	1,60	2,40	2,70	3,20	100 m ² bvo	84%
Zwembad (overdekt)	-	10,70	11,50	13,30	100 m ² bassin	97%
Zwembad (openlucht)	-	10,10	12,90	15,80	100 m ² bassin	99%
Zwemparadijs	-	-	4,00	4,00	100 m ² bassin	99%
Kunstijsbaan (< 400 meter)	1,25	1,55	1,85	2,05	100 m ² bvo	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	-	2,25	2,55	2,75	100 m ² bvo	98%
Ski- snowboardhal	-	-	2,55	-	per 100 m ² sneeuw (exclusief oefenpistes)	98%
Jachthaven	0,60	0,60	0,60	0,60	ligplaats	-
Golfoefencentrum	-	-	51,10	56,20	centrum (6 ha)	93%
Golfbaan (18 holes)	-	-	96,00	118,30	18 holes, 60 ha	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (gemiddeld en kleiner)	3,10	3,90	4,70	5,10	100 m ² bvo	98%

Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (groot)	3,70	4,60	5,60	6,10	100 m ² bvo	98%
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (zeer groot)	3,90	4,90	5,80	6,40	100 m ² bvo	98%
Kinderboerderij	3,10	3,90	4,70	5,10	boerderij	97%
Manege (paardenhouderij)	0,30	0,30	0,30	0,40	box	-
Dierenpark	8,00	8,00	8,00	8,00	ha netto terrein	-
Attractie- en pretpark	-	-	8,00	8,00	ha netto terrein	-
Volkstuin	-	1,25	1,35	1,45	10 tuinen	100%
Plantentuin	-	7,50	10,50	13,50	tuin	99%

Autoparkeernormen Horeca en (verblijfs)recreatie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per	Bezoekersaandeel
Camping (kampeertrein)	1,1	1,1	1,1	1,2	standplaats	-
Bungalowpark (huisjescomplex)	-	-	1,7	2,1	bungalow	91%
Hotel 1*	0,4	0,8	2,4	4,5	10 kamers	77%
Hotel 2*	1,4	2,3	4,1	6,3	10 kamers	80%
Hotel 3*	2,1	3,3	5,0	6,8	10 kamers	77%
Hotel 4*	3,4	5,1	7,2	9,0	10 kamers	73%
Hotel 5*	5,3	7,9	10,6	12,6	10 kamers	65%
Café/bar/cafetaria	5,0	5,0	6,0	-	100 m ² bvo	-
Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	5,0	5,0	6,0	8,0	100 m ² bvo	-
Discotheek	6,9	13,9	20,8	20,8	100 m ² bvo	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	5,5	6,5	8,5	-	100 m ² bvo	99%
Camping (kampeertrein)	-	-	-	1,2	standplaats	-

Autoparkeernormen Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	per	Bezoekersaandeel
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,05	2,45	2,95	3,25	behandelkamer	57%
Apotheek	2,25	2,75	3,15	-	apotheek	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,25	1,45	1,75	1,95	behandelkamer	57%
Consultatiebureau	1,35	1,55	1,85	2,15	behandelkamer	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,30	1,60	1,90	2,20	behandelkamer	38%
Tandartsenpraktijk	1,55	1,95	2,35	2,65	behandelkamer	47%
Gezondheidscentrum	1,55	1,85	2,15	2,45	behandelkamer	55%
Ziekenhuis	1,40	1,60	1,70	2,00	100 m ² bvo	29%
Crematorium	-	-	30,10	30,10	(deels) gelijktijdige plechtigheid	99%

Begraafplaats	-	-	31,60	31,60	(deels) gelijktijdige plechtigheid	97%
Penitentiaire inrichting	1,65	2,15	3,25	3,65	10 cellen	-
Religiegebouw	0,15	0,15	0,15	-	zitplaats	0%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,60	0,60	0,60	-	wooneenheid	60%
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,05	2,45	2,95	3,25	behandelkamer	57%

Autoparkeernormen Onderwijs (excl. halen en brengen)	Centrum	Schil- centrum	Rest be- bouwde kom	Buitenge- bied	per	Bezoekers- aandeel
Kinderdagverblijf (crèche)	1,0	1,2	1,4	1,5	100 m ² bvo	0%
Basisonderwijs	0,8	0,8	0,8	0,8	leslokaal	0%
Middelbare school	3,7	4,5	4,9	4,9	100 leerlingen	11%
ROC	4,7	5,4	5,8	5,9	100 leerlingen	7%
HBO	9,3	10,0	10,7	10,9	100 studenten	72%
Universiteit	13,2	15,2	16,5	16,8	100 studenten	48%
Avondonderwijs of vrijtijdsonderwijs	4,5	5,6	6,8	10,5	10 studenten	95%

Halen en brengen onderwijsfuncties

De inrichting van een schoolomgeving betreft altijd maatwerk. Er dient aan de hierboven gestelde parkeernormen te worden voldaan. Voor een kinderdagverblijf en het basisonderwijs is deze parkeernorm zonder bezoekersaandeel. De invulling van het halen en brengen wordt samen met de gemeente Meppel uitgewerkt.

Om de grootte van deze kiss- en ridevoorziening te berekenen, zijn in de publicatie 182 van het CROW rekenvoorbeelden opgenomen ten behoeve van een inschatting van de parkeerbehoefte voor halen en brengen bij scholen en kinderdagverblijven. Hierbij zij opgemerkt dat deze rekenvoorbeelden in de hierop volgende publicaties (317, 381 en 744) zijn komen te vervallen. De rekenvoorbeelden gaan uit van reductiefactoren voor de parkeerduur en het aantal mensen in de auto. Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald is afhankelijk van stedelijkheidsgraad, stedelijke zone en de gemiddelde afstand naar school. Het percentage ligt tussen:

- Kinderdagverblijf: 50 - 80%
- Groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- Groepen 4 t/m 8: 5 - 40%

Daarnaast gaat de rekenmethode uit van een reductiefactor parkeerduur. Deze is als volgt bepaald:

- Groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10minuten=0,25
- Kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 50 minuten = 0,25

Ook is er een reductiefactor voor het aantal kinderen per auto. Deze is als volgt:

- Groepen 1 t/m 3 = 0,75
- Groepen 4 t/m 8 = 0,85
- Kinderdagverblijf = 0,75

Bij gescheiden eindtijden van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 kan een reductie op het aantal parkeerplaatsen van 40% worden toegepast.

Op basis van de hierboven besproken uitgangspunten en uitgaande van het gemiddelde van de bandbreedte van het aantal kinderen dat met de auto gebracht en gehaald wordt worden de berekeningen als volgt:

- Kinderdagverblijf: aantal leerlingen x 65% x 0,25 x 0,75
- Voor de groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen x 45% x 0,5 x 0,75
- Voor de groepen 4 t/m 8: aantal leerlingen x 22,5% x 0,25 x 0,85

Omdat de hierboven geschetste rekenmethodiek afkomstig is uit een gedateerde CROW-publicatie is deze slechts indicatief in deze nota opgenomen. De invulling van het halen en brengen en de omvang van het aantal parkeerplaatsen hiervoor blijft altijd maatwerk.

Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	Werk- dag mid- dag	Werk- dag avond	Werk- dag nacht	Koop avond	Vrij- dag mid- dag	Vrij- dag avond	Zater- dag mid- dag	Zater- dag avond	Zon- dag mid- dag
woningen bewo- ners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezo- kers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrij- ven	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/thea- ter/podium/enzo- voort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/thera- peut/consultatie- bureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
consultatiebu- reau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/ver- zorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: pati- ënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis mede- werkers	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%

Bijlage 5: Maximale acceptabele loopafstanden

De maximale acceptabele loopafstanden voor niet-woonfuncties in deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel zijn gebaseerd op de loopafstanden die het CROW als landelijke richtlijn geeft. We hanteren in de regel de bovenkant van de bandbreedte in centrum- en schilgebieden, het midden van de bandbreedte in de rest bebouwde kom en de onderkant van de bandbreedte in het buitengebied. Voor onderwijs hanteren we in alle gebieden de bovenkant van de bandbreedte. Wanneer dit beleidsstuk namelijk voorschrijft dat parkeren binnen een korte afstand van een onderwijsinstelling moet zijn maakt het beleid het automatisch onmogelijk om een autovrije schoolomgeving te realiseren. Door uit te gaan van hogere maximale loopafstanden conflicteert dit beleid niet met eventueel toekomstig beleid over de inrichting van schoolomgevingen.

Voor woonfuncties gaan we uit van grotere maximale acceptabele loopafstanden. Hierdoor maken we parkeren op afstand mogelijk en worden alternatieven voor de auto aantrekkelijker. Zo zijn mensen minder snel geneigd de auto ook voor korte ritten te nemen wanneer deze niet direct voor de deur staat.

Hoofdfunctie	Auto	Fiets	Eenheid
Wonen (bewoners)			
Centrum	300	50	Meter
Schil centrum	300	50	Meter
Rest bebouwde kom	150	50	Meter
Buitengebied	150	50	Meter
Wonen (bezoekers)			
Centrum	300	50	Meter
Schil centrum	300	50	Meter
Rest bebouwde kom	175	50	Meter
Buitengebied	150	50	Meter
Supermarkten			
Centrum	250	100	Meter
Schil centrum	250	50	Meter
Rest bebouwde kom	200	50	Meter
Buitengebied	100	50	Meter
Winkelen			
Centrum	600	100	Meter
Schil centrum	600	100	Meter
Rest bebouwde kom	400	100	Meter
Buitengebied	200	50	Meter
Werken			
Centrum	800	100	Meter
Schil centrum	800	50	Meter
Rest bebouwde kom	500	50	Meter
Buitengebied	200	50	Meter
Onderwijs			
Centrum	300	100	Meter
Schil centrum	300	50	Meter
Rest bebouwde kom	300	50	Meter
Buitengebied	300	50	Meter
Horeca			
Centrum	500	100	Meter
Schil centrum	500	50	Meter
Rest bebouwde kom	300	50	Meter
Buitengebied	100	50	Meter

Huisarts/fysio/apotheek			
Centrum	250	100	Meter
Schil centrum	250	50	Meter
Rest bebouwde kom	175	50	Meter
Buitengebied	100	50	Meter
Ziekenhuis			
Centrum	350	100	Meter
Schil centrum	350	50	Meter
Rest bebouwde kom	225	50	Meter
Buitengebied	100	50	Meter
Bioscoop/theater			
Centrum	600	100	Meter
Schil centrum	600	50	Meter
Rest bebouwde kom	350	50	Meter
Buitengebied	100	50	Meter
Sport			
Centrum	300	100	Meter
Schil centrum	300	50	Meter
Rest bebouwde kom	200	50	Meter
Buitengebied	100	50	Meter

Bijlage 6: Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,0	In praktijk andere functie*
Garagebox (niet bij woning)	1	0,0	In praktijk andere functie*
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

*In de praktijk zien we vaak dat garages en garageboxen uiteindelijk niet voor het parkeren van een auto gebruikt worden. Zo worden deze bijvoorbeeld gebruikt voor de opslag van spullen, waardoor een auto er in de garage niet meer bij past.

Bijlage 7: Kwaliteitseisen inpandige fietsenstallingen

Het gebruik van een fietsenstalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van de stalling. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik, evenals de mogelijkheid om fietsen met afwijkende afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291) en FietsParKeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor het ontwerpen van een fietsenstalling in een ruimtelijke ontwikkeling in Meppel.

Toegankelijkheid

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

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- Het uitgangspunt is fietsparkeren op straatniveau. Wanneer dit niet mogelijk blijkt moet de toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau goed en comfortabel te gebruiken zijn voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- 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 aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- 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.
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

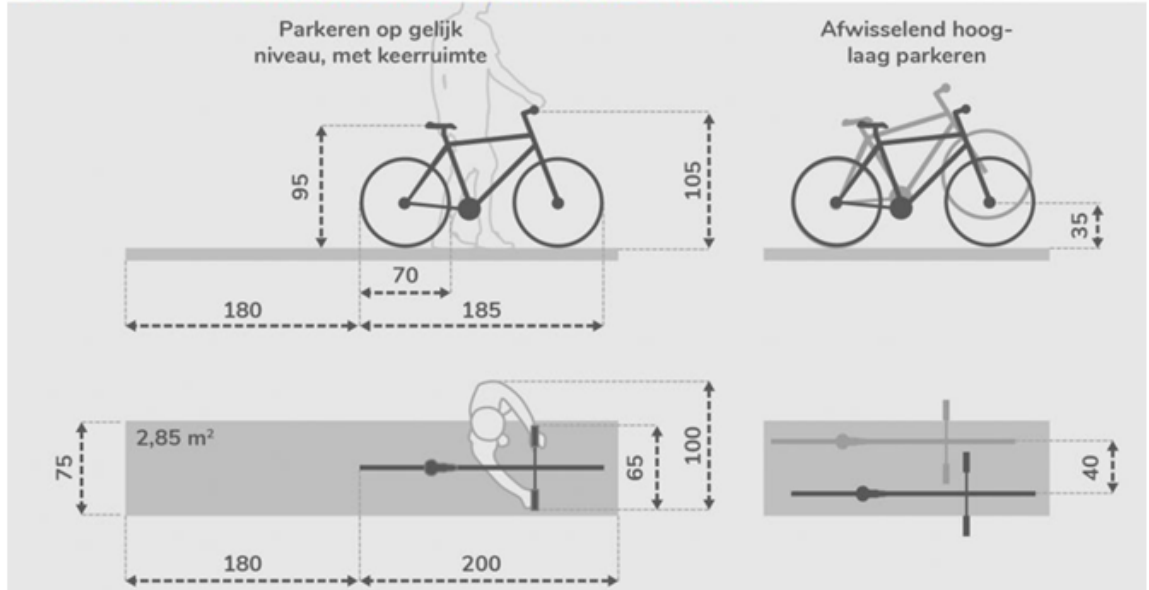
Inrichting en bruikbaarheid

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

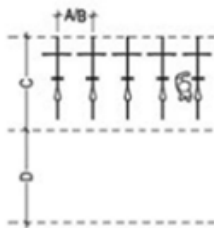
- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld. Parkeerruimte voor buitenmodel fietsen is op een logische plek in de stalling gepositioneerd.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (lieft binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- 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.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParKeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm. Dubbellaagse rekken worden bij voorkeur niet geplaatst in de voorziening vanwege de beperkte toegankelijkheid en het minimale gebruik.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets, fietsen met afwijkend formaat of scooters.
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaardmaten:
 - Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed);
 - Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- De ruimtelijke positionering binnen de stalling is voor de fiets van normaal formaat het meest voordelig. Afwijkende maten dienen achter in de stalling een plaats te krijgen.
- 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, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.

- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

FUNCTIONELE AFMETINGEN VAN DE "TRADITIONELE" FIETSEN



	A/B Hart-op hart tussen 2 fietsen (meters)	C Lengte fiets- parkeerplaats (meters)	D Gangpad* (meters)
Op gelijk niveau	0,65	2,0	2,1
Hoog-laag	0,40	2,0	2,1
Dubbellaags – gelijk niveau	0,65	2,0	3,0
Dubbellaags – Hoog-laag	0,40	2,0	3,0
Buitenmaats	1,0	2,0	2,1



Bijlage 8: Totstandkoming parkeernormen

In paragraaf 1.1 is de relatie weergegeven tussen bovenliggende beleidskaders en deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel. Hier is de keuze beschreven voor fiets- en autoparkeernormen met een realistisch karakter.

Om te komen tot deze fiets- en autoparkeernormen maken we gebruik van parkeerkcijfers van het CROW. Een eerste variabele die moet worden bepaald binnen de parkeerkcijfers van het CROW is de factor stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad staat voor het gemiddeld aantal huisadressen in een gebied per vierkante kilometer. De stedelijkheidsgraad kan variëren van de laagste categorie: niet stedelijk (minder dan 500 adressen per km²) tot zeer sterk stedelijk (meer dan 2.500 adressen per km²).

De gemeente Meppel heeft gemiddeld 1.299 adressen per vierkante kilometer. Met deze dichtheid is de gemeente volgens het CBS als geheel **matig stedelijk** (tussen de 1.000 en 1.500 adressen per km²). We houden deze stedelijkheidsgraad van het CBS aan voor Meppel.

Vervolgens dient een keuze gemaakt te worden waarbinnen de gegeven bandbreedte de parkeernormen dienen te vallen. CROW geeft voor iedere functie een minimum en maximum kencijfer.

In deze Nota Parkeernormen Gemeente Meppel is de beleidsmatige keuze gemaakt om de hoogte van de autoparkeernormen te baseren op het gemiddelde van de bandbreedte binnen de CROW-kencijfers (publicatie 744, 2024). Het autobezit in Meppel ligt met 1,0 per huishouden dicht bij het landelijk gemiddelde van bijna 1,1. Aangezien dit in de lijn der verwachting ligt voor een matig stedelijke gemeente, zien we de gemiddelde kencijfers van het CROW als een reële afspiegeling van het autobezit in Meppel. Zo voldoen we aan de in paragraaf 1.2 gestelde doelstelling dat de toepassing van parkeernormen in beginsel moet leiden tot de aanleg van voldoende parkeerplaatsen en er tegelijkertijd geen overmaat aan parkeerplaatsen moet ontstaan.

Parkeernormen voor woonfuncties

Het realiseren van nieuwe woonfuncties vormt vaak een belangrijk onderdeel van ruimtelijke ontwikkelingen. Woningen worden in verschillende soorten en maten gebouwd. In bijlage 3 zijn de autoparkeernormen opgenomen voor verschillende soorten woonfuncties. Het onderscheid tussen woonfuncties is op basis van de CROW-parkeerkcijfers voor grondgebonden woningen gebaseerd op woningtype (vrijstaand, twee-onder-een-kap of een tussen- of hoekwoning) en voor appartementen op basis van woninggrootte. Daarnaast wordt er onderscheid gemaakt tussen sociale huur geen sociale huur. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen vrije sector huurwoningen en koopwoningen, omdat we in de gemeente Meppel zien dat vrije sector huurwoningen relatief snel verkocht worden.

Bezoekersparkeernorm woonfuncties

In een woningbouwontwikkeling leiden, naast de bewoners, ook bezoekers van bewoners tot een parkeerbehoefte. Bezoeker geldt als overkoepelende term voor visite van bewoners, maar bijvoorbeeld ook de monteur van de cv-ketel. Het CROW-parkeerkcijfer voor bezoekers van bewoners is recent (publicatie 744, 2024) sterk gecorrigeerd. Uit onderzoeken bleek dat het aandeel bezoekers, zeker in schilgebieden, veel lager ligt dan het oorspronkelijk kencijfer van 0,3 parkeerplaats per woning.

In lijn met de nieuwe CROW-kencijfers hanteren we per stedelijke zone een verschillende bezoekersparkeernorm voor woningen. Ook de parkeernormen voor bezoekers van woningen zijn opgenomen in bijlage 3.

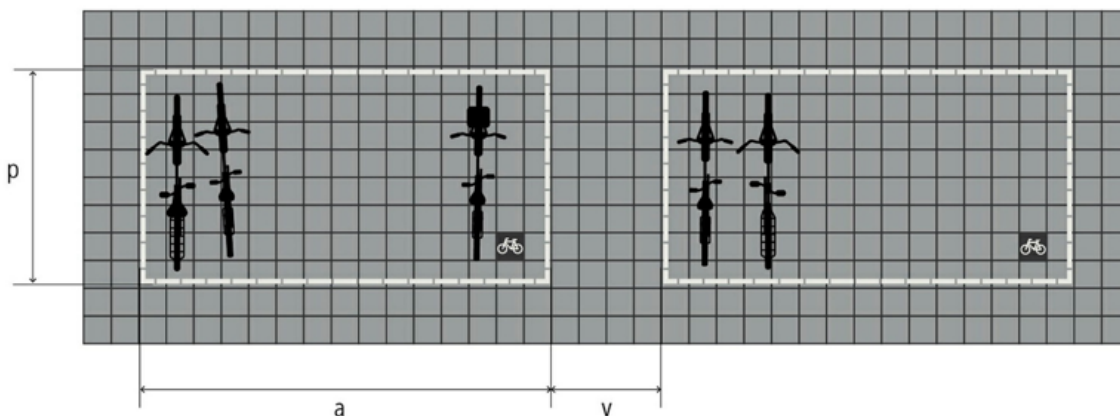
Parkeernormen overige functies

Ten slotte zijn in bijlage 3 autoparkeernormen opgenomen voor een groot aantal overige functies: werkfuncties, winkelfuncties, onderwijsfuncties en verschillende andere soorten functies. De parkeernormen zijn per functie gebaseerd op relevante eenheden. Een veelvoorkomende eenheid is per 100 m² bruto vloeroppervlakte (bvo). Als voor een geplande functie geen parkeernorm is opgenomen, dan moet door de initiatiefnemer de parkeernorm worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet mogelijk is, moet contact met de gemeente worden opgenomen waarbij de gemeente zal beslissen welke parkeernorm van toepassing is.

Bijlage 9: Maatvoering uitpandige fietsparkeervoorzieningen

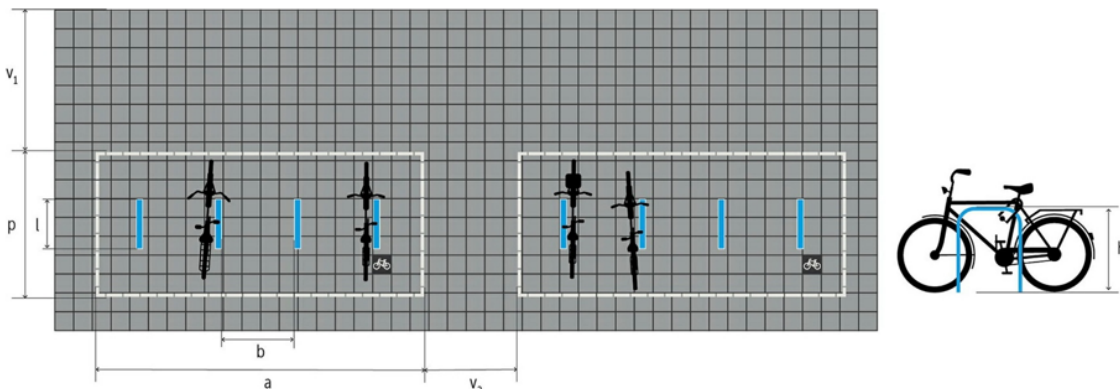
Indien fietsparkeerplaatsen buiten een inpandige fietsenstalling gerealiseerd worden, dienen deze te worden uitgevoerd als een fietsparkeervoorziening zoals opgenomen in deze bijlage en te voldoen aan de daarin opgenomen maatvoeringen. De in deze bijlage opgenomen maatvoeringen zijn gebaseerd op de Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291).

Fietsparkeervak



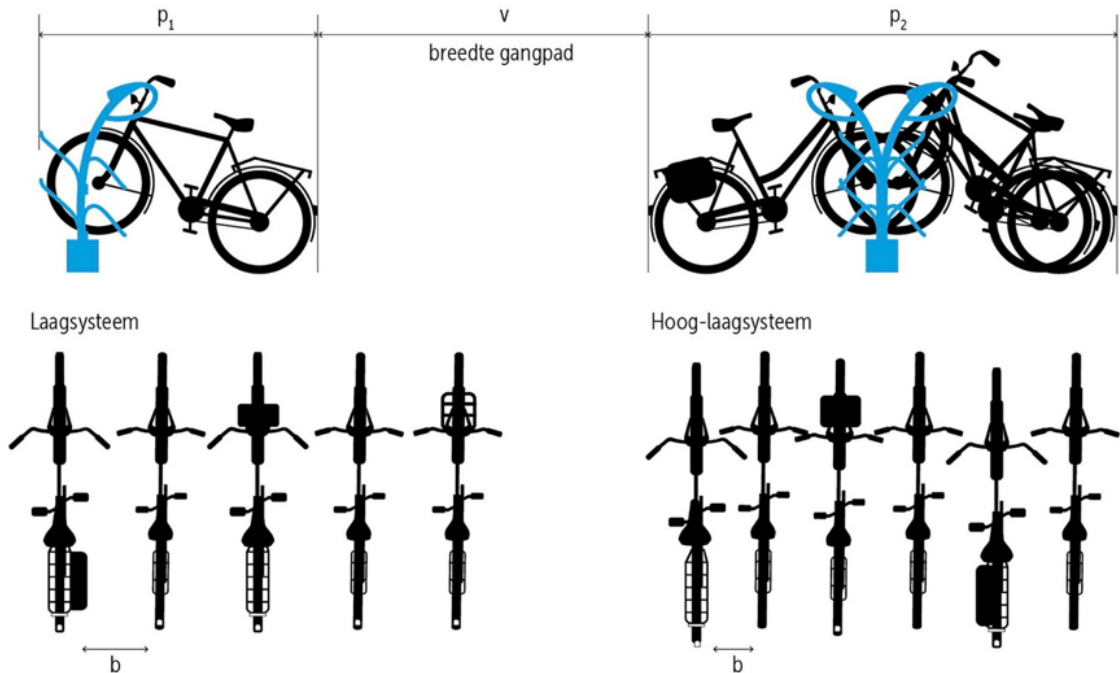
- $p = 2,00$ m
- $a = N \times 0,75$ m (afhankelijk van ruimte en behoefte) tot maximaal 20 m
- $v \geq 1,20$ m (voetgangersdoorsteek)

Aanleensysteem (nietje)



- $p = 2,00$ m
- $a \leq 20$ m
- l = afhankelijk van gekozen model
- $b = 1,00$ m
- $h =$ circa 0,80 m
- $v_1 \geq 2,00$ m
- $v_2 \geq 1,20$ m (voetgangersdoorsteek)

Klemsysteem



- $b = \text{hart-op-hartafstand} \geq$
 - o 0,65 m bij laagsysteem
 - o 0,375 m bij hoog-laagsysteem
 - o 0,55 m voor buitenmodelfietsen bij hoog-laagsysteem
- $p_1 \geq 1,90$ m bij enkelzijdig systeem
- $p_2 \geq 3,20$ m bij dubbelzijdig systeem (3,80 m bij buitenmodelfietsen)
- $v \geq 2,10$ m

Bijlage 10: Maatvoering autoparkeerplaatsen

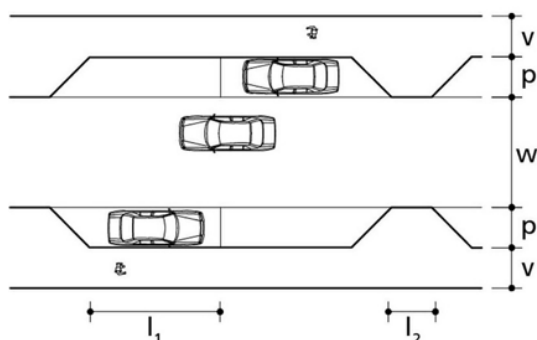
Zoals beschreven in paragraaf 5.2 moeten autoparkeerplaatsen voldoen aan kwaliteitseisen. De volgende publicaties om de kwaliteit van parkeervoorzieningen te kunnen beoordelen worden daartoe gehanteerd:

- Voor parkeerplaatsen gelegen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages, maart 2013, of de opvolger hiervan;
- Voor alle overige parkeerplaatsen: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, of de opvolger hiervan.

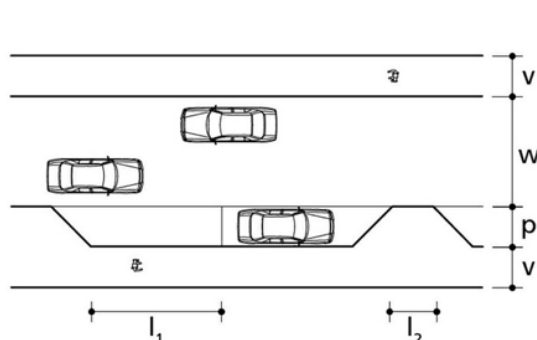
De NEN2443 en de ASVV 2021 worden onder licentie verstrekt door respectievelijk NEN en CROW. In deze bijlage is de maatvoering voor langspaarkeerplaatsen, haakse parkeerplaatsen en gehandicaptenparkeerplaatsen (zie paragraaf 5.3) uit de ASVV 2021 opgenomen.

Langspaarkeerplaats

(1) tweezijdig parkeren



(2) eenzijdig parkeren



Maatvoering

$p = 2,00 \text{ m}$

$v \geq 2,00 \text{ m}$

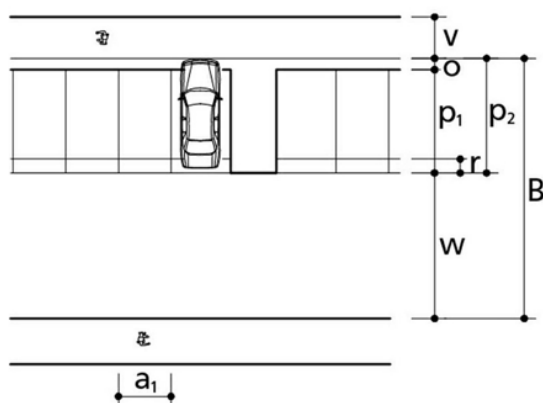
$w =$ zie tabel in paragraaf 11.2

$l_1 \geq 6,00 - 7,00 \text{ m}$

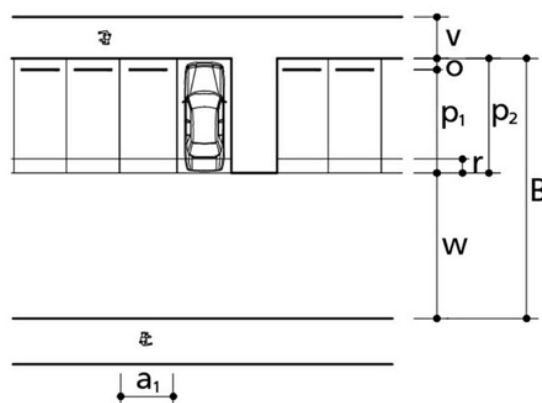
$l_2 \geq 1,00 \text{ m}$

Haaksparkeren

(1)
met overstek



(2)
zonder overstek



Maatvoering

$a_1 = 2,50 \text{ m}$ (eerste en laatste vak 0,25 tot 0,50 m breder)

$B \geq 11,00 \text{ m}$

$o = 0,50 \text{ m}$

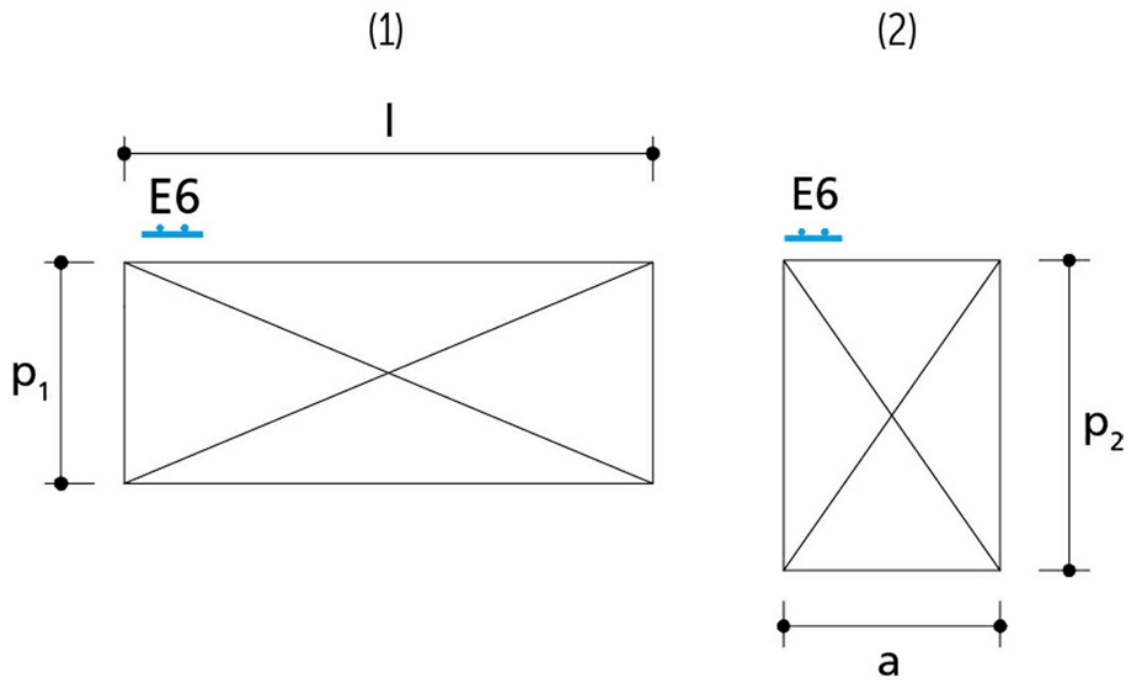
$p_1 = 4,63 \text{ m}$

$p_2 = 5,13 \text{ m}$

$r =$ eventuele rabatstrook 0,60 m

v (voetpad) $\geq 2,00$ m (vrije ruimte)
parkeervakken naast uitstulping 0,25 à 0,50 m breder
onderlinge afstand uitstulpingen: 10 à 15 parkeerplaatsen

Gehandicaptenparkeerplaats



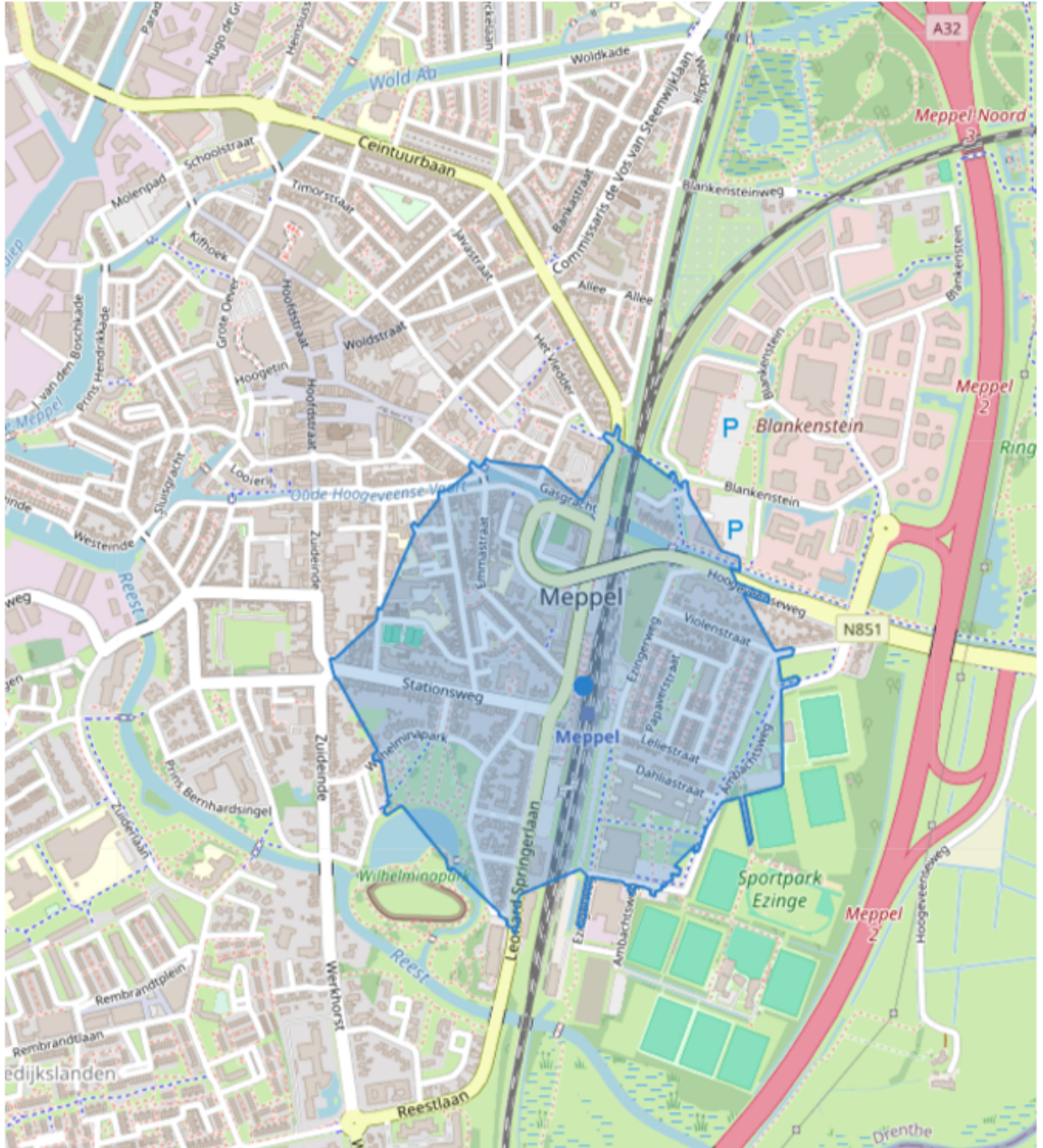
Toepassingsgebied

- (1) in langspaarkeervakken en -stroken
- (2) in parkeervakken voor haaks parkeren

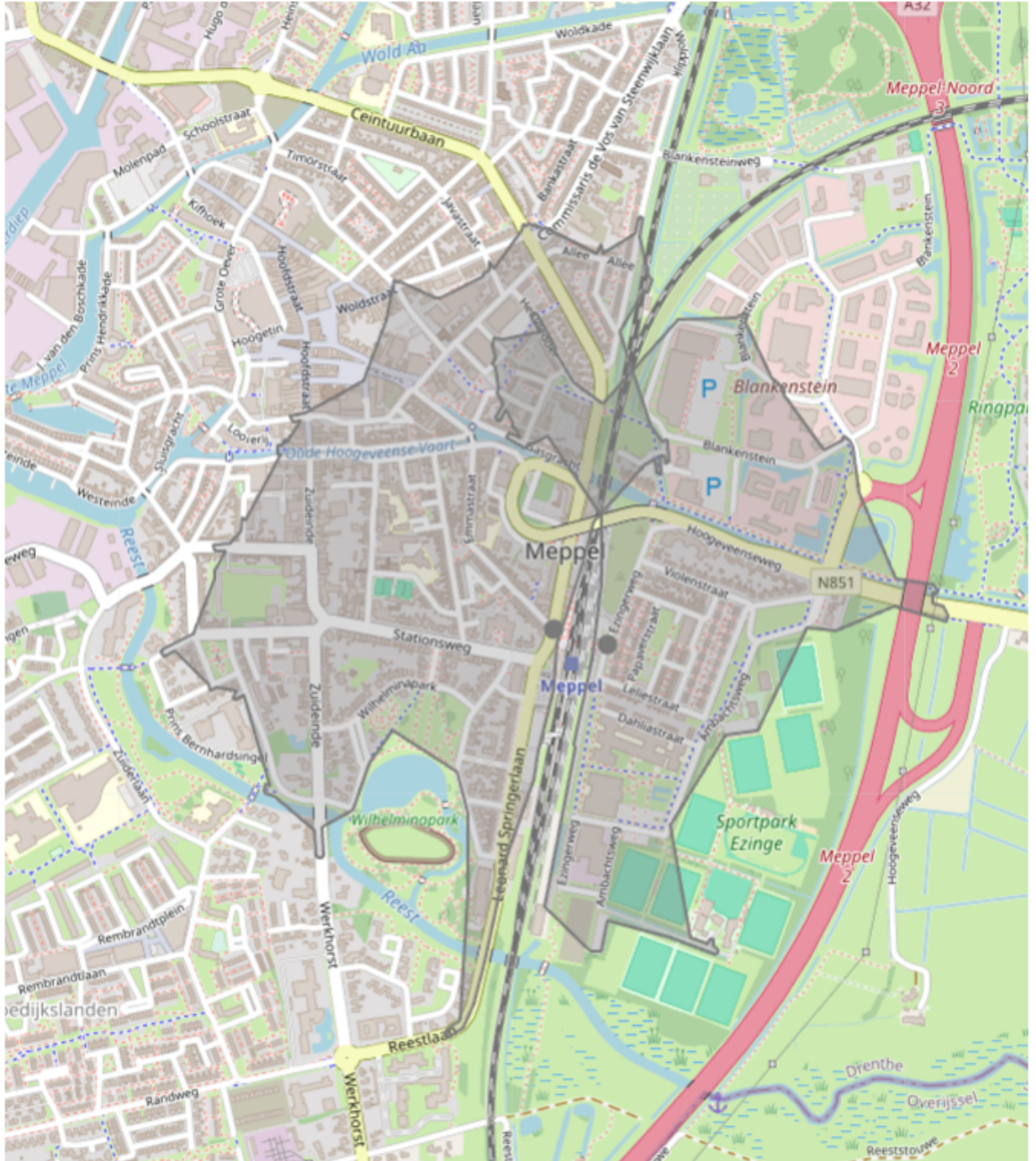
Maatvoering

- $l \geq 6,00$ m
- $l = 7,50$ m, indien achter wordt in- en uitgestapt
- $a = 3,50$ m
- $a = 3,00$ m, bij vrije uitstapstrook naast parkeervak
- $p_1 \geq 3,50$ m vanwege manoeuvreerruimte bij het in- en uitstappen (rolstoel, loophulp of uitdraaibare autostoel)
- $p_2 = 5,00$ m

Bijlage 11: Loop- en fietsafstanden



Figuur 6; gebieden binnen 500m loopafstand



Figuur 7; gebieden binnen 800m fietsafstand