Beleidsregel Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort

11 maart 2025

Gemeente Meppel

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

1.1 De nota maatwerk parkeernormen Noordpoort 4
1.2 Relatie met bovenliggende beleidskaders 5

2. Juridisch kader 6

2.1 De omgevingsvergunning 6
2.2 Overgangsregeling 7

3. Parkeernormen voor fiets en auto 8

3.1 Wat is een parkeernorm? 8
3.2 Bovenliggende beleidsuitgangspunten 8
3.2.1. De initiatiefnemer is verantwoordelijk 8
3.2.2. Vrijgesteld van de autoparkeereis 8
3.2.3. Richtlijnen van het CROW als basis 9
3.2.4. De parkeernorm geldt zowel als minimumnorm als een maximumnorm 9
3.2.5. De mobiliteitscorrectie bij autoparkeren 9

4. Fietsparkeernormen 10

4.1 De fietsparkeernorm vormt een harde eis 10
4.2 Totstandkoming fietsparkeernorm 10
4.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren 10
4.4 Toepassingsregels fietsparkeernorm 11

5. Autoparkeernormen 12

5.1 Stedelijkheidsgraad 12
5.2 Gebiedsindeling 12
5.3 Totstandkoming autoparkeernorm 12
5.3.1. Bezoekersparkeernorm woonfuncties 13
5.3.2 Parkeernormen voor overige functies 13
5.4 Kwaliteitseisen autoparkeerplaatsen 13
5.5 Gehandicaptenparkeerplaatsen 14
5.6 Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen 14
5.7 Aanleg van serviceplaatsen 15

6. Toepassingskader 16

6.1 Het stappenplan 16
6.2 Het bepalen van de parkeerbehoefte 17

6.2.1. Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen 17
6.2.2. Stap 2: het salderen van een bestaande parkeerbehoefte 17
6.2.3. Stap 3: toepassing mobiliteitscorrectie(s) 18
6.2.4. Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte 20
6.3 Het oplossen van de parkeerbehoefte 20
6.3.1 Uitgangspunten bij het oplossen van de parkeerbehoefte 20
6.3.2 Stap 5: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein 22
6.3.3 Stap 6: gebruik parkeerplaatsen in privaat eigendom of bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte 22
6.3.4 Stap 7: bijdrageregeling 24
6.4 Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost? 25
6.4.1 Afwijkingsbevoegdheid van het college 25

7. Borging van de parkeeroplossing 26

7.1 Vertaling van theorie naar praktijk 26
7.2 Borging parkeren op eigen terrein (POET) 26

Bijlage 1 Begripsbepaling 27

Bijlage 2 Fietsparkeernormen 29

Bijlage 3 Autoparkeernormen 31

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages 33

Bijlage 5 Maximale acceptabele loopafstanden 34

Bijlage 6 Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein 35

Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren 36

Bijlage 8 Noordpoort Noord en Zuid 38

1.Inleiding

1.1 De nota maatwerk parkeernormen Noordpoort

Voor u ligt de Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort van de gemeente Meppel. Deze Nota is een onderdeel van het gemeentelijk parkeerbeleid.

De Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort gaat uitsluitend over hoe het fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen in het ontwikkelgebied Noordpoort in Meppel (zie onderstaande afbeelding) moet worden opgelost en welke eisen de gemeente hierbij stelt.



Afbeelding 1. Het gebied waarvoor de Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort van toepassing is

De voorliggende Nota maatwerk parkeernormen vervangt daarmee - uitsluitend voor het ontwikkelgebied Noordpoort in Meppel (zie afbeelding 1) - de vigerende Nota parkeernormen 2012, vastgesteld op 4 oktober 2011 en de Uitvoeringsregels parkeernormen, vastgesteld 12 december 2019.

Voor alle overige gebieden – niet Noordpoort zijnde (zie afbeelding 1) – blijft de Nota parkeernormen 2012 en Uitvoeringsregels parkeernormen van kracht.

De Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort 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 Noordpoort op een toekomstbestendige en goede manier wordt opgelost.

1.2 Relatie met bovenliggende beleidskaders

De Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort heeft een directe relatie met bovenliggende beleidskaders die zijn vastgesteld door de gemeente. Zo beschikt de gemeente over een bovenliggend kader specifiek gericht op de parkeersituatie in Meppel in de vorm van een gemeentelijk parkeerbeleidsplan. Dit beleidsplan is bestuurlijk vastgesteld in 2008 en zowel in 2012 als in 2017 herijkt. Recent (2024) heeft een evaluatie van het parkeerbeleidsplan plaatsgevonden.

De Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort anticipeert op de uitkomst van deze evaluatie als ook van actuele uitgangspunten die voortkomen in andere, relevant geachte (beleidsdocumenten), zoals het Stedenbouwkundig Plan Noordpoort (2022) en het Mobiliteitsplan Noordpoort. Een aantal beleidsmatige uitspraken die in deze documenten worden gedaan zijn:

In het algemeen
- We werken aan een doelmatig gebruik van parkeerplaatsen en ‘de juiste parkeerder op de juiste plaats’.
- Vertaal de ambities van de gemeente op deelmobiliteit en elektrisch laden naar heldere uitgangspunten, zodat er voldoende aanbod is op de juiste locaties.
- Actualiseer de parkeernormen en breng hier flexibiliteit in aan zodat bouwplannen mogelijk worden, zonder dat er overlast in de omgeving ontstaat.

En meer specifiek voor Noordpoort
- Door een bij de doelgroep passende parkeernorm aan te houden, en het parkeren centraal te organiseren, ontstaat er meer ruimte om overige (duurzaamheids-) ambities van de gemeente vorm te geven en te werken aan andere opgaves in de fysieke leefomgeving.
- Lagere (maximale) parkeernormen zorgen dat andere vervoersmiddelen, zoals (elektrische) fiets en ov, aantrekkelijker worden.
- Faciliteer alternatieve mobiliteitsvormen om de toekomstige bewoners zoveel mogelijk te verleiden gebruik te maken van de fiets, OV of deelmobiliteit.
- Situeer in de openbare ruimte een beperkt parkeerplaatsen in de directe omgeving van woningen om het autogebruik te ontmoedigen en de kwaliteit van de leefbaarheid te versterken.

- Gereguleerd parkeren is randvoorwaardelijk voor het slagen van zowel een lagere parkeernorm als het toepassen van deelmobiliteit (als alternatief voor autobezit).
- Voorkom parkeeroverlast in de directe omgeving.
- Realiseer centrale fietsenstalling (inpandig en direct toegankelijk vanaf de hoofdingang) en hou daarbij ook rekening met 'buitenmodel' fietsen zoals bakfietsen. Maak hiermee de fiets letterlijk het eerste vervoermiddel dat je tegenkomt als je naar buiten gaat.

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 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.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort 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 acht 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 De omgevingsvergunning

Een ruimtelijke ontwikkeling moet passen binnen de regels van het omgevingsplan. Op basis van artikel 2.1, lid 1 onder a en c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) dient voor ontwikkelingen waarin een bouwwerk wordt gebouwd, een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

De aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt getoetst door de ambtelijke organisatie van de gemeente en de vergunning wordt verleend door het college van burgemeester en wethouders. In de aanvraag omgevingsvergunning moet door de initiatiefnemer ten minste het volgende inzichtelijk worden gemaakt voor fiets- en autoparkeren:

- 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.
- De berekening van de parkeerbehoefte voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen.
- Ontwerptekeningen van de aan te leggen parkeerplaatsen of de parkeervoorziening, waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen is aangeduid inclusief maatvoeringen.
- 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 paragraaf 0).

2.2 Overgangsregeling

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen een lange doorlooptijd hebben. Een overgangsregeling is van belang om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden richting initiatiefnemers en belanghebbenden. In deze overgangsregeling wordt gesproken over de oude nota en de nieuwe nota.

Met de *oude nota* wordt de vigerende Nota parkeernormen 2012, vastgesteld op 4 oktober 2011 en de Uitvoeringsregels parkeernormen, vastgesteld 12 december 2019, bedoeld.

Met de *nieuwe nota* wordt de voorliggende Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort bedoeld.

De verhouding tussen de oude- en nieuwe nota is geregeld in de volgende overgangsregeling:

- Op een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend voor de inwerkingtreding *(datum van publicatie)* van de nieuwe Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort, is de oude Nota Parkeernormen Gemeente Meppel van toepassing.
- Binnen een periode van acht weken na inwerkingtreding *(datum van publicatie)* van de nieuwe Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort 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 *(datum van publicatie)* van de nieuwe Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort, 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.

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 Bovenliggende beleidsuitgangspunten

Deze Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort bevat een aantal bovenliggende beleidsuitgangspunten. Deze uitgangspunten vormen de basis van dit parkeernormenbeleid.

3.2.1. De initiatiefnemer is verantwoordelijk

Een ruimtelijke ontwikkeling die plaatsvindt, wordt in elk individueel geval 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 hetzelfde. De verantwoordelijkheid om het fiets- en autoparkeren op een goede, toekomstbestendige manier op te lossen, ligt bij de initiatiefnemer. 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.

3.2.2. Vrijgesteld van de autoparkeereis

In sommige gevallen komt het voor dat de parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling zo klein van aard is dat deze vrijgesteld kan worden van de autoparkeereis. De vrijstelling is niet van toepassing op de fietsparkeereis en heeft geen effect op ontwikkelingen met (na het salderen van een eventuele bestaande parkeerbehoefte) een parkeerbehoefte van drie of meer parkeerplaatsen. De vrijstelling kan uitsluitend in onderstaande gevallen toegepast worden.

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. De vrijstelling is beperkt tot maximaal 1 parkeerplaats.

3.2.3. Richtlijnen van het CROW als basis

De fiets- en autoparkeernormen en verschillende rekenregels uit deze nota zijn afgeleid van de richtlijnen van het CROW[1]. Het CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren. De parkeerkencijfers van het CROW worden door veel gemeenten in Nederland als uitgangspunt aangehouden voor het bepalen van parkeernormen.

3.2.4. 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. Het is niet toegestaan om in een ruimtelijke ontwikkeling meer of minder parkeerplaatsen aan te leggen dan de parkeernorm voorschrijft, anders dan op basis van de in paragraaf 3.2.6 genoemde mobiliteitscorrectie.

3.2.5. 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 hoofdgedachte is dat een mobiliteitsconcept leidt tot een vermindering van het autobezit. Het aanbieden van mobiliteitsconcepten legt bij de initiatiefnemer een belangrijke verantwoordelijkheid neer. De initiatiefnemer moet ervoor zorgen dat een in te zetten mobiliteitsconcept robuust en toekomstbestendig is. Nieuwe functies en gebouwen worden eenmaal ontwikkeld voor een periode van tientallen jaren. De mobiliteitscorrectie is uitgewerkt in paragraaf 0 van deze nota.

Ruimtelijke reservering als randvoorwaarde
In en rondom Noordpoort 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. 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 het aantal aangelegde parkeerplaatsen (wat kleiner is door de mobiliteitscorrectie) in werkelijkheid niet voldoende kan zijn. In paragraaf 0 zijn de regels opgenomen die gelden voor de ruimtelijke reservering

[1] *CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' (2024)*

4. Fietsparkeernormen

4.1 De fietsparkeernorm vormt een harde eis

In deze Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort geldt de fietsparkeernorm, net als de autoparkeernorm, als een harde minimumnorm. 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.

4.2 Totstandkoming fietsparkeernorm

De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. 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 nieuwe 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 aantrekkende functies). De gemeente waarborgt de aanleg van voldoende fietsparkeerplaatsen door de onderkant van de bandbreedte binnen de kencijfers van het CROW als basis te hanteren voor de fietsparkeernormen. Omdat de manier van verplaatsing met de fiets steeds meer van belang is stimuleert de gemeente initiatiefnemers om meer dan het minimum te doen. Om deze reden is in de tabel met fietsparkeernormen (zie bijlage 2) ook de gemiddelde bandbreedte binnen de CROW-kencijfers opgenomen.

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 fietsparkeervoorzieningen. Deze kwaliteitseisen zijn opgenomen in Bijlage 7 Kwaliteitseisen en zijn gedeeltelijk afgeleid van het FietsParKeur[2]. Fietsenparkeervoorzieningen 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:

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

- Minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, bakfietsen en andere vervoersmiddelen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed).
- Minimaal 15% van de plaatsen 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).

4.4 Toepassingsregels fietsparkeernorm

In deze Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort wordt het uitgangspunt gehanteerd dat de normatieve fietsparkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost.

Dit geldt zowel voor de fietsparkeerbehoefte van vaste gebruikers (bewoners, werknemers, etc.) 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 op eigen terrein 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. De kosten voor de eventuele aanleg van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

5. Autoparkeernormen

5.1 Stedelijkheidsgraad

Zoals eerder vermeld in paragraaf 0 gelden de parkeerkencijfers van CROW als basis voor onze parkeernormen.

Een eerste variabele die moet worden bepaald binnen de parkeerkencijfers van 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.

5.2 Gebiedsindeling

De autoparkeernormen in deze nota worden uitsluitend toegepast in het in paragraaf 1.1 benoemde gebied. Dit gebied wordt beschouwd als **schilgebied**; conform de systematiek van het CROW voor het maken van een gebiedsindeling (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied).

Zoals eerder vermeld in paragraaf 0 gelden de parkeerkencijfers van CROW als basis voor de parkeernormen in Noordpoort.

5.3 Totstandkoming autoparkeernorm

In paragraaf **Error! Reference source not found.** is de relatie weergegeven tussen bovenliggende beleidskaders en deze Nota maatwerk parkeernormen centrum. Hier is de keuze beschreven voor fiets- en autoparkeernormen met een realistisch karakter. Met het benoemde gebied en de stedelijkheidsgraad zijn twee van de drie variabelen binnen de CROW-parkeerkencijfers bepaald. De derde variabele is de keuze binnen de gegeven bandbreedte. CROW geeft voor iedere functie een minimum en maximum kencijfer.

In deze Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort 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*).

Voor het *zuidelijk deel* van Noordpoort is bij de parkeernormen voor woningen 0,1 parkeerplaats per woning in mindering gebracht op het gemiddelde CROW-kencijfer.

Dit is enerzijds gebaseerd op de uitkomsten van een analyse van het werkelijk autobezit per huishouden in de directe schilgebieden rondom het centrum van Meppel. Het zuidelijk deel grenst immers direct aan het centrum. In het *noordelijk deel* van Noordpoort is de afstand tot het centrum groter en geldt deze vermindering derhalve niet. Voor de woningen van het noordelijk deel wordt het gemiddelde CROW-kencijfer gehanteerd.

Bij de parkeernormen voor overige functies is eveneens geen vermindering doorgevoerd en is het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-kencijfers gehanteerd.

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 Autoparkeernormen zijn de autoparkeernormen opgenomen voor verschillende soorten woonfuncties. Het onderscheid tussen woonfuncties is op basis van de CROW-parkeerkencijfers voor grondgebonden woningen gebaseerd op woningtype (vrijstaand, twee-onder-een-kap of een tussen- of hoekwoning) en voor appartementen op basis van woninggrootte.

5.3.1. 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-parkeerkencijfer voor bezoekers van bewoners is recent (publicatie 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. Mede om die reden wordt voor Noordpoort een bezoekersparkeernorm van **0,1 parkeerplaats per woning** gehanteerd.

5.3.2 Parkeernormen voor overige functies

In Bijlage 3 Autoparkeernormen zijn 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.

5.4 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.

5.5 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij de ontwikkeling van sociaal-maatschappelijke functies 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).

In de gemeente Meppel geldt het uitgangspunt dat in ruimtelijke ontwikkelingen, waarin sociaal-maatschappelijke functies worden ontwikkeld met een parkeerbehoefte van minimaal 15 parkeerplaatsen, ten minste 3% van die behoefte moet zijn ingericht als algemene gehandicapten-parkeerplaats, 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).

5.6 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.

In de basis zijn hierbij de eisen uit het landelijk geldende Bouwbesluit[3] van toepassing. Twee eisen uit het Bouwbesluit 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.

In het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) zijn, in aanvulling op het Bouwbesluit, extra eisen opgenomen voor oplaadpunten in parkeergarages. De belangrijkste eisen zijn:

- 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.

[3] Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet worden de technische bouwvoorschriften uit het Bouwbesluit 2012 opgenomen in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL).

- Oplaadpunten maken gebruik van de laadtechnieken ‘mode 3’ of ‘mode 4’. Dit betekent dat het gaat om een laadstation.

Aanvullend op het bovenstaande eist de gemeente Meppel dat **10%** van alle te realiseren parkeerplaatsen wordt voorzien van een oplaadpunt en nog eens **10%** daarop is voorbereid (kabelgoten/loze leidingen, vermogen transformator e.d.).
De gemeente wenst overzicht en controle te houden op het aanbod van openbare laadpalen in Meppel. Daartoe stelt zij aan de te realiseren laadpalen de volgende voorwaarden:

- 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.
- 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 bouwbesluit).

5.7 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 losparkeerplaats 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 langsparkeerplaats. Bij haaksparkeren wordt gestreefd naar een situering zodanig dat voertuigen de serviceplaats kunnen inrijden met een voorwaartse beweging.

6. Toepassingskader

6.1 Het stappenplan

De parkeernormen worden toegepast op basis van een vast stappenplan. In Figuur 1 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 paragraaf 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 een bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
3. Mobiliteitscorrectie	- ... parkeerplaatsen
4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- ... parkeerplaatsen
en/of	
6. Parkeerplaatsen in privaat eigendom	- ... parkeerplaatsen
en/of	
7. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte bestaand	- ... parkeerplaatsen
en/of	
8. Bijdrageregeling	- ... parkeerplaatsen
Toets dubbelgebruik per stap 5 t/m 8	Resultaat = parkeereis

Figuur 1 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. In drie daarna volgende stappen wordt een geschikte parkeeroplossing gevormd. Het doorlopen van het stappenplan leidt tot het vaststellen van de parkeereis. De parkeereis bestaat uit de vastgestelde parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze behoefte wordt voorzien. 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.

6.2.1. 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 in Bijlage 2 Fietsparkeernormen en de autoparkeernormen in Bijlage 3 Autoparkeernormen.

Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere geplande functie de berekening: functie * parkeernorm te worden uitgevoerd.

***Resultaat stap 1**: voor alle functies die in de ruimtelijke ontwikkeling worden gerealiseerd, is de normatieve parkeerbehoefte op een navolgbare manier bepaald.*

6.2.2. 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 paragraaf 6.3.1 dubbelgebruik parkeerplaatsen) 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.

***Resultaat stap 2**: indien van toepassing is de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies op de juiste wijze in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 1.*

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.

6.2.3. Stap 3: toepassing mobiliteitscorrectie(s)

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 vormt een optionele stap, de initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate wordt ingezet op duurzame mobiliteitsconcepten. 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. In deze nota wordt de mogelijkheid geboden om bij het gebruik van deelmobiliteit in de vorm van een deelauto een mobiliteitscorrectie toe te passen.

Correctie 1: 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 onderzoek[4] 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%[5]. De gemeente Meppel kijkt positief aan tegen ontwikkelingen die een alternatief bieden voor de auto zoals de inzet van autodeelconcepten. Voor een succesvolle inzet van autodeelconcepten worden verschillende randvoorwaarden gehanteerd. Hiermee is

[4] Bron: CROW, argumenten voor autodelen.
[5] 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)

gewaarborgd dat sprake is van een robuust en toekomstbestendig alternatief voor eigen autobezit.

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

1. Een autodeelconcept kan alleen leiden tot een reductie van de parkeerbehoefte van de bewoners bij de ontwikkeling van woonfuncties.
2. De normatieve autoparkeerbehoefte van bewoners bedraagt ten minste 20 parkeerplaatsen.
3. **Maximaal 20%** van de normatieve autoparkeerbehoefte van bewoners kan worden ingevuld door de inzet van een autodeelconcept.
4. Iedere deelauto die wordt ingezet vervangt maximaal vier privéauto's van bewoners.
5. Voor iedere deelauto wordt een geoormerkte autodeelparkeerplaats aangelegd. Als sprake is van een elektrische deelauto is deze parkeerplaats voorzien van een elektrische oplaadpunt[6].
6. 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).
7. Eventuele kosten voor het in stand houden van de deelauto('s) zijn in de gehele periode van 10 jaar voor de initiatiefnemer.
8. 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.
9. Het autodeelconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat (de eerste) woningen binnen de ruimtelijke ontwikkeling worden bewoond.

Correctie 2: in de ruimtelijke ontwikkeling wordt een collectieve fietsparkeervoorziening gerealiseerd.

Een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling waarin woningbouw wordt gerealiseerd, kan kiezen voor de realisatie van extra fietsparkeerplaatsen (dus bovenop het aantal dat normatief al nodig is). Als deze fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd in een collectieve fietsenstalling, dan kan **maximaal 10%** van de normatieve autoparkeerbehoefte van bewoners worden ingevuld door de realisatie van extra fietsparkeerplaatsen.

Voor elke bespaarde autoparkeerplaatsen worden twee extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd.

Ruimtelijke reservering als randvoorwaarde

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.5 geldt bij toepassing van de mobiliteitscorrectie de eis dat op eigen terrein een ruimtelijke reservering (terugvaloptie) moet zijn aangebracht. Deze reservering geldt voor de volledige mobiliteitscorrectie (bv. wanneer de correctie leidt tot de aanleg van 10 parkeerplaatsen minder, dan moet de reservering 10 parkeerplaatsen bedragen).

[6] 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.

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 bestemd 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.*

6.2.4. 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 hoe de parkeerbehoefte opgelost kan worden.

6.3.1 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 voorziening. 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 bv. een hekwerk of slagboom kunnen openen).

6.3.2 Stap 5: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

Een eerste mogelijkheid voor het oplossen van de fiets- en autoparkeerbehoefte is op eigen terrein.

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 6.3.1).

In gebiedsontwikkelingen kunnen op eigen terrein nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, tot de openbare parkeercapaciteit gaan behoren. Binnen dit stappenplan worden deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein gezien.

Toepassing van berekeningsaantallen
In "**Error! Reference source not found.**Bijlage 6 Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein" van deze Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort zijn zogeheten berekeningsaantallen voor parkeren op eigen terrein 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 de parkeerplaatsen op eigen terrein 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).

***Resultaat stap 5**: met toepassing van de berekeningsaantallen zoals opgenomen in Bijlage 6 Berekeningsaantallen 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.*

6.3.3 Stap 6: gebruik parkeerplaatsen in privaat eigendom of bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

De situatie kan zich voordoen dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein kan of wil 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 kettingbeding) overleggen waarmee de beschikbaarheid en het gebruik van de parkeerplaatsen voor een periode van tenminste tien jaar is gewaarborgd.

De situatie kan zich voordoen dat het niet mogelijk of wenselijk 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- bezetting[7] 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. Voor de begrenzing van het onderzoeksgebied gelden de maximaal acceptabele loopafstanden (zie Bijlage 5 Maximale acceptabele loopafstanden) als uitgangspunt.
- De gemeente heeft altijd het recht om het toekennen van eventuele bestaande vrije capaciteit op parkeerplaatsen van de gemeente als oplossing voor de parkeeropgave van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, infrastructurele maatregelen, toename van autobezit en -gebruik van reeds bestaande functies en dergelijke).

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 aanvrager van de omgevingsvergunning.

Daartoe zullen aanvullende afspraken tussen partijen worden gemaakt (zie ook stap 8, bijdrageregeling).

***Resultaat stap 6**: het aantal private parkeerplaatsen dat door de initiatiefnemer wordt gekocht of gehuurd en/of het aantal openbare parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld aan de ruimtelijke ontwikkeling is - zo nodig in combinatie met een daartoe door de*

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

gemeente te verkrijgen financiële bijdrage - om de parkeerbehoefte op te lossen is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 5.

6.3.4 Stap 7: bijdrageregeling

In het geval de oplossingen zoals beschreven in Stap5 en Stap 6 niet mogelijk zijn, kan (het resterende deel) van de normatieve parkeeropgave opgelost worden middels een bijdrageregeling met de gemeente. In dat geval 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). In dat geval neemt de gemeente de verplichting over van de initiatiefnemer tegen een daartoe door de initiatiefnemer aan de gemeente te betalen marktconforme vergoeding.

De gemeente hanteert hierbij de volgende voorwaarden:

- 'Bijdragen' mag nooit een doel zijn. De mogelijkheden hiervoor moeten voor elke situatie afzonderlijk nader worden onderzocht. Dit betekent dat, voordat een bijdrageregeling voor een bepaalde ontwikkeling van toepassing kan worden verklaard, onder meer gekeken moet worden of de gemeente inderdaad de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen te realiseren (ruimtelijk, juridisch en gelijktijdig gereed met de oplevering van de ontwikkeling), tegen welke kosten (financieel) en of zij het daartoe behorende realisatieproces kan beheersen (organisatorisch).
- Als een bijdrageregeling mogelijk is én wenselijk wordt geacht, zullen afspraken ten minste in de omgevingsvergunning worden vastgelegd, zo nodig aangevuld met een anterieure overeenkomst. Indien een bijdrageregeling om één of meerdere redenen niet mogelijk is, wordt afgezien van het instellen van een dergelijke regeling.
- Een bijdrageregeling is alleen mogelijk voor nog niet bestaande, nog door de gemeente te realiseren parkeerplaatsen of reeds gerealiseerde parkeerplaatsen van de gemeente welke bij oprichting zijn gemotiveerd als parkeerplaatsen voor toekomstige ontwikkelingen.

Door een bijdrage te doen in het door de gemeente te realiseren deel van de normatieve parkeeropgave is er nog geen sprake van een 'om niet' verkregen parkeerrecht op die parkeerplaatsen. De gemeente draagt uitsluitend zorg (zelfstandig dan wel door derden) voor de realisatie en instandhouding van de betreffende parkeerplaatsen. In het geval op deze parkeerplaats(en) een parkeerregime van toepassing is of op enig moment van toepassing wordt (vergunningparkeren, betaald parkeren, blauwe zone), dan zal de gebruiker van die parkeerplaatsen onder de door de exploitant van de betreffende parkeerplaatsen benoemde gebruiksvoorwaarden (tariefstelling, gebruikstijden e.d.) gebruik kunnen maken van deze parkeerplaats(en).

Als richtlijn voor de marktconforme bijdrage wordt de gemiddelde reële stichtingskosten van de te realiseren parkeervoorziening gehanteerd. Zo wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen als daar behoefte aan bestaat, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt dat de aanleg van extra parkeerplaatsen kostenneutraal kan plaatsvinden. De hoogte van de bijdrage is dus gekoppeld aan de manier waarop de parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De aldus verkregen middelen zijn gekoppeld aan een expliciete verplichting. Het is niet mogelijk om deze gelden later anders te bestemmen dan voor het tijdig beschikbaar stellen van de afgesproken parkeercapaciteit in de afgesproken verschijningsvorm op de afgesproken locatie.

***Resultaat stap 7**: het aantal, de ligging en verschijningsvorm van de door de gemeente tegen een vergoeding van de initiatiefnemer te realiseren parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld aan de ruimtelijke ontwikkeling is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte zoals bepaald in stap 6.*

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.

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.

6.4.1 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 maatwerk parkeernormen Noordpoort 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. Dit gebeurt in de vorm van een atelier: 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 atelier 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 atelier kunnen wijzigingen naar voren komen in de bedachte parkeer- en mobiliteitsoplossing. Onderwerpen die in ieder geval in het atelier 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)

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.3 geldt in deze Nota maatwerk parkeernormen Noordpoort 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).

Bijlage 1 Begripsbepaling

a) **Autoparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
b) **Autoparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling, rekening houdend met de gebiedsindeling en aanwezigheidspercentages;
c) **Bezoekersaandeel:** het deel van de fiets- en autoparkeerbehoefte dat bestaat uit bezoekers;
d) **CROW:** CROW is een landelijk kennisplatform over onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren.
e) **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;
f) **Eigen terrein:** grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling dan wel in de directe nabijheid binnen de in **Error! Reference source not found.** genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke ontwikkeling;
g) **Fietsparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
h) **Fietsparkeerbehoefte:** de totale behoefte naar fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling;
i) **Vaste gebruikersaandeel:** het deel van de fiets- en autoparkeerbehoefte dat bestaat uit vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners of werknemers);
j) **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;
k) **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;
l) **Mobiliteitsplan:** een document waarin de mobiliteitsconcepten zijn uitgewerkt die door de initiatiefnemer worden ingezet om de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling op te lossen;
m) **NEN:** Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut;
n) **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).
o) **Openbare ruimte:** de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Meppel is gelegen;
p) **Parkeerdruk:** het totale geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage;

q) **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.
r) **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;
s) **Ruimtelijke ontwikkeling:** een activiteit zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder a Wabo en/of artikel 2.1, eerste lid onder c Wabo;
t) **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);
u) **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
v) **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.
w) **Wabo:** Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Bijlage 2 Fietsparkeernormen

Functie	Eenheid	Parkeernorm (eis)	Gemiddeld kencijfer (streven)	Percentage bezoekers
Appartement, groter dan 160 m²	Per wooneenheid	6,0	n.v.t.	n.v.t.
Appartement, tussen 100 en 160 m²	Per wooneenheid	5,0	n.v.t.	n.v.t.
Appartement, tussen 60 en 100 m²	Per wooneenheid	4,0	n.v.t.	n.v.t.
Appartement, kleiner dan 60 m²	Per wooneenheid	3,0	n.v.t.	n.v.t.
Huisvesting voor arbeidsmigranten	Per bed	1,0	n.v.t.	n.v.t.
Studentenhuis	Per kamer	1,0	1,0	n.v.t.
Appartement, bezoekers	Per wooneenheid	0,5	1,0	n.v.t.
Kantoor (personeel)	Per 100 m² bvo	1,3	2,0	n.v.t.
Kantoor met balie (bezoekers)	Per 100 m² bvo	3,0	6,0	n.v.t.
Winkelcentrum	Per 100 m² bvo	1,5	2,5	94%
Supermarkt	Per 100 m² bvo	1,6	2,7	93%
Bouwmarkt	Per 100 m² bvo	0,1	0,25	87%
Tuincentrum	Per 100 m² bvo	0,1	0,25	89%
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,0	4,3	n.v.t.
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,5	5,0	n.v.t.
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,3	6,2	n.v.t.
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,2	0,4	n.v.t.
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m² bvo	6,0	10,0	n.v.t.
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,4	0,4	n.v.t.
ROC (leerlingen)	Per 100 m² bvo	8,0	12,0	n.v.t.
ROC (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,6	0,9	n.v.t.

• Apotheek (bezoekers)	Per locatie	4,0	7,0	n.v.t.
• Apotheek (medewerkers)	Per locatie	2,0	4,0	n.v.t.
• Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	3,0	5,0	67%
• Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m² bvo	1,0	1,3	n.v.t.
• Gezondheidscentrum (medew.)	Per 100 m² bvo	0,3	0,4	n.v.t.
• Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	20,0	30,0	60%
• Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m² bvo	0,2	0,4	n.v.t.
• Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,3	0,6	n.v.t.
• Bibliotheek	Per 100 m² bvo	2,0	3,0	97%
• Bioscoop	Per 100 m² bvo	4,0	7,8	94%
• Fitness	Per 100 m² bvo	3,5	6,0	90%
• Museum	Per 100 m² bvo	0,5	0,9	95%
• Sporthal	Per 100 m² bvo	1,4	2,5	96%
• Sportveld	Per ha netto terrein	30,0	50,0	95%
• Sportzaal	Per 100 m² bvo	2,2	4,0	94%
• Stadion	Per 100 zitplaatsen	5,0	9,0	99%
• Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	18,0	32,0	99%
• Theater	Per 100 zitplaatsen	13,0	24,0	87%
• Zwembad (openlucht)	Per 100 m² bassin	15,0	28,0	97%
• Zwembad (overdekt)	Per 100 m² bassin	11,0	20,0	99%
• Fastfoodrestaurant	Per 100 m² bvo	8,0	10,0	90%
• Restaurant/café/bar/cafetaria	Per 100 m² bvo	3,0	7,0	80%
• Busstation	Per halterende buslijn	23,0	42,0	100%
• Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,5	0,8	100%

Bijlage 3 Autoparkeernormen

Hoofdgroep: wonen

Functie	Eenheid	Norm bewoner Noordpoort-Noord	Norm bewoner Noordpoort-Zuid	Norm bezoeker Noordpoort-Noord en Zuid
• Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,60	1,50	0,10
• Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,50	1,40	0,10
• Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,40	1,30	0,10
• Koop, appartement, > 100 m2 bvo	Per woning	1,40	1,30	0,10
• Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	Per woning	1,20	1,10	0,10
• Koop, appartement, < 75 m2 bvo	Per woning	1,10	1,00	0,10
• Huur, huis, vrije sector	Per woning	1,20	1,10	0,10
• Huur, huis, sociale huur	Per woning	0,90	0,80	0,10
• Huur, appartement, vrije sector,> 100 m2 bvo	Per woning	1,20	1,10	0,10

• Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,80	0,70	0,10
• Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo	Per woning	0,70	0,60	0,10
• Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo	Per woning	0,80	0,70	0,10
• Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,70	0,60	0,10
• Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo	Per woning	0,60	0,50	0,10
• Huur, appartement, sociale huur of vrije sector,< 30 m2 bvo	Per woning	0,35	0,25	0,10
• Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	Per kamer	0,15	0,00	0,10

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

Toelichting: houd bij de toepassing van de onderstaande aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van functies.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Vrijdag-middag	Vrijdag-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal medisch:	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten: inclusief	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Bijlage 5 Maximale acceptabele loopafstanden

Toelichting: voor de functies gezondheidszorg en onderwijs geldt een maximaal acceptabele loopafstand van 100 meter.

Voor alle overige functies en doelgroepen zijn de volgende maximaal acceptabele loopafstanden van toepassing

Omschrijving	Wonen, bewoners	Wonen, bezoekers	Werken	Overige functies
Noordpoort	200 meter	300 meter	600 meter	400 meter

Bijlage 6 Berekeningsaantallen parkeren op eigen terrein

Toelichting: zie voor een nadere toelichting op parkeren in de voor- en/of achtertuin paragraaf **Error! Reference source not found.**.

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Toelichting
Enkele oprit zonder garage of carport	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter lang
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	-
Dubbele oprit zonder garage of carport	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	-
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter lang
Garage met lange oprit	3	1,3	-
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter breed

Dubbele parkeervoorzieningen tellen mee voor maximaal de parkeernorm, onder aftrek van 0,2 voor bezoekers.

Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren

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 Noordpoort.

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.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, 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 (liefst 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 100 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.

Bijlage 8 Noordpoort Noord en Zuid

In onderstaande afbeelding is de grens aangegeven tussen Noordpoort Noord en Noordpoort Zuid (zie paragraaf 5.3).

