Bundel - Commissie Grondgebied en Economische Zaken van 9 oktober 2024

Agenda bijlagen

Ingekomen stukken raad 30 oktober 2024
transcript 9 oktober 2024

Commissieleden kunnen voorafgaand ook vragen stellen. Stuur uw vragen naar de griffie. Vragen en antwoorden worden ook opgenomen bij het betreffende agendapunt.

1 Opening door de voorzitter

2 Vragenuurtje

3 Spreektijd voor het publiek

4 Vaststelling van de agenda

2024-10-09_Commissie Grondgebied en Economische Zaken_Agenda
07 oktober overzicht portefeuillehouders

5 Vaststelling van de besluitenlijst 11 september 2024

6 Besluitenlijst commissie GEZ 11 september 2024

6 Akkoordstukken

7 Bespreekstukken

7.1 Ontwerpbesluit nota parkeernormen 2024
Nieuwe versie Kerkrade Nota Parkeernormen 2024 gepubliceerd omdat er twee typfouten zijn ontdekt en aangepast. (zie markering p. 24 en p.25)

24it03640 Behandelbrief - Parkeernormen PDF
24it03630 Aanbiedingsbrief - Parkeernormen PDF
24Rb056 Ontwerpbesluit - Parkeernormen PDF
24Tl049 Nota van Toelichting - Parkeernormen PDF
NIEUW Kerkrade Nota Parkeernormen 2024 Definitief
OUD Kerkrade Nota Parkeernormen 2024 Definitief
Parkeernormen GVVP 2017
2024-10-02 Technische vragen Ouderenpartij inz parkeernorm
Beantwoording Technische vragen Ouderenpartij inz parkeernorm

7.2 Besloten agendapunt
De onderliggende stukken liggen voor de raads- en burgercommissieleden (op afspraak) ter inzage bij de griffie.

8 Lijst van toezeggingen
Lijst van toezeggingen: https://portal.ibabs.eu/ListReport/View/cadde85a-f243-4e34-92ab-2b12cc1629dd
U kunt als burger inloggen aan de hand van de volgende gegevens:
Site: Kerkrade
Gebruikersnaam: burger
Wachtwoord: burger

Toezeggingen GEZ oktober 2024

9 Sluiting

Ingekomen stukken raad 30 oktober 2024

Overige ingekomen post

Datum plaatsing	Onderwerp	Afzender	Advies	Toelichting	Datum raadsvergadering	Datum reactie
02-10-2024	zelfevaluatierapport openbaar primair onderwijs	wethouder Schlangen	Ter kennisname		30-10-2024	
01-10-2024	Petitie Buurtbewoners Ursulinenpark-kloostermuur	buurtbewoners Ursulinenpark	Ter afhandeling college	24i0053614	30-10-2024	
01-10-2024	Oproep tot intensievere samenwerking gemeenteraden inzake de toekomstige vormgeving van het jeugdzorglandschap in de regio Zuid-Limburg.	diverse raadsleden gemeente Maastricht	Ter kennisname	Geachte griffies, beste collega's, Aangehecht een oproep/open brief van een aantal raadsleden in Maastricht over het bovengenoemde onderwerp. Zou u zo vriendelijk willen zijn om deze open brief (in PDF-formaat aangehecht) te (doen) uploaden in uw	30-10-2024	

Ingekomen stukken raad 30 oktober 2024

				raadsinformatiesystemen? Alvast bedankt voor de moeite en de verwerking en een prettige dag voor nu. Hartelijke groet, Stephanie Blom Raadslid - SP Maastricht		
01-10-2024	overlast in Lupinehof	geanonimiseerd	Ter kennisname	24i0052636	30-10-2024	
01-10-2024	artikel inzake kosten klimaatbeheersing uitstoot CO2	geanonimiseerd	Ter kennisname	24i0052645	30-10-2024	
01-10-2024	melding goed verhuurdersschap van verhuurder Heemwonen	geanonimiseerd	Ter kennisname	24i0052448	30-10-2024	
01-10-2024	landschapselementen	Natuur en Milieu Limburg	Ter kennisname	24i0052510	30-10-2024	
01-10-2024	bestuursrapportage 2e kwartaal 2024	BsGW	Ter kennisname		30-10-2024	
01-10-2024	verslag vergadering 27 juni 2024 ; besluitenlijst 26 september 2024	Rd4	Ter kennisname	24i0052793 Geachte Griffier, geachte heer, mevrouw, Ter informatie voor de gemeenteraden van	30-10-2024	

				de deelnemende gemeenten in de gemeenschappelijke regeling Reinigingsdiensten Rd4 ontvangt u hierbij de volgende stukken: -Het verslag van de vergadering van 27 juni 2024 dat tijdens de vergadering van 26 september jl. is behandeld en vastgesteld. -De besluitenlijst van de vergadering van 26 september jl. betreffende de besluiten die tijdens deze vergadering zijn genomen. Ervan uitgaande u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Rd4		

Ingekomen stukken raad 30 oktober 2024

26-09-2024	VNG Bijzondere ledenbrief: Rijksbegroting 2025 en de gevolgen voor gemeenten	Vereniging van Nederlandse Gemeenten	Ter kennisname	24i0052391	30-10-2024	
26-09-2024	reactie nav brief bestuurder SGL 24-09-2024 inzake kwestie Lupinehof namens team Lupinehof	geanonimiseerd	Ter kennisname	24i0052402	30-10-2024	
25-09-2024	informatiebrief e-bike deelsysteem Velocity	Stadsregio Parkstad	Ter kennisname		30-10-2024	
25-09-2024	VZL-onderzoek motorrijders zijn de big spenders in Zuid Limburg	Motorrijdersactiegroep MAG	Ter kennisname	24i0052108	30-10-2024	
25-09-2024	mailbericht aan Raad van Bestuur inzake Zuyderland	HA alliantie	Ter kennisname	24i0052156	30-10-2024	
25-09-2024	WBC Kerkrade (Lupinehof)	SGL	Ter kennisname	24i0052161	30-10-2024	
24-09-2024	schrijven inzake het gebruik van het	geanonimiseerd	Ter kennisname	24i0051916 24i0051907	30-10-2024	

Ingekomen stukken raad 30 oktober 2024

	Kerkraads Dialect door de gemeente			24i0051917 24i0051909		
24-09-2024	brief aan B&W en Raad mbt verklaring van vermoedens misstanden Lupinehof	geanonimiseerd	Ter kennisname	24i0052065	30-10-2024	
24-09-2024	klacht gebruik lift Lupinehof	geanonimiseerd	Ter kennisname	24i0052064	30-10-2024	
24-09-2024	WMO klacht verlengen gehandicaptenparkeerkaart GPK via de website	geanonimiseerd	Ter afhandeling college		30-10-2024	
24-09-2024	ledenbrief Lbr 24/037: gewijzigde Model Verhuurverordening vanwege Wet betaalbare huur	Vereniging van Nederlandse Gemeenten	Ter kennisname	24i0051976	30-10-2024	
24-09-2024	brief stand van zaken casus Zuyderland	Buro de Bouwmeesters	Ter kennisname		30-10-2024	

Raadsinformatiebrieven

Ingekomen stukken raad 30 oktober 2024

Datum plaatsing	Datum stuk	Onderwerp	Toelichting	Portefeuillehouder
01-10-2024	01-10-2024	relocatie brandweerkazerne Kerkrade	ter kennisname naar ingekomen stukken raad 30 oktober 2024	
26-09-2024	26-09-2024	Raadsinformatiebrief intrekken bezwaar tegen raadsbesluit Woo verzoek 12 juni 2024	advies ter kennisname naar ingekomen stukken raad 30 oktober 2024	
25-09-2024	24-09-2024	informatiebrief parkeeroverlast BS de Veldhof en IKC Droomhof	ter kennisname naar ingekomen stukken raad 30 oktober 2024	
25-09-2024	24-09-2024	informatiebrief bouwkavels Kaffebergsweg	ter kennisname naar ingekomen stukken raad 30 oktober 2024	Weijers
19-09-2024	19-09-2024	informatiebrief toekomstvisie wonen, welzijn en zorg Parkstad Limburg	ter kennisname naar ingekomen stukken raad 30 oktober 2024	
19-09-2024	19-09-2024	informatiebrief inzake voortgang inzake WMC	ter kennisname naar ingekomen stukken raad 30 oktober 2024	Schlangen
23-09-2024	18-09-2024	Fietsverbod binnen een deel van het voetgangersgebied van Kerkrade Centrum tijdens winkeltijden	ter kennisname naar ingekomen stukken raad 30 oktober 2024	Geers

Ingekomen stukken raad 30 oktober 2024

18-09-2024	17-09-2024	informatiebrief meerjarige specifieke uitkering Volkshuisvestingsfonds	ter kennisname naar ingekomen stukken raad 30 oktober 2024	Weijers
19-09-2024	11-09-2024	informatiebrief parkeerevaluatie 2023	ter kennisname naar ingekomen stukken raad 30 oktober 2024	Geers

Vragen ex artikel 38 RvO Raad

Datum vraag	Datum stuk	Onderwerp	Toelichting	Datum antwoord
24-09-2024	25-09-2024	OPK; uitspraken CRvB over aanpassing verordening Jeugdwet september 2024	voor beantwoording aan college; ter kennisname naar ingekomen stukken raad 30 oktober 2024	
06-09-2024	06-09-2024	BB; fatbikes/e-bikes in het centrum	voor beantwoording aan het college; ter kennisname naar ingekomen stukken raad 25 september 2024	18-09-2024

1 Opening door de voorzitter

Roger Creusen
Goedenavond op deze hele memorabele dag. Nu kijkt u me aan als een botsauto, maar het is inderdaad een hele memorabele dag vandaag. Het is vandaag Independence Day in Oeganda. 9 oktober is een nationale feestdag waarop ze onafhankelijkheid vieren. Oeganda verkreeg op 9 oktober 1962 onafhankelijkheid van het Verenigd Koninkrijk. Dat moeten we Oeganda nageven. Dat is ons Kerkrade tot op de dag van vandaag nog niet gelukt. Welkom allemaal. Alle gekheid op een stokje. We zijn vandaag bijeen voor de commissievergadering Grondgebied en Economische Zaken. Ik heet u van harte welkom. We hebben een aantal afmeldingen ontvangen. Ik begin met de heer Hoofs namens het CDA. Mevrouw Fischer is ook afgemeld. De heer Gorissen wordt vervangen door de heer Ter Horst. Klopt het zo? Ik zie een handje. De heer Vinken. -Ik moet de heer Severins afmelden voor vanavond. -Daarvan wordt notitie gemaakt door de griffier. Prima. De spreekvolgorde zal per agendaonderdeel bepaald worden. Wie sluit nog meer aan? Dat is wethouder Geers en wethouder Weijers. Dan hebben we nog een bijzonderheid vanavond. Mensen die gisteren hier waren bij de commissie Burgers en Samenleving hebben er al kennis mee gemaakt. We gaan vandaag niet werken met een zandlopertje, maar we gaan het vandaag op een digitale manier doen. Dat betekent dat in de eerste termijn de stekker eruit wordt getrokken na vijf minuten. Dat was gisteren ook het geval. De oproep aan sprekers is om u te beperken tot vijf minuten. In de tweede termijn passen we dat niet toe. We zijn dan nog strenger. Voor de tweede termijn passen we drie minuten toe. Dan schakelt de microfoon uit. We zijn streng. Het vragenuurtje. Er zijn vandaag geen vragen ingediend.

3 Spreektijd voor het publiek

Roger Creusen
Dan zijn we bij spreektijd voor publiek. Er hebben zich geen sprekers aangemeld.

4 Vaststelling van de agenda

Roger Creusen
Dan gaan we over naar de agenda. Kan iedereen instemmen met de agenda zoals die nu voor ons ligt? Ik zie geen handjes, dus bij deze is de agenda vastgesteld. Dan ga ik verder met het vaststellen

5 Vaststelling van de besluitenlijst 11 september 2024

Roger Creusen
van de besluitenlijst van de commissie GEZ van 11 september 2024. Die stel ik integraal aan de orde. Zijn hier op- of aanmerkingen over? Dat is niet het geval. Dan is deze ook vastgelegd.

6 Akkoordstukken

Roger Creusen
Dan de akkoordstukken. Er zijn geen akkoordstukken ingediend.

7 Bespreekstukken

Roger Creusen

Dan zijn we nu aangekomen bij agendapunten 7. Dat betreft de bespreekstukken. Ik begin met het eerste bespreekstuk.

7.1 Ontwerpbesluit nota parkeernormen 2024

Roger Creusen
Dat is Ontwerpbesluit nota parkeernormen 2024. Hiervoor zal wethouder Geers aansluiten. Hij wordt ambtelijk bijgestaan door de heer Van Bergen. Welkom, heren. Waar gaat deze nota over? Deze nota gaat over regels voor het aantal parkeerplekken dat nodig is bij nieuwe bouwprojecten. Dan moet u denken aan woningen en bedrijven. Het nieuwe beleid dat nu voorligt, vervangt het oude beleid uit 2017 en biedt volgens de opstellers meer flexibiliteit. De nieuwe parkeernormen zijn gebaseerd op de laatste richtlijnen. Die zijn afkomstig vanuit de overheid en passen bij verschillende delen van de stad, zoals het centrum en de woonwijken. Als een ontwikkelaar niet genoeg parkeerplekken kan realiseren, kan hij meedoen aan een speciaal mobiliteitsfonds. Daarvoor zijn middelen vrijgemaakt. Dit fonds ondersteunt projecten die de bereikbaarheid uiteindelijk verbeteren. Graag geef ik het woord

Alexander Geers
aan wethouder Geers. Ik denk niet dat hij nu veel heeft toe te voegen. Voorzitter, ik zou bijna zeggen dat u mijn werk kunt overnemen met zo'n geweldige inleiding. Ik heb een klein beetje toe te voegen. We stellen hiermee nieuwe parkeernormen vast waarmee we nieuwe woningbouwontwikkelingen mogelijk maken. Er zijn een aantal nieuwe accenten, los van de bijstelling van de normen zoals u in het stuk kunt zien. Een belangrijk aspect is dat we deelmobiliteit mogelijk maken. Ontwikkelaars kunnen hiermee rekening houden in hun ontwikkelingen. U maakte de opmerking over een mobiliteitsfonds. Dat is niet een bijdrage die vastgoedbezitters kunnen krijgen. Op het moment dat normen niet gehaald kunnen worden, kunnen ze een afkoping doen van hun parkeerbalans. Met die middelen worden vervolgens verkeersingrepen gedaan. Daarbij moet worden opgemerkt dat dit niet met het stuk wordt vastgesteld. Dit is de basis, maar uiteindelijk komen we nog terug naar uw raad om het beleid concreet vast te stellen. We hoeven vanavond dus niet in te gaan op details. Dit is de basis ervoor. De volgende keer komen we daarop terug.

Roger Creusen
Als ik het samenvat, is het een beleidsrichting.

Alexander Geers
De uitvoeringsplannen komen later. -Nee, de parkeernormen worden vastgesteld, maar het aspect van het mobiliteitsfonds komt nog terug via een aparte verordening.

Roger Creusen
Helder. Dan is dat helemaal rond. Dan is het nu aan de commissie om er wat van te vinden. Ik kan natuurlijk iemand aanwijzen, maar heeft iemand prangende behoefte om los te schieten?

Ouderenpartij Kerkrade
Dan begin ik bij de Ouderenpartij. U heeft het woord. Dank u wel, voorzitter. Dank voor het beantwoorden van de vragen die we vooraf gesteld hebben. Tevens dank voor het toevoegen van de begrippenlijst. We hebben daar een keer eerder naar gevraagd. Het toevoegen van een begrippenlijst en afkortingenlijst maakt het een stuk helderder. Daarvoor ook dank. We hebben nog een aantal vragen en opmerkingen om straks mee te nemen naar het mobiliteitsfonds. We zijn benieuwd naar de afhandeling van het afgeven van parkeervergunningen voor de parkeerplaatsen die niet gerealiseerd worden of kunnen worden en waarvoor een bijdrage uit het mobiliteitsfonds mogelijk wordt. Anders moeten mensen zelf een parkeervergunning aanvragen. Als er zes parkeerplaatsen zijn en vier bewoners, zitten twee bewoners naast de pot. Zij moeten elders een parkeerplek zoeken. De vraag is of een bijdrage vanuit het mobiliteitsfonds mogelijk is hiervoor of dat het gebruikt kan worden voor andere vormen van vervoer zoals openbaar vervoer of alternatieve wijzen van vervoer. We willen er graag iets aan toevoegen. We hebben het in het stuk parkeernormen over mobiliteit, duurzaamheid en verkeersbewegingen. We kunnen in Kerkrade gratis gebruikmaken van een openbare fietsenstalling. Dat is ook belangrijk in het kader van verkeersbewegingen. Het zou fijn zijn als dat in de toekomst ook gebruikt kan worden in de avonduren, zoals Cultura Nova. Het was jammer dat de fietsenstalling toen niet open was, want veel mensen willen met de fiets komen en dan krijg je druk op de parkeerbewegingen. We vragen om in de toekomst, bij het plannen van activiteiten, rekening te houden met het openstellen van de fietsenstalling.

Roger Creusen

Dank u wel. Tot zover. -Die laatste had ik

Hart voor Vrijheid

opgeschreven. Dat zou een mooie aanvulling kunnen zijn. Dan ga ik verder naar Hart voor Vrijheid. -Dank u wel, voorzitter.

VVD Kerkrade

Ik heb geen verdere vragen. -Ik kijk naar de VVD. Dank u wel, voorzitter. Ook wij hebben de normen bekeken en we kunnen iedere vorm van verbetering in de parkeersituaties natuurlijk steunen. Wij horen vanuit meerdere ondernemers in het centrum dat in de loop der jaren, ondanks bijvoorbeeld de nieuw gecreëerde parkeerplaatsen bij Vie, door bezoekers en klanten toch vaker gesproken wordt over volle parkeerplaatsen. Deze normen focussen op de nieuwe ontwikkelingen. We hopen dat de wethouder voldoende aandacht zal besteden aan de parkeerplaatstekorten waarvan reeds sprake is in de bestaande situaties in wijken en dat er in de toekomstige herinrichting van straten rekening mee gehouden kan worden.

Roger Creusen

Tot zover, voorzitter. -Dank u wel. Ik ga door naar het CDA.

CDA Kerkrade

Dank je wel, voorzitter. Het is goed dat nota's als deze regelmatig onder de loep genomen worden. Wij twijfelen er op dit moment aan of de inzet van deelauto's en deelfietsen daadwerkelijk een vermindering van parkeerplaatsen oplevert zoals aangegeven in de parkeernota. Misschien is het een goede zaak om op dit gebied nader onderzoek te doen voordat zinloos gespaard wordt op parkeerruimte en daardoor de parkeerdruk op andere plekken toeneemt. We begrijpen uit het stuk dat op verzoek van een initiatiefnemer die iets regelt met deelauto's, deelfietsen en/of openbaar vervoer, deze mag afwijken van de parkeernorm die de gemeente stelt. Die initiatiefnemer moet vervolgens de gemeente betalen om te mogen afwijken. Bij deelauto's en deelfietsen kunnen we ons nog voorstellen dat een initiatiefnemer daarin zelf een rol kan spelen, maar bij het OV ligt dat natuurlijk anders. Op het OV-aanbod heeft een initiatiefnemer en ook de gemeente nauwelijks invloed, zeker als OV-haltes vervallen of routes veranderen. Dat is zeker relevant omdat onder andere door overheidsbeleid het OV-aanbod verder afkalft of voor een steeds grotere groep onbetaalbaar wordt, zoals bleek uit de krantenartikelen van de afgelopen week. Daarnaast kunnen we ons voorstellen dat initiatiefnemers letterlijk afkopen om minder parkeerplekken te hoeven aanleggen, maar men vervolgens onvoldoende of geen duurzame mobiliteitsoplossingen ontwikkelt, zegt te kunnen ontwikkelen of daadwerkelijk niet eens kan ontwikkelen. In dat geval wordt de parkeerdruk afgewenteld op het omliggend gebied omdat bij het gerealiseerde initiatief te weinig parkeerplaatsen zijn ontwikkeld. De vraag is dan ook hoe de gemeente gaat borgen dat die duurzame oplossingen daadwerkelijk proactief vanuit de initiatiefnemer plaatsvinden en de parkeerdruk in de omgeving niet oploopt door de betreffende ontwikkeling. Dit lezen we niet terug. Wellicht kunnen toetsingscriteria op dit gebied worden opgenomen. We horen graag hoe de wethouder daarover denkt. Heeft de gemeente al bedacht welke mogelijkheden ze geeft om hierop toe te zien en wat vervolgens het handelingsperspectief is als niet aan die criteria wordt voldaan? Het gaat ons dan niet om de technische maatregelen die hierbij kunnen helpen, maar veel meer hoe dit beleidsmatig en juridisch verankerd is. In de beantwoording op de vragen van de Ouderenpartij lezen wij dat de verordening mobiliteitsfonds aan de raad wordt voorgelegd. Dat is prima. In het ontwerpbesluit staat in de laatste zin onder het kopje overwegende: de gemeente kan daarbij beslissen over de wijze waarop dit geld besteed wordt. Hebben we het hier over het college of over de raad? Naar onze mening zou dit de raad moeten zijn. We horen graag hoe de wethouder hierover denkt en of hij onze mening deelt. Tot slot zijn we benieuwd of er al aanvragen van initiatiefnemers liggen te wachten tot de raad over deze nota heeft besloten. Wellicht heeft de gemeente zelf initiatieven waar ze niet met de huidige normen uitkomt.

Roger Creusen

Wij horen dat graag. Dank je wel. -De SP.

SP Kerkrade

Dank u wel, voorzitter. Het is gezien de ontwikkelingen in de laatste jaren goed dat de parkeernormensystematiek wordt aangepast aan de nieuwe situaties met alternatieve vervoersmiddelen. We hebben de vragen en beantwoording van de Ouderenpartij gelezen en hebben de opmerkingen gehoord van de Ouderenpartij, het CDA en de VVD. Dat zijn hele goede opmerkingen. We hebben daar op dit moment

Roger Creusen

niets aan toe te voegen. Dank u wel, voorzitter.

Lokaal Alternatief

Helder. Dan ga ik verder naar Lokaal Alternatief. Dank u wel, voorzitter. Zoals de voorzitter al heeft aangegeven, zijn de nieuwe parkeernormen volgens de meest recente richtlijnen. Dat kunnen wij als Lokaal Alternatief alleen maar toejuichen. Verder zijn wij blij met alle vragen van de overige partijen.

Roger Creusen

We hebben verder geen opmerkingen. Dank u wel.

PvdA Kerkrade

Dank u. Dan ga ik naar de PvdA. -Dank u, voorzitter. De vorige sprekers hebben al veel bij mij weggehaald. Ik heb nog een vraag. Gelden voor de bouwprojecten die nu al lopen de oude normen of de nieuwe normen? Bij De Componist komen 40 woningen, maar ik zie daar nul parkeerplaatsen. Worden die allemaal afgekocht? In dat geval wordt het probleem alleen maar verlegd. Ik zie dat nergens terug. Als daarover duidelijkheid kan komen, haalt het veel weg bij ons.

Ons Kerkrade

Dit voor de eerste termijn. -Ik ga verder naar Ons Kerkrade. Dank u wel, voorzitter. De nota volgt eerder uitgezette visies. Over het geheel konden we ons vinden in de nota die voorligt. We hadden nog één of twee vragen. Op bladzijde 13 van het stuk wordt aangegeven dat bij uitwijking gebruik kan worden gemaakt van een reserveringsovereenkomst van tien jaar wanneer gebruik wordt gemaakt van een private of openbare parkeergarage of privaat of openbaar parkeerterrein. Is dat dan tegen betaling, ook als dat bijvoorbeeld een terrein is wat geëxploiteerd wordt door de gemeente? Komt dat dan weer in het fonds terecht? Zijn dat extra gelden die beschikbaar komen? Volgens mij kan dit wettelijk niet, maar ik wil het toch even vragen als verduidelijking. Mogen invalide plaatsen ook worden afgekocht? Dat zal natuurlijk problemen kunnen opleveren.

Burgerbelangen

Dat was het, voorzitter. Dank u wel. -Als laatste BurgerBelangen. De heer Gramsma. -Dank u wel, voorzitter. Er ligt een nota voor. Je gaat eroverheen kijken. Je gaat eens lezen. Je gaat eens kijken naar knelpunten. Ik denk dat die knelpunten altijd wel zullen blijven. De indruk van BurgerBelangen is dat het maximale eruit is gehaald met de mogelijkheden die nu op dit moment hier liggen. Dat is onze mening.

Roger Creusen

Wij staan er volledig achter. -Ik wil een algemene opmerking maken. Wij hebben als raad uitgesproken om vragen zoveel mogelijk te beperken en vooraf schriftelijk in te dienen. Daarmee doe je recht aan het antwoord. Begrijpt u wat ik bedoel? Dan geeft u de wethouder of ambtenaar de tijd om goed te kunnen nadenken over antwoorden op die vragen. De oproep is nogmaals: beperk de vragen. Ik kan me voorstellen dat er in de laatste minuut nog een vraag te binnen kan schieten. Daar zal altijd ruimte voor zijn, maar we moeten het zoveel mogelijk beperken, ook met het oog op het recht op een goed antwoord. Dat wil ik jullie even meegeven als commissie en als raad.

Alexander Geers

Dan ga ik snel over naar de tafel van de wethouder. Dank u wel, voorzitter. Veel vragen zien op het mobiliteitsfonds. Laat ik nogmaals vooropstellen dat de uitwerking en de verdere detaillering over het mobiliteitsfonds vandaag niet aan de orde is. Dat komt nog terug naar uw raad. Er worden verdiepende vragen over gesteld. Daar kan ik nu niet op ingaan omdat we het nog niet hebben opgesteld. Dat stellen we gezamenlijk op. Daar komen we nog op terug. Dan is het aan uw raad om daar iets van te vinden. Het mobiliteitsfonds wordt uiteindelijk opgesteld, maar de uitvoering van het mobiliteitsfonds is een collegebevoegdheid. Uiteindelijk is het aan het college om die middelen te gebruiken binnen de kaders die door de raad gesteld zijn. Ik loop door de vragen heen. De Ouderenpartij heeft een vraag over het mobiliteitsfonds en een bijdrage voor het OV. Vooropgesteld ziet het mobiliteitsfonds er niet op om bij te dragen aan particulieren. Het zijn middelen voor de gemeente. De gemeente neemt daarmee maatregelen in de algemene vervoersbehoeften. Stel, er wordt bedrag x in gestort, dan kan daar bijvoorbeeld een parkeergarage van worden gemaakt. Dat is één mogelijkheid. Zoals gezegd komen we daar nog op terug en met details hoe we dat gaan doen. Dan was er een vraag over de fietsenstalling bij avondactiviteiten. Het hoort niet bij dit agendapunt, maar ik snap uw punt. We nemen het mee. We leggen het ook neer bij de centrummanager. Die zit achterin al te zwaaien, dus dat wordt meegenomen. De VVD heeft het over parkeertekorten in wijken. Dat klopt. In sommige wijken zijn er parkeertekorten, met name door historische

woningbouw en een toename aan auto's. Op een gegeven moment loop je tegen dingen aan. Bij reconstructies, wat toevallig ook in mijn portefeuille zit, zoeken we altijd een optimale mix om parkeerplekken toe te voegen, maar op een gegeven moment loop je ertegenaan. Zo reëel moeten we zijn. Met dit beleid probeer je dat ook te doen. Je zoekt een balans tussen het aantal vierkante meters en de woonbehoeften die je hebt. Hoe zorg je ervoor dat je zo optimaal mogelijk faciliteert dat je geen parkeerproblemen in de wijk creëert, maar dat je toch woningbouwontwikkeling mogelijk kunt maken? Dat wordt op basis van deze normen zo goed als mogelijk gedaan. In het centrum hebben we recent een onderzoek gedaan. Daar constateren we op dit moment geen parkeertekorten. Er wordt gelukkig veel gebouwd, dus we zullen daar wel altijd heel scherp op moeten blijven. Het CDA had een aantal vragen. Ze begonnen met een twijfel over het effect van deelmobiliteit. Het is opgesteld op basis van ervaringscijfers en ook hoe men hiermee omgaat in het land. Het zijn geen harde cijfers omdat deelmobiliteit natuurlijk ook een relatief nieuw begrip is. Dat is ook iets wat we voortdurend monitoren. We hebben wel het gevoel dat hetgeen we hier mee komen, goed onderbouwd is. We hebben het gevoel dat we hiermee geen probleem creëren in de omgeving. Ik snap dat dat uw punt is. Creëer geen problemen. Dat willen we absoluut niet doen. Daar heb ik ook vertrouwen in. In de berekening in het stuk ziet u dat we heel weinig compensatie van OV hebben opgenomen. Het betreft alleen Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Dat is eigenlijk alleen het station Kerkrade Centrum en dat moet binnen een bepaalde kring zijn. U ziet dat daar heel weinig compensatie in zit. Dan hebben we het over afkopen. Wanneer doet u dat? Wanneer gaan we dat doen? Zoals u ook in het stuk ziet, is dat de laatste stap. Er zijn veel criteria die eerst komen. Er kan alleen worden afgekocht als er geen andere opties zijn. Dat is om te voorkomen dat we weer een probleem creëren. Er zijn heel veel waarborgen in het systeem opgenomen. Uiteindelijk gaan we dat vormgeven op basis van het mobiliteitsfonds. Wat doen we als ze niet voldoen? In principe is parkeren een onderdeel van de vergunning. Op het moment dat je niet voldoet aan de vergunning, heeft dat consequenties in de vergunningssfeer. Afhankelijk van de omvang geldt het reguliere proces, bijvoorbeeld als je te groot bouwt. Ik ben ingegaan op het mobiliteitsfonds. De Partij van de Arbeid vraagt of er initiatieven liggen. Er zijn op dit moment bij ons, zover ik weet, geen initiatieven die hierop wachten. Voor oude initiatieven geldt uiteraard het oude beleid.

Roger Creusen

Daarbij zoeken we uiteraard wel altijd binnen de kaders die we hebben naar maatwerk. -U heeft nog tien seconden.

Alexander Geers

Wat vroeg u nog? Ons Kerkrade had nog één vraag.

Ons Kerkrade

Ik ben de vraag vergeten. Ik ben benieuwd wat de vraag was. Het ging over de reserveringsovereenkomst van tien jaar zoals beschreven op bladzijde 13. -De reserveringsovereenkomst van tien jaar is gewoon een vergunning. Dat bedrag krijgen we dan binnen. Daarbij kijken we altijd naar een goede balans. Je kunt bijvoorbeeld niet 100 parkeervergunningen afgeven, want dan hebben de winkeliers geen plek. Ook dat is dus een balans. BurgerBelangen zegt dat het maximale eruit is gehaald. Dat klopt helemaal. We hebben een optimale balans gezocht.

Burgerbelangen

Ik zie dat ik 48 seconden over tijd ben. -Dat kunnen we u niet kwalijk nemen, want we hebben veel te veel vragen gesteld. Daar ligt het aan. Voorzitter, mag ik nog even? De Ouderenpartij had een vraag over de fietsenstalling en avondactiviteiten. Daar heb ik een suggestie. Is het niet mogelijk om de openingstijden van die fietsenstalling te koppelen aan Beleef Kerkrade?

Alexander Geers

Krijg ik nu opnieuw vijf minuten? Grapje. De fietsenstalling is een apart traject. Er zit ook een medewerker van de gemeente op. Uiteindelijk ben je altijd gebonden aan beperkte openingstijden. In het kader van de ontwikkeling van ons centrum kijken we hoe we kunnen zorgen voor een duurzame inbedding van een fietsenstalling en hoe we ervoor zorgen dat de openingstijd zo maximaal mogelijk is. Zoals u heeft gezien, hebben we ook al wat functionaliteiten toegevoegd, zoals een fietsenmaker. We zijn het continu aan het optimaliseren. Dat het nu nog niet perfect is, ben ik helemaal met u eens. We proberen het zo optimaal mogelijk te houden zodat het ook kostenefficiënt is. Als je er twee of drie fte op zet, is het de vraag of dat een effectieve inzet

Roger Creusen

van gemeenschapsgeld is. Dat is altijd een afweging die we met elkaar moeten maken. -Puur formeel is het zo dat fietsenstallingen geen deel uitmaken van de richtlijnen zoals geformuleerd in de nota? -Nee. Prima. Is er behoefte aan een tweede termijn?

Lokaal Alternatief

Ik denk dat alle vragen zijn beantwoord. Lokaal. Alternatief. Voorzitter, de VVD signaleerde dat ondernemers parkeerproblematiek signaleren. We hebben een aantal parkeerplaatsen verloren door Het Martin Buber in de Marktstraat. Ik maak zelf sinds kort regelmatig gebruik van de parkeergarage Vie. Daar is altijd ruimschoots ruimte. Misschien is het goed om zowel vanuit de gemeente als vanuit de ondernemers meer aandacht te geven aan het bekendmaken van de mogelijkheid

Roger Creusen

van parkeren in de parkeergarage Vie. -De heer Van Putten

VVD Kerkrade

wil hierop reageren. -Dat ben ik helemaal met je eens. Ik parkeer zelf ook in de Vie. Daar hangt een bordje dat parkeren uitsluitend voor bezoekers van Vie is. Dat stimuleert bezoekers van het centrum niet om daar te parkeren. -Ik zie dat

Alexander Geers

de wethouder ook nog een toevoeging heeft. -We monitoren ieder anderhalf jaar het hele parkeersysteem in het centrum. We zien dat op straatniveau inderdaad een hoge parkeerdruk kan zijn. Kijk je in het gebied, dan is er nog ruimte. Dat geldt op dit moment met name voor Vie. Daarbij moet worden opgemerkt dat Vie nog niet van ons is als gemeente. Wij sturen er niet op wie daar parkeert. Dat is een keuze die de eigenaar van de parkeergarage op dit moment maakt. Die kiest ervoor om zijn gebruikers daar te laten parkeren. Je kunt er parkeren, maar het zijn nog geen openbare parkeerplekken

PvdA Kerkrade

omdat het nog niet van ons is. Hopelijk duurt dat niet lang meer.

Roger Creusen

De Partij van de Arbeid. -Achter Het Martin Buber is een ziekenhuis gekomen. Daar zijn toch ruimschoots parkeerplaatsen voor teruggekomen? -We hebben inderdaad

Alexander Geers

een stuk verworven voor het ziekenhuis om extra parkeerplekken vrij te maken. Er is op dit moment geen parkeerprobleem, maar we moeten er met elkaar wel bewust van zijn. Als we veel toevoegen en het aanvalsplan wordt een groot succes, wordt het nog drukker. We moeten dus wel nadenken waar we in de toekomst parkeerplekken kunnen toevoegen. Daar hebben we ideeën over. Te zijner tijd komt dat ook terug bij uw raad.

Roger Creusen

Dat is een hele geruststelling. Mijn auto staat nu niet illegaal geparkeerd bij het ziekenhuis? Dank je. Ik heb geen verzoeken tot toezegging, amendementen of moties gehoord. Is er behoefte aan een tweede termijn? Ik kijk even rond. Die is er niet. Ik stel een prangende vraag. Kan het als akkoordstuk door naar de raad?

PvdA Kerkrade

Degenen die vinden van niet, steken zijn vinger of hand op.

Roger Creusen

Dit is toch niet definitief? -Dat klopt, maar het staat wel als akkoordstuk op de agenda. Het is een definitief stuk. Als u het een akkoordstuk vindt, is het bij deze ook besloten.

Alexander Geers

Het is aan u. -Ik denk dat er een onduidelijkheid zit in het mobiliteitsfonds. Dat besluit u vandaag niet. U besluit wel dat we die nota gaan maken. U besluit nu over de parkeernormen.

Roger Creusen

Dat mobiliteitsfonds komt nog bij u terug. Op dat moment besluit u over de inhoud. Dank u wel voor deze verheldering. Is het nu voor iedereen duidelijk? Dan is de nota bij deze voor akkoord vastgesteld. Dan zijn we nu aangekomen bij het volgende agendapunt. Dat is een besloten agendapunt. Dat betekent dat wij zo

meteen de stekker uit de uitzending gaan trekken, dat de deuren worden afgesloten en dat we in beslotenheid het volgende agendapunt

Burgerbelangen
ter sprake brengen. Ik stel voor de vergadering

Roger Creusen
voor twee minuten te schorsen. -Voorzitter, mag ik een voorstel doen? Het lijkt mij niet handig voor de kijkers thuis. Ze weten niet hoe lang dat gaat duren. Kunnen wij het achterste gedeelte van de agenda naar voren halen en dan dit agendapunt behandelen? Dat is niet aan mij. Dat is aan u als commissie. Ik kijk naar de commissie. Wie gaat akkoord met dit voorstel? Ik zie iedereen knikken. Prima. We verschuiven de agendapunten.

8 Lijst van toezeggingen

Roger Creusen
Ik ga beginnen met agendapunt 8, de lijst van toezeggingen. De vorige keer zijn vanuit verschillende commissies opmerkingen gemaakt over de lijst van toezeggingen. Ik kan u meegeven dat we de toezegging nu als agendapunt in de vergadering van het presidium meenemen om dit in de gaten te houden. Ook ambtelijk hebben proceswijzigingen plaatsgevonden om dit beter te kunnen opvolgen.

Lokaal Alternatief
Zijn er nog vragen of opmerkingen rondom de lijst van toezeggingen? Ja, voorzitter. -Lokaal Alternatief. De heer Charlier. Ik zou het presidium willen vragen om te kijken naar toezegging nummer 4, stand van zaken stimuleringsregeling. Die zou uiterlijk 19 juni worden gedeeld met deze commissie. Ondertussen zitten we in oktober 2024. We zouden minimaal een tussenbericht op prijs stellen. -Ik zal het

Roger Creusen
doorgeleiden naar de griffie. Het wordt meegenomen naar het presidium. Dank u, meneer Charlier. Dan hebben we de sluiting. Die bewaar ik voor straks. We gaan nu over tot het besloten deel van de vergadering. Ik dank de kijkers thuis voor hun aandacht. Dank u wel. We zijn weer aangesloten op het net. De geheimhouding is opgeheven. We zijn nu aangekomen bij agendapunt 9, de sluiting. Ik dank u voor uw inbreng en sluit de vergadering af om 19.47 uur. Dank voor uw aanwezigheid en wel thuis.

Gemeente Kerkrade

Agenda Commissie Grondgebied en Economische Zaken

Nr. 24it03650

Datum	09-10-2024
Tijd	19:00 - 22:00
Locatie	Raadzaal
Voorzitter	Roger Creusen
Toelichting	Commissieleden kunnen voorafgaand ook vragen stellen. Stuur uw vragen naar de griffie. Vragen en antwoorden worden ook opgenomen bij het betreffende agendapunt.

	Commissieleden kunnen voorafgaand ook vragen stellen. Stuur uw vragen naar de griffie. Vragen en antwoorden worden ook opgenomen bij het betreffende agendapunt.
1	**Opening door de voorzitter**
2	**Vragenuurtje**
3	**Spreektijd voor het publiek**
4	**Vaststelling van de agenda**
5	**Vaststelling van de besluitenlijst 11 september 2024**
6	**Akkoordstukken**
7	**Bespreekstukken**
7.1	**Ontwerpbesluit nota parkeernormen 2024**
7.2	**Besloten agendapunt**
8	**Lijst van toezeggingen**
9	**Sluiting**

Raadsgriffie

Bezoekadres:
Markt 1
Ambtenaar
Griffie
Telefax

Alle
leden van de Raadscommissies en
leden van het college B&W

Zaaknummer

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum
			4 oktober 2024

Onderwerp
Uitnodiging portefeuillehouders commissies 8 en 9 oktober 2024
Bijlage(n)
-0-

Onder verwijzing naar artikel 19 RvO–commissies worden de volgende personen uitgenodigd de vergaderingen bij te wonen:

Commissie B&S dinsdag 8 oktober aanvang 19.00 uur

Vragenuurtje:	
-Vragen inzake Reha contracten	wethouder Roland
-Vragen inzake WMC	wethouder Schlangen
Ontwerpbesluit inzake Beleidsplan 2025-2027 'Armoede en Schulden, Koersvast!	wethouder Schlangen

Commissie GEZ woensdag 9 oktober aanvang 19.00 uur

Ontwerpbesluit nota parkeernormen	wethouder Geers
Besloten agendapunt	wethouder Geers en wethouder Weijers

Concept BESLUITENLIJST
Raadscommissie Grondgebied en Economische Zaken
11 september 2024

Nr. 24it03648

Voorzitter:
Dhr. R.F.A.C. Creusen (VVD)

Aanwezige raadsleden:
Dhr. J.P.J. Essers (Burgerbelangen)
Mw. A.M.J.M. Fischer-Otten (Ouderenpartij Kerkrade)
Dhr. S.H.G. Gorissen (PvdA)
Dhr. A. Gramsma (Burgerbelangen)
Dhr. G.M.A. Haas (PvdA)
Dhr. R.T.A.L. Hoofs (CDA)
Mw. M.A.K.J. Laumann (SP)
Dhr. B.H.J.J. Oerlemans (Burgerbelangen)
Dhr. A.R.J. Otten (Hart voor Vrijheid)
Dhr. J. Rozema (Ons Kerkrade)
Dhr. J.A. Severins (Burgerbelangen)
Mw. C.J.A. Szalata-Thomas (Lokaal Alternatief)
Dhr. R.L.K. Vinken (Burgerbelangen)
Dhr. H. Vleugels (Ons Kerkrade)

Afwezig m.k. :
Dhr. M.H.A. Charlier (Lokaal Alternatief)
wordt vervangen door mw. C. Szalata
Dhr. M.A. Heijnen (CDA)
Dhr. T.J. Moonen (Ons Kerkrade)
Dhr. B.G.H. van Putten (VVD)
Dhr. M.M.K. Struver (Ons Kerkrade)

Niet-raadsleden:
Dhr. A.H.M. van Beek (SP)
Dhr. M. Dubbelt (PvdA)
Dhr. H.G. Housen (Burgerbelangen)
Dhr. M.M.H. Schrijvers (Lokaal Alternatief)
Dhr. L.M.J. Souren (Ouderenpartij Kerkrade)
Dhr. D.H.B. Wetenkamp (Burgerbelangen)

Eveneens aanwezig:
Wethouder T. Weijers
Wethouder R. van Drunen
Wethouder A. Geers
Dhr. R. Reimering (gemeente Kerkrade)
Mw. M. van Drunen (gemeente Kerkrade)
Dhr. P. Glerum (gemeente Kerkrade)
Mw. D. Broeders (griffie)

Videoverslag kunt u terugvinden:
https://kerkrade.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/d42db

1 Opening door de voorzitter
De voorzitter opent de vergadering en maakt melding van de afwezigen.

2 Vragenuurtje
Er zijn geen vragen gesteld voor het vragenuurtje.

3 Spreektijd publiek
Er hebben zich twee insprekers gemeld. De heer Jongen en de heer Minten spreken in en houden een betoog ten aanzien van het agendapunt Lupinehof.

4 Vaststelling van de agenda
De agenda wordt vastgesteld met dien verstande dat op verzoek van de fractie van de SP agendapunt 7.4 als eerst behandeld wordt.

5 Vaststelling van de besluitenlijst van de commissievergadering GEZ van 19 juni 2024
De besluitenlijst wordt ongewijzigd vastgesteld.

6 AKKOORDSTUKKEN

Er zijn geen akkoord stukken.

7 BESPREEKSTUKKEN

7.1. Moties Lupinehof

Motie I ingediend door fractie SP:

Overwegende dat
- De huidige bestemming van de Lupinehof volgens het bestemmingsplan: "Wonen met de functieaanduiding dienstverlening" is (zie RIB 9 juli 2024).
- De huidige "activiteiten" strijdig zijn met het bestemmingsplan: er wonen mensen van SGL die intensieve zorg nodig hebben en die onder de WLZ (Wet langdurige zorg) vallen.
- De "activiteiten" zoals verwoordt in de RIB, ook in de nachtelijke uren plaatsvinden waardoor andere bewoners overlast ervaren.
- Er door zowel de gemeente als Heemwonen al jarenlang gehandeld wordt in strijd met het bestemmingsplan.

Constaterende dat
- De klachten van de bewoners van de Lupinehof toenemen.
- De klachten van de bewoners van de Lupinehof terecht zijn en serieus genomen moeten worden.
- Een aantal bewoners, die in de Lupinehof wonen, een beroep doen op ons, de raad van de gemeente Kerkrade.
- Heemwonen een aanvraag wil doen om te mogen afwijken van het huidige bestemmingsplan.
- De raad in deze schrijnende en slepende kwestie tot op heden slechts schriftelijk werd geïnformeerd.

Verzoekt het college:
- Om op korte termijn in gesprek te gaan met de commissie en raad m.b.t. deze uiterst schrijnende kwestie.
- De raad om advies te vragen inzake de aanvraag van Heemwonen en dit advies mee te wegen bij een definitief besluit.

Aldus vastgesteld door de raad der gemeente Kerkrade, tijdens de raadsvergadering 25 september 2024 en gaat over tot de orde van de dag.

Motie II ingediend door de fractie SP:

Overwegende dat:
- Het college heeft besloten om het handhavingsverzoek m.b.t. de Lupinehof toe te wijzen op een last van dwangsom, met kenmerk 24uO007252, die aan de overtreder is opgelegd en verzonden op 12 juli 2024, en waarbij SGL wordt gesommeerd om de overtreding te beëindigen en beëindigd te houden.

Constaterende dat:
- Er tot op heden geen sprake is van het opleggen van een dwangsom, zoals afgesproken.

Draagt het college op:
- Om over te gaan tot het handhaven van de dwangsom van 5000 euro per week zoals het college heeft besloten.

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar de raad:
Motie I: Nee, aangehouden door indieners. Het is al een raadsbevoegdheid, waardoor er een regulier raadsbesluit eind 2024 volgt vanuit college.
Motie II: Nee, aangehouden door indieners.

Toezeggingen: -

Openstaande vragen: -

7.2. Ontwerpbesluit vaststellen verordening subsidieregeling lokale aanpak isolatie gemeente Kerkrade 2024

Wethouder Van Drunen geeft een toelichting op het ontwerpbesluit. Hij wordt hierbij ambtelijk ondersteund door de heer Reimering.
Naar de raad: ja, als akkoordstuk zonder beraadslaging.

De commissie adviseert de raad het volgende besluit te nemen:

De verordening 'Subsidieregeling lokale aanpak isolatie gemeente Kerkrade 2024' vast te stellen

Toezeggingen: -

Openstaande vragen: -

7.3. Ontwerpbesluit Verordening Stimuleringsregeling Wijkwinkelgebieden Kerkrade

Wethouder Geers geeft een toelichting op het ontwerpbesluit. Hij wordt hierbij ambtelijk ondersteund door mevrouw Van Drunen.

Naar de raad: ja, als akkoordstuk na beraadslaging in één termijn.

De commissie adviseert de raad het volgende besluit te nemen:

I. Vaststellen van de Verordening Stimuleringsregeling Wijkwinkelgebieden Kerkrade

Toezeggingen: -

Openstaande vragen: -

7.4. Ontwerpbesluit vaststellen geactualiseerd hondenbeleid

Wethouder Geers geeft een toelichting op het ontwerpbesluit. Hij wordt hierbij ambtelijk ondersteund door de heer Glerum.

Naar de raad: ja, als akkoordstuk na beraadslaging in twee termijnen.

De commissie adviseert de raad het volgende besluit te nemen:

I. Het geactualiseerde hondenbeleid vast te stellen.

Toezeggingen:-

Openstaande vragen: De heer Otten (HvV) wil graag weten of het mogelijk is om te verbaliseren op basis van foto’s van inwoners.

Antwoord:
Navraag heeft uitgewezen dat de wettelijke grondslag hiervoor is vastgelegd in landelijke regels die door het Rijk zijn opgesteld ten aanzien van het (verbaliserend) optreden van Boa's, namelijk de "Beleidsregels buitengewoon opsporingsambtenaar." Ook het optreden van onze gemeentelijke boa's (domein 1 – openbare ruimte) staat daarin geregeld. Artikel 6.1 onder b van die beleidsregels regelt o.a. dat het feit waarop gehandhaafd wordt geconstateerd moet worden tijdens de surveillance van de boa (de boa dient aanwezig te zijn in de openbare ruimte) en dat dit feit door eigen waarneming van de boa direct geconstateerd dient te worden (dus niet uitsluitend door waarnemingen door foto-en/of beeldmateriaal.) Dit betekent dus dat onze boa's niet achteraf op basis van foto- of beeldmateriaal verbaliserend op kunnen treden tegen personen die bijvoorbeeld de uitwerpselen van hun hond niet opruimen.

8 Lijst van toezeggingen

De heer Hoofs (CDA) merkt op dat er weinig tot geen verandering in de lijst met toezeggingen is. Hij vraagt hiervoor aandacht bij het college.

9 Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 20.27 uur.

B E H A N D E L B R I E F

Registratienummer: 24it03640

Het Presidium van de gemeente Kerkrade, handelend met mandaat van de gemeenteraad – ex artikel 3a lid 1 van het Reglement van orde voor de vergaderingen van de raadcommissies ter voorbereiding van de vergaderingen van de raad der gemeente Kerkrade – stelt de hieronder gekozen commissie(s) voor om in de openbaarheid te doen behandelen, het onderwerp:

Onderwerp

Nota Parkeernormen 2024

Algemene informatie

Dit onderwerp is toegekend aan de commissie:	**Te behandelen d.d.:**
Grondgebied en Economische Zaken	9 oktober 2024

Aanleiding / toelichting

De huidige parkeernormen dateren uit 2017 en sluiten niet meer aan bij de actuele normen van het CROW.

Kader / afbakening

In de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 is het vernieuwde beleid voor met name parkeereisen opgenomen. Dit beleid dient als kader voor het vaststellen van de parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen en draagt bij aan de bredere mobiliteitstransitie van Kerkrade.

Wijze van behandelen

Doel:

Ter besluitvorming door de Raad

Gemeente Kerkrade, afdeling Griffie
Telefoonnummer: 045-5676767
Gemeentehuis@kerkrade.nl

Bezoekadres: Markt 1 6461 EB Kerkrade
Postadres: Postbus 600 6460 AP Kerkrade

Gemeente Kerkrade

B E H A N D E L B R I E F

Aard van het onderwerp:

Eigen/ nieuw beleid

Vorm:

Schriftelijke stukken: Reeds toegezonden

Mondelinge toelichting: Nee	Tijdsduur	minuten
Presentatie: Nee	Tijdsduur	n.v.t. minuten
Anders, namelijk:	Tijdsduur	minuten

Bestuurlijke verantwoordelijke(n)

Wethouder Geers

Ambtenaren en externen

Aanwezig zullen zijn:

Externen:

Ambtenaren:

Axl Schobben
Rob van Bergen

Bijlage(n)

Gemeente Kerkrade, afdeling Griffie
Telefoonnummer: 045-5676767
Gemeentehuis@kerkrade.nl

Bezoekadres: Markt 1 6461 EB Kerkrade
Postadres: Postbus 600 6460 AP Kerkrade

Agendapunt nr.:

Gemeente Kerkrade

Registratienummer: 24it03630

Sector: Stad	**Kerkrade,** 17 september 2024

Aanbiedingsbrief

aan de raad.

Nr.: 24it03630

Hierbij bieden wij u ter overweging en beslissing een ontwerpbesluit, nr. 24Rb056, inzake aan.

In de nota van toelichting, nr. 24TI049 , die het ontwerpbesluit vergezelt, zijn de overwegingen en nadere gronden aangegeven waarop het ontwerpbesluit berust.

Het college,

dr. T.P. Dassen-Housen

De secretaris,

R.M.J.S. Stijns

Gemeente Kerkrade

Ontwerpbesluit

Nr.: 24Rb056

De raad van de gemeente Kerkrade;

overwegende,

- In het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP 2017) worden nog de normen gehanteerd op basis van de oude CROW kencijfers. Daarmee is er binnen het GVVP weinig ruimte om af te kunnen wijken van de parkeernormen en maatwerk te kunnen leveren. Bij ruimtelijke ontwikkelingen leidt dit tot nu toe vaak tot discussie over (te) hoge parkeernormen.
- De vigerende normen zijn t.o.v. de actuele kencijfers niet meer actueel. Voor het beoordelen van ruimtelijke initiatieven is een actueel eenduidig parkeernormenkader nodig, met name bij woningbouw in drukke centrumgebieden waar de parkeernormen veelal onder druk staan en er een hoge parkeerdruk is.
- Daarnaast is geconcludeerd dat er behoefte is aan meer flexibiliteit in het parkeernormenbeleid. Doordat de vigerende parkeernormensystematiek te algemeen was opgesteld, kwam het vaak voor dat de berekende parkeerplaatsverplichting geen recht deed aan de specifieke ontwikkeling (oftewel: we konden geen maatwerk leveren).
- Tenslotte ontbreken in de huidige parkeernormensystematiek de mogelijkheden om de parkeerbehoefte op een alternatieve, duurzame wijze op te vangen. Het gebruik van deelauto's, deelfietsen etc. kan in bepaalde gevallen leiden tot een geringere parkeervraag. Dit is ook geheel in lijn met de ambitie van de gemeente Kerkrade zoals vastgesteld in het Mobiliteitsplan 2023. Het hanteren van te starre parkeernormen kan ruimtelijke ontwikkelingen in de weg staan.

  In de voorliggende 'Nota Parkeernormen 2024' worden bovengenoemde punten op de volgende wijze aangepakt:

- Er wordt uitgegaan van de meest recente kencijfers van het CROW, inclusief de uitgebreide differentiatie, waardoor de parkeernormen weer actueel zijn. De nieuwe voorgestelde parkeernormen bieden meer flexibiliteit en maatwerk in de beoordeling van ruimtelijke initiatieven;
- Er is een vrijstelling tot 2 parkeerplaatsen van toepassing voor kleine ontwikkelingen wanneer deze niet op eigen terrein opgevangen kunnen worden;
- Er worden zgn. 'reductiefactoren' ingevoerd die betrekking hebben op de locatie van de gewenste ontwikkeling en/of de inzet van bepaalde (deel)mobiliteitsvormen;
- Men krijgt in de gereguleerde gebieden de mogelijkheid om een deel (max. 40%) van de benodigde parkeercapaciteit af te kopen;
- Door de mogelijkheid toe te voegen om de parkeerbehoefte met behulp van duurzame mobiliteitsoplossingen zoals het gebruik van deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer te reduceren bieden we die flexibiliteit.

  Afkoopmogelijkheid en het Mobiliteitsfonds:

- Het nieuwe parkeerbeleid biedt de mogelijkheid aan ontwikkelingen in het gereguleerde gebied (het betaald parkeergebied en de parkeerschijfzones) om een deel (tot een maximum van 40%) van de vereiste parkeercapaciteit af te kopen. Soms is het door bijvoorbeeld ruimtegebrek een noodzakelijke keuze om minder parkeerplaatsen aan te leggen. Echter, de initiatiefnemer kan er ook bewust voor kiezen om minder parkeerplaatsen aan te leggen.

Gemeente Kerkrade

Minder beschikbare parkeerplaatsen leiden aan de voorkant tot een bewustere keuze of de mobiliteitsbehoefte door de (eigen) auto ingevuld dient te worden of dat verplaatsingen met alternatieve vervoerswijzen mogelijk zijn. In deze gevallen dient de initiatiefnemer per niet te realiseren parkeerplaats een bepaalde afkoopsom – de hoogte van deze som is afhankelijk van het deelgebied waar de ontwikkeling gevestigd wordt – aan de gemeente te betalen. Het afkoopbedrag is hoger in het centrum dan in de schil en is gelijk voor iedere parkeerplaats ongeacht de functie waartoe het behoort. De bedoeling is om de ontvangen afkoopsommen te storten in een Mobiliteitsfonds. Dit fonds kan gebruikt worden om mobiliteit in brede zin in heel Kerkrade te verbeteren. De gemeente kan daarbij beslissen over de wijze waarop dit geld besteed wordt.

kennis genomen hebbende van,

- de nota van toelichting, nr. 24Tl049 , behorende bij dit besluit;
- de beraadslagingen in de commissie GEZ d.d. 9 oktober 2024

gelet op,

- **programma:** Verkeer en Vervoer
- **gemeentelijk/regionaal beleidskader: Mobiliteitsplan**
- **wetsartikel:**

besluit:

I. 1. de vigerende parkeernormen (GVVP 2017) in te trekken;
II. 2. Nota Parkeernormen 2024 vast te stellen;
III. 3. in te stemmen met de vorming van een (bestemmingsreserve) Mobiliteitsfonds.
IV.

Aldus vastgesteld door de raad der gemeente Kerkrade in zijn openbare vergadering d.d. 30 oktober 2024.

De voorzitter van de raad,

dr. T.P. Dassen-Housen.

De griffier,

mr. drs. D.G.M.G. Franssen.

Gemeente Kerkrade

Nota van toelichting

Nummer.: 24Tl049	**Kerkrade, 17 september 2024**

Behorend bij ontwerpbesluit nummer: 24Rb056

Onderwerp
Nota Parkeernormen 2024

Beslispunten
1. de vigerende parkeernormen (GVVP 2017, hoofdstuk 5.2) in te trekken;
2. de Nota Parkeernormen 2024 vast te stellen;
3. in te stemmen met de vorming van een (bestemmingsreserve) Mobiliteitsfonds.

Samenvatting
In de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 is het vernieuwde beleid voor met name parkeereisen opgenomen. Dit beleid dient als kader voor het vaststellen van de parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen en draagt bij aan de bredere mobiliteitstransitie van Kerkrade. Het beleid vervangt de parkeernormen uit het GVVP 2017 en zorgt voor meer flexibiliteit en aandacht voor alternatieve vervoersmiddelen zoals fietsen en deelmobiliteit.

Het beleid is gericht op het voorkomen van parkeertekorten die de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad negatief beïnvloeden. Er wordt een consistente basis geboden voor het berekenen van parkeerbehoeften bij nieuwe ontwikkelingen. Het beleid stimuleert alternatieve vormen van mobiliteit, zoals fietsen en deelmobiliteit, om bij te dragen aan een duurzamer en gezonder mobiliteitssysteem.

De nieuwe parkeernormen voor auto's en fietsen zijn gebaseerd op de meest recente CROW-publicatie en afgestemd op de verschillende stedelijke gebieden (centrum, schil, rest bebouwde kom).

Indien een ontwikkelaar niet aan de volledige parkeereis op eigen terrein kan voldoen, is voorgesteld om een mobiliteitsfonds in te richten. Dit fonds kan projecten ondersteunen die bijdragen aan de bereikbaarheid van de gemeente. Op basis van factoren zoals nabijheid van openbaar vervoer en deelmobiliteit kunnen reducties op de parkeereis worden toegepast, wat ruimte schept voor andere invullingen van de openbare ruimte. Gebouwen die hun parkeerbehoefte op eigen terrein regelen, komen op de Parkeren Op Eigen Terrein-lijst. Deze adressen hebben geen recht op parkeervergunningen in de openbare ruimte.

De nieuwe parkeernormen worden vastgesteld als beleidsregel en zijn afgestemd op de Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking is getreden. Hiermee wordt een robuust en flexibel kader geboden dat toekomstbestendig is en bijdraagt aan de duurzame ontwikkeling van Kerkrade. Deze nota biedt een oplossing voor de toenemende druk op de openbare ruimte en sluit aan bij de ambities uit het Mobiliteitsplan van de gemeente Kerkrade. Het beleid waarborgt dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeer- en mobiliteitsvoorzieningen treffen zonder de openbare ruimte te belasten.

Inleiding
Ruimtelijke ontwikkelingen hebben bijna altijd parkeerplaatsen nodig. Waar dat het geval is, dient ervoor gezorgd te worden dat deze parkeerbehoefte niet leidt tot overlast in de omgeving. Het CROW heeft op basis van uitgebreide ervaringscijfers nieuwe parkeerkencijfers voor met name wonen opgesteld. Om aan te sluiten bij deze actuele kencijfers zijn de nieuwe normen gehanteerd. De Nota Parkeernormen vormt het kader voor de bepaling van de parkeerbehoefte en de wijze waarop deze wordt ingevuld. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte die voortkomt uit een ruimtelijke ontwikkeling, in eerste instantie op eigen terrein wordt gefaciliteerd. Daarnaast zijn er ook mogelijkheden tot reductie en is voorgesteld een mogelijkheid tot afkoop te realiseren. Daar waar dat niet (volledig) kan, worden mogelijkheden tot reductie geboden en is voorgesteld een mogelijkheid tot afkoop te realiseren middels een mobiliteitsfonds.

Doelstelling
De Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 kan verdeeld worden in een set parkeernormen en het bijbehorende toepassingskader. Het doel van het hanteren van parkeernormen is op hoofdlijnen drieledig:

a. Proberen te voorkomen dat een tekort aan parkeercapaciteit een negatief effect heeft op de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in Kerkrade;
b. Het bieden van een uniform toepassingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen;
c. Het mede bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Argumenten

- Parkeernormen worden binnen de gemeente opgesteld om het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een ruimtelijke ontwikkeling te kunnen berekenen. Hiermee wordt geprobeerd te voorkomen dat een tekort aan parkeerplaatsen een negatief effect heeft op de omgeving. Openbare ruimte is schaars en wordt in de toekomst steeds schaarser. Er wordt een toename gesignaleerd van ruimteclaims in de openbare ruimte, die onder andere nodig is voor de energietransitie en het vergroenen en klimaatbestendig maken van de stad. Hier zullen keuzes gemaakt moeten worden waarbij gezondheid, leefbaarheid en klimaatbestendigheid steeds belangrijker zijn. In ieder geval is in dit kader de keuze gemaakt om de openbare ruimte niet verder te belasten met geparkeerde auto's. De openbare ruimte dient zo optimaal mogelijk benut te worden door alle te faciliteren behoeften, waaronder parkeren. Uitgangspunt is dat het benodigde aantal parkeerplaatsen in eerste instantie op eigen terrein gerealiseerd dient te worden.
- Om interpretatieverschillen en willekeur bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen te voorkomen is het noodzakelijk dat de gemeente een eenduidige beleidslijn hanteert. Dit komt tegemoet aan de rechtszekerheid en het rechtsgelijkheidsbeginsel.
- De gemeente wil een begrijpelijke verkeerssituatie, met verkeersveilige en goed ontsloten wijken. Dit vanuit de vier hoofdambities, die vastgelegd zijn in het vastgestelde Mobiliteitsplan van de gemeente Kerkrade (maart 2023). Hierin is parkeren een belangrijk onderwerp omdat dit direct verband houdt met de leefbaarheid van een omgeving.
- Als de initiatiefnemer ervoor kiest om af te wijken van de voorgeschreven mobiliteitsnormen (afkopen kan tot maximaal 40% van de parkeereis binnen gereguleerd gebied), kunnen deze gelden gebruikt worden om mobiliteit in brede zin in heel Kerkrade te verbeteren.
- In het nieuwe beleid ligt de focus niet alleen op de auto en de bijbehorende parkeerplaats, maar ook op andere vormen van mobiliteit om toekomstige mobiliteitsvraagstukken op te kunnen vangen.

Kanttekeningen
Daar waar andere belangen zwaarder wegen dan het belang van voldoende parkeervoorzieningen, is het college bevoegd om in te stemmen met een afwijking op het parkeerbeleid.

Financiën
Niet van toepassing. Het voorstel voor het instellen van een Mobiliteitsfonds zal in de vorm van een Verordening Parkeerfonds in een later stadium aan de gemeenteraad worden aangeboden.

Communicatie
De Nota parkeernormen 2024 zal, na vaststelling door de gemeenteraad, gepubliceerd worden op www.overheid.nl.

Daarnaast zal zowel intern als extern gecommuniceerd worden naar aanleiding van het raadsbesluit omtrent vaststelling van de Nota parkeernormen 2024 richting de partijen die betrokken zijn geweest in het proces.

Burgerparticipatie
Trede 1. Partijen die direct te maken hebben met de nieuwe parkeernormen zullen hierover worden geïnformeerd.

Uitvoering
De Nota Parkeernormen 2024 treedt in werking op de dag nadat het is gepubliceerd.

Gezondheid en Vitaliteit
Niet van toepassing.

Nota Parkeernormen 2024

Opstellers	Rob van Bergen, Axl Schobben
	Myrthe Hermanns, Eddy Jongen (Kwirkey)
Datum	18 september 2024
Versie	definitief

Inhoud

0 Samenvatting 4
1 Inleiding 5
1.1 Inleiding 5
1.2 Doelstelling parkeernormenbeleid 5
1.3 Waarom nieuw parkeernormenbeleid? 6
1.4 Het huidige parkeernormenbeleid (GVVP 2017) 6
2 Parkeernormen auto 7
2.1 Stedelijkheidsgraad 7
2.2 Gebiedsindeling 7
2.3 Link met CROW en beleidskeuzes 8
2.4 Normen per functie 9
2.5 Kwaliteitseisen parkeeroplossingen 9
3 Parkeernormen fiets 10
3.1 Parkeerkencijfers fiets 10
3.2 Toepassing van parkeernormen voor de fiets 10
3.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren 11
4 Toepassingskader 12
4.1 Van norm naar eis 12
4.2 Afkoopregeling en mobiliteitsfonds 12
4.3 Oplossen parkeereis 13
4.4 Stappen in de berekening van de parkeereis 13
4.5 Vrijstelling 16
4.6 Loopafstanden 16
5 Afkoopregeling en mobiliteitsfonds 18
5.1 Afkoopsom 18
5.2 Mobiliteitsfonds 19
6 Het borgen van de parkeeroplossing 20
6.1 Opstellen en vastleggen POET-lijst 20
6.2 Uitwerking publiek- en privaatrechtelijk 20
6.3 Communicatie naar (eind)gebruikers 20
7 Juridisch kader 21
7.1 Bestemmingsplannen en het Omgevingsplan 21
7.2 De omgevingsvergunning 21
7.3 Hardheidsclausule 22

7.4 Overgangsregeling 22
7.5 Slot- en overgangsbepaling 23
Bijlage 1: Parkeernormen auto 24
Bijlage 2: Parkeernormen fiets 27
Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages 31
Bijlage 4: Kwaliteitseisen fietsparkeren 32
Bijlage 5: Format toepassingskader + spelregels 33
Bijlage 6: Begrippenlijst 34

0 Samenvatting

Inleiding
Ruimtelijke ontwikkelingen hebben bijna altijd parkeerplaatsen nodig. Er dient voor gezorgd te worden dat deze parkeerbehoefte niet leidt tot overlast in de omgeving. Hiertoe is in de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 het kader opgenomen, waarmee de parkeerbehoefte en de wijze waarop deze wordt ingevuld, wordt bepaald. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte die voortkomt uit een ruimtelijke ontwikkeling, in eerste instantie op eigen terrein wordt gefaciliteerd.

Doelstelling
De nota biedt parkeernormen met bijbehorend toepassingskader. Het doel van het toepassen van parkeernormen is om de te voorkomen dat een tekort aan capaciteit een negatief effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid van Kerkrade heeft, het bieden van een uniform toepassingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie.

Parkeernormen en mogelijke reducties
De parkeernormen zijn gebaseerd op de meest actuele publicatie van het CROW (juni 2024), waarbij Kerkrade als sterk stedelijk is ingeschaald. De gemeente is verdeeld in drie deelgebieden (centrum, schil en rest bebouwde kom). Voor de meeste functies die in de stad voorkomen, zijn sets met parkeernormen weergegeven. Reducties op de parkeerbehoefte zijn mogelijk door deelauto’s en/of deelfietsen in te zetten, extra fietsparkeerplaatsen te realiseren en wanneer het plangebied nabij een NS-treinstation is gelegen.

Afkoopregeling en Mobiliteitsfonds
Parkeerplaatsen moeten in beginsel op eigen terrein worden gerealiseerd. Indien dit niet mogelijk is, kunnen parkeerplaatsen die niet op eigen terrein gerealiseerd worden, afgekocht worden tegen een vaste vooraf bepaalde afkoopsom. Deze afkoopsom wordt toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. De gelden die aan dit Mobiliteitsfonds worden toegevoegd, worden ingezet om de mobiliteit in het algemeen binnen de gemeente te verbeteren.

Juridisch Kader
Deze Nota sluit aan op de Omgevingswet (2024) en vervangt het oude beleid dat onderdeel uitmaakt van het GVVP 2017. De nota heeft een juridisch bindend karakter en is van toepassing op alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die een omgevingsvergunning vereisen.

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Ruimtelijke ontwikkelingen hebben bijna altijd parkeerplaatsen nodig. Waar dat het geval is, dient ervoor gezorgd te worden dat deze parkeerbehoefte niet leidt tot overlast in de omgeving. Hiertoe is in deze nota het kader opgenomen, waarmee de parkeerbehoefte en de wijze waarop deze wordt ingevuld, wordt bepaald. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte die voortkomt uit een ruimtelijke ontwikkeling, in eerste instantie op eigen terrein wordt gefaciliteerd.

1.2 Doelstelling parkeernormenbeleid

De Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 kan verdeeld worden in een set parkeernormen en het bijbehorende toepassingskader. Het doel van het hanteren van parkeernormen is daarom op hoofdlijnen drieledig:

a. Proberen te voorkomen dat een tekort aan parkeercapaciteit een negatief effect heeft op de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in Kerkrade;
b. Het bieden van een uniform toepassingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen;
c. Het mede bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Ad a: Parkeernormen worden binnen de gemeente opgesteld om het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een ruimtelijke ontwikkeling te kunnen berekenen. Hiermee wordt geprobeerd te voorkomen dat een tekort aan parkeerplaatsen een negatief effect heeft op de omgeving. Openbare ruimte is schaars en wordt in de toekomst steeds schaarser. Er wordt een toename gesignaleerd van ruimteclaims in de openbare ruimte, die onder andere nodig is voor de energietransitie en het vergroenen en klimaatbestendig maken van de stad. Hier zullen keuzes gemaakt moeten worden waarbij gezondheid, leefbaarheid en klimaatbestendigheid steeds belangrijker zullen zijn. In ieder geval is in dit kader de keuze gemaakt om de openbare ruimte niet verder te belasten met geparkeerde auto's. De openbare ruimte dient zo optimaal mogelijk benut te worden door alle te faciliteren behoeften, waaronder parkeren. Uitgangspunt is dat het benodigde aantal parkeerplaatsen in eerste instantie op eigen terrein gerealiseerd dient te worden.



Ad b: Om interpretatieverschillen en willekeur bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen te voorkomen is het noodzakelijk dat de gemeente een eenduidige beleidslijn hanteert. Dit komt tegemoet aan de rechtszekerheid en het rechtsgelijkheidsbeginsel.

Ad c: Kerkrade wil een begrijpelijke verkeerssituatie, met verkeersveilige en goed ontsloten wijken. Dit vanuit de vier hoofdambities, die vastgesteld zijn in het Mobiliteitsplan van Kerkrade (maart 2023).

1.3 Waarom nieuw parkeernormenbeleid?

Om een actualiseringsslag door te voeren en het beleid flexibel toepasbaar te maken, is besloten om het parkeernormenbeleid te actualiseren. Tevens wordt het parkeernormenbeleid in een separaat document opgenomen en maakt het niet langer deel uit van het GVVP 2017. Deze Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 wordt als beleidsregel vastgesteld.

In het nieuwe beleid ligt de focus niet alleen op de auto en de bijbehorende parkeerplaats, maar ook op andere vormen van mobiliteit. De parkeernorm maakt naast het openbaar vervoer en de infrastructuur onderdeel uit van dit parkeernormenbeleid. Het integreren met andere modaliteiten moet leiden tot de gewenste flexibiliteit.

Het doel van het parkeernormenbeleid is een kader te scheppen waaraan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de hele gemeente Kerkrade ten aanzien van parkeren getoetst kunnen worden. Het is van maatschappelijk en economisch belang dat woonruimte en andere functies gerealiseerd worden in de vorm van nieuwbouw en transformaties van bestaand vastgoed.

Een actuele set aan parkeernormen met een bijbehorend toepassingskader wordt geboden. Binnen dit toepassingskader is het mogelijk om – op basis van uitgangspunten – reducties op deze normen door te voeren. Normen en reducties maken integraal onderdeel uit van het flexibele parkeer-normenbeleid.

1.4 Het huidige parkeernormenbeleid (GVVP 2017)

Het huidige parkeernormenbeleid stelt dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een toename van de parkeerbehoefte op eigen terrein opgevangen wordt, met toepassing van de geldende normen. Indien dit niet volledig mogelijk is, kan een deel van de parkeerbehoefte in de omgeving worden gecompenseerd. Dit mits – in de vorm van een parkeeronderzoek – aangetoond wordt dat dit geen overlast veroorzaakt.

Het is niet mogelijk om de realisatie van onvoldoende parkeerplaatsen af te kopen, aangezien de gemeente momenteel niet beschikt over een parkeer- dan wel mobiliteitsfonds. Wel is het mogelijk om afspraken te maken over de verdeling van de kosten voor de realisatie van aanvullende parkeerplaatsen in de openbare ruimte door de gemeente.

De normen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 317, waarbij Kerkrade ingedeeld is in de categorie zoals 'sterk stedelijk'. Het centrum van Kerkrade wordt als ‘hoofdcentrum’ bestempeld. De wijken direct rondom het centrum zijn ingedeeld als ‘schil / overloopgebied’, het overige grondgebied is ingedeeld als ‘rest bebouwde kom’. Een parkeerbalans wordt opgesteld op basis van deze normen, rekening houdend met dubbelgebruik en compensatie van vervallen parkeerplaatsen. Bij realisatie van een parkeergarage of groot parkeerterrein worden afspraken gemaakt over exploitatie, beheer en onderhoud.

2 Parkeernormen auto

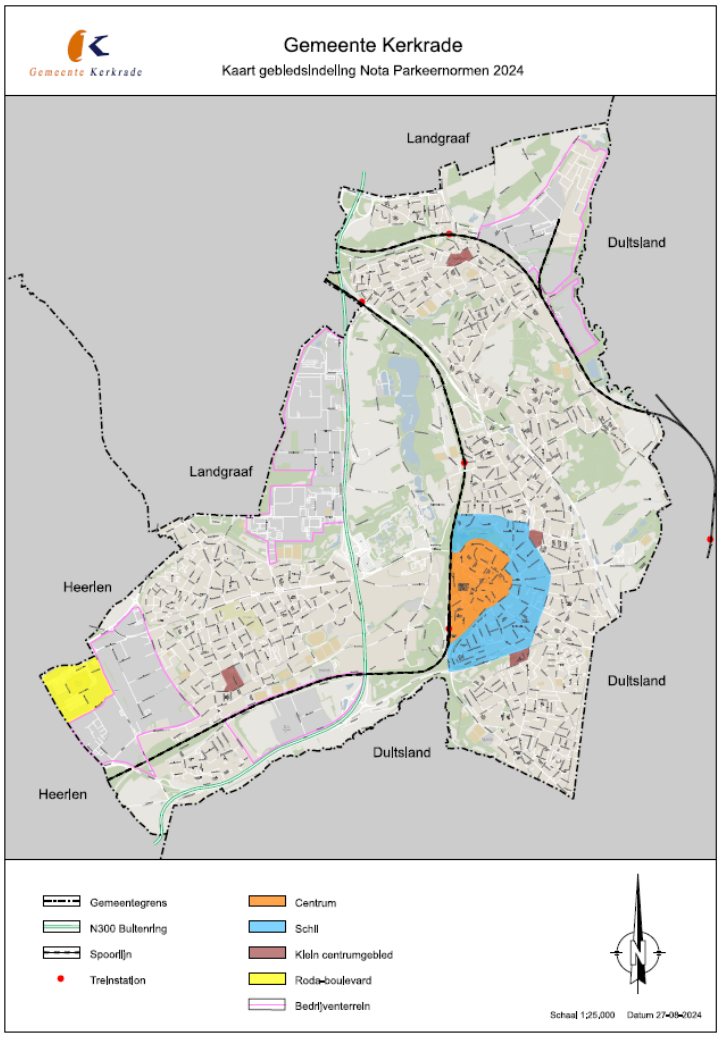
Parkeernormen dienen in een breder kader gezien te worden. Het gaat niet alleen om het aantal te realiseren parkeerplaatsen, maar als een onderdeel van de totale mobiliteits- dan wel verplaatsings-behoefte van toekomstige gebruikers én de aanwezigheid en beschikbaarheid van modaliteiten.

2.1 Stedelijkheidsgraad

De meest actuele kencijfers van het CROW *(CROW publicatie 744, Parkeerkencijfers 2024, Basis voor parkeernormering, juni 2024).* vormen de basis voor de parkeernormen. In de CROW-richtlijnen worden kencijfers op basis van de stedelijkheidsgraad toegekend. Het gaat hier om de mate van verstedelijking van het gebied / de gemeente. De stedelijkheidsgraad is gebaseerd op het aantal adressen per km^2 in het gebied / de gemeente. Kerkrade kent gemiddeld 1.830 adressen per km^2 (www.allecijfers.nl, 2023). Dit betekent dat Kerkrade wordt ingedeeld in de categorie ‘sterk stedelijk’ (1.500 – 2.500 adressen per km^2).

2.2 Gebiedsindeling

De stad is in deelgebieden verdeeld. Dit is aan de hand van het traditionele schillensysteem gebeurd: Centrum, Schil, Rest bebouwde kom. In onderstaande kaart is de gebiedsindeling weergegeven.



Opmerkingen bij bovenstaande gebiedsindeling:

- We duiden één centrumgebied aan, zijnde Kerkrade centrum.
- De vier kleinere centrumgebieden (Bleijerheide (Maria Gorettiplein), Eygelshoven, Rolduckerveld en Spekholzerheide (Carboonplein) zijn als schilgebied ingedeeld, om zo tegemoet te komen aan de lokale dynamiek.
- De Roda-boulevard bestaat onder andere uit grootschalige detailhandel, horeca en leisure. Daarom is de Roda-boulevard – in tegenstelling tot andere bedrijventerreinen – als specifiek gebied ingetekend. Dit deelgebied valt eveneens onder 'schil/overloopgebied'. Per functie die binnen de Roda-boulevard aanwezig is, worden de bijbehorende normen toegepast.
- De begrenzing van de hierboven weergegeven deelgebieden wordt uit de kaart afgeleid. In het geval een straat de grens vormt van een deelgebied, betekent dit dat de aan de buitenzijde aanwezige adressen tot het betreffende gebied worden gerekend. Hierdoor komt het niet voor dat aan weerszijden van een straat afwijkende normen dan wel toepassingsmogelijkheden mogelijk zijn.

2.3 Link met CROW en beleidskeuzes

De in deze nota vermelde parkeernormen zijn afgeleid van de meest recente kencijfers van het CROW *(CROW publicatie 744, Parkeerkencijfers 2024, Basis voor parkeernormering, juni 2024).* Ook de aanwezigheidspercentages (Bijlage 3) die toegepast worden om de effectieve parkeerbehoefte te berekenen, zijn afgeleid uit deze CROW-publicatie.

Ten aanzien van de CROW-kencijfers wordt het volgende opgemerkt:

- Zoals aangegeven, worden in totaliteit de volgende deelgebieden onderscheiden:
    - Centrumgebied (Kerkrade centrum),
    - Schil
    - Rest bebouwde kom
- Per deelgebied zijn specifieke parkeernormen bepaald.
- De mogelijkheid bestaat om per gebied specifieke reducties toe te kennen. Dit wordt in hoofdstuk 4 verder behandeld.
- CROW hanteert voor bezoekers van bewoners in een 'sterk stedelijk' gebied kencijfers van 0,10 à 0,15 parkeerplaats per wooneenheid. De hoogte van de bezoekersnorm hangt af van de locatie binnen de gemeente.
- Het CROW hanteert een minimaal en maximaal kencijfer per functie. Voor woningen passen we de maximale kencijfers toe, voor bedrijventerrein de minimale kencijfers. Bij de overige functies passen we de gemiddelde kencijfers toe.
- Functies die naar alle waarschijnlijkheid weinig of niet voorkomen in Kerkrade, nemen we niet op in de parkeernormentabellen in de bijlage 1. Hiervoor verwijzen we naar de meest actuele publicatie van het CROW.
- Wanneer dubbelgebruik (op basis van aanwezigheidspercentages) toegepast wordt, dienen alle in te zetten parkeerplaatsen volledig openbaar te zijn. Indien door initiatiefnemer vaste (lees: gereserveerde) parkeerplaatsen worden toegekend, tellen deze parkeerplaatsen niet mee in het dubbelgebruik.
- De parkeereis betreft de parkeerbehoefte die uiteindelijk – rekening houdend met dubbelgebruik en eventuele reducties – door initiatiefnemer gefaciliteerd dient te worden. Om de parkeereis te bepalen, wordt – bij toepassing van dubbelgebruik – het drukste moment van de week als maatgevend moment beschouwd.

- Indien aan functies en/of doelgroepen vaste parkeerplaatsen toegewezen worden, worden deze parkeerplaatsen alle qua aanwezigheidspercentage op 100% gezet. Dubbelgebruik is in dat geval niet mogelijk.

2.4 Normen per functie

Per (type van) functie is een parkeernorm bepaald. Deze zijn in bijlage 1 opgenomen. Voor functies die hier niet specifiek genoemd zijn, wordt verwezen naar de meest recente kencijfers van CROW. Zoals hierboven al vermeld, worden de maximale kencijfers toegepast. De gemeente stelt de definitieve norm voor de nieuwe functie vast voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling.

Voor de functie 'wonen' wordt onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers van bewoners. Voor andere functies wordt in de norm géén onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers. Wel wordt aangegeven – aan de hand van de cijfers van het CROW – aan welk deel van de norm wordt ingevuld door vaste gebruikers (zoals medewerkers) en welk deel door bezoekers.
Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de norm voor bezoekers van bewoners in het centrum en in de overige deelgebieden. Voor bezoekers van bewoners in Kerkrade centrum wordt gesteld dat de parkeerbehoefte die wordt gegenereerd door deze doelgroep **niet** op eigen terrein opgelost hoeft te worden. Dit deelgebied beschikt over een aantal parkeervoorzieningen waar bezoekers gebruik van kunnen maken. Voor de overige deelgebieden geldt dat in beginsel de parkeerbehoefte voor bezoekers van bewoners op eigen terrein wordt ingevuld.

Uitgangspunt bij de keuze om maximale kencijfers toe te passen, is dat hiermee de parkeernorm overeenkomt met het basisniveau voor de autobereikbaarheid in Kerkrade.

2.5 Kwaliteitseisen parkeeroplossingen

De parkeerplaatsen die de ontwikkelaar op eigen terrein realiseert dan wel beschikbaar stelt, zijn gebonden aan de volgende kwaliteitseisen:

- Uitgangspunt hierbij is 'parkeren op eigen terrein'.
- Ten aanzien van de kwaliteit van nieuw te realiseren parkeervoorzieningen geldt:
  - Parkeergarages: Het ontwerp wordt getoetst aan de meest actuele NEN-2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages' is van kracht voor zover het gaat om openbare parkeergarages, niet-openbare parkeergarages en stallingsgarages.
  - Parkeerterrein en straatparkeren: Het ontwerp wordt getoetst aan de ontwerpwijzer van het ASVV 2021, gepubliceerd door het CROW.
- Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een parkeereis van minimaal 15 parkeerplaatsen, dient minimaal 5% van de eis uitgevoerd te worden als gehandicaptenparkeerplaatsen met een minimum van 1 parkeerplaats, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter tot de hoofdtoegang vanaf de locatie waar de parkeervoorziening verlaten kan worden tot aan de hoofdtoegang van het gebouw.
- Conform het Bouwbesluit 2012 is verwoord dat een nieuw te realiseren parkeervoorziening met een capaciteit van meer dan 10 parkeerplaatsen tenminste 1 oplaadpunt heeft per 5 parkeervakken en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak. Vanaf januari 2025 dient iedere parkeergelegenheid met een capaciteit van meer dan 20 parkeervakken te beschikken over tenminste 1 oplaadpunt op het betreffende perceel.

3 Parkeernormen fiets

Mensen verplaatsen zich de afgelopen jaren steeds vaker op de fiets. Belangrijk hierbij is dat deze fietsen aan het einde van een rit ergens geparkeerd kunnen worden. Als hierin niet actief gestuurd wordt, leidt dit bij grotere hoeveelheden fietsen tot ongewenste situaties. Door bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (woningsplitsing, nieuwbouw, toevoeging van wooneenheden) meteen voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, kan dit voorkomen worden. Om het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen te bepalen, zijn fietsparkeernormen opgesteld. Deze zijn gebaseerd op de meest recente parkeerkencijfers van het CROW (*CROW Fietsparkeerkencijfers 2019, maart 2020, versie 4).*

Naast het aantal fietsparkeerplaatsen dat nodig is, is het van belang om het gewenste kwaliteitsniveau van de oplossing na te streven. Enerzijds is dit nodig om het gebruik van de fietsparkeerplaatsen te optimaliseren, anderzijds om het fietsparkeren aan te laten sluiten bij de kwaliteit van de openbare ruimte. In bijlage 5 zijn de kwaliteitseisen van het fietsparkeren weergegeven.

3.1 Parkeerkencijfers fiets

De CROW-parkeerkencijfers voor de fiets bevatten, net als bij de parkeerkencijfers voor auto's, bepaalde bandbreedtes. Het minimum van de bandbreedte sluit aan bij gemeentes met een relatief laag fietsgebruik, het maximum van de bandbreedte is van toepassing op gemeentes met een hoog fietsgebruik.

Kerkrade kent in de huidige situatie een laag fietsgebruik. Beleidsmatig is vastgesteld (in het Mobiliteitsplan) dat Kerkrade de ambitie heeft om gezond gedrag te stimuleren. Dit gebeurt onder andere door middels een gedragsverandering lopen en fietsen de eerste mobiliteitskeuze te maken. Om deze ambitie kracht bij te zetten, worden de niet de lage maar de gemiddelde kencijfers toegepast.

3.2 Toepassing van parkeernormen voor de fiets

Uitgangspunt bij de toepassing van parkeernormen voor de fiets is dat de benodigde fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden ingevuld. Indien dit niet mogelijk is, kan door de ontwikkelaar onderzocht worden of fietsparkeerplaatsen in de omgeving van het plangebied beschikbaar zijn. In dat geval dient de ontwikkelaar aan te tonen dat het niet mogelijk is om alle fietsparkeerplaatsen conform de parkeereis op eigen terrein te realiseren.
Hierbij is het wel toegestaan om de fietsparkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van bewoners en andere functies in de openbare ruimte in te vullen. We gaan hierbij uit van een bezoekersaandeel van 10% van de totale parkeereis.

Het gaat dan concreet om bestaande openbare stallingen en bestaande private stallingen. Vaste gebruikers (bewoners en werknemers) parkeren te allen tijde op eigen terrein. Voor alle oplossingen geldt dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid geborgd dienen te zijn. Aanvullend bestaat de mogelijkheid om de benodigde capaciteit in de nabije omgeving te realiseren. De kosten voor de realisatie en exploitatie komen voor rekening van de ontwikkelaar.

Net als bij het autoparkeren, wordt bij het fietsparkeren de maximaal acceptabele loopafstanden toegepast. Dit zijn de loopafstanden, tussen de locatie waar de fiets wordt geparkeerd en de bestemming, die als acceptabel worden beschouwd. Zie hiervoor tabel 3 in hoofdstuk 4.

3.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Ten aanzien van fietsparkeren vindt niet alleen een kwantitatieve toets plaats. Ook de kwaliteit van de fietsparkeervoorziening is van belang. De kwaliteitseisen waar fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen, zijn vastgelegd door Stichting FietsParKeur *(FietsParKeur, Normstellend document fiets-parkeersystemen, versie 2.1, april 2019)* en de Leidraad Fietsparkeren *(CROW publicatie 291, Leidraad Fietsparkeren 2011).* In bijlage 5 zijn deze kwaliteitseisen op hoofdlijnen weergegeven.

Conform het Bouwbesluit moeten nieuw te realiseren woningen beschikken over een individuele fietsberging van 5 m^2. In de praktijk blijkt dat deze bergingen vaak slecht bereikbaar zijn, doordat meerdere deuren gepasseerd moeten worden en vaak hoogteverschil (van en naar de kelder) aanwezig is. In de praktijk wordt daarom geëist dat een goed bereikbare gemeenschappelijke fietsenberging gerealiseerd wordt. In dat geval volstaat een individuele berging van 2,7 m^2per woning.

4 Toepassingskader

Hieronder wordt weergegeven op welke wijze de ontwikkelaar de parkeereis voor zijn ruimtelijke ontwikkeling dient te berekenen en hoe hij – als dat van toepassing is – moet aantonen dat hij in aanmerking komt voor een reductie op de parkeereis.

4.1 Van norm naar eis

In eerste instantie wordt de parkeereis voor een ruimtelijke ontwikkeling berekend. De parkeereis staat voor het aantal parkeerplaatsen – voor zowel auto als fiets – dat ten behoeve van deze ontwikkeling beschikbaar dient te zijn. Voor het berekenen van de parkeereis wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen die voor de functies binnen een ruimtelijke ontwikkeling gelden.

De parkeernormen voor Kerkrade zijn vanaf vaststelling van deze nota eigen normen. Deze zijn gebaseerd op de kencijfers die beschikbaar worden gesteld door het CROW *(CROW publicatie 744, Parkeerkencijfers 2024, Basis voor parkeernormering, juni 2024.*

Voor de functies 'wonen' en 'ziekenhuis' zijn specifieke aanwezigheidspercentages voor vaste gebruikers (bewoners respectievelijk medewerkers) en bezoekers weergegeven. Voor alle andere functies komen de aanwezigheidspercentages van vaste gebruikers (zoals medewerkers) overeen met die van hun bezoekers.
Door gebruik te maken van aanwezigheidspercentages wordt de mate van dubbelgebruik in een parkeervoorziening inzichtelijk gemaakt worden. Dit betekent dat meerdere doelgroepen (zoals bewoners, bezoekers en werknemers) in de praktijk gebruik kunnen maken van dezelfde parkeer-capaciteit. Op deze wijze kan volstaan worden met een kleinere parkeercapaciteit dan in het geval iedere gebruiker over een eigen (vaste) parkeerplaats beschikt.

De parkeereis betreft derhalve de parkeerbehoefte die door de functies binnen de ruimtelijke ontwikkeling wordt gegenereerd, rekening houdend met dubbelgebruik op basis van aanwezigheids-percentages. Verderop in deze nota wordt bepaald op welke wijze de ontwikkelaar deze parkeereis dient in te vullen. De aanvrager van de omgevingsvergunning is voor de gemeente de eerste eigenaar van de ruimtelijke ontwikkeling en is verantwoordelijk voor de keuze of zijn project kan volstaan met minder parkeerplaatsen dan de parkeereis.

4.2 Afkoopregeling en mobiliteitsfonds

De beschikbaarheid van minder parkeerplaatsen leidt aan de voorkant tot een bewustere keuze of de mobiliteitsbehoefte door de (eigen) auto ingevuld dient te worden of dat verplaatsingen met alternatieve vervoerswijzen mogelijk zijn. Vanuit dit perspectief heeft de initiatiefnemer in gebieden waar gereguleerd parkeren geldt de mogelijkheid om een deel van de parkeereis te reduceren. Dit kan in dat geval door betaling van een afkoopsom, die wordt gestort in het Mobiliteitsfonds. In hoofdstuk 6 wordt dit verder toegelicht.

Ook buiten het gereguleerde gebied kan gebruik gemaakt worden van de afkoopregeling. In dat gevel dient de initiatiefnemer aan te tonen dat het niet mogelijk is om de parkeereis op eigen terrein aan te leggen. Tevens moet in de openbare ruimte in de omgeving van het plangebied voldoende capaciteit beschikbaar zijn. Dit laatste gebeurt middels een parkeerdrukmeting die door – en voor

rekening van – de initiatiefnemer wordt uitgevoerd door een ter zake deskundig bureau. De parkeerdruk mag in het invloedsgebied rondom het plangebied maximaal 80% zijn op het maatgevende moment van de week. Het maatgevende moment wordt bepaald door de functie(s) die binnen het initiatief worden gerealiseerd. Dit moment wordt voorafgaand aan de uitvoering van de parkeerdrukmeting vastgesteld in overleg met de gemeente. Ook de telmomenten worden voorafgaand aan het onderzoek aan de gemeente ter akkoord voorgelegd.

De afkoop van parkeerplaatsen vindt plaats op basis van de parkeereis (na het berekenen van de parkeerbehoefte met toepassing van dubbelgebruik, en niet op basis van de normatieve parkeer-behoefte).

4.3 Oplossen parkeereis

Het is mogelijk om de parkeereis (gedeeltelijk) op te vangen in parkeergarages, op private terreinen en in de openbare ruimte.
Voorwaarden hiertoe zijn:

- De parkeerbehoefte die in het centrum gerealiseerd wordt, en niet op eigen terrein wordt ingevuld, wordt binnen de bestaande openbare parkeergarages en –terreinen ingevuld. In dat geval is een afkoopsom vereist.
- In de niet gereguleerde gebieden in de schil en de rest bebouwde kan de parkeerbehoefte die niet op eigen terrein wordt ingevuld, in de openbare ruimte ingevuld worden. Middels een parkeerdrukmeting dient aangetoond te worden dat hiervoor voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.
- De ontwikkelaar dient aan te tonen dat het financieel en/of ruimtelijk niet mogelijk is om de volledige parkeereis op eigen terrein op te lossen;
- Wanneer de ontwikkelaar gebruik maakt van publieke en/of private parkeergarages en/of -terreinen, dient met de betreffende exploitant een reserveringsovereenkomst van ten minste 10 jaar gesloten te worden.

4.4 Stappen in de berekening van de parkeereis

Hieronder worden de stappen beschreven die uiteindelijk leiden tot de parkeereis. Het betreft hier de parkeerbehoefte die op eigen terrein gerealiseerd dient te worden dan wel in de omgeving beschikbaar dient te zijn.

Stap 1a: Berekening normatieve parkeerbehoefte

Bij elk plan wordt de normatieve parkeerbehoefte berekend door de functie(s) die onderdeel uitmaakt van het plan af te zetten tegen de bijbehorende parkeernorm. Dit betreft de parkeer-behoefte die door het plan wordt gegenereerd. De berekende normatieve parkeerbehoefte wordt altijd naar boven (op gehele aantallen) afgerond. Dit gebeurt ‘onder aan de streep’, dus op projectniveau en niet op functieniveau. De parkeernormen die toegepast dienen te worden, zijn opgenomen in bijlage 2. Voor functies die in deze bijlage niet benoemd zijn, verwijzen we naar de meest actuele publicatie van het CROW.

Stap 1b: Saldering

In het geval in de huidige situatie vastgoed aanwezig is binnen het plangebied, genereert dit een parkeerbehoefte. In het geval er een tekort op de balans aanwezig is doordat in het verleden te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein zijn gerealiseerd, komt dit tekort niet ten laste van de nieuwe ontwikkeling. Een tekort op de balans kan ook ontstaan zijn doordat in het verleden

toegestaan is dat een deel van de parkeereis in de omgeving is ingevuld. Het tekort wordt in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Dit wordt 'salderen' genoemd.
Bij deze stap is het ook mogelijk een bestaand overschot op de balans in de huidige situatie in te zetten voor de nieuwe situatie. Voorwaarde hierbij is dat het volledige overschot als capaciteit op eigen terrein aanwezig is en ook na de ruimtelijke ontwikkeling aanwezig blijft. Saldering is alleen mogelijk in het geval het bestaande vastgoed niet langer dan 2 jaar leeg staat.

Stap 2: Berekening effectieve parkeerbehoefte
Binnen een ruimtelijke ontwikkeling hebben niet alle doelgroepen, die een parkeerbehoefte hebben, op hetzelfde moment van de dag en de week gelijktijdig deze behoefte. Om dat in beeld te brengen, is het nodig om de mate van dubbelgebruik te bepalen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages, die in bijlage 3 zijn opgenomen. Deze aanwezigheidspercentages geven inzicht in de daadwerkelijke parkeerbehoefte per functie, op een aantal maatgevende momenten van de week. Deze aanwezigheidspercentages worden afgezet tegen de in Stap 1 berekende normatieve parkeerbehoefte.

Op deze wijze wordt de effectieve parkeerbehoefte berekend. Deze effectieve parkeerbehoefte komt voort uit de doelstelling om een passende parkeeroplossing te bieden zonder parkeeroverlast te veroorzaken in de omgeving van de ontwikkeling en zonder een overmaat aan capaciteit te realiseren. Teveel parkeerplaatsen gaat namelijk ten koste van alternatieve invullingen van de openbare ruimte, zoals groen en speelruimte voor kinderen.

Stap 3: Berekening van reducties op de effectieve parkeerbehoefte
Zonder reducties toe te passen leidt de effectieve parkeerbehoefte, die in Stap 2 berekend is, één-op-één tot de parkeereis. Dit betreft de parkeercapaciteit die door de ontwikkelaar ingevuld dient te worden.

Zoals eerder opgemerkt, heeft de ontwikkelaar van de ruimtelijke ontwikkeling de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen te realiseren c.q. beschikbaar te hebben dan uit de effectieve parkeer-behoefte blijkt. Naast de eerder genoemde afkoop van de parkeerbehoefte kunnen er ook mobiliteitsreducties worden toegepast.

De maximale reductie in de gereguleerde gebieden bedraagt 40%. Concreet gaat het in Kerkrade om gebieden die een regime van betaald (formeel 'fiscaal') parkeren, vergunningparkeren of blauwe zone (formeel 'parkeerschijfzone') kennen.

Ook in niet-gereguleerde gebieden is een reductie van de parkeereis mogelijk. Dit ondanks dat de gemeente hier geen handhavingsmogelijkheden heeft om te sturen op het parkeren in de openbare ruimte. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie, de vergroeningsopgave en andere opgaves in de openbare ruimte, is het gewenst om in deze gebieden een reductie op de parkeereis toe te kunnen passen.

In deze gebieden dient middels een parkeerdrukmeting aangetoond te worden dat de beschikbare restcapaciteit in de omgeving van het plangebied groot genoeg is om een deel van de parkeereis in te vullen. De resultaten van deze parkeerdrukmeting worden zorgvuldig geanalyseerd om te voorkomen dat de parkeerdruk in het gebied onevenredig toeneemt. Tevens vindt deze analyse plaats om toekomstige ontwikkelingen ook in de gelegenheid te stellen een reductie toe te passen. De maximale reductie in niet-gereguleerde gebieden bedraagt 20%.

De volgende mobiliteitsreducties kunnen toegepast worden:

Tabel 2a: Mobiliteitsreducties gereguleerde gebieden

Type reductie	**Criterium**	**Reductie**
Aanwezigheid treinstations (NS / Arriva)	< 400 m. loopafstand	10%
Inzet deelauto	Per deelauto (eigen terrein / openbare ruimte) *Maximale reductie 20%*	3 pp., max 20%
Realiseren extra fietsparkeerplaatsen	Ten minste 10% bovenop de fietsparkeereis (eigen terrein)	5%
Inzet deelfiets	Per 2 deelfietsen (openbare ruimte) Per 4 deelfietsen (eigen terrein)	1 pp. 1 pp.

Tabel 2b: Mobiliteitsreducties niet-gereguleerde gebieden

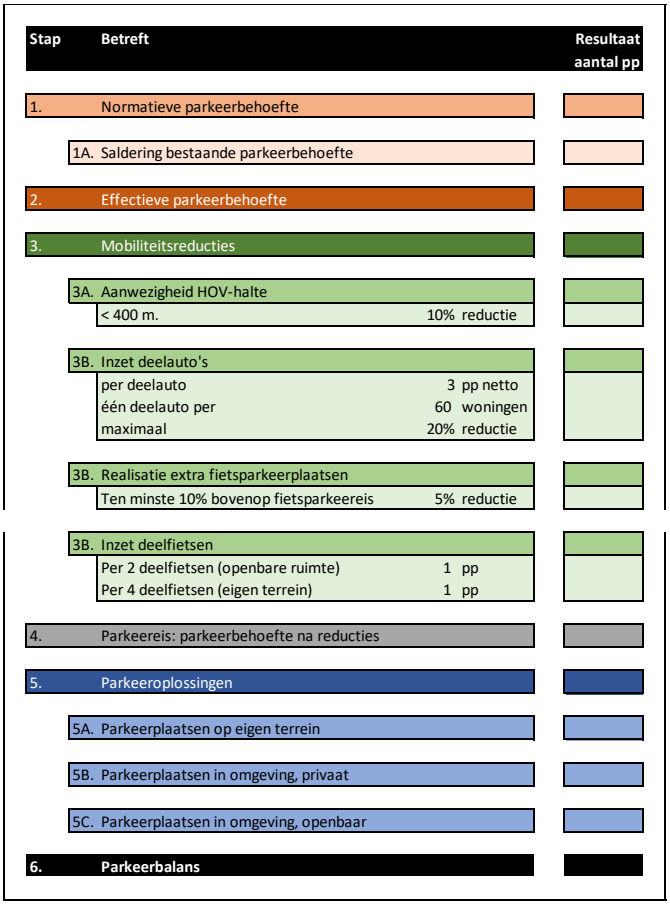
Type reductie	**Criterium**	**Reductie**
Aanwezigheid NS treinstation	< 400 m. loopafstand	10%
Inzet deelauto	Per deelauto (eigen terrein of openbare ruimte)	3 pp., max. 10%
Realiseren extra fietsparkeerplaatsen	Ten minste 10% bovenop de fietsparkeereis (eigen terrein)	5%
Inzet deelfiets	Per 2 deelfietsen (openbare ruimte) Per 4 deelfietsen (eigen terrein)	1 pp. 1 pp.

Opmerkingen bij bovenstaande tabel:

- De loopafstand wordt gemeten als werkelijke loopafstand over bewandelbare infrastructuur.
- Per deelauto kan de parkeerbehoefte verminderd worden met bruto 4 parkeerplaatsen en netto 3 parkeerplaatsen. Dit aangezien de deelauto zelf ook een parkeerplaats nodig heeft (4 -/- 1 = 3 parkeerplaatsen)
- Deelauto's kunnen op eigen terrein dan wel in de openbare ruimte geparkeerd worden. De keuze hiervoor is bepalend voor de mate van reductie op de parkeereis.
- Providers van deelauto's gaan uit van de inzet van één deelauto per 60 à 80 wooneenheden. De minimale inzet is overigens 2 deelauto's per ontwikkeling. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het aanbod van het afgesproken aantal deelauto's.
- Er kan – door de inzet van deelauto's – maximaal 20% van de parkeerbehoefte gereduceerd worden.
- Door extra fietsparkeerplaatsen – bovenop de parkeereis – op eigen terrein te realiseren, kan 5% van de parkeerbehoefte gereduceerd worden.
- Bij de inzet van deelfietsen kan per vier in te zetten deelfietsen – die op eigen terrein worden geparkeerd – 1 parkeerplaats voor auto's gereduceerd worden. In het geval de deelfietsen in de openbare ruimte worden geparkeerd, kan per 2 deelfietsen 1 parkeerplaats voor auto's worden gereduceerd.
- In het algemeen geldt dat in het gereguleerde gebied cumulatief maximaal 40% van de effectieve parkeerbehoefte voor auto's gereduceerd mag worden. In het niet-gereguleerde gebied kan maximaal 20% van de effectieve parkeerbehoefte voor auto's worden gereduceerd. Reducties zijn per onderdeel stapelbaar.

In onderstaand schema zijn de stappen, zoals hierboven toegelicht, weergegeven.

Schema: Stappen opstellen parkeerbalans, gereguleerde gebieden



Spelregels

Bij het opstellen van de parkeerbalans gelden de volgende spelregels:

- De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de functies binnen het programma af te zetten tegen de hiervoor geldende parkeernorm(en).
- Een eventueel tekort op de balans in de huidige situatie kan worden gesaldeerd met de normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Dit geldt alleen voor vastgoed dat minder dan 2 jaar leeg staat.
- De effectieve parkeerbehoefte betreft de normatieve parkeerbehoefte afgezet tegen de geldende aanwezigheidspercentages. De effectieve parkeerbehoefte op het drukste moment van de week noemen we de maatgevende parkeerbehoefte.
- De effectieve parkeerbehoefte in de gebieden centrum en de gereguleerde gebieden binnen de schil kan verlaagd worden door afkoop en/of één of meer reducties toe te passen. De mogelijkheden om te reduceren zijn in tabel 2a en 2b weergegeven.
- De berekende (normatieve, effectieve en gereduceerde) parkeerbehoefte wordt steeds naar boven afgerond op hele aantallen.
- De uiteindelijke parkeerbehoefte (na eventuele reducties) waar de ontwikkeling over dient te beschikken, wordt de parkeereis genoemd.
- Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling worden géén parkeervergunningen en bezoekers-regelingen voor het parkeren op de openbare weg verstrekt. Dit geldt niet alleen voor de eerste bewoners, maar ook voor de volgende bewoner(s). De adressen die bij deze ruimtelijke ontwikkeling horen, worden toegevoegd aan de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein). Dit geldt niet in geval van afkoop.
- De parkeerbalans is te allen tijde sluitend.

4.5 Vrijstelling

Voor alle ruimtelijke initiatieven is een vrijstelling van de parkeereis mogelijk. Wanneer de parkeer-eis van een dergelijk initiatief maximaal 2 parkeerplaatsen bedraagt, kan vrijstelling op de parkeereis worden toegekend. Hiervoor hoeft geen parkeerdrukmeting uitgevoerd te worden.

4.6 Loopafstanden

De mogelijkheid wordt geboden om een deel van de parkeerbehoefte in de omgeving in te vullen. In dat geval wordt gebruik gemaakt van de hier aanwezige bestaande (private) capaciteit. In dit kader is de loopafstand vanaf de parkeerlocatie tot de bestemming van belang. In onderstaande tabel is de

maximaal acceptabele loopafstand voor de belangrijkste doelgroepen weergegeven. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt in de loopafstanden voor auto- en fietsparkeren.

Tabel 3 : Maximaal acceptabele loopafstand (in meters) voor autoparkeerplaatsen

Functie	**Centrum**	**Schil centrum, gereguleerd**	**Schil centrum, niet gereguleerd**	**Rest bebouwde kom**
Wonen	400	200	nvt	nvt
Werken	800	400	nvt	nvt
Winkelen	600	400	nvt	nvt
Overige functies	400	200	nvt	nvt

Tabel 4: Maximaal acceptabele loopafstand (in meters) voor fietsparkeerplaatsen

Functie	**Centrum**	**Schil centrum, gereguleerd**	**Schil centrum, niet gereguleerd**	**Rest bebouwde kom**
Wonen	100	50	nvt	nvt
Werken	400	200	nvt	nvt
Winkelen	300	150	nvt	nvt
Overige functies	200	100	nvt	nvt

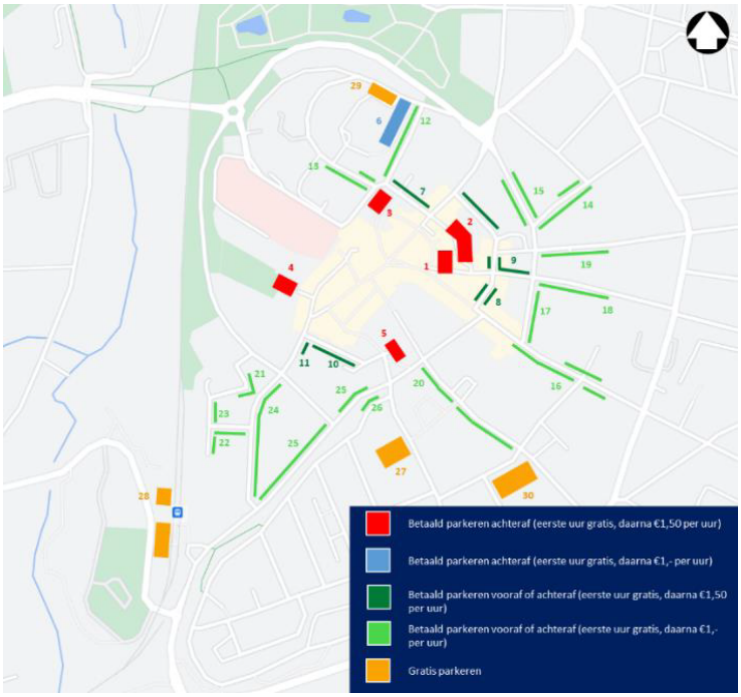
De loopafstand betreft de werkelijke loopafstand over het voor voetgangers begaanbare wegennet, tussen de locatie waar de parkeervoorziening verlaten kan worden en de locatie waar toegang tot het plangebied mogelijk is.

5 Afkoopregeling en mobiliteitsfonds

5.1 Afkoopsom

In sommige gevallen is het bij een ruimtelijke ontwikkeling financieel en/of ruimtelijk niet mogelijk en/of gewenst om de volledige parkeereis op eigen terrein in te vullen. Om de betreffende ruimtelijke ontwikkeling toch door te laten gaan, kan in dat geval de afkoopregeling toegepast worden. In alle gevallen waarin deze regeling wordt toegepast, dient door een onafhankelijk onderzoek van een ter zake deskundig bureau onderbouwd te worden dat het realiseren van de parkeereis op eigen terrein niet haalbaar is en dat de parkeerdruk bij de restcapaciteit van de openbare parkeerplaatsen niet hoger dan 80% is.

Afbeelding 3, centrum Kerkrade naar parkeerregime



Afkoop is mogelijk voor de gebieden waar gereguleerd parkeren van kracht is. Voor gebieden waar géén gereguleerd parkeren (lees: gratis parkeren) van kracht is, is wel afkoop van de parkeereis mogelijk. In dergelijke gebieden dient door de initatiefnemer – middels een parkeerdrukmeting die is uitgevoerd door een onafhankelijk bureau – aangetoond te worden dat voldoende capaciteit aanwezig is. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeerdruk in de toekomstige situatie niet groter dan 80% is.

Per niet te realiseren parkeerplaats dient de ontwikkelaar een afkoopsom aan de gemeente te voldoen. Deze afkoopsom varieert per deelgebied.

Tabel 1: Afkoopsom per deelgebied

Deelgebied	**Afkoopsom**
Centrum	€ 17.000,- exclusief BTW, per parkeerplaats
Schil	€ 8.500,- exclusief BTW, per parkeerplaats
Rest bebouwde kom	€ 5.000,- exclusief BTW, per parkeerplaats

Deze afkoopsommen zijn alle prijspeil 1 januari 2025. Jaarlijks kan dit bedrag worden geïndexeerd middels aanpassing in de tarievennota.

Dit bedrag wordt berekend over het volledige aantal af te kopen parkeerplaatsen, uitgaande van hele aantallen. Er wordt geen onderscheid gemaakt in de functie van de ruimtelijke ontwikkeling, de hoogte van het afkoopbedrag geldt voor iedere parkeerplaats bij iedere functie.

De adressen waarvoor door de ontwikkelaar parkeerplaatsen zijn afgekocht, worden aan de POET-lijst toegevoegd. Dit betekent dat bewoners op dit adres niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. In hoofdstuk 7 wordt de werking van de POET-lijst verder toegelicht.

5.2 Mobiliteitsfonds

De afkoopsom wordt gestort in het gemeentelijke Mobiliteitsfonds. Dit fonds kan gebruikt worden om mobiliteit in brede zin in heel Kerkrade te accommoderen en te verbeteren en hiermee de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van en in de gemeente te optimaliseren. Het is derhalve geen specifieke bijdrage aan een verbetering van de mobiliteit rondom het betreffende project. Het is de verantwoordelijkheid van ontwikkelaar om voor haar huurders en kopers te voorzien in voldoende mobiliteit.

Rekenvoorbeeld
Wanneer de parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling in een gereguleerd gebied in de schil 10 parkeerplaatsen bedraagt, kunnen maximaal 4 parkeerplaatsen afgekocht worden. In dat geval dient ontwikkelaar zelf 6 parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. De afkoopsom bedraagt € 34.000,-

Binnen de gemeente worden nadere afspraken gemaakt over de toepassing van het Mobiliteitsfonds. Het gaat dan onder andere om de periode dat de bijdrages in het fonds beschikbaar blijven. Tevens wordt bepaald onder welke condities tegoeden uit het fonds aangewend kunnen worden.

6 Het borgen van de parkeeroplossing

6.1 Opstellen en vastleggen POET-lijst

In deze parkeernormennota wordt ervan uitgegaan dat in beginsel iedere ruimtelijke ontwikkeling op eigen terrein voorziet in haar parkeerbehoefte. Dit betekent dat voldaan wordt aan de parkeereis (de uiteindelijke parkeerbehoefte die vanuit het programma beschikbaar dient te zijn). Om overlast in de openbare ruimte te voorkomen, is het niet wenselijk dat gebruikers van een nieuwe functie binnen het programma aanspraak maken op een parkeervergunning of een bezoekersregeling van de gemeente. Dit geldt eveneens voor een ontheffing in een blauwe zone. Deze doelgroepen kunnen derhalve géén gebruik maken van de in de openbare ruimte (op straat) aanwezige parkeercapaciteit. Er is immers voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein voorzien. Ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden waar – momenteel – geen gereguleerd parkeren van kracht is, dient de gehele parkeereis op eigen terrein beschikbaar te zijn. De adressen van deze ontwikkelingen worden vastgelegd op de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein), voor het geval hier naderhand een vorm van parkeerregulering wordt geïmplementeerd.

Alle adressen in gereguleerde gebieden die voldoen aan de parkeereis, met of zonder reductie, worden op de POET-lijst geplaatst. Dit betekent dat deze adressen geen recht hebben op een parkeervergunning, bezoekersregeling of ontheffing blauwe zone. In het ‘Aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Kerkrade 2023’ is bepaald in welke gebieden een parkeervergunning aangevraagd kan worden en wie hiervoor in aanmerking komt. Daarin wordt ook bepaald hoe omgegaan wordt met de adressen die een parkeerplaats op eigen terrein heeft.

In de praktijk is het mogelijk dat een bestaand pand met bestaande invulling wel recht heeft op een parkeervergunning en een nieuw pand niet. Dit komt doordat het nieuwe pand voorafgaand aan de planvorming ervan op de hoogte was dat het parkeren op eigen terrein opgelost moet worden. In de bestaande situatie geldt deze regel niet. Zoals opgemerkt, wordt in dit parkeernormenbeleid niet bepaald wie recht heeft op een parkeervergunning. De spelregels hiervoor staan opgetekend in het meest recente ‘Aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Kerkrade’.

6.2 Uitwerking publiek- en privaatrechtelijk

In koop- en huurovereenkomsten dienen eigenaren van panden een kettingbeding op te nemen. Hierin wordt ook voor de toekomstige bewoners en huurders duidelijk wanneer zij wel of geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning of bezoekersregeling. Indien sprake is van een anterieure overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente, dient hierover in deze overeenkomst door de gemeente een bepaling opgenomen te worden. Samen met Team Vastgoed wordt dit geborgd in de standaard anterieure overeenkomst die door de gemeente wordt toegepast.

6.3 Communicatie naar (eind)gebruikers

Het is een verplichting van de aanvrager van de omgevingsvergunning, om de eigenaar van het pand (in het geval dat de aanvrager niet de eigenaar is / wordt) te informeren over het feit dat de (toekomstige) gebruikers (bewoners, werknemers, bezoekers) wel of geen recht hebben op een parkeervergunning, bezoekersregeling of ontheffing in de openbare ruimte. Op zijn beurt is eigenaar verplicht om dit aan huurders en/of kopers van het pand te melden.

7 Juridisch kader

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Kerkrade is van toepassing op alle omgevingsvergunningsplichtige activiteiten die plaatsvinden op het grondgebied van de gemeente.

Het onderdeel GVVP 2017, hoofdstuk 5.2 dient te vervallen bij het vaststellen van de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024. De rest van het GVVP 2017, voor zover nu nog van kracht, blijft van kracht. De Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 wordt als beleidsregel vastgesteld, waardoor deze als dynamische verwijzing toegepast kan worden. Dit maakt alle verwijzingen robuust, doordat verwezen wordt naar de laatste vastgestelde versie van de Nota Parkeernormen Kerkrade.

De recente plannen kennen voor wat betreft parkeren een dynamische verwijzing, die in momenteel naar de GVVP-2017 verwijst. Oude plannen kennen een statische verwijzing naar het GVVP en dienen derhalve aangepast te worden.

7.1 Bestemmingsplannen en het Omgevingsplan

Omgevingswet – die is ingegaan op 1 januari 2024 – bundelt en moderniseert wetten voor de leefomgeving. Het gaat hierbij onder andere om wet- en regelgeving over bouwen, milieu, ruimtelijke ordening en natuur. Met de Omgevingswet wordt beoogd om een goed evenwicht tussen het benutten en beschermen van de leefomgeving te bewerkstelligen. Door regels voor ruimtelijke ontwikkelingen te vereenvoudigen en samen te voegen, kunnen bouwprojecten gemakkelijker gestart worden.

Het Omgevingsplan is de vervanger van het bestemmingsplan, het wijzigingsplan, het uitwerkingsplan en de beheerverordening uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In de huidige situatie kent Kerkrade meerdere bestemmingsplannen voor haar grondgebied. Onder de Omgevingswet geldt één (tijdelijk) Omgevingsplan voor het hele grondgebied. Er ontstaat ruimte om dit Omgevingsplan globaler en flexibeler in te richten dan de bestemmingsplannen en hieraan algemene en specifieke regels te koppelen aan het parkeren.

In de huidige situatie zijn verwijzingen naar de parkeernormen voor auto en fiets in de bestemmingsplannen opgenomen. In de bestemmingsplannen wordt verwezen naar het vigerende GVVP 2017, waar het parkeernormenbeleid onderdeel van uit maakt. Dit betekent dat, na de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 en het intrekken van hoofdstuk 5.2 van het GVVP 2017, aanvragen voor omgevingsvergunningen getoetst worden aan de nieuwe parkeernormen. Hiervoor is geen bestemmingsplanherziening nodig.

Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet vormen de huidige bestemmingsplannen het tijdelijke Omgevingsplan. In het Omgevingsplan is een verwijzing naar de beleidsregel opgenomen. In de periode tot 2032 zullen de bestemmingsplannen worden omgezet naar een Omgevingsplanregeling. Ook hierbij zal een dynamische verwijzing naar deze nota opgenomen worden.

7.2 De omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt opgenomen welke parkeereis bij de te realiseren functie(s) hoort. Een parkeertoets, zoals boven vermeld, is nodig in het geval van zowel een bestemmingsplanwij-

ziging als een bouwplan conform het bestemmingsplan (of Omgevingsplan). Bij een wijziging van het Omgevingsplan voor een ontwikkeling of een omgevingsvergunning in afwijking van het Omgevingsplan (BOPA) is eveneens een toets aan het parkeernormenbeleid vereist.

In de Omgevingsvergunning dient te worden gemotiveerd hoe de parkeereis tot stand is gekomen en hoe daarbij rekening is gehouden met andere functies en belangen in de fysieke leefomgeving (evenwichtige toedeling van functies aan locaties). Dit is met name van belang indien een reductie op de effectieve parkeerbehoefte wordt toegepast. Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten in de aanvraag van de omgevingsvergunning benoemd:

- Het aantal parkeerplaatsen waarover het plan dient te beschikken;
- De wijze waarop dit aantal parkeerplaatsen op eigen terrein dan wel op een alternatieve wijze wordt ingevuld;
- De ligging van de parkeervoorziening(en) waar de parkeereis wordt ingevuld;
- De fysieke toegankelijkheid van de parkeervoorziening(en) door de verschillende doelgroepen;
- De beschikbaarheid van de parkeervoorziening(en) in de tijd.

Wanneer ervoor wordt gekozen om één of meerdere doelgroepen in één of meer (private dan wel openbare) parkeervoorzieningen te laten parkeren, moet het daadwerkelijke gebruik hiervan geregeld zijn. De fysieke toegang op de momenten dat deze doelgroep(en) gebruik dienen te maken van de parkeervoorziening(en) moet gegarandeerd zijn. In de gebruiksfase behoudt de gemeente zich het recht om te controleren of hetgeen in de omgevingsvergunning hierover is vastgelegd, ook in de praktijk zo is georganiseerd. Dit kan door in een vergunningsvoorschrift op te nemen dat de betreffende parkeerplaatsen worden gerealiseerd én duurzaam in stand worden gehouden.

7.3 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is verwoord dat het bevoegde bestuursorgaan de beleidsregels respecteert, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen. Concreet betekent dit dat het college van B&W de bevoegdheid heeft om af te wijken van de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024, als zich bijvoorbeeld een situatie voordoet waarin één of meerdere belanghebbenden onevenredig worden benadeeld door toepassing van de nota. Indien gebruik gemaakt wordt van deze hardheidsclausule, dient dit onderbouwd en beargumenteerd te worden. In dat geval is een collegebesluit vereist om de afwijking te laten plaatsvinden.

7.4 Overgangsregeling

De voorbereiding van ruimtelijke ontwikkelingen kent vaak een lange doorlooptijd. Om duidelijkheid en rechtszekerheid aan initiatiefnemers en belanghebbenden te bieden, is een overgangsregeling vereist. Verzoeken om een bestemmingsplan of functie te wijzigen of om een omgevingsvergunning aan te vragen die zijn ingediend vóórdat deze beleidsnota formeel in werking is getreden, worden getoetst aan het *'GVVP gemeente Kerkrade 2017'.* Vanaf inwerkingtreding van onderhavige nota worden nieuwe aanvragen getoetst aan deze nota. Voor lopende initiatieven, die reeds getoetst zijn aan de oude normen, zoals opgenomen in het genoemde GVVP, kunnen vanaf inwerkingtreding van deze nota aan de nieuwe parkeernormen getoetst worden.

Ten aanzien van (facet)bestemmingsplannen geldt, dat tot aan de vaststelling van de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024, verwezen wordt naar hoofdstuk 5.2 van het GVVP 2017. Ná de

vaststelling van de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 wordt bij de afwijking of wijziging van het (tijdelijke) Omgevingsplan Kerkrade verwezen naar de vastgestelde nota.

7.5 Slot- en overgangsbepaling

1. Nadat de gemeenteraad de Nota Parkeernormen 2024 heeft vastgesteld als beleidsregel, vindt bekendmaking plaats. De dag nadat de bekendmaking heeft plaatsgevonden, treden deze beleidsregels in werking.

2. *'GVVP gemeente Kerkrade 2017, hoofdstuk 5.2'* komt met deze inwerkingtreding te vervallen.

Bijlage 1: Parkeernormen auto

Woning

Segment	Centrum			Schil centrum			Rest bebouwde kom			Per eenheid
	Bewoners	Bezoekers	Totaal	Bewoners	Bezoekers	Totaal	Bewoners	Bezoekers	Totaal	
Koop, huis, vrijstaand	1,70	0,10	**1,80**	1,90	0,10	**2,00**	2,20	0,15	**2,35**	woning
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,60	0,10	**1,70**	1,80	0,10	**1,90**	2,10	0,15	**2,25**	woning
Koop, huis, tussen/hoek	1,50	0,10	**1,60**	1,70	0,10	**1,80**	1,90	0,15	**2,05**	woning
Koop, appartement, duur (>100 m2 BVO)	1,50	0,10	**1,60**	1,70	0,10	**1,80**	2,00	0,15	**2,15**	woning
Koop, appartement, midden (75-100 m2 BVO)	1,40	0,10	**1,50**	1,50	0,10	**1,60**	1,60	0,15	**1,75**	woning
Koop, appartement, goedkoop (<75m2 BVO)	1,30	0,10	**1,40**	1,40	0,10	**1,50**	1,60	0,15	**1,75**	woning
Huur, huis, vrije sector	1,30	0,10	**1,40**	1,50	0,10	**1,60**	1,60	0,15	**1,75**	woning
Huur, huis, sociale huur	1,10	0,10	**1,20**	1,20	0,10	**1,30**	1,40	0,15	**1,55**	woning
Huur, appartement, vrije sector (>100 m2 BVO)	1,30	0,10	**1,40**	1,50	0,10	**1,60**	1,60	0,15	**1,75**	woning
Huur, appartement, vrije sector (75-100 m2 BVO)	1,00	0,10	**1,10**	1,10	0,10	**1,20**	1,30	0,15	**1,45**	woning
Huur, appartement, vrije sector (<75 m2 BVO)	0,80	0,10	**0,90**	1,00	0,10	**1,10**	1,20	0,15	**1,35**	woning
Huur, appartement, sociaal (>100 m2 BVO)	1,00	0,10	**1,10**	1,10	0,10	**1,20**	1,30	0,15	**1,45**	woning
Huur, appartement, sociaal (75-100 m2 BVO)	0,60	0,10	**0,70**	0,80	0,10	**0,90**	1,10	0,15	**1,25**	woning
Huur, appartement, sociaal (<75 m2 BVO)	0,40	0,10	**0,50**	0,60	0,10	**0,70**	0,80	0,15	**0,95**	woning
Huur, appartement, sociaal (<30 m2 BVO)	0,20	0,10	**0,30**	0,40	0,10	**0,50**	0,50	0,15	**0,65**	woning

Winkelen en boodschappen

Segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Supermarkt, buurtsuper	2,90	3,70	4,40	89%	100 m2 BVO
Supermarkt, fullservice	4,50	5,60	6,40	93%	100 m2 BVO
Supermarkt, groot (XL)	6,90	7,80	8,70	84%	100 m2 BVO
Groothandel, specialist		6,40	6,90	80%	100 m2 BVO
Groothandel, algemeen		7,40	7,40	80%	100 m2 BVO
Buurt- en dorpscentrum		4,10	4,70	72%	100 m2 BVO
Weekmarkt (bij klein wijk-, buur- en dorpscentrum)	0,24	0,24	0,24	85%	100 m2 BVO
Kringloopwinkel		1,40	1,90	89%	100 m2 BVO
Bruin- en witgoedzaken	4,40	6,30	8,10	92%	100 m2 BVO
Woonwarenhuis / woonwinkel	1,40	1,80	1,90	91%	100 m2 BVO
Winkelboulevard		3,70	4,20	94%	100 m2 BVO
Bouwmarkt		2,00	2,50	87%	100 m2 BVO
Tuin- / groencentrum		2,50	2,80	89%	100 m2 BVO

Opmerkingen

** 1 kraam = 6 m2 BVO. Als geen pp achter de kraam, dan 1,00 pp voor de standhouder toevoegen*

** Tuin- / groencentrum is inclusief buitenruimte*

Werken

Segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,4	1,8	1,9	5%	100 m2 BVO
Commerciële dienstverlening (kantoren met balie)	1,8	2,1	2,5	20%	100 m2 BVO
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	0,7	0,7	0,7	5%	100 m2 BVO
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	0,7	0,7	0,7	5%	100 m2 BVO
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,6	1,8	5%	100 m2 BVO

Opmerkingen

** Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief: industrie, laboratorium, werkplaats*

** Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief: loods, opslag, transportbedrijf*

** Aandeel bezoekers bedrijfsverzamelgebouw: Idem kantoor /commerciële dienstverlening / bedrijf*

Onderwijs

segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Kinderdagverblijf (crèche)	1,0	1,2	1,3	0%	100 m2 BVO
Basisonderwijs	1,0	1,0	1,0	0%	leslokaal
Middelbaar onderwijs (VMBO/HAVO/VWO)	4,3	5,0	5,3	11%	100 leerlingen
Middelbaar beroepsonderwijs (ROC)	5,2	5,8	6,2	7%	100 leerlingen
Hogeschool	10,3	10,9	11,5	72%	100 studenten
Avondonderwijs	5,0	6,0	7,0	95%	100 studenten

Opmerkingen

** KDV: alleen halen & brengen*

** Basisonderwijs: gemiddeld 3,5 m2 BVO per leerling, gemiddeld 25-26 en maximaal 30 leerlingen per lokaal*

** Middelbaar onderwijs: 5,7 - 14,8 m2 BVO per leerling, gemiddeld en maximaal 30 leerlingen per lokaal*

** Hoger onderwijs: gem. 7,5 m2 BVO per student*

** Avondonderwijs: gem. 10,0 m2 BVO per student*

Horeca en (verblijfs)recreatie

Segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Camping (kampeerterrein)			1,3	90%	standplaats
Bungalowpark (huisjescomplex)			1,7	91%	bungalow
Hotel, 1*	0,5	0,9	2,4	77%	10 kamers
Hotel, 2*	1,6	2,4	4,1	80%	10 kamers
Hotel, 3*	2,5	3,6	5,2	77%	10 kamers
Hotel, 4*	3,7	4,4	6,3	73%	10 kamers
Hotel, 5*	5,8	8,4	10,9	65%	10 kamers
Bed & Breakfast	1,0	1,0	1,0	80%	kamer
Discotheek	8,1	14,3	20,4	99%	100 m2 BVO
Café / bar / cáfetaria	6,0	6,0	7,0	90%	100 m2 BVO
Restaurant	6,0	6,0	8,0	80%	100 m2 BVO
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	5,0	7,0	10,0	99%	100 m2 BVO

Opmerkingen

** Camping: norm is excl. 10% voor gasten van bezoekers*

** Fastfoodrestaurant: geen kengetallen CROW. Grote mate van marge wordt aanbevolen*

** Café / bar / cafetaria: gem. 1,5 m2 per zitplaats*

** Restaurant: gem. 2,0 m2 per zitplaats*

Sport, cultuur en ontspanning

Segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Bibliotheek	0,70	1,00	1,30	97%	100 m2 BVO
Bioscoop	4,20	8,90	12,00	94%	100 m2 BVO
Filmtheater / filmhuis	3,60	6,20	8,70	97%	100 m2 BVO
Theater / schouwburg	8,80	9,40	11,30	87%	100 m2 BVO
Musicaltheater	3,40	3,90	4,40	86%	100 m2 BVO
Museum	0,50	0,70	1,00	95%	100 m2 BVO
Casino	6,20	6,60	7,00	86%	100 m2 BVO
Bowlingcentrum	2,10	2,70	3,30	89%	bowlingbaan
Biljart- / snookercentrum	1,10	1,30	1,60	87%	tafel
Dansstudio	2,00	4,30	5,90	93%	100 m2 BVO
Fitnessstudio / sportschool	1,90	3,90	5,20	87%	100 m2 BVO
Fitnesscentrum	2,20	4,90	6,70	90%	100 m2 BVO
Wellnesscentrum			9,80	99%	100 m2 BVO
Sauna / hammam	3,00	5,10	7,10	99%	100 m2 BVO
Sporthal	1,70	2,30	2,90	96%	100 m2 BVO
Sportzaal	1,30	2,10	2,90	94%	100 m2 BVO
Tennishal	0,40	0,50	0,60	87%	100 m2 BVO
Padelhal	0,50	0,60	0,80	87%	100 m2 BVO
Squashhal	1,70	2,50	2,80	84%	100 m2 BVO
Zwembad (overdekt)		11,70	12,50	97%	100 m2 bassin
Zwembad (openlucht)		11,10	13,90	99%	100 m2 bassin
Golfoefencentrum (pitch & putt)			52,70	93%	centrum
Golfbaan (18 holes)			105,60	98%	centrum
Indoorspeeltuin / kinderspeelhal (gemiddeld / klein)	5,40	6,20	6,90	97%	100 m2 BVO
Indoorspeeltuin / kinderspeelhal (groot)	6,00	6,80	7,80	98%	100 m2 BVO
Volkstuin		1,40	1,50	100%	tuin
Sportveld	27,00	27,00	27,00	95%	hectare terrein (netto)
Stadion	0,20	0,20	0,20	99%	zitplaats
Kinderboerderij (stadsboederij)	5,40	6,20	6,90	97%	boerderij (gemiddeld)
Dierenpark	12,00	12,00	12,00	99%	ha. terrein (netto)
Plantentuin (botanische tuin)		10,00	13,00	99%	gemiddelde tuin

Opmerkingen

** Bioscoop + filmtheater/filmhuis + theater/schouwburg: 1 zitplaats is ca. 3 m2 BVO*

** Musicaltheater: 1 zitplaats is ca. 8,4 m2 BVO*

** Bioscoop: rekening houden met eventuele overlap voorstellingen: +40%*

** Filmtheater / filmhuis: rekening houden met eventuele overlap voorstellingen: +20%*

** Fitnessstudio richt zich op groepen, fitnesscentrum richt zich op individuen*

** Wellnesscentrum: thermen, kuurcentrum, beautycentrum*

** Sporthal + sportzaal: bij events met grote bezoekersaantallen: norm bepalen o.b.v. verwachte bezoekersaantallen*

** Ski- snowboardhal: norm is excl. oefenpistes*

** Golfoefencentrum (pitch & putt): omvang centrum ca. 6 ha.*

** Golfbaan: 18 holes, 60 -70 ha.*

** Bowlingbaan = gemiddeld 52 m2 BVO. Inclusief zitruimte en 1m achter de machine*

** Biljart- / snookercentrum = gemiddeld 18 - 30 m2 BVO. Alleen tafel en speelruimte*

** Dierenpark: Gaiazoo = 18,5 ha.*

Referenties

** Roda stadion = 20.000 zitplaatsen = 800 pp. Werkelijk 1.600 gratis pp*

** Kinderstad Heerlen = 12.000 m2 BVO = 372 pp. Werkelijk: 550 pp*

Gezondheidszorg, (sociale) voorzieningen en overig

segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,3	2,7	3,2	57%	behandelkamer
Apotheek	2,5	3,0	3,4	45%	apotheek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,5	1,7	2,0	57%	behandelkamer
Consultatiebureau	1,5	1,8	2,1	50%	behandelkamer
Consultiebureau voor ouderen	1,4	1,7	2,0	38%	behandelkamer
Tandartsenpraktijk	1,8	2,2	2,6	47%	behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,8	2,1	2,4	55%	behandelkamer
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,8	29%	100m2 BVO
Crematorium			35,1	99%	per plechtigheid
Begraafplaats			36,6	97%	per plechtigheid
Penitentiaire inrichting	1,9	2,4	3,5	37%	10 cellen
Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	95%	zitplaats
Verpleeg- en verzorgingshuis	0,7	0,7	0,7	60%	kamer

** Huisartsenpraktijk (-centrum) = gemiddeld 54 m2 BVO per behandelkamer*

** Fysiotherapiepraktijk (-centrum) = ?*

** Tandartsenpraktijk = gemiddeld 14 m2 BVO per behandelkamer*

** Crematorium en begraafplaats: norm per (deels) gelijktijdige plechtigheid*

Bijlage 2: Parkeernormen fiets

Wonen

Segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Koop, huis, vrijstaand	5,0	woning
Koop, huis, twee-onder-een-kap	5,0	woning
Koop, huis, tussen/hoek	5,0	woning
Koop, appartement, duur	3,0	woning
Koop, appartement, midden	3,0	woning
Koop, appartement, goedkoop	3,0	woning
Huur, huis, vrije sector	5,0	woning
Huur, huis, sociale huur	5,0	woning
Huur, appartement, duur	3,0	woning
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	3,0	woning
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	1,0	kamer
Kamerverhuur, niet-zelfstandig (studenten)	1,0	kamer
Serviceflat	0,5	woning
Kleine eenpersoonswoning	2,0	woning

Winkelen en boodschappen

Segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Supermarkt, buurtsuper	2,70	100 m2 BVO
Supermarkt, fullservice	2,70	100 m2 BVO
Supermarkt, groot (XL)	1,60	100 m2 BVO
Groothandel, specialist		100 m2 BVO
Groothandel, algemeen		100 m2 BVO
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum, 20.000 - 30.000 inwoners		100 m2 BVO
Buurt- en dorpscentrum		100 m2 BVO
Wijkcentrum (klein)	2,50	100 m2 BVO
Wijkcentrum (gemiddeld)	2,50	100 m2 BVO
Wijkcentrum (groot)	2,50	100 m2 BVO
Weekmarkt (bij klein wijk-, buur- en dorpscentrum)	2,50	100 m2 BVO
Kringloopwinkel	2,50	100 m2 BVO
Bruin- en witgoedzaken	0,25	100 m2 BVO
Woonwarenhuis / woonwinkel	0,25	100 m2 BVO
Woonwarenhuis (zeer groot)		100 m2 BVO
Meubelboulevard / woonboulevard		100 m2 BVO
Winkelboulevard	0,25	100 m2 BVO
Outletcentrum		100 m2 BVO
Bouwmarkt	0,25	100 m2 BVO
Tuin- / groencentrum	0,25	100 m2 BVO

Werken

Segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,0	100 m2 BVO
Commerciële dienstverlening (kantoren met balie)	3,0	100 m2 BVO
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	2,0	100 m2 BVO
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	0,5	100 m2 BVO
Bedrijfsverzamelgebouw	0,5	100 m2 BVO

Horeca en (verblijfs)recreatie

Segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Camping (kampeerterrein)		standplaats
Bungalowpark (huisjescomplex)		bungalow
Hotel (1* - 5*)	0,25	kamer
Café / bar / cáfetaria	7,00	100 m2 BVO
Fastfoodrestaurant	10,00	100 m2 BVO
Restaurant	7,00	100 m2 BVO
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	0,50	100 m2 BVO

Onderwijs

segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Kinderdagverblijf (crèche)	0,0	100 m2 BVO
Basisonderwijs	50,0	100 leerlingen
Middelbaar onderwijs (VMBO/HAVO/VWO)	80,0	100 leerlingen
Middelbaar beroepsonderwijs (ROC)	80,0	100 leerlingen
Hogeschool	20,0	100 studenten
Universiteit		100 studenten
Avondonderwijs	8,0	100 studenten

Sport, cultuur en ontspanning

Segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Bibliotheek	2,00	100 m2 BVO
Bioscoop	4,00	100 m2 BVO
Filmtheater / filmhuis	4,00	100 m2 BVO
Theater / schouwburg	13,00	100 m2 BVO
Musicaltheater	13,00	100 m2 BVO
Museum	0,50	100 m2 BVO
Casino		100 m2 BVO
Bowlingcentrum	0,25	bowlingbaan
Biljart- / snookercentrum	0,25	tafel
Dansstudio	4,00	100 m2 BVO
Fitnessstudio / sportschool	4,00	100 m2 BVO
Fitnesscentrum	4,00	100 m2 BVO
Wellnesscentrum		100 m2 BVO
Sauna / hammam		100 m2 BVO
Sporthal	1,40	100 m2 BVO
Sportzaal	2,20	100 m2 BVO
Tennishal	2,20	100 m2 BVO
Squashhal	2,20	100 m2 BVO
Zwembad (overdekt)	11,00	100 m2 bassin
Zwembad (openlucht)	15,00	100 m2 bassin
Kunstijsbaan (< 400 meter)		100 m2 BVO
Kunstijsbaan (400 meter)		100 m2 BVO
Golfoefencentrum (pitch & putt)		centrum
Golfbaan (18 holes)		centrum
Indoorspeeltuin / kinderspeelhal (gemiddeld / klein)	0,50	100 m2 BVO
Indoorspeeltuin / kinderspeelhal (groot)	0,50	100 m2 BVO
Indoorspeeltuin / Kinderspeelhal (zeer groot)		100 m2 BVO
Volkstuin	0,50	tuin
Zwemparadijs		100 m2 BVO
Sportveld	30,00	hectare terrein (netto)
Stadion	5,00	100 m2 zitplaats
Ski- en snowboardhal		100 m2 sneeuw
Kinderboerderij (stadsboederij)	20,00	boerderij (gemiddeld)
Manage (paardenhouderij)	0,50	box
Dierenpark	4,00	ha. terrein (netto)
Attractie- en pretpark		ha. terrein (netto)
Plantentuin (botanische tuin)	20,00	gemiddelde tuin
Stedelijk event	18,00	100 bezoekers

Gezondheidszorg, (sociale) voorzieningen en overig

segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Huisartsenpraktijk (-centrum)	0,25	behandelkamer
Apotheek	6,00	apotheek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	0,25	behandelkamer
Consultatiebureau	0,25	behandelkamer
Consultiebureau voor ouderen		behandelkamer
Tandartsenpraktijk	0,50	behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,30	behandelkamer
Ziekenhuis	0,50	100 m2 BVO
Crematorium		per plechtigheid
Begraafplaats	3,00	per plechtigheid
Penitentiaire inrichting		10 cellen
Religiegebouw	0,20	zitplaats
Verpleeg- en verzorgingshuis	0,25	kamer

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	Vrijdag-middag	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Woningen, bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	60%	80%	70%
Woningen, bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	60%	100%	70%
Kantoor / bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	100%	25%	100%
Bioscoop / theater / podium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	10%	10%	10%
Verpleeg- / verzorgingstehuis / aanleunwoning / verzorgingsflat	100%	100%	50%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
Ziekenhuis (patiënten en bezoekers)	100%	100%	40%	5%	60%	100%	60%	60%	60%
Ziekenhuis (medewerkers)	75%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	40%	40%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	80%	100%	90%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%	0%

Bijlage 4: Kwaliteitseisen fietsparkeren

Functie	Kwaliteitseis
Alle functies	Alle fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de eisen van FietsParKeur.
Alle functies	Fietshellingen of -trappen voldoen aan de maximale voorschriften uit de Leidraad Fietsparkeren van het CROW en zijn uitgerust met fietsgoten.
Alle functies	Indien in een openbare (auto)parkeergarage een gedeelte voor fietsparkeren wordt opgenomen, moet de toegang daarvan altijd fysiek gescheiden zijn van het autoverkeer. Deze eis geldt niet voor niet-openbare parkeergarages en stallingsgarages.
Alle functies	De ingang van de bergruimte ligt binnen loopafstand van de hoofdingang van het gebouw .
Alle functies	De bergruimte is goed bereikbaar vanaf de openbare ruimte. Fietsers mogen in het gebruik niet belemmerd worden doordat meerdere deuren gepasseerd dienen te worden voordat de bergruimte bereikt wordt.
Alle functies	In het ontwerp van de bergruimte dient rekening gehouden te worden met (brom- en snor)fietsen met afwijkende maten. Dit geldt tevens voor bakfietsen en e-bikes. Hiertoe dienen de fysieke fietsparkeervakken ingetekend te zijn, zodat beoordeeld kan worden of voldoende fietsen gestald kunnen worden. Ook parkeervakken voor afwijkende fietsen worden ingetekend.
Alle functies	In een bergruimte dient rekening gehouden te worden met oplaadmogelijkheden voor elektrische (brom- en snor)fietsen.
Wonen en werken (langparkeren)	De fietsstalling moet minimaal van de openbaarheid afgesloten zijn. Tevens is de stalling overdekt. De voorkeur gaat uit naar een inpandige fietsstalling.
Bezoekers (kortparkeren)	Een overdekte fietsstalling wordt aanbevolen.
Wonen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte moet ten minste beschikken over een vloeroppervlak van 5 m^2 bij een breedte van ten minste 1,80 m. en een hoogte van ten minste 2,3 m.
Wonen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte is afsluitbaar.
Wonen	Een bergruimte is rechtstreeks bereikbaar vanaf de openbare weg via het aansluitende terrein of via een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Bijlage 5: Format toepassingskader + spelregels

Stap	Betreft		Resultaat aantal pp	
1.	Normatieve parkeerbehoefte			
	1A. Saldering bestaande parkeerbehoefte			
2.	Effectieve parkeerbehoefte			
3.	Mobiliteitsreducties			
	3A. Aanwezigheid HOV-halte			
	< 400 m.	10% reductie		
	3B. Inzet deelauto's			
	per deelauto	3 pp netto		
	één deelauto per	60 woningen		
	maximaal	20% reductie		
	3B. Realisatie extra fietsparkeerplaatsen			
	Ten minste 10% bovenop fietsparkeereis	5% reductie		
	3B. Inzet deelfietsen			
	Per 2 deelfietsen (openbare ruimte)	1 pp		
	Per 4 deelfietsen (eigen terrein)	1 pp		
4.	Parkeereis: parkeerbehoefte na reducties			
5.	Parkeeroplossingen			
	5A. Parkeerplaatsen op eigen terrein			
	5B. Parkeerplaatsen in omgeving, privaat			binnen max acceptabele loopafstand. Zie tabel
	5C. Parkeerplaatsen in omgeving, openbaar			binnen max acceptabele loopafstand. Zie tabel
6.	**Parkeerbalans**			

Spelregels

* De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de vastgestelde mobiliteitsnorm per functie af te zetten tegen de omvang (aantal eenheden / m2 BVO) van de functie. Vervolgens w.ordt de parkeerbehoefte van alle functies binnen de ontwikkeling gecumuleerd tot de normatieve parkeerbehoefte
* De effectieve parkeerbehoefte wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte af te zetten tegen de in het beleid opgenomen aanwezigheidspercentages. De effectieve parkeerbehoefte wordt voor de maatgevende momenten weergegeven.
* De mobilliteitsreducties worden gecumuleerd. De effectieve parkeerbehoefte kan voor maximaal 40% worden gereduceerd door de genoemde initiatieven op het gebied van mobiliteit.
* De mobiliteitsreductie wordt berekend over de effectieve parkeerbehoefte.
* Voor iedere gereduceerde (en dus niet te realiseren) parkeerplaats wordt een bijdrage aan het Mobiliteitsfonds gedaan.
* De adressen behorende bij de ontwikkeling waarvan de parkeerbehoefte wordt afgekocht, maken geen aanspraak op een parkeervergunning in de openbare ruimte. Deze worden op de POET-lijst geplaatst.
* Cumulatief kan in het gereguleerde gebied maximaal 40% van de parkeerbehoefte na reducties buiten het plangebied (lees: in de omgeving) afgewenteld worden. Hierbij geldt een maximaal acceptabele loopafstand per doelgroep en per gebied. In het niet-gereguleerde gebied geldt een maximale reductie van 20%.

Bijlage 6: Begrippenlijst

In deze mobiliteitsnormennota passen we de volgende begrippen en definities toe:

CROW:	CROW (oorspronkelijk: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is een onafhankelijk kenniscentrum voor bedrijven en overheden. CROW bedenkt oplossingen voor vraagstukken in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en parkeren.
CROW-richtlijn:	De landelijke CROW-richtlijn 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (versie december 2018). Deze richtlijn geeft de meest actuele landelijke richtlijnen voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij de meest voorkomende functies bij ruimtelijke ontwikkelingen. De rekenmethodiek van de CROW geldt als basis voor deze parkeernorm.
Deelauto:	Een auto waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met ten minste één andere particuliere deler van een ander huishouden.
Deelfiets / -scooter:	Een fiets die eigendom is van een aanbieder en die gebruikt kan worden door een groot aantal personen. Deze fiets wordt opgehaald en terug-gebracht op speciaal daarvoor ingerichte stallingen of docking stations dan wel binnen daarvoor aangegeven zones.
Dubbelgebruik:	Parkeerplaatsen worden niet gereserveerd c.q. toegekend aan één specifieke gebruiker of doelgroep. Dubbelgebruik is bovendien gekoppeld aan aanwezigheidspercentages.
Eigen terrein:	Grond waarover initiatiefnemer aantoonbaar kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling, gedurende het gebruik van de functie, dan wel op enige afstand van de ruimtelijke activiteit, waarmee rekening is gehouden met voor- en natransport om op die locatie te komen.
Functiewijziging:	Het wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw of terrein, dat leidt tot een andere parkeerbehoefte.
HOV-halte:	HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. In Kerkrade onderscheiden we de volgende HOV-haltes: NS station Kerkrade, busstation Kerkrade Centrum, busstation Emmaweg (Hoensbroek) en busstation Parkstad Stadion.

Mobiliteitsnorm: Een mobiliteitsnorm geeft niet alleen invulling aan de traditionele parkeernorm, maar ook aan het gebruik van andere vervoerswijzen, waaronder de fiets en het OV.

Parkeerbehoefte: De parkeerbehoefte die door de functie(s) binnen de ruimtelijke ontwikkeling wordt gegenereerd. De normatieve parkeerbehoefte betreft de parkeerbehoefte die wordt gegenereerd door de functie(s) af te zetten tegen de betreffende parkeernorm(en). De effectieve parkeerbehoefte wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte af te zetten tegen de betreffende aanwezigheidspercentages.

Parkeereis: Het aantal te realiseren en in stand te houden autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling gedurende het gebruik hiervan.

Parkeernorm: Een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn, per eenheid of bruto vloeroppervlakte (BVO), op basis van de huidige inzichten.

Parkeerbalans: De berekening van de totale vraag (programma x norm) naar parkeer-plaatsen, vanuit een ruimtelijke activiteit en rekening houdend met gebiedsindeling en aanwezigheidspercentages;

POET-lijst: POET staat voor Parkeren Op Eigen Terrein. Adressen die hun parkeerbe-hoefte op eigen terrein dienen in te vullen en derhalve geen aanspraak maken op een parkeervergunning of -ontheffing in de openbare ruimte (in het gereguleerde gebied);

Ruimtelijke ontwikkeling: Onder ruimtelijke ontwikkelingen verstaan we:

- Nieuwbouw
- Gebiedsontwikkelingen
- Woningbouw, realisatie van commerciële functies, realisatie van sociaal maatschappelijke functies en realisatie van alle andere voorkomende functies.
- Transformaties (huidig pand of terrein krijgt een andere functie / wordt gebruikt ten behoeve van een andere activiteit) waarvoor een bestemmingsplanwijziging vereist is.
- Herontwikkelingen ((gedeeltelijke) sloop-nieuwbouw)

Uitbreiding van een of meer bestaande panden (extra bouwlaag, aanbouw), voor zover dit van invloed is op de parkeernorm.

Nota Parkeernormen 2024

Opstellers	Rob van Bergen, Axl Schobben
	Myrthe Hermanns, Eddy Jongen (Kwirkey)
Datum	18 september 2024
Versie	definitief

Inhoud

Samenvatting 4
1 Inleiding 5
1.1 Inleiding 5
1.2 Doelstelling parkeernormenbeleid 5
1.3 Waarom nieuw parkeernormenbeleid? 6
1.4 Het huidige parkeernormenbeleid (GVVP 2017) 6
2 Parkeernormen auto 7
2.1 Stedelijkheidsgraad 7
2.2 Gebiedsindeling 7
2.3 Link met CROW en beleidskeuzes 8
2.4 Normen per functie 9
2.5 Kwaliteitseisen parkeeroplossingen 9
3 Parkeernormen fiets 10
3.1 Parkeerkencijfers fiets 10
3.2 Toepassing van parkeernormen voor de fiets 10
3.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren 11
4 Toepassingskader 12
4.1 Van norm naar eis 12
4.2 Afkoopregeling en mobiliteitsfonds 12
4.3 Oplossen parkeereis 13
4.4 Stappen in de berekening van de parkeereis 13
4.5 Vrijstelling 16
4.6 Loopafstanden 16
5 Afkoopregeling en mobiliteitsfonds 18
5.1 Afkoopsom 18
5.2 Mobiliteitsfonds 19
6 Het borgen van de parkeeroplossing 20
6.1 Opstellen en vastleggen POET-lijst 20
6.2 Uitwerking publiek- en privaatrechtelijk 20
6.3 Communicatie naar (eind)gebruikers 20
7 Juridisch kader 21
7.1 Bestemmingsplannen en het Omgevingsplan 21
7.2 De omgevingsvergunning 21
7.3 Hardheidsclausule 22

7.4 Overgangsregeling 22
7.5 Slot- en overgangsbepaling 23
Bijlage 1: Parkeernormen auto 24
Bijlage 2: Parkeernormen fiets 27
Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages 31
Bijlage 4: Kwaliteitseisen fietsparkeren 32
Bijlage 5: Format toepassingskader + spelregels 33
Bijlage 6: Begrippenlijst 34

Samenvatting

Inleiding
Ruimtelijke ontwikkelingen hebben bijna altijd parkeerplaatsen nodig. Er dient voor gezorgd te worden dat deze parkeerbehoefte niet leidt tot overlast in de omgeving. Hiertoe is in de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 het kader opgenomen, waarmee de parkeerbehoefte en de wijze waarop deze wordt ingevuld, wordt bepaald. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte die voortkomt uit een ruimtelijke ontwikkeling, in eerste instantie op eigen terrein wordt gefaciliteerd.

Doelstelling
De nota biedt parkeernormen met bijbehorend toepassingskader. Het doel van het toepassen van parkeernormen is om de te voorkomen dat een tekort aan capaciteit een negatief effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid van Kerkrade heeft, het bieden van een uniform toepassingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en een bijdrage leveren aan de mobiliteitstransitie.

Parkeernormen en mogelijke reducties
De parkeernormen zijn gebaseerd op de meest actuele publicatie van het CROW (juni 2024), waarbij Kerkrade als sterk stedelijk is ingeschaald. De gemeente is verdeeld in drie deelgebieden (centrum, schil en rest bebouwde kom). Voor de meeste functies die in de stad voorkomen, zijn sets met parkeernormen weergegeven. Reducties op de parkeerbehoefte zijn mogelijk door deelauto’s en/of deelfietsen in te zetten, extra fietsparkeerplaatsen te realiseren en wanneer het plangebied nabij een NS-treinstation is gelegen.

Afkoopregeling en Mobiliteitsfonds
Parkeerplaatsen moeten in beginsel op eigen terrein worden gerealiseerd. Indien dit niet mogelijk is, kunnen parkeerplaatsen die niet op eigen terrein gerealiseerd worden, afgekocht worden tegen een vaste vooraf bepaalde afkoopsom. Deze afkoopsom wordt toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. De gelden die aan dit Mobiliteitsfonds worden toegevoegd, worden ingezet om de mobiliteit in het algemeen binnen de gemeente te verbeteren.

Juridisch Kader
Deze Nota sluit aan op de Omgevingswet (2024) en vervangt het oude beleid dat onderdeel uitmaakt van het GVVP 2017. De nota heeft een juridisch bindend karakter en is van toepassing op alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die een omgevingsvergunning vereisen.

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Ruimtelijke ontwikkelingen hebben bijna altijd parkeerplaatsen nodig. Waar dat het geval is, dient ervoor gezorgd te worden dat deze parkeerbehoefte niet leidt tot overlast in de omgeving. Hiertoe is in deze nota het kader opgenomen, waarmee de parkeerbehoefte en de wijze waarop deze wordt ingevuld, wordt bepaald. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte die voortkomt uit een ruimtelijke ontwikkeling, in eerste instantie op eigen terrein wordt gefaciliteerd.

1.2 Doelstelling parkeernormenbeleid

De Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 kan verdeeld worden in een set parkeernormen en het bijbehorende toepassingskader. Het doel van het hanteren van parkeernormen is daarom op hoofdlijnen drieledig:

a. Proberen te voorkomen dat een tekort aan parkeercapaciteit een negatief effect heeft op de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in Kerkrade;
b. Het bieden van een uniform toepassingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen;
c. Het mede bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Ad a: Parkeernormen worden binnen de gemeente opgesteld om het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een ruimtelijke ontwikkeling te kunnen berekenen. Hiermee wordt geprobeerd te voorkomen dat een tekort aan parkeerplaatsen een negatief effect heeft op de omgeving. Openbare ruimte is schaars en wordt in de toekomst steeds schaarser. Er wordt een toename gesignaleerd van ruimteclaims in de openbare ruimte, die onder andere nodig is voor de energietransitie en het vergroenen en klimaatbestendig maken van de stad. Hier zullen keuzes gemaakt moeten worden waarbij gezondheid, leefbaarheid en klimaatbestendigheid steeds belangrijker zullen zijn. In ieder geval is in dit kader de keuze gemaakt om de openbare ruimte niet verder te belasten met geparkeerde auto's. De openbare ruimte dient zo optimaal mogelijk benut te worden door alle te faciliteren behoeften, waaronder parkeren. Uitgangspunt is dat het benodigde aantal parkeerplaatsen in eerste instantie op eigen terrein gerealiseerd dient te worden.



Ad b: Om interpretatieverschillen en willekeur bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen te voorkomen is het noodzakelijk dat de gemeente een eenduidige beleidslijn hanteert. Dit komt tegemoet aan de rechtszekerheid en het rechtsgelijkheidsbeginsel.

Ad c: Kerkrade wil een begrijpelijke verkeerssituatie, met verkeersveilige en goed ontsloten wijken. Dit vanuit de vier hoofdambities, die vastgesteld zijn in het Mobiliteitsplan van Kerkrade (maart 2023).

1.3 Waarom nieuw parkeernormenbeleid?

Om een actualiseringsslag door te voeren en het beleid flexibel toepasbaar te maken, is besloten om het parkeernormenbeleid te actualiseren. Tevens wordt het parkeernormenbeleid in een separaat document opgenomen en maakt het niet langer deel uit van het GVVP 2017. Deze Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 wordt als beleidsregel vastgesteld.

In het nieuwe beleid ligt de focus niet alleen op de auto en de bijbehorende parkeerplaats, maar ook op andere vormen van mobiliteit. De parkeernorm maakt naast het openbaar vervoer en de infrastructuur onderdeel uit van dit parkeernormenbeleid. Het integreren met andere modaliteiten moet leiden tot de gewenste flexibiliteit.

Het doel van het parkeernormenbeleid is een kader te scheppen waaraan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de hele gemeente Kerkrade ten aanzien van parkeren getoetst kunnen worden. Het is van maatschappelijk en economisch belang dat woonruimte en andere functies gerealiseerd worden in de vorm van nieuwbouw en transformaties van bestaand vastgoed.

Een actuele set aan parkeernormen met een bijbehorend toepassingskader wordt geboden. Binnen dit toepassingskader is het mogelijk om – op basis van uitgangspunten – reducties op deze normen door te voeren. Normen en reducties maken integraal onderdeel uit van het flexibele parkeer-normenbeleid.

1.4 Het huidige parkeernormenbeleid (GVVP 2017)

Het huidige parkeernormenbeleid stelt dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een toename van de parkeerbehoefte op eigen terrein opgevangen wordt, met toepassing van de geldende normen. Indien dit niet volledig mogelijk is, kan een deel van de parkeerbehoefte in de omgeving worden gecompenseerd. Dit mits – in de vorm van een parkeeronderzoek – aangetoond wordt dat dit geen overlast veroorzaakt.

Het is niet mogelijk om de realisatie van onvoldoende parkeerplaatsen af te kopen, aangezien de gemeente momenteel niet beschikt over een parkeer- dan wel mobiliteitsfonds. Wel is het mogelijk om afspraken te maken over de verdeling van de kosten voor de realisatie van aanvullende parkeerplaatsen in de openbare ruimte door de gemeente.

De normen zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 317, waarbij Kerkrade ingedeeld is in de categorie zoals 'sterk stedelijk'. Het centrum van Kerkrade wordt als ‘hoofdcentrum’ bestempeld. De wijken direct rondom het centrum zijn ingedeeld als ‘schil / overloopgebied’, het overige grondgebied is ingedeeld als ‘rest bebouwde kom’. Een parkeerbalans wordt opgesteld op basis van deze normen, rekening houdend met dubbelgebruik en compensatie van vervallen parkeerplaatsen. Bij realisatie van een parkeergarage of groot parkeerterrein worden afspraken gemaakt over exploitatie, beheer en onderhoud.

2 Parkeernormen auto

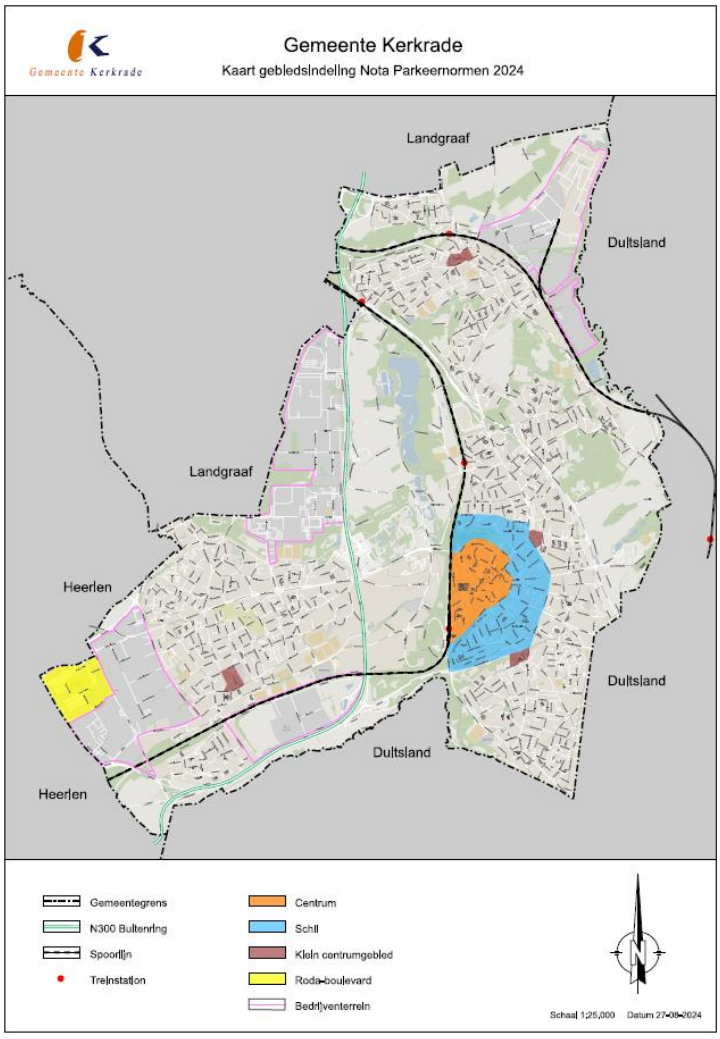
Parkeernormen dienen in een breder kader gezien te worden. Het gaat niet alleen om het aantal te realiseren parkeerplaatsen, maar als een onderdeel van de totale mobiliteits- dan wel verplaatsingsbehoefte van toekomstige gebruikers én de aanwezigheid en beschikbaarheid van modaliteiten.

2.1 Stedelijkheidsgraad

De meest actuele kencijfers van het CROW *(CROW publicatie 744, Parkeerkencijfers 2024, Basis voor parkeernormering, juni 2024).* vormen de basis voor de parkeernormen. In de CROW-richtlijnen worden kencijfers op basis van de stedelijkheidsgraad toegekend. Het gaat hier om de mate van verstedelijking van het gebied / de gemeente. De stedelijkheidsgraad is gebaseerd op het aantal adressen per km^2 in het gebied / de gemeente. Kerkrade kent gemiddeld 1.830 adressen per km^2 (www.allecijfers.nl, 2023). Dit betekent dat Kerkrade wordt ingedeeld in de categorie ‘sterk stedelijk’ (1.500 – 2.500 adressen per km^2).

2.2 Gebiedsindeling

De stad is in deelgebieden verdeeld. Dit is aan de hand van het traditionele schillensysteem gebeurd: Centrum, Schil, Rest bebouwde kom. In onderstaande kaart is de gebiedsindeling weergegeven.



Gemeente Kerkrade

Opmerkingen bij bovenstaande gebiedsindeling:

- We duiden één centrumgebied aan, zijnde Kerkrade centrum.
- De vier kleinere centrumgebieden (Bleijerheide (Maria Gorettiplein), Eygelshoven, Rolduckerveld en Spekholzerheide (Carboonplein) zijn als schilgebied ingedeeld, om zo tegemoet te komen aan de lokale dynamiek.
- De Roda-boulevard bestaat onder andere uit grootschalige detailhandel, horeca en leisure. Daarom is de Roda-boulevard – in tegenstelling tot andere bedrijventerreinen – als specifiek gebied ingetekend. Dit deelgebied valt eveneens onder 'schil/overloopgebied'. Per functie die binnen de Roda-boulevard aanwezig is, worden de bijbehorende normen toegepast.
- De begrenzing van de hierboven weergegeven deelgebieden wordt uit de kaart afgeleid. In het geval een straat de grens vormt van een deelgebied, betekent dit dat de aan de buitenzijde aanwezige adressen tot het betreffende gebied worden gerekend. Hierdoor komt het niet voor dat aan weerszijden van een straat afwijkende normen dan wel toepassingsmogelijkheden mogelijk zijn.

2.3 Link met CROW en beleidskeuzes

De in deze nota vermelde parkeernormen zijn afgeleid van de meest recente kencijfers van het CROW *(CROW publicatie 744, Parkeerkencijfers 2024, Basis voor parkeernormering, juni 2024).* Ook de aanwezigheidspercentages (Bijlage 3) die toegepast worden om de effectieve parkeerbehoefte te berekenen, zijn afgeleid uit deze CROW-publicatie.

Ten aanzien van de CROW-kencijfers wordt het volgende opgemerkt:

- Zoals aangegeven, worden in totaliteit de volgende deelgebieden onderscheiden:
    - Centrumgebied (Kerkrade centrum),
    - Schil
    - Rest bebouwde kom
- Per deelgebied zijn specifieke parkeernormen bepaald.
- De mogelijkheid bestaat om per gebied specifieke reducties toe te kennen. Dit wordt in hoofdstuk 4 verder behandeld.
- CROW hanteert voor bezoekers van bewoners in een 'sterk stedelijk' gebied kencijfers van 0,10 à 0,15 parkeerplaats per wooneenheid. De hoogte van de bezoekersnorm hangt af van de locatie binnen de gemeente.
- Het CROW hanteert een minimaal en maximaal kencijfer per functie. Voor woningen passen we de maximale kencijfers toe, voor bedrijventerrein de minimale kencijfers. Bij de overige functies passen we de gemiddelde kencijfers toe.
- Functies die naar alle waarschijnlijkheid weinig of niet voorkomen in Kerkrade, nemen we niet op in de parkeernormentabellen in de bijlage 1. Hiervoor verwijzen we naar de meest actuele publicatie van het CROW.
- Wanneer dubbelgebruik (op basis van aanwezigheidspercentages) toegepast wordt, dienen alle in te zetten parkeerplaatsen volledig openbaar te zijn. Indien door initiatiefnemer vaste (lees: gereserveerde) parkeerplaatsen worden toegekend, tellen deze parkeerplaatsen niet mee in het dubbelgebruik.
- De parkeereis betreft de parkeerbehoefte die uiteindelijk – rekening houdend met dubbelgebruik en eventuele reducties – door initiatiefnemer gefaciliteerd dient te worden. Om de parkeereis te bepalen, wordt – bij toepassing van dubbelgebruik – het drukste moment van de week als maatgevend moment beschouwd.

- Indien aan functies en/of doelgroepen vaste parkeerplaatsen toegewezen worden, worden deze parkeerplaatsen alle qua aanwezigheidspercentage op 100% gezet. Dubbelgebruik is in dat geval niet mogelijk.

2.4 Normen per functie

Per (type van) functie is een parkeernorm bepaald. Deze zijn in bijlage 1 opgenomen. Voor functies die hier niet specifiek genoemd zijn, wordt verwezen naar de meest recente kencijfers van CROW. Zoals hierboven al vermeld, worden de maximale kencijfers toegepast. De gemeente stelt de definitieve norm voor de nieuwe functie vast voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling.

Voor de functie 'wonen' wordt onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers van bewoners. Voor andere functies wordt in de norm géén onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers. Wel wordt aangegeven – aan de hand van de cijfers van het CROW – aan welk deel van de norm wordt ingevuld door vaste gebruikers (zoals medewerkers) en welk deel door bezoekers.
Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de norm voor bezoekers van bewoners in het centrum en in de overige deelgebieden. Voor bezoekers van bewoners in Kerkrade centrum wordt gesteld dat de parkeerbehoefte die wordt gegenereerd door deze doelgroep **niet** op eigen terrein opgelost hoeft te worden. Dit deelgebied beschikt over een aantal parkeervoorzieningen waar bezoekers gebruik van kunnen maken. Voor de overige deelgebieden geldt dat in beginsel de parkeerbehoefte voor bezoekers van bewoners op eigen terrein wordt ingevuld.

Uitgangspunt bij de keuze om maximale kencijfers toe te passen, is dat hiermee de parkeernorm overeenkomt met het basisniveau voor de autobereikbaarheid in Kerkrade.

2.5 Kwaliteitseisen parkeeroplossingen

De parkeerplaatsen die de ontwikkelaar op eigen terrein realiseert dan wel beschikbaar stelt, zijn gebonden aan de volgende kwaliteitseisen:

- Uitgangspunt hierbij is 'parkeren op eigen terrein'.
- Ten aanzien van de kwaliteit van nieuw te realiseren parkeervoorzieningen geldt:
  - Parkeergarages: Het ontwerp wordt getoetst aan de meest actuele NEN-2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages' is van kracht voor zover het gaat om openbare parkeergarages, niet-openbare parkeergarages en stallingsgarages.
  - Parkeerterrein en straatparkeren: Het ontwerp wordt getoetst aan de ontwerpwijzer van het ASVV 2021, gepubliceerd door het CROW.
- Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een parkeereis van minimaal 15 parkeerplaatsen, dient minimaal 5% van de eis uitgevoerd te worden als gehandicaptenparkeerplaatsen met een minimum van 1 parkeerplaats, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter tot de hoofdtoegang vanaf de locatie waar de parkeervoorziening verlaten kan worden tot aan de hoofdtoegang van het gebouw.
- Conform het Bouwbesluit 2012 is verwoord dat een nieuw te realiseren parkeervoorziening met een capaciteit van meer dan 10 parkeerplaatsen tenminste 1 oplaadpunt heeft per 5 parkeervakken en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak. Vanaf januari 2025 dient iedere parkeergelegenheid met een capaciteit van meer dan 20 parkeervakken te beschikken over tenminste 1 oplaadpunt op het betreffende perceel.

3 Parkeernormen fiets

Mensen verplaatsen zich de afgelopen jaren steeds vaker op de fiets. Belangrijk hierbij is dat deze fietsen aan het einde van een rit ergens geparkeerd kunnen worden. Als hierin niet actief gestuurd wordt, leidt dit bij grotere hoeveelheden fietsen tot ongewenste situaties. Door bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (woningsplitsing, nieuwbouw, toevoeging van wooneenheden) meteen voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, kan dit voorkomen worden. Om het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen te bepalen, zijn fietsparkeernormen opgesteld. Deze zijn gebaseerd op de meest recente parkeerkencijfers van het CROW (*CROW Fietsparkeerkencijfers 2019, maart 2020, versie 4).*

Naast het aantal fietsparkeerplaatsen dat nodig is, is het van belang om het gewenste kwaliteitsniveau van de oplossing na te streven. Enerzijds is dit nodig om het gebruik van de fietsparkeerplaatsen te optimaliseren, anderzijds om het fietsparkeren aan te laten sluiten bij de kwaliteit van de openbare ruimte. In bijlage 5 zijn de kwaliteitseisen van het fietsparkeren weergegeven.

3.1 Parkeerkencijfers fiets

De CROW-parkeerkencijfers voor de fiets bevatten, net als bij de parkeerkencijfers voor auto's, bepaalde bandbreedtes. Het minimum van de bandbreedte sluit aan bij gemeentes met een relatief laag fietsgebruik, het maximum van de bandbreedte is van toepassing op gemeentes met een hoog fietsgebruik.

Kerkrade kent in de huidige situatie een laag fietsgebruik. Beleidsmatig is vastgesteld (in het Mobiliteitsplan) dat Kerkrade de ambitie heeft om gezond gedrag te stimuleren. Dit gebeurt onder andere door middels een gedragsverandering lopen en fietsen de eerste mobiliteitskeuze te maken. Om deze ambitie kracht bij te zetten, worden de niet de lage maar de gemiddelde kencijfers toegepast.

3.2 Toepassing van parkeernormen voor de fiets

Uitgangspunt bij de toepassing van parkeernormen voor de fiets is dat de benodigde fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden ingevuld. Indien dit niet mogelijk is, kan door de ontwikkelaar onderzocht worden of fietsparkeerplaatsen in de omgeving van het plangebied beschikbaar zijn. In dat geval dient de ontwikkelaar aan te tonen dat het niet mogelijk is om alle fietsparkeerplaatsen conform de parkeereis op eigen terrein te realiseren.
Hierbij is het wel toegestaan om de fietsparkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van bewoners en andere functies in de openbare ruimte in te vullen. We gaan hierbij uit van een bezoekersaandeel van 10% van de totale parkeereis.

Het gaat dan concreet om bestaande openbare stallingen en bestaande private stallingen. Vaste gebruikers (bewoners en werknemers) parkeren te allen tijde op eigen terrein. Voor alle oplossingen geldt dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid geborgd dienen te zijn. Aanvullend bestaat de mogelijkheid om de benodigde capaciteit in de nabije omgeving te realiseren. De kosten voor de realisatie en exploitatie komen voor rekening van de ontwikkelaar.

Net als bij het autoparkeren, wordt bij het fietsparkeren de maximaal acceptabele loopafstanden toegepast. Dit zijn de loopafstanden, tussen de locatie waar de fiets wordt geparkeerd en de bestemming, die als acceptabel worden beschouwd. Zie hiervoor tabel 3 in hoofdstuk 4.

3.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Ten aanzien van fietsparkeren vindt niet alleen een kwantitatieve toets plaats. Ook de kwaliteit van de fietsparkeervoorziening is van belang. De kwaliteitseisen waar fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen, zijn vastgelegd door Stichting FietsParKeur *(FietsParKeur, Normstellend document fiets-parkeersystemen, versie 2.1, april 2019)* en de Leidraad Fietsparkeren *(CROW publicatie 291, Leidraad Fietsparkeren 2011).* In bijlage 5 zijn deze kwaliteitseisen op hoofdlijnen weergegeven.

Conform het Bouwbesluit moeten nieuw te realiseren woningen beschikken over een individuele fietsberging van 5 m^2. In de praktijk blijkt dat deze bergingen vaak slecht bereikbaar zijn, doordat meerdere deuren gepasseerd moeten worden en vaak hoogteverschil (van en naar de kelder) aanwezig is. In de praktijk wordt daarom geëist dat een goed bereikbare gemeenschappelijke fietsenberging gerealiseerd wordt. In dat geval volstaat een individuele berging van 2,7 m^2per woning.

4 Toepassingskader

Hieronder wordt weergegeven op welke wijze de ontwikkelaar de parkeereis voor zijn ruimtelijke ontwikkeling dient te berekenen en hoe hij – als dat van toepassing is – moet aantonen dat hij in aanmerking komt voor een reductie op de parkeereis.

4.1 Van norm naar eis

In eerste instantie wordt de parkeereis voor een ruimtelijke ontwikkeling berekend. De parkeereis staat voor het aantal parkeerplaatsen – voor zowel auto als fiets – dat ten behoeve van deze ontwikkeling beschikbaar dient te zijn. Voor het berekenen van de parkeereis wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen die voor de functies binnen een ruimtelijke ontwikkeling gelden.

De parkeernormen voor Kerkrade zijn vanaf vaststelling van deze nota eigen normen. Deze zijn gebaseerd op de kencijfers die beschikbaar worden gesteld door het CROW *(CROW publicatie 744, Parkeerkencijfers 2024, Basis voor parkeernormering, juni 2024.*

Voor de functies 'wonen' en 'ziekenhuis' zijn specifieke aanwezigheidspercentages voor vaste gebruikers (bewoners respectievelijk medewerkers) en bezoekers weergegeven. Voor alle andere functies komen de aanwezigheidspercentages van vaste gebruikers (zoals medewerkers) overeen met die van hun bezoekers.
Door gebruik te maken van aanwezigheidspercentages wordt de mate van dubbelgebruik in een parkeervoorziening inzichtelijk gemaakt worden. Dit betekent dat meerdere doelgroepen (zoals bewoners, bezoekers en werknemers) in de praktijk gebruik kunnen maken van dezelfde parkeer-capaciteit. Op deze wijze kan volstaan worden met een kleinere parkeercapaciteit dan in het geval iedere gebruiker over een eigen (vaste) parkeerplaats beschikt.

De parkeereis betreft derhalve de parkeerbehoefte die door de functies binnen de ruimtelijke ontwikkeling wordt gegenereerd, rekening houdend met dubbelgebruik op basis van aanwezigheids-percentages. Verderop in deze nota wordt bepaald op welke wijze de ontwikkelaar deze parkeereis dient in te vullen. De aanvrager van de omgevingsvergunning is voor de gemeente de eerste eigenaar van de ruimtelijke ontwikkeling en is verantwoordelijk voor de keuze of zijn project kan volstaan met minder parkeerplaatsen dan de parkeereis.

4.2 Afkoopregeling en mobiliteitsfonds

De beschikbaarheid van minder parkeerplaatsen leidt aan de voorkant tot een bewustere keuze of de mobiliteitsbehoefte door de (eigen) auto ingevuld dient te worden of dat verplaatsingen met alternatieve vervoerswijzen mogelijk zijn. Vanuit dit perspectief heeft de initiatiefnemer in gebieden waar gereguleerd parkeren geldt de mogelijkheid om een deel van de parkeereis te reduceren. Dit kan in dat geval door betaling van een afkoopsom, die wordt gestort in het Mobiliteitsfonds. In hoofdstuk 6 wordt dit verder toegelicht.

Ook buiten het gereguleerde gebied kan gebruik gemaakt worden van de afkoopregeling. In dat gevel dient de initiatiefnemer aan te tonen dat het niet mogelijk is om de parkeereis op eigen terrein aan te leggen. Tevens moet in de openbare ruimte in de omgeving van het plangebied voldoende capaciteit beschikbaar zijn. Dit laatste gebeurt middels een parkeerdrukmeting die door – en voor

rekening van – de initiatiefnemer wordt uitgevoerd door een ter zake deskundig bureau. De parkeerdruk mag in het invloedsgebied rondom het plangebied maximaal 80% zijn op het maatgevende moment van de week. Het maatgevende moment wordt bepaald door de functie(s) die binnen het initiatief worden gerealiseerd. Dit moment wordt voorafgaand aan de uitvoering van de parkeerdrukmeting vastgesteld in overleg met de gemeente. Ook de telmomenten worden voorafgaand aan het onderzoek aan de gemeente ter akkoord voorgelegd.

De afkoop van parkeerplaatsen vindt plaats op basis van de parkeereis (na het berekenen van de parkeerbehoefte met toepassing van dubbelgebruik, en niet op basis van de normatieve parkeer-behoefte).

4.3 Oplossen parkeereis

Het is mogelijk om de parkeereis (gedeeltelijk) op te vangen in parkeergarages, op private terreinen en in de openbare ruimte.
Voorwaarden hiertoe zijn:

- De parkeerbehoefte die in het centrum gerealiseerd wordt, en niet op eigen terrein wordt ingevuld, wordt binnen de bestaande openbare parkeergarages en –terreinen ingevuld. In dat geval is een afkoopsom vereist.
- In de niet gereguleerde gebieden in de schil en de rest bebouwde kan de parkeerbehoefte die niet op eigen terrein wordt ingevuld, in de openbare ruimte ingevuld worden. Middels een parkeerdrukmeting dient aangetoond te worden dat hiervoor voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.
- De ontwikkelaar dient aan te tonen dat het financieel en/of ruimtelijk niet mogelijk is om de volledige parkeereis op eigen terrein op te lossen;
- Wanneer de ontwikkelaar gebruik maakt van publieke en/of private parkeergarages en/of -terreinen, dient met de betreffende exploitant een reserveringsovereenkomst van ten minste 10 jaar gesloten te worden.

4.4 Stappen in de berekening van de parkeereis

Hieronder worden de stappen beschreven die uiteindelijk leiden tot de parkeereis. Het betreft hier de parkeerbehoefte die op eigen terrein gerealiseerd dient te worden dan wel in de omgeving beschikbaar dient te zijn.

Stap 1a: Berekening normatieve parkeerbehoefte

Bij elk plan wordt de normatieve parkeerbehoefte berekend door de functie(s) die onderdeel uitmaakt van het plan af te zetten tegen de bijbehorende parkeernorm. Dit betreft de parkeer-behoefte die door het plan wordt gegenereerd. De berekende normatieve parkeerbehoefte wordt altijd naar boven (op gehele aantallen) afgerond. Dit gebeurt ‘onder aan de streep’, dus op projectniveau en niet op functieniveau. De parkeernormen die toegepast dienen te worden, zijn opgenomen in bijlage 2. Voor functies die in deze bijlage niet benoemd zijn, verwijzen we naar de meest actuele publicatie van het CROW.

Stap 1b: Saldering

In het geval in de huidige situatie vastgoed aanwezig is binnen het plangebied, genereert dit een parkeerbehoefte. In het geval er een tekort op de balans aanwezig is doordat in het verleden te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein zijn gerealiseerd, komt dit tekort niet ten laste van de nieuwe ontwikkeling. Een tekort op de balans kan ook ontstaan zijn doordat in het verleden

toegestaan is dat een deel van de parkeereis in de omgeving is ingevuld. Het tekort wordt in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Dit wordt 'salderen' genoemd.
Bij deze stap is het ook mogelijk een bestaand overschot op de balans in de huidige situatie in te zetten voor de nieuwe situatie. Voorwaarde hierbij is dat het volledige overschot als capaciteit op eigen terrein aanwezig is en ook na de ruimtelijke ontwikkeling aanwezig blijft. Saldering is alleen mogelijk in het geval het bestaande vastgoed niet langer dan 2 jaar leeg staat.

Stap 2: Berekening effectieve parkeerbehoefte
Binnen een ruimtelijke ontwikkeling hebben niet alle doelgroepen, die een parkeerbehoefte hebben, op hetzelfde moment van de dag en de week gelijktijdig deze behoefte. Om dat in beeld te brengen, is het nodig om de mate van dubbelgebruik te bepalen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages, die in bijlage 3 zijn opgenomen. Deze aanwezigheidspercentages geven inzicht in de daadwerkelijke parkeerbehoefte per functie, op een aantal maatgevende momenten van de week. Deze aanwezigheidspercentages worden afgezet tegen de in Stap 1 berekende normatieve parkeerbehoefte.

Op deze wijze wordt de effectieve parkeerbehoefte berekend. Deze effectieve parkeerbehoefte komt voort uit de doelstelling om een passende parkeeroplossing te bieden zonder parkeeroverlast te veroorzaken in de omgeving van de ontwikkeling en zonder een overmaat aan capaciteit te realiseren. Teveel parkeerplaatsen gaat namelijk ten koste van alternatieve invullingen van de openbare ruimte, zoals groen en speelruimte voor kinderen.

Stap 3: Berekening van reducties op de effectieve parkeerbehoefte
Zonder reducties toe te passen leidt de effectieve parkeerbehoefte, die in Stap 2 berekend is, één-op-één tot de parkeereis. Dit betreft de parkeercapaciteit die door de ontwikkelaar ingevuld dient te worden.

Zoals eerder opgemerkt, heeft de ontwikkelaar van de ruimtelijke ontwikkeling de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen te realiseren c.q. beschikbaar te hebben dan uit de effectieve parkeer-behoefte blijkt. Naast de eerder genoemde afkoop van de parkeerbehoefte kunnen er ook mobiliteitsreducties worden toegepast.

De maximale reductie in de gereguleerde gebieden bedraagt 40%. Concreet gaat het in Kerkrade om gebieden die een regime van betaald (formeel 'fiscaal') parkeren, vergunningparkeren of blauwe zone (formeel 'parkeerschijfzone') kennen.

Ook in niet-gereguleerde gebieden is een reductie van de parkeereis mogelijk. Dit ondanks dat de gemeente hier geen handhavingsmogelijkheden heeft om te sturen op het parkeren in de openbare ruimte. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie, de vergroeningsopgave en andere opgaves in de openbare ruimte, is het gewenst om in deze gebieden een reductie op de parkeereis toe te kunnen passen.

In deze gebieden dient middels een parkeerdrukmeting aangetoond te worden dat de beschikbare restcapaciteit in de omgeving van het plangebied groot genoeg is om een deel van de parkeereis in te vullen. De resultaten van deze parkeerdrukmeting worden zorgvuldig geanalyseerd om te voorkomen dat de parkeerdruk in het gebied onevenredig toeneemt. Tevens vindt deze analyse plaats om toekomstige ontwikkelingen ook in de gelegenheid te stellen een reductie toe te passen. De maximale reductie in niet-gereguleerde gebieden bedraagt 20%.

De volgende mobiliteitsreducties kunnen toegepast worden:

Tabel 2a: Mobiliteitsreducties gereguleerde gebieden

Type reductie	**Criterium**	**Reductie**
Aanwezigheid treinstations (NS / Arriva)	< 400 m. loopafstand	10%
Inzet deelauto	Per deelauto (eigen terrein / openbare ruimte) *Maximale reductie 20%*	3 pp., max 20%
Realiseren extra fietsparkeerplaatsen	Ten minste 10% bovenop de fietsparkeereis (eigen terrein)	5%
Inzet deelfiets	Per 2 deelfietsen (openbare ruimte) Per 4 deelfietsen (eigen terrein)	1 pp. 1 pp.

Tabel 2b: Mobiliteitsreducties niet-gereguleerde gebieden

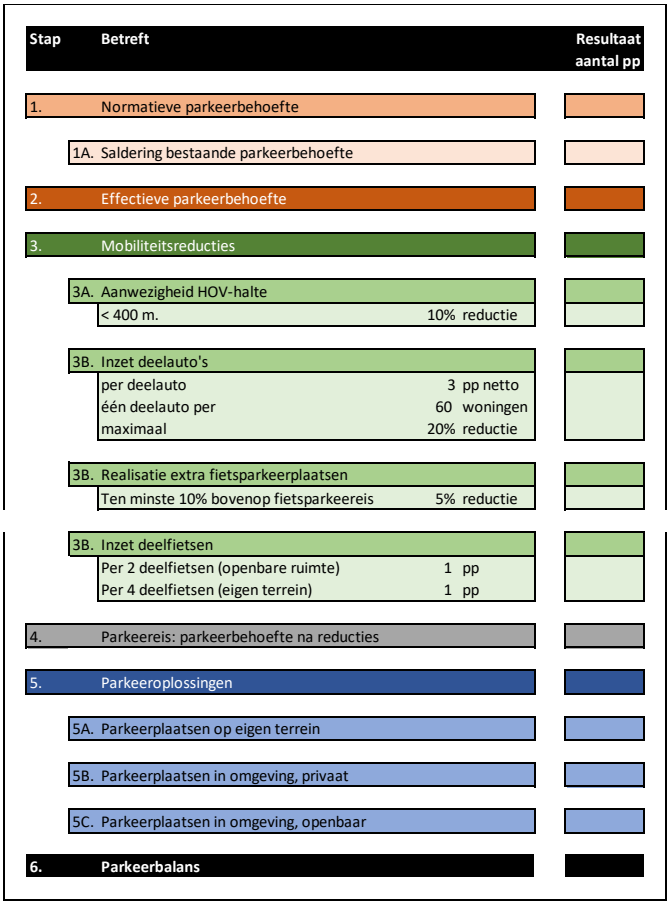
Type reductie	**Criterium**	**Reductie**
Aanwezigheid NS treinstation	< 400 m. loopafstand	10%
Inzet deelauto	Per deelauto (eigen terrein of openbare ruimte)	3 pp., max. 10%
Realiseren extra fietsparkeerplaatsen	Ten minste 10% bovenop de fietsparkeereis (eigen terrein)	5%
Inzet deelfiets	Per 2 deelfietsen (openbare ruimte) Per 4 deelfietsen (eigen terrein)	1 pp. 1 pp.

Opmerkingen bij bovenstaande tabel:

- De loopafstand wordt gemeten als werkelijke loopafstand over bewandelbare infrastructuur.
- Per deelauto kan de parkeerbehoefte verminderd worden met bruto 4 parkeerplaatsen en netto 3 parkeerplaatsen. Dit aangezien de deelauto zelf ook een parkeerplaats nodig heeft (4 -/- 1 = 3 parkeerplaatsen)
- Deelauto's kunnen op eigen terrein dan wel in de openbare ruimte geparkeerd worden. De keuze hiervoor is bepalend voor de mate van reductie op de parkeereis.
- Providers van deelauto's gaan uit van de inzet van één deelauto per 60 à 80 wooneenheden. De minimale inzet is overigens 2 deelauto's per ontwikkeling. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het aanbod van het afgesproken aantal deelauto's.
- Er kan – door de inzet van deelauto's – maximaal 20% van de parkeerbehoefte gereduceerd worden.
- Door extra fietsparkeerplaatsen – bovenop de parkeereis – op eigen terrein te realiseren, kan 5% van de parkeerbehoefte gereduceerd worden.
- Bij de inzet van deelfietsen kan per vier in te zetten deelfietsen – die op eigen terrein worden geparkeerd – 1 parkeerplaats voor auto's gereduceerd worden. In het geval de deelfietsen in de openbare ruimte worden geparkeerd, kan per 2 deelfietsen 1 parkeerplaats voor auto's worden gereduceerd.
- In het algemeen geldt dat in het gereguleerde gebied cumulatief maximaal 40% van de effectieve parkeerbehoefte voor auto's gereduceerd mag worden. In het niet-gereguleerde gebied kan maximaal 20% van de effectieve parkeerbehoefte voor auto's worden gereduceerd. Reducties zijn per onderdeel stapelbaar.

In onderstaand schema zijn de stappen, zoals hierboven toegelicht, weergegeven.

Schema: Stappen opstellen parkeerbalans, gereguleerde gebieden



Spelregels

Bij het opstellen van de parkeerbalans gelden de volgende spelregels:

- De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de functies binnen het programma af te zetten tegen de hiervoor geldende parkeernorm(en).
- Een eventueel tekort op de balans in de huidige situatie kan worden gesaldeerd met de normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Dit geldt alleen voor vastgoed dat minder dan 2 jaar leeg staat.
- De effectieve parkeerbehoefte betreft de normatieve parkeerbehoefte afgezet tegen de geldende aanwezigheidspercentages. De effectieve parkeerbehoefte op het drukste moment van de week noemen we de maatgevende parkeerbehoefte.
- De effectieve parkeerbehoefte in de gebieden centrum en de gereguleerde gebieden binnen de schil kan verlaagd worden door afkoop en/of één of meer reducties toe te passen. De mogelijkheden om te reduceren zijn in tabel 2a en 2b weergegeven.
- De berekende (normatieve, effectieve en gereduceerde) parkeerbehoefte wordt steeds naar boven afgerond op hele aantallen.
- De uiteindelijke parkeerbehoefte (na eventuele reducties) waar de ontwikkeling over dient te beschikken, wordt de parkeereis genoemd.
- Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling worden géén parkeervergunningen en bezoekers-regelingen voor het parkeren op de openbare weg verstrekt. Dit geldt niet alleen voor de eerste bewoners, maar ook voor de volgende bewoner(s). De adressen die bij deze ruimtelijke ontwikkeling horen, worden toegevoegd aan de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein). Dit geldt niet in geval van afkoop.
- De parkeerbalans is te allen tijde sluitend.

4.5 Vrijstelling

Voor alle ruimtelijke initiatieven is een vrijstelling van de parkeereis mogelijk. Wanneer de parkeer-eis van een dergelijk initiatief maximaal 2 parkeerplaatsen bedraagt, kan vrijstelling op de parkeereis worden toegekend. Hiervoor hoeft geen parkeerdrukmeting uitgevoerd te worden.

4.6 Loopafstanden

De mogelijkheid wordt geboden om een deel van de parkeerbehoefte in de omgeving in te vullen. In dat geval wordt gebruik gemaakt van de hier aanwezige bestaande (private) capaciteit. In dit kader is de loopafstand vanaf de parkeerlocatie tot de bestemming van belang. In onderstaande tabel is de

maximaal acceptabele loopafstand voor de belangrijkste doelgroepen weergegeven. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt in de loopafstanden voor auto- en fietsparkeren.

Tabel 3 : Maximaal acceptabele loopafstand (in meters) voor autoparkeerplaatsen

Functie	**Centrum**	**Schil centrum, gereguleerd**	**Schil centrum, niet gereguleerd**	**Rest bebouwde kom**
Wonen	400	200	nvt	nvt
Werken	800	400	nvt	nvt
Winkelen	600	400	nvt	nvt
Overige functies	400	200	nvt	nvt

Tabel 4: Maximaal acceptabele loopafstand (in meters) voor fietsparkeerplaatsen

Functie	**Centrum**	**Schil centrum, gereguleerd**	**Schil centrum, niet gereguleerd**	**Rest bebouwde kom**
Wonen	100	50	nvt	nvt
Werken	400	200	nvt	nvt
Winkelen	300	150	nvt	nvt
Overige functies	200	100	nvt	nvt

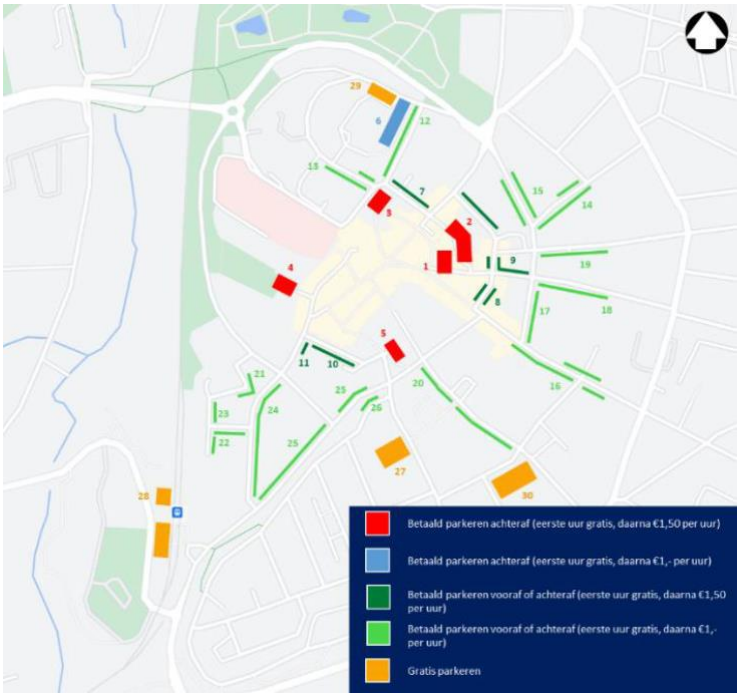
De loopafstand betreft de werkelijke loopafstand over het voor voetgangers begaanbare wegennet, tussen de locatie waar de parkeervoorziening verlaten kan worden en de locatie waar toegang tot het plangebied mogelijk is.

5 Afkoopregeling en mobiliteitsfonds

5.1 Afkoopsom

In sommige gevallen is het bij een ruimtelijke ontwikkeling financieel en/of ruimtelijk niet mogelijk en/of gewenst om de volledige parkeereis op eigen terrein in te vullen. Om de betreffende ruimtelijke ontwikkeling toch door te laten gaan, kan in dat geval de afkoopregeling toegepast worden. In alle gevallen waarin deze regeling wordt toegepast, dient door een onafhankelijk onderzoek van een ter zake deskundig bureau onderbouwd te worden dat het realiseren van de parkeereis op eigen terrein niet haalbaar is en dat de parkeerdruk bij de restcapaciteit van de openbare parkeerplaatsen niet hoger dan 80% is.

Afbeelding 3, centrum Kerkrade naar parkeerregime



Afkoop is mogelijk voor de gebieden waar gereguleerd parkeren van kracht is. Voor gebieden waar géén gereguleerd parkeren (lees: gratis parkeren) van kracht is, is wel afkoop van de parkeereis mogelijk. In dergelijke gebieden dient door de initatiefnemer – middels een parkeerdrukmeting die is uitgevoerd door een onafhankelijk bureau – aangetoond te worden dat voldoende capaciteit aanwezig is. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeerdruk in de toekomstige situatie niet groter dan 80% is.

Per niet te realiseren parkeerplaats dient de ontwikkelaar een afkoopsom aan de gemeente te voldoen. Deze afkoopsom varieert per deelgebied.

Tabel 1: Afkoopsom per deelgebied

Deelgebied	**Afkoopsom**
Centrum	€ 17.000,- exclusief BTW, per parkeerplaats
Schil	€ 8.500,- exclusief BTW, per parkeerplaats
Rest bebouwde kom	€ 5.000,- exclusief BTW, per parkeerplaats

Deze afkoopsommen zijn alle prijspeil 1 januari 2025. Jaarlijks kan dit bedrag worden geïndexeerd middels aanpassing in de tarievennota.

Dit bedrag wordt berekend over het volledige aantal af te kopen parkeerplaatsen, uitgaande van hele aantallen. Er wordt geen onderscheid gemaakt in de functie van de ruimtelijke ontwikkeling, de hoogte van het afkoopbedrag geldt voor iedere parkeerplaats bij iedere functie.

De adressen waarvoor door de ontwikkelaar parkeerplaatsen zijn afgekocht, worden aan de POET-lijst toegevoegd. Dit betekent dat bewoners op dit adres niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. In hoofdstuk 7 wordt de werking van de POET-lijst verder toegelicht.

5.2 Mobiliteitsfonds

De afkoopsom wordt gestort in het gemeentelijke Mobiliteitsfonds. Dit fonds kan gebruikt worden om mobiliteit in brede zin in heel Kerkrade te accommoderen en te verbeteren en hiermee de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van en in de gemeente te optimaliseren. Het is derhalve geen specifieke bijdrage aan een verbetering van de mobiliteit rondom het betreffende project. Het is de verantwoordelijkheid van ontwikkelaar om voor haar huurders en kopers te voorzien in voldoende mobiliteit.

Rekenvoorbeeld
Wanneer de parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling in een gereguleerd gebied in de schil 10 parkeerplaatsen bedraagt, kunnen maximaal 4 parkeerplaatsen afgekocht worden. In dat geval dient ontwikkelaar zelf 6 parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. De afkoopsom bedraagt € 34.000,-

Binnen de gemeente worden nadere afspraken gemaakt over de toepassing van het Mobiliteitsfonds. Het gaat dan onder andere om de periode dat de bijdrages in het fonds beschikbaar blijven. Tevens wordt bepaald onder welke condities tegoeden uit het fonds aangewend kunnen worden.

6 Het borgen van de parkeeroplossing

6.1 Opstellen en vastleggen POET-lijst

In deze parkeernormennota wordt ervan uitgegaan dat in beginsel iedere ruimtelijke ontwikkeling op eigen terrein voorziet in haar parkeerbehoefte. Dit betekent dat voldaan wordt aan de parkeereis (de uiteindelijke parkeerbehoefte die vanuit het programma beschikbaar dient te zijn). Om overlast in de openbare ruimte te voorkomen, is het niet wenselijk dat gebruikers van een nieuwe functie binnen het programma aanspraak maken op een parkeervergunning of een bezoekersregeling van de gemeente. Dit geldt eveneens voor een ontheffing in een blauwe zone. Deze doelgroepen kunnen derhalve géén gebruik maken van de in de openbare ruimte (op straat) aanwezige parkeercapaciteit. Er is immers voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein voorzien. Ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden waar – momenteel – geen gereguleerd parkeren van kracht is, dient de gehele parkeereis op eigen terrein beschikbaar te zijn. De adressen van deze ontwikkelingen worden vastgelegd op de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein), voor het geval hier naderhand een vorm van parkeerregulering wordt geïmplementeerd.

Alle adressen in gereguleerde gebieden die voldoen aan de parkeereis, met of zonder reductie, worden op de POET-lijst geplaatst. Dit betekent dat deze adressen geen recht hebben op een parkeervergunning, bezoekersregeling of ontheffing blauwe zone. In het ‘Aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Kerkrade 2023’ is bepaald in welke gebieden een parkeervergunning aangevraagd kan worden en wie hiervoor in aanmerking komt. Daarin wordt ook bepaald hoe omgegaan wordt met de adressen die een parkeerplaats op eigen terrein heeft.

In de praktijk is het mogelijk dat een bestaand pand met bestaande invulling wel recht heeft op een parkeervergunning en een nieuw pand niet. Dit komt doordat het nieuwe pand voorafgaand aan de planvorming ervan op de hoogte was dat het parkeren op eigen terrein opgelost moet worden. In de bestaande situatie geldt deze regel niet. Zoals opgemerkt, wordt in dit parkeernormenbeleid niet bepaald wie recht heeft op een parkeervergunning. De spelregels hiervoor staan opgetekend in het meest recente ‘Aanwijzingsbesluit parkeren gemeente Kerkrade’.

6.2 Uitwerking publiek- en privaatrechtelijk

In koop- en huurovereenkomsten dienen eigenaren van panden een kettingbeding op te nemen. Hierin wordt ook voor de toekomstige bewoners en huurders duidelijk wanneer zij wel of geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning of bezoekersregeling. Indien sprake is van een anterieure overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente, dient hierover in deze overeenkomst door de gemeente een bepaling opgenomen te worden. Samen met Team Vastgoed wordt dit geborgd in de standaard anterieure overeenkomst die door de gemeente wordt toegepast.

6.3 Communicatie naar (eind)gebruikers

Het is een verplichting van de aanvrager van de omgevingsvergunning, om de eigenaar van het pand (in het geval dat de aanvrager niet de eigenaar is / wordt) te informeren over het feit dat de (toekomstige) gebruikers (bewoners, werknemers, bezoekers) wel of geen recht hebben op een parkeervergunning, bezoekersregeling of ontheffing in de openbare ruimte. Op zijn beurt is eigenaar verplicht om dit aan huurders en/of kopers van het pand te melden.

7 Juridisch kader

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Kerkrade is van toepassing op alle omgevingsvergunningsplichtige activiteiten die plaatsvinden op het grondgebied van de gemeente.

Het onderdeel GVVP 2017, hoofdstuk 5.2 dient te vervallen bij het vaststellen van de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024. De rest van het GVVP 2017, voor zover nu nog van kracht, blijft van kracht. De Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 wordt als beleidsregel vastgesteld, waardoor deze als dynamische verwijzing toegepast kan worden. Dit maakt alle verwijzingen robuust, doordat verwezen wordt naar de laatste vastgestelde versie van de Nota Parkeernormen Kerkrade.

De recente plannen kennen voor wat betreft parkeren een dynamische verwijzing, die in momenteel naar de GVVP-2017 verwijst. Oude plannen kennen een statische verwijzing naar het GVVP en dienen derhalve aangepast te worden.

7.1 Bestemmingsplannen en het Omgevingsplan

Omgevingswet – die is ingegaan op 1 januari 2024 – bundelt en moderniseert wetten voor de leefomgeving. Het gaat hierbij onder andere om wet- en regelgeving over bouwen, milieu, ruimtelijke ordening en natuur. Met de Omgevingswet wordt beoogd om een goed evenwicht tussen het benutten en beschermen van de leefomgeving te bewerkstelligen. Door regels voor ruimtelijke ontwikkelingen te vereenvoudigen en samen te voegen, kunnen bouwprojecten gemakkelijker gestart worden.

Het Omgevingsplan is de vervanger van het bestemmingsplan, het wijzigingsplan, het uitwerkingsplan en de beheerverordening uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In de huidige situatie kent Kerkrade meerdere bestemmingsplannen voor haar grondgebied. Onder de Omgevingswet geldt één (tijdelijk) Omgevingsplan voor het hele grondgebied. Er ontstaat ruimte om dit Omgevingsplan globaler en flexibeler in te richten dan de bestemmingsplannen en hieraan algemene en specifieke regels te koppelen aan het parkeren.

In de huidige situatie zijn verwijzingen naar de parkeernormen voor auto en fiets in de bestemmingsplannen opgenomen. In de bestemmingsplannen wordt verwezen naar het vigerende GVVP 2017, waar het parkeernormenbeleid onderdeel van uit maakt. Dit betekent dat, na de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 en het intrekken van hoofdstuk 5.2 van het GVVP 2017, aanvragen voor omgevingsvergunningen getoetst worden aan de nieuwe parkeernormen. Hiervoor is geen bestemmingsplanherziening nodig.

Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet vormen de huidige bestemmingsplannen het tijdelijke Omgevingsplan. In het Omgevingsplan is een verwijzing naar de beleidsregel opgenomen. In de periode tot 2032 zullen de bestemmingsplannen worden omgezet naar een Omgevingsplanregeling. Ook hierbij zal een dynamische verwijzing naar deze nota opgenomen worden.

7.2 De omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt opgenomen welke parkeereis bij de te realiseren functie(s) hoort. Een parkeertoets, zoals boven vermeld, is nodig in het geval van zowel een bestemmingsplanwij-

ziging als een bouwplan conform het bestemmingsplan (of Omgevingsplan). Bij een wijziging van het Omgevingsplan voor een ontwikkeling of een omgevingsvergunning in afwijking van het Omgevingsplan (BOPA) is eveneens een toets aan het parkeernormenbeleid vereist.

In de Omgevingsvergunning dient te worden gemotiveerd hoe de parkeereis tot stand is gekomen en hoe daarbij rekening is gehouden met andere functies en belangen in de fysieke leefomgeving (evenwichtige toedeling van functies aan locaties). Dit is met name van belang indien een reductie op de effectieve parkeerbehoefte wordt toegepast. Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten in de aanvraag van de omgevingsvergunning benoemd:

- Het aantal parkeerplaatsen waarover het plan dient te beschikken;
- De wijze waarop dit aantal parkeerplaatsen op eigen terrein dan wel op een alternatieve wijze wordt ingevuld;
- De ligging van de parkeervoorziening(en) waar de parkeereis wordt ingevuld;
- De fysieke toegankelijkheid van de parkeervoorziening(en) door de verschillende doelgroepen;
- De beschikbaarheid van de parkeervoorziening(en) in de tijd.

Wanneer ervoor wordt gekozen om één of meerdere doelgroepen in één of meer (private dan wel openbare) parkeervoorzieningen te laten parkeren, moet het daadwerkelijke gebruik hiervan geregeld zijn. De fysieke toegang op de momenten dat deze doelgroep(en) gebruik dienen te maken van de parkeervoorziening(en) moet gegarandeerd zijn. In de gebruiksfase behoudt de gemeente zich het recht om te controleren of hetgeen in de omgevingsvergunning hierover is vastgelegd, ook in de praktijk zo is georganiseerd. Dit kan door in een vergunningsvoorschrift op te nemen dat de betreffende parkeerplaatsen worden gerealiseerd én duurzaam in stand worden gehouden.

7.3 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is verwoord dat het bevoegde bestuursorgaan de beleidsregels respecteert, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen. Concreet betekent dit dat het college van B&W de bevoegdheid heeft om af te wijken van de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024, als zich bijvoorbeeld een situatie voordoet waarin één of meerdere belanghebbenden onevenredig worden benadeeld door toepassing van de nota. Indien gebruik gemaakt wordt van deze hardheidsclausule, dient dit onderbouwd en beargumenteerd te worden. In dat geval is een collegebesluit vereist om de afwijking te laten plaatsvinden.

7.4 Overgangsregeling

De voorbereiding van ruimtelijke ontwikkelingen kent vaak een lange doorlooptijd. Om duidelijkheid en rechtszekerheid aan initiatiefnemers en belanghebbenden te bieden, is een overgangsregeling vereist. Verzoeken om een bestemmingsplan of functie te wijzigen of om een omgevingsvergunning aan te vragen die zijn ingediend vóórdat deze beleidsnota formeel in werking is getreden, worden getoetst aan het *'GVVP gemeente Kerkrade 2017'.* Vanaf inwerkingtreding van onderhavige nota worden nieuwe aanvragen getoetst aan deze nota. Voor lopende initiatieven, die reeds getoetst zijn aan de oude normen, zoals opgenomen in het genoemde GVVP, kunnen vanaf inwerkingtreding van deze nota aan de nieuwe parkeernormen getoetst worden.

Ten aanzien van (facet)bestemmingsplannen geldt, dat tot aan de vaststelling van de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024, verwezen wordt naar hoofdstuk 5.2 van het GVVP 2017. Ná de

vaststelling van de Nota Parkeernormen Kerkrade 2024 wordt bij de afwijking of wijziging van het (tijdelijke) Omgevingsplan Kerkrade verwezen naar de vastgestelde nota.

7.5 Slot- en overgangsbepaling

1. Nadat de gemeenteraad de Nota Parkeernormen 2024 heeft vastgesteld als beleidsregel, vindt bekendmaking plaats. De dag nadat de bekendmaking heeft plaatsgevonden, treden deze beleidsregels in werking.

2. *'GVVP gemeente Kerkrade 2017, hoofdstuk 5.2'* komt met deze inwerkingtreding te vervallen.

Bijlage 1: Parkeernormen auto

Woning

Segment	Centrum			Schil centrum			Rest bebouwde kom			Per eenheid
	Bewoners	Bezoekers	Totaal	Bewoners	Bezoekers	Totaal	Bewoners	Bezoekers	Totaal	
Koop, huis, vrijstaand	1,70	0,10	**1,80**	1,90	0,10	**2,00**	2,20	0,15	**2,35**	woning
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,60	0,10	**1,70**	1,80	0,10	**1,90**	2,10	0,15	**2,25**	woning
Koop, huis, tussen/hoek	1,50	0,10	**1,60**	1,70	0,10	**1,80**	1,90	0,15	**2,05**	woning
Koop, appartement, duur (>100 m2 BVO)	1,50	0,10	**1,60**	1,70	0,10	**1,80**	2,00	0,15	**2,15**	woning
Koop, appartement, midden (75-100 m2)	1,40	0,10	**1,50**	1,50	0,10	**1,60**	1,60	0,15	**1,75**	woning
Koop, appartement, goedkoop (<75m2)	1,30	0,10	**1,40**	1,40	0,10	**1,50**	1,60	0,15	**1,75**	woning
Huur, huis, vrije sector	1,30	0,10	**1,40**	1,50	0,10	**1,60**	1,60	0,15	**1,75**	woning
Huur, huis, sociale huur	1,10	0,10	**1,20**	1,20	0,10	**1,30**	1,40	0,15	**1,55**	woning
Huur, appartement, vrije sector (>100 m2 BVO)	1,30	0,10	**1,40**	1,50	0,10	**1,60**	1,60	0,15	**1,75**	woning
Huur, appartement, vrije sector (75-100 m2 BVO)	1,00	0,10	**1,10**	1,10	0,10	**1,20**	1,30	0,15	**1,45**	woning
Huur, appartement, vrije sector (<75 m2 BVO)	0,80	0,10	**0,90**	1,00	0,10	**1,10**	1,20	0,15	**1,35**	woning
Huur, appartement, sociaal (>100 m2 BVO)	1,00	0,10	**1,10**	1,10	0,10	**1,20**	1,30	0,15	**1,45**	woning
Huur, appartement, sociaal (75-100 m2 BVO)	0,60	0,10	**0,70**	0,80	0,10	**0,90**	1,10	0,15	**1,25**	woning
Huur, appartement, sociaal (<75 m2 BVO)	0,40	0,10	**0,50**	0,60	0,10	**0,70**	0,80	0,15	**0,95**	woning
Huur, appartement, sociaal (<30 m2 BVO)	0,20	0,10	**0,30**	0,40	0,10	**0,50**	0,50	0,15	**0,65**	woning

Winkelen en boodschappen

Segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Supermarkt, buurtsuper	2,90	3,70	4,40	89%	100 m2 BVO
Supermarkt, fullservice	4,50	5,60	6,40	93%	100 m2 BVO
Supermarkt, groot (XL)	6,90	7,80	8,70	84%	100 m2 BVO
Groothandel, specialist		6,40	6,90	80%	100 m2 BVO
Groothandel, algemeen		7,40	7,40	80%	100 m2 BVO
Buurt- en dorpscentrum		4,10	4,70	72%	100 m2 BVO
Weekmarkt (bij klein wijk-, buur- en dorpscentrum)	0,24	0,24	0,24	85%	100 m2 BVO
Kringloopwinkel		1,40	1,90	89%	100 m2 BVO
Bruin- en witgoedzaken	4,40	6,30	8,10	92%	100 m2 BVO
Woonwarenhuis / woonwinkel	1,40	1,80	1,90	91%	100 m2 BVO
Winkelboulevard		3,70	4,20	94%	100 m2 BVO
Bouwmarkt		2,00	2,50	87%	100 m2 BVO
Tuin- / groencentrum		2,50	2,80	89%	100 m2 BVO

Opmerkingen

** 1 kraam = 6 m2 BVO. Als geen pp achter de kraam, dan 1,00 pp voor de standhouder toevoegen*

** Tuin- / groencentrum is inclusief buitenruimte*

Werken

Segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,4	1,8	1,9	5%	100 m2 BVO
Commerciële dienstverlening (kantoren met balie)	1,8	2,1	2,5	20%	100 m2 BVO
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	0,7	0,7	0,7	5%	100 m2 BVO
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	0,7	0,7	0,7	5%	100 m2 BVO
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,6	1,8	5%	100 m2 BVO

Opmerkingen

** Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief: industrie, laboratorium, werkplaats*

** Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief: loods, opslag, transportbedrijf*

** Aandeel bezoekers bedrijfsverzamelgebouw: idem kantoor /commerciële dienstverlening / bedrijf*

Onderwijs

segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Kinderdagverblijf (crèche)	1,0	1,2	1,3	0%	100 m2 BVO
Basisonderwijs	1,0	1,0	1,0	0%	leslokaal
Middelbaar onderwijs (VMBO/HAVO/VWO)	4,3	5,0	5,3	11%	100 leerlingen
Middelbaar beroepsonderwijs (ROC)	5,2	5,8	6,2	7%	100 leerlingen
Hogeschool	10,3	10,9	11,5	72%	100 studenten
Avondonderwijs	5,0	6,0	7,0	95%	100 studenten

Opmerkingen

** KDV: alleen halen & brengen*

** Basisonderwijs: gemiddeld 3,5 m2 BVO per leerling, gemiddeld 25-26 en maximaal 30 leerlingen per lokaal*

** Middelbaar onderwijs: 5,7 - 14,8 m2 BVO per leerling, gemiddeld en maximaal 30 leerlingen per lokaal*

** Hoger onderwijs: gem. 7,5 m2 BVO per student*

** Avondonderwijs: gem. 10,0 m2 BVO per student*

Horeca en (verblijfs)recreatie

Segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Camping (kampeerterrein)			1,3	90%	standplaats
Bungalowpark (huisjescomplex)			1,7	91%	bungalow
Hotel, 1*	0,5	0,9	2,4	77%	kamer
Hotel, 2*	1,6	2,4	4,1	80%	kamer
Hotel, 3*	2,5	3,6	5,2	77%	kamer
Hotel, 4*	3,7	4,4	6,3	73%	kamer
Hotel, 5*	5,8	8,4	10,9	65%	kamer
Bed & Breakfast	1,0	1,0	1,0	80%	kamer
Discotheek	8,1	14,3	20,4	99%	100 m2 BVO
Café / bar / cáfetaria	6,0	6,0	7,0	90%	100 m2 BVO
Restaurant	6,0	6,0	8,0	80%	100 m2 BVO
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	5,0	7,0	10,0	99%	100 m2 BVO

Opmerkingen

** Camping: norm is excl. 10% voor gasten van bezoekers*

** Fastfoodrestaurant: geen kengetallen CROW. Grote mate van marge wordt aanbevolen*

** Café / bar / cafetaria: gem. 1,5 m2 per zitplaats*

** Restaurant: gem. 2,0 m2 per zitplaats*

Sport, cultuur en ontspanning

Segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Bibliotheek	0,70	1,00	1,30	97%	100 m2 BVO
Bioscoop	4,20	8,90	12,00	94%	100 m2 BVO
Filmtheater / filmhuis	3,60	6,20	8,70	97%	100 m2 BVO
Theater / schouwburg	8,80	9,40	11,30	87%	100 m2 BVO
Musicaltheater	3,40	3,90	4,40	86%	100 m2 BVO
Museum	0,50	0,70	1,00	95%	100 m2 BVO
Casino	6,20	6,60	7,00	86%	100 m2 BVO
Bowlingcentrum	2,10	2,70	3,30	89%	bowlingbaan
Biljart- / snookercentrum	1,10	1,30	1,60	87%	tafel
Dansstudio	2,00	4,30	5,90	93%	100 m2 BVO
Fitnessstudio / sportschool	1,90	3,90	5,20	87%	100 m2 BVO
Fitnesscentrum	2,20	4,90	6,70	90%	100 m2 BVO
Wellnesscentrum			9,80	99%	100 m2 BVO
Sauna / hammam	3,00	5,10	7,10	99%	100 m2 BVO
Sporthal	1,70	2,30	2,90	96%	100 m2 BVO
Sportzaal	1,30	2,10	2,90	94%	100 m2 BVO
Tennishal	0,40	0,50	0,60	87%	100 m2 BVO
Padelhal	0,50	0,60	0,80	87%	100 m2 BVO
Squashhal	1,70	2,50	2,80	84%	100 m2 BVO
Zwembad (overdekt)		11,70	12,50	97%	100 m2 bassin
Zwembad (openlucht)		11,10	13,90	99%	100 m2 bassin
Golfoefencentrum (pitch & putt)			52,70	93%	centrum
Golfbaan (18 holes)			105,60	98%	centrum
Indoorspeeltuin / kinderspeelhal (gemiddeld / klein)	5,40	6,20	6,90	97%	100 m2 BVO
Indoorspeeltuin / kinderspeelhal (groot)	6,00	6,80	7,80	98%	100 m2 BVO
Volkstuin		1,40	1,50	100%	tuin
Sportveld	27,00	27,00	27,00	95%	hectare terrein (netto)
Stadion	0,20	0,20	0,20	99%	zitplaats
Kinderboerderij (stadsboederij)	5,40	6,20	6,90	97%	boerderij (gemiddeld)
Dierenpark	12,00	12,00	12,00	99%	ha. terrein (netto)
Plantentuin (botanische tuin)		10,00	13,00	99%	gemiddelde tuin

Opmerkingen

** Bioscoop + filmtheater/filmhuis + theater/schouwburg: 1 zitplaats is ca. 3 m2 BVO*

** Musicaltheater: 1 zitplaats is ca. 8,4 m2 BVO*

** Bioscoop: rekening houden met eventuele overlap voorstellingen: +40%*

** Filmtheater / filmhuis: rekening houden met eventuele overlap voorstellingen: +20%*

** Fitnessstudio richt zich op groepen, fitnesscentrum richt zich op individuen*

** Wellnesscentrum: thermen, kuurcentrum, beautycentrum*

** Sporthal + sportzaal: bij events met grote bezoekersaantallen: norm bepalen o.b.v. verwachte bezoekersaantallen*

** Ski- snowboardhal: norm is excl. oefenpistes*

** Golfoefencentrum (pitch & putt): omvang centrum ca. 6 ha.*

** Golfbaan: 18 holes, 60 -70 ha.*

** Bowlingbaan = gemiddeld 52 m2 BVO. Inclusief zitruimte en 1m achter de machine*

** Biljart- / snookercentrum = gemiddeld 18 - 30 m2 BVO. Alleen tafel en speelruimte*

** Dierenpark: Gaiazoo = 18,5 ha.*

Referenties

** Roda stadion = 20.000 zitplaatsen = 800 pp. Werkelijk 1.600 gratis pp*

** Kinderstad Heerlen = 12.000 m2 BVO = 372 pp. Werkelijk: 550 pp*

Gezondheidszorg, (sociale) voorzieningen en overig

segment	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Per eenheid
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,3	2,7	3,2	57%	behandelkamer
Apotheek	2,5	3,0	3,4	45%	apotheek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,5	1,7	2,0	57%	behandelkamer
Consultatiebureau	1,5	1,8	2,1	50%	behandelkamer
Consultiebureau voor ouderen	1,4	1,7	2,0	38%	behandelkamer
Tandartsenpraktijk	1,8	2,2	2,6	47%	behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,8	2,1	2,4	55%	behandelkamer
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,8	29%	100m2 BVO
Crematorium			35,1	99%	per plechtigheid
Begraafplaats			36,6	97%	per plechtigheid
Penitentiaire inrichting	1,9	2,4	3,5	37%	10 cellen
Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	95%	zitplaats
Verpleeg- en verzorgingshuis	0,7	0,7	0,7	60%	kamer

** Huisartsenpraktijk (-centrum) = gemiddeld 54 m2 BVO per behandelkamer*

** Fysiotherapiepraktijk (-centrum) = ?*

** Tandartsenpraktijk = gemiddeld 14 m2 BVO per behandelkamer*

** Crematorium en begraafplaats: norm per (deels) gelijktijdige plechtigheid*

Bijlage 2: Parkeernormen fiets

Wonen

Segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Koop, huis, vrijstaand	5,0	woning
Koop, huis, twee-onder-een-kap	5,0	woning
Koop, huis, tussen/hoek	5,0	woning
Koop, appartement, duur	3,0	woning
Koop, appartement, midden	3,0	woning
Koop, appartement, goedkoop	3,0	woning
Huur, huis, vrije sector	5,0	woning
Huur, huis, sociale huur	5,0	woning
Huur, appartement, duur	3,0	woning
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	3,0	woning
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	1,0	kamer
Kamerverhuur, niet-zelfstandig (studenten)	1,0	kamer
Serviceflat	0,5	woning
Kleine eenpersoonswoning	2,0	woning

Winkelen en boodschappen

Segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Supermarkt, buurtsuper	2,70	100 m2 BVO
Supermarkt, fullservice	2,70	100 m2 BVO
Supermarkt, groot (XL)	1,60	100 m2 BVO
Groothandel, specialist		100 m2 BVO
Groothandel, algemeen		100 m2 BVO
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum, 20.000 - 30.000 inwoners		100 m2 BVO
Buurt- en dorpscentrum		100 m2 BVO
Wijkcentrum (klein)	2,50	100 m2 BVO
Wijkcentrum (gemiddeld)	2,50	100 m2 BVO
Wijkcentrum (groot)	2,50	100 m2 BVO
Weekmarkt (bij klein wijk-, buur- en dorpscentrum)	2,50	100 m2 BVO
Kringloopwinkel	2,50	100 m2 BVO
Bruin- en witgoedzaken	0,25	100 m2 BVO
Woonwarenhuis / woonwinkel	0,25	100 m2 BVO
Woonwarenhuis (zeer groot)		100 m2 BVO
Meubelboulevard / woonboulevard		100 m2 BVO
Winkelboulevard	0,25	100 m2 BVO
Outletcentrum		100 m2 BVO
Bouwmarkt	0,25	100 m2 BVO
Tuin- / groencentrum	0,25	100 m2 BVO

Werken

Segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,0	100 m2 BVO
Commerciële dienstverlening (kantoren met balie)	3,0	100 m2 BVO
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	2,0	100 m2 BVO
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	0,5	100 m2 BVO
Bedrijfsverzamelgebouw	0,5	100 m2 BVO

Horeca en (verblijfs)recreatie

Segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Camping (kampeerterrein)		standplaats
Bungalowpark (huisjescomplex)		bungalow
Hotel (1* - 5*)	0,25	kamer
Café / bar / cáfetaria	7,00	100 m2 BVO
Fastfoodrestaurant	10,00	100 m2 BVO
Restaurant	7,00	100 m2 BVO
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	0,50	100 m2 BVO

Onderwijs

segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Kinderdagverblijf (crèche)	0,0	100 m2 BVO
Basisonderwijs	50,0	100 leerlingen
Middelbaar onderwijs (VMBO/HAVO/VWO)	80,0	100 leerlingen
Middelbaar beroepsonderwijs (ROC)	80,0	100 leerlingen
Hogeschool	20,0	100 studenten
Universiteit		100 studenten
Avondonderwijs	8,0	100 studenten

Sport, cultuur en ontspanning

Segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Bibliotheek	2,00	100 m2 BVO
Bioscoop	4,00	100 m2 BVO
Filmtheater / filmhuis	4,00	100 m2 BVO
Theater / schouwburg	13,00	100 m2 BVO
Musicaltheater	13,00	100 m2 BVO
Museum	0,50	100 m2 BVO
Casino		100 m2 BVO
Bowlingcentrum	0,25	bowlingbaan
Biljart- / snookercentrum	0,25	tafel
Dansstudio	4,00	100 m2 BVO
Fitnessstudio / sportschool	4,00	100 m2 BVO
Fitnesscentrum	4,00	100 m2 BVO
Wellnesscentrum		100 m2 BVO
Sauna / hammam		100 m2 BVO
Sporthal	1,40	100 m2 BVO
Sportzaal	2,20	100 m2 BVO
Tennishal	2,20	100 m2 BVO
Squashhal	2,20	100 m2 BVO
Zwembad (overdekt)	11,00	100 m2 bassin
Zwembad (openlucht)	15,00	100 m2 bassin
Kunstijsbaan (< 400 meter)		100 m2 BVO
Kunstijsbaan (400 meter)		100 m2 BVO
Golfoefencentrum (pitch & putt)		centrum
Golfbaan (18 holes)		centrum
Indoorspeeltuin / kinderspeelhal (gemiddeld / klein)	0,50	100 m2 BVO
Indoorspeeltuin / kinderspeelhal (groot)	0,50	100 m2 BVO
Indoorspeeltuin / Kinderspeelhal (zeer groot)		100 m2 BVO
Volkstuin	0,50	tuin
Zwemparadijs		100 m2 BVO
Sportveld	30,00	hectare terrein (netto)
Stadion	5,00	100 m2 zitplaats
Ski- en snowboardhal		100 m2 sneeuw
Kinderboerderij (stadsboederij)	20,00	boerderij (gemiddeld)
Manage (paardenhouderij)	0,50	box
Dierenpark	4,00	ha. terrein (netto)
Attractie- en pretpark		ha. terrein (netto)
Plantentuin (botanische tuin)	20,00	gemiddelde tuin
Stedelijk event	18,00	100 bezoekers

Gezondheidszorg, (sociale) voorzieningen en overig

segment	Heel Kerkrade	Per eenheid
Huisartsenpraktijk (-centrum)	0,25	behandelkamer
Apotheek	6,00	apotheek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	0,25	behandelkamer
Consultatiebureau	0,25	behandelkamer
Consultiebureau voor ouderen		behandelkamer
Tandartsenpraktijk	0,50	behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,30	behandelkamer
Ziekenhuis	0,50	100 m2 BVO
Crematorium		per plechtigheid
Begraafplaats	3,00	per plechtigheid
Penitentiaire inrichting		10 cellen
Religiegebouw	0,20	zitplaats
Verpleeg- en verzorgingshuis	0,25	kamer

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	Vrijdag-middag	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Woningen, bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	60%	80%	70%
Woningen, bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	60%	100%	70%
Kantoor / bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	100%	25%	100%
Bioscoop / theater / podium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	10%	10%	10%
Verpleeg- / verzorgingstehuis / aanleunwoning / verzorgingsflat	100%	100%	50%	25%	100%	100%	100%	100%	100%
Ziekenhuis (patiënten en bezoekers)	100%	100%	40%	5%	60%	100%	60%	60%	60%
Ziekenhuis (medewerkers)	75%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	40%	40%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	80%	100%	90%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%	0%

Bijlage 4: Kwaliteitseisen fietsparkeren

Functie	Kwaliteitseis
Alle functies	Alle fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de eisen van FietsParKeur.
Alle functies	Fietshellingen of -trappen voldoen aan de maximale voorschriften uit de Leidraad Fietsparkeren van het CROW en zijn uitgerust met fietsgoten.
Alle functies	Indien in een openbare (auto)parkeergarage een gedeelte voor fietsparkeren wordt opgenomen, moet de toegang daarvan altijd fysiek gescheiden zijn van het autoverkeer. Deze eis geldt niet voor niet-openbare parkeergarages en stallingsgarages.
Alle functies	De ingang van de bergruimte ligt binnen loopafstand van de hoofdingang van het gebouw .
Alle functies	De bergruimte is goed bereikbaar vanaf de openbare ruimte. Fietsers mogen in het gebruik niet belemmerd worden doordat meerdere deuren gepasseerd dienen te worden voordat de bergruimte bereikt wordt.
Alle functies	In het ontwerp van de bergruimte dient rekening gehouden te worden met (brom- en snor)fietsen met afwijkende maten. Dit geldt tevens voor bakfietsen en e-bikes. Hiertoe dienen de fysieke fietsparkeervakken ingetekend te zijn, zodat beoordeeld kan worden of voldoende fietsen gestald kunnen worden. Ook parkeervakken voor afwijkende fietsen worden ingetekend.
Alle functies	In een bergruimte dient rekening gehouden te worden met oplaadmogelijkheden voor elektrische (brom- en snor)fietsen.
Wonen en werken (langparkeren)	De fietsstalling moet minimaal van de openbaarheid afgesloten zijn. Tevens is de stalling overdekt. De voorkeur gaat uit naar een inpandige fietsstalling.
Bezoekers (kortparkeren)	Een overdekte fietsstalling wordt aanbevolen.
Wonen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte moet ten minste beschikken over een vloeroppervlak van 5 m^2 bij een breedte van ten minste 1,80 m. en een hoogte van ten minste 2,3 m.
Wonen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte is afsluitbaar.
Wonen	Een bergruimte is rechtstreeks bereikbaar vanaf de openbare weg via het aansluitende terrein of via een gemeenschappelijke verkeersruimte.

Bijlage 5: Format toepassingskader + spelregels

Stap	Betreft		Resultaat aantal pp	
1.	Normatieve parkeerbehoefte			
1A.	Saldering bestaande parkeerbehoefte			
2.	Effectieve parkeerbehoefte			
3.	Mobiliteitsreducties			
3A.	Aanwezigheid HOV-halte			
	< 400 m.	10% reductie		
3B.	Inzet deelauto's			
	per deelauto	3 pp netto		
	één deelauto per	60 woningen		
	maximaal	20% reductie		
3B.	Realisatie extra fietsparkeerplaatsen			
	Ten minste 10% bovenop fietsparkeereis	5% reductie		
3B.	Inzet deelfietsen			
	Per 2 deelfietsen (openbare ruimte)	1 pp		
	Per 4 deelfietsen (eigen terrein)	1 pp		
4.	Parkeereis: parkeerbehoefte na reducties			
5.	Parkeeroplossingen			
5A.	Parkeerplaatsen op eigen terrein			
5B.	Parkeerplaatsen in omgeving, privaat			binnen max acceptabele loopafstand. Zie tabel
5C.	Parkeerplaatsen in omgeving, openbaar			binnen max acceptabele loopafstand. Zie tabel
6.	**Parkeerbalans**			

Spelregels

* De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de vastgestelde mobiliteitsnorm per functie af te zetten tegen de omvang (aantal eenheden / m2 BVO) van de functie. Vervolgens w.ordt de parkeerbehoefte van alle functies binnen de ontwikkeling gecumuleerd tot de normatieve parkeerbehoefte
* De effectieve parkeerbehoefte wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte af te zetten tegen de in het beleid opgenomen aanwezigheidspercentages. De effectieve parkeerbehoefte wordt voor de maatgevende momenten weergegeven.
* De mobilliteitsreducties worden gecumuleerd. De effectieve parkeerbehoefte kan voor maximaal 40% worden gereduceerd door de genoemde initiatieven op het gebied van mobiliteit.
* De mobiliteitsreductie wordt berekend over de effectieve parkeerbehoefte.
* Voor iedere gereduceerde (en dus niet te realiseren) parkeerplaats wordt een bijdrage aan het Mobiliteitsfonds gedaan.
* De adressen behorende bij de ontwikkeling waarvan de parkeerbehoefte wordt afgekocht, maken geen aanspraak op een parkeervergunning in de openbare ruimte. Deze worden op de POET-lijst geplaatst.
* Cumulatief kan in het gereguleerde gebied maximaal 40% van de parkeerbehoefte na reducties buiten het plangebied (lees: in de omgeving) afgewenteld worden. Hierbij geldt een maximaal acceptabele loopafstand per doelgroep en per gebied. In het niet-gereguleerde gebied geldt een maximale reductie van 20%.

Bijlage 6: Begrippenlijst

In deze mobiliteitsnormennota passen we de volgende begrippen en definities toe:

CROW:	CROW (oorspronkelijk: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is een onafhankelijk kenniscentrum voor bedrijven en overheden. CROW bedenkt oplossingen voor vraagstukken in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en parkeren.
CROW-richtlijn:	De landelijke CROW-richtlijn 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (versie december 2018). Deze richtlijn geeft de meest actuele landelijke richtlijnen voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij de meest voorkomende functies bij ruimtelijke ontwikkelingen. De rekenmethodiek van de CROW geldt als basis voor deze parkeernorm.
Deelauto:	Een auto waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met ten minste één andere particuliere deler van een ander huishouden.
Deelfiets / -scooter:	Een fiets die eigendom is van een aanbieder en die gebruikt kan worden door een groot aantal personen. Deze fiets wordt opgehaald en terug-gebracht op speciaal daarvoor ingerichte stallingen of docking stations dan wel binnen daarvoor aangegeven zones.
Dubbelgebruik:	Parkeerplaatsen worden niet gereserveerd c.q. toegekend aan één specifieke gebruiker of doelgroep. Dubbelgebruik is bovendien gekoppeld aan aanwezigheidspercentages.
Eigen terrein:	Grond waarover initiatiefnemer aantoonbaar kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling, gedurende het gebruik van de functie, dan wel op enige afstand van de ruimtelijke activiteit, waarmee rekening is gehouden met voor- en natransport om op die locatie te komen.
Functiewijziging:	Het wijzigen van de gebruiksfunctie van een gebouw of terrein, dat leidt tot een andere parkeerbehoefte.
HOV-halte:	HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. In Kerkrade onderscheiden we de volgende HOV-haltes: NS station Kerkrade, busstation Kerkrade Centrum, busstation Emmaweg (Hoensbroek) en busstation Parkstad Stadion.

Mobiliteitsnorm:	Een mobiliteitsnorm geeft niet alleen invulling aan de traditionele parkeernorm, maar ook aan het gebruik van andere vervoerswijzen, waaronder de fiets en het OV.
Parkeerbehoefte:	De parkeerbehoefte die door de functie(s) binnen de ruimtelijke ontwikkeling wordt gegenereerd. De normatieve parkeerbehoefte betreft de parkeerbehoefte die wordt gegenereerd door de functie(s) af te zetten
tegen	de betreffende parkeernorm(en). De effectieve parkeerbehoefte wordt berekend door de normatieve parkeerbehoefte af te zetten tegen de betreffende aanwezigheidspercentages.
Parkeereis:	Het aantal te realiseren en in stand te houden autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling gedurende het gebruik hiervan.
Parkeernorm:	Een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn, per eenheid of bruto vloeroppervlakte (BVO), op basis van de huidige inzichten.
Parkeerbalans:	De berekening van de totale vraag (programma x norm) naar parkeer-plaatsen, vanuit een ruimtelijke activiteit en rekening houdend met gebiedsindeling en aanwezigheidspercentages;
POET-lijst:	POET staat voor Parkeren Op Eigen Terrein. Adressen die hun parkeerbe-hoefte op eigen terrein dienen in te vullen en derhalve geen aanspraak maken op een parkeervergunning of -ontheffing in de openbare ruimte (in het gereguleerde gebied);

Ruimtelijke ontwikkeling: Onder ruimtelijke ontwikkelingen verstaan we:

- Nieuwbouw
- Gebiedsontwikkelingen
- Woningbouw, realisatie van commerciële functies, realisatie van sociaal maatschappelijke functies en realisatie van alle andere voorkomende functies.
- Transformaties (huidig pand of terrein krijgt een andere functie / wordt gebruikt ten behoeve van een andere activiteit) waarvoor een bestemmingsplanwijziging vereist is.
- Herontwikkelingen ((gedeeltelijke) sloop-nieuwbouw)

Uitbreiding van een of meer bestaande panden (extra bouwlaag, aanbouw), voor zover dit van invloed is op de parkeernorm.

BIJLAGE 3: PARKEERNORMEN, OPSTELLEN PARKEERBALANS

In deze bijlage zijn de parkeernormen opgenomen die in gemeente Kerkrade gehanteerd worden, inclusief de andere uitgangspunten die gehanteerd worden bij het opstellen van een parkeerbalans. Dit zijn de aanwezigheidspercentages en de berekeningsaantallen. Deze begrippen en de wijze van toepassen zijn nader uitgelegd in hoofdstuk 5, paragraaf 2 "parkeeraspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen.

PARKEERNORMEN

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen de volgende parkeernormen als uitgangspunt.

		Parkeerbehoefte (HOOG)					
	Functie	Hoofdcentrum	Wijkcentra / 1e schilbebouwing	Rest Bebouwde Kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers	per eenheid
Wonen	Koop, vrijstaand	2,0	2,2	2,5	2,8	0,3	ppl per woning
	Koop, twee-onder-een-kap	1,9	2,1	2,4	2,6	0,3	ppl per woning
	Koop, tussen/hoek	1,8	2,0	2,0	2,4	0,3	ppl per woning
	Koop, etage (duur)	1,8	2,0	2,3	2,5	0,3	ppl per woning
	Koop, etage (middel)	1,7	1,9	2,1	2,3	0,3	ppl per woning
	Koop, etage (goedkoop)	1,6	1,7	1,9	2,0	0,3	ppl per woning
	Huurhuis, vrije sector	1,8	2,0	2,2	2,4	0,3	ppl per woning
	Huurhuis, sociale huur	1,6	1,7	1,9	2,0	0,3	ppl per woning
	Huur, etage (duur)	1,7	1,9	2,1	2,3	0,3	ppl per woning
	Huur, etage (middel / goedkoop)	1,4	1,5	1,7	1,8	0,3	ppl per woning
	Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)	0,5	0,6	0,7	0,8	0,2	ppl per kamer
	Kamerverhuur, niet-zelfstandig (studenten)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	ppl per kamer
	Aanleunwoning en serviceflat	0,6	1,3	1,3	1,4	0,3	ppl per woning
Werken	Kantoor (zonder baliefunctie)	1,4	1,8	1,9	2,8	5%	ppl per 100m2 BVO
	Commerciele dienstverlening (kantoren met balie)	1,8	2,1	2,5	3,8	20%	ppl per 100m2 BVO
	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	1,6	2,0	2,4	2,6	5%	ppl per 100m2 BVO
	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,9	1,0	1,2	1,3	5%	ppl per 100m2 BVO
	Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,6	1,8	2,2	-	ppl per 100m2 BVO
Winkelen en Boodschappen	Supermarkt, buurtsuper	2,9	3,7	4,4	nvt	89%	ppl per 100m2 BVO
	Supermarkt, discount	4,3	5,9	7,5	nvt	96%	ppl per 100m2 BVO
	Supermarkt Fullservice (lage en middellage prijzen)	4,1	5,6	6,4	nvt	93%	ppl per 100m2 BVO
	Supermarkt Fullservice (middelhoge en hoge prijzen)	4,5	5,0	5,9	nvt	93%	ppl per 100m2 BVO
	Supermarkt, groot	6,9	7,8	8,7	nvt	84%	ppl per 100m2 BVO
	Groothandel in levensmiddelen	nvt	7,4	7,4	nvt	80%	ppl per 100m2 BVO
	Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum, 20,000 - 30	3,8	nvt	nvt	nvt	82%	ppl per 100m2 BVO
	Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum, 30,000 - 50	3,9	nvt	nvt	nvt	88%	ppl per 100m2 BVO
	Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum, 50,000 - 10	4,3	nvt	nvt	nvt	92%	ppl per 100m2 BVO
	Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum, 100,000 - 1	4,4	nvt	nvt	nvt	96%	ppl per 100m2 BVO
	Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum, meer dan 1	4,1	nvt	nvt	nvt	99%	ppl per 100m2 BVO
	Buurt- en Dorpscentrum	nvt	4,1	4,7	nvt	72%	ppl per 100m2 BVO
	Wijkcentrum (klein)	nvt	4,7	5,5	nvt	76%	ppl per 100m2 BVO
	Wijkcentrum (gemiddeld)	nvt	5,3	6,1	nvt	79%	ppl per 100m2 BVO
	Wijkcentrum (groot)	nvt	5,8	6,7	nvt	81%	ppl per 100m2 BVO
	Stadsdeelcentrum	nvt	6,2	7,3	nvt	85%	ppl per 100m2 BVO
	Weekmarkt (bij klein wijk- buur- en dorpscentrum)	0,2	0,2	0,2	nvt	85%	ppl per 6 m2 BVO kraam
	Kringloopwinkel	nvt	1,4	1,9	2,5	89%	ppl per 100m2 BVO
	Bruin- en witgoedzaken	4,4	6,3	8,1	10,0	92%	ppl per 100m2 BVO
	Woonwarenhuis / woonwinkel (overig)	1,4	1,8	1,9	2,2	91%	ppl per 100m2 BVO
	Woonwarenhuis (zeer groot)	nvt	nvt	5,5	5,9	95%	ppl per 100m2 BVO
	Meubelboulevard / Woonboulevard	nvt	2,1	2,5	nvt	93%	ppl per 100m2 BVO
	Winkelboulevard	nvt	3,7	4,2	nvt	94%	ppl per 100m2 BVO
	Outletcentrum	nvt	9,8	10,6	11,4	94%	ppl per 100m2 BVO
	Bouwmarkt	nvt	2,0	2,5	2,7	87%	ppl per 100m2 BVO
	Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	nvt	2,5	2,8	3,1	89%	ppl per 100m2 BVO
	Groencentrum (inclusief buitenruimte)	nvt	2,5	2,8	3,1	89%	ppl per 100m2 BVO
Sport, Cultuur en Ontspanning	Bibliotheek	0,7	1,0	1,3	1,6	97%	ppl per 100m2 BVO
	Bioscoop	4,2	8,9	12,0	14,7	94%	ppl per 100m2 BVO
	Museum	0,5	0,7	1,0	nvt	95%	ppl per 100m2 BVO
	Filmtheater / Filmhuis	3,6	6,2	8,7	10,9	97%	ppl per 100m2 BVO
	Theater / Schouwburg	8,8	9,4	11,3	13,5	87%	ppl per 100m2 BVO
	Musicaltheater	3,4	3,9	4,4	5,6	86%	ppl per 100m2 BVO
	Casino	6,5	6,6	7,0	8,5	86%	ppl per 100m2 BVO
	Bowlingcentrum	2,1	2,7	3,3	3,3	89%	ppl per bowlingbaan
	Biljartcentrum / Snookercentrum	1,1	1,3	1,6	2,0	87%	ppl per tafel
	Dansstudio	2,0	4,3	5,9	7,9	93%	ppl per 100m2 BVO
	Fitnessstudio / Sportschool	1,9	3,9	5,2	7,0	87%	ppl per 100m2 BVO
	Fitnesscentrum	2,2	4,9	6,7	7,9	90%	ppl per 100m2 BVO
	Wellnesscentrum	nvt	nvt	9,8	10,8	99%	ppl per 100m2 BVO
	Sauna / Hammam	3,0	5,1	7,1	7,8	99%	ppl per 100m2 BVO
	Sporthal	1,7	2,3	2,9	3,7	96%	ppl per 100m2 BVO
	Sportzaal	1,3	2,1	2,9	3,8	94%	ppl per 100m2 BVO
	Tennishal	0,4	0,5	0,6	0,6	87%	ppl per 100m2 BVO
	Squashhal	1,7	2,5	2,8	3,3	84%	ppl per 100m2 BVO
	Zwembad (overdekt)	nvt	11,7	12,5	14,3	97%	ppl per 100m2 Bassin
	Zwembad (openlucht)	nvt	11,1	13,9	16,8	99%	ppl per 100m2 Bassin
	Kunstijsbaan, kleiner dan 400 meter	1,4	1,6	1,9	2,3	98%	ppl per 100m2 BVO
	Kunstijsbaan, 400 meter	nvt	2,3	2,6	3,0	98%	ppl per 100m2 BVO
	Golfoefencentrum (pitch & put)	nvt	nvt	52,7	58,2	93%	ppl per centrum
	Golfbaan (18 holes)	nvt	nvt	105,6	128,3	98%	ppl per 18 holes, 60 hectare
	Indoorspeeltuin / Kinderspeelhal (gemiddeld / klein)	5,4	6,2	6,9	7,6	97%	ppl per 100m2 BVO
	Indoorspeeltuin / Kinderspeelhal (groot)	6,0	6,8	7,8	8,6	98%	ppl per 100m2 BVO
	Indoorspeeltuin / Kinderspeelhal (zeer groot)	5,2	6,1	7,0	7,9	98%	ppl per 100m2 BVO
	Volkstuin	nvt	1,4	1,5	1,6	100%	ppl per 10 tuinen
	Zwemparadijs	nvt	nvt	12,5	nvt	-	ppl per 100m2 BVO
	Sportveld	27,0	27,0	27,0	27,0	95%	ppl per hectare netto terrein
	Stadion	0,2	0,2	0,2	nvt	99%	ppl per zitplaats
	Ski- en snowboardhal	nvt	nvt	5,7	nvt	-	ppl per 100m2 sneeuw (excl oefenpistes)
	Jachthaven	0,7	0,7	0,7	0,7	-	ppl per ligplaats
	Kinderboerderij (stadsboerderij)	nvt	18,8	22,5	nvt	-	ppl per gemiddelde boerderij
	Manege (paardenhouderij)	nvt	nvt	nvt	0,5	90%	ppl per box
	Dierenpark	12,0	12,0	12,0	12,0	99%	ppl per ha. netto terrein
	Attractie- en pretpark	12,0	12,0	12,0	12,0	99%	ppl per ha. netto terrein
	Plantentuin (botanische tuin)	nvt	27,5	30,5	nvt	-	ppl per gemiddelde tuin

Horeca en (Verblijfs)recreatie	Camping (kampeerterrein)	nvt	nvt	nvt	1,3	90%	ppl per standplaats
	Bungalowpark (huisjescomplex)	nvt	nvt	1,7	2,2	91%	ppl per bungalow
	Hotel, 1-ster	0,5	0,9	2,4	4,6	77%	ppl per 10 kamers
	Hotel, 2-sterren	1,6	2,4	4,1	6,5	80%	ppl per 10 kamers
	Hotel, 3-sterren	2,5	3,6	5,2	7,3	77%	ppl per 10 kamers
	Hotel, 4-sterren	3,7	5,4	7,3	9,5	73%	ppl per 10 kamers
	Hotel, 5-sterren	5,8	8,4	10,9	13,4	65%	ppl per 10 kamers
	Discotheek	8,1	14,3	20,4	22,8	99%	ppl per 100m2 BVO
	Café / Bar / Cafetaria	6,0	6,0	7,0	nvt	90%	ppl per 100m2 BVO
	Restaurant	10,0	10,0	14,0	nvt	80%	ppl per 100m2 BVO
	Fastfoodrestaurant	nvt	nvt	2285,0	nvt	-	ppl per gemiddelde vestiging
	Evenementenhal / Beursgebouw / Congresgebouw	5,0	7,0	10,0	nvt	99%	ppl per 100m2 BVO
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,3	2,7	3,2	3,5	57%	ppl per behandelkamer
	Apotheek	2,5	3,0	3,4	nvt	45%	ppl per apotheek
	Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,5	1,7	2,0	2,2	57%	ppl per behandelkamer
	Consultatiebureau	1,5	1,8	2,1	2,4	50%	ppl per behandelkamer
	Consultatiebureau voor ouderen	1,4	1,7	2,0	2,3	38%	ppl per behandelkamer
	Tandartsenpraktijk	1,8	2,2	2,6	2,9	47%	ppl per behandelkamer
	Gezondsheidscentrum	1,8	2,1	2,4	2,7	55%	ppl per behandelkamer
	Ziekenhuis	1,5	1,7	1,8	2,1	29%	ppl per 100m2 BVO
	Crematorium	nvt	nvt	35,1	35,1	99%	ppl per (deels) gelijktijdige plechtigheid
	Begraafplaats	nvt	nvt	36,6	36,6	97%	ppl per (deels) gelijktijdige plechtigheid
	Penitentiaire inrichting	1,9	2,4	3,5	3,9	37%	ppl per 10 cellen
	Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	nvt	-	ppl per zitplaats
	Verpleeg- en Verzorgingstehuis	0,7	0,7	0,7	nvt	60%	ppl per wooneenheid
Onderwijs	Kinderdagverblijf (creche)	1,0	1,2	1,3	1,6	0%	ppl per 100m2 BVO
	Basisschool	1,0	1,0	1,0	1,0	-	ppl per leslokaal
	Middelbare school	4,3	5,0	5,3	5,9	11%	ppl per 100 leerlingen
	ROC	5,2	5,8	6,2	6,9	7%	ppl per 100 leerlingen
	Hogeschool	10,3	10,9	11,5	12,9	72%	ppl per 100 studenten
	Universiteit	13,7	15,5	16,7	18,8	48%	ppl per 100 studenten
	Avondonderwijs of Vrijetijdsonderwijs	5,0	6,0	7,0	11,5	95%	ppl per 10 studenten

AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

In een bepaalde omgeving is niet alle parkeerbehoefte op hetzelfde moment van de dag even groot. Bij woningen is deze bijvoorbeeld anders dan bij een bedrijventerrein. Daarom heeft het CROW per functie onderscheid gemaakt naar aanwezigheidspercentages, zodat bij planvorming bepaald kan worden of mogelijk het aantal parkeerplaatsen beperkt kan blijven. Deze percentages geven 'slechts' een indicatie (richtlijn) en zijn niet specifiek gemaakt voor verschillende locaties (qua stedelijkheidsgraad) c.q. gebieden (qua schil binnen een stad of dorp). Daarom is het advies om hier enigszins voorzichtig mee om te gaan als deze worden toegepast. De aanwezigheidspercentages die het CROW toepast, zijn als volgt:

Functie	Werkdag-				Koop-avond	Zaterdag-		Zondag-middag
	overdag	middag	avond	nacht		middag	avond	
- Woningen bewoners	50	50	90	100	80	60	80	70
- Woningen bezoekers	10	20	80	0	70	60	100	70
- Kantoor / Bedrijven	100	100	5	0	5	0	0	0
- Commerciële Dienstverlening	100	100	5	0	75	0	0	0
- Detailhandel	30	60	10	0	75	100	0	0
- Grootschalige Detailhandel	30	60	70	0	80	100	0	0
- Supermarkt	30	60	40	0	80	100	40	0
- Sportfuncties Binnen	50	50	100	0	100	100	100	75
- Sportfuncties Buiten	25	25	50	0	50	100	25	100
- Bioscoop, Theater, Podium, Etc.	5	25	90	0	90	40	100	40
- Sociaal Medisch: Arts, Maatschap, Therapeut, Consultatiebureau	100	75	10	0	10	10	10	10
- Verpleeg- en Verzorgingstehuis, Aanleunwoning, Verzorgingsflat	50	50	100	25	100	100	100	100
- Ziekenhuis (patiënten en bezoekers)	60	100	60	5	60	60	60	60
- Ziekenhuis Medewerkers	75	100	40	25	40	40	40	40
- Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0
- Avondonderwijs	0	0	100	0	100	0	0	0

BEREKENINGSAANTALLEN

Niet alle parkeerplaatsen die bij een ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd worden, mogen in een parkeerbalans meegeteld worden als één plaats. Reden is dat sommige plaatsen niet openbaar zijn en daardoor uitsluitend beperkt gebruikt kunnen worden. Het betreft hier de volgende verdeling:

Voorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
- Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5 meter diep
- Lange oprit zonder garage / carport	2	1,0	
- Dubbele oprit zonder garage	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 meter diep
- Garage met lange oprit	3	1,3	
- Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter breed

FIETSPARKEREN

Functie		Parkeerbehoefte (LAAG)	Hoofdcentrum	per eenheid
Woningen	Rij- en Vrijstaande Woning	Overal, Kamer	1,0	ppl per kamer (excl. 0,5 ppl voor bezoekers)
		Overal, Woning	5,0	ppl per woning (excl. 0,5 ppl voor bezoekers)
	Appartement (met Fietsenberging)	Overal, Kamer	0,8	ppl per kamer (excl. 0,5 ppl voor bezoekers)
		Overal, Woning	2,0	ppl per woning (excl. 0,5 ppl voor bezoekers)
	Appartement (zonder Fietsenberging)	Overal, Kamer	0,3	ppl per kamer (excl. 0,5 ppl voor bezoekers)
		Overal, Woning	0,5	ppl per woning (excl. 0,5 ppl voor bezoekers)
	Studentenhuis	Overal	1,0	ppl per kamer (excl. 0,5 ppl voor bezoekers)
Kantoren	Kantoor (personeel)	Hoofdcentrum	1,0	ppl per 100m2 BVO
		Schil Centrum	0,7	ppl per 100m2 BVO
		Rest Bebouwde Kom	0,7	ppl per 100m2 BVO
		Buitengebied	0,4	ppl per 100m2 BVO
		Op NS-Station	0,5	ppl per 100m2 BVO
	Kantoor met balie (bezoekers)	Overal	3,0	ppl per balie
Onderwijs	Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	3,0	ppl per 10 leerlingen
		250 - 500 leerlingen	3,5	ppl per 10 leerlingen
		> 500 leerlingen	4,3	ppl per 10 leerlingen
	Basisschool (medewerkers)	Overal	0,2	ppl per 10 leerlingen
	Middelbare school (leerlingen)	Overal	10,0	ppl per 100m2 BVO
	Middelbare school (medewerkers)	Hoofdcentrum	0,4	ppl per 100m2 BVO
		Schil Centrum	0,3	ppl per 100m2 BVO
		Rest Bebouwde Kom	0,2	ppl per 100m2 BVO
	ROC (leerlingen)	Overal	8,0	ppl per 100m2 BVO
	ROC (medewerkers)	Overal	0,6	ppl per 100m2 BVO
Winkelen en Boodschappen	Winkelcentrum	Binnen Bebouwde Kom	1,5	ppl per 100m2 BVO
	Supermarkt	Binnen Bebouwde Kom	1,6	ppl per 100m2 BVO
	Bouwmarkt	Binnen Bebouwde Kom	0,1	ppl per 100m2 BVO
	Tuincentrum	Binnen Bebouwde Kom	0,2	ppl per 100m2 BVO
		Buiten Bebouwde Kom	0,1	ppl per 100m2 BVO
Sport, Cultuur en Ontspanning	Bibliotheek	Overal	2,0	ppl per 100m2 BVO
	Bioscoop	Hoofdcentrum	4,0	ppl per 100m2 BVO
		Schil Centrum	2,0	ppl per 100m2 BVO
		Rest Bebouwde Kom	0,8	ppl per 100m2 BVO
	Fitness	Hoofdcentrum	3,0	ppl per 100m2 BVO
		Schil Centrum	2,0	ppl per 100m2 BVO
		Rest Bebouwde Kom	1,1	ppl per 100m2 BVO
	Museum	Overal	0,5	ppl per 100m2 BVO
	Sporthal	Overal	1,4	ppl per 100m2 BVO
	Sportveld	Overal	33,0	ppl per ha. netto terrein
	Sportzaal	Overal	2,2	ppl per 100m2 BVO
	Stadion	Overal	5,0	ppl per 100 zitplaatsen
	Stedelijk Evenement	Overal	18,0	ppl per 100 bezoekers
	Theater	Hoofdcentrum	13,0	ppl per 100 zitplaatsen
		Schil Centrum	11,0	ppl per 100 zitplaatsen
		Rest Bebouwde Kom	10,0	ppl per 100 zitplaatsen
	Zwembad (openlucht)	Overal	15,0	ppl per 100m2 bassin
	Zwembad (overdekt)	Overal	11,0	ppl per 100m2 bassin
Horeca en (Verblijfs)recreatie	Fastfoodrestaurant	Hoofd- en Schil Centrum	16,0	ppl per locatie
		Rest Bebouwde Kom	5,0	ppl per locatie
		Buitengebied	3,0	ppl per locatie
	Restaurant (eenvoudig)	Binnen Bebouwde Kom	10,0	ppl per 100m2 BVO
		Buiten Bebouwde Kom	8,0	ppl per 100m2 BVO
	Restaurant (luxe)	Overal	2,0	ppl per 100m2 BVO
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Apotheek (bezoekers)	Overal	4,0	ppl per locatie
	Apotheek (medewerkers)	Overal	2,0	ppl per locatie
	Begraafplaats / Crematorium	Overal	3,0	ppl per gelijktijdige plechtigheid
	Gezondheidscentrum (bezoekers)	Overal	1,0	ppl per 100m2 BVO
	Gezondheidscentrum (medewerkers)	Overal	0,3	ppl per 100m2 BVO
	Kerk / Moskee	Overal	22,0	ppl per 100 zitplaatsen
	Ziekenhuis (bezoekers)	Overal	0,3	ppl per 100m2 BVO
	Ziekenhuis (medewerkers)	Hoofdcentrum	0,2	ppl per 100m2 BVO
		Schil Centrum	0,2	ppl per 100m2 BVO
		Rest Bebouwde Kom	0,1	ppl per 100m2 BVO
Overstapplaatsen	Busstation	Hoofd- en Schil Centrum	23,0	ppl per halterende buslijn
	Carpoolplaats	Rest Bebouwde Kom	0,5	ppl per autoparkeerplaats

Technische vragen Ouderenpartij

1. Wat houdt de afkoopregeling en het mobiliteitsfonds in, ik denk het te weten maar uit het antwoord zal blijken of dat echt zo is;
2. Dan de zin: de afkoop van de parkeerplaatsen vindt plaats op basis van de parkeereis (na het berekenen van de parkeerbehoefte met toepassing v an dubbelgebruik en niet op basis van de normatieve parkeerbehoefte)

   Is bij het berekenen van het aantal parkeerplekken voor mensen met een functiebeperking ook rekening gehouden met de CROW -norm? In aantal en in afmeting.

Geachte leden van de ouderenpartij,

Graag beantwoorden wij de technische vragen die u heeft gesteld over de Parkeernota die op 9 oktober voorligt bij de commissie GEZ en op 30 oktober in de gemeenteraad.

1. Wat houdt de afkoopregeling en het mobiliteitsfonds in?

   In sommige gevallen is het bij een ruimtelijke ontwikkeling niet mogelijk om de volledige parkeereis op eigen terrein in te vullen. Om de betreffende ruimtelijke ontwikkeling toch door te laten gaan, kan in dat geval de afkoopregeling toegepast worden. Hierbij zijn in de afkoopregeling nadere regels opgesteld die bepalen welk bedrag in het mobiliteitsfonds gestort moet worden. We zullen het mobiliteitsfonds in een later stadium middels een Verordening Mobiliteitsfonds aan de gemeenteraad voorleggen.

2. Dan de zin: de afkoop van de parkeerplaatsen vindt plaats op basis van de parkeereis (na het berekenen van de parkeerbehoefte met toepassing van dubbelgebruik en niet op basis van de normatieve parkeerbehoefte)

   Dit wil zeggen, het netto aantal plaatsen komt in aanmerking voor afkoop en niet het bruto aantal plaatsen. Dit is enkel het geval bij ontwikkelingen waar meerdere functies zijn die op verschillende momenten een parkeervraag hebben.

3. Is bij het berekenen van het aantal parkeerplekken voor mensen met een functiebeperking ook rekening gehouden met de CROW -norm? In aantal en in afmeting.

   Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een parkeereis van minimaal 15 parkeerplaatsen, dient minimaal 5% van de eis uitgevoerd te worden als gehandicaptenparkeerplaatsen met een minimum van 1 parkeerplaats. De afmetingen worden op nieuw aangelegde parkeerplaatsen conform de geldende richtlijnen aangelegd. Op bestaande parkeerplaatsen wordt geprobeerd om maatwerk te leveren omdat verbredingen vaak ten koste gaan van parkeercapaciteit.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Datum vergadering	Vergadering	Nummer	Portefeuillehouder	Onderwerp	Deadline	Status	Datum reactie
10-04-2024	Cie GEZ	9	Weijers	Planschade monitoren	03-12-2026	Tussenbericht	23-04-2024
21-02-2024	Cie GEZ	4	Geers	Stand van zaken stimuleringsregeling	19-06-2024	Open	
21-02-2024	Cie GEZ	3	Geers	Aanvalsplan Kerkrade Centrum	05-02-2025	Open	18-09-2024
21-02-2024	Cie GEZ	2	Weijers	Volkshuisvestingsfonds (VHF 2.0)	24-12-2024	Tussenbericht	06-03-2024
29-11-2023	Cie GEZ	53	van Drunen	Ontwerpbesluit inzake vaststellen transitievisie warmte 2.0 en	03-02-2025	Open	
29-11-2023	Cie GEZ	52	van Drunen	jaarlijkse afweging of de transitievisie warmte nog actueel is	03-02-2025	Open	
13-11-2023	Raad-GEZ	51	van Drunen	Vervolg dak- en gevelvergroening	31-07-2024	Tussenbericht	
13-11-2023	Raad-GEZ	48	Geers	Mogelijkheden extra fruitbomen	31-07-2024	Open	
20-09-2023	Cie GEZ	33	van Drunen	Windturbines over de grens	31-12-2024	Open	
17-05-2023	Cie GEZ	20	Weijers	Beleidsregel woningsplitsing en gebruikswijziging naar wonen	01-05-2024	Tussenbericht	03-07-2024
17-05-2023	Cie GEZ	19	Weijers	Woonvisie 2023-2028	01-05-2024	Tussenbericht	03-07-2024
12-04-2023	Raad-GEZ	27	Schlangen	Terugkoppeling Stichting Werkplaats K		Tussenbericht	04-07-2023
12-04-2023	Cie GEZ	14	Geers	Uitvoeringsplan mobiliteit jaarlijks schriftelijk aanbieden	31-07-2025	Tussenbericht	14-12-2023
12-04-2023	Cie GEZ	13	Geers	Onderzoek vervoersarmoede mobiliteitsplan	31-03-2024	Tussenbericht	30-10-2023
08-02-2023	Cie GEZ	8	Roland	Meer aandacht voor milieu i.r.m. buurgemeenten in Nederland en	31-12-2024	Open	
17-11-2022	Raad-GEZ	31	Geers	Parkeerinkomsten worden in 2023 geëvalueerd	31-07-2024	Afgedaan	19-09-2024
17-11-2022	Raad-GEZ	30	Geers	Realiseren meer groen op bedrijventerreinen	31-12-2024	Open	18-09-2024
17-11-2022	Raad-GEZ	29	Geers	Realiseren losloopplek voor honden in het centrum	30-06-2023	Afgedaan	25-09-2024
12-10-2022	Raad-GEZ	23	Schlangen	Voortgang renovatie Achilles Top	30-04-2023	Tussenbericht	24-01-2023
31-12-2021	Raad-GEZ	65	Weijers	De raad wordt regelmatig geïnformeerd over de voortgang	30-09-2025	Tussenbericht	17-09-2024
20-10-2021	Cie GEZ	55	Geers	Mogelijkheid collectief vervoer bij bereikbaarheidsprobleem Kerkrade-	31-01-2025	Open	18-09-2024
20-10-2021	Cie GEZ	54	Geers	Totaalperspectief bereikbaarheidsprobleem en transferium Kerkrade-	31-01-2025	Tussenbericht	18-09-2024
14-04-2021	Cie GEZ	32	Geers	Halfjaarlijks terugkoppeling centrummanagement	31-01-2025	Tussenbericht	19-09-2024