



Parkeernota Brunssum 2022



Inhoud

Inleiding Parkeernota Brunssum	2
Deel 1: Juridisch beleidskader	2
Parkeernormering in bestemmingsplannen en het omgevingsplan	2
Parkeereis en de Omgevingsvergunning	2
Hardheidsclausule: afwijken van de normen	2
Parkeerfonds	2
Toepassing CROW-normering	3
Overgangsregeling	3
Deel 2: Parkeerbeleid: visie op parkeren in Brunssum	4
2.1 Parkeren in het centrum	5
Parkeerregulering.....	5
Parkeerschijfzones en ontheffingen.....	5
Parkeren Fietsen en (deel)scooters.....	7
2.2 Parkeren in de woonwijken.....	8
2.3. Laadpalenbeleid Brunssum	9
Openbare laadinfrastructuur	9
Laadpalenbeleid centrum en woonwijken	9
2.4 Trottoirparkeren.....	11
Deel 3: Toepassingskader parkeernormering Brunssum	12
3.1 Totstandkoming parkeernormen	12
3.2 Bepalen van het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen	12
3.3 Aanvullende bepalingen Parkeernormering	15
3.4 Toepassingskader Fietsparkeren.....	18
Bijlage 1: Parkeernormen gemeente Brunssum	19
Bijlage 2: Eisen aan parkeeronderzoek	22
Bijlage 3: Begrippenlijst.....	23
Bijlage 4: Parkeeronderzoek: parkeerdrukmeting 2019	24

Inleiding Parkeernota Brunssum

Met de groeiende aandacht voor duurzame en actieve mobiliteit zijn ook in Brunssum de gevolgen van de veranderingen op het gebied van mobiliteit zichtbaar. Het is daarom een goed moment om een parkeerbeleid vast te stellen dat aansluit bij de doelstellingen van het Mobiliteitsplan, waarin de gemeente inzet op actieve en duurzame mobiliteit. Bestaande parkeerdruk, nieuwe impulsen in het centrum en veranderingen in verkeersintensiteiten maken een parkeerbeleid des te noodzakelijker.

Parkeerbeleid is een belangrijk sturingsinstrument voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de openbare ruimte in de gemeente Brunssum. Een leefbare openbare ruimte stimuleert het gebruik van actieve mobiliteitsvormen. Met het parkeerbeleid bedient de gemeente de wensen van individuele gebruikers, ondernemers, bezoekers en ligt een relatie met het invullen van maatschappelijke en ruimtelijke opgaven.

Het parkeerbeleid van gemeente Brunssum is uitgewerkt in de voorliggende Parkeernota Brunssum 2022, als verlengstuk van het Mobiliteitsplan Brunssum 2022 - 2032.

Voorliggende parkeernota bestaat uit drie onderdelen:

- **Deel 1: Juridisch beleidskader**
Het eerste deel gaat over de juridische aspecten in relatie tot andere beleidsdocumenten;
- **Deel 2: Parkeerbeleid - Visie op parkeren in Brunssum**
Het tweede deel van de nota beschouwt het thema Parkeren vanuit drie onderdelen, namelijk: centrum-parkeren, parkeren in woonwijken en een visie op laadpalen voor elektrische voertuigen;
- **Deel 3: Parkeernormen – Toepassingskader parkeernormering Brunssum**
Het derde deel van deze nota werkt de eisen en voorwaarden aan de aantallen parkeerplaatsen bij voorzieningen uit: de parkeernormering. Daarvoor zijn op maat gemaakte parkeernormen voor Brunssum uitgewerkt in bijlage 1.

Als algemene doelstelling van deze Parkeernota geldt het nu en op termijn veiligstellen van de bereikbaarheid van (nieuwe) woonwijken en winkelcentra, met voldoende parkeervoorzieningen voor verschillende doelgroepen, zoals elektrische oplaadpunten voor auto's, fietsparkeren en parkeren voor gehandicapten. Gemeente Brunssum conformeert haar parkeerbeleid aan de volgende CROW-richtlijnen:

- Toekomstbestendig parkeren: Van parkeer kencijfers naar parkeernormen. CROW-Publicatie 381. Ede, CROW 2019
- ASVV 2021 – Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. CROW-Publicatie 740. Ede, CROW 2021
- Leidraad Fietsparkeren. CROW-publicatie 291. Ede, CROW 2010

Een nieuwe parkeernota voor gemeente Brunssum:



In 2005 is de huidige parkeernota voor de gemeente Brunssum opgesteld. Ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en economie vragen om een actualisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid. Hierbij wordt aangesloten op het 'Mobiliteitsplan Brunssum 2022-2032'.

Voorliggende parkeernota vervangt en bouwt voort op de vigerende parkeernota uit 2005. De belangrijkste redenen om deze nota te actualiseren, zijn:

- 1) Fietsparkeren was niet (voldoende) opgenomen in de parkeernota 2005;
- 2) Het laadpalenbeleid was niet opgenomen in de parkeernota 2005;
- 3) Het ontheffingenbeleid blauwe zone is reeds geactualiseerd en per 1 januari 2021 van kracht;
- 4) Het nieuwe mobiliteitsplan Brunssum 2022 -2032 was aanleiding tot het actualiseren van de parkeernota uit 2005;
- 5) Vigerend beleid van Rijk, Provincie en Regio zijn van invloed op het parkeerbeleid.
- 6) Geactualiseerde CROW-richtlijnen voor parkeren zijn nu van toepassing en geïntegreerd in de parkeernormering voor Brunssum.

Deel 1: Juridisch beleidskader

Parkeernormering in bestemmingsplannen en het omgevingsplan

Voorliggende parkeernota heeft een directe relatie met bestemmingsplannen, beheer verordening en het toekomstige omgevingsplan van de gemeente Brunssum. Bij het vergunnen van toekomstige ontwikkelingen, wordt verwezen naar bijlage 1 van deze nota met daarin de uitgewerkte parkeernormen, als overkoepelende uitwerking voor parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente.

Een parkeernormering is geen vrijblijvend gegeven. Een vastgestelde parkeernorm geldt als vigerende wetgeving. Dit betekent dat burgers, projectontwikkelaars en de gemeente zelf gebonden zijn aan de bepalingen van de parkeernorm en dat er niet zomaar van kan worden afgeweken. Dit biedt de mogelijkheid om gemeentelijke beleidsdoelstellingen te versterken via het eisen of het juist verbieden van parkeerplaatsen bij bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen.

Parkeereis en de Omgevingsvergunning

De Omgevingswet schrijft voor dat iedere gemeente één omgevingsplan maakt, waarin alle regels rondom het gebruik van de ruimte en de fysieke leefomgeving worden gebundeld. Een parkeernorm zal bij de invoering van de omgevingswet moeten worden geïntegreerd in het gemeentelijke omgevingsplan. In de aanvraag voor een omgevingsvergunning moet worden gemotiveerd hoe aan de parkeereis voldaan wordt. Dit is met name van belang indien wordt afgeweken van de parkeernorm. Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten benoemd:

- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij de ontwikkeling;
- De situering van de parkeerlocatie(s) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld: in een private parkeervoorziening, op eigen terrein en/of in de openbare ruimte.
- Hoe deze parkeerplaatsen door de verschillende doelgroepen kunnen worden gebruikt: fysieke toegankelijkheid en dubbelgebruik.

In de gebruiksfase zal worden gecontroleerd of hetgeen in de omgevingsvergunning is vastgelegd ook op dezelfde manier in de praktijk is georganiseerd. Een belangrijk aspect daarbij is de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen voor de doelgroepen waarvoor de parkeervoorzieningen in de vergunningsaanvraag zijn bedoeld.

Hardheidsclausule: afwijken van de normen

In artikel 4:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht is bepaald dat een bestuursorgaan beleidsregels kan vaststellen met betrekking tot een hem toekomende of onder zijn verantwoordelijkheid uitgeoefende, dan wel door hem gedelegeerde bevoegdheid. Bij beleidsregels gaat het om regels die een bestuursorgaan vaststelt voor de manier waarop het van een bestaande bevoegdheid gebruik zal maken. Daarmee bindt het bestuursorgaan zichzelf en de aan hem ondergeschikte ambtelijke diensten. Bij beleidsregels gaat het om regels die een bestuursorgaan vaststelt voor de manier waarop het van een bestaande bevoegdheid gebruik zal maken. In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is de afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Omdat deze afwijkingsbevoegdheid alleen van toepassing is op situaties waarin één of meerdere belanghebbenden door toepassing van het beleid onevenredig worden benadeeld, bevat deze nota een extra afwijkingsbevoegdheid. De gemeente Brunssum behoudt zich het recht voor om gemotiveerd af te wijken van de auto- en fietsparkeereis. Zij past dit toe in het geval dat het voldoen aan de parkeereis op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.

Parkeerfonds

In 2006 heeft de gemeente een parkeerfonds opgericht. De aanleiding was dat er in het centrum bij ruimtelijke initiatieven niet altijd aan de volledige parkeernormering voldaan kon worden. Door een financiële storting in dit fonds kon vrijstelling verleend worden van de parkeereisen. We zien echter dat het parkeerfonds sinds die tijd niet gebruikt is.

Voorgesteld wordt om het parkeerfonds op te heffen en te werken met anterieure overeenkomsten. In dergelijke overeenkomsten kunnen ook afspraken gemaakt worden ten aanzien van geldende parkeereisen en kunnen er

financiële afspraken gemaakt voor de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte, als niet aan de parkeernorm voldaan kan worden.

Toepassing CROW-normering

De parkeerkcijfers van CROW liggen ten grondslag aan de parkeernormering. Deze zijn zorgvuldig en in overleg met veel partijen in het werkveld ontwikkeld. De kencijfers zijn afgeleid van algemeen geaccepteerde onderzoeksgegevens. Als een gemeente ervoor kiest om de parkeernorm of een parkeertoets te baseren op deze parkeerkcijfers, is hiermee automatisch voldaan aan algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Omdat de parkeerkcijfers een bandbreedte hebben, is het van belang dat bij het omzetten van deze cijfers naar gemeentelijke normen, gemotiveerd wordt gekozen voor een concreet cijfer.

Overgangsregeling

In voorliggende parkeernota is geen overgangsregeling opgenomen. Dit betekent dat de parkeernota na vaststelling geldt voor iedere aanvraag die wordt ingediend voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Wanneer door de raad en/of het college vastgestelde stedenbouwkundige of planologische kaders, waaronder een stedenbouwkundig programma van eisen, een stedenbouwkundige visie, een beeldregieplan, een masterplan, een kadernota en/of een bestemmingsplan of daaraan gelijk te stellen kaders, reeds afgewogen parkeernormen bevatten, blijven deze als toetsingskader gelden voor de bepaling van de parkeerbehoefte. Voor nieuwe initiatieven gelden na vaststelling de parkeernormen, zoals opgenomen in bijlage 1 van deze parkeernota.

Deel 2: Parkeerbeleid: visie op parkeren in Brunssum

De Parkeernota Brunssum 2022 bouwt voort op het in 2022 geactualiseerde Mobiliteitsplan van de gemeente. Demografische, technologische, klimatologische en economische ontwikkelingen hebben invloed op de maatschappij en daarmee op de manier waarop we als gemeente Brunssum met mobiliteit willen omgaan. Vervoer wordt elektrischer en schoner. Deelauto's worden meer en meer een vast onderdeel van het straatbeeld. Met Mobility as a Service-apps zijn alle modaliteiten aan elkaar gekoppeld. Elektrische fietsen gaan steeds harder. Daarnaast bestaan er slimme parkeeroplossingen voor een beter gebruik van de ruimte. Dit alles is vastgelegd in het Mobiliteitsplan Brunssum 2022-2032, waarin de gemeente inzet op Gemeente Brunssum als 10-minuten wandel- en fietsstad. Deze uitgesproken stap richting mobiliteitsbeleid waarin actieve en duurzame mobiliteit voorop staat, heeft gevolgen voor de manier waarop de gemeente met parkeerbeleid omgaat.

Het streven naar minder automobility, maakt het mogelijk om anders na te denken over parkeren in de gemeente. Met gedragsbeïnvloeding en een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte maken we het voor de inwoners van Brunssum aantrekkelijker om te wandelen en te fietsen. Het bieden van voldoende fietsparkeergelegenheid is bijvoorbeeld essentieel als voorwaarde om meer mensen te stimuleren om de fiets te nemen. Bovendien vergroten we de toegankelijkheid voor iedere inwoner. Zodanig dat ook mensen met een beperkte mobiliteit zich prettig en veilig door de gemeente kunnen verplaatsen.

Er worden drie thema's met betrekking tot parkeren onderscheiden:

1. Parkeren in het Centrum
2. Parkeren in woonwijken
3. Laadpalenbeleid Brunssum

Deze thema's worden achtereenvolgens uitgewerkt. Daarop volgt deel 3 van de parkeernota, het onderdeel met parkeernormen.

Bepalingen en voorwaarden bij het parkeerbeleid



De nota gaat in op de inhoudelijke uitgangspunten bij de thematische uitwerking van parkeren in de gemeente. Voor bepalingen en voorwaarden met betrekking tot ontheffingen en voorzieningen, wordt verwezen naar de website van de gemeente Brunssum: www.brunssum.nl. Hierop is actuele informatie ten alle tijden beschikbaar.



2.1 Parkeren in het centrum

Brunssum beschikt over een groot aantal openbare parkeervoorzieningen. Rondom het centrum is op het Koutenveld, Alsdorplein, Lindeplein en Wilhelminaplein eigenlijk altijd wel een parkeerplek te vinden voor centrumbezoekers. Er is dus overwegend voldoende ruimte voor parkeren. Deze ruimte kan mogelijk wel beter worden benut, om de leefbaarheid van het centrum te behouden en tegelijkertijd de gewenste (kleinschalige) centrumontwikkelingen mogelijk te blijven maken.

Het normeren van parkeerplaatsen draagt bij aan de aantrekkelijkheid van het centrum. Met parkeernormering wordt een evenwicht gezocht in de parkeerbelangen van de verschillende bezoekers, bewoners en werknemers. Dit ordenen van het parkeren naar doelgroepen moet zodanig worden vormgegeven, dat de beste parkeerplaatsen in voldoende mate aan de bezoekers van het centrum ter beschikking komen. In deel 3 van deze nota worden specifieke normen voor parkeren in het centrum uiteengezet.

Regelmatig worden er parkeeronderzoeken uitgevoerd om de daadwerkelijke parkeerdruk te monitoren. In bijlage 4 wordt duidelijk dat met name in de avonden in het weekend de parkeerdruk rond het Lindeplein het grootst is. Meer richting het noorden (Koutenveld) is met uitzondering van evenementen, altijd ruim voldoende parkeermogelijkheid.

Parkeerregulering

Met parkeerregulering kan worden bereikt dat de aanwezige parkeervoorzieningen worden gebruikt door die categorieën parkeerders waarvoor ze bestemd zijn. De toepassing van regulering vindt met name plaats in centrumgebieden van steden. De volgende vormen van regulering kunnen toegepast worden:

- Betaald parkeren: vaak toegepast in centrumgebieden die veel bezoekers trekken. Hierdoor is het vaak mogelijk om bezoekers een gegarandeerde parkeerplek te bieden.
- Parkeervergunningen: met dit systeem kunnen langparkeerders uit woonwijken geweerd worden.
- Parkeerschijfzones: er wordt een maximum gesteld aan de parkeerduur omdat de parkeerschijf gebruikt dient te worden

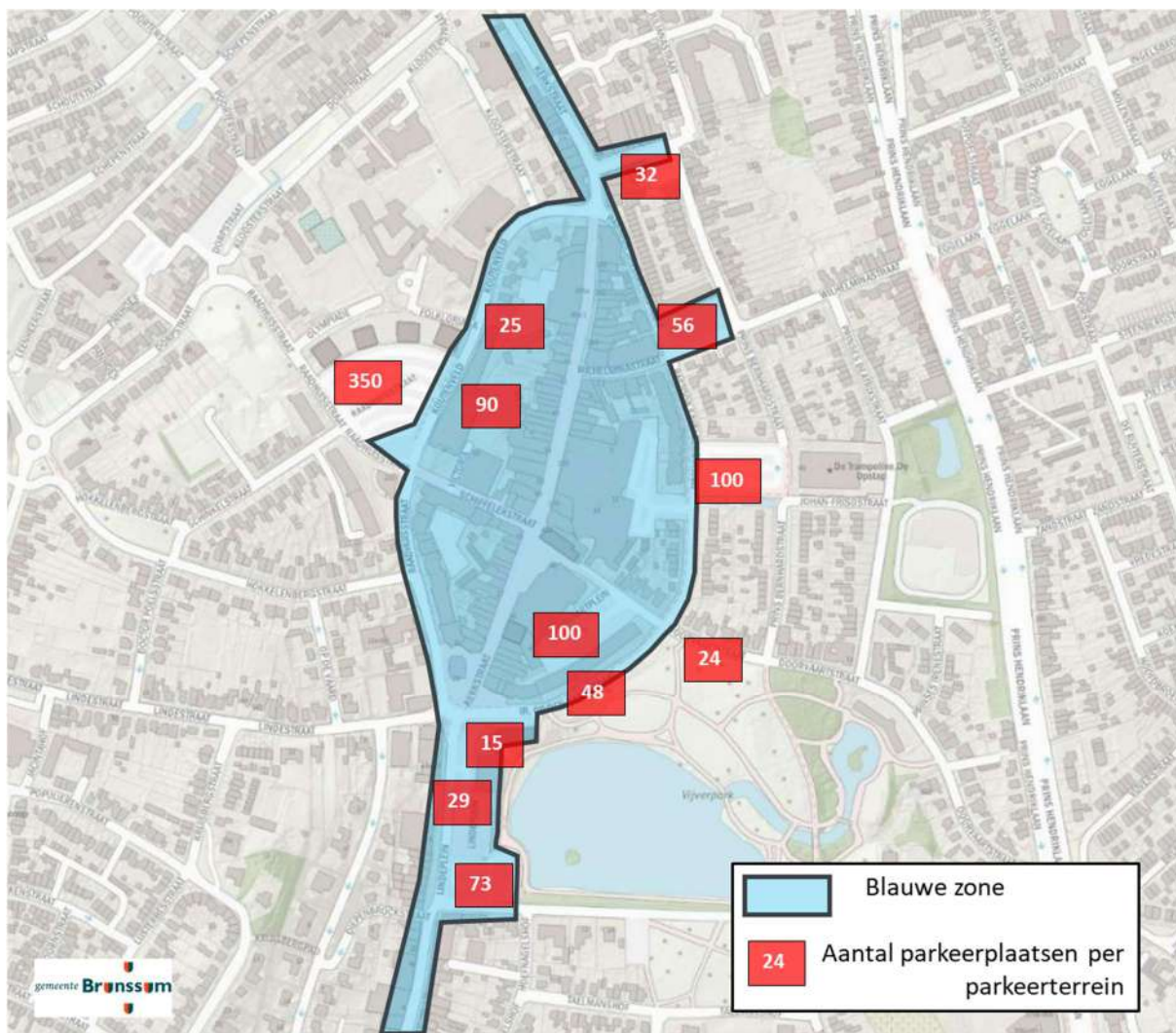
Betaald parkeren kan voor een gemeente als Brunssum negatief uitwerken. Brunssum heeft vergeleken met grotere steden een klein en goed toegankelijk centrum. Betaald parkeren kan dan afbreuk doen aan de aantrekkingskracht van het centrum. De bereikbaarheid van het centrum op het gebied van parkeren is goed waardoor betaald parkeren (ook op termijn) geen optie is. **Parkeervergunningen** worden vaak toegepast als aanvulling op een schil naast betaald parkeren om te voorkomen dat er een overloop ontstaat vanuit de betaald parkeerzone. Aangezien er geen betaald parkeren is, is er ook geen noodzaak om het invoeren van vergunningen nader te onderzoeken. Als langparkeerders in gebieden geweerd moeten worden dan blijft de voorkeur om dit te doen met de toepassing van **parkeerschijfzones**, zoals deze reeds in Brunssum ingevoerd zijn.

Parkeerschijfzones en ontheffingen

In 2020 zijn de nieuwe beleidsregels 'parkeerontheffingenbeleid parkeerschijfzones centrum - gemeente Brunssum 2020' vastgesteld. De aangewezen parkeerschijfzones in Brunssum zijn: Lindeplein, Doorvaartplein, parkeerplaats de Hokkelbergh, parkeerplaats Koutenveld (gedeeltelijk), parkeerstrook in de Rumpenerstraat, parkeerstrook in de Kerkstraat, parkeerstrook in de Schildstraat, parkeerstrook in een deel van de Kerkeveldstraat, parkeerstrook Ir. Op den Kampstraat.

Binnen de gemeente Brunssum is een aantal gebieden aangewezen waarvan bewoners een ontheffing kunnen aanvragen op de tijdbeperking voor een bijhorende parkeerschijfzones. Een parkeerontheffing wordt door de gemeente verstrekt op basis van de in artikel 87 van het RVV1990 gestelde voorschriften. Op basis van dit artikel kan ontheffing worden gevraagd van het gestelde in artikel 25 van het RVV1990.

Een overzicht van de parkeerontheffingen in de gemeente is te vinden op de gemeentewebsite www.brunssum.nl.



Op bovenstaande kaart wordt globaal gezien het blauwe zone gebied weergegeven. In totaal kent het centrum van Brunssum ca. 950 parkeerplaatsen.

Doelstellingen van parkeerbeleid Centrum

Specifiek binnen het 'Ei' is het onwenselijk om nog meer parkeren aan te leggen dan er nu aanwezig is. Bij initiatieven zal er maatwerk nodig zijn om te bepalen in welke mate er parkeren op eigen terrein mogelijk is. Dit gegeven door de transformatieopgave van bestaande panden is het niet realistisch te verwachten dat hierbij parkeren op eigen terrein kan worden gerealiseerd. Mede ook doordat we willen voorkomen dat bewoners door het centrum gaan rijden met de auto. Dit komt de beleving van het centrum niet ten goede. Bij transformaties van de begane grond naar wonen kan de bebouwingsdiepte aangepast worden ten gunste van parkeren aan de achterzijde op eigen terrein.

Bij de nieuwbouwopgaven in het Centrum is het uitgangspunt dat het parkeren privaat wordt opgelost waardoor hiermee geen druk wordt gelegd op de openbare voorzieningen. Een zorgvuldige afweging van de parkeervraag wordt gemaakt in het kader van leegstand, waarbij de mogelijkheid bestaat dat kleine initiatieven binnen de bestaande parkeervoorzieningen in de openbare ruimte mogen worden opgevangen.

Parkeren Fietsen en (deel)scooters

Fietsparkeren is een belangrijk thema voor de gemeente Brunssum, vooral in de binnenstad en rondom nieuwe ontwikkelingen. Zo refereert de vernieuwde nota parkeernormen niet alleen meer naar autoparkeernormen, maar ook naar fietsparkeernormen, passend bij de recent landelijk geactualiseerde CROW publicatie Leidraad Fietsparkeren.

De keuze voor een actieve inzet op mobiliteitsbeheersing betekent ook dat er in het parkeerbeleid plaats moet zijn voor (het parkeren van) alternatieve vormen van vervoer namelijk wandelen en fietsen. Voor het stimuleren van wandelen is met name een prettige, aantrekkelijke en veilige routing belangrijk. Voor de fietsers is het vooral belangrijk om een goede en centraal gesitueerde parkeervoorziening te hebben waar zij de fiets veilig kunnen stallen. Dit stimuleert het fietsgebruik en verhoogt de ruimtelijke kwaliteit: het draagt bij aan een rustiger straatbeeld, hoogwaardige openbare ruimte en een kleiner risico op diefstal/ vandalisme en beschadiging van fietsen. Op het gebied van fietsparkeren in het centrum worden de volgende maatregelen genomen:

Uitbreiden fietsenstallingen

Het stimuleren van het fietsgebruik, vraagt om goede en stallingsmogelijkheden. Het uitbreiden van de bestaande fietsparkeercapaciteit is daarom noodzakelijk. Speciale aandacht in het kader van diefstalpreventie gaat uit naar het realiseren van fietsenstallingen waaraan fietsen goed kunnen worden bevestigd: de TuliP-fietsenstandaard. De TuliP voldoet aan de norm FietsParKeur voor bewaakte en onbewaakte omgevingen. FietsParKeur is de kwaliteitsnorm op het gebied van fietsparkeervoorzieningen. De norm is mede ontwikkeld in samenwerking met de Fietsersbond.

Daarnaast is de gemeente actief zoekende om mede in relatie tot alle centrumontwikkelingen, een inpassend bewaakte fietsenstalling te realiseren. Een en ander is hierover opgenomen in het Mobiliteitsplan Brunssum.

Bezorgfietsen/scooters

Veel horecaondernemers beschikken over bezorgfietsen of scooters. Deze worden vaak in de openbare ruimte gestald, op trottoirs of parkeerplaatsen. In het centrumgebied, waar de ruimte beperkt is, gelden er regels voor fietsparkeren. Richtlijnen voor het parkeren van bezorgfietsen en scooters zijn noodzakelijk om overlast in de toekomst te voorkomen. Hierop kan worden geanticipeerd door naast fietsparkeren ook ruimtes te duiden waar scooters kunnen worden geplaatst.

Ehubs

De gemeente staat open om initiatieven als Ehubs te faciliteren. Dit zijn verzamellocaties voor duurzaam deelvervoer, waar inwoners, werknemers en bezoekers elektrische auto's, (bak)fietsen en scooters kunnen 'huren'. Bij een Ehub staat een aantal elektrische vervoersmiddelen geparkeerd dat ter plekke kan worden opgeladen. De vervoersmiddelen moeten na gebruik worden teruggebracht naar een Ehub.

Het resultaat is een bereikbare en opgeruimde stad met voldoende fietsparkeerplekken voor alle doelgroepen in de gemeente. In het centrum en bij voorzieningen wordt de fietser gefaciliteerd met voldoende fietsenrekken.

2.2 Parkeren in de woonwijken

Als in woonwijken sprake is van parkeerproblematiek, dan speelt dit met name in de avonduren en de weekenden. Een tekort aan parkeerplaatsen wordt met name bepaald door het bezit van meerdere voertuigen per adres, bedrijfsvoertuigen en het niet effectief gebruiken van de parkeerruimte op eigen terrein. Daarnaast zorgt krapte op de woningmarkt ervoor dat jongeren langer bij hun ouders/verzorgers wonen. Wanneer zij een auto aanschaffen, verhoogt dat de druk op de bestaande parkeervoorzieningen.

De grote parkeerdruk op de openbare weg leidt tot "inventief " parkeren, waarbij iedere vrije ruimte wordt benut, al dan niet met overtreding van de verkeersregels. Als voorbeelden kunnen genoemd worden: het parkeren op trottoirs, parkeren in parkeerverboden en parkeren buiten de vakken.

Publiek aantrekkende voorzieningen in de wijken, zoals gemeenschapshuizen en sportvoorzieningen kunnen periodiek veel parkeeroverlast voor omwonenden geven. De gevolgen van de grote parkeerdruk zijn dat er irritaties ontstaan in de wijken en de vrije doorgang voor hulpdiensten, toelevering en reiniging/huisvuil bemoeilijkt wordt, in gevallen zelfs onmogelijk wordt gemaakt.

Als doel wordt gesteld dat het parkeren in de wijken geordend plaatsvindt, waarbij de vrije doorgang wordt gewaarborgd, inbegrepen de achterpaden. Het parkeren op eigen terrein dient consequent via vastgesteld beleid (bestemmingsplan, parkeernota, bouwvergunning) geregeld en gehandhaafd te worden.

Ter voorkomen van toekomstige parkeerproblemen in de wijken is het voorstel om als algemeen uitgangspunt vast te stellen dat het realiseren van parkeermogelijkheden op eigen terrein zoveel als mogelijk wordt gestimuleerd. Daarover is een regeling opgenomen in deel 3 van deze nota.

Daar waar mogelijk willen we bestaande parkeerproblemen gaan oplossen door het aanbrengen van extra nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het Mobiliteitsplan biedt hier de ruimte voor.

Inclusief parkeerbeleid: parkeren voor mindervaliden



Brunssum hecht waarde aan de bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen voor iedere inwoner van de gemeente. Dat betekent dat er voor mindervaliden voldoende parkeergelegenheid moet zijn. Brunssum beschikt op dit moment over ca. 50 mindervaliden parkeerplaatsen, voornamelijk gesitueerd rond het centrum, bij gemeenschapshuizen en kerken.

De aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen vindt uitsluitend plaats bij voorzieningen van algemeen belang. De voorraad parkeerplaatsen en de locatiekeuze vindt plaats in overleg met de Gehandicaptenraad Brunssum. De aanwijzing van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen wordt openbaar gemaakt met een verkeersbesluit. Voor het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats voor eigen gebruik zijn uitleg en voorwaarden toegelicht op de website van de gemeente Brunssum.

Ook in woonwijken is het belangrijk dat mindervaliden over een parkeerplaats op redelijke afstand van hun woning kunnen beschikken. Voor inwoners met een gehandicaptenparkeerkaart is het mogelijk om via de website van de gemeente een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats in de buurt van hun huis aan te vragen. Deze plaatsen zijn uitsluitend gereserveerd voor de betreffende aanvrager. Bij de parkeerplaats plaatst de gemeente het bord gehandicaptenparkeerplaats. Deze gehandicaptenparkeerplaats wordt ingericht op een bestaande parkeergelegenheid binnen 100 meter.

2.3. Laadpalenbeleid Brunssum

In regionaal verband is er gezamenlijk met de andere Parkstad gemeenten een laadvisie opgesteld. Dit zorgt ervoor dat het proces voor het realiseren van laadpalen efficiënter en sneller verloopt en dat we toewerken naar een op elkaar afgestemd netwerk van laadpalen. In de laadvisie ligt vast hoe we tot 2030 omgaan met de plaatsing van laadinfrastructuur. De integrale laadvisie beperkt zich niet alleen tot publieke laadpalen, maar gaat in op alle vormen en technieken en is bedoeld voor alle doelgroepen op zowel publiek- als privaatterrein.

Als onderdeel van het Klimaatakkoord zijn volgens de afspraken vanuit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) ambities en acties voor laadinfrastructuur in Nederland steeds belangrijker. Naast personenvervoer ligt het belang ook op laadbehoefte van elektrische bussen, doelgroepenvervoer, bestelauto's, trucks, binnenvaartschepen, mobiele werktuigen en Light Electric Vehicles (LEV's). Een groot deel van de afspraken uit de NAL worden op provinciaal of gemeentelijk niveau uitgevoerd. De huidige aandachtspunten voor regio Zuid zijn het tijdig realiseren van gemeentelijke laadvisies, inbedding in RES en investeringsdiscussies netcapaciteit. Brunssum werkt hier in regionaal verband aan in samenwerking met betrokken partners.

Openbare laadinfrastructuur

Elektrisch rijden wordt steeds populairder. Ook de inwoners van Brunssum schaffen steeds vaker een elektrische auto aan. Maar deze auto's moeten ergens worden opgeladen. Op dit moment plaatst Vattenfall de laadpalen in Brunssum en exploiteert het (een deel van) de laadinfrastructuur. Vattenfall adviseert de gemeente over de criteria, op basis waarvan laadpalen (proactief) geplaatst kunnen worden in de stad. Proactief geplaatste laadpalen worden geplaatst op basis van demografische gegevens. Ook kunnen laadpalen geplaatst worden naar aanleiding van een aanvraag door een ondernemer of bewoner van Brunssum. Voorwaarden voor reactief laadpalenbeleid in woonwijken wordt hieronder verder uitgewerkt. Het plaatsen van deze laadvoorzieningen gaat ten koste van bestaande reguliere parkeerplaatsen. Daarmee stimuleren we enerzijds het gebruik van elektrische voertuigen en gaat het laadpalenbeleid niet ten koste van bijvoorbeeld groenvoorzieningen.

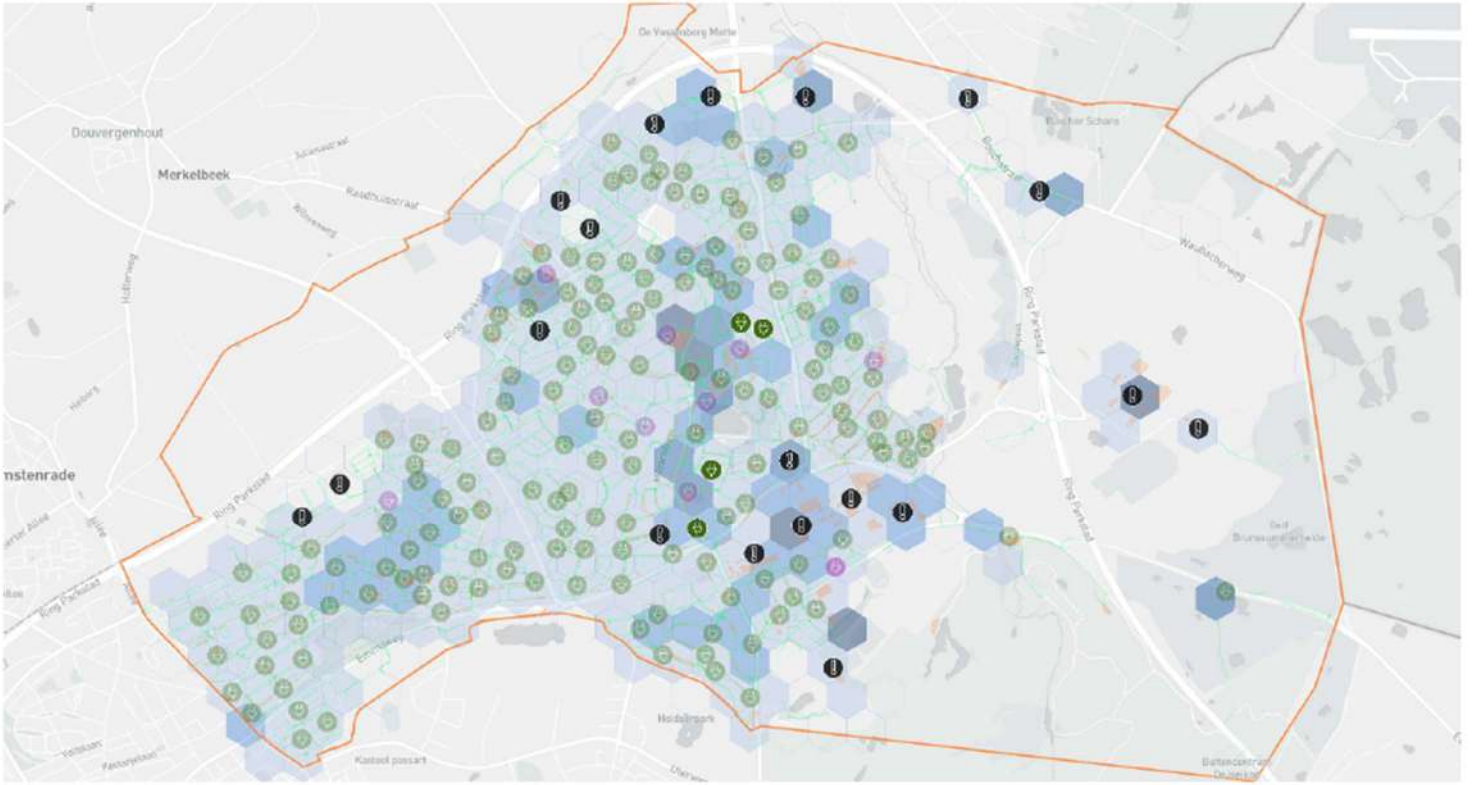
Laadpalenbeleid centrum en woonwijken

De parkeerruimte in het centrum is schaars en de gemeente kan in verband met het bestaande dubbelgebruik door wonen, werken en bezoek, zich het niet permitteren om te veel laadpalen te plaatsen. Een laadpaal op een parkeerplaats kan alleen worden gebruikt door elektrische of plug-in hybride voertuigen. Hier wordt dubbelgebruik door bewoners en bezoekers toegestaan. Met parkeertijdregulering binnen de parkeerschijfzones, wordt gewaarborgd dat de oplaadvoorzieningen voor aanwonenden met voldoende frequentie beschikbaar zijn.




De gemeente hanteert op straatniveau een reactief beleid: laadpaal volgt auto. Zodra een bewoner behoefte heeft aan een laadpaal, kan hij/zij onder bepaalde voorwaarden een aanvraag indienen bij Vattenfall. Deze voorwaarden worden gebaseerd op de voorwaarden die energieleverancier Vattenfall, met de gemeente Brunssum afspreekt. Dit zijn tenminste de volgende voorwaarden:

- U woont of werkt in de gemeente Brunssum.
- U bezit een volledig elektrische auto of een Plug-in hybride met een maximumsnelheid van tenminste 60 km/h en Europese typegoedkeuring.
- U heeft niet de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren.
- Er is geen openbaar oplaadpunt binnen 300 meter loopafstand.

Voor de bewoners van het centrum van Brunssum gelden twee uitzonderingen op bovengenoemde voorwaarden. De parkeerruimte is hier immers schaars en de gemeente kan in verband met het bestaande dubbelgebruik, niet te veel laadpalen plaatsen in het centrum. Een laadpaal op een parkeerplaats kan alleen worden gebruikt door elektrische of plug-in hybride voertuigen. De kort parkerende bezoeker met een dergelijke auto die overdag gebruik maakt van de parkeerplaats met laadpaal – als de bewoners niet thuis zijn – heeft deze laadpaal niet nodig. Door het kort-parkeerregime is het namelijk niet aantrekkelijk voor hen om op straat op te laden. Op de volgende pagina staat een kaart weergegeven met de geplande, te realiseren en bestaande locaties van laadpalen in Brunssum.



Legenda

-  Geplande laadpalen
-  Wordt gerealiseerd
-  Bestaande laadpalen



2.4 Trottoirparkeren

Parkeren op het trottoir is conform de wet verboden. Er wordt echter vaak vanwege een parkeertekort in een woonstraat op het trottoir geparkeerd, waarbij geheel of gedeeltelijk (met twee wielen) het trottoir geblokkeerd wordt. Behalve dat dit verkeersonveiligheid voor voetgangers en/of fietsers met zich mee kan brengen, heeft dit ook gevolgen voor het straatbeeld én de onderhoudstoestand van het trottoir.

Het is mogelijk om strikt te handhaven op trottoirparkeren maar in veel gevallen leidt dit weer tot andere problemen. In straten met een parkeertekort wordt door handhaving het parkeertekort alleen maar groter. Daarnaast zijn er ook locaties waar niemand last heeft van trottoirparkeren.

Oplossing

Aan de hand van de betreffende wegcategorie worden mogelijke maatregelen bepaald. Langs gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) dient vanuit verkeersveiligheidsoogpunt altijd de situatie beoordeeld te worden. Over het algemeen genomen wordt in Brunssum nergens langs 50 km/h wegen op de trottoirs geparkeerd. Daar waar dit wil gebeurd (Hoogenboschweg) kunnen op termijn maatregelen getroffen worden om het parkeren beter te reguleren.

Op erftoegangswegen (woonstraten 30 km/h) wordt veel meer op de trottoirs geparkeerd. Er zijn in dit geval drie oplossingsrichtingen mogelijk:

1. Legaliseren. Trottoirparkeren kan door middel van markering op het trottoir en door het plaatsen van het verkeersbord E08b uit het RVV1990 conform onderstaande afbeelding gelegaliseerd worden. Hierbij wordt dan rekening gehouden dat er een trottoir overblijft van minimaal 90cm om de doorgang voor mindervaliden of mensen met kinderwagens niet te belemmeren;



2. Infrastructurele aanpassingen doorvoeren. Dit zijn vaker lange termijn maatregelen waarbij door een andere weginrichting het probleem opgelost kan worden;
3. Handhaven. Indien voertuigen dusdanig hinderlijke staan geparkeerd (de doorgang op het trottoir wordt belemmerd bijvoorbeeld) dan kan handhaving een oplossing zijn;

Deel 3: Toepassingskader parkeernormering Brunssum

3.1 Totstandkoming parkeernormen

Er bestaan geen wettelijk bindende normeringen voor aantallen autoparkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkencijfers en parkeernormen die zijn ontwikkeld door het CROW; *kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte*. Deze kencijfers worden beschouwd als landelijk vigerend en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Ook Brunssum baseert zich in haar ontwikkelingen en vergunningverlening op de parkeerkencijfers van het CROW.

Gemeente Brunssum conformeert haar parkeerbeleid aan de volgende CROW-richtlijnen:

- Toekomstbestendig parkeren: Van parkeerkencijfers naar parkeernormen. CROW-Publicatie 381. Ede, CROW 2019;
- ASVV 2021 – Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. CROW-Publicatie 740. Ede, CROW 2021;
- Leidraad Fietsparkeren. CROW-publicatie 291. Ede, CROW 2010.

Op basis van de kencijfers voor parkeren en voor verkeersgeneratie, kan een gemeente het aantal benodigde parkeerplaatsen vaststellen. Zij kan het parkeerbeleid naar eigen inzicht vormgeven en sturen met het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De gemeente Brunssum houdt bij het toepassen van deze norm alle ruimte om rekening te houden met lokale omstandigheden, te verwachten trends en ontwikkelingen, en wensen die volgen uit verschillende beleidsvelden.

Parkeerkencijfers en parkeernormen



Parkeerkencijfers: ontwerpcijfers die verkeerskundigen gebruiken bij het berekenen van de parkeervraag. Met het kencijfer wordt de parkeernorm berekend.

Parkeernormen: Parkeernormen zijn vastgesteld gemeentelijk beleid dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling, met een verandering in de parkeerbehoefte, gerealiseerd moeten worden. De norm is afhankelijk van het parkeerkencijfer dat voor een bepaalde functie/ontwikkeling geldt.

3.2 Bepalen van het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen

Het bepalen van het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen gebeurt op basis van parkeerkencijfers en daaraan gekoppelde parkeernormen. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers die kunnen worden gebruikt als hulpmiddel bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen, de norm. Met de kencijfers verkeersgeneratie kan een inschatting gemaakt worden van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer dat gegenereerd wordt als gevolg van een nieuwe ontwikkeling of gewijzigde situatie. Zo kan worden vastgesteld of het aantal parkeervoorzieningen aansluit bij het aantal voertuigen dat een functie aantrekt. Het basisuitgangspunt is: De initiatiefnemer realiseert de parkeereis binnen de contouren van zijn ontwikkeling, tenzij in de betreffende norm anders is bepaald.

Een belangrijk onderdeel van de parkeernorm is het rekenvoorschrift. Dit rekenvoorschrift beschrijft op welke wijze de te verwachten parkeervraag en het te realiseren parkeeraanbod (de parkeereis) worden berekend. De volgende onderdelen zijn een uitwerking van de uitgangspunten voor het berekenen van de parkeereis. Aanvullende eisen aan het parkeeronderzoek worden beschreven in bijlage 2.

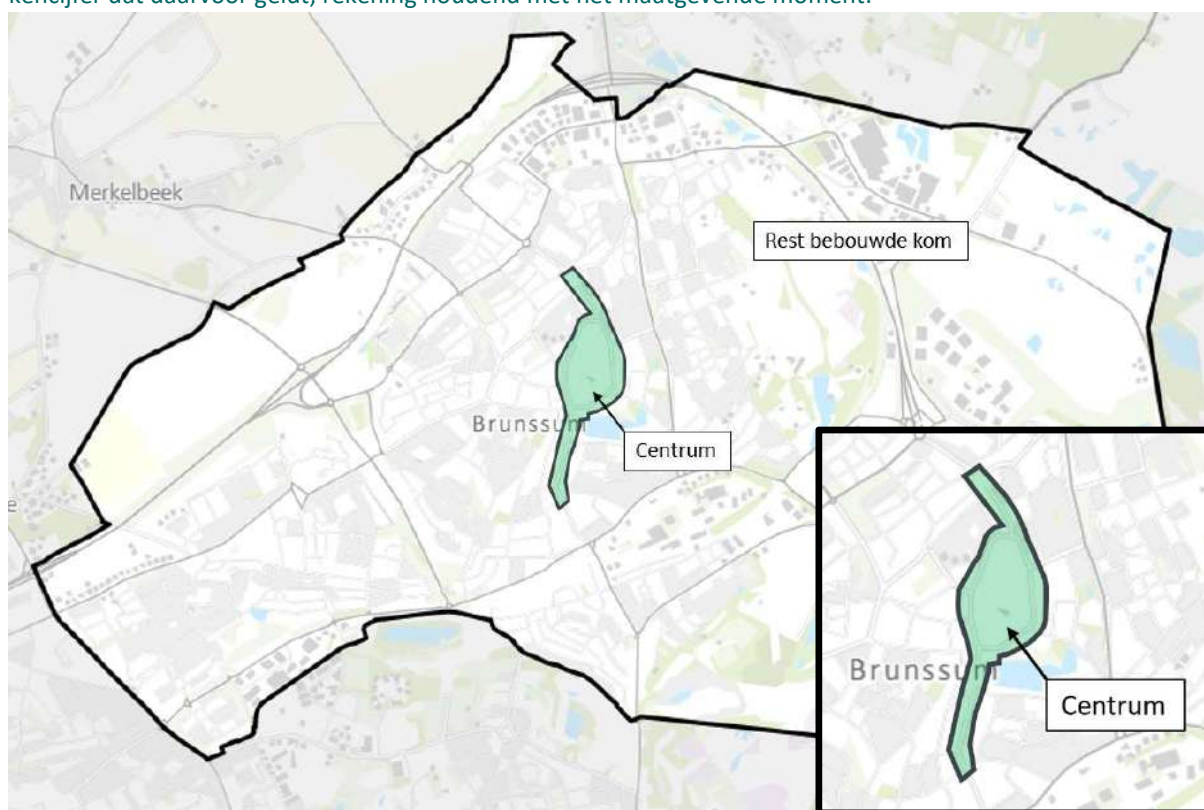
1. Bepalen stedelijkheidsgraad

De eerste stap binnen het kalibreren van de kencijfers is bepaling van de stedelijkheidsgraad van het gebied waarbinnen een ontwikkeling plaatsvindt. Afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van een gebied, verschilt de parkeereis en de verkeersgeneratie. De stedelijkheidsgraad is een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid (OAD). In Brunssum zijn vijf deelgebieden met bijbehorende stedelijkheidsgraad als volgt te onderscheiden:

Deelgebied	Categorie	Stedelijkheid
Brunssum-West	Rest bebouwde kom	Matig stedelijk
Brunssum-Noord		
Brunssum-Oost		
Brunssum-Zuid		
Brunssum-Centrum	Centrum	Sterk stedelijk

Tabel 1. Stedelijkheidsgraad deelgebieden Brunssum

Per mate van stedelijkheid, kunnen parkeernormen verschillen. Op locaties met een hoge adressendichtheid wordt in het kader van ruimte en leefbaarheid, vaak gekozen voor een lagere parkeernorm per functie. Voor de bepaling van de hoogte van de parkeernormen in een deelgebied, is in deze nota onderscheid gemaakt in twee categorieën: Centrum en Rest bebouwde kom (voor detailuitleg wordt verwezen naar CROW-publicatie 381). Dit zijn de uitgangspunten die bij het bepalen van het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen moeten worden gehanteerd. De parkeereis wordt berekend door de omvang van de functie(s) te vermenigvuldigen met het kencijfer dat daarvoor geldt, rekening houdend met het maatgevende moment.



Het centrumgebied omvat ontwikkelingen direct gelegen aan de wegen Kerkstraat, Koutenveld, Raadhuisstraat 3 t/m 21, Pastoor Savelbergstraat, Ir. Op den Kampstraat, Lindeplein en Rumpenerstraat. Ook het gebied binnen het “ei” behoort tot het centrumgebied.

2. Bandbreedtes CROW: een specifieke normering voor Brunssum

Nadat de stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling waarbinnen een functie valt is bepaald, is de volgende stap het maken van een keuze binnen de bandbreedtes. Brunssum kiest ervoor om in alle gebieden dezelfde keuze te maken, waarbij de gemiddelde bandbreedte binnen de CROW-kencijfers gehanteerd wordt. In bijlage 1 zijn per functie de parkeernormen opgenomen. Met de gehanteerde gebiedsindeling wordt voldoende maatwerk geboden voor nieuwe initiatieven. Zie het voorbeeld in de figuur op de volgende pagina.

Voorbeeld								
	Parkeerkcijfers							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7
Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8
Matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8
Weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8
Niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8

Brunssum maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende soorten functies. Er zijn in bijlage 1 normen opgenomen voor een groot aantal functies, onder andere voor winkelfuncties, gezondheidsfuncties en onderwijsfuncties. Het kan voorkomen dat voor een te realiseren functie geen passende parkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de parkeernorm te worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. De gemeente zal in overleg met de initiatiefnemer de afweging maken hoe de parkeerbehoefte het beste kan worden bepaald.

In de parkeernorm zit een deel geborgen dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van een woning of voorziening. Het parkeren voor bezoekers van woningen moet bij voorkeur op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen worden gedaan.

Uitzondering woningen in het centrum

Het parkeercijfer voor woningen in het centrum, is niet gebaseerd op een gemiddelde, maar op een minimum van 1.0 parkeerplaats per woning. Dit is als zodanig opgenomen in bijlage 1.



3.3 Aanvullende bepalingen Parkeernormering

Er is een aantal aanvullende zaken van belang bij het effectief ontwikkelen van parkeervoorzieningen bij functies in de gemeente. Er moet namelijk rekening worden gehouden met

- Loopafstanden
- Aanwezigheidspercentages
- Parkeergelegenheid op eigen terrein

Loopafstanden

Om te waarborgen dat parkeerplaatsen in ruimtelijke ontwikkelingen ook daadwerkelijk worden gebruikt, gelden maximale loopafstanden tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres. Dit betreffen werkelijke loopafstanden (dus niet hemelsbreed) en deze zijn gebaseerd op de CROW-normering die daarvoor is opgesteld. De loopafstand is de werkelijke loopafstand van de entree van de bestemming tot de parkeerplaats. Bewoners en werknemers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen.

Functie	Loopafstand
Wonen	100 meter (100 – 250m voor bezoekers)
Winkelen / Boodschappen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 – 600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 2. Loopafstanden voorzieningen (CROW)

Aanwezigheidspercentages

De parkeernorm geeft aan wat de minimale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Het is onwaarschijnlijk dat alle beschikbare plekken in de omgeving van het plangebied optimaal en tegelijkertijd benut worden. Er is sprake van dubbelgebruik van de voorzieningen en de parkeervraag is niet constant. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de optelsom van de afzonderlijke parkeerbehoeftes en kan daarvan worden afgeweken.

De voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden en geen overbelasting leggen op de bestaande parkeerdruk. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd die volgens het CROW gelden.

Functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg/verzorgingstehuisaanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3. Bepaling dubbelgebruik voorzieningen (CROW)

Parkeren op eigen terrein

Uitgangspunt in het gemeentelijke parkeerbeleid, is dat de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd op eigen terrein. In de praktijk blijkt dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van de auto. Om die reden bevat deze nota omrekenfactoren. De omrekenfactoren geven per type parkeervoorziening een theoretische parkeercapaciteit en een berekeningsaantal. De volgende zaken gelden als parkeervoorziening op eigen terrein:

- Een oprit;
- Een garage met of zonder oprit;
- Een gereserveerde parkeerplek (inpandig of op straat) horend bij het wooncomplex;
- Een garagebox die bij een woning hoort.

Type voorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Minimaal 4,75m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Minimaal 10m diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Minimaal 5m diep
Garage zonder oprit bij woning	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Minimaal 5m diep
Garage met lange oprit	3	1,5	
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Minimaal 5m breed

Tabel 4. Omrekenfactoren POET

De parkeernormen zijn vastgesteld met inbegrip van opritten en garages.

Salderen

Bij functiewijzigingen of verbouwingsprojecten dient bij het bepalen van de parkeervraag niet alleen rekening te worden gehouden met het nieuwe gewijzigde plan, maar heeft ook de oude, bestaande functie zijn doorwerking op de parkeerbehoefte. Door het salderen van de parkeervraag, houd je alleen rekening met de toevoeging in parkeervraag ten behoeve van het ruimtelijke plan. Bij salderen verminder je de parkeervraag van het ruimtelijke plan met de parkeervraag van de reeds bestaande situatie. Voor de bestaande situatie zijn immers al parkeerplaatsen aanwezig. Daarbij verdient wel aantekening dat indien een bestaande functie al geruime tijd – enkele jaren – niet in gebruik is en het betreffende gebouw dus leegstaat, niet langer gesaldeerd mag worden met de parkeervraag die van die betreffende functie uitging. Aangenomen wordt in dat geval dat aan een leegstaand pand geen parkeervraag kan worden toegerekend. Wanneer voor de verschillende functies van het plan de parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn gelegen, dien je bij het salderen niet alleen de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm, maar dienen ook de aanwezigheidspercentages gebruikt te worden. Het maatgevende moment, het moment waarop de parkeerbehoefte maximaal is, kan voor het nieuwe plan namelijk op een ander moment liggen dan voor de reeds bestaande (en oude) situatie. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer een verdieping van een kantoorgebouw wordt verbouwd tot restaurant of supermarkt. Het maatgevend moment wijzigt dan van wekdagen naar avonden respectievelijk zaterdag. Voor zover gemeenten voor hun parkeernormen verwijzen naar de CROW-parkeercijfers is bovendien van belang om in het kader van het salderen uit te gaan van dezelfde bandbreedte voor de verschillende functies. Met andere woorden: het berekenen van de parkeervraag van de oude functie door aan de bovenkant van de bandbreedte (hoge parkeervraag) te zitten terwijl de parkeervraag van de nieuwe functie wordt berekend met inachtneming van de onderkant van de bandbreedte (lage parkeervraag), levert dit een risico op. Als laatste geldt dat je salderen zowel toepast op de parkeervraag als op het parkeeraanbod. Dit betekent dat als bij een verbouwingsproject parkeerplaatsen komen te vervallen, deze eveneens in de parkeerbalans meegenomen moeten worden.

Parkeren elektrische voertuigen

De gemeente Brunssum wil de overgang van fossiele brandstoffen naar meer milieuvriendelijke alternatieven, zoals elektrisch rijden, stimuleren. In regionaal verband (Parkstad) is de regionale visie op laadpalen uitgewerkt. De gemeente stelt dat 7 % van de te realiseren parkeerplaatsen voorzien moet zijn van een laadpunt en dat 3 % van de parkeerplaatsen in elk geval voorbereid moet zijn om een laadpunt aan te

brenge. Dat betekent dat de ondergrondse infrastructuur en elektra al aangelegd zijn zodat, wanneer de behoefte er is, direct een laadpunt kan worden aangesloten.

De laadpunten bij parkeerplaatsen op eigen terrein worden door initiatiefnemer gerealiseerd. De laadpunten bij parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden afgekocht door de initiatiefnemer en door de gemeente gerealiseerd. Initiatiefnemers wordt het niet toegestaan om zelf laadpunten aan te leggen in de openbare ruimte.

Deelmobiliteit

Het delen van voertuigen kent met name in de grotere steden een grote toevlucht. Ritten met deelauto's worden nu met name gedaan voor incidentele verplaatsingen en bijna nooit voor woon-werkverkeer. Vaak zien we nog een afwisselend gebruik tussen de eigen auto en de deelauto en wordt de deelauto met name ingezet als vervanger van een tweede auto.

Op dit moment is nog niet duidelijk wat het effect is van het toepassen van deelmobiliteit op het verlagen van de parkeernormering. De gemeente stimuleert het auto delen en bij nieuwe ruimtelijke initiatieven zou het kunnen zijn dat een lagere parkeernormering mogelijk is als de initiatiefnemer een goed uitgewerkt concept voor deelmobiliteit presenteert. De ervaringen zijn er nog niet maar in het centrumgebied waar het niet altijd mogelijk is om op eigen terrein volledig in de parkeerbehoefte te voorzien, kan deelmobiliteit een oplossing zijn.

3.4 Toepassingskader Fietsparkeren

Tot op heden werd alleen bij de functie wonen op basis van het bouwbesluit getoetst op voldoende fietsparkeergelegenheid. Brunssum wil een prettige fietsstad zijn middels een hoogwaardig hoofdnet fiets. Er moet zorggedragen voor voldoende, goede en betaalbare fietsparkeervoorzieningen, inclusief daarbij behorende voorzieningen zoals e-laden. Uit het Mobiliteitsplan volgt dat duurzame vormen van vervoer bijdragen aan een groene en gezonde stad. De fiets is daarbij een uitstekend vervoermiddel. Om de fiets te stimuleren en faciliteren, worden normen gesteld aan het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen. Dit is nieuw voor Brunssum. Met deze fietsparkeervoorzieningen wil de gemeente ook voorkomen dat de kwaliteit van de buitenruimte onder druk komt te staan, doordat fietsen te veel geparkeerd worden op die plaatsen die daartoe niet geschikt worden geacht.

Definitie fietsparkeerplaats

Een fietsparkeerplaats is een voorziening in een fiets- en scooterstalling die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren, CROW-publicatie 291. In de Leidraad Fietsparkeren zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid. In appartementsgebouwen worden bij voorkeur de fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd.

Parkeereis

Fietsparkeernormen zijn niet gelijk aan autoparkeernormen. De parkeereis voor fietsen moet door initiatiefnemers altijd op eigen terrein worden opgelost. Wél kan een initiatiefnemer een verzoek indienen bij de gemeente om gezamenlijk te beschouwen of een voorziening in de openbare ruimte van meer toegevoegde waarde is. Dat kan bijvoorbeeld omdat dan ook dubbelgebruik door andere gebruikers mogelijk wordt gemaakt. Voorzieningen met veel bezoekers kunnen worden vrijgesteld van realisatie van een fietsparkeergelegenheid op eigen terrein als dit redelijkerwijs niet mogelijk is. Van de ontwikkelaar of gebruikers kan een financiële bijdrage worden verlangd voor het realiseren van fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte via privaatrechtelijke afspraken, vergelijkbaar met de afkoopregeling voor het parkeren van auto's. De gemeente onderzoekt mogelijkheden voor openbare fietsparkeerplaatsen in het centrum.

Fietsparkeernormen

De parkeernorm is het aantal fietsen dat gestald dient te worden. De fietsparkeernormen zijn landelijk volop in ontwikkeling. Nog niet voor elke voorziening zijn er al kentallen. Voor niet-woonfuncties zijn fietsparkeernormen van toepassing, die uitgewerkt zijn in de Leidraad Fietsparkeren, CROW-publicatie 291. Wanneer een bouwinitiatief wordt uitgewerkt met een functie waarvoor nog geen fietsparkeernorm in de tabel staat, wordt in overleg tussen initiatiefnemer en gemeente bepaald hoeveel fietsparkeerplaatsen benodigd zijn.

Bestaande situaties

Het gewenste aantal stallingsplaatsen bij een bestaande voorziening wordt vastgesteld door het verrichten van tellingen op de betreffende locatie en het maken van een prognose van de toekomstige verandering in de vraag door de initiatiefnemer. Het drukste moment in de week is maatgevend voor het bepalen van de benodigde capaciteit. Het is mogelijk om in specifieke situaties af te wijken van dit betreffende moment, als uit onderzoek blijkt dat het drukste moment bij een functie een ander moment van de week of de dag betreft.

Nieuwbouw

Bij nieuwbouw kan het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen bepaald worden met behulp van kencijfers. In de Leidraad Fietsparkeren zijn kencijfers voor fietsparkeervoorzieningen opgenomen. De kencijfers geven inzicht in het te verwachten aantal geparkeerde fietsen bij een bepaalde functie op een bepaalde locatie op het maatgevende moment van de week. Het gaat hierbij om een 'reguliere' week. Op deze momenten bedraagt de gewenste maximale bezettingsgraad 80%. Dit betekent dat 20% van de capaciteit beschikbaar is voor het opvangen van schommelingen.

Bijlage 1: Parkeernormen gemeente Brunssum

Brunssum maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende soorten functies. In deze bijlage zijn normen opgenomen voor een groot aantal functies, onder andere voor winkelfuncties, gezondheidsfuncties en onderwijsfuncties. Het kan voorkomen dat voor een te realiseren functie, geen passende parkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de parkeernorm te worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. De gemeente zal in overleg met de initiatiefnemer de afweging maken hoe de parkeerbehoefte het beste kan worden bepaald.

Bij de vaststelling van de normatieve parkeerbehoefte wordt naar boven afgerond. Hiermee wordt (met name in kleinschalige ontwikkelingen) voorkomen dat de wijze van afronden in de praktijk leidt tot een tekort aan parkeerplaatsen. De parkeernormen zijn gemiddelden, die binnen de bandbreedtes door het CROW per functiegroep zijn uitgewerkt. De gemeente Brunssum behoudt zich het recht voor om gemotiveerd af te wijken van de parkeernormen. Zij past dit toe in het geval dat het voldoen aan de parkeereis op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.

Bij de vaststelling van de normatieve parkeerbehoefte wordt wiskundig afgerond. Dit betekent dat kleiner of gelijk aan 0,49 naar beneden wordt afgerond en groter of gelijk aan 0,50 naar boven.

Functiegroep <i>Wonen</i>	Eenheid	Centrum	Gebied Rest bebouwde kom
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1	2,2
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1	2,1
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1	1,9
Koop, appartement, duur	Per woning	1	2
Koop, appartement, midden	Per woning	1	1,8
Koop, appartement, goedkoop	Per woning	1	1,6
Huur, huis, vrije sector	Per woning	1	1,9
Huur, huis, sociale huur	Per woning	1	1,6
Huur, appartement, duur	Per woning	1	1,8
Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	Per woning	1	1,4
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Per kamer	0,5	0,7
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	Per kamer	0,25	0,25
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	Per woning	0,4	1,1
Kleine eenpersoonswoning (tiny house; meestal grondgebonden)	Per woning	0,5	0,8

Functiegroep <i>Bedrijven</i>	Eenheid	Centrum	Gebied Rest bebouwde kom
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100m2 bvo	1,6	2,1
Commerciële dienstverlening	Per 100m2 bvo	1,6	2,9
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	Per 100m2 bvo	1,4	2,4
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	Per 100m2 bvo	0,7	1,2
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100m2 bvo	1,1	1,9

Functiegroep <i>Winkelen en boodschappen</i>	Eenheid	Centrum	Gebied Rest bebouwde kom
Buurtsupermarkt	Per 100m2 bvo	1,9	3,5
Fullservice supermarkt	Per 100m2 bvo	3,3	5,2

Grote Supermarkt (XL)	Per 100m2 bvo	5,9	7,7
Groothandel specialist	Per 100m2 bvo	n.v.t	5,9
Groothandel algemeen	Per 100m2 bvo	n.v.t	6,4
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum (detailhandel)	Per 100m2 bvo	2,8	n.v.t
Stadsdeel-, wijk-, buurt- en dorpscentrum (detailhandel)	Per 100m2 bvo	n.v.t	3,7
Weekmarkt	Per 100m2 bvo	0,2	0,2
Kringloopwinkel	Per 100m2 bvo	n.v.t	1,9
Bruin- en witgoedzaken	Per 100m2 bvo	n.v.t	2,7
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100m2 bvo	n.v.t	2,3
Winkelboulevard	Per 100m2 bvo	n.v.t	4
Outletcentrum	Per 100m2 bvo	n.v.t	10,1
Bouwmarkt	Per 100m2 bvo	n.v.t	2,3
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	Per 100m2 bvo	n.v.t	2,6
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	Per 100m2 bvo	n.v.t	2,6

Functiegroep <i>Ontspanning</i>	Eenheid	Gebied	
		Centrum	Rest bebouwde kom
Bibliotheek	Per 100m2 bvo	0,5	1,2
Museum	Per 100m2 bvo	0,4	1,1
Bioscoop	Per 100m2 bvo	3,2	11,2
Filmtheater/Filmhuis	Per 100m2 bvo	2,6	7,9
Theater/schouwburg	Per 100m2 bvo	7,3	9,8
Musicaltheater	Per 100m2 bvo	2,9	4
Casino	Per 100m2 bvo	5,7	6,5
Bowlingcentrum	Per baan	1,6	2,8
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,8	1,4
Dansstudio	Per 100m2 bvo	1,5	5,5
Fitnessstudio/sportschool	Per 100m2 bvo	1,4	4,8
Fitnesscentrum	Per 100m2 bvo	1,6	6,3
Wellnesscentrum	Per 100m2 bvo	n.v.t	9,8
Sauna/hammam	Per 100m2 bvo	4,4	11,8
Sporthal	Per 100m2 bvo	1,5	2,9
Sportzaal	Per 100m2 bvo	1,1	2,8
Tennishal	Per 100m2 bvo	0,3	0,5
Squashhal	Per 100m2 bvo	1,6	2,7
Zwembad overdekt	Per 100m2 bvo	n.v.t	11,5
Zwembad openlucht	Per 100m2 bvo	n.v.t	12,9
Zwemparadijs	Per 100m2 bvo	n.v.t	4
Sportveld	Per ha. Netto terrein	20	20
Stadion	Per zitplaats	0,12	0,12
Kunstijsbaan <400m	Per 100m2 bvo	1,2	1,9
Kunstijsbaan 400m	Per 100m2 bvo	n.v.t	2,6
Golfoefencentrum	Per centrum	n.v.t	51,1
Golfbaan 18 holes	Per 18 holes		107,1
Indoorspeeltuin, gemiddeld en kleiner	Per 100m2 bvo	2,9	4,9
Indoorspeeltuin groot	Per 100m2 bvo	3,5	5,6
Indoorspeeltuin zeer groot	Per 100m2 bvo	3,8	5,8
Kinderboerderij, stadsboerderij	Per boerderij	2,8	4,8
Dierenpark	Per ha. Netto terrein	8	8
Attractie- en pretpark	Per ha. Netto terrein	n.v.t	8
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t	1,4

Functiegroep <i>Horeca en verblijfsrecreatie</i>	Eenheid	Gebied	
		Centrum	Rest bebouwde kom
Camping/kampeerterrein	Per standplaats	n.v.t	n.v.t
Bungalowpark/huisjecomplex	Per bungalow	n.v.t	1,7
1* Hotel	Per 10 kamers	0,4	2,4
2* Hotel	Per 10 kamers	1,4	4,1
3* Hotel	Per 10 kamers	2	5
4* Hotel	Per 10 kamers	3,2	7,2
5* Hotel	Per 10 kamers	14,7	30,7
Cafe/bar/cafetaria	Per 100m2 bvo	5	6
Restaurant	Per 100m2 bvo	9	13
Discotheek	Per 100m2 bvo	5,7	19
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	Per 100m2 bvo	4	8,5
Camping/kampeerterrein	Per standplaats	n.v.t	n.v.t
Bungalowpark/huisjecomplex	Per bungalow	n.v.t	1,7

Functiegroep <i>Gezondheid en sociale voorzieningen</i>	Eenheid	Gebied	
		Centrum	Rest bebouwde kom
Huisartsenpraktijk(-centrum)	Per behandelkamer	2,1	3
Apotheek	Per apotheek	2,3	3,2
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,3	1,8
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,3	1,9
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,3	1,9
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,6	2,4
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,6	2,2
Ziekenhuis	Per 100m2 bvo	1,4	1,7
Crematorium	Per gelijke plechtigheid	n.v.t	30,1
Begraafplaats	Per gelijke plechtigheid	n.v.t	31,6
Penitentiaire inrichting	Per 100m2 bvo	1,7	3,3
Religiegebouw	Per zitplaats	0,2	0,2
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,6	0,6

Functiegroep <i>Onderwijs</i>	Eenheid	Gebied	
		Centrum	Rest bebouwde kom
Kinderdagverblijf	Per 100m2 bvo	0,9	1,4
Basisschool	Per leslokaal	0,8	0,8
Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,3	4,9
ROC	Per 100 leerlingen	4,2	5,8
Hogeschool	Per 100 leerlingen	8,3	10,9
Universiteit	Per 100 leerlingen	11,7	16,8
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	4	6,8

Bijlage 2: Eisen aan parkeeronderzoek

Doel van het parkeeronderzoek

Het is mogelijk dat in de directe omgeving van een initiatief openbare parkeercapaciteit aanwezig is, die niet volledig gebruikt wordt. Met behulp van een parkeeronderzoek kan aangetoond worden dat op de drukste momenten voldoende restcapaciteit in de directe omgeving beschikbaar is om aan de extra parkeervraag van een initiatief te voldoen. Zo'n parkeeronderzoek moet voldoen aan de uitgangspunten die onderstaand beschreven zijn.

Maximale bezettingsgraad

Het is wenselijk dat op de drukke momenten nog voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Na realisatie van het bouwplan mag de bezettingsgraad in het onderzoeksgebied op de drukste momenten niet hoger worden dan 90%. Bij hogere bezettingsgraden kan aankomend verkeer niet altijd eenvoudig een parkeerplaats vinden. Hierdoor zal er zoekend verkeer gaan optreden dat willekeurig in de omgeving parkeert. De bereikbaarheid komt daardoor onder druk te staan. Door het aanhouden van een maximale acceptabele bezettingsgraad, is voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om de normale schommelingen in de parkeervraag over de verschillende perioden in het jaar op te kunnen vangen.

Onderzoeksmomenten

De benodigde parkeercapaciteit wordt niet gebaseerd op piekmomenten die zich incidenteel voor doen. Aan de hand van de aanwezigheidspercentages van het CROW kan per functie bepaald worden welk deel van de parkeercapaciteit op een bepaald moment van de week beschikbaar moet zijn. De aanwezigheidspercentages zijn ook gebaseerd op CROW-publicatie 381. De beschikbare parkeercapaciteit moet zodanig zijn dat op de drukste momenten van de week voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn, om aan de parkeervraag te voldoen. Dit zijn dan ook de maatgevende momenten.

De omvang van het onderzoeksgebied wordt bepaald door de acceptabele loopafstanden tussen de bestemming en een vrije openbare parkeerplaats voor het parkeren van de auto. De acceptatie van de loopafstand tussen een parkeerplaats en de bestemming hangt af van de parkeerduur en het motief van het bezoek. De acceptabele loopafstanden zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 381 zoals vermeld in deel 2 van deze nota.

Het onderzoeksgebied bestaat uit de openbare parkeercapaciteit die binnen de genoemde acceptabele loopafstand ligt, en omvat alle parkeergelegenheid in de openbare ruimte waar parkeren wettelijk gezien toegestaan is.

Voor de functie 'wonen' is de parkeersituatie 's avonds en 's nachts maatgevend, terwijl dit voor de functie 'kantoor/ bedrijven' op werkdagen overdag is. Ieder maatgevend moment dat vastgesteld wordt, moet minimaal twee keer onderzocht worden. Indien de resultaten van de metingen sterk afwijken, dan moet een extra meting verricht worden.

Uitgangspunt voor het parkeren op de rijbaan is dat een voertuig enkel op de rijbaan geparkeerd mag worden, wanneer er voldoende restruimte beschikbaar blijft voor het passeren van vrachtvoertuigen en hulpdiensten.

Verantwoordelijkheid

De verantwoordelijkheid voor het parkeeronderzoek ligt bij de initiatiefnemer van een plan. Ook de eventuele uitvoeringskosten van een parkeeronderzoek zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De initiatiefnemer bespreekt de conceptresultaten van het parkeeronderzoek samen met de verkeerskundige van de gemeente, alvorens hij het onderzoek definitief aanbiedt.

Bijlage 3: Begrippenlijst

Aanwezigheidspercentages: aan de hand van de aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kan worden benut (toets dubbelgebruik parkeerplaatsen).

BVO: Het bruto vloeroppervlak (BVO) is het totale bruto vloeroppervlak achter de voordeur wat nodig is voor de functie.

Bouwontwikkeling: een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.

Dubbelgebruik: het beoordelen of parkeerplaatsen door meer dan één doelgroep op verschillende momenten kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld gebruik door kantoorbezoekers overdag en 's avonds door bewoners.

Eigen terrein: terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstand.

Maatgevende parkeerbehoefte: het moment in de tijd waarop de parkeerbehoefte van de te realiseren functies tezamen maximaal is. De maatgevende parkeerbehoefte per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages.

Normatieve Parkeerbehoefte: het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling benodigd is om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. Hierbij is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen.

Parkeerbalans: Met een parkeerbalans wordt de (on)balans berekend tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk (dubbelgebruik).

Parkeerdruk: de parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In gemeente Brunssum wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze in het openbaar gebied op straat 85% of meer bedraagt. In openbare parkeergarages ligt deze grens op 95%. Een hogere percentage zorgt voor zoekverkeer.

Parkeereis: het aantal parkeerplaatsen dat conform de normatieve parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik, op eigen terrein gerealiseerd moet worden.

Parkeerkencijfers: ontwerprijfers die verkeerskundigen gebruiken bij het berekenen van de parkeervraag.

Parkeernormen: Parkeernormen zijn vastgesteld gemeentelijk beleid dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling, met een verandering in de parkeerbehoefte, gerealiseerd moeten worden. De parkeernormen zijn gerelateerd aan de gebruiksfuncties van deze ontwikkelingen, zoals voor de auto

Restcapaciteit: het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 85% is.

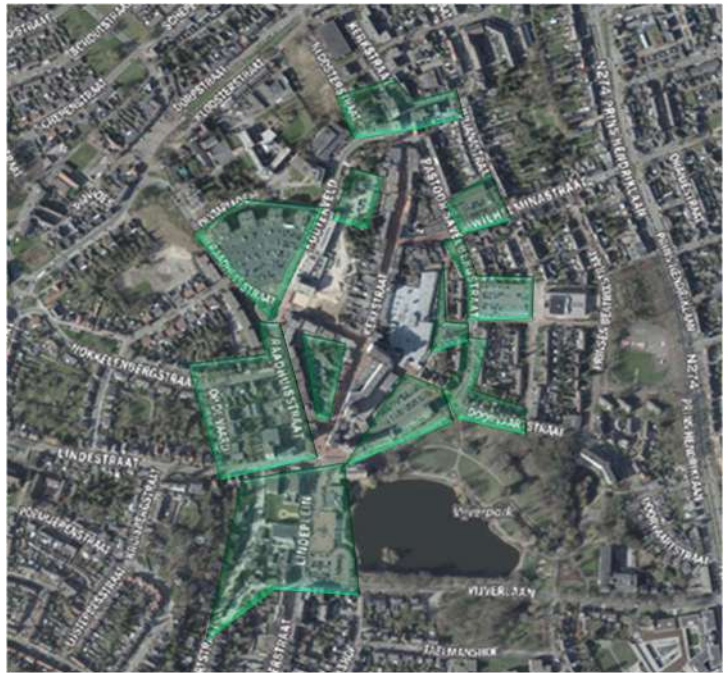
Bijlage 4: Parkeeronderzoek: parkeerdrukmeting 2019

Parkeerdrukmeting dinsdag 25 juni 2019

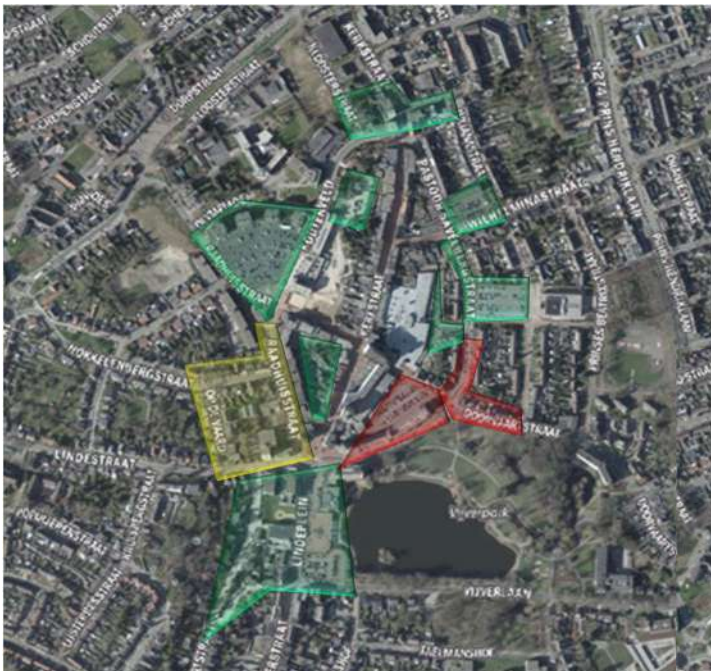
Rood: >80%

Geel: 60%

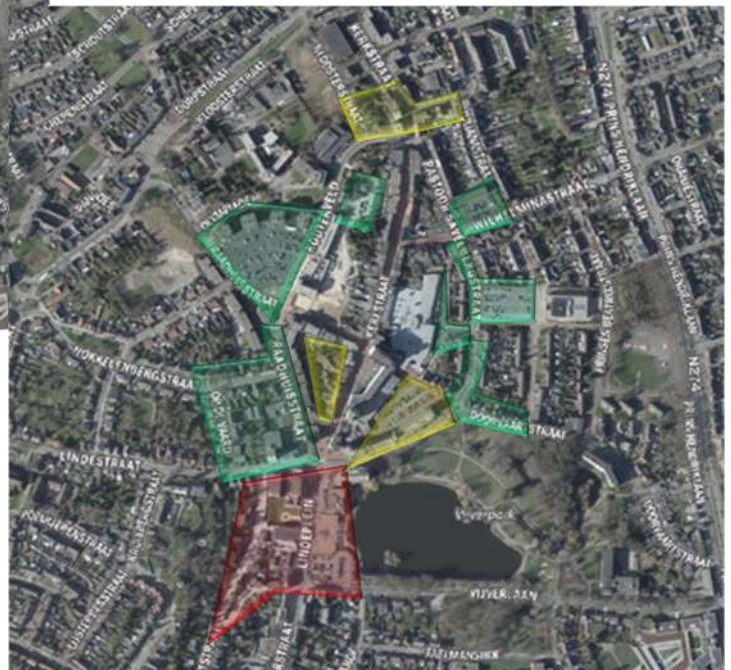
Groen: <60%



Dinsdag 06:00u



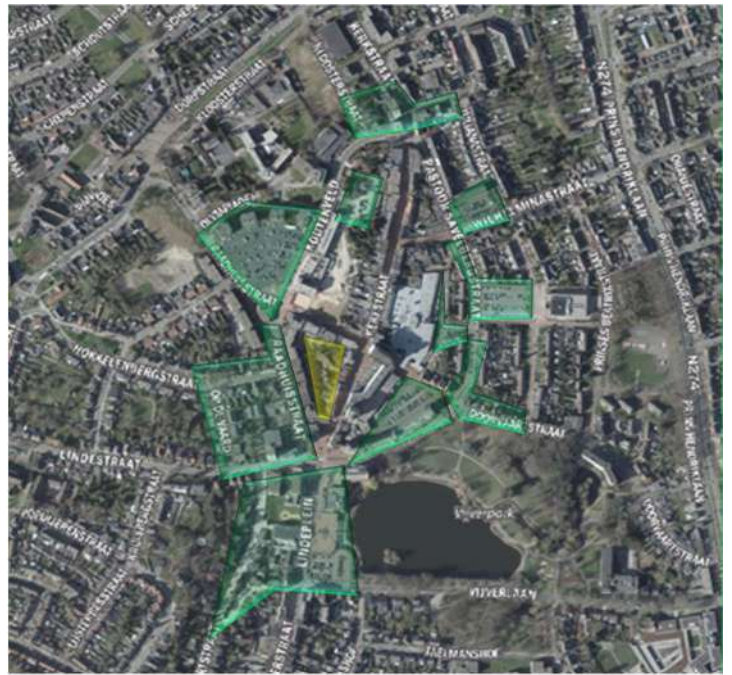
Dinsdag 12:00u



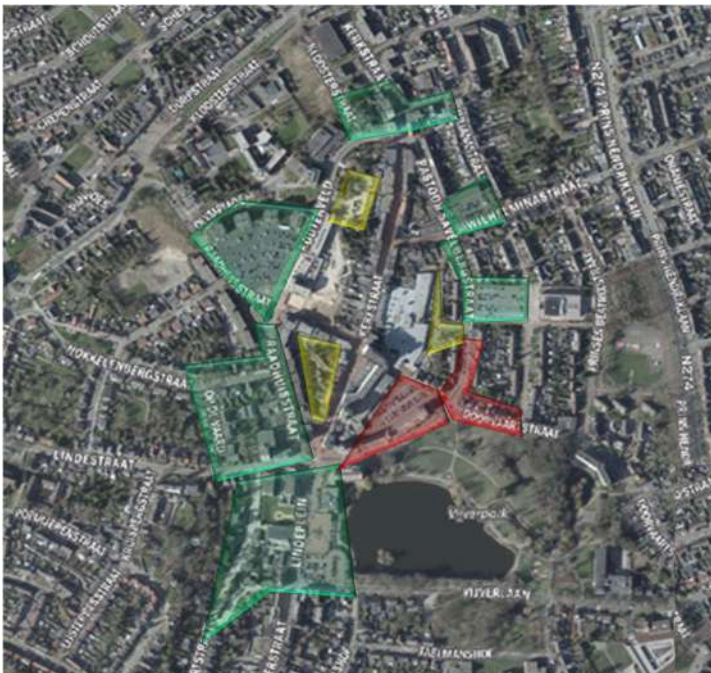
Dinsdag 18:00u

Parkeerdrukmeting
 Rood: >80%
 Geel: 60%
 Groen: <60%

zaterdag



Zaterdag 06:00u



Zaterdag 12:00u



Zaterdag 18:00u

Colofon:

Definitief november 2022

Dit rapport is opgesteld door Royal HaskoningDHV in samenwerking met de gemeente Brunssum

Opdrachtgever: Gemeente Brunssum

Fotoverantwoording/auteursrechten:

De foto's in dit document zijn eigendom van Royal HaskoningDHV en gemeente Brunssum. Foto's door derden zijn voorzien van een bronvermelding