

## Nota Parkeernormen 2024 Gemeente Kerkrade

### 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 driedelig:

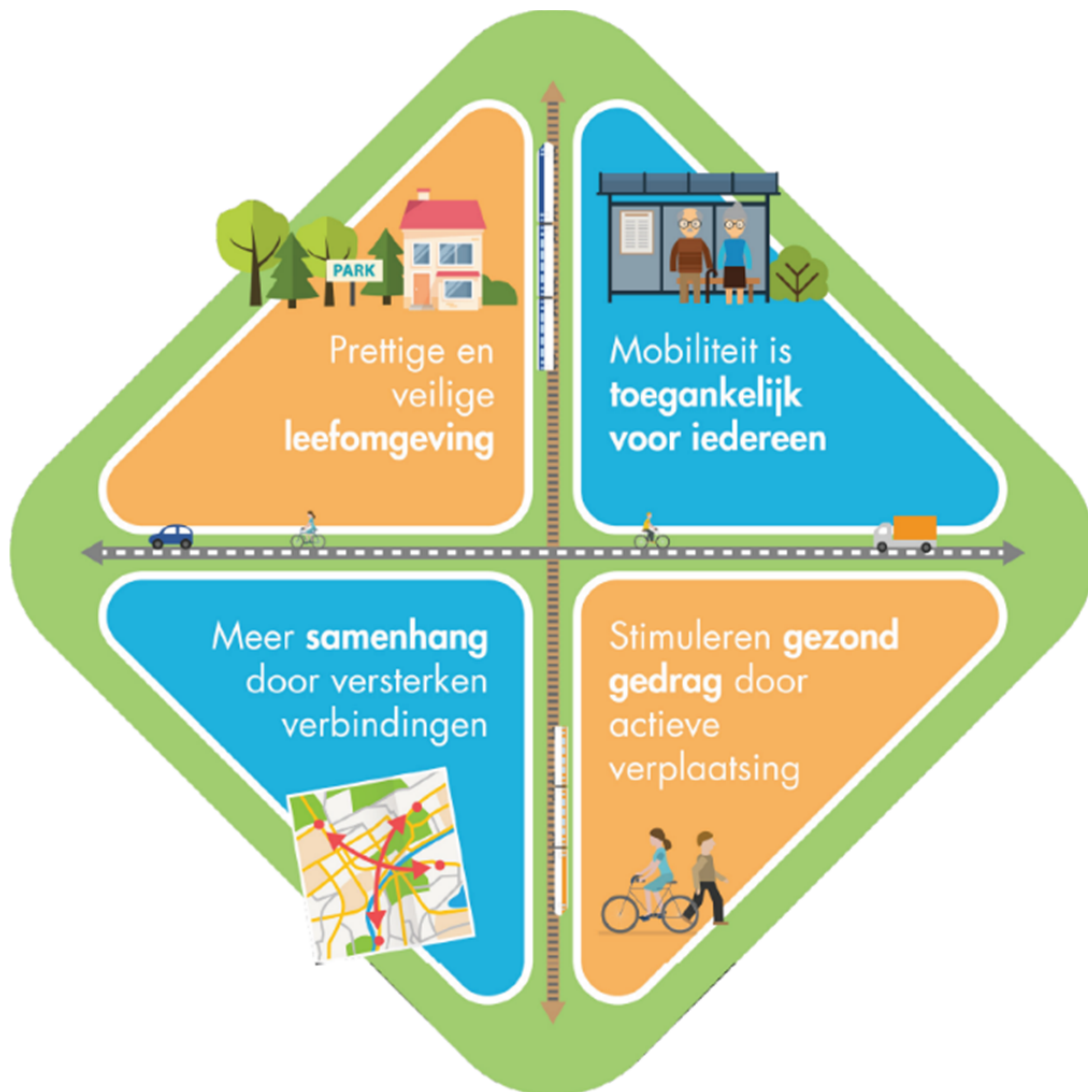
- Proberen te voorkomen dat een tekort aan parkeercapaciteit een negatief effect heeft op de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in Kerkrade;
- Het bieden van een uniform toepassingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen;
- Het mede bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

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**

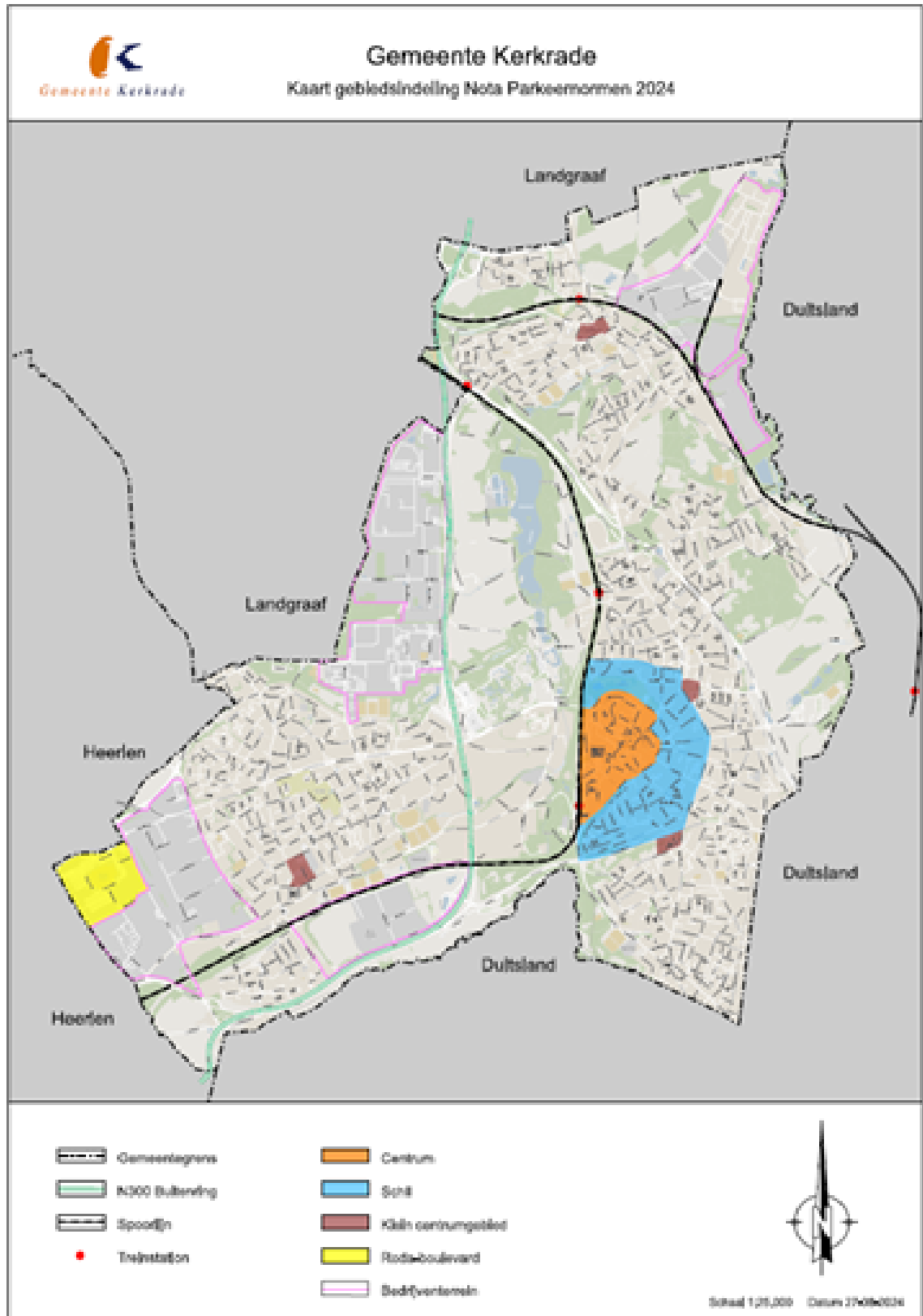
Parkeernormen dienen in een breder kader gezien te worden. Het gaat niet alleen om het aantal te realiseren parkeerplaatsen, maar als een onderdeel van de totale mobiliteits- dan wel verplaatsings-behoefte van toekomstige gebruikers én de aanwezigheid en beschikbaarheid van modaliteiten.

### **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<sup>2</sup> in het gebied / de gemeente. Kerkrade kent gemiddeld 1.830 adressen per km<sup>2</sup> (www.allecijfers.nl, 2023). Dit betekent dat Kerkrade wordt ingedeeld in de categorie 'sterk stedelijk' (1.500 – 2.500 adressen per km<sup>2</sup>).

### **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), Eyselshoven, 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:
  - o Centrumgebied (Kerkrade centrum),
  - o Schil
  - o 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 parkeerplaatsen 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 (woningplitsing, 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 parkeerkcijfers van het CROW (CROW Fietsparkeerkcijfers 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 Parkeerkcijfers fiets

De CROW-parkeerkcijfers voor de fiets bevatten, net als bij de parkeerkcijfers 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 kcijfers 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<sup>2</sup>. 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 fietsberging gerealiseerd wordt. In dat geval volstaat een individuele berging van 2,7 m<sup>2</sup> per 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 geval 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 functie-niveau. 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 handhavingmogelijkheden 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 / 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 parkeerbilans, gereguleerde gebieden

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 fietsparkeerplaatsen 5% reductie	
	3B. Inzet deelfietsen	
	Per 2 deelfietsen (openbare ruimte) 1 pp	
	Per 4 deelfietsen (eigen terrein) 1 pp	
4.	Parkeerplaatsen: parkeerbehoefte na reducties	
5.	Parkeeroplossingen	
	5A. Parkeerplaatsen op eigen terrein	
	5B. Parkeerplaatsen in omgeving, privaat	
	5C. Parkeerplaatsen in omgeving, openbaar	
6.	Parkeerbala ns	

#### Spelregels

Bij het opstellen van de parkeerbala ns 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.

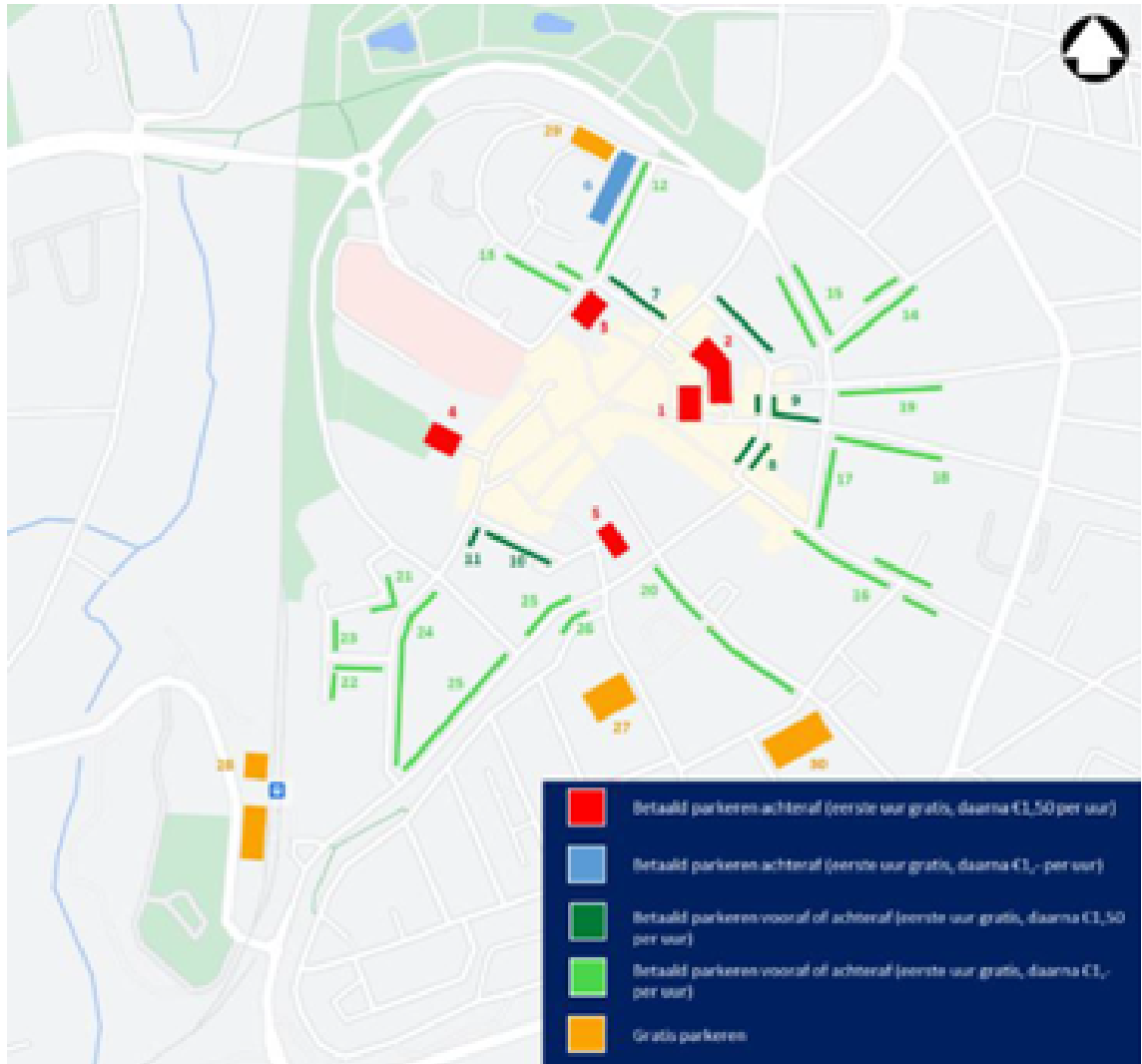
## 5 Afkoopregeling en mobiliteitsfonds

### 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.

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 initiatiefnemer – 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

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 kettingsbeding 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 omgevings-vergunningsplichtige 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 be-

schermen 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 bestemmingsplanwijziging 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. Na 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.

*Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Kerkrade in zijn openbare vergadering van 20 oktober 2024.*

*De voorzitter van de raad de griffier*

*dr. T.P. Dassen-Housen mr. drs. D.G.M.G. Franssen*



**Bijlage 1: Parkeernormen auto**  
Zie externe bijlage





**Bijlage 2: Parkeernormen fiets**  
Zie externe bijlage



**Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages**  
Zie externe bijlage



**Bijlage 4: Kwaliteitseisen fietsparkeren**  
Zie externe bijlage



**Bijlage 5: Format toepassingskader + spelregels**

Zie externe bijlage



**Bijlage 6: Begrippenlijst**

Zie externe bijlage