

Parkeerbeleidsplan 2025-2040 Deel 1 - Hoofdlijnennotitie

Parkeerbeleidsplan 2025-2040 Deel 1 - Hoofdlijnennotitie

Artikel I

zoals is aangegeven in Bijlage A.

Artikel II

[Gereserveerd]

Artikel III

Dit besluit treedt in werking op de dag waarop dit bekend wordt gemaakt.

-

Bijlage A

Parkeerbeleidsplan 2025-2040 Deel 1 - Hoofdpijnennotitie

1 Inleiding

Dit beleidsdocument schetst de strategische koers voor het parkeerbeleid in Sittard-Geleen. Het beleid ondersteunt duurzame mobiliteit, versterkt de leefomgeving en draagt bij aan een levendige en goed bereikbare gemeente. Vanuit een strategie en leidende principes is een thematische visie op parkeren ontwikkeld, vertaald naar oplossingsrichtingen en maatregelen op hoofdlijnen.

1.1 Naar een nieuw parkeerbeleid

Waarom nieuw parkeerbeleid?

De gemeente Sittard-Geleen werkt aan een toekomstbestendig parkeerbeleid dat aansluit bij de ambities van de Omgevingsvisie 2025–2040: Samen stad en dorp maken!. Het huidige parkeerbeleid, met onderdelen uit 2009 en 2012, sluit niet meer aan bij de huidige en toekomstige maatschappelijke situatie. De mobiliteitstransitie, de druk op de openbare ruimte, de behoefte aan gezonde en groene leefomgeving en de veranderende functie van onze centra vragen om een fundamentele herziening.

Parkeerbeleid

Onder parkeerbeleid verstaan wij: “het beleid dat nodig is om het stallen van voertuigen (auto, fiets, vrachtwagen, deelvoertuigen, touringcars) in de fysieke leefomgeving te organiseren, als uitwerking van de Omgevingsvisie 2025-2040. In het beleid zijn de strategieën en instrumenten benoemd die wij inzetten om de doelstellingen te bereiken.”

De noodzaak tot vernieuwing van het parkeerbeleid is ook praktisch van aard. Door technologische ontwikkelingen, het vele maatwerk wat is toegepast in verschillende wijken en verouderde parkeernormen is een lappendeken aan maatregelen ontstaan. Dit maakt het beleid onoverzichtelijk voor inwoners en lastig uitvoerbaar voor de organisatie. De aanbevelingen van de Rekenkamer (zie kader) onderstrepen het belang van een integraal, doelgericht en sturend parkeerbeleid waarin en duidelijke keuzes per gebied worden gemaakt.

Aanbevelingen Rekenkamer 2023

In december 2023 heeft de Rekenkamer Sittard-Geleen het onderzoeksrapport “Parkeerbeleid nader bezien Sittard-Geleen” opgeleverd. In dit rapport zijn aanbevelingen gedaan die een plek dienen te krijgen in het nieuwe parkeerbeleid. Deze aanbevelingen gaan onder andere over de gewenste integraliteit van het nieuwe beleid, meer sturen op doelstellingen in plaats van instrumenten en om in gebieden (onder andere de centra van Sittard en Geleen) duidelijke keuzes te maken.

De rol van parkeren

Parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een krachtig instrument om bredere doelen te realiseren. Het nieuwe parkeerbeleid draagt bij aan de kernambities uit de Omgevingsvisie: ruimte voor ontmoeting, gezond bewegen, het goede wonen, groene wijken en dorpen, een sterk gewortelde circulaire bedrijvigheid en duurzame logistiek. Dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden voor de inrichting van de fysieke ruimte wat resulteert in meer ruimte voor fietsen, lopen, verblijven en vergroening en op termijn kan resulteren in minder ruimte voor geparkeerde auto's op straat. Daarbij moet de bereikbaarheid en veiligheid voor alle doelgroepen worden gewaarborgd. Gehandicapten parkeren vormt hierbij een belangrijk onderdeel, omdat het essentieel is om ook voor mensen met een beperking toegankelijke en voldoende parkeerplaatsen te realiseren.

Niet alleen auto, maar juist ook de fiets en deelmobiliteit

Fietsgebruik neemt in veel steden en dorpen sterk toe. Deze ontwikkeling vraagt om een hernieuwde blik op parkeerbeleid, waarin niet alleen de auto, maar ook de fiets een volwaardige plaats krijgt. Goed fietsparkeren draagt bij aan een aantrekkelijk, duurzaam en bereikbaar Sittard-Geleen. Het doel van het fietsparkeerbeleid is het faciliteren van veilig, toegankelijk en voldoende fietsparkeerplaatsen op strategische

locaties en bij nieuwe ontwikkelingen. Dit ter ondersteuning van een gewenste mobiliteitstransitie en ter voorkoming van hinderlijk of foutief geparkeerde fietsen.

Deelmobiliteit vormt eveneens een integraal onderdeel van dit beleid en speelt een rol in de mobiliteits-transitie naar duurzamere en flexibelere vervoersoplossingen. Door het aanbieden van aantrekkelijke deelvoertuigen –zoals deelauto's en deelfietsen– kunnen meer mensen worden gestimuleerd om minder vaak de eigen auto te gebruiken. Dit kan op termijn leiden tot een daling van het totale autobezit, wat weer bijdraagt aan meer ruimte op straat, minder verkeersdruk en een schonere leefomgeving.

1.2 Status van deze hoofdlijnennotitie

Programma Gezond Bewegen

Het parkeerbeleidsplan maakt onderdeel uit van het bredere programma Gezond Bewegen en is een eerste uitwerking van de gemeentelijke omgevingsvisie. De verantwoordelijkheid voor deze uitwerking ligt bij het college van burgemeester en wethouders.

Met het begrotingsprogramma Verkeer, Vervoer en Waterstaat werken we aan de ambitie 'gezond bewegen' uit de Omgevingsvisie. We creëren (steeds meer) een omgeving waarin onze inwoners, bezoekers en ondernemers actief, duurzaam en veilig kunnen reizen: naar hun woning, school, werkplek, ontmoetingsplekken in de wijk of het centrum en naar voorzieningen zoals de supermarkt of huisarts. Dit is vooral urgent vanwege de gezondheidsopgave in onze gemeente. We werken daarom aan een omgeving die uitnodigt om gezond te bewegen en die daar voldoende alternatieven biedt voor het gebruik van de eigen auto. Het helpt mensen om een gezonde leefstijl te (kunnen) ontwikkelen. Bovendien draagt het bij aan schonere lucht en minder lawaai in de omgeving.

Stapsgewijze uitwerking

De deeluitwerking verloopt in vijf opeenvolgende stappen: de probleemanalyse en het formuleren van hoofdlijnen, de gebiedsgerichte uitwerking, het opstellen van een handboek en het uitvoeringsprogramma. Deze aanpak zorgt ervoor dat het parkeerbeleid niet los staat, maar juist stevig is verankerd in de bredere beleidsdoelstellingen op het gebied van mobiliteit, leefbaarheid, gezondheid en economie. Door aandacht voor het participatieproces (zie 1.3) wordt bovendien geborgd dat het beleid aansluit bij de behoeften en verwachtingen van inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

Deze hoofdlijnennotitie vormt het resultaat van de eerste twee stappen, de probleemanalyse en het formuleren van hoofdlijnen, en vormt daarmee het kader waarbinnen het parkeerbeleid vervolgens verder uitgewerkt wordt.

1.3 Communicatie en participatie

Een breed en zorgvuldig opgezet communicatie- en participatietraject vormt een integraal onderdeel van het parkeerbeleidsplan binnen het programma Gezond Bewegen. Het traject biedt inwoners, ondernemers, belangenbehartigers en bezoekers meerdere mogelijkheden om actief bij te dragen aan de totstandkoming van het parkeerbeleid. Hiermee wordt niet alleen draagvlak gecreëerd, maar wordt ook gezorgd voor een beleid dat aansluit bij de behoeften en ervaringen van de samenleving.

Parkeerpanels

Gedurende het proces zijn drie parkeerpanels geraadpleegd: één voor bewoners van Sittard en omgeving, één voor bewoners van Geleen en omgeving en één voor ondernemers en belangenorganisaties. Deze panels, bestaande uit 15 tot 20 deelnemers, zijn gedurende het hele traject betrokken en leveren input op drie belangrijke momenten: bij de start van de ontwikkeling van een nieuw parkeerbeleid, tijdens de gebiedsgerichte beleidsvorming en bij de toetsing van het concept-handboek.

Commissie Sittard-Geleen Inclusief

Naast de parkeerpanels voor inwoners, ondernemers en belangenorganisaties is de Commissie Sittard-Geleen Inclusief (CSGI) separaat betrokken. Zo borgen wij de belangen van mensen met een beperking in het nieuwe parkeerbeleid.

Enquête

Daarnaast is een enquête uitgezet onder inwoners, ondernemers en bezoekers om op een laagdrempelige wijze inzichten te krijgen over huidige stand van zaken van parkeren. Ook zijn de wensen voor de inrichting van de openbare ruimte, de bereikbaarheid van voorzieningen en de kwaliteit van de parkeervoorzieningen geïnventariseerd. Deze informatie is gebruikt om afwegingen te maken in de balans tussen de rol van parkeren en andere (ruimtelijke) ambities. De uitkomsten van deze enquête zijn terug te vinden in bijlage 2.

Projectpagina

Via een projectpagina op www.metsittardgeleen.nl/parkeren en andere gemeentelijke communicatiekanalen wordt doorlopend informatie gedeeld over de voortgang en inhoud van het proces. De gemeente treedt hierbij op als afzender en benut daarnaast bestaande netwerken om gericht doelgroepen te benaderen.

Adviesgroep

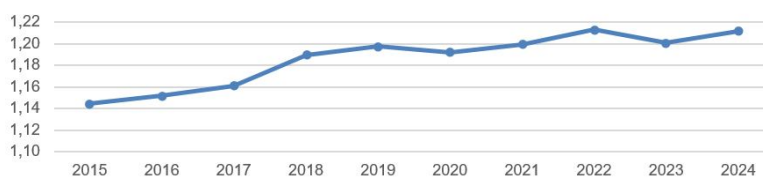
Intern is gedurende het gehele proces een ambtelijke adviesgroep betrokken met vertegenwoordigers vanuit diverse bij parkeren betrokken beleidsterreinen.

2 Huidige situatie

2.1 Parkeerbehoefte in cijfers

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna CBS) kent een stedelijkheidsklasse toe aan iedere buurt, wijk of gemeente. Dit op grond van de gemiddelde omgevingsadressendichtheid per adres. De gehanteerde klassenindeling varieert van "niet stedelijk" (onder de 500 adressen per km²) tot "zeer sterk stedelijk" (boven 2.500 adressen per km²). Volgens deze classificatie van CBS heeft de gemeente Sittard-Geleen in 2024 een sterk stedelijk karakter, met meer dan 1.500 adressen per km². De stedelijkheid van de centra van Sittard en Geleen is nog hoger: in Sittard-centrum is de omgevingsadressendichtheid circa 2.500 adressen per km² en in Geleen-centrum, circa 2.100 adressen per km². In de periode 2015-2024 ontstond een toename van inwoners in de centra en een krimp in de wijken buiten de centra (-1%), met de verwachting dat deze trend zich in de komende decennia zal voortzetten.

Het CBS heeft ook gegevens over het aantal personenauto's en huishoudens[1]. Het autobezit (aantal personenauto's per huishouden) in Sittard-Geleen nam in de afgelopen 10 jaar met 6% toe, van 1,14 auto's per huishouden in 2015 naar 1,21 in 2024. Deze stijging is hoog in vergelijking met andere gemeenten en met de landelijke trend, waar het autobezit is van 1,04 naar 1,08 gestegen (4% toename). De toename in Sittard-Geleen vond voornamelijk plaats tussen 2015 en 2019 (5%), daarna is het autobezit stabiel gebleven (zie Tabel 1 hieronder). Er is ook sprake van een redelijk groot verschil tussen de kernen. Kern Sittard heeft het laagste autobezit (1,02 in 2024), gevolgd door kern Geleen, met 1,14. Deze cijfers zijn inclusief een correctie voor leaseauto's (zie tekstkader hieronder).



Tabel 1: Ontwikkeling autobezit gemeente Sittard-Geleen tussen 2015 en 2024

Correctie voor leaseauto's

In iedere buurt staan in de openbare ruimte auto's geparkeerd die niet op het woonadres van de bestuurder staan geregistreerd. Dit zijn bijvoorbeeld zakelijke leaseauto's en bestelauto's. Deze voertuigen zijn niet opgenomen in de CBS-kerncijfers wijken en buurten in het adres van de woningen. Dit komt omdat deze voertuigen doorgaans op het adres van de leasemaatschappij staan geregistreerd. Om deze reden zijn de CBS-cijfers over autobezit gecorrigeerd. Op basis van gegevens[2] van lease brancheorganisatie VNA hebben wij een correctie toegepast om rekening te houden met auto's die niet op het woonadres staan geregistreerd. De hoogte van deze correctie is per jaar anders. Reden hiervoor is dat de leasebranche in Nederland de afgelopen jaren is gegroeid. In 2016 was 7,2% van het totale personenautowagenpark een leaseauto, in 2024 lag dit percentage op 9,5%.

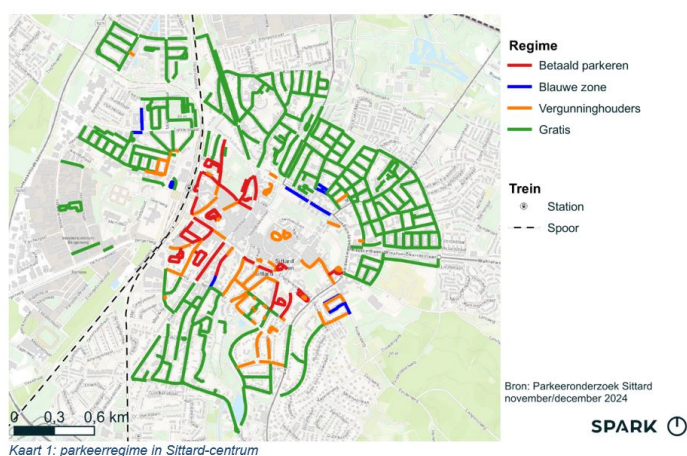
In 2022 was het fietsgebruik bij een afstand tot 7,5 km in Nederland gemiddeld 33%. In de gemeente Sittard-Geleen was deze verhouding nog lager, met 20% van de ritten bij deze afstand. Hoe dan ook was de verhouding van het aantal gereisde kilometers met de fiets voor alle afstanden door de Nederlandse bevolking van 6 jaar of ouder in Limburg vergelijkbaar met landelijk: respectievelijk 8% en 9%.

[1] De gegevens van het CBS voor persoonlijke voertuigen zijn beperkt tot personenauto's en er zijn geen gegevens van het aantal fietsen per gebied, daarom ook geen gegevens over fietsbezit (aantal fietsen per huishouden).

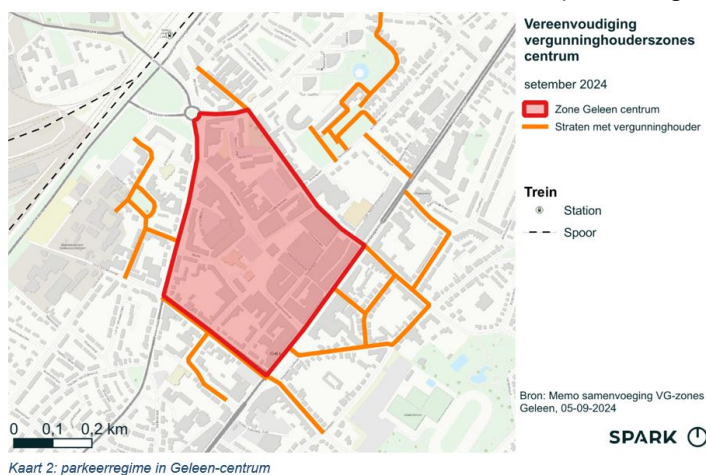
[2] Gegevens van VNA voor 2024; Publicatie VNA "Autoleasemarkt in cijfers 2023", met cijfers van 2018 t/m 2023; Publicatie VNA "Autoleasemarkt in cijfers 2018", met cijfers van 2011 t/m 2018.

2.2 Huidig parkeerregime (parkeeraanbod)

In de gemeente Sittard-Geleen zijn er verschillende mogelijkheden om te parkeren. In het centrum van Sittard geldt een combinatie van betaald vergunninghoudersparkeren, parkeren en blauwe zones. Het regime is in onderstaande *Kaart 1* aangegeven. Dit geldt voor parkeren op straat, op parkeerterreinen en in parkeergarages. In blauwe zones mag met een parkeerschijf een maximale tijd parkeren. De maximale parkeertijd staat vermeld op het onderbord en/of aan het begin van de blauwe zone.



In Geleen-centrum is parkeren ook gereguleerd met vergunninghouderzone en betaald parkeren. Onderstaande *Kaart 2* laat de zone en straten zien waar parkeerregulering geldt.



Parkeertijden van betaald parkeren

In Sittard-centrum en Geleen-centrum is de parkeertijden van betaald parkeren hetzelfde, zoals volgt:

- Maandag tot en met zaterdag van 09.00 uur tot 19.00 uur.
- Koopavonden tot 22.00 uur
- Zondag van 12.00 tot 18.00 uur

Bij de Stadsspoorthal in Sittard gelden andere tijden, namelijk:

- Maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag van 09.00 uur tot 16.00 uur
- Woensdag van 09.00 uur tot 13.00 uur

Tarifiering

De tarieven zijn verschillend in Sittard-centrum en Geleen-centrum.

Sittard

Over het algemeen betalen de parkeerders in parkeergarages en bij de parkeermeter op straat in Sittard-centrum € 1,90 per uur. In een parkeergarage betalen ze maximaal 10 euro per dag, maar op straat is er geen maximum: de meter blijft doorlopen.

De uitzondering hiervan zijn:

- **Odaparking** € 1,90 per uur (maximaal € 5 voor hele dag)
- **Tempelplein:** Eerste twee uur € 3,80 per uur, daarna € 5,70 per uur
- **Stationsplein:** Eerste halve uur 3,80 euro, daarna € 5,70 per uur
- **Stationsvoorplein:** Eerste halve uur 3,80 euro, daarna € 5,70 per uur
- **Steenweg:** € 1,90 per uur (maximaal € 5 voor hele dag)
- **Nettorama:** € 0,90 eerste 90 minuten, daarna € 1,90 per uur.

Geleen

- Bij een parkeermeter: € 1,00 per uur betalen.
- Marktgarage: eerste twee uur gratis, iedere dag van de week, dus ook op zaterdag. Daarna kost het € 1 per uur (maximaal € 5 voor hele dag).
- Zuyderland: € 1,80 per uur (maximaal € 8,50). Voor de parkeergarage van Zuyderland is ook een weekkaart of maandkaart verkrijgbaar.

Parkeervergunningen

Centrum

Op een aantal locaties is combiparkeren toegestaan, daarbij mag een parkeerder in dezelfde straat betaald parkeren en met een vergunning parkeren. Per adres wordt slechts één centrumvergunning afgegeven. Aanvullend kunnen er maximaal 2 extra parkeerproducten (voor een tweede en derde auto) worden afgegeven waarmee op een aangewezen plaats -meestal op enige afstand van het centrum- kan worden geparkeerd.

Schil

Een schilvergunning is voor bewoners die net buiten het centrum wonen. Met een schilvergunning kan me 24 uur per dag parkeren in een gebied met vergunningparkeren buiten het centrum.

Bezoekersparkeren

Met een kraskaart kan bezoek maximaal 4 uur parkeren op een vergunninghoudersplek in Sittard of Geleen.

Parkeergarages

Sittard-Geleen beschikt over een aantal parkeergarages in en rondom de centra. De onderstaande *Tabel 2* geeft een samenvatting van de gegevens van de parkeergarages weer. In de parkeertelling uitgevoerd in november 2024 zijn vijf parkeergarages overgenomen.

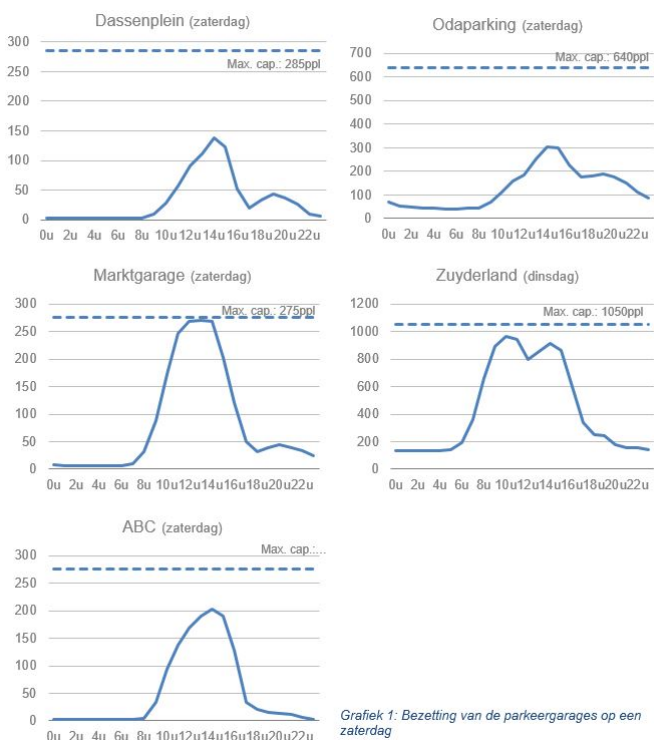
Naam garage	Eigendom / beheer / exploitatie	Capaciteit	Hoogste bezetting[1]	Dagdeel hoogste bezetting
Garage Hub Dassenplein		285 ppl	48% bezet Overschot: 148 ppl	Zaterdag 14 uur
Oda Parking		Totaal 640 ppl Waarvan: - 50 ppl voor de bewoners van de wijk Engelenhof. - 30 abonnementen voor bewoners Rosatoren - 50 abonnementen voor medewerkers Wozoco Hof van Serviam	47% bezet Overschot: 337 ppl	Zaterdag 14 uur

		Netto 510 ppl		
Parkeerdek ABC-complex	Gemeente	275 ppl	74% bezet Over-schot: 72 ppl	Zaterdag 14 uur
Parkeergarage Ligne	Privé	386 ppl		
Parkeergarage Walramstraat	Privé	69 ppl		
NS Transferium Station Sittard	Q-park	525 ppl		
Garage MC Zuyderland		Totaal 1.050 ppl Waarvan: - 375 ppl gereserveerd voor personeel Zuyderland Netto 675 ppl	92% bezet Over-schot: 87 ppl	Dinsdag 10 uur
Marktgarage Geleen		275 ppl	99% bezet Over-schot: 4 ppl	Zaterdag 13 uur

Tabel 2 - Gegevens over de parkeergarages in Sittard-Geleen

Parkeerbezetting straat en garages

Op basis van de parkeertelling, uitgevoerd in november 2024, is de bezetting van deze parkeergarages per uur op een zaterdag in onderstaande *Grafiek 1* weergegeven. De zaterdag is de drukste dag voor alle parkeergarages, met uitzondering van de parkeergarage Zuyderland. Uit de onderstaande grafieken blijkt dat de parkeergarages nooit volledig bezet zijn, met uitzondering van de Marktgarage in Geleen.



Naast de bezetting in de vijf parkeergarages bevatte de 2024 parkeertelling ook de capaciteit en bezetting in en rondom Sittard-centrum. Er ontstaat een hogere parkeerdruk rondom het centrum van Sittard. Dit is mogelijk een gevolg van het waterbedeffect in verband met het gebrek aan regulering.



Kaart 3: Bezettingsgraad op een zaterdagmiddag in en rondom het centrum van Sittard

[1] Bezetting op basis van parkeertelling uitgevoerd in november 2024

2.3 Fietsparkeren

In Sittard-Geleen zijn er diverse mogelijkheden voor het stallen van fietsen, zowel bewaakt als onbewaakt. En er is een fietsdepot voor weesfietsen. Voor het stallen van je fiets in het centrum van Sittard kun je gebruikmaken van bewaakte stallingen op bepaalde tijden of onbewaakte plekken. Op koopavonden is de stalling bewaakt tot 21:30 uur, en op koopzondagen van 11:30 tot 17:30 uur. Buiten de aangegeven bewaakte tijden is het mogelijk om de fiets te stallen, maar is er geen toezicht aanwezig.

Openbare fietsenstallingen

- Elisabethstraat, Geleen (24/7 geopend)
- Tempelplein, Sittard (24/7 geopend)
- Ligne, Sittard (24/7 geopend)
- Paardestraat, Sittard (24/7 geopend, geen toezicht)

Toezicht tijden (met uitzondering van Paardestraat):

- Maandag: 11.00 – 18.30 uur
- Dinsdag: 08.00 – 18.30 uur
- Woensdag: 08.00 -18.30 uur
- Donderdag: 08.00 – 1830 uur
- Vrijdag: 08.00 – 18.30 uur
- Zaterdag: 08.00 – 17.30 uur

2.4 Gehandicaptenparkeren

Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn een essentieel onderdeel van een toegankelijk parkeerbeleid. Ze bieden mensen met een mobiliteitsbeperking de mogelijkheid om dichtbij hun bestemming te parkeren, en dragen bij aan inclusie en zelfstandigheid in de openbare ruimte.

Binnen Sittard-Geleen worden twee typen gehandicaptenparkeerplaatsen onderscheiden:

- **Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen:** Deze zijn openbaar toegankelijk voor iedereen met een geldige gehandicaptenparkeerkaart (GPK). Op deze plaatsen mag gratis worden geparkeerd, mits gebruik wordt gemaakt van een parkeerschijf en de locatie is voorzien van een bord dat dit toestaat. In de praktijk geldt vaak een maximale parkeerduur van drie uur, tenzij anders aangegeven.
- **Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken:** Deze worden op aanvraag gerealiseerd nabij de woning van een persoon met een GPK. De parkeerplaats is dan exclusief gereserveerd voor het voertuig met het geregistreerde kenteken. De aanleg van een dergelijke voorziening is gebonden aan voorwaarden, zoals het ontbreken van een eigen parkeerplek en het niet kunnen huren van een alternatieve voorziening.

Voor betaalde parkeerlocaties en parkeergarages moet ook met een GPK het reguliere parkeertarief worden betaald.

3 Trends, ontwikkelingen, ambities en wensen

Landelijke trends, ontwikkelingen en gemeentelijke ambities zijn van invloed op hoe parkeren plaatsvindt. Het in beeld hebben van de relevante trends en ontwikkelingen stelt ons in staat om een zo toekomst-

bestendig mogelijk parkeerbeleid te creëren. Dit hoofdstuk beschrijft die trends en ontwikkelingen en de gemeentelijke ambities en wensen.

3.1 Trends en ontwikkelingen

Klimaatverandering

Klimaatverandering en klimaatadaptatie zijn belangrijke thema's in de Omgevingsvisie van Sittard-Geleen. De veranderingen in het klimaat raken de gemeente op meerdere fronten. Hittestress, wateroverlast en in toenemende mate droogte zijn gevolgen van de stijgende temperaturen. Ook extreme neerslaggebeurtenissen stellen ons voor nieuwe uitdagingen. Een grotere hoeveelheid regenwater, die in korte tijd valt, moet op een goede manier worden opgevangen.

Klimaatverandering en het terugdringen van CO₂-uitstoot vragen ook om aanpassingen in de parkeerkaders. Er kunnen keuzes worden gemaakt om de ruimte voor parkeren beter te benutten, en daarmee de klimaatbestendigheid van onze gemeente te vergroten. Daarbij is het van belang dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven om de verschillende noodzakelijke functies goed te laten functioneren. Op deze manier kan Sittard-Geleen ook in de toekomst goed blijven functioneren.

Openbare ruimte

De ruimteclaim op de openbare ruimte wordt steeds groter. Dit veroorzaakt druk op het behoud van de kwaliteit van de openbare ruimte. Om te voorkomen dat de (extra) ruimtevraag de kwaliteit aantast, is aandacht voor een goede inrichting van de openbare ruimte noodzakelijk. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt steeds belangrijker voor de samenleving. De Omgevingsvisie stelt voor dat de fysieke leefomgeving ruimte biedt aan bewegen en mensen moet uitnodigen en sociaal contact mogelijk maken. Openbare ontmoetings- en verblijfsplekken kunnen bijdragen aan waardevolle en sociale samenhang in onze maatschappij. Om bewegen en een gezonde leefstijl te stimuleren, moet de leefomgeving aantrekkelijk zijn.

Een groene en onverharde openbare ruimte draagt ook bij aan de klimaatdoelstellingen doordat op deze manier meer water opgenomen kan worden door de bodem en hittestress wordt tegengegaan. Daarnaast maakt vergroening de leefomgeving aantrekkelijker voor recreatie. Door slimme keuzes te maken voor en met parkeeroplossingen kunnen wij ruimte vinden om de openbare ruimte groener, klimaatadaptiever en levendiger te maken en daarmee te voldoen aan de doelstellingen van de omgevingsvisie. In elke straat is er een verhouding aan ruimte voor groen en infiltratie nodig. Daarnaast zijn er bepaalde knelpunten waar de noodzaak hoger is.

Recreatie en toerisme

De ontwikkeling van recreatie en toerisme in Sittard-Geleen vraagt om zorgvuldig parkeerbeleid en slimme ingrepen in mobiliteit. Groene buitengebieden, wandel- en fietsroutes en sportvoorzieningen trekken steeds meer bezoekers en vergroten de vraag naar bereikbaarheid. Om natuur en landschap te beschermen en de leefomgevingskwaliteit te behouden, faciliteren we parkeren vooral aan de randen van recreatieve zones en toeristische centra, bij voorkeur in combinatie met overstappunten of hubs voor fiets, deelmobiliteit en openbaar vervoer. Binnen natuurgebieden beperken we de parkeerdruk en stimuleren we duurzame bereikbaarheid. Bij recreatieve hotspots zoals Glanerbrook en het centrum van Sittard zorgen we voor voldoende, maar doelmatig gereguleerd parkeren, zodat de leefomgevingskwaliteit behouden blijft. Waar mogelijk krijgen parkeerplekken een dubbelrol voor wateropvang en vergroening. Zo draagt parkeren bij aan klimaatadaptatie en een toegankelijke, gezonde en aantrekkelijke recreatieve omgeving. Door deze integrale aanpak wordt de vrijetijdseconomie versterkt, stimuleren we duurzame mobiliteit en blijft Sittard-Geleen voor inwoners én bezoekers gezond, bereikbaar en toekomstbestendig.

Mobiliteit en parkeren

Deze paragraaf gaat in op trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en parkeren.

Modal-split

Relevant voor het parkeerbeleid is hoe het auto- en fietsgebruik zich in de toekomst gaat ontwikkelen. Dit hangt samen met het gebruik van openbaar vervoer. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schetst in haar publicatie "Mobiliteitsbeeld 2023" een toekomstbeeld voor de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in Nederland. Het KiM stelt hierbij dat de toekomst per definitie onzeker is. Vanwege deze onzekerheid maakt het KiM in haar toekomstbeeld onderscheid tussen drie scenario's; basis, minder en meer gebruik van auto's.

- Uit het toekomstbeeld komen per modaliteit de volgende inzichten naar voren (treinverkeer is hierbij buiten beschouwing gelaten):
- In alle genoemde scenario's groeit voor 2028 de door het wegverkeer afgelegde afstand op het hoofdwegennet. In het basis-scenario een groei van 10%, in het minder-scenario 4% en in het meer-scenario 15%; De afgelegde afstand met openbaar vervoer komt voor 2028 in alle scenario's onder het niveau van 2019 uit. In het basis-scenario een afname van 15%, in het minder-scenario 23% en in het meer-scenario 4%;
- In 2028 raamt het KiM voor fietsverkeer een groei van 20% gemeten in afgelegde afstand ten opzichte van 2019. Met name het gebruik van de elektrische fiets groeit sterk; in 2028 +132% groei ten opzichte van 2019.

Hoewel exacte cijfers voor Sittard-Geleen of Limburg niet in het openbaar zijn gepubliceerd, blijkt uit de bovengenoemde rapporten van het KiM "Mobiliteitsbeeld 2023" dat:

- Limburg bovengemiddeld afhankelijk is van de auto, mede door de meer landelijke structuur en lagere dichtheid van OV-netwerken.
- Het fietsgebruik ligt iets lager dan het landelijk gemiddelde, vooral buiten stedelijke gebieden.
- Openbaar vervoer wordt minder gebruikt dan in de Randstad, maar in steden als Maastricht en Sittard-Geleen is het aandeel vergelijkbaar met andere middelgrote steden.

Een veranderende parkeervraag

De coronapandemie, die inmiddels alweer enige tijd achter ons ligt, heeft geleid tot blijvende veranderingen in de parkeervraag. Uit een enquête gehouden onder de beroepsbevolking blijkt dat in Nederland 52% van de werkenden soms of meestal thuiswerkt. Hoewel deze cijfers niet zijn uitgesplitst naar gemeenten zoals Sittard-Geleen, mag op basis van landelijke trends worden aangenomen dat thuiswerken ook in deze regio breed wordt toegepast, met name in sectoren als zakelijke dienstverlening, ICT en overheid.

De mate waarin thuiswerken voorkomt, hangt sterk samen met de lokale werkgelegenheidsstructuur. Een toename van het aantal thuiswerkenden leidt doorgaans tot minder woon-werkverplaatsingen. Dit vertaalt zich in een hogere parkeerdruk in woonwijken tijdens werkdagen overdag, terwijl de bezetting bij werklocaties juist afneemt.

Ook ontwikkelingen op de woningmarkt beïnvloeden de parkeervraag. Jongeren hebben steeds meer moeite om geschikte woonruimte te vinden en blijven daardoor langer bij hun ouders wonen. Omdat een deel van deze jongeren wel over een eigen auto beschikt, neemt het aantal huishoudens met een tweede, derde of zelfs vierde auto toe. Dit leidt tot extra druk op de beschikbare parkeerruimte in woonwijken.

Elektrisch rijden en- laden

De aanwezigheid van elektrische voertuigen op het Nederlandse wegennet en oplaadpunten in het straatbeeld is inmiddels gemeengoed geworden. Van alle personenauto's nam het aantal elektrische en hybride auto's de afgelopen jaren toe tot 17,5%. De prognose is dat het percentage van volledige elektrische personenauto's in 2035 is toegenomen tot 47%. Een groei van het elektrisch wagenpark is het gevolg van het Europese beleid dat de verkoop van nieuwe auto's met een verbrandingsmotor vanaf 2035 verbiedt. Tegelijkertijd is een volledig elektrisch wagenpark afhankelijk van de capaciteit van het elektriciteitsnet en de verwachte netcongestie.

Sittard-Geleen stimuleert als onderdeel van duurzaamheidsbeleid een toename in het aantal elektrische auto's binnen de gemeente door afname van benzine en dieselauto's te bevorderen. Voor de respondenten van de gemeentelijke enquête (zie bijlage 2) is de verhouding van de hoeveelheid elektrische auto's iets lager dan landelijk: 16%. De gemeente faciliteert de groei van elektrische mobiliteit door het realiseren van laadvoorzieningen in de openbare ruimte, afgestemd op de verwachte toename van elektrische voertuigen. Er komen kleinschalige oplaadvoorzieningen en clusters op grotere locaties.

Hoewel het beleid voor de plaatsing van laadpalen buiten de scope van het parkeerbeleid valt, is het vraagstuk rondom elektrisch laden wel relevant voor het parkeerbeleid. Elektrisch laden kan immers alleen plaatsvinden op locaties waar parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een concept in volle ontwikkeling en zal de komende jaren blijven groeien en evolueren. Steeds meer mensen kiezen voor flexibel gebruik van vervoermiddelen in plaats van het bezit ervan. Deze trend wordt versterkt door technologische innovaties en een veranderende kijk op mobiliteit.

Deelmobiliteit ondersteunt de verschuiving van bezit naar gebruik. Vooral jongeren geven steeds vaker de voorkeur aan flexibiliteit en gemak boven het bezitten van een eigen auto. Hoewel deelmobiliteit veelbelovend is, blijft de daadwerkelijke impact op autobezit vooralsnog onduidelijk.

Vrachtwagenparkeren

Het parkeren van vrachtwagens staat onder druk door veranderende logistieke patronen en ruimtelijke ontwikkelingen. Door just-in-time logistiek en strengere rij- en rusttijden zijn chauffeurs vaker genooddacht om onderweg te parkeren. Daarnaast zorgt het langdurig parkeren van internationale chauffeurs tussen ritten voor extra druk op de beschikbare capaciteit. In stedelijke gebieden leidt schaarse ruimte tot een groeiende behoefte aan multifunctioneel gebruik van parkeerterreinen, waarbij vrachtwagens en andere voertuigen dezelfde ruimte delen buiten piekuren. Tegelijkertijd neemt in landelijke gebieden de afhankelijkheid van vrachtvervoer toe, wat ook daar de parkeerdruk verhoogt. In Sittard-Geleen beperken we het langdurig parkeren van grote voertuigen in de openbare ruimte door het aantal parkeerplaatsen voor grote voertuigen te verminderen en deze enkel ter beschikking te stellen aan chauffeurs woonachtig binnen de gemeente (middels een vergunning of ontheffing).

Digitalisering speelt een steeds grotere rol in het efficiënter benutten van vrachtwagenparkeerplaatsen. Door inzet van digitale systemen voor reservering, monitoring en handhaving wordt niet alleen de capaciteit beter benut, maar ook de veiligheid verbeterd. Deze technologische ontwikkelingen dragen bij aan een meer toekomstbestendige en georganiseerde aanpak van vrachtwagenparkeren.

Openbaar vervoer

De afgelopen jaren is het openbaar vervoer in Limburg steeds meer gezien als een cruciale schakel in de mobiliteitstransitie van de regio. Waar het autogebruik traditioneel hoog is en het spoornetwerk niet altijd optimaal aansluit op belangrijke woon- en werklocaties, groeit het besef dat sterke investeringen in het openbaar vervoer noodzakelijk zijn. Zo streeft de provincie ernaar om de kwaliteit van het openbaar vervoer tegen 2027 te verhogen ten opzichte van 2023, onder meer door betere aansluiting op bestaande netwerken en het realiseren van nieuwe verbindingen. Het doel is om meer inwoners en bezoekers daadwerkelijk te laten kiezen voor collectief vervoer als volwaardig alternatief voor de auto.

Deze ontwikkeling past binnen bredere beleidsambities die gericht zijn op duurzame mobiliteit, een gezondere leefomgeving en het verminderen van autobezit. Door de vergrijzing en ontgroening ontstaat bovendien een grotere behoefte aan goed toegankelijk openbaar vervoer, vooral voor ouderen en kwetsbare groepen die meer afhankelijk zijn van nabijgelegen voorzieningen. Het openbaar vervoer wordt daarom niet alleen gezien als praktische vervoersoplossing, maar ook als een middel om sociale inclusie te bevorderen en de leefbaarheid in de regio te vergroten. Door samen te werken met gemeenten en het aanbod te verbeteren, wordt Limburg voorbereid op een toekomst waarin mobiliteit slimmer, schoner en meer op maat is ingericht voor alle inwoners.

Het parkeerbeleid in Sittard-Geleen staat steeds meer in het teken van duurzame, toegankelijke en toekomstgerichte mobiliteit. Door de groei van het aantal elektrische auto's en de vergrijzing ontstaat een grotere behoefte aan voldoende en toegankelijke parkeerplaatsen, vooral voor ouderen, kwetsbare groepen en zorgverleners. Tegelijkertijd zet de gemeente in op het stimuleren van alternatieven zoals fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit betekent dat het parkeren van auto's efficiënter en selectiever wordt ingericht, en dat er meer ruimte ontstaat voor fietsparkeerplekken, vergroening en ontmoetingsplekken. Binnen het beleid zoeken we naar een balans tussen de mobiliteitsbehoefte van verschillende groepen en het creëren van een gezonde, groene leefomgeving voor alle inwoners.

3.2 Ambities

Het autogebruik in de regio is hoog, en het huidige spoornetwerk sluit niet overal aan op belangrijke woon- en werklocaties. Ook is de verbinding van het fietsnetwerk niet optimaal. Voor langere afstanden blijft de auto veel aantrekkelijker dan andere vervoermiddelen. De gemeente streeft ernaar de afhankelijkheid van de auto te verminderen en een volwaardig alternatief vervoer aan te bieden. Omdat we inzetten op actieve (lopen en fietsen) en duurzame (openbaar vervoer en deelmobiliteit) mobiliteit, ontstaat er een alternatief voor het eigen autogebruik en -bezit.

Vergrijzing, ontgroening en gezondheidsvraagstukken vormen sociaaleconomische en demografische uitdagingen voor onze gemeente. Het autobezit is hoger onder 65-plussers (27%) en het aantal particuliere auto's is in de afgelopen vijf jaar sterker toegenomen in deze groep (17%) dan landelijk gemiddeld (7%). De vergrijzing kan leiden tot een grotere ruimteclaim voor parkeren, wat de ambities voor meer groen en ruimte voor gezond bewegen onder druk zet.

Sittard-Geleen staat voor een demografische opgave: een groeiend aandeel ouderen, een afname van het aantal jongeren en toenemende gezondheidsverschillen tussen wijken. Dit heeft directe gevolgen voor het parkeerbeleid. Oudere en kwetsbare inwoners wonen langer zelfstandig en zijn meer aangewezen op toegankelijke voorzieningen dichtbij huis. Dit vraagt om voldoende, veilige, nabijgelegen parkeergelegenheid met veilige looproutes, ook voor mantelzorgers en zorgvervoer. De gemeente stimuleert het gebruik van gehandicaptenparkeerplaatsen door duidelijke bewegwijzering, handhaving en het faciliteren van aanvragen.

Tegelijkertijd wordt gestuurd op het stimuleren van actieve mobiliteit, passend bij de gezondheidsdoelen. In kwetsbare wijken met gezondheidsachterstanden biedt vergroening en herinrichting van parkeerpleinen kansen om hittestress te verminderen en beweging en ontmoeting te stimuleren. Het parkeerbeleid moet daarom zowel rekening houden met de mobiliteitsbehoeften van ouderen en kwetsbaren, als bijdragen aan een gezonde leefomgeving voor alle generaties.

In de Omgevingsvisie heeft de gemeente tien ambities geformuleerd, waaronder zes die aansluiten op het gebied van parkeren:

We maken ruimte voor ontmoeten

- Gezond bewegen
- Het goede wonen
- Een sterk gewortelde circulaire bedrijvigheid
- Duurzame logistiek
- Groene wijken en dorpen

Hieronder volgt een samenvatting van de ambities. In hoofdstuk 5 lichten we vervolgens toe wat deze ambities concreet betekenen voor het parkeerbeleid binnen onze gemeente.

We maken ruimte voor ontmoeten

We willen compact en levendig zijn, met een geclusterd detailhandel op centrale plekken en een concentratie van voorzieningen. Daarmee willen we het centrum van Sittard versterken en van Geleen ontwikkelen. De ontmoetingsplekken moeten goed bereikbaar blijven en het stallen van fietsen moet veilig en makkelijk zijn. Ook moet het veilig zijn op straat.

Gezond bewegen

In de omgevingsvisie van Sittard-Geleen staat het STOMP-principe voor de inrichting van de openbare ruimte centraal voor mobiliteit. Dit betekent dat lopen en fietsen voorrang krijgen. We willen dat de openbare ruimte prettig, veilig en makkelijk te gebruiken is voor voetgangers en fietsers. Lopen en fietsen komen op de eerste plaats. In dorpen en wijken moeten de bestemmingen ook bereikbaar zijn met de auto.

We willen ook dat mensen met de fiets naar hun werk kunnen, vooral als ze met de trein reizen. Daarom stimuleren we het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. We moedigen het gebruik van (elektrische) deelauto's aan zodat het bezit van auto's kan verminderen. Deelauto's komen op centrale plekken te staan, zoals in mobiliteitshubs. Ook zorgen we voor genoeg laadpalen in de openbare ruimte, zodat mensen hun elektrische auto kunnen opladen.

Omdat we het belangrijk vinden dat er in de wijk voldoende ruimte is voor andere ruimtelijke doelstellingen willen we dat auto's niet altijd op straat in de openbare ruimte worden geparkeerd. Maar willen we ook niet dat auto's altijd direct voor de eigen woning op eigen terrein staat om zo de kwaliteit van de voorzijde van de woning te borgen. Zo blijft er meer ruimte over voor andere dingen in de wijk.

Het goede wonen

Er moeten genoeg woningen zijn die passen bij wat mensen nodig hebben. We willen dat de woningen duurzaam zijn en klaar voor de toekomst. Ook de woonomgeving moet prettig en veilig zijn. De woningbouw in Sittard-Geleen moet bijdragen aan een samenleving waar iedereen mee kan doen. In de buurt moet ruimte zijn voor groen, voor mensen om elkaar te ontmoeten en om gezond te bewegen.

Een sterk gewortelde circulaire bedrijvigheid

Circulaire bedrijvigheid vormt een belangrijk fundament voor de toekomstbestendige ontwikkeling van Sittard-Geleen. Bedrijven dragen actief bij aan de energietransitie door eigen energie op te wekken op daken, gevels en (parkeer)terreinen en door samen te werken in slimme energiehubs, waardoor energie

efficiënter wordt benut en de afhankelijkheid van het energienet afneemt. Daarnaast stimuleren ondernemers duurzaam reisgedrag onder medewerkers en bieden zij ruimte voor deelmobiliteit en fietsvriendelijke voorzieningen. Ook zetten bedrijven in op klimaatadaptatie, biodiversiteit en een aantrekkelijke, gezonde leefomgeving voor bewoners en werknemers. Door het goederenvervoer zo duurzaam mogelijk te organiseren, ontstaat er bovendien meer ruimte voor innovatieve logistiek en milieuvriendelijk transport, wat bijdraagt aan een circulair en vitaal vestigingsklimaat.

Duurzame logistiek

In wijken willen we minder zwaar wegverkeer. Daarom gebruiken we lokale distributiehubs op bedrijventerreinen. Hier worden pakketten overgeladen, zodat bestelwagens niet meer door woonwijken hoeven te rijden. Bij deze hubs moeten genoeg laadpunten zijn voor elektrische voertuigen. Daarvoor is een oplossing nodig voor het volle stroomnet.

Groene wijken en dorpen

We willen dat de openbare ruimte in wijken en dorpen groener wordt. Dat betekent dat er minder stenen en asfalt komen, en meer ruimte voor planten, bomen en gras. We streven naar een openbare ruimte die ingericht is in overeenstemming met het 3-30-300 principe, voldoet aan de normen voor de Basis Kwaliteit Natuur en waarin we de voorkeur geven aan het behouden van oude en monumentale boomstructuren. Deze dragen immers het meeste bij aan ecosysteemdiensten, zoals het voorkomen van hittestress, het vastleggen van CO₂ en het verwerken en vasthouden van regenwater. Ook willen we plek maken voor stadslandbouw, zoals kleine tuinen waar mensen zelf groente kunnen verbouwen. Op die manier zorgen we voor een gezondere en prettigere leefomgeving voor iedereen.

3.3 Wensen uit de samenleving

In onze enquête (zie hoofdstuk 1.3) stond een aantal vragen over wensen voor de toekomst van Sittard-Geleen. Op basis van de resultaten blijkt dat de respondenten de hoogste prioriteit aan openbaar groen geven bij herinrichten van de openbare ruimte in hun eigen buurt en voor Sittard-centrum en Geleen-centrum. Dit benadrukt het belang dat de inwoners hechten aan groene ruimtes in hun leefomgeving.

Voor het centrum van Sittard komt bij herinrichten van de openbare ruimte de voetgangerszone op de tweede plaats, wat aangeeft dat de respondenten veel waarde hechten aan een autovrije en wandelvriendelijke omgeving. In tegenstelling tot Sittard, geven de respondenten in hun eigen buurt en in het centrum van Geleen de voorkeur aan parkeerplaatsen voor auto's op de tweede plaats. Dit wijst op een grotere behoefte aan parkeergelegenheid in deze gebieden. Opmerkelijk is dat in Sittard parkeerplaatsen minder belangrijk worden geacht dan het aanbod van activiteiten, wat suggereert dat de inwoners meer belang hechten aan een levendige en actieve stadsomgeving.

Uit de enquête blijkt ook dat voor zowel het centrum van Sittard als dat van Geleen de beschikbaarheid van parkeerplaatsen door de inwoners als de belangrijkste factor wordt gezien voor toekomstig parkeerbeleid. Respondenten geven aan dat voldoende parkeergelegenheid essentieel is om de centra toegankelijk en aantrekkelijk te houden voor bezoekers en bewoners. Het waarborgen van voldoende parkeerplekken wordt dan ook als een onmisbare basisvoorwaarde beschouwd voor leefbare en bereikbare binnensteden.

Op de tweede plaats staat in beide centra de nabijheid van parkeerplaatsen tot de voorzieningen. Respondenten hechten veel waarde aan korte loopafstanden naar winkels, horeca en andere centrale voorzieningen, wat de aantrekkelijkheid van het gebied vergroot. Ten slotte wordt in beide stadscentra het belang van voldoende verlichting op de parkeerplaatsen als derde prioriteit genoemd. Goede verlichting draagt volgens de deelnemers bij aan het gevoel van veiligheid en comfort, vooral in de avonduren en bij minder gunstige weersomstandigheden. Deze drie aspecten vormen samen de kern van de wensen die in de enquête naar voren kwamen met betrekking tot parkeren in de toekomst.

Voor het stallen van fietsen in de centra vinden de respondenten van de enquête een bewaakte fietsenstalling tijdens winkeluren het belangrijkste. Daarnaast vinden ze zeer belangrijk dat ze hun fiets ergens kunnen vastmaken en ook de verlichting van de stallingen.

4 Uitgangspunten en strategie

Het parkeerbeleid van Sittard-Geleen is geen doel op zich, maar een instrument om bij te dragen aan de realisatie van bredere gemeentelijke ambities. Het ondersteunt de uitvoering van de Omgevingsvisie 2025–2040. Parkeren speelt een sleutelrol in het creëren van een aantrekkelijke, leefbare, veilige en duurzame leefomgeving, de bereikbaarheid van voorzieningen en de transitie van onze centra. In dit

hoofdstuk beschrijven we de uitgangspunten voor het nieuwe parkeerbeleid en de strategie en principes die gemeente Sittard-Geleen uitdraagt als het gaat om het onderwerp parkeren.

4.1 Uitgangspunten

Het nieuwe parkeerbeleid is een uitwerking van de Omgevingsvisie, de Toekomstvisie en het Detailhandelsbeleid. Deze beleidsdocumenten schetsen een toekomst waarin duurzaamheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en economische vitaliteit centraal staan. Op basis hiervan zijn voor het parkeerbeleid de volgende uitgangspunten geformuleerd.

Parkeren als strategisch instrument

We zien parkeren als een krachtig beleidsinstrument. Door slim om te gaan met parkeervoorzieningen ondersteunen we de ontwikkeling van aantrekkelijke, bereikbare en leefbare dorpen, wijken en centra in Sittard-Geleen. Het parkeerbeleid faciliteert de in de Omgevingsvisie beschreven transitie en functieverandering van de centra van Sittard en Geleen. Door parkeeroplossingen af te stemmen op de ruimtelijke, maatschappelijke en economische ontwikkelingen, dragen we bij aan levendige, toekomstbestendige gemeente. Tegelijkertijd vraagt de ambitie op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en economische aantrekkelijkheid om een herwaardering van de rol van parkeren in de openbare ruimte. Parkeren is niet alleen een gevolg van mobiliteitsgedrag, maar ook een instrument om richting te geven aan de gewenste ontwikkeling van de stad. Door de auto meer op afstand te plaatsen en alternatieven als wandelen, fietsen en openbaar vervoer te stimuleren, draagt het parkeerbeleid actief bij aan het verbeteren van de leefomgeving. Het leidt op termijn tot minder ruimtebeslag door geparkeerde voertuigen en creëert ruimte voor vergroening, klimaatadaptatie en andere maatschappelijke functies. Dit wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 5.

STOMP als basis

Het parkeerbeleid sluit aan bij het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteitsdiensten, Personen-auto). Parkeren is de eerste concrete uitwerking van de ambitie om gezond en duurzaam bewegen te stimuleren. We geven prioriteit aan lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit, en richten de ruimte daar ook op in.

Sittard-Geleen zet daarom in op het meer gebruikmaken van de fiets als vervoersmiddel. De fiets wordt maximaal gefaciliteerd met de juiste aandacht voor fietsparkeren door te investeren in goede fietsparkeervoorzieningen op de juiste locaties. Dit doet de gemeente onder andere door naast parkeernormen voor de auto ook voor de fiets parkeernormen op te nemen met kwaliteitseisen voor fietsparkeerplaatsen.

Met autoparkeren wordt invulling gegeven aan het STOMP-principe door de juiste doelgroep op de juiste plaats te laten parkeren. Dit betekent dat we per parkeerdoelgroep bekijken waar zij parkeert zodat er een goede balans ontstaat tussen het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen en (auto)bereikbaarheid. Om ruimte in de openbare ruimte efficiënter te benutten, kan het nodig zijn dat bepaalde doelgroepen hun voertuig op enige afstand parkeren (bijvoorbeeld voor de tweede auto). Daarbij is het essentieel dat deze parkeerlocaties goed bereikbaar zijn via veilige en sociaal-veilige looproutes."

Rol van de gemeente

De gemeente Sittard-Geleen vervult binnen de uitwerking en uitvoering van haar parkeerbeleid meerdere rollen, die elkaar versterken en bijdragen aan een integrale en toekomstgerichte aanpak van parkeren. Deze rollen sluiten aan bij de bredere visie op de fysieke leefomgeving zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie.

Als regisseur stelt de gemeente kaders en zorgt zij voor samenhang tussen mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en leefkwaliteit. Deze regierol is onderdeel van de bredere rechtmatige rol, waarin de gemeente wettelijke taken uitvoert. In de faciliterende rol ondersteunt de gemeente initiatieven van bewoners, ondernemers en ontwikkelaars. Dit sluit aan bij de participatieve overheid, waarin de samenleving actief wordt betrokken bij het vormgeven van de leefomgeving. De gemeente stelt zich dienstbaar op, biedt heldere richtlijnen en stimuleert innovatieve mobiliteitsoplossingen. Goede ideeën worden samen met en voor de samenleving gerealiseerd. Als uitvoerder neemt de gemeente verantwoordelijkheid voor de inrichting, het beheer en de handhaving van parkeervoorzieningen. Deze presterende rol wordt zo efficiënt en effectief mogelijk ingevuld, vaak in samenwerking met private en maatschappelijke partners. Tot slot treedt de gemeente op als samenwerkingspartner, zowel lokaal als (eu)regionaal. In deze netwerkende rol zoekt de gemeente actief de verbinding met andere overheden, marktpartijen en maatschappelijke organisaties.

4.2 Strategie voor parkeren

Voor het parkeerbeleid kiezen we voor een strategie die bestaat uit de volgende principes.

Geleidelijke transitie in twee fasen

De ambities uit de Omgevingsvisie vormen het fundament van het nieuwe parkeerbeleid van Sittard-Geleen. Hoewel deze ambities al zijn vastgelegd, zijn ze op veel punten nog niet concreet uitgewerkt. Met dit parkeerbeleidsplan zet de gemeente nu een stap richting uitwerking. We kiezen daarbij bewust voor een fasegewijze aanpak waarbij we onderscheid maken tussen twee gebiedstypologieën:

- **Beheergebieden:** bestaande wijken en gebieden waar al parkeerproblemen spelen en waar maatwerk nodig is.
- **Ontwikkelsebieden:** locaties waar nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden en waar we vanaf het begin keuzes maken over hoe parkeren wordt ingericht en gestuurd.

Bij nieuwe ontwikkelingen in beheergebieden, zoals inbreidingsplannen, is het van belang dat de gemeente voorkomt dat hierdoor parkeeroverlast ontstaat in bestaande buurten en wijken. Dit vereist een zorgvuldige afstemming tussen parkeervraag en -aanbod, waarbij de impact op de bestaande parkeerdruk expliciet wordt meegenomen in de planvorming. Indien nodig worden aanvullende maatregelen getroffen, zoals het invoeren of uitbreiden van parkeerregulering (zie paragraaf 6.2).

Fase 1 – Voorwaarden scheppen en alternatieven ontwikkelen

In deze eerste fase richten we ons op het oplossen van bestaande knelpunten in de beheergebieden. Denk aan het verbeteren van de parkeersituatie, het aanpakken van overlast en het creëren van meer duidelijkheid voor bewoners en bezoekers. Tegelijkertijd investeren we in alternatieven voor de auto als onderdeel van het brede programma Gezond Bewegen, zoals:

- Fietsparkeren op logische en veilige plekken;
- Deelmobiliteit, zoals deelauto's en deelfietsen;
- Mobiliteitshubs waar verschillende vervoersvormen samenkomen met veilige looproutes naar bestemmingen.

In de ontwikkelgebieden maken we nu al keuzes die aansluiten bij de ambities van de Omgevingsvisie. Bijvoorbeeld door strengere parkeernormen toe te passen of juist minder ruimte voor auto's in te plannen en om duurzame mobiliteit te stimuleren.

Fase 2 – Sturing en gedragsverandering

In de tweede fase voeren we stap voor stap meer regulerende maatregelen in. Denk aan:

- Uitbreiding van parkeerregulering;
- Differentiatie in parkeertarieven;
- Beperking van parkeercapaciteit op strategische plekken.

Deze maatregelen zijn gericht op het veranderen van gedrag, het vergroten van de leefkwaliteit, het verduurzamen van mobiliteit en het ondersteunen van een vitale economie. Deze gefaseerde aanpak biedt ruimte voor maatwerk per gebied en houdt rekening met de onzekerheden die horen bij een transitie. Niet alles hoeft in één keer; we bouwen stap voor stap aan een toekomstbestendig parkeerbeleid dat past bij de ambities én bij de realiteit van vandaag.

Parkeren als belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid

Een goed functionerend parkeersysteem versterkt de bereikbaarheid van centra en andere publieksaantrekkende functies. We richten ons op het optimaliseren van deze bereikbaarheid, waarbij elementen als route-informatie, vindbaarheid, beschikbaarheid, gebruiksgemak, veiligheid, betaalgemak en veilige looproutes centraal staan. Zo zorgen we voor een positieve parkeerervaring die het bezoek aan onze centra versterkt.

De juiste doelgroep op de juiste plek

Een toekomstbestendig parkeerbeleid vraagt om een zorgvuldige afstemming tussen de parkeervraag van verschillende doelgroepen en het beschikbare parkeeraanbod. Om deze balans te bereiken, is het essentieel om voorwaarden te formuleren waaronder geparkeerd kan worden: wie mag waar, wanneer, in welke omvang, op welke voorzieningen en met welke kwaliteit parkeren?

Door deze vragen te beantwoorden, kunnen we gerichte keuzes maken over de inzet van beleidsinstrumenten. Daarmee zorgen we ervoor dat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert. Heldere communicatie is hierbij cruciaal: bewoners, bezoekers, werknemers en werkgevers moeten weten wat zij kunnen verwachten en welke alternatieven beschikbaar zijn. Zo ontstaat transparantie en kunnen mensen bewust kiezen tussen vervoermiddelen.

Gebiedsgerichte uitwerking

We zorgen ervoor dat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert. Omdat we in Sittard-Geleen een aantal gebieden met een eigen karakter onderscheiden, vraagt dit om maatwerk per gebied. We werken daarom met gebiedsgerichte strategieën (conform de Omgevingsvisie) en oplossingsrichtingen.

4B-benadering

De transitie naar een meer sturend parkeerbeleid vraagt om een doordachte en gebiedsgerichte aanpak. Om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren, hanteert de gemeente het 4B-principe als leidraad voor de volgorde van het inzetten van parkeeroplossingen per gebied.



Allereerst wordt gekeken of met **beïnvloeding en bewustwording** de focus op het naar beneden brengen van het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door alternatieven voor de auto te promoten en mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Hierin speelt ook communicatie en gedragsverandering een grote rol, in combinatie met het aanbieden van goede alternatieven (voor vervoer). Tegelijkertijd wordt met **benuttingsmaatregelen** gekeken naar het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit: Waar kan de parkeervraag opgelost worden door het benutten van bestaande parkeercapaciteit van parkeergarages en private parkeerplekken. In een poging om de huidige parkeercapaciteit maximaal te benutten komt er altijd het principe van beheersen om de hoek kijken. Met **beheersmaatregelen** als gereguleerd parkeren kan beter gestuurd worden op het gewenste gebruik. Hiermee wordt de juiste parkeerdoelgroep naar de voor deze groep bestemde parkeercapaciteit gestuurd. In de volgorde van het inzetten wordt er pas in de laatste plaats gekozen om parkeervoorzieningen bij te **bouwen**. Dit gebeurt dan zoveel mogelijk geclusterd en op vooraf aangewezen locaties, waarbij de schaarse openbare ruimte zoveel mogelijk wordt ontzien.

Het 4B- principe helpt om parkeermaatregelen gefaseerd en afgestemd toe te passen, passend bij de lokale context van een gebied. Zo ontstaat een evenwichtige balans tussen parkeervraag en -aanbod, waarbij ook ruimte blijft voor leefkwaliteit, groen en woningbouw.

5 Opgaven voor parkeren

De ambities uit de Omgevingsvisie zijn vertaald naar twee centrale opgaven voor het parkeerbeleid: meer ruimte voor ontmoeten (waarbij parkeren een minder dominante rol krijgt in de openbare ruimte) en zorgen voor een goede bereikbaarheid en verduurzamen mobiliteit.

5.1 Meer ruimte voor ontmoeten

Een van de centrale ambities uit de Omgevingsvisie is dat de centrale plekken in dorpen en wijken en het centrum in 2040 plekken zijn waar mensen graag komen, zich veilig voelen en elkaar ontmoeten. De openbare ruimte speelt hierin een sleutelrol. Gemeente Sittard-Geleen draagt hieraan bij door het parkeerbeleid zo in te richten dat er meer ruimte ontstaat voor ontmoeting, verblijf en gemeenschapsvorming. Om dit doel te bereiken, is het parkeerbeleid uitgewerkt langs een aantal samenhangende thema's. Deze thema's geven richting aan hoe parkeren wordt ingezet als middel om de kwaliteit van de leefomgeving te versterken en de ruimte beter te benutten voor maatschappelijke functies.

Compacte en levendige binnensteden

We ontwikkelen de binnensteden van Sittard en Geleen tot compacte, levendige centra met een sterke mix van functies zoals wonen, werken, horeca, leisure en detailhandel, met levendige aanloopstraten. Voor elke kern is een verschillende parkeeraanpak nodig, passend bij de huidige en toekomstige gewenste functie van Sittard of Geleen. Parkeren ondersteunt de functieverandering van de centra door het waar nodig bouwen, afbouwen of verplaatsen van parkeervoorzieningen. We zorgen voor een optimale balans tussen bereikbaarheid en leefkwaliteit. We investeren in veilige, toegankelijke en comfortabele parkeervoorzieningen. Parkeerroutes sluiten aan op de gewenste verkeersstructuur en ondersteunen de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen. Verder zorgen we voor sociaal veilige looproutes van en naar parkeervoorzieningen.

Ontmoetingsplekken en vergroenen

We streven naar een openbare ruimte die uitnodigt tot verblijf, ontmoeting en ondernemerschap. Ontmoetingsplekken worden zo ingericht dat ze aantrekkelijk, groen en goed bereikbaar zijn. We vergroenen de openbare ruimte in wijken en dorpen met meer bomen en minder verharding.

Om hier ruimte voor te creëren, zetten we in op een geleidelijke vermindering van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zodra volwaardige alternatieven beschikbaar zijn. Denk aan goed bereikbare parkeervoorzieningen (hubs en parkeergarages), hoogwaardige fietsparkeerplekken en deelmobiliteit. Het uitgangspunt is dubbelgebruik van (parkeer)ruimte en het optimaal benutten van bestaande voorzieningen. In wijken en dorpen wordt parkeren geconcentreerd en ingepast in het groen. We stimuleren parkeren op eigen terrein en beperken het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Daar waar de noodzaak tot vergroening het grootst is en het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet verminderd kan worden, investeren we extra in slimme en innovatieve parkeeroplossingen in- of aan de rand van de wijk.

Beweegvriendelijke en toegankelijke openbare ruimte

De gemeente richt de openbare ruimte beweegvriendelijk en toegankelijk in, met prioriteit voor lopen en fietsen, in lijn met het STOMP-principe. Bij de herinrichting van straten en buurten staan voetgangers en fietsers centraal. Parkeren wordt zodanig geïmplementeerd dat het ruimte vrijmaakt voor actieve mobiliteit. We sturen op termijn richting minder geparkeerde auto's in de openbare ruimte, ook in woonwijken, en zorgen tegelijkertijd voor voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstanden. Bij herinrichtingsprojecten en gebiedsontwikkelingen wordt structureel rekening gehouden met de aanwezigheid en kwaliteit van deze voorzieningen. In het parkeerbeleid wordt bovendien ingezet op het realiseren van servicestroken en gehandicaptenparkeerplaatsen, als onderdeel van een inclusieve openbare ruimte.

Woonkwaliteit en duurzame verstedelijking

De gemeente zet in op een woningvoorraad die aansluit bij de woonbehoefte, met nadruk op de uitbreiding van sociale huurwoningen. Deze ambitie combineren we met duurzame verstedelijking, voldoende groen en gezonde mobiliteit. We stimuleren woningbouw voor specifieke doelgroepen zoals studenten en expats nabij het station van Sittard.

Parkeren wordt hierbij niet als obstakel, maar als kans gezien. Bij nieuwe ontwikkelingen beperken we het ruimtebeslag van autoparkeren en zorgen we voor voldoende, goed ingerichte fietsparkeervoorzieningen. Het aantal parkeerplaatsen wordt afgestemd op de functie van het gebouw en het verwachte gebruik, met oog voor de specifieke kenmerken van het gebied – zoals centrumlocaties, stationsomgevingen of woonwijken. Zo ontstaat ruimte voor kwalitatieve woningbouw zonder onnodige druk op de openbare ruimte. Bij deze aanpak wordt ook de kwaliteit van parkeerplaatsen verbeterd. Bij grotere parkeerhubs wordt ook ruimte voor vergroening gerealiseerd ter voorkoming van hittestress en realiseren van extra wateropvang. Ook wordt gebruik gemaakt van open grasstenen.

Bij inbreidingsprojecten binnen bestaande woonwijken (beheergebieden) zorgt de gemeente ervoor dat bewoners van de nieuwe woningen gebruikmaken van de daarvoor bestemde parkeervoorzieningen, zoals parkeerplaatsen op eigen terrein. Waar nodig wordt parkeerregulering ingevoerd om te voorkomen dat de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen leidt tot overlast in omliggende straten en buurten.

Veilige en toegankelijke schoolomgeving

Scholen zijn belangrijke ontmoetingsplekken. We zetten daarom, in samenwerking met scholen, in op veilige, toegankelijke en kindvriendelijke schoolomgevingen. Autoverkeer direct voor de schoolingang wordt zoveel mogelijk beperkt om de verkeersveiligheid te vergroten en de leefomgeving te verbeteren.

Alternatieve vervoerswijzen zoals lopen en fietsen worden actief gestimuleerd. Parkeren voor personeel en kiss & ride-zones worden op loopafstand georganiseerd. Met medewerking en inzet van de school creëren we een veilige en uitnodigende omgeving voor kinderen, ouders en schoolpersoneel.

5.2 Bereikbaarheid en duurzamen mobiliteit

Bereikbaarheid en klantgerichte mobiliteit

We streven naar een transitie naar actieve en duurzame mobiliteit, met behoud van goede autobereikbaarheid, vooral voor perifere locaties. Bereikbaarheid wordt afgestemd op de behoeften van verschillende doelgroepen. Parkeren is een essentieel onderdeel van bereikbaarheid van functies. We zorgen voor goede vindbaarheid, loopafstanden die passen bij de doelgroep, passende tarifiering en veilige, aantrekkelijke looproutes. Dit draagt bij aan een positieve beleving van het bezoek de centra van Sittard-Geleen.

Werklocaties in de gemeente worden goed bereikbaar gemaakt per fiets, met aandacht voor kwalitatieve en veilige fietsparkeervoorzieningen. We stimuleren werkgevers om hierin te investeren en ondersteunen dit met ruimtelijke maatregelen. Waar nodig maken we ruimte voor fietsinfrastructuur, ook als dit ten koste gaat van autoparkeerplaatsen.

We zorgen voor goede bereikbaarheid voor ouderen, gehandicapten, zorgverleners en ambulante diensten. Ook bij afbouw van parkeerplaatsen zorgen we voor voldoende parkeervoorzieningen dichtbij functies voor doelgroepen met beperkte mobiliteit.

Duurzame mobiliteit en fietsparkeren

De gemeente maakt actief ruimte voor alternatieven voor de eigen auto, zoals fietsen en deelmobiliteit. We investeren in veilige en toegankelijke fietsparkeervoorzieningen, met name bij winkels en langs hoofd fietsroutes. In het centrum van Sittard en in woonwijken faciliteren we mobiliteitshubs. De gemeente faciliteert actief de transitie naar elektrische mobiliteit.

Actieve en duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd door het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen. Fietsparkeren beschouwen we daarom als een volwaardig onderdeel van het parkeerbeleid, gelijkwaardig aan autoparkeren. We realiseren fietsparkeerplaatsen op locaties met hoge fietsintensiteit, zoals stations, winkelgebieden, scholen, OV-knooppunten en evenementenlocaties. Fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen aan eisen van sociale veiligheid, weersbescherming, gebruiksgemak en diefstalpreventie. Fietsplekken mogen ten koste gaan van autoparkeerplaatsen. Binnen het parkeerbeleid zorgen we voor voldoende elektrische laadvoorzieningen in de openbare ruimte en op strategische locaties zoals mobiliteits-hubs.

De gemeente neemt hierin het voortouw, terwijl bij nieuwbouwprojecten ook van ontwikkelaars wordt verwacht dat zij zorgen voor voldoende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen.

Ontwikkeling Stationsgebied

Het stationsgebied van Sittard wordt ontwikkeld tot een levendig woon-werkgebied met overstapmogelijkheden. We investeren in kwalitatieve P+R-voorzieningen en veilige fietsparkeervoorzieningen, met sturing op het aantal autoparkeerplaatsen om OV-gebruik te stimuleren.

6 Gebiedsgerichte strategie

De gemeente Sittard-Geleen kent een gevarieerd ruimtelijk landschap met gebieden die sterk verschillen in stedelijkheid, functies en bereikbaarheid. Elk gebied heeft zijn eigen karakter en uitdagingen, wat vraagt om een maatgerichte benadering van ruimtelijke vraagstukken zoals parkeren. Daarom worden per deelgebied specifieke oplossingen en maatregelen ontwikkeld die aansluiten bij de lokale behoeften én bijdragen aan de bredere toekomstvisie van de gemeente.

6.1 Gebiedsindeling

In de Omgevingsvisie zijn deze gebieden onderverdeeld in vijf deelgebieden, elk met eigen karakter, functies, ambities en uitdagingen:

- Buitengebied
- Industrie en stedelijke bedrijventerreinen
- Dorpen
- Stedelijke woonwijken
- Dynamische woon-werkgebieden

Voor elk van deze deelgebieden is een gebiedsgerichte strategie beschreven. Deze sluiten aan bij de lokale behoeften én dragen bij aan de bredere toekomstvisie van de gemeente. In de volgende fase worden deze strategieën gebiedsgericht in parkeeroplossingen en maatregelen uitgewerkt.

6.2 Instrumentarium

Zoals beschreven in hoofdstuk 4.6 past de gemeente Sittard-Geleen per deelgebied een samenhangende set parkeermaatregelen toe, gebaseerd op het 4B-principe: Beïnvloeden, Benutten, Beheersen en Bouwen. Dit principe vormt de leidraad voor de gefaseerde en doelgerichte aanpak van parkeeroplossingen, met als centrale uitgangspunt: *de juiste doelgroep op de juiste plek*. Door deze volgordelijke benadering kan per gebied maatwerk worden geleverd, afgestemd op de lokale parkeerdruk, ruimtelijke kenmerken, mobiliteitsambities en gebiedstypologie.

6.3 Buitengebied

Wat willen we bereiken?

Het buitengebied van Sittard-Geleen kent een veelzijdige mix van functies, waaronder recreatie, agrarische activiteiten, natuur en wonen. Voor het parkeerbeleid zijn met name de functies recreatie, natuur en wonen van belang. Parkeren in het buitengebied van Sittard-Geleen moet bijdragen aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied voor verschillende doelgroepen. De gemeente zet daarom in op het realiseren van voldoende en passende parkeervoorzieningen, zowel voor de auto als voor de fiets.

Hoofdstrategie

Beïnvloeden

De gemeente stimuleert duurzame bereikbaarheid en recreatief gebruik. Fietsparkeervoorzieningen worden dicht bij de ingang van gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden geplaatst dan autoparkeerplaatsen. Zo wordt het gebruik van de fiets actief gefaciliteerd. Op termijn worden ook in het buitengebied laadpalen gerealiseerd om elektrisch rijden te ondersteunen.

Benutten

De bestaande parkeervoorzieningen worden doelgericht ingezet: parkeervoorzieningen bij gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden zijn primair bedoeld voor recreanten. De gemeente zet in op doelmatig gebruik en optimaliseert de inzet van handhaving om misbruik of langdurig parkeren te voorkomen.

Beheersen

Als blijkt dat er sprake is van parkeeroverlast buiten de aangewezen voorzieningen, kan de gemeente beheersmaatregelen treffen, zoals parkeerregulering of parkeerverboden. Ook hierbij wordt de inzet van handhaving afgestemd op de situatie.

Bouwen

Nieuwe parkeervoorzieningen worden zorgvuldig afgewogen: indien nodig kan een geclusterde parkeervoorziening worden gerealiseerd nabij gemeentelijke natuur- en recreatiegebieden. Dit gebeurt bij voorkeur in samenwerking met ondernemers of initiatiefnemers, waarbij landschappelijke inpassing en duurzaamheid leidend zijn.

6.4 Industrie en stedelijke bedrijventerreinen

Wat willen we bereiken?

De bedrijventerreinen in Sittard-Geleen dragen niet alleen bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat en economische groei, maar moeten ook bijdragen aan een gezonde werkomgeving, een hoge omgevingskwaliteit en de gemeentelijke klimaat- en energiedoelstellingen. Maar bovenal moeten deze terreinen goed bereikbaar blijven met zowel de auto maar zeker ook met de fiets. Parkeren op maaiveld wordt zoveel mogelijk gecombineerd met groeninrichting en het gebruik van waterdoorlatende verharding, om hittestress en wateroverlast te beperken. Op bedrijventerreinen, met name die in de nabijheid van de bebouwde kom, wordt ingezet op hoogwaardige fietsenstallingen. Deze moeten veilig, goed bereikbaar en geschikt zijn voor elektrische fietsen, om het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto te stimuleren.

Hoofdstrategie

Beïnvloeden

De gemeente stimuleert duurzame mobiliteitskeuzes in samenwerking met werkgevers en bedrijven:

Er worden goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd op bedrijventerreinen om het gebruik van de fiets te bevorderen. Bij bushaltes worden fietsparkeervoorzieningen geplaatst om de combinatie van fiets en openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor werknemers. Gestimuleerd wordt om het stallen van grote voertuigen op eigen terrein of gezamenlijk op het bedrijventerrein op te lossen.

Benutten

Nieuwe ontwikkelingen mogen de bestaande parkeercapaciteit niet overbelasten: Nieuwe ontwikkelingen op bedrijventerreinen moeten hun parkeervraag op eigen terrein oplossen. Alleen wanneer dit aantoonbaar niet mogelijk is, mag gebruik worden gemaakt van bestaande parkeercapaciteit.

Beheersen

De gemeente grijpt in bij overlast of foutparkeren. Om foutparkeren op bedrijventerreinen te voorkomen, kan de gemeente parkeerverboden instellen in de openbare ruimte, ook voor grote voertuigen. De inzet van handhaving wordt hierbij afgestemd op de lokale situatie. Om te voorkomen dat bedrijventerreinen of nieuwe ontwikkelingen parkeeroverlast veroorzaken in aangrenzende woonstraten of buurten, kan de gemeente proactief parkeerregulering invoeren.

Bouwen

Nieuwe parkeerplaatsen worden alleen onder voorwaarden gerealiseerd: het bijbouwen van parkeerplaatsen op bedrijventerreinen vindt uitsluitend plaats op eigen terrein of – indien dat niet mogelijk is – in geclusterde vorm op afstand van de werklocaties.

6.5 Dorpen

Wat willen we bereiken?

De gemeente Sittard-Geleen streeft ernaar om de dorpen voor iedereen toegankelijk en leefbaar te houden. In deze gebieden speelt de auto een belangrijkere rol dan in de beide stadscentra, vanwege de grotere afstanden en beperktere beschikbaarheid van alternatieve vervoersopties. Het gebruik van de (elektrische) fiets wordt actief gestimuleerd. Dit gebeurt onder andere door het realiseren van hoogwaardige, veilige en goed bereikbare fietsenstallingen in de dorpscentra.

Hoofdstrategie

Beïnvloeden

De gemeente stimuleert gewenst gedrag en duurzame mobiliteitskeuzes in de dorpen: Binnen de dorpskernen worden bij voorzieningen zoals supermarkt of huisarts voldoende fietsenstallingen gerealiseerd om het gebruik van de fiets te bevorderen. Deze stallingen zijn bij voorkeur voorzien van beugels, zodat ook elektrische fietsen veilig en comfortabel gestald kunnen worden. Dit draagt bij aan het stimuleren van fietsverplaatsingen tussen de dorpen en de stedelijke kernen van Sittard-Geleen.

Benutten

De bestaande parkeercapaciteit in de dorpen wordt optimaal ingezet: parkeerplaatsen in de dorpskernen zijn primair bedoeld voor bewoners en bezoekers met een bestemming in het dorp.

Beheersen

De gemeente stuurt terughoudend op regulering, maar grijpt in waar nodig:

- In de dorpen wordt in principe geen gebruik gemaakt van parkeerregulering, om de toegankelijkheid en laagdrempeligheid te behouden.
- In specifieke situaties kan de gemeente maatregelen nemen om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen, zoals bij scholen of bedrijvigheid. Dit kan onder meer door het instellen van parkeerverboden in de omliggende openbare ruimte. Hierbij wordt de inzet van handhaving afgestemd op de lokale situatie.

Bouwen

Ruimte voor parkeren wordt zorgvuldig afgewogen en zijn we terughoudend bij aanleg van nieuwe parkeerplaatsen. Het bijbouwen van autoparkeerplaatsen in de dorpskernen is niet wenselijk, tenzij het gaat om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In die gevallen geldt het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd door de initiatiefnemer.

6.6 Stedelijke woonwijken

Wat willen we bereiken?

Aanpak parkeerproblemen

In de beheergebieden pakken we op korte termijn parkeerproblemen aan. In woongebieden wordt gesproken van een parkeerprobleem wanneer de parkeerdruk op het maatgevend drukste moment hoger is dan 90%, binnen een loopafstand van 250 meter tot de woning.

Om effectief te kunnen sturen op passende maatregelen, is het van belang onderscheid te maken tussen verschillende oorzaken van parkeerdruk:

- **Scheve parkeerbalans** - Wanneer de parkeervraag van bewoners structureel groter is dan de beschikbare parkeercapaciteit, ontstaat een scheve parkeerbalans. Dit uit zich met name in hoge parkeerdruk in de avond en nacht.
- **Vreemdparkeerders en het waterbedeffect** - In sommige gevallen wordt de parkeerdruk veroorzaakt door parkeerders die geen bestemming hebben in de wijk zelf. Dit kan het gevolg zijn van verdringing vanuit nabijgelegen gereguleerde gebieden. In delen van woonwijken (schil rond centra) is reeds parkeerregulering ingevoerd, maar in aangrenzende straten ervaren bewoners al het waterbedeffect. Om deze ongewenste verschuiving tegen te gaan, wordt ingezet op een gefaseerde uitbreiding van gereguleerde zones.
- **Parkeerverlast door nieuwe ontwikkelingen** - Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen leiden tot extra parkeerdruk in de omgeving (beheergebieden), zelfs wanneer parkeren op eigen terrein is gerealiseerd. In dergelijke gevallen kan de gemeente parkeerregulering invoeren om overlast te beperken. In de omgevingsvergunningen van deze ontwikkelingen wordt vastgelegd dat gebruikers geen recht hebben op parkeren in de openbare ruimte.

Stapsgewijs naar andere mobiliteit

In de woonwijken van Sittard-Geleen wordt stapsgewijs toegewerkt naar een mobiliteitstransitie, waarbij duurzame vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven het gebruik van de privéauto. Deze transitie vraagt om een herinrichting van de openbare ruimte, waarbij de bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van duurzame alternatieven centraal staan. In lijn hiermee wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd door het realiseren van goed bereikbare en aantrekkelijke fietsenstallingen met name bij (wijk)winkelcentra. Het uitgangspunt is dat het gemakkelijker moet zijn om de fiets voor de deur te parkeren dan de auto.

De transitie verloopt in twee fasen. In fase 1 ligt de focus op het bieden van alternatieven, zoals het realiseren van mobiliteitshubs en het stimuleren van deelmobiliteit. In fase 2 wordt toegewerkt naar een herpositionering van de auto in de openbare ruimte, waarbij het gebruik van duurzame vervoerswijzen actief wordt gefaciliteerd en de ruimte voor de auto wordt beperkt.

Hoofdstrategie

Beïnvloeden

De gemeente zet in op gedragsverandering en het stimuleren van duurzame mobiliteitskeuzes:

- **Aanpak van ongewenst parkeergedrag** - In woonwijken wordt ongewenst parkeergedrag, zoals foutparkeren en het langdurig parkeren van bestelbusjes, aangepakt via positieve communicatie en – waar nodig – handhaving.
- **Stimuleren van fietsen en ketenmobiliteit** - Er worden voldoende fietsenrekken geplaatst, met name bij bushaltes en wijkwinkelcentra, om het gebruik van de fiets en ketenmobiliteit te bevorderen.
- **Campagne veilig vervoer naar school** - Om op deze manier het autogebruik te verminderen en parkeerproblematieken rond scholen aan te pakken.
- **Laadinfrastructuur** - De gemeente zorgt stapsgewijs voor voldoende openbare laadvoorzieningen, zodat iedere inwoner binnen 300 meter een laadpunt kan vinden.

Benutten

De bestaande parkeercapaciteit wordt zo efficiënt mogelijk gebruikt. Het gebruik van bestaande parkeerplaatsen, inclusief opritten en garages, wordt actief gestimuleerd (POET[1]-beleid).

Beheersen

In woonwijken waar de parkeerdruk boven de grenswaarde ligt, kunnen beheersmaatregelen worden ingezet om de benutting van de capaciteit te optimaliseren.

- **Parkeerregulering** - In woonwijken waar al parkeerregulering geldt, blijft deze van kracht. Waar nodig worden gereguleerde gebieden proactief uitgebreid om overlast van vreemdparkerders te voorkomen. Vrachtwagenparkeren is enkel toegestaan in aangewezen gebieden (zeer beperkt) en middels een vergunning- of ontheffingsverlening voor chauffeurs woonachtig in de gemeente.
- **Sturing op POET via vergunningenbeleid** - Bij een scheve parkeerbalans voert de gemeente POET-beleid in. Bewoners met een eigen parkeerplaats komen dan niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de eerste auto.
- **Vergunningverlening op basis van parkeerdruk** - Het aantal parkeervergunningen wordt afgestemd op de gemeten parkeerdruk.
- **Beheersing van externe parkeervraag** - Indien de parkeerdruk wordt veroorzaakt door andere doelgroepen (zoals werknemers van nabijgelegen bedrijventerreinen), kan de gemeente nieuwe gereguleerde gebieden instellen.
- **Geen afwenteling van parkeervraag** - De parkeervraag van nieuwe functies mag niet worden afgewenteld op de openbare ruimte.

Bouwen

De openbare ruimte in woonwijken is schaars en wordt voor veel meer doeleinden gebruikt dan alleen parkeren, zoals groenvoorziening, spelen, ontmoeten en klimaatadaptatie. Daarom geldt het uitgangspunt dat het aanleggen van extra parkeerplaatsen alleen wordt overwogen als alle andere instrumenten uit het parkeerbeleid (zoals beïnvloeden, benutten en reguleren) onvoldoende soelaas bieden én er geen conflicterende ruimteclaims zijn of worden verwacht.

Daarnaast onderzoekt de gemeente – waar nodig – de mogelijkheid om pilots voor parkeren aan de randen van wijken of buurten op te zetten (mobiliteitshubs). Dit kan bijdragen aan het verminderen van parkeerdruk in de kern van woonwijken en tegelijkertijd ruimte vrijmaken voor andere ruimtelijke functies.

[1] POET = Parkeren Op Eigen Terrein

6.7 Dynamische woon-werkgebieden

Wat willen we bereiken?

Sittard

We zetten in op het versterken van het centrum van **Sittard** als aantrekkelijk, levendig en klimaatadaptief verblijfsgebied met een sterke mix van functies. Bovenliggende doelen zijn het vergroten van de leefbaarheid, het stimuleren van duurzame mobiliteit en het verbeteren van de bereikbaarheid te voet, per fiets en met het openbaar vervoer. De ontwikkeling van het stationsgebied tot een duurzaam woon-werkgebied sluit hierop aan. Binnen deze ambities speelt parkeren een ondersteunende rol. Het centrum blijft goed bereikbaar per auto, maar het parkeren wordt doelgericht gestuurd: gebouwde parkeervoorzieningen worden optimaal benut, het kernwinkelgebied, de aanloopstraten en het horecacluster blijven autoluw, en er wordt ingezet op multifunctioneel ruimtegebruik. Parkeren voor bewoners wordt gefaciliteerd, terwijl in omliggende wijken regulering wordt ingezet om leefbaarheid te waarborgen. Met mobiliteitshubs en voldoende fietsparkeerplaatsen – op strategische gebundelde locaties en langs hoofdfietsroutes – ondersteunen we de verschuiving naar duurzame vervoersmogelijkheden.

Hoofdstrategie

Beïnvloeden

In fase 1 ligt de nadruk op het **stimuleren van gewenst gedrag** en het verbeteren van de informatievoorziening. Denk aan gerichte communicatiecampagnes voor verschillende doelgroepen (zoals bewoners, bezoekers en werknemers), het stimuleren van fietsen en deelmobiliteit, en het verbeteren van loop- en fietsroutes. Ook wordt ingezet op samenwerking met ondernemers, NS en Q-Park, en op het verbeteren van de kwaliteit van parkeergarages en P+R-locaties.

In fase 2 wordt deze lijn doorgezet, met aanvullende maatregelen zoals het omvormen van autoparkeerplaatsen naar fietsparkeerplaatsen en het verder stimuleren van deelmobiliteit in de stationsomgeving.

Benutten

De gemeente zet in op het optimaal benutten van bestaande parkeercapaciteit. In fase 1 gebeurt dit door het stimuleren van gebruik van parkeergarages en -terreinen, het combineren van functies (bijvoorbeeld groene parkeerplaatsen), en het ontwikkelen van mobiliteitshubs. In fase 2 wordt de POET-aanpak (Parkeren Op Eigen Terrein) toegepast en wordt gestuurd op het verminderen van straatparkeren.

Beheersen

In beide fasen wordt parkeerregulering ingezet om de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren. In fase 1 ligt de focus op het oplossen van bestaande knelpunten, uitbreiding van abonnementen en differentiatie in parkeertarieven. In fase 2 volgen meer sturende maatregelen, zoals het beperken van parkeervergunningen, het invoeren van progressieve parkeertarieven en het reguleren van parkeren bij nieuwe ontwikkelingen.

Bouwen

De gemeente kiest ervoor om geen extra parkeercapaciteit toe te voegen in de binnenstad, met uitzondering het toevoegen van parkeercapaciteit bij nieuwe ontwikkelingen volgens de beleidsregels van de nota parkeernormen. Wél wordt geïnvesteerd in alternatieven, zoals fietsparkeervoorzieningen bij het station en in het centrum, en de inzet van een mobiliteitsfonds voor mobiliteitshubs. In fase 2 wordt gestuurd op het afbouwen van straatparkeren (waar een andere invulling van openbare ruimte nodig is), het realiseren van servicestroken (voor ultra-kortparkeren en bezorgers), en het toepassen van lage parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen (met name in het stationsgebied). Fietsparkeren wordt structureel geïntegreerd in nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten.

Geleen

De ontwikkeling van het centrum van **Geleen** richt zich op het compacter maken van het winkelgebied en de transformatie naar een volwaardig stadsdeelcentrum. Daarbij is er aandacht voor vergroening, klimaatadaptieve inrichting en functiemenging, zoals meer wonen, werken en ambtelijke huisvesting. Een goede autobereikbaarheid blijft essentieel.

Het parkeerbeleid sluit aan op deze veranderingen. Hoewel er voldoende parkeercapaciteit is, met name voor kortparkeerders, vraagt de komst van nieuwe functies om een herverdeling van het aanbod. Kortparkeren op straat is essentieel voor bezoekers, terwijl langparkeerders – zoals bewoners en werknemers – meer worden gestuurd naar gebouwde parkeervoorzieningen. Zo wordt de beschikbare ruimte efficiënt benut. Daarnaast worden nabij voorzieningen goede fietsparkeerplekken gerealiseerd, passend bij de ambitie om duurzame mobiliteit te stimuleren.

Hoofdstrategie

Beïnvloeden

In fase 1 ligt de nadruk op het informeren en activeren van doelgroepen. De gemeente zet in op communicatie over de diversiteit aan parkeermogelijkheden, maar communiceert ook over duurzame alternatieven als de fiets. Er worden campagnes gevoerd gericht op bezoekers, bewoners, werknemers en scholieren. Daarnaast wordt samengewerkt met ondernemers en bedrijven om informatievoorziening te verbeteren.

Er wordt ingezet op het stimuleren van fietsgebruik en deelmobiliteit, het verbeteren van loop- en fietsroutes, en het optimaliseren van parkeerroutering. Monitoring van zowel auto- als fietsparkeren vormt de basis voor verdere beleidsontwikkeling.

In fase 2 wordt deze lijn voortgezet, met blijvende aandacht voor communicatie, handhaving en monitoring. Nieuwe beïnvloedingsmaatregelen worden in deze fase niet toegevoegd.

Benutten

In fase 1 wordt ingezet op het beter benutten van bestaande parkeergarages en -terreinen, met name door bewoners en werknemers. Ook wordt multifunctioneel ruimtegebruik gestimuleerd, bijvoorbeeld door het combineren van parkeren met groenvoorzieningen of verblijfsruimte.

In fase 2 verschuift de focus naar het sturen op parkeren op eigen terrein (de POET-aanpak), waarmee wordt voorkomen dat bewoners met een eigen parkeerplek alsnog gebruikmaken van de openbare ruimte. We kijken naar verdere benutting van de geclusterde parkeervoorzieningen. Multifunctioneel ruimtegebruik blijft ook in deze fase een aandachtspunt.

Beheersen

In fase 1 wordt parkeerregulering uitgebreid om bestaande parkeerproblemen aan te pakken. Daarnaast worden abonnementen voor parkeergarages en terreinen verruimd, en wordt een vraagvolgend parkeertarief ingevoerd dat kortparkeren faciliteert zonder direct te sturen op gedrag.

In fase 2 staat in teken van monitoring en waar nodig verdere regulering inzetten ingezet als sturingsinstrument, indien nodig. Ook wordt proactief regulering toegepast bij nieuwe ontwikkelingen, zodat parkeerdruk niet achteraf hoeft te worden gecorrigeerd.

Bouwen

In fase 1 wordt geïnvesteerd in alternatieven voor straatparkeren. Via een mobiliteitsfonds worden geclusterde parkeervoorzieningen en mobiliteitshubs gerealiseerd, evenals fietsparkeerplaatsen in het centrum. Nieuwe parkeernormen worden gebiedsgericht vastgesteld, met ruimte voor afwijking bij deelmobiliteit. Fietsparkeren wordt structureel geïntegreerd in nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten. Er worden geen extra parkeerplaatsen toegevoegd bij herinrichting van buurten.

In fase 2 wordt het aantal parkeerplaatsen in herontwikkelingsgebieden zelfs verminderd. Autoparkeerplaatsen worden omgevormd tot fietsparkeerplekken, en er wordt ruimte gemaakt voor servicestroken en gehandicaptenparkeerplaatsen. De integratie van fietsparkeren in ruimtelijke projecten blijft ook in deze fase een structureel onderdeel van het beleid.

Bijlage 1 Fasering van maatregelen

Buitengebied

<i>Hoofdstrategie</i>	<i>Fase 1</i>	<i>Fase 2</i>
Beïnvloeden		
Voldoende fietsenrekken en fietsparkeervoorzieningen	x	
Handhaving waar overlast	x	
Beheersen		
Beheerverboden waar overlast	x	

Industrie en stedelijke bedrijventerreinen

<i>Hoofdstrategie</i>	<i>Fase 1</i>	<i>Fase 2</i>
Beïnvloeden		
Parkeerhandhaving (ongewenst parkeergedrag)	x	x
Voldoende fietsenrekken en fietsparkeervoorzieningen	x	
Beheersen		
Parkeerverboden waar overlast	x	x
Bouwen		
Nieuwe actuele parkeernormen, met uitgangspunt parkeren op eigen terrein	x	

Dorpen

Hoofdstrategie	Fase 1	Fase 2
Beïnvloeden		
Parkeerhandhaving (ongewenst parkeergedrag)	x	x
Campagne veilig vervoer naar school	x	x
Voldoende laadvoorzieningen voor elektrische auto's	x	x
Voldoende fietsenrekken en fietsparkeervoorzieningen	x	
Beheersen		
Kiss and ride zone bij scholen en parkeerregulering	x	
Bouwen		
Nieuwe actuele parkeernormen	x	
Integratie van fietsparkeren in nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten	x	
Autoluwe schoolentrees en parkeerplaatsen op afstand scholen	x	

Stedelijke woonwijken

Hoofdstrategie	Fase 1	Fase 2
Beïnvloeden		
Parkeerhandhaving (foutparkeerders en ongewenst parkeergedrag)	x	x
Campagne veilig vervoer naar school	x	x
Voldoende laadvoorzieningen voor elektrische auto's	x	x
Voldoende fietsenrekken en fietsparkeervoorzieningen	x	
Benutten		
Sturing op parkeren op eigen terrein (bij regulering)	x	
Beheersen		
Uitbreiding parkeerregulering voor oplossen parkeerproblemen	x	
Invoering parkeerregulering voor sturing doelgroepen		x
Pro-actief invoeren parkeerregulering rondom nieuwe ontwikkelingen		x
Kiss and ride zone bij scholen en parkeerregulering	x	
Bouwen		
Mobiliteitsfonds voor realisatie mobiliteitshubs	x	
Fietsparkeervoorzieningen OV, scholen en buurtwinkelcentra	x	x
Omvorming autoparkeerplaatsen naar fietsparkeerplaatsen		x
Nieuwe actuele parkeernormen	x	

Integratie van fietsparkeren in nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten	x	
Geen extra parkeerplaatsen bij revitalisering buurt of herinrichting openbare ruimte	x	
Minder parkeerplaatsen bij revitalisering buurt of herinrichting openbare ruimte		x
Autoluwe schoolentrees en parkeerplaatsen op afstand scholen	x	
Pilot voor mobiliteitshubs aan de randen van buurten en wijken		x

Dynamische woon-werkgebieden

Sittard

<i>Hoofdstrategie</i>	<i>Fase 1</i>	<i>Fase 2</i>
Beïnvloeden		
Communicatie doelgroepenbenadering (shop&go, bezoekers, bewoners, werknemers)	x	x
Communicatie en bewustwording maatregelen Omgevingsvisie	x	x
Communicatie duurzame mobiliteit	x	x
Campagne veilig vervoer naar school	x	x
Parkeerhandhaving	x	x
Samenwerking ondernemers en bedrijven (informatievoorziening)	x	x
Samenwerking NS en Q-park (stationsomgeving)	x	x
Stimuleren fiets en deelmobiliteit	x	
Veilige en aantrekkelijke loop- en fietsroutes	x	
Parkeerroutering / bewegwijzering	x	x
Kwaliteitsimpuls parkeergarages	x	
Verbeteren kwaliteit P+R	x	
Monitoren autoparkeren	x	x
Monitoren fietsparkeren	x	x
Benutten		
Benutten parkeergarages en -terreinen	x	x
Sturing parkeren op eigen terrein (POET-aanpak)		x
Multifunctioneel ruimtegebruik (groene parkeerplaatsen)	x	x
Mobiliteitshubs met fietsvoorzieningen en deelmobiliteit	x	x
Beheersen		
Uitbreiding parkeerregulering voor oplossen parkeerproblemen	x	x
Invoering parkeerregulering voor sturing doelgroepen		x
Pro-actief invoeren parkeerregulering rondom nieuwe ontwikkelingen		x
Uitbreiding abonnementen parkeergarages en terreinen	x	
Vermindering parkeervergunningen straatparkeren		x

Kiss and ride zone bij scholen en parkeerregulering	x	
Sturing doelgroepen door differentiatie parkeertarieven (straat-garage)	x	
Invoeren progressief parkeertarief voor kortparkeren	x	
Bouwen		
Mobiliteitsfonds voor realisatie geclusterde parkeervoorzieningen / mobiliteitshubs	x	
Mobiliteitsfonds voor onder andere cofinanciering fietsparkeerplaatsen	x	
Fietsparkeervoorzieningen station	x	
Fietsparkeervoorzieningen centrum	x	
Omvorming autoparkeerplaatsen naar fietsparkeerplaatsen		x
Afbouw straatparkeerplaatsen		x
Servicestroken en gehandicaptenparkeerplaatsen		x
Nieuwe actuele parkeernormen:		
<i>Gebiedsgewijs</i>	x	
<i>Afwijkingsmogelijkheden deelmobiliteit</i>	x	
<i>Sturend lage parkeernormen</i>	x	
Integratie van fietsparkeren in nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten	x	x
Geen extra parkeerplaatsen bij revitalisering buurt of herinrichting openbare ruimte	x	
Minder parkeerplaatsen bij revitalisering buurt of herinrichting openbare ruimte		x

Geleen

Hoofdstrategie	Fase 1	Fase 2
Beïnvloeden		
Communicatie doelgroepenbenadering (shop&go, bezoekers, bewoners, werknemers)	x	x
Communicatie en bewustwording maatregelen Omgevingsvisie	x	x
Communicatie duurzame mobiliteit	x	x
Campagne veilig vervoer naar school	x	x
Parkeerhandhaving	x	x
Samenwerking ondernemers en bedrijven (informatievoorziening)	x	x
Stimuleren fiets en deelmobiliteit	x	
Veilige en aantrekkelijke loop- en fietsroutes	x	
Parkeerroutering / bewegwijzering	x	x
Monitoren autoparkeren	x	x
Monitoren fietsparkeren	x	x
Benutten		

Benutten parkeergarages en -terreinen door bewoners en werknemers	x	
Sturing parkeren op eigen terrein (POET-aanpak)		x
Multifunctioneel ruimtegebruik (groene parkeerplaatsen)	x	x
Beheersen		
Uitbreiding parkeerregulering voor oplossen parkeerproblemen	x	x
Invoering parkeerregulering voor sturing doelgroepen		x
Pro-actief invoeren parkeerregulering rondom nieuwe ontwikkelingen		x
Uitbreiding abonnementen parkeergarages en -terreinen	x	
Vermindering parkeervergunningen straatparkeren		x
Vraagvolgende parkeertarieven (geen sturing maar faciliteren kortparkeren)	x	
Bouwen		
Mobiliteitsfonds voor realisatie geclusterde parkeervoorzieningen	x	
Mobiliteitsfonds voor onder andere cofinanciering fietsparkeerplaatsen	x	
Fietsparkeervoorzieningen centrum	x	
Omvorming autoparkeerplaatsen naar fietsparkeerplaatsen		x
Servicestroken en gehandicaptenparkeerplaatsen		x
Nieuwe actuele parkeernormen:		
<i>Gebiedsgewijs</i>	x	
<i>Afwijkingsmogelijkheden deelmobiliteit</i>	x	
Integratie van fietsparkeren in nieuwbouw- en herinrichtingsprojecten	x	x
Geen extra parkeerplaatsen bij revitalisering buurt of herinrichting openbare ruimte	x	
Minder parkeerplaatsen bij revitalisering buurt of herinrichting openbare ruimte		x

Bijlage 2 Uitkomsten vragenlijst

Uitkomsten Parkeeronderzoek

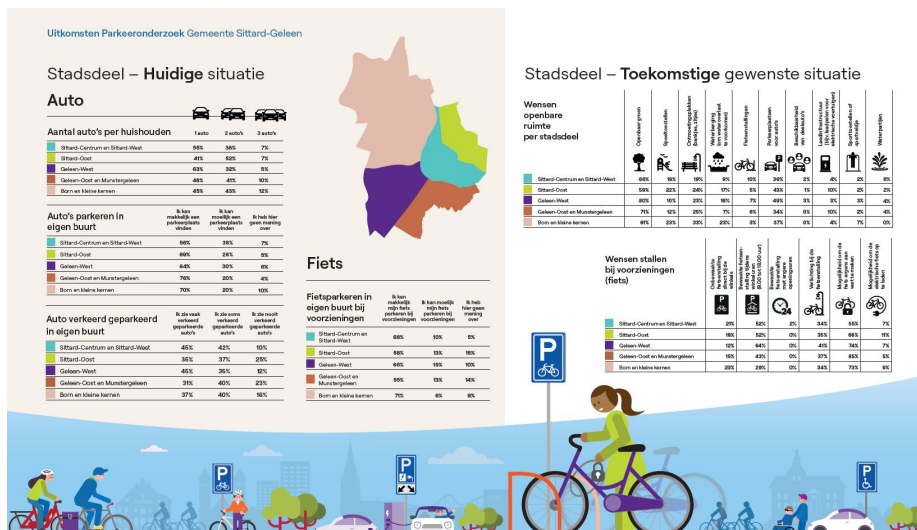
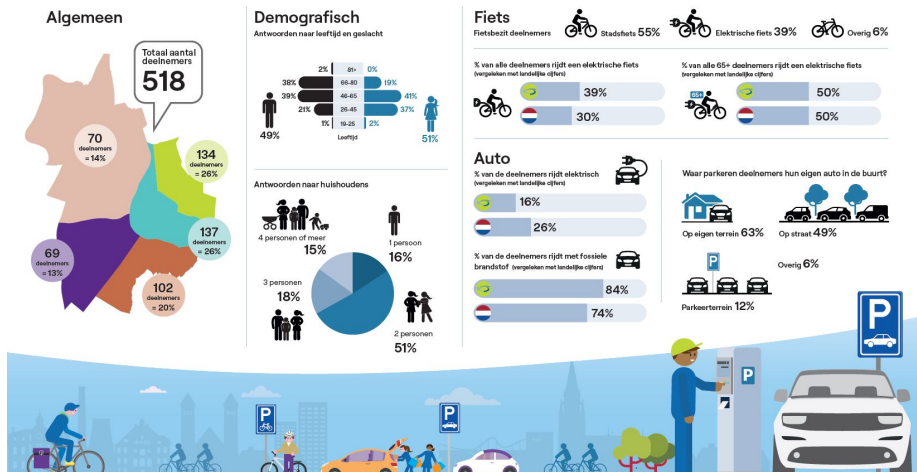
Meedenken over parkeren
In de Omgevingsvisie hebben we richting gegeven aan parkeren, maar er is nog ruimte om samen keuzes te maken. Daarom vroegen we inwoners, ondernemers en bezoekers naar hun ervaringen en ideeën. Zo zorgen we dat het nieuwe parkeerbeleid aansluit bij de praktijk én bij onze ambities. In dit verslag vindt u de resultaten van de vragenlijst. Deze vragenlijst was van 1 tot en met 16 mei 2025 beschikbaar.

Hoe kon u meedenken?

- **Parkeerpanels:** inwoners, ondernemers en organisaties dachten mee over het beleid.
- **Vragenlijst:** ook via een vragenlijst deelden inwoners, ondernemers en bezoekers hun mening.

De uitkomsten van het parkeeronderzoek zijn alleen van de vragenlijst (en niet van de parkeerpanels).

Uitkomsten Parkeeronderzoek Gemeente Sittard-Geleen



Centrum Sittard – Wensen toekomstige situatie

Belangrijkste autoparkeren centrum Sittard



Belangrijkste fietsparkeren centrum Sittard



Wensen openbare ruimte Sittard



Centrum Geleen – Wensen toekomstige situatie

Belangrijkste autoparkeren centrum Geleen



Belangrijkste fietsparkeren centrum Geleen



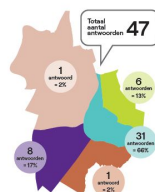
Wensen openbare ruimte Geleen



Ondernemers

Algemeen

Aantal medewerkers	Aantal medewerkers	Gem. aantal medewerkers per ondernemer
Sittard-Centrum en Sittard-West	682	21
Sittard-Oost	85	14,2
Geleen-West	6099	75,2
Geleen-Oost en Mandersgebied	2	2
Born en kleine kernen	30	30
Totaal	6788	80

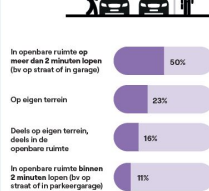


In welke sector is uw bedrijf actief?

	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling	Overheidsinstelling
Sittard-Centrum en Sittard-West	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Sittard-Oost	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Geleen-West	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Geleen-Oost en Mandersgebied	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Born en kleine kernen	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Medewerkers

Waar parkeren medewerkers hun auto?



Waar parkeren medewerkers hun fiets?



Uitkomsten Parkeeronderzoek Gemeente Sittard-Geleen

Ondernemers

Beschikt u over bedrijfsvoertuigen?

Sittard-Centrum en Sittard-West	16
Sittard-Oost	3
Geleen-West	4
Sittard-Oost en Munstergeleen	1
Born en Meina kerken	1

Over welk type bedrijfsvoertuigen beschikt u?

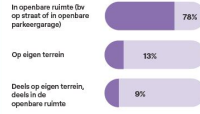


Waar parkeert u bedrijfsvoertuigen buiten werktijd?



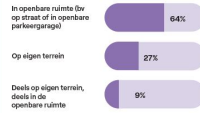
Bezoekers en klanten

Waar parkeren bezoekers en klanten hun auto?



Denk op eigen terrein, deels in de openbare ruimte

Waar parkeren bezoekers en klanten hun fiets?



Wensen openbare ruimte

