

Heerlen

Nota Mobiliteitsnormen Heerlen 2023

Opstellers Ronny Wolfs
 Eddy Jongen (Kwirkey)

Datum 13 november 2023

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Leeswijzer	4
1.2	Trends en ontwikkelingen	4
1.3	Doelstelling mobiliteitsnormen	6
1.4	Oude parkeernormen	6
1.5	Waarom mobiliteitsnormen?	7
1.6	Op welke onderdelen is het beleid aangescherpt?	7
2	Mobiliteitsnormen fiets	9
2.1	Parkeerkencijfers fiets	9
2.2	Toepassing van mobiliteitsnormen voor de fiets	9
2.3	Kwaliteitseisen fietsparkeren	9
3	Mobiliteitsnormen auto	11
3.1	Stedelijkheidsgraad	11
3.2	Gebiedsindeling	11
3.3	Link met CROW	13
3.4	Normen per functie	14
3.5	Kwaliteitseisen parkeeroplossingen	14
4	Toepassingskader	15
4.1	Van norm naar eis	15
4.2	Afkoopregeling en mobiliteitsfonds	15
4.3	Oplossen parkeereis	17
4.4	Stappen in de berekening van de parkeereis	17
4.5	Vrijstelling	20
4.6	Loopafstanden	20
5	Het borgen van de parkeeroplossing	22
5.1	Opstellen en vastleggen POET-lijst	22
5.2	Uitwerking publiek- en privaatrechtelijk	22
5.3	Communicatie naar (eind)gebruikers	22
6	Juridisch kader	24
6.1	Bestemmingsplannen en het Omgevingsplan	24
6.2	De omgevingsvergunning	24
6.3	Hardheidsclausule	25
6.4	Overgangsregeling	25
6.5	Slot- en overgangsbepaling	25

Bijlage 1: Mobiliteitsnormen fiets	26
Bijlage 2: Mobiliteitsnormen auto	28
Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages	31
Bijlage 4: Reserveringsovereenkomst (concept)	32
Bijlage 5: Kwaliteitseisen fietsparkeren	34
Bijlage 6: Format toepassingskader + spelregels	35
Bijlage 7: Voorbeeldberekening parkeerbalans	35
Bijlage 8: Begrippenlijst	37

1 Inleiding

1.1 Leeswijzer

Deze Nota Mobiliteitsnormen Heerlen 2023 laat zien welke normen – voor auto en fiets – gehanteerd worden om de parkeereis voor ruimtelijke ontwikkelingen te bepalen. Tevens wordt getoond onder welke voorwaarden een reductie op deze parkeereis mogelijk is en hoe de afkoopregeling eruit ziet.

Het vertrekpunt is dat de mobiliteitsnorm de basis is waarmee de parkeerbehoefte en de parkeereis berekend worden. De parkeereis kan maximaal voor 50% gereduceerd worden. Om hiervoor in aanmerking te komen, dient de aanvraag aan voorwaarden te voldoen. De maatregelen die de ontwikkelaar voor ogen heeft om het autobezit en –gebruik te verminderen, worden in een mobiliteitsplan opgenomen.

Het eerste hoofdstuk van deze nota geeft weer aan welke trends het beleid tegemoet komt en waarom mobiliteitsnormen nodig zijn.

Hoofdstuk 2 benoemt waar het fietsparkeren – kwantitatief en kwalitatief – aan dient te voldoen.

Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de mobiliteitsnormen die voor de auto worden toegepast.

Hoofdstuk 4 biedt het toepassingskader met het stappenplan om de parkeerbehoefte en –eis te berekenen. De voorwaarden waartoe een reductie toegepast kan worden, worden hier geleverd.

Hoofdstuk 5 geeft weer hoe de afspraken tussen gemeente en ontwikkelaar/pandeigenaar/eigenaar of huurder van vastgoed geborgd worden. Ook het gebruik van de POET-lijst komt hierbij aan bod.

Hoofdstuk 6 geeft het juridisch kader weer, waaronder de relatie met andere beleidsstukken, de hardheidsclausule en de overgangsregeling.

1.2 Trends en ontwikkelingen

Heerlen is volop in beweging. De komende jaren is een groot aantal ruimtelijke ontwikkelingen in de stad voorzien. Deze hebben een impact op onder andere wonen, economie en werkgelegenheid. Hierbij is aandacht voor duurzaamheid, bereikbaarheid en toekomstbestendigheid belangrijk.

Wat Heerlen wil, is onder andere meer ruimte, meer groen, meer kwaliteit, meer evenementen en meer duurzame mobiliteit. Aan de hand van enkele toekomstperspectieven wordt hier de komende 10 à 20 jaar concreet invulling aan gegeven. Het gaat dan onder andere om een intercityverbinding met Aken, het huisvesten van het middelbaar en hoger onderwijs in het centrum en het aantrekken van bedrijven en bewoners.

Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging'

Op 26 juni 2019 heeft de gemeenteraad van Heerlen de Mobiliteitsvisie 'Heerlen in Beweging' vastgesteld. Het samen leven in een groene en gezonde stad staat hierbij centraal. Mobiliteit is één van de puzzelstukjes om deze ambitie te bereiken.

[illegible]

- Stimuleren van gezonde en duurzame mobiliteit;
- Verbeteren van de verkeersveiligheid;
- Verbeteren van de leefbaarheid;
- Verbeteren van de bereikbaarheid;
- Doorontwikkelen van 'Heerlen in Beweging'.

Parkeervisie 2016

Deze parkeervisie dient als rode draad voor het totale parkeerbeleid en geeft richtlijnen voor de verder uit te werken maatregelen en deelnota's. De deelnota 'Digitalisering' is sinds 2021 concreet in gang gezet door de aanschaf en inrichting van een digitaal parkeerloket. Onderhavige Nota Mobiliteitsnormen is een 2^e deelnota in dit kader.

Coalitieakkoord

Op 8 juni 2022 is het Coalitieakkoord Heerlen 2022-2026 'Uit liefde voor onze stad' vastgesteld. In dit coalitieakkoord wordt specifiek aandacht besteed aan het thema mobiliteit:

We willen een vitale, duurzame en leefbare stad zijn die goed en veilig bereikbaar is. De mate waarin mensen zich kunnen verplaatsen in een stad bepaalt waarop mensen van de stad op het gebied van wonen, werk, zorg, recreatie, retail, cultuur en evenementen kunnen profiteren en genieten. We vinden het belangrijk dat onze hele stad per auto, fiets, te voet en openbaar vervoer goed bereikbaar is.

De komende periode wordt concreet ingezet op:

- het aanpakken van de parkeerdruk in de wijken;
- het nastreven van een zo volledig mogelijke dekking van het openbaar vervoersnetwerk in onze stad.

1.3 Doelstelling mobiliteitsnormen

De term 'mobiliteitsnormen' betreft het kader waar zowel de parkeernormen voor auto en fiets alsmede de mobiliteitsreducties deel van uit maken.

De doelstellingen van het hanteren van parkeernormen kan als volgt worden samengevat:

- a. Proberen te voorkomen dat een tekort aan parkeercapaciteit een negatief effect heeft op de bereikbaarheid van en de leefbaarheid in Heerlen;
- b. Het bieden van een uniform toepassingskader.

Ad a: Parkeernormen worden binnen de gemeente opgesteld om het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een ruimtelijke ontwikkeling (bestemmingsplan, bouwplan) te kunnen bepalen. Hiermee wordt geprobeerd te voorkomen dat een tekort aan parkeerplaatsen een negatief effect heeft op de omgeving. Openbare ruimte is schaars en de keuze is gemaakt om deze openbare ruimte niet verder te belasten met geparkeerde auto's. Uitgangspunt is dan ook dat het benodigde aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd dient te worden.

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

1.4 Oude parkeernormen

De huidige parkeernormen zijn opgenomen in de 'Parkeernota Heerlen: Parkeren is maatwerk (2010)'. Deze normen zijn gebaseerd op de kencijfers die door het CROW zijn gepubliceerd in publicatie 182, eind 2008. De afgelopen 15 jaar zijn deze kencijfers diverse keren door het CROW geactualiseerd om tegemoet te komen aan de veranderingen die op het gebied van mobiliteit in het algemeen en parkeren in het bijzonder hebben plaatsgevonden. De huidige parkeernormen zijn verouderd en daardoor niet meer gangbaar. Ze dienen te worden geactualiseerd in lijn met de meest actuele kencijfers.

Het huidige parkeernormenbeleid is daarnaast star te noemen. Om ruimtelijke ontwikkelingen waar parkeren onderdeel van uit maakt haalbaar te maken, vormt deze (hoge) parkeernorm vaak een belemmerende factor. De enige 'escape' die het huidige beleid biedt, is dat gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheid tot vrijstelling. Dit geldt voor ontwikkelingen met minder dan 10 woningen en commerciële ruimtes (kantoor, horeca en winkels) met een maximale oppervlakte van 1.500 m² BVO.

In die gevallen hoeft geen invulling gegeven te worden aan de parkeereis die voor de betreffende ontwikkeling wordt berekend.

1.5 Waarom mobiliteitsnormenbeleid?

Om een actualiseringsslag door te voeren en het beleid flexibel toepasbaar te maken, is besloten om het parkeernormenbeleid te actualiseren. We noemen dit overigens ‘mobiliteitsnormenbeleid’ aangezien we ons niet alleen richten op de auto en de bijbehorende parkeerplaats, maar ook op andere vormen van mobiliteit. De parkeernorm maakt naast het openbaar vervoer en de mobiliteitsinfrastructuur onderdeel uit van dit mobiliteitsnormenbeleid. Het integreren met andere mobiliteitsvormen moet leiden tot de gewenste flexibiliteit.

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

We gaan een actuele set aan parkeernormen bieden met een bijbehorend toepassingskader. Binnen dit toepassingskader is het mogelijk om – op basis van uitgangspunten – reducties op deze normen door te voeren. Normen en reducties maken integraal onderdeel uit van het flexibele mobiliteitsnormenbeleid.

1.6 Op welke onderdelen is het beleid aangescherpt?

Ten behoeve van de voorkomende functies zijn in het huidige beleid specifieke parkeernormen opgenomen. Vooral voor de functie ‘wonen’ blijkt de afgelopen jaren dat er te weinig onderscheid in het type woning in het beleid aanwezig is. Alleen zorg- en studentenwoningen kennen een specifieke norm. De parkeereis werd derhalve alleen gedifferentieerd op basis van de locatie (centrum, schil, rest bebouwde kom). Hierdoor bestaat de kans dat onvoldoende tegemoet gekomen wordt aan de specifieke kenmerken van de ontwikkeling met als gevolg dat er een scheefgroei in de parkeerbalans kan optreden: er worden teveel of juist te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd. Teveel parkeerplaatsen betekent leegstand en onnodig hoge investeringen en kosten. Te weinig parkeerplaatsen betekent zoekverkeer en een ongewenste parkeerdruk in de omgeving. Het woningtype, de locatie en de typering van de toekomstige bewoners bepalen samen de mobiliteitsbehoefte en het aantal parkeerplaatsen dat nodig is. Uitgangspunt is en blijft dat het wijzigen of toevoegen van functies binnen een ruimtelijke ontwikkeling géén parkeeroverlast in de omgeving oplevert.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de parkeernormen 2010 zijn:

- De nieuwe normen zijn gebaseerd op de meest actuele kencijfers en daardoor weer gangbaar.
- Over de hele lijn is de norm van 2010 voor wat betreft het autoparkeren naar beneden bijgesteld.
- Het fietsparkeren is aan het mobiliteitsnormenbeleid toegevoegd.
- Het oude beleid kent één norm (voor de deelgebieden ‘Centrum’, ‘Schil’ en ‘Overig gebied’) voor alle typen woningen, uitgezonderd zorg- en studentenwoningen. In het nieuwe beleid onderscheiden we meerdere woningtypen.
- We maken het mogelijk om te salderen: de aanwezigheid van bestaande parkeercapaciteit ten behoeve van de huidige functie(s) binnen het plangebied wordt – voor zover ook in de toekomstige situatie beschikbaar – meegenomen in de parkeerbalans. Een tekort op de parkeerbalans in de huidige situatie wordt niet ten laste van de nieuwe ontwikkeling gebracht.

- Maatwerk is mogelijk gemaakt door meer (typeringen binnen) functies te omschrijven. Bovendien kan tot maximaal 50% – onder voorwaarden (zie hoofdstuk 4) – afgeweken worden van de parkeereis die volgens de norm wordt berekend. De criteria die hiervoor gelden, maken onderdeel uit van het nieuwe beleid.
- Aanvragers kunnen onder voorwaarden gebruik maken van een afkoopregeling, waarbij niet te realiseren parkeerplaatsen worden afgekocht (zie hoofdstuk 4.2). Deze afkoopregeling geldt alleen voor gereguleerde gebieden, met name 'Centrum' en 'Schil'.
- We gaan in het nieuwe beleid de POET (Parkeren Op Eigen Terrein)-lijst toepassen (zie hoofdstuk 5.1).
- In het deelgebied 'Centrum' wordt de parkeervraag bij voorkeur opgelost in bestaande parkeergarages. Aan de hand van de parkeerbalans van het centrum monitoren we structureel de verhouding tussen het aanbod van parkeerplaatsen en het (toekomstige) gebruik ervan.

2 Mobiliteitsnormen fiets

In deze nota bieden we parkeernormen voor zowel de fiets als de auto. De fietsparkeernormen die in bijlage 1 zijn opgenomen, zijn gebaseerd op de meest recente parkeerkencijfers van het CROW (*Fietsparkeerkencijfers 2018*).

2.1 Parkeerkencijfers fiets

De CROW-parkeerkencijfers voor de fiets bevatten, net als bij de parkeerkencijfers voor auto's, bepaalde bandbreedtes. Het minimum van de bandbreedte sluit aan bij gemeentes met een relatief laag fietsgebruik, het maximum van de bandbreedte is van toepassing op gemeentes met een hoog fietsgebruik. Heerlen kent in de huidige situatie een laag fietsgebruik. Echter, de gemeente heeft de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren en hiermee het autogebruik te verminderen. Het voornemen om onderwijsinstellingen naar het centrum van de stad te halen, heeft vanzelfsprekend een impact op het fietsgebruik in het Centrum en het aangrenzende gebied (Schil) (zie hoofdstuk 3.2 voor de gebiedsindeling).

Aangezien parkeernormen voor de fiets nieuw zijn in het gemeentelijk beleid, passen we de gemiddelde kencijfers toe. Indien uit de evaluatie van dit deel van het mobiliteitsnormenbeleid blijkt dat de werkelijke behoefte aan fietsparkeerplaatsen hoger uitvalt, nemen we dit in een actualisatie van het beleid op. We gaan hierbij uit van een periode van een jaar nadat het beleid in werking is getreden.

2.2 Toepassing van parkeernormen voor de fiets

Uitgangspunt bij de toepassing van parkeernormen voor de fiets is dat de benodigde fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden ingevuld. De separate berging, zoals genoemd in het Bouwbesluit, kan hiervoor worden ingezet. Indien dit niet mogelijk is, kan door de ontwikkelaar onderzocht worden of fietsparkeerplaatsen in de omgeving van het plangebied beschikbaar zijn. In dat geval dient ontwikkelaar aan te tonen dat het niet mogelijk is om alle fietsparkeerplaatsen conform de parkeereis op eigen terrein te realiseren.

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

Net als bij het autoparkeren, hanteren we bij het fietsparkeren voor de afbakening van de 'nabije omgeving' maximaal acceptabele loopafstanden. Dit zijn de loopafstanden tussen de locatie waar de fiets wordt geparkeerd en de bestemming die door doelgroepen als acceptabel worden beschouwd. We verwijzen hierbij naar tabel 3 in hoofdstuk 4.

2.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Ten aanzien van fietsparkeren vindt niet alleen een kwantitatieve toets plaats. Ook de kwaliteit van de fietsparkeervoorziening is van belang. De kwaliteitseisen waar fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen, zijn vastgelegd door Stichting FietsParKeur (*FietsParKeur, Normstellend document fiets-*

parkeersystemen, versie 2.1, april 2019) en de Leidraad Fietsparkeren (*CROW publicatie 291, Leidraad Fietsparkeren 2011*). In bijlage 5 zijn deze kwaliteitseisen op hoofdlijnen weergegeven.

3 Parkeernormen auto

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

3.1 Stedelijkheidsgraad

De meest recente kencijfers van het CROW (*CROW-publicatie 381, 2018*) vormen de basis voor de parkeernormen. In de CROW-richtlijnen worden kencijfers op basis van de stedelijkheidsgraad toegekend. Het gaat hier om de mate van verstedelijking van het gebied / de gemeente. De stedelijkheidsgraad is gebaseerd op het aantal adressen per km² in het gebied / de gemeente. Heerlen kent gemiddeld 1.830 adressen per km² (www.allecijfers.nl, 2023). Dit betekent dat we Heerlen indelen in de categorie 'sterk stedelijk' (1.500 – 2.500 adressen per km²).

3.2 Gebiedsindeling

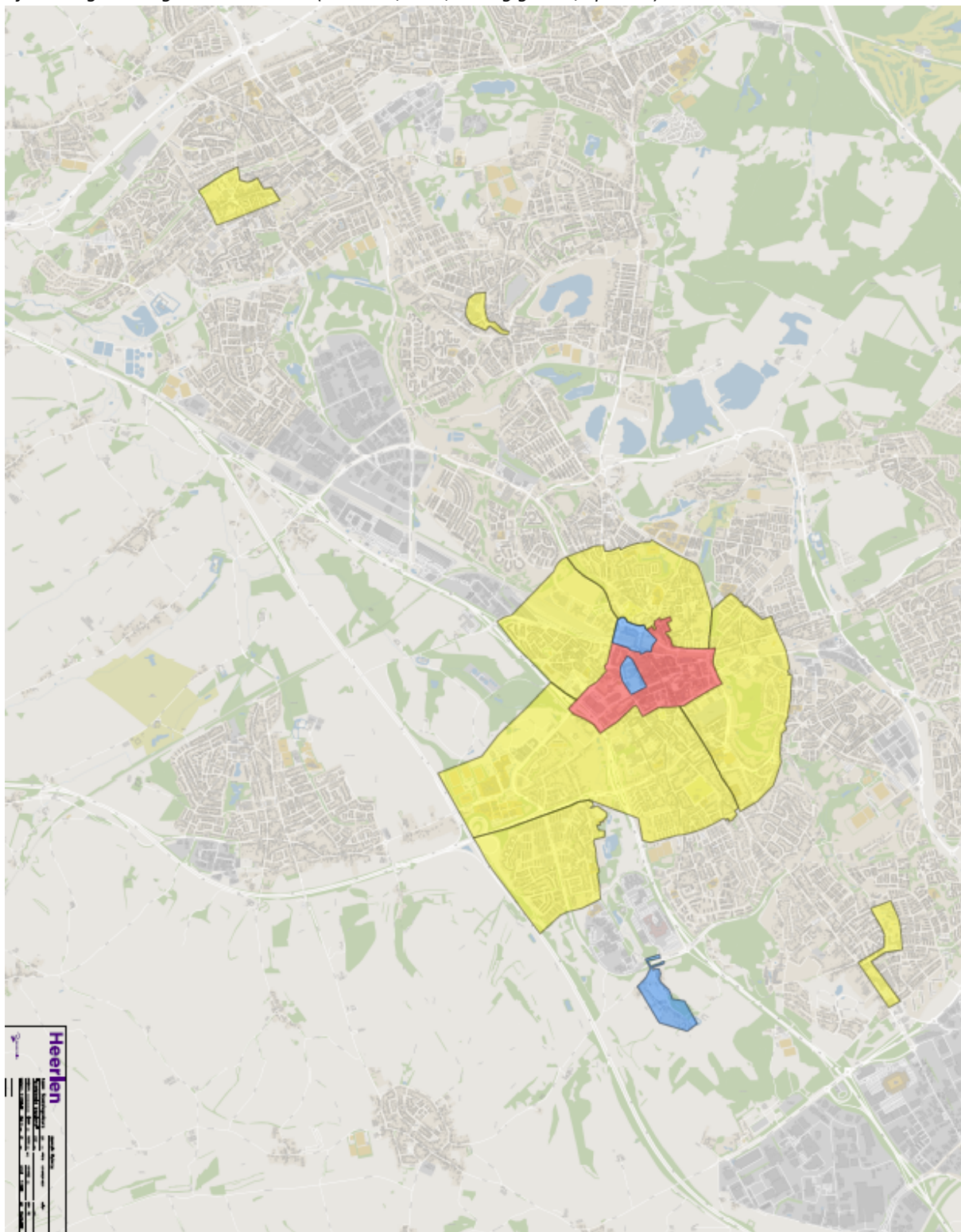
We verdelen de stad in deelgebieden.

- Geografisch, aan de hand van het alom gehanteerde schil-systeem: Centrum, Schil, Overig gebied;
- Specials, op basis van een specifieke locatie (Maankwartier, Schinkelkwadrant, Zuyderland/Sevagram). Ook de stadsdeelcentra maken hier onderdeel van uit (Heerlerbaan, Hoensbroek, Heerlerheide).

Geografische deelgebieden

Het CROW onderscheidt 4 deelgebieden: Centrum, Schil, Rest bebouwde kom en Buitengebied. Voor Heerlen passen we 3 deelgebieden toe: Centrum, Schil en Overig gebied. Het 'Buitengebied' geven we niet als specifiek gebied weer en valt derhalve onder 'Overig gebied'. In onderstaand kaartje zijn deze gebieden weergegeven.

Afbeelding 2: Deelgebieden Heerlen (Centrum, Schil, Overig gebied, Specials)



De begrenzing van de hierboven weergegeven deelgebieden wordt uit de kaart afgeleid. In het geval een straat de grens vormt van een deelgebied, betekent dit dat aan weerszijden van deze straat tot verschillende deelgebieden behoort en derhalve afwijkende normen en reductiemogelijkheden worden toegepast.

Specials

Zoals eerder vermeld, kennen we naast de geografisch bepaalde deelgebieden (Centrum, Schil en Overig gebied) enkele specials. Enerzijds gaat het om de winkelkernen van de stadsdeelcentra Heerlerbaan, Heerlerheide en Hoensbroek. Hoewel het parkeren in deze stadsdeelcentra niet volledig gereguleerd is, kennen deze gebieden een dynamiek die het rechtvaardigt om de gebieden niet in te delen in 'Overig gebied', maar in 'Schil'. De bijbehorende normen worden derhalve op ruimtelijke ontwikkelingen in deze drie deelgebieden toegepast.

Daarnaast onderscheiden we de specials 'Maankwartier' en 'Schinkelkwadrant'. Deze deelgebieden maken onderdeel uit van deelgebied Centrum, maar we kennen hier een aparte status aan toe. Doordat deze deelgebieden bovenop of (zeer) nabij de HOV-haltes van Heerlen gelegen zijn, is het OV-gebruik hoger dan gemiddeld. Dit betekent dat het autobezit en -gebruik lager zal zijn. Om hieraan tegemoet te komen, kunnen ruimtelijke ontwikkelingen in het Maankwartier en in het Schinkelkwadrant een relatief hoge reductie op de parkeerbehoefte toepassen. In hoofdstuk 4 wordt hier nader bij stilgestaan.

Ook het gebied rondom Zuyderland en Sevagram bestempelen we als special. Dit deelgebied valt buiten de Schil, maar kent qua mobiliteit en parkeren wel een specifieke dynamiek. Derhalve rekenen we dit deelgebied tot de Schil.

3.3 Link met CROW

De in deze nota vermelde parkeernormen zijn afgeleid van de meest recente kencijfers van het CROW (*richtlijn 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen', 12/2018*). Ook de aanwezigheidspercentages die toegepast worden om de effectieve parkeervraag te berekenen, zijn afgeleid uit deze CROW-publicatie.

We merken ten aanzien van de CROW-kencijfers het volgende op:

- Zoals aangegeven, onderscheiden we in totaliteit 9 deelgebieden:
 - De reguliere deelgebieden (Centrum, Schil en Overig gebied);
 - De specials (Wijkdeelcentra (Heerlerbaan, Heerlerheide en Hoensbroek), Maankwartier, Schinkelkwadrant en Zuyderland/Sevagram).
- Per deelgebied zijn specifieke parkeernormen bepaald. Voor de stadsdeelcentra passen we de norm voor 'Schil' toe.
- De mogelijkheid bestaat om voor de specials specifieke reducties toe te kennen. Dit wordt in hoofdstuk 4 verder behandeld.
- Het CROW hanteert voor bezoekers van bewoners het kengetal van 0,3 parkeerplaats per wooneenheid. In de praktijk blijkt dat de werkelijke parkeerbehoefte van bezoekers van bewoners aanmerkelijk lager ligt (onderzoek Stienstra / Sweco, november 2021). Derhalve passen we voor bezoekers van bewoners een norm van 0,1 parkeerplaats per wooneenheid toe.
- Het CROW hanteert een minimaal en maximaal kencijfer per functie. Voor woningen hanteren we het minimale kencijfer als parkeernorm.
- Wanneer dubbelgebruik (op basis van aanwezigheidspercentages) toegepast wordt, dienen alle in te zetten parkeerplaatsen volledig openbaar te zijn.
- Om de parkeereis te bepalen, wordt – bij toepassing van dubbelgebruik – het drukste moment van de week als maatgevend moment beschouwd.
- Indien aan functies en/of doelgroepen vaste parkeerplaatsen toegewezen worden, worden deze qua aanwezigheidspercentage op 100% gezet.

- De afkoop van parkeerplaatsen vindt plaats op basis van de parkeereis (en niet op basis van de normatieve parkeervraag).

3.4 Normen per functie

Per (type van) functie is een parkeernorm bepaald. Deze zijn in bijlage 2 opgenomen. Voor functies die hier niet specifiek genoemd zijn, worden de meest recente kencijfers van het CROW gehanteerd. Zoals al vermeld, wordt de ondergrens van de bandbreedte (lees: het minimale kencijfer) gebruikt. De gemeente stelt de definitieve norm voor de nieuwe functie vast voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling.

Voor de functie 'wonen' wordt onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers van bewoners. Voor andere functies wordt in de norm géén onderscheid gemaakt tussen personeel en bezoekers. Wel geven we – aan de hand van de cijfers van het CROW – aan welk deel van de norm wordt ingevuld door vaste gebruikers (zoals medewerkers) en welk deel door bezoekers.

Hierbij maken we onderscheid tussen de norm voor bezoekers van bewoners in het Centrum en in de overige deelgebieden. Voor bezoekers in het Centrum stellen we dat de parkeerbehoefte die wordt gegenereerd door deze doelgroep niet binnen het plangebied opgelost hoeft te worden. Dit deelgebied beschikt over een groot aantal parkeervoorzieningen waar bezoekers gebruik van kunnen maken. Voor de overige deelgebieden hanteren we de bezoekersnorm van 0,1 parkeerplaats per wooneenheid.

Uitgangspunt bij de keuze om minimale kencijfers toe te passen, is dat we hiermee komen tot een parkeernorm die overeenkomt met het basisniveau voor de autobereikbaarheid in Heerlen.

3.5 Kwaliteitseisen parkeeroplossingen

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

Uitgangspunt hierbij is: 'parkeren op eigen terrein (uitgezonderd in het Centrum), tenzij...':

- De actuele NEN-2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'. Momenteel is dat de versie van maart 2013. Indien een nieuwe NEN-2443 wordt gepubliceerd, geldt steeds de meest actuele versie.
- In aanvulling op de NEN-2443 geldt dat voor deze nota dat ook parkeervoorzieningen die minder dan 20 parkeerplaatsen beslaan, moeten voldoen aan de kwaliteitseisen zoals gesteld in de NEN-2443.
- Het ontwerp van parkeervoorzieningen dient eveneens te voldoen aan de ontwerpwijzer van het ASVV 2021.
- Bij sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een parkeereis van minimaal 15 parkeerplaatsen, dient minimaal 2% van de eis uitgevoerd te worden als gehandicaptenparkeerplaatsen met een minimum van 1 parkeerplaats, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter tot de hoofdtoegang vanaf de parkeerplaats tot aan de hoofdtoegang van het gebouw.

Het voldoen aan de NEN-2443 en de ASVV 2021 wordt getoetst door de Casemanager. Vanuit mobiliteit vindt geen toets op het ontwerp plaats.

4 Toepassingskader

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

4.1 Van norm naar eis

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

De parkeernormen voor Heerlen zijn grotendeels gebaseerd op de kencijfers die beschikbaar worden gesteld door het CROW (*richtlijn 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen', 12/2018*). In de publicatie worden per functie binnen een bandbreedte kencijfers en bijbehorende aanwezigheidspercentages weergegeven.

Voor de functie 'wonen' zijn specifieke aanwezigheidspercentages voor bewoners en bezoekers van bewoners weergegeven. Voor alle andere functies komen de aanwezigheidspercentages van vaste gebruikers (zoals medewerkers) overeen met die van hun bezoekers.

Door gebruik te maken van aanwezigheidspercentages kan de mate van dubbelgebruik in een parkeervoorziening inzichtelijk gemaakt worden. Dit betekent dat meerdere doelgroepen (zoals bewoners, bezoekers en werknemers) in de praktijk gebruik kunnen maken van dezelfde parkeer-capaciteit. Op deze wijze kan volstaan worden met een kleinere parkeercapaciteit dan in het geval iedere gebruiker over een eigen (vaste) parkeerplaats beschikt.

De parkeereis betreft derhalve de parkeerbehoefte die door de functies binnen de ruimtelijke ontwikkeling wordt gegenereerd, rekening houdend met dubbelgebruik op basis van aanwezigheidspercentages. Verderop in deze nota wordt bepaald op welke wijze de ontwikkelaar deze parkeereis dient in te vullen. De aanvrager van de omgevingsvergunning is voor de gemeente de eerste eigenaar van de ruimtelijke ontwikkeling en is verantwoordelijk voor de keuze of zijn project kan volstaan met minder parkeerplaatsen dan de parkeereis. De gemeente Heerlen stimuleert het aanleggen van minder parkeerplaatsen in de gereguleerde deelgebieden om zo de druk op de openbare ruimte en het aantal autoverplaatsingen te beperken en om de bestaande restcapaciteit in (openbare) parkeervoorzieningen optimaal te benutten.

4.2 Afkoopregeling en mobiliteitsfonds

Minder beschikbare parkeerplaatsen leiden aan de voorkant tot een bewustere keuze of de mobiliteitsbehoefte door de (eigen) auto ingevuld dient te worden of dat verplaatsingen met alternatieve vervoerswijzen mogelijk zijn. Vanuit dit perspectief heeft de ontwikkelaar in gebieden waar gereguleerd parkeren geldt, de mogelijkheid om maximaal 50% van de parkeereis te reduceren. Dit kan door betaling van een afkoopsom.

Bij een afkoop van parkeerplaatsen in gereguleerde gebieden (betaald parkeren, vergunningparkeren of combi-parkeren), kan het zijn dat bewoners van de adressen die hier aanspraak op zouden maken in aanmerking komen voor een parkeervergunningen op straat. Dit is alleen het geval als het aantal verkochte vergunningen kleiner is dan het maximale aantal uit te geven vergunningen

(vergunningenplafond) voor de betreffende sector. De gemeente biedt in ieder geval geen garantie op het verstrekken van vergunningen aan deze bewoners. Voor de blauwe zonegebieden komen bewoners in aanmerking voor een ontheffing. In tegenstelling tot de vergunningen, wordt bij de uitgifte van deze ontheffingen geen plafond gehanteerd.

Afkoopsom

Afkoop is mogelijk voor de gebieden waar gereguleerd parkeren van kracht is. Voor gebieden waar géén gereguleerd parkeren (lees: gratis parkeren) van kracht is, is géén afkoop van de parkeereis mogelijk. In dergelijke gebieden is in de praktijk nagenoeg geen sturing op het voorkomen van overlast door geparkeerde auto's mogelijk.

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

Tabel 1: Afkoopsom per deelgebied

Deelgebied	Afkoopsom
Centrum	€ 16.000,- exclusief BTW, per parkeerplaats
Schil	€ 8.000,- exclusief BTW, per parkeerplaats ¹⁾
Overig gebied	Niet van toepassing

¹⁾ Alleen binnen het gereguleerde gebied in de Schil is het afkopen van niet op eigen terrein te realiseren parkeercapaciteit toegestaan.

Deze afkoopsommen zijn alle prijspeil 1 juli 2023. Jaarlijks wordt dit bedrag geïndexeerd op basis van 'CPI alle huishoudens'.

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

Mobiliteitsfonds

De afkoopsom wordt gestort in het Mobiliteitsfonds. Dit fonds kan gebruikt worden om mobiliteit in brede zin in heel Heerlen te verbeteren. Het is derhalve geen specifieke bijdrage aan een verbetering van de mobiliteit rondom het betreffende project. Het is de verantwoordelijkheid van ontwikkelaar om voor haar huurders en kopers te voorzien in voldoende mobiliteit.

Rekenvoorbeeld

Wanneer de parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling in een gereguleerd gebied in de Schil 10 parkeerplaatsen bedraagt, kunnen maximaal 5 parkeerplaatsen afgekocht worden. In dat geval dient ontwikkelaar zelf 5 parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. De afkoopsom bedraagt € 40.000,-

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

4.3 Oplossen parkeereis

In de deelgebieden Schil en Overig gebied waar het parkeren niet gereguleerd is, dient de parkeereis volledig op eigen terrein (lees: binnen het plangebied) beschikbaar te zijn. In het Centrum en gereguleerde delen van de Schil geldt die verplichting niet. Het is daar ook mogelijk om de parkeereis (gedeeltelijk) op te vangen in parkeergarages en private terreinen. Voorwaarden hiertoe zijn:

- De parkeervraag die in het Centrum gerealiseerd wordt, en niet op eigen terrein wordt ingevuld, wordt in de bestaande openbare parkeergarages ingevuld;
- Ontwikkelaar dient aan te tonen dat het financieel en/of ruimtelijk niet mogelijk is om de volledige parkeereis op eigen terrein op te lossen;
- Wanneer ontwikkelaar gebruik maakt van parkeergarages en/of -terreinen, dient met de betreffende exploitant een reserveringsovereenkomst van ten minste 10 jaar gesloten te worden. Een voorbeeld van een dergelijke reserveringsovereenkomst is in bijlage 4 opgenomen.

4.4 Stappen in de berekening van de parkeereis

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

Stap 1a: Berekening normatieve parkeerbehoefte

Bij elk plan wordt de normatieve parkeerbehoefte berekend door de functie(s) die onderdeel uitmaakt van het plan af te zetten tegen de betreffende parkeernorm(en). Dit betreft de parkeerbehoefte die door het plan wordt gegenereerd. De berekende normatieve parkeerbehoefte wordt altijd naar boven (op gehele aantallen) afgerond. De parkeernormen die toegepast kunnen worden, zijn opgenomen in bijlage 2.

Stap 1b: Saldering

In het geval in de huidige situatie vastgoed aanwezig is binnen het plangebied, genereert dit een parkeerbehoefte. In het geval een tekort op de balans aanwezig is – doordat in het verleden te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein zijn gerealiseerd dan wel doordat een deel van de parkeerbehoefte op de omgeving is afgewenteld – komt dit tekort niet ten laste van de nieuwe ontwikkeling. Het tekort wordt in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Dit noemen we ‘salderen’.

Stap 2: Berekening effectieve parkeerbehoefte

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

Op deze wijze wordt de effectieve parkeerbehoefte berekend. Deze effectieve parkeerbehoefte komt voort uit de doelstelling om een passende parkeeroplossing te bieden zonder parkeeroverlast te veroorzaken in de omgeving van de ontwikkeling.

Stap 3: Berekening van reducties op de effectieve parkeerbehoefte

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

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

De maximale reductie in de gereguleerde gebieden bedraagt 50%. Concreet gaat het in Heerlen om gebieden die een regime van fiscaal parkeren, vergunningparkeren, combi-parkeren of blauwe zone (formeel 'parkeerschijfzone') kennen. In de niet-gereguleerde gebieden is géén reductie op de parkeereis mogelijk, vanwege het feit dat in deze gebieden (met gratis parkeren) nauwelijks handhavingsmogelijkheden beschikbaar zijn om te voorkomen dat de doelgroep gratis op straat parkeren en geen gebruik maken van de beschikbare capaciteit op eigen terrein. De parkeerdruk op straat in deze gebieden zal in ieder geval niet ongewenst toenemen als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling.

De volgende mobiliteitsreducties kunnen toegepast worden:

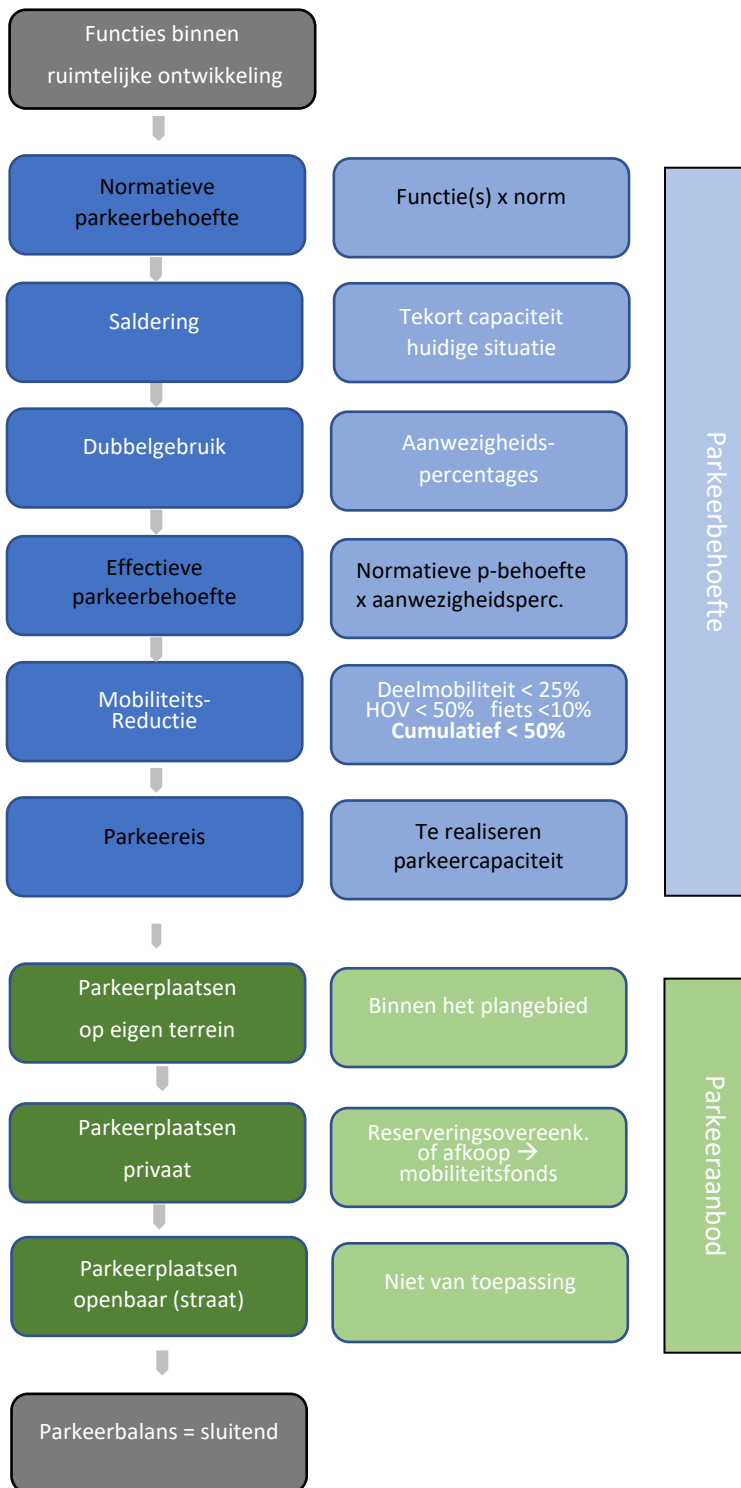
Tabel 2: Mobiliteitsreducties

Type reductie	Criterium	Reductie
Aanwezigheid HOV-halte	< 100 m. loopafstand	50%
	100 – 200 m. loopafstand	20%
	200 – 400 m. loopafstand	10%
Inzet deelmobiliteit	Per deelauto	3 pp. (netto)
	Eén deelauto per 60 woningen	
	Maximale reductie 25%	

Opmerkingen bij bovenstaande tabel:

- De loopafstand wordt gemeten als werkelijke loopafstand over bewandelbare infrastructuur.
- Per deelauto kan de parkeerbehoefte verminderd worden met bruto 4 parkeerplaatsen en netto 3 parkeerplaatsen. Dit aangezien de deelauto zelf ook een parkeerplaats nodig heeft.
- Vooralsnog worden deelauto's op eigen terrein van de ontwikkeling geparkeerd.
- Providers van deelauto's gaan uit van de inzet van één deelauto per 60 à 80 wooneenheden. De minimale inzet is overigens 2 deelauto's.
- Er kan – door de inzet van deelauto's – maximaal 25% van de parkeerbehoefte gereduceerd worden.
- Door extra fietsparkeerplaatsen – bovenop de parkeereis – binnen het plangebied te realiseren, kan 5% van de parkeerbehoefte gereduceerd worden.
- In het algemeen geldt dat cumulatief maximaal 50% van de effectieve parkeerbehoefte voor auto's gereduceerd mag worden. Wanneer derhalve – als voorbeeld – een OV-reductie van 50% wordt toegekend, dan is aanvullende reductie niet mogelijk. Wordt – als voorbeeld – een OV-reductie van 20% toegekend, dan kan voor deze ontwikkeling de resterende 30% bijvoorbeeld in een parkeergarage ingevuld worden. Ook is het mogelijk om (een deel van) de resterende reductie af te kopen.

In onderstaand schema zijn de stappen, zoals hierboven toegelicht, weergegeven (z.o.z.).

Schema: Stappen opstellen parkeerbalans**Spelregels**

Bij het opstellen van de parkeerbalans gelden de volgende spelregels:

- De normatieve parkeervraag wordt berekend door de functies binnen het programma af te zetten tegen de hiervoor geldende parkeernorm(en).
- Een eventueel tekort op de balans in de huidige situatie kan worden gesaldeerd met de normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Dit geldt alleen voor vastgoed dat minder dan 5 jaar leeg staat.

- De effectieve parkeervraag betreft de normatieve parkeervraag afgezet tegen de geldende aanwezigheidspercentages. De effectieve parkeervraag op het drukste moment van de week noemen we de maatgevende parkeervraag.
- De effectieve parkeervraag in de gebieden centrum en de gereguleerde gebieden binnen de schil kan verlaagd worden door afkoop en/of één of meer reducties toe te passen. De mogelijkheden om te reduceren zijn in tabel 2 weergegeven.
- De berekende (normatieve, effectieve en gereduceerde) parkeervraag wordt steeds naar boven afgerond op hele aantallen.
- De uiteindelijke parkeervraag (na eventuele reducties) waar de ontwikkeling over dient te beschikken, noemen we de parkeereis.
- Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling worden géén parkeervergunningen en bezoekers-regelingen voor het parkeren op de openbare weg verstrekt. Dit geldt niet alleen voor de eerste bewoners, maar ook voor de volgende bewoner(s). De adressen die bij deze ruimtelijke ontwikkeling horen, worden toegevoegd aan de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein). Dit geldt niet in geval van afkoop.

4.5 Vrijstelling

In een aantal situaties wordt de ontwikkeling vrijgesteld. De voor de ontwikkeling geldende mobiliteitsnorm wordt toegepast, leidend tot de parkeereis. In het geval van een vrijstelling hoeft de ontwikkelaar deze eis niet in te vullen of af te kopen. Het gaat om de volgende vrijstellingen:

Voor auto's:

- Ontwikkelingen met woningen: tot maximaal 10 wooneenheden in het centrum en tot maximaal 5 wooneenheden in de overige gebieden;
- Ontwikkelingen met ruimte voor horeca, winkels en kantoren: tot maximaal 1.500 m² BVO in alle gebieden.

Voor fietsen:

- Ontwikkelingen met woningen: tot maximaal 10 wooneenheden in het centrum en tot maximaal 5 wooneenheden in de overige gebieden;

In onderstaande tabellen zijn deze vrijstellingen weergegeven:

Vrijstelling, auto

	Centrum	Schil		Overig gebied
		gereguleerd	niet-gereguleerd	niet-gereguleerd
Vrijstelling wonen	t/m 10 wooneenheden	t/m 5 wooneenheden	t/m 5 wooneenheden	t/m 5 wooneenheden
Vrijstelling commercieel	tot 1500 m ² BVO	tot 1500 m ² BVO	tot 1500 m ² BVO	tot 1500 m ² BVO
Reductie	100%	100%	100%	100%

Vrijstelling, fiets

	Centrum	Schil		Overig gebied
		gereguleerd	niet-gereguleerd	niet-gereguleerd
Vrijstelling	t/m 10 wooneenheden	t/m 5 wooneenheden	t/m 5 wooneenheden	t/m 5 wooneenheden
Reductie	100%	100%	100%	100%

4.6 Loopafstanden

De mogelijkheid wordt geboden om een deel van de parkeervraag buiten het plangebied in te vullen. In dat geval wordt gebruik gemaakt van bestaande private capaciteit in de omgeving van het plangebied. In dit kader is de loopafstand vanaf de parkeerlocatie tot de bestemming van belang. In

onderstaande tabel is de maximaal acceptabele loopafstand voor de belangrijkste doelgroepen weergegeven. We maken hierbij onderscheid in de loopafstanden voor auto- en fietsparkeren.

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

Functie	Centrum	Schil, gereguleerd	Schil, niet gereg.	Overig gebied
Wonen	400	200	nvt	nvt
Werken	800	400	nvt	nvt
Winkelen	600	400	nvt	nvt
Overige functies	400	200	nvt	nvt

Maximaal acceptabele loopafstand (in meters) voor fietsparkeerplaatsen

Functie	Centrum	Schil, gereguleerd	Schil, niet gereg.	Overig gebied
Wonen	100	50	nvt	nvt
Werken	400	200	nvt	nvt
Winkelen	300	150	nvt	nvt
Overige functies	200	100	nvt	nvt

De loopafstand betreft de werkelijke loopafstand over het voor voetgangers begaanbare wegennet, tussen de parkeerlocatie en de bestemming.

5 Het borgen van de parkeeroplossing

5.1 Opstellen en vastleggen POET-lijst

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

Alle adressen in gereguleerde gebieden die voldoen aan de parkeereis, met of zonder reductie, worden op de POET-lijst geplaatst. Dit betekent dat deze adressen geen recht hebben op een parkeervergunning of bezoekersregeling. In het ‘Besluit uitgifte parkeervergunningen Heerlen’ is bepaald wie in aanmerking komt voor welke parkeervergunning. Daarin wordt ook bepaald hoe omgegaan wordt met de adressen die parkeerplaatsen op eigen terrein hebben, of daar gegarandeerd over kunnen beschikken, in relatie tot de POET-lijst.

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

In geval van afkoop geldt de POET-lijst niet. In bepaalde gevallen kunnen de betreffende adressen wel in aanmerking komen voor een parkeervergunning of bezoekersregeling. Dit is echter afhankelijk van de beschikbaarheid en biedt derhalve geen garantie op een parkeerplaats.

5.2 Uitwerking publiek- en privaatrechtelijk

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

5.3 Communicatie naar (eind)gebruikers

Het is een verplichting van de aanvrager van de omgevingsvergunning, om de eigenaar van het pand (in het geval dat de aanvrager niet de eigenaar is / wordt) te informeren over het feit dat de (toekomstige) gebruikers (bewoners, werknemers, bezoekers) wel of geen recht hebben op een

parkeervergunning of een bezoekersregeling in de openbare ruimte. Op zijn beurt is eigenaar verplicht om dit aan huurders en/of kopers van het pand te melden.

6 Juridisch kader

Het mobiliteitsnormenbeleid van de gemeente Heerlen is van toepassing op alle omgevingsvergunningsplichtige activiteiten die plaatsvinden op het grondgebied van de gemeente.

6.1 Bestemmingsplannen en het Omgevingsplan

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

Het Omgevingsplan is de vervanger van het bestemmingsplan, het wijzigingsplan, het uitwerkingsplan en de beheersverordening uit de Wro. In de huidige situatie kent Heerlen meerdere bestemmingsplannen voor haar grondgebied. Onder de Omgevingswet wordt één Omgevingsplan voor het hele grondgebied vastgesteld. Er ontstaat ruimte om dit Omgevingsplan globaler en flexibeler in te richten dan de bestemmingsplannen.

In de huidige situatie zijn verwijzingen naar de parkeernormen voor auto en fiets in de bestemmingsplannen opgenomen. In de bestemmingsplannen wordt verwezen naar de vigerende parkeernota ('...beleidsnota 'Parkeernota Heerlen' (vastgesteld d.d.02.11.2010) of diens rechtsopvolger,...'). Dit betekent dat, na de inwerkingtreding van de Nota Mobiliteitsnormen Heerlen 2023 en het intrekken van bijlage 3 van de Parkeernota Heerlen 2010, aanvragen voor omgevingsvergunningen getoetst worden aan de nieuwe parkeernormen. Hiervoor is geen bestemmingsplanherziening nodig.

Vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet vormen de huidige bestemmingsplannen het tijdelijke Omgevingsplan en zal de Nota Mobiliteitsnormen Heerlen 2023 onderdeel uitmaken van dit Omgevingsplan. In de periode tot 2030 zullen de bestemmingsplannen worden omgezet naar een Omgevingsplanregeling. Ook hierbij zal een dynamische verwijzing naar de mobiliteitsnormen opgenomen worden.

6.2 De omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt opgenomen welke parkeereis bij de te realiseren functie(s) hoort. Een parkeertoets, zoals boven vermeld, is alleen nodig in het geval een bestemmings-planwijziging vereist is. In deze vergunning dient te worden gemotiveerd hoe de parkeereis tot stand is gekomen. Dit is met name van belang indien een reductie op de effectieve parkeerbehoefte wordt toegepast. Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten in de omgevingsvergunning benoemd:

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

Wanneer ervoor wordt gekozen om één of meerdere doelgroepen in één of meer (private dan wel openbare) parkeervoorzieningen te laten parkeren, moet het daadwerkelijke gebruik hiervan geregeld zijn. De fysieke toegang op de momenten dat deze doelgroep(en) gebruik dienen te maken van de parkeervoorziening(en) moet gegarandeerd zijn.

In de gebruiksfase behoudt de gemeente zich het recht om te controleren of hetgeen in de omgevingsvergunning hierover is vastgelegd, ook in de praktijk zo is georganiseerd.

6.3 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is verwoord dat het bevoegde bestuursorgaan de beleidsregels respecteert, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen. Concreet betekent dit dat het college van B&W de bevoegdheid heeft om af te wijken van de Nota Mobiliteitsnormen Heerlen 2023, als zich bijvoorbeeld een situatie voordoet waarin één of meerdere belanghebbenden onevenredig worden benadeeld door toepassing van de nota. Indien gebruik gemaakt wordt van deze hardheidsclausule, dient dit onderbouwd en beargumenteerd te worden. In dat geval is een collegebesluit vereist om de afwijking te laten plaatsvinden.

6.4 Overgangsregeling

De voorbereiding van ruimtelijke ontwikkelingen kent vaak een lange doorlooptijd. Om duidelijkheid en rechtszekerheid aan initiatiefnemers en belanghebbenden te bieden, is een overgangsregeling vereist. Verzoeken om een bestemmingsplan of functie te wijzigen of om een omgevingsvergunning aan te vragen die zijn ingediend vóórdat deze beleidsnota formeel in werking is getreden, worden getoetst aan de *Parkeernota Heerlen 2010 'Parkeren is maatwerk'*.

Ten aanzien van (facet)bestemmingsplannen geldt, dat tot aan de vaststelling van de Nota Mobiliteitsnormen Heerlen 2023, verwezen wordt naar Bijlage 3 van de *Parkeernota Heerlen 2010: 'Parkeren is maatwerk'*. Ná de vaststelling van de Nota Mobiliteitsnormen Heerlen 2023 wordt in alle daarna vast te stellen (facet)bestemmingsplannen naar deze nota verwezen. Dit totdat het nieuwe Omgevingsplan beschikbaar is.

6.5 Slot- en overgangsbepaling

1. Nadat de gemeenteraad de Nota Mobiliteitsnormen 2023 heeft vastgesteld, vindt bekendmaking plaats. De dag nadat de bekendmaking heeft plaatsgevonden, treden deze beleidsregels in werking.
2. Bijlage 3, Parkeernormen 2010 van de *Parkeernota Heerlen 2010: 'Parkeren is maatwerk'* komt met deze inwerkingtreding te vervallen.

Bijlage 1: Parkeernormen fiets

Woning per wooneenheid

segment	heel Heerlen
Huurwoning, sociaal	3,0
Koopwoning, middelduur	3,0
Huurwoning, middelduur	3,0
Koopwoning, duur	3,0
Huurwoning, duur	3,0
Koopappartement, duur	2,0
Huurappartement, duur	2,0
Koopappartement, middelduur	2,0
Huurappartement, midden/goedkoop/sociaal	2,0
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	1,0
Kamerverhuur, niet-zelfstandig (studenten)	1,0
Serviceflat	1,0
Arbeidsmigranten	1,0

Voor bezoeker van alle woningsegmenten wordt uitgegaan van 0,5 fietsparkeerplaats per woning. Bovenstaande normen zijn inclusief het bezoekersparkeren.

Winkelen en boodschappen per 100 m² BVO

segment	heel Heerlen
Heerlen centrum	2,50
Stadsdeelcentra	2,50
Wijk- en buurtcentra	2,50
Supermarkt	2,70
Bouwmarkt	0,25
Bruin- / witgoedzaken	0,25
Tuincentrum	0,25
Grootschalige detailhandel	0,25
Grote supermarkt (XL)	1,60
Meubel- / woonboulevard	0,25

Horeca en recreatie

segment	heel Heerlen	
Hotel (3*)	0,25	per kamer
Hotel (4*)	0,25	per kamer
Hotel (5*)	0,25	per kamer
Café / bar / cafetaria	7,00	per 100 m ² BVO, gem. 1,5 m ² per zitplaats
Restaurant	5,00	per 100 m ² BVO, gem. 2,0 m ² per zitplaats
Evenementenhal / beurs- / congresgebouw	0,50	per 100 m ² BVO

Werken per 100 m² BVO

segment	heel Heerlen
Kantoor, zonder balie	2,00
Kantoor, met balie	4,00
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	1,00
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	0,50
Bedrijfsverzamelgebouw	0,50

Sport, cultuur en ontspanning

segment	heel Heerlen	
Bibliotheek	3,0	per 100 m ² BVO
Museum	0,9	per 100 m ² BVO
Bioscoop / filmhuis	7,8	per 100 m ² BVO, 3 m ² BVO is 1 zitplaats; mogelijke overlap 40%
Theater / Schouwburg	8,0	per 100 m ² BVO, 3 m ² BVO is 1 zitplaats
Dansstudio	4,0	per 100 m ² BVO
Sportschool	4,0	per 100 m ² BVO
Fitnesscentrum	4,0	per 100 m ² BVO
Sporthal	2,5	per 100 m ² BVO
Sportveld	0,5	per 100 m ² BVO
Squashbaan	0,5	per 100 m ² BVO
Tennisbaan / -hal	0,5	per 100 m ² BVO
Zwembad (overdekt)	20,0	per 100 m ² bassin
Zwembad (open lucht)	28,0	per 100 m ² bassin
Golfbaan	0,5	per ha.
Indoorspeeltuin / kinderspeelhal	0,5	per 100 m ²

Onderwijs

segment	heel Heerlen	
Kinderdagverblijf (crèche)	3,00	per 100 m ² BVO
Basisonderwijs	5,00	per 10 leerlingen
Middelbare school (VMBO, HAVO, VWO), leerlingen	10,00	per 100 m ² BVO
Middelbare school (VMBO, HAVO, VWO), medewerkers	0,50	per 100 m ² BVO
MBO	80,00	per 100 leerlingen, gem. 10 m ² BVO per leerling
HBO	20,00	per 100 studenten, gem. 7,5 m ² BVO per student
Avondonderwijs	8,00	per 100 studenten, gem. 10 m ² BVO per student

Zorg, (sociale) voorzieningen en overig

segment	heel Heerlen	
Huisartsenpraktijk	1,7	per behandelkamer
Apotheek	11,0	per apotheek, gem. 250 - 300 m ² BVO per apotheek
Fysiotherapiepraktijk	1,7	per behandelkamer
Consultatiebureau	1,7	per behandelkamer
Tandartsenpraktijk	1,7	per behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,7	per behandelkamer
Ziekenhuis	0,4	per 100 m ² BVO
Verpleeg- en verzorgingstehuis	2,5	per 100 m ² BVO
Religiegebouw	0,3	per zitplaats

Bijlage 2: Parkeernormen auto

Parkeren op eigen terrein

Woning	Theoretisch aantal	Berekenings aantal
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5
Garage met enkele oprit (tot 5 m.)	2	1,2
Garage met lange oprit (> 10 m.)	3	2,0
Garage met dubbele oprit (minimaal 4,5 m.) breed	3	2,0

Woning	per wooneenheid			
segment	centrum Heerlen	schil en stadsdeelc entra	overig gebied	
Huurwoning, sociaal	0,8	0,9	1,1	huur, huis, sociale huur
Koopwoning, middelduur	1,1	1,3	1,6	koop, huis, twee-onder-een-kap
Huurwoning, middelduur	0,6	0,7	0,9	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)
Koopwoning, duur	1,2	1,4	1,7	koop, huis, vrijstaand
Huurwoning, duur	1,0	1,2	1,4	huur, huis, vrije sector
Koopappartement, duur	1,0	1,2	1,5	koop, appartement, duur
Huurappartement, duur	0,9	1,1	1,3	huur, appartement, duur
Koopappartement, middelduur	0,9	1,1	1,3	koop, appartement, midden
Huurappartement, midden/goedkoop/sociaal	0,6	0,7	0,9	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	1,0	1,0	1,0	kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)
Kamerverhuur, niet-zelfstandig (studenten)	0,2	0,2	0,2	Kamerverhuur, zelfstandig (studenten)
Serviceflat	0,2	0,8	0,9	Serviceflat
Arbeidsmigranten	1,0	1,0	1,0	Kamerverhuur, zelfstandig (studenten)

De bezoekersnorm (0,1 pp per woning) maakt onderdeel uit van bovenstaande

Centrum Heerlen: De bezoekersnorm hoeft niet binnen het plangebied opgelost te worden.

Schil en stadsdeelcentra, Overig gebied: De bezoekersnorm wordt binnen het plangebied opgelost.

*Winkelen en boodschappen*per 100 m² BVO

segment	centrum Heerlen	schil en stadsdeelce ntra	overig gebied	aandeel bezoek
Heerlen centrum	3,3			92%
Stadsdeelcentra		4,2	5,3	85%
Wijk- en buurtcentra		3,3	4,1	79%
Supermarkt	2,1	3,0	3,9	93%
Bouwmarkt		1,5	2,0	87%
Bruin- / witgoedzaken		4,8	6,6	92%
Tuincentrum		2,0	2,3	89%
Grootschalige detailhandel		3,2	3,7	94%
Grote supermarkt (XL)	4,9	5,8	6,7	84%
Meubel- / woonboulevard		1,6	2,0	93%

De centrumgebieden van Heerlerbaan, Heerlerheide en Hoensbroek zijn ingedeeld bij de functie 'Stadsdeelcentra'.

Horeca en recreatie

segment	centrum Heerlen	schil en stadsdeelc entra	overig gebied	aandeel bezoek
Hotel (3*)	1,5	2,6	4,2	77%
Hotel (4*)	2,7	4,4	6,3	73%
Hotel (5*)	4,2	6,8	9,3	65%
Café / bar / cafetaria	4,0	4,0	5,0	90%
Restaurant	8,0	8,0	12,0	80%
Evenementenhal / beurs- / congresgebouw	3,0	4,0	5,0	99%

per 10 kamers, gem. 30 m² BVO per kamerper 10 kamers, gem. 40 m² BVO per kamerper 10 kamers, gem. 50 m² BVO per kamerper 100 m² BVO, gem. 1,5 m² per zitplaatsper 100 m² BVO, gem. 2,0 m² per zitplaatsper 100 m² BVO*Werken*per 100 m² BVO

segment	centrum Heerlen	schil en stadsdeelc entra	overig gebied	aandeel bezoek
Kantoor (zonder balie)	0,9	1,3	1,4	5%
Kantoor (met balie)	1,3	1,6	2,0	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	1,1	1,5	1,9	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	0,4	0,5	0,7	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,1	1,3	5%

Vrachtwagenparkeren maakt géén onderdeel uit van bovenstaande parkeernormen.

Sport, cultuur en ontspanning

segment	centrum Heerlen	schil en stadsdeel centra	overig gebied	aandeel bezoek	
Bibliotheek	0,2	0,5	0,8	97%	per 100 m ² BVO
Museum	0,3	0,5	0,9	95%	per 100 m ² BVO
Bioscoop / filmhuis	2,2	6,9	10,0	94%	per 100 m ² BVO, 3 m ² BVO is 1 zitplaats; mogelijke overlap 40%
Theater / Schouwburg	5,8	6,4	8,3	87%	per 100 m ² BVO, 3 m ² BVO is 1 zitplaats
Bowlingcentrum	1,1	1,7	2,3	89%	per baan
Dansstudio	1,0	3,3	4,9	93%	per 100 m ² BVO
Sportschool	0,9	2,9	4,2	87%	per 100 m ² BVO
Fitnesscentrum	1,2	3,9	5,7	90%	per 100 m ² BVO
Wellnesscentrum			8,8	99%	per 100 m ² BVO, thermen, kuuroord, beautycentrum
Sporthal	1,2	1,8	2,4	96%	per 100 m ² BVO
Sportveld		0,13	0,13	95%	per 100 m ² BVO
Squashbaan	1,5	2,3	2,6	84%	per 100 m ² BVO
Tennisbaan / -hal	0,2	0,3	0,4	87%	per 100 m ² BVO
Zwembad (overdekt)	8,5	9,7	10,5	97%	per 100 m ² bassin
Zwembad (open lucht)		9,8	12,7	98%	per 100 m ² bassin
Golfbaan			85,6	98%	per 18 holes, 16 ha.
Indoorspeeltuin / kinderspeelhal	1,0	1,8	2,8	98%	per 100 m ² BVO

Zorg, (sociale) voorzieningen en overig

segment	centrum Heerlen	schil en stadsdeel centra	overig gebied	aandeel bezoek	
Huisartsenpraktijk	1,8	2,2	2,7	57%	per behandelkamer, gem. 20 m ² BVO per behandelkR, gem. 110 m ² per huisartsenprakt.
Apotheek	2,0	2,5	2,9	45%	per apotheek, gem. 250 - 300 m ² BVO per apotheek
Fysiotherapiepraktijk	1,0	1,2	1,5	57%	per behandelkamer, gem. 50 m ² BVO per behandelkamer
Consultatiebureau	1,0	1,3	1,6	50%	per behandelkamer, gem. 40 m ² BVO per behandelkamer
Tandartsenpraktijk	1,3	1,7	2,1	47%	per behandelkamer, gem. 110 m ² BVO per praktijk
Gezondheidscentrum	1,3	1,6	1,9	55%	per behandelkamer
Ziekenhuis (bezoekers)	1,3	1,5	1,6	29%	per 100 m ² BVO
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5	0,5	0,5	60%	per wooneenheid, inclusief parkeren voor personeel
Religiegebouw	0,1	0,1	0,1	95%	per zitplaats

Opmerking:

- Een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende disciplines van de gezondheidszorg gevestigd zijn (www.ensie.nl).

Onderwijs

segment	centrum Heerlen	schil en stadsdeel centra	overig gebied	aandeel bezoek	
Kinderdagverblijf (crèche)	0,5	0,8	1,1	0%	per 100 m ² 30% met auto, 5 m ² BVO per leerling, exclusief K+R
Basisonderwijs	0,7	0,7	0,7	0%	per 100 m ² gem. 4 m ² BVO per leerling, excl. K+R
Middelbare school (VMBO/HAVO/VWO)	2,3	3,0	3,3	11%	per 100 leerlingen gem. 15 m ² BVO per leerling, bezoekers zijn leerlingen
MBO	3,2	3,8	4,2	7%	per 100 leerlingen gem. 10 m ² BVO per leerling, bezoekers zijn leerlingen
HBO	6,3	6,9	7,5	72%	per 100 leerlingen gem. 7,5 m ² BVO per student, bezoekers zijn studenten
Avondonderwijs	30,0	40,0	50,0	95%	per 100 studenten gem. 10 m ² BVO per student, bezoekers zijn studenten

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Woningen, bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen, bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor / bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop / theater / podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- / verzorgingstehuis / aanleunwoning / verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis, patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis, medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bron: CROW, Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, december 2018

Bijlage 4: Reserveringsovereenkomst (concept)

Reserveringsovereenkomst

Parkeervoorziening <Naam>, <Adres>

Partijen

Exploitant

Naam:
 KvK:
 IBAN:
 Adres:
 Postcode:
 Plaats:
 Tekenbevoegd:

Abonnementhouder

Naam:
 Adres:
 Postcode:
 Woonplaats:
 Email facturatie:
 Tekenbevoegd:
 KvK-nummer:

Overwegende dat:

- Abonnementhouder eigenaar is van het object <naam>, gelegen aan de <adres> te Heerlen;
- Abonnementhouder voornemens is het object te ontwikkelen tot <bouwprogramma>, hierna te noemen het 'Bouwplan';
- Exploitant de parkeervoorziening <naam>, <adres>, hierna te noemen de 'Parkeervoorziening' exploiteert;
- Abonnementhouder Exploitant heeft verzocht om abonnementen uit te geven in de Parkeervoorziening ten behoeve van het Bouwplan, zodra het Bouwplan is opgeleverd;
- De datum van oplevering van het Bouwplan is verwacht <periode oplevering>, hierna te noemen de 'Ingangsdatum Parkeerovereenkomst';
- Partijen het bovenstaande in de onderhavige Reserveringsovereenkomst en de als bijlage aangehechte parkeerovereenkomst wensen vast te leggen.

Komen overeen:

1. Exploitant reserveert <aantal> stuks 7x24 abonnementen voor Abonnementhouder in de Parkeervoorziening tot aan de, op moment van ondertekening van deze Reserveringsovereenkomst nog niet definitief bekende, Ingangsdatum Parkeerovereenkomst onder de volgende voorwaarden:
 - a. Exploitant houdt de abonnementen beschikbaar, tegen betaling van een beschikbaarheidsvergoeding, tot aan de Ingangsdatum Parkeerovereenkomst. Abonnementhouder zal Exploitant uiterlijk 2 maanden voorafgaand aan de definitieve datum van oplevering

van het Bouwplan schriftelijk informeren over de daadwerkelijke opleverdatum en derhalve de Ingangsdatum Parkeerovereenkomst. Partijen zullen de daadwerkelijke Ingangsdatum Parkeerovereenkomst per addendum bij de Parkeerovereenkomst vastleggen;

- b. De beschikbaarheidsvergoeding bedraagt <bedrag> EUR excl. BTW per abonnement per jaar, te weten in totaliteit <bedrag> excl. BTW per jaar;
 - c. Exploitant brengt de beschikbaarheidsvergoeding vooruit in rekening. Abonnementhouder zal de beschikbaarheidsvergoeding binnen 14 dagen na de factuurdatum voldoen;
 - d. De beschikbaarheidsvergoeding heeft betrekking op de periode vanaf de datum van ondertekening van deze Reserveringsovereenkomst tot en met de Ingangsdatum Parkeerovereenkomst;
 - e. De beschikbaarheidsvergoeding is een vergoeding ten behoeve van het beschikbaar houden van de abonnementen. De vergoeding kan dus nimmer verrekend worden met de abonnementsgelden, noch bestaat er een recht op restitutie van de vergoeding om welke reden dan ook.
2. Onderhavige Reserveringsovereenkomst eindigt van rechtswege op de ingangsdatum Parkeerovereenkomst of wanneer de exploitatie van de Parkeervoorziening door Exploitant eindigt.
 3. Abonnementhouder dient de Reserveringsovereenkomst en de Parkeerovereenkomst binnen dertig dagen na dagtekening ter bevestiging getekend te retourneren. Dit aanbod heeft een geldigheidsduur van dertig dagen na dagtekening. Hierna vervalt dit aanbod.
 4. De Reserveringsovereenkomst en de Parkeerovereenkomst worden van kracht en zijn enkel rechtsgeldig na ondertekening door beide partijen;
 5. Indien Abonnementhouder 1 jaar na ondertekening van onderhavige Reserveringsovereenkomst aantoonbaar niet over een onherroepelijke omgevingsvergunning ten behoeve van de realisatie van het Bouwplan beschikt, heeft Abonnementhouder eenmalig het recht deze reserveringsovereenkomst te beëindigen tegen een datum gelegen ten minste 1 jaar na ondertekening van deze Reserveringsovereenkomst. In dit geval heeft Abonnementhouder geen recht op restitutie van de reeds betaalde beschikbaarheidsvergoeding. De beschikbaarheidsvergoeding heeft in dit geval betrekking op de periode vanaf datum ondertekening van deze Reserveringsovereenkomst tot de datum waartegen Abonnementhouder de Reserveringsovereenkomst heeft beëindigd.

Heerlen, <datum>

Exploitant:

Abonnementhouder:

<naam>

<naam>

<functie>

<functie>

<datum>

Bijlage:

De Parkeerovereenkomst

Bijlage 5: Kwaliteitseisen fietsparkeren

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

FietsParKeur: Normstellend document fietsparkeersystemen, versie 2.1, april 2019

Leidraad Fietsparkeren: CROW publicatie 291, Leidraad Fietsparkeren 2011

Bouwbesluit 2012, artikel 4.31

Bijlage 6: Format toepassingskader + spelregels

Stap	Betreft	Ontwikkeling 50 dure appartementen Spoorsingel	Resultaat aantal pp
1.	Normatieve parkeerbehoefte		
	1A.	Saldering bestaande parkeerbehoefte	
1.	Normatieve parkeerbehoefte na saldering		
2.	Effectieve parkeerbehoefte		
3.	Mobiliteitsreducties		
	3A.	Aanwezigheid HOV-halte	
		< 200 m. 20% reductie	
		200 - 400 m. 10% reductie	
	3B.	Inzet deelmobiliteit	
		per deelauto 3 pp netto	
		één deelauto per 60 woningen	
		maximaal 20% reductie	
	3C.	Realisatie extra fietsparkeerplaatsen	
		10% bovenop parkeereis 10% reductie	
4.	Parkeereis: parkeerbehoefte na reducties		
5.	Parkeeroplossingen		
	5A.	Parkeerplaatsen op eigen terrein	
	5B.	Parkeerplaatsen in omgeving, privaat	
	5C.	Parkeerplaatsen in omgeving, openbaar (straat)	nvt
6.	Parkeerbalans		

Spelregels

- * De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de vastgestelde mobiliteitsnorm per functie af te zetten tegen de omvang (aantal eenheden / m2 BVO) van de functie.
- * De effectieve parkeerbehoefte wordt berekend door de normatieve parkeer-behoefte af te zetten tegen de in het beleid opgenomen aanwezigheids-percentages. De effectieve parkeerbehoefte wordt voor de 7 maatgevende momenten weergegeven.
- * De mobiliteitsreducties worden gecumuleerd. De effectieve parkeerbehoefte kan voor maximaal 50% worden gereduceerd door de genoemde initiatieven op het gebied van mobiliteit.
- * De mobiliteitsreductie wordt berekend over de effectieve parkeerbehoefte.
- * Voor iedere gereduceerde (en dus niet te realiseren) parkeerplaats wordt een bijdrage aan het Mobiliteitsfonds gedaan (zie hoofdstuk 5.2).
- * De adressen behorende bij de ontwikkeling waarvan de parkeerbehoefte wordt afgekocht, maken aanspraak op een parkeervergunning zolang het plafond niet is bereikt.
- * Maximaal 50% van de parkeerbehoefte na reducties mag buiten het plan-gebied (lees: in de omgeving) afgewenteld worden. Hierbij geldt een maximaal acceptabele loopafstand die varieert per doelgroep (zie hoofdstuk 5.5).

Bijlage 7: Voorbeeldberekening parkeerbalans

Voorbeeldberekening fietsparkeren

Locatie:

- Spoorsingel / Willemstraat / Gringelstraat

5B. Parkeerplaatsen in bewaakte stalling:

- Akerstraat: 600 m.
- PG De Klomp: 250 m.
- Max. acceptabele loopafstand: 100 m.

Stap	Betreft	Ontwikkeling 50 dure appartementen Spoorsingel	Resultaat aantal pp
1.	Parkeerbehoefte		100
5.	Parkeeroplossingen		
	5A. Parkeerplaatsen op eigen terrein		100
	5B. Parkeerplaatsen in bewaakte stalling		0
6.	Parkeerbalans		0

Voorbeeldberekening autoparkeren

Locatie:

- Spoorsingel / Willemstraat / Gringelstraat

3A. Mobiliteitsreducties:

- Bushalte Heerlen Centrum: 250 m.
- NS station Heerlen: 350 m.

5B. Parkeerplaatsen in omgeving, openbaar:

- PG De Klomp: 275 m., 10 pp.

Stap	Betreft	Ontwikkeling 50 dure appartementen Spoorsingel	Resultaat aantal pp
1.	Normatieve parkeerbehoefte		50
	1A. Saldering bestaande parkeerbehoefte		
1.	Normatieve parkeerbehoefte na saldering		50
2.	Effectieve parkeerbehoefte		45
3.	Mobiliteitsreducties		8
	3A. Aanwezigheid HOV-halte		5
	< 200 m. 20% reductie		
	200 - 400 m. 10% reductie		5
	3B. Inzet deelmobiliteit		3
	per deelauto 3 pp netto		3
	één deelauto per 60 woningen		
	maximaal 20% reductie		
	3C. Realisatie extra fietsparkeerplaatsen		0
	10% bovenop parkeereis 10% reductie		
4.	Parkeereis: parkeerbehoefte na reducties		37
5.	Parkeeroplossingen		37
	5A. Parkeerplaatsen op eigen terrein		27
	5B. Parkeerplaatsen in omgeving, privaat		10
	5C. Parkeerplaatsen in omgeving, openbaar (straat)		nvt
6.	Parkeerbalans		0

Bijlage 8: Begrippenlijst

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

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

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

Ruimtelijke ontwikkeling: Onder ruimtelijke ontwikkelingen verstaan we:

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

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