

Gemeente Kerkrade

Visie parkeerbeleid en maatregelenpakket

Gemeente Kerkrade

Visie parkeerbeleid en maatregelenpakket

Datum 22 augustus 2008
Kenmerk KRD008/Wmh/0229

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Kerkrade
Titel rapport	Visie parkeerbeleid en maatregelenpakket
Kenmerk	KRD008/Wmh/0229
Datum publicatie	22 augustus 2008
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer L. Schings
Projectteam Goudappel Coffeng	Mevrouw ir. A.W. Schepman en mevrouw ir. H.E. Wilmink
Projectomschrijving	Opstellen parkeervisie, beleidsuitgangspunten en maatregelenpakket voor de gemeente Kerkrade
Trefwoorden	Kerkrade, visie, beleid, instrumenten, maatregelenpakket

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Totstandkoming	1
1.3	Leeswijzer	1
	DEEL 1 Visie op Parkeren	2
2	Parkeervisie Kerkrade	3
2.1	Algemene visie	3
2.2	Visie op doelgroepen	4
2.3	Regie	5
	DEEL 2 Parkeermaatregelen in bestaande situaties	6
3	Van knelpunt tot oplossing	7
4	Knelpunt: te weinig parkeercapaciteit	9
4.1	Centrum	9
4.2	Wijkwinkelcentra	11
4.3	Woonwijken	11
4.4	Bedrijventerreinen	11
5	Inefficiënt gebruik van parkeercapaciteit	13
5.1	Centrum	13
5.2	Wijkwinkelcentra	14
5.3	Woonwijken	14
5.4	Bedrijventerreinen	14
6	Knelpunt: doelgroep parkeert op ‘verkeerde’ locatie	15
6.1	Waarom reguleren?	15
6.2	Wanneer reguleren?	17
6.3	Welke reguleringsvorm?	18
6.4	Voor wie heeft regulering welke gevolgen?	19
7	Knelpunt: regels worden niet nageleefd	23
7.1	Gereguleerde gebieden	23
7.2	Ongereguleerde gebieden	24
	DEEL 3 Parkeermaatregelen bij nieuwbouw	25
8	Nieuwbouwprojecten	26

DEEL 4 Beleidsrichtingen Parkeren	29
-----------------------------------	----

9 Overzicht beleidsmatige uitgangspunten	30
--	----

Bijlagen

1 Overzicht huidige reguleringsgebieden	
2 Toepassing van parkeermaatregelen	
3 Parkeernormen Kerkrade	

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met als motto ‘veranderen, verjongen, vernieuwen, maar bovenal vooruitzien’ heeft de gemeente Kerkrade velerlei ontwikkelingen doorgemaakt en in het vizier, zoals de bouw van appartementencomplex en winkelpassage Orlando, het nieuwe centrumplan met een overdekte winkelpassage en de herinrichting van de binnenstedelijke locatie tussen de Marktstraat en de Einderstraat. Daarnaast heeft Zuid-Limburg al vanaf 1997 te maken met een afnemend aantal inwoners en ook Kerkrade is zich hiervan bewust. Als gevolg van deze ontwikkelingen heeft de gemeente behoefte aan een visie op het te voeren parkeerbeleid tot 2015 met beleidsuitgangspunten en een concreet maatregelenpakket.

1.2 Totstandkoming

In de eerste fase van dit traject is de parkeervisie van Kerkrade tot 2015 opgesteld. Om de visie op het gebied van parkeren in Kerkrade te kunnen vormen, is allereerst inzicht verkregen in de parkeersituatie op enkele locaties in Kerkrade door middel van een parkeeronderzoek. Daarop volgend zijn de ontwikkeling van de parkeersituatie naar de toekomst toe meegenomen op basis van de Woonvisie Parkstad Limburg. Uit de analyse van de huidige en toekomstige parkeersituatie in Kerkrade is een lijst met huidige en te verwachte knelpunten opgesteld. De gemeente Kerkrade heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd ondersteuning te bieden in de eerste fase van het proces en de resultaten in een tweede fase verder uit te werken. De uitwerking heeft geleid tot het document dat voor u ligt, waarin heldere beleidsuitgangspunten zijn opgenomen en een maatregelenpakket wordt geboden om maatwerk te kunnen bieden aan lokale parkeeroverlast.

1.3 Leeswijzer

In deel 1 wordt ingegaan op de parkeervisie van de gemeente Kerkrade. Dit als vertrekpunt op hoofdlijnen om vervolgens dieper in te gaan op de verschillende beleidskeuzes en mogelijke maatregelen bij parkeeroverlast in bestaande situaties in deel 2. Het laatste deel biedt maatregelen om knelpunten ten aanzien van parkeren te voorkomen bij nieuwbouwprojecten.

DEEL 1 Visie op Parkeren

Kerkrade heeft de ambitie om een stad te worden waar het prettig wonen en werken is voor iedereen, waar voldoende werkgelegenheid is, waar mensen zich veilig voelen en trots zijn op hun stad. Kerkrade onderscheidt zich nu al door een rijk verenigingsleven, vele evenementen op cultureel en sportief gebied zoals de carnaval en het Orlando Festival en unieke attracties als GaiaPark Kerkrade Zoo, het Industrion, Kasteel Erenstein en omgeving en natuurlijk het cultureel en geestelijk erfgoed Rolduc. Het imago van Kerkrade als familiestad, cultuurstad en klankstad is nadrukkelijk neergezet.

In dit deel wordt de visie op het parkeren in Kerkrade gepresenteerd.

2 Parkeervisie Kerkrade

Het parkeerbeleid kan een bijdrage leveren aan de ambities van Kerkrade op het gebied van toeristische aantrekkelijkheid, bereikbaarheid, economisch functioneren en leefbaarheid. Parkeren zit daarmee in een krachtenveld met soms conflicterende belangen afhankelijk van het betreffende gebied en bijbehorende doelgroepen. Rekening houdend met dit krachtenveld komen in dit hoofdstuk achtereenvolgens de algemene visie op parkeren, de visie op doelgroep en de visie op het voeren van regie aan de orde.

2.1 Algemene visie

Om de komende jaren een gedegen parkeerbeleid te kunnen voeren is het van belang een duidelijke visie te hebben op het parkeren in Kerkrade. Het parkeerbeleid van de gemeente Kerkrade moet aansluiten bij het Kerkrade van nu en van de toekomst. Gezien de ambitie van Kerkrade biedt een vraagvolgend parkeerbeleid het beste kader voor een prettige parkeeromgeving ten aanzien van de verschillende doelgroepen die Kerkrade rijk is. Hiermee sluit de gemeente gedeeltelijk aan bij de landelijke beleidslijn uit de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte over: mobiliteit mag en hoort bij de samenleving. Bij een vraagvolgend parkeerbeleid wordt de hoeveelheid parkeercapaciteit afgestemd op de hoeveelheid auto's in een bepaald gebied. De tegenhanger is vraagsturend beleid, waarbij de parkeercapaciteit wordt aangepast aan de gewenste hoeveelheid auto's in een gebied.



De landelijke beleidslijn stelt tevens dat automobilisten verleid moeten worden tot het gebruik van een ander vervoermiddel, faciliterend beleid genoemd. Voor Kerkrade is een faciliterend beleid echter niet realistisch. Het aanbod aan alternatieve vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer is beperkt en het stimuleren van het gebruik van de fiets in het heuvelachtige landschap heeft beperkt effect.

Het parkeerbeleid van Kerkrade dient tevens een positieve bijdrage te leveren aan de ambities van de nieuwe woonvisie van Parkstad: meer ruimte aan de bewoners op zowel woongebied alsook op parkeergebied. Ruime parkeernormen dragen daartoe bij. Het realiseren van voldoende en comfortabele parkeergelegenheden rondom toeristische attracties in Kerkrade past uitstekend bij de toeristische aantrekkelijkheid. Ruime parkeergelegenheid rondom bedrijventerreinen, te realiseren in combinatie met de revitaliseringplannen van deze terreinen, verhoogt in sterke mate de aantrekkings-

kracht van deze bedrijventerreinen. Ook de winkelcentra zijn sterk gediend met comfortabele en royaal opgezette parkeermogelijkheden.

In de Koersbrief van Kerkrade, bedoeld als aanzet voor een discussie over de te voeren strategie van Kerkrade, wordt de Mens centraal geplaatst. Duidelijke verwijzing naar en overzichtelijke inrichting van parkeerlocaties dragen bij aan een prettige beleving van de parkeersituatie.

2.2 Visie op doelgroepen

De omvang van het centrum van Kerkrade alsmede het functioneren van het centrum vragen een beleid waarbij bezoekers dichtbij hun bestemming kunnen parkeren. Ten behoeve van het economisch functioneren moet het centrum goed bereikbaar zijn voor consumenten en toeristen. Het centrum dient voldoende parkeercapaciteit direct aan de rand van het centrum te bieden. De parkeerlocaties moeten goed vindbaar zijn en logisch aansluiten op de regionale verkeeraders. Consumenten en toeristen zijn voornamelijk parkeerders met een langere en vooraf niet altijd in te schatten verblijfsduur. Daarom geeft deze doelgroep de voorkeur aan parkeerlocaties met achteraf betalen.



Voor gehandicapten dienen parkeerplaatsen gereserveerd te zijn verspreid over het centrum dichtbij een parkeermeter. De parkeerplaatsen zijn geplaatst bij belangrijke openbare voorzieningen om de loopafstanden zo kort mogelijk te houden.

De werknemers in het centrum dienen bijvoorkeur gratis te kunnen parkeren op locaties aan de rand van het centrum. Er moet voorkomen worden dat zij uitwijken naar gratis parkeerplaatsen in woonwijken rondom het centrum. Om de parkeersituatie voor bewoners in het centrum acceptabel te houden, dienen voldoende parkeerplaatsen voor hen beschikbaar te zijn.

In woonwijken zijn parkeerplaatsen primair voor bewoners en hun bezoek bedoeld. Er moeten, voor zover ruimtelijk mogelijk en qua leefbaarheid gewenst, voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Voor het economisch functioneren van wijkwinkelcentra dienen deze voorzien te zijn van voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers van de winkels en hun personeel zonder dat overlast ontstaat voor de bewoners in de wijk.

Op bedrijventerreinen zijn bedrijven zelf verantwoordelijk voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein voor auto's, bestelbusjes, vrachtwagens e.d.

2.3 Regie

Om het parkeerbeleid zo goed mogelijk uit te voeren, moet de gemeente regie kunnen voeren over zowel het parkeren op straat als het parkeren in de parkeergarages. De twee parkeergarages in Kerkrade zijn ondergebracht in de zogeheten Parkeeraccommodatie Kerkrade BV. Het is mogelijk dat bepaalde onderdelen van het gemeentelijke parkeerareaal in handen komen van (commerciële) marktpartijen. In dat geval is met name zeggenschap in beleidsvorming (zoals tarifiering) en technisch beheer¹ van belang. De handhaving en exploitatie² spelen een minder grote rol hierin. Dit betekent echter niet dat de gemeente Kerkrade per definitie alle taken op het gebied van parkeren volledig in eigen handen moet houden. Uitbesteding van taken aan een private partij is met name interessant als voor deze taak specialistische kennis nodig is, bijvoorbeeld bij onderhoud van parkeerapparatuur. Bij het uitbesteden van deze taak geeft de gemeente haar regie niet uit handen.

¹ Het aanschaffen, plaatsen en in stand houden van alle 'hardware' (zoals parkeerautomaten) die nodig is ten behoeve van het parkeerareaal.

² Bijvoorbeeld het opleggen en innen van betalingsverplichtingen en het verlenen van vergunningen.

DEEL 2 Parkeermaatregelen in bestaande situaties

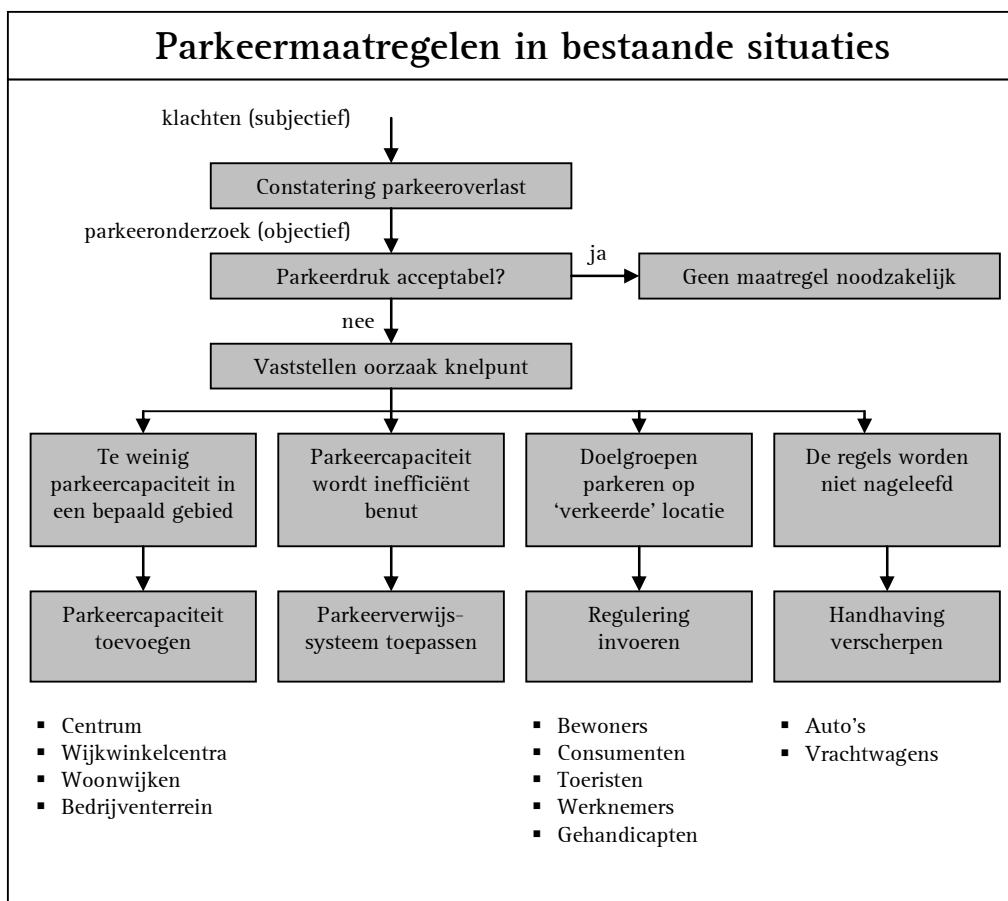
In dit deel van de parkeervisie wordt ingegaan op verschillende knelpunten en mogelijke parkeermaatregelen om de knelpunten op te lossen.

In hoofdstuk 3 wordt in een stroomschema weergegeven welke stappen doorlopen dienen te worden om van een knelpunt te komen tot de meest geschikte oplossing in de vorm van een parkeermaatregel. Bij iedere parkeermaatregel wordt onderscheid gemaakt in specifieke doelgroepen en gebieden waar de maatregel op van toepassing is. In de daarop volgende hoofdstukken worden de maatregelen nader toegelicht. De geboden maatregelen per knelpunt sluiten aan bij de eerder geformuleerde visie van de gemeente Kerkrade.

In bijlage 1 worden voorbeelden gegeven voor het toepassen van het stroomschema op basis van enkele huidige en te verwachten knelpunten.

3 Van knelpunt tot oplossing

In dit hoofdstuk wordt het stroomschema toegelicht om van een parkeerknelpunt te komen tot de meest geschikte parkeermaatregel voor een specifieke doelgroep en een bepaald gebied in Kerkrade.



Figuur 3.1: Stroomschema maatregelen bij parkeerknelpunten

Figuur 3.1 geeft mogelijke maatregelen aan voor de gemeente Kerkrade bij een bepaald parkeerknelpunten. Om te bepalen of de gemeente maatregelen moet ondernemen, dient eerst bepaald te worden of er sprake is van een onacceptabele parkeersituatie in het betreffende gebied. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft. Uit de ervaring van Goudappel Coffeng blijkt dat bij een parkeerdruk hoger dan 80% tot 90%, de zoektijd naar een parkeer-

plaats sterk toeneemt. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast voor de omgeving toenemen. De parkeerdruk vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders en is hiermee een maatstaf voor de beoordeling van de parkeersituatie. De parkeerdruk dient bekeken te worden op gebiedsniveau afgebakend door geografisch en verkeerstechnisch logische grenzen. Een waarde van 80% geldt voor gebieden met veel kortparkeerders en/of met verspreid liggende parkeerplaatsen en een waarde van 90% voor gebieden met voornamelijk langparkeerders en/of met veel parkeerterreinen en parkeergarages.

Gezien het gemêleerde karakter binnen het centrum van Kerkrade wordt een parkeerdruk van 85% gehanteerd als maximum voor een acceptabele parkeersituatie. In de andere gebieden in Kerkrade wordt 90% gehanteerd als maximum.

Op basis van een parkeeronderzoek wordt objectief inzicht verkregen in de werkelijke parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen. Wanneer blijkt dat in het betreffende gebied de parkeerdruk acceptabel is, is het niet noodzakelijk een parkeermaatregel in te voeren.

Indien blijkt dat de parkeerdruk hoger is dan de acceptabele waarde van 85% of 90%, dan zal nader bekeken dienen te worden wat de oorzaak is van het knelpunt om een gepaste oplossing te kunnen bieden.

In het stroomschema is onderscheid gemaakt in vier soorten knelpunten:

- De parkeercapaciteit is ontoereikend voor de hoeveelheid auto's in het gebied. In hoofdstuk 4 worden per specifiek gebied mogelijke maatregelen gegeven.
- De bestaande parkeercapaciteit wordt niet optimaal benut omdat bijvoorbeeld veel bewoners in dezelfde straat willen parkeren terwijl de straat er om de hoek leeg staat. Hoofdstuk 5 gaat in op maatregelen om de openbare parkeercapaciteit beter te benutten.
- Bepaalde doelgroepen parkeren op de 'verkeerde' locatie, bijvoorbeeld het personeel van een wijkwinkel parkeert voor de deur waardoor bezoekers geen plek meer hebben. Om het parkeergedrag van een bepaalde doelgroep te beïnvloeden wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op verschillende reguleringsmaatregelen.
- De regels worden niet nageleefd, waardoor de ingevoerde maatregel niet het gewenste effect levert. Het 7^{de} hoofdstuk gaat in op handhaving ten aanzien van auto- en vrachtwagenparkeren.

4 Knelpunt: te weinig parkeercapaciteit

Parkeervraag en parkeeraanbod moeten zoveel mogelijk met elkaar in evenwicht zijn, zowel qua hoeveelheid als locatie. Bij te weinig parkeerplaatsen treedt er parkeeroverlast op, bij te veel parkeerplaatsen is sprake van onnodig ruimtebeslag. Er dient voldoende parkeercapaciteit aanwezig te zijn om de parkeerdruk op te kunnen vangen in een gebied. Een incidenteel optredende hoge parkeerdruk, bijvoorbeeld tijdens een evenement of tijdens de markt, vormt geen directe aanleiding om de parkeercapaciteit uit te breiden. Om de parkeerbalans in stand te houden moet bij herinrichting het oorspronkelijke aantal parkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp terugkomen, tenzij blijkt dat dit niet noodzakelijk is.

In dit hoofdstuk wordt voor het knelpunt ‘te weinig parkeercapaciteit’ de meeste geschikte oplossing geboden, uitgewerkt per gebied.

4.1 Centrum

Recent parkeeronderzoek heeft uitgewezen dat in het centrum van Kerkrade voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor verschillende doelgroepen, zowel gratis, betaald als vergunninghouderplaatsen.³ Ook wanneer de ontwikkelingen in het kader van het Centrum Plan gerealiseerd worden blijven er ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Mocht er in het centrum van Kerkrade een parkeercapaciteitsknelpunt ontstaan dan zijn er, afhankelijk welke doelgroepen het betreft, verschillende mogelijkheden.

Consumenten en toeristen beschikken momenteel over voldoende betaalde parkeerplaatsen in het centrum naar gelang de parkeerdruk: kort parkeren op straat of langer parkeren in de garages. Wanneer voor consumenten en toeristen een capaciteits tekort optreedt, is het opnemen van extra parkeervoorzieningen in ontwikkelingsplannen van het centrum een mogelijke maatregel. In de schaarse openbare ruimte is vaak weinig ruimte voor inpassing van extra parkeerplaatsen op maaiveld. Daarnaast is het voor deze doelgroep wenselijk de parkeercapaciteit te concentreren in een garage of terrein, zodat de parkeerverwijzing daarop kan aansluiten en ook achteraf betalen mogelijk is.

Voor bewoners in het centrum dient voldoende parkeercapaciteit aanwezig te zijn dichtbij de woning. Hiertoe functioneert het huidige beleid van exclusieve vergunninghouderplaatsen goed. Op het moment dat voor bewoners te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het centrum, is het creëren van parkeerplaatsen op maaiveld

³ Goudappel Coffeng heeft in februari 2008 een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Kerkrade. Hieruit komt naar voren dat het op zaterdagmiddag om 15.00 uur het drukst is. Op dat moment is 40% van alle openbare parkeerplaatsen bezet. Uitgesplitst naar de verschillende soorten parkeerplaatsen is 60% van alle vergunninghouderplaatsen bezet, bijna 55% van alle gratis parkeerplaatsen en circa 35% van de betaalde parkeerplaatsen. Op andere momenten van de week is de parkeerdruk in het centrum een stuk lager.

binnen de compacte centrumbebouwing niet altijd mogelijk. Het realiseren van een gebouwde parkeervoorziening is een mogelijkheid, maar financieel gezien onaantrekkelijk. Het realiseren van een (gebouwde) parkeervoorziening is relatief duur (in vergelijking met losse parkeerplaatsen op straat), terwijl bewoners slechts bereid zijn een kleine bijdrage te betalen voor een vergunning. Daarnaast willen bewoners bij voorkeur op straat voor de deur parkeren en daarbij is weinig animo om te lopen naar een parkeervoorziening op afstand.

In het geval dat in het centrum een tekort is aan parkeerplaatsen voor bewoners en het ruimtelijk niet mogelijk is extra parkeerplaatsen toe te voegen op maaiveld, is aanpassen van de huidige regulering de meest geschikte maatregel (zie hoofdstuk 6).

Werknemers kunnen nu terecht op enkele gratis parkeerterreinen buiten het gereguleerde centrum zoals het Old Hickoryplein.



Wanneer de parkeercapaciteit van de gratis parkeerplaatsen rond het centrum te laag wordt, dienen nieuwe gratis terreinen gevonden te worden om te voorkomen dat de werknemers uitwijken naar de woonstraten en daar parkeeroverlast veroorzaken. Aandachtspunt hierbij zijn enkele bouwterreinen in en rond het centrum waar momenteel door voornamelijk werknemers gratis geparkeerd wordt. Op het moment dat deze terreinen bebouwd worden, zal bekeken moeten worden of compensatie van deze parkeerplaatsen noodzakelijk is. Mocht compensatie nodig blijken dan dient gezocht te worden naar een alternatieve parkeerlocatie voor zover de openbare ruimte dit toelaat. Bij een tekort aan gratis parkeerplaatsen voor werknemers uit het centrum kan bijvoorbeeld worden bekeken of bouwterreinen aan de rand van het centrum die nu worden gebruikt als parkeerterrein en waarvoor geen concrete bouwontwikkelingen zijn, als definitieve parkeerlocaties kunnen worden aangemerkt.

Mocht de rand van het centrum te weinig mogelijkheden bieden voor gratis parkeerterreinen, dan kunnen werknemers middels regulering gestimuleerd worden gebruik te maken van bepaalde parkeerlocaties (zie hoofdstuk 6).

4.2 Wijkwinkelcentra

Voldoende parkeercapaciteit rondom wijkwinkelcentra is van belang om deze centra goed te laten functioneren. Wanneer er overlast bij wijkwinkelcentra optreedt omdat er te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn, is uitbreiding van de capaciteit een oplossing. Dit zal met name in herinrichting gezocht moeten worden.

Wanneer er door herinrichting geen extra parkeercapaciteit kan worden toegevoegd, kan met de invoering van parkeerregulering ruimte voor bezoekers worden gecreëerd (zie hoofdstuk 6).

4.3 Woonwijken

Wanneer er in woonwijken parkeeroverlast optreedt als gevolg van een hoge parkeerdruk door bewoners zelf, moet gezocht worden naar de mogelijkheid om de capaciteit uit te breiden. Parkeerregulering is in eerste instantie onwenselijk, aangezien alle auto's in het gebied moeten zijn. Extra capaciteit kan gecreëerd worden door het slim inrichten van de openbare ruimte, bijvoorbeeld door het versmallen van het wegprofiel. Een andere mogelijkheid is het aanleggen van centrale parkeerplaatsen aan de rand van een woonwijk, alhoewel het gebruik van deze locaties dan wel gestimuleerd moet worden en er tegen foutparkeren in de woonwijk opgetreden moet worden. Een mogelijke en weliswaar zeer ongewenste ontwikkeling voor het creëren van extra parkeercapaciteit is 'parkeren in de voortuin'. Op deze manier kunnen extra parkeerplaatsen op eigen terrein worden gecreëerd voor bewoners. De gecreëerde parkeerplaats bevindt zich echter op een oprit van een woning, waardoor de parkeerplaats niet door iedereen kan worden gebruikt (inefficiënt). Daarnaast gaat door het aanleggen van de inrit in sommige gevallen een openbare (langs)parkeerplaats verloren. Juridisch gezien is het eveneens geen gewenste ontwikkeling omdat het bestemmingsplan aangepast moet worden.

De ruimtelijke mogelijkheden zijn met name in oudere woonwijken beperkt, waardoor herinrichting van de openbare ruimte niet altijd mogelijk is. In het uiterste geval kan voor regulering gekozen worden (zie hoofdstuk 6). Parkeerregulering heeft immers als effect dat parkeerplaatsen op eigen terrein beter gebruikt worden en dat bijvoorbeeld minder bedrijfsbusjes mee naar huis worden genomen.

4.4 Bedrijventerreinen

Voor bedrijven geldt in principe dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost volgens de geldende parkeernorm. Als er op bedrijventerreinen parkeeroverlast optreedt, zullen de bedrijven dus eerst op hun eigen verantwoordelijkheid worden aangesproken. De openbare parkeercapaciteit wordt in principe niet uitgebreid.

Vrachtwagens parkeren volgens het aanwijzingsbesluit op de daarvoor aangewezen locaties. De gemeente Kerkrade heeft op speciale locaties parkeercapaciteit toegewezen aan grote voertuigen.

5 Inefficiënt gebruik van parkeercapaciteit

Om de parkeersituatie in Kerkrade acceptabel te houden is het enerzijds van belang dat er voldoende openbare parkeercapaciteit is en anderzijds dat de beschikbare parkeercapaciteit efficiënt wordt benut. Voor het knelpunt 'inefficiënt gebruik van parkeercapaciteit' biedt een parkeerverwijssysteem een oplossing. Een parkeerverwijssysteem wordt niet alleen ingezet om de beschikbare parkeercapaciteit efficiënter te benutten, maar ook om:

- het zoekverkeer naar een parkeerplaats in het centrum te verminderen;
- de doorstroming naar parkeerplaatsen te versnellen;
- een eenduidige en herkenbare parkeerroute naar de belangrijkste parkeerlocaties te creëren;
- het gebruik van de parkeergarages te bevorderen;
- het parkeren in het gebied rondom het centrum te voorkomen.

De voordelen van een parkeerverwijssysteem komen voornamelijk ten goede aan:

- het milieu: minder zoekverkeer is minder uitstoot;
- de leefbaarheid: meer parkeerders in de garages dus minder blik op straat en minder uitwijkgedrag naar gebieden rondom het centrum;
- de (verkeers)veiligheid: gericht doorstromen van verkeer via de grotere wegen;
- economisch functioneren van het centrum: inkomsten uit parkeergelden maakt behoud van kwaliteit mogelijk en betere bereikbaarheid van de voorzieningen zorgt voor meer omzet.

In dit hoofdstuk zal per gebied voor het knelpunt 'inefficiënt gebruik van parkeercapaciteit' de meest geschikte oplossing geboden worden.

5.1 Centrum

In het centrum van Kerkrade zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig om verschillende doelgroepen een plek te geven, maar de verschillende doelgroepen moeten de parkeerplaatsen ook kunnen vinden.

Voor onbekende bezoekers van Kerkrade is een eenduidige en herkenbare parkeerroute rondom het centrum van Kerkrade wenselijk voor een efficiënt gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit. Deze parkeerroute dient ondersteund te worden met een parkeerverwijssysteem.

Het huidige parkeerverwijssysteem wordt vormgegeven door een statische bewegwijzering. Een dynamisch systeem is gezien de schaalgrootte van Kerkrade niet nodig. Een tussenvorm is een systeem waarbij alleen ter hoogte van de belangrijkste parkeerlocaties dynamisch wordt aangegeven of de parkeerlocatie vrij, vol of gesloten is.

Controle van de huidige statische verwijzing in begin 2008 heeft uitgewezen dat het parkeerverwijssysteem volledig en correct is. Op bepaalde plekken kan de verwijzing eventueel verduidelijkt worden (zie foto).

Bij grote evenementen in Kerkrade is het omwille van behoud van de leefbaarheid wenselijk gebruik te maken van tijdelijke routering met (gele) borden.



5.2 Wijkwinkelcentra

Wanneer blijkt dat in een wijkwinkelcentrum de parkeercapaciteit inefficiënt gebruikt wordt, is directe communicatie met de bezoeker de meeste gepaste oplossing. Gezien het feit dat bezoekers van een wijkwinkelcentrum vaak uit de directe omgeving komen en dus bekend zijn in de buurt, zal een eenvoudige en lokale parkeerverwijzing naar parkeerplaatsen niet het gewenste effect hebben. De bezoekers worden door deze vorm van indirecte communicatie niet (meer) beïnvloed. Door toepassing van directe communicatie richting de bezoekers bijvoorbeeld via de winkeliers met een promotieactie, kan het gewoontegedrag van de bezoeker worden beïnvloed.

5.3 Woonwijken

In woonwijken komt inefficiënt gebruik van de parkeercapaciteit regelmatig voor. Bewoners willen voor de deur parkeren waardoor de parkeerdruk in de ene straat boven de 100% uit kan stijgen, terwijl in de naastgelegen straat voldoende ruimte is. In dit soort gebieden is informeren een maatregel om bewustwording van en wijziging in gedrag te kunnen bewerkstelligen. Parkeerverwijziging is in woonwijken vaak niet de juiste maatregel tegen de parkeeroverlast.

5.4 Bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen is het voor vrachtverkeer wenselijk een routering naar vrachtwagenparkeerterreinen aan te geven. Vrachtwagens zijn beperkt in hun wendbaarheid, waardoor het belangrijk is dat een vrachtwagen in één keer naar de juiste parkeer- of laadplaats rijdt. Bedrijven dienen zorg te dragen voor voldoende parkeercapaciteit, maar ook voor de juiste verhouding tussen auto- en vrachtwagenplaatsen. Door de beperkte uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen voor auto's en vrachtwagens, kan inefficiënt gebruik van de parkeercapaciteit ontstaan op eigen terrein.

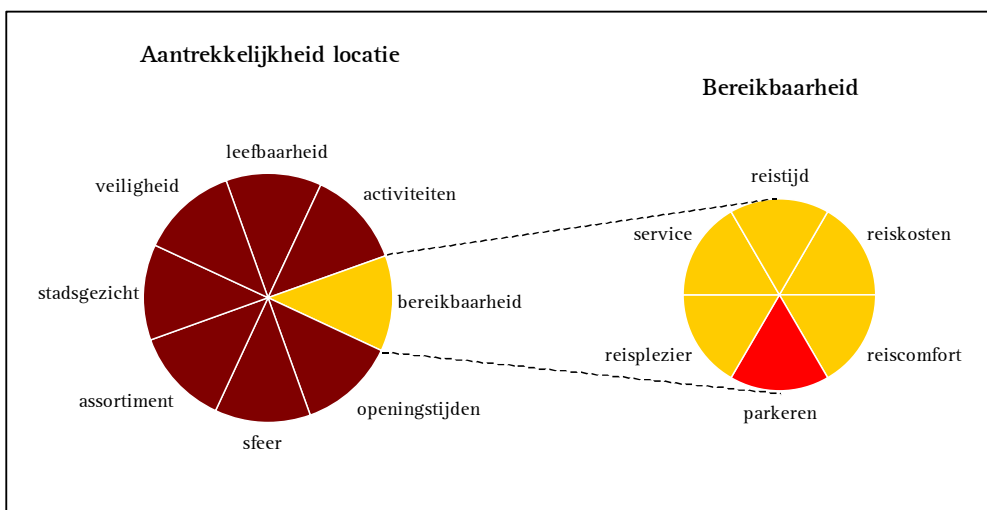
6 Knelpunt: doelgroep parkeert op ‘verkeerde’ locatie

Wanneer het knelpunt optreedt dat een doelgroep op de ‘verkeerde’ locatie parkeert, biedt regulering een gepaste oplossing. Regulering is een maatregel waarmee het parkeergedrag van specifieke doelgroepen beïnvloed kan worden.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op waarom regulering wordt toegepast, in welke situatie regulering een oplossing biedt, waar welke reguleringsvorm het beste past en voor wie een reguleringsvorm gevolgen heeft.

6.1 Waarom reguleren?

Binnen de gemeente Kerkrade is de discussie ontstaan of de parkeerregulering in het centrum een negatieve invloed op het bezoekersgedrag heeft. Uit onderzoek blijkt dat consumenten primair voor een winkelgebied kiezen op grond van de omvang en het assortiment van het aanbod aan winkels en de afstand tot het winkelgebied. Winkelgebieden concurreren derhalve primair met elkaar op kwaliteit (zie figuur 6.1).



Figuur 6.1: Invloedsfactoren voor de aantrekkelijkheid van een locatie

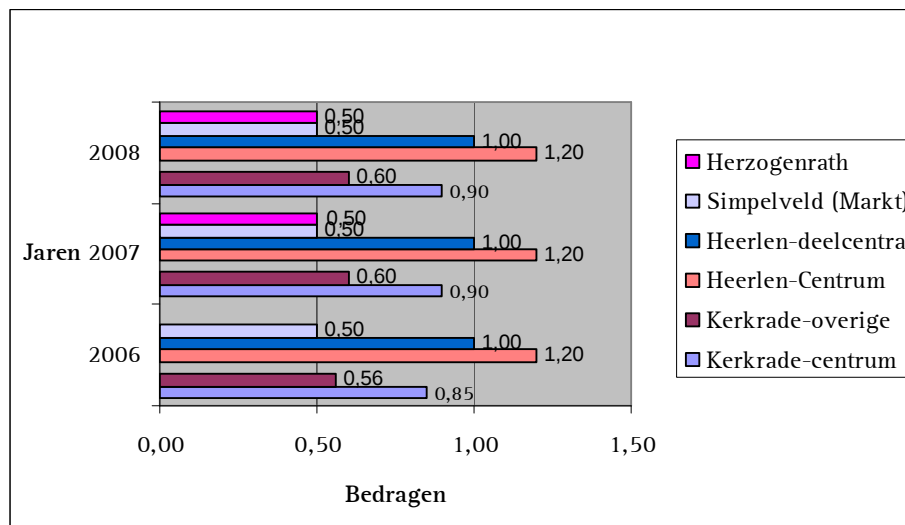
De onderlinge verhouding tussen de taartpunten uit figuur 6.1 is voor elk gebied anders, maar duidelijk is dat bereikbaarheid, en als onderdeel daarvan parkeren, slechts één van de vele factoren is die de aantrekkelijkheid van een winkelgebied bepalen. Dit betekent niet dat parkeren door consumenten niet als belangrijk wordt ervaren. De parkeersituatie kan daarom als een vorm van service worden beschouwd. Bij een goe-

de parkeerservice en kwaliteit is het betalen van een redelijk bedrag aan parkeergeld van ondergeschikt belang.

Met het afschaffen van de parkeerregulering in Kerkrade komt het functioneren van het centrum juist onder druk te staan. Bewoners en werknemers kunnen dan immers de hele dag op de parkeerplaatsen dichtbij de winkels parkeren, terwijl bezoekers, die later arriveren, geen parkeerplaats dichtbij hun bestemming kunnen vinden. Op dat moment wordt het knelpunt 'doelgroep parkeert op verkeerde locatie' gecreëerd en beïnvloedt de parkeersituatie de aantrekkelijkheid van het centrum dus negatief. Dit geldt ook voor de wens van ondernemers om het betaald parkeren op koopavond en zaterdag af te schaffen. Juist op koopavond en in het weekend worden de parkeerplaatsen dichtbij de winkels bezet door zowel bewoners als winkeliers van het centrum. Kantoorpersoneel is weliswaar niet aanwezig, de parkeerplaatsen die daarmee vrijkomen worden ingenomen door bewoners. Hierdoor kunnen bezoekers in het geval van gratis parkeren niet dichtbij de winkels staan.

Het instellen van gratis parkeren binnen het huidige gereguleerde gebied in feestperiodes is eveneens af te raden. De gemeente dient consequent en eenduidig de venstertijden van betaald parkeren te communiceren. Door op bepaalde dagen af te wijken van de venstertijden voor betaald parkeren, wordt juist onduidelijkheid geschapen. Hierdoor kan de parkeerder onaangenaam verrast worden, omdat hij niet van te voren weet waar hij aan toe is. Daarnaast is het economisch en financieel gezien niet aantrekkelijk voor de gemeente. De gemiste inkomsten uit betaald parkeren in drukke periodes kunnen dan niet gebruikt worden ter investering in het op peil houden van de kwaliteit van de bereikbaarheid en parkeervoorzieningen. Het argument dat gratis parkeren in feestperiodes meer bezoekers zou trekken is slechts deels te onderbouwen. In feestperiodes spelen marketingactiviteiten een grote rol. Juist in de feestperiodes wordt aandacht besteed aan 'sfeer' en worden 'activiteiten' georganiseerd; factoren die de aantrekkelijkheid van Kerkrade extra positief beïnvloeden (zie figuur 6.1).

Eén van de aspecten binnen de invloedsfactor 'bereikbaarheid' is de prijs om te parkeren (onderdeel van reiskosten). In figuur 6.2 is het uurtarief voor het parkeren in het centrum en in het overige gebied van Kerkrade vergeleken met het uurtarief in omringende gemeenten. Hieruit blijkt dat het uurtarief op straat in Kerkrade lager is dan de omringende grotere gemeenten en hoger is dan de omringende kleinere gemeenten. Het uurtarief in Kerkrade sluit dus aan bij de positie die het winkelgebied qua omvang inneemt ten opzichte van omliggende gemeenten, hetgeen onder andere gunstig is voor de concurrentiepositie van Kerkrade. Zoals toegelicht bij figuur 6.1 is het uurtarief (de reiskosten) een van de onderdelen die de aantrekkelijkheid van een winkelgebied bepalen. De concurrentiepositie van Kerkrade wordt derhalve door meerdere factoren bepaald.



Figuur 6.2: Benchmark uurtarieven op straat (bron: gemeente Kerkrade)

6.2 Wanneer reguleren?

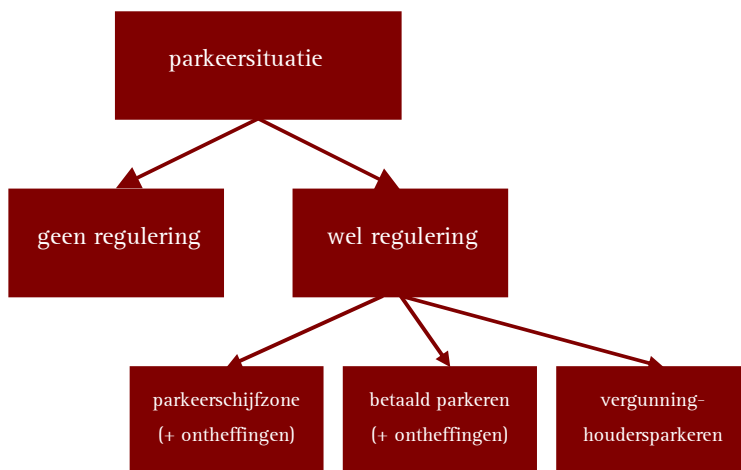
Parkeerregulering is een maatregel die kan worden ingezet om parkeeroverlast tegen te gaan op het moment dat de acceptabele parkeerdruk in een gebied wordt overschreden of om een bepaald gebruik van parkeercapaciteit te stimuleren. Dit betekent dat parkeerregulering in feite overal in Kerkrade kan worden toegepast. Om echter een lappendeken te voorkomen en om de neveneffecten van parkeerregulering, zoals uitwijkgedrag, te beperken, is het wenselijk om parkeerregulering alleen in te voeren in gebieden die grenzen aan een bestaand reguleringsgebied en om de parkeerregulering niet per straat maar per gebied in te voeren. Uitzondering op beide aspecten kan zijn het op kleine schaal instellen van parkeerregulering rond bijvoorbeeld een wijkwinkelcentrum.

In sommige situaties is de invoering van parkeerregulering geen geschikt beleidsinstrument om parkeeroverlast tegen te gaan. Met name in woonwijken waar de overlast ontstaat doordat het autobezit onder bewoners hoger is dan het beschikbare aanbod, heeft parkeerregulering beperkt effect. In dergelijke gebieden kunnen andere maatregelen meer effect hebben, zoals het uitbreiden van parkeercapaciteit (zie hoofdstuk 4) of verscherpen van de handhaving (zie hoofdstuk 7).

6.3 Welke reguleringsvorm?

Op hoofdlijn zijn drie reguleringsvormen te onderscheiden (zie figuur 6.3). Welke reguleringsvorm toegepast wordt, hangt mede samen met de gewenste sturing van doelgroepen.

In het centrum van Kerkrade wordt de reguleringsvorm betaald parkeren toegepast, waarbij zeer beperkt ontheffingen worden verleend. Aan de rand van dit reguleringsgebied zijn locaties waar de reguleringsvorm vergunninghoudersparkeren wordt toegepast. De reguleringsvorm parkeerschijfzone met ontheffingen komt sporadisch in Kerkrade voor (recentelijk ingevoerd op het Maria Gorettiplein). In bijlage 1 zijn kaarten opgenomen met de huidige reguleringsvormen in Kerkrade.



Figuur 6.3: Reguleringsvormen

In het centrum van Kerkrade heeft recentelijk parkeeronderzoek inzichtelijk gemaakt dat voldoende parkeercapaciteit aanwezig is voor alle doelgroepen inclusief de ontwikkelingen tot 2015. Uitbreiding van het reguleringsgebied is daarom vooralsnog niet aan de orde.

Op het moment dat overlast wordt ervaren, zal het bestaande reguleringsgebied voornamelijk met de reguleringsvorm vergunninghoudersparkeren worden uitgebreid, aangezien het met name woonstraten betreft. Alleen als er bezoekerstrekkende functies in het gebied aanwezig zijn, moet de reguleringsvorm betaald parkeren toegepast worden.

Aan de rand van een reguleringsgebied zal de parkeerdruk altijd wat hoger zijn vanwege uitwijkgedrag naar locaties met vrij parkeren. Hoe groter het reguleringsgebied hoe kleiner deze randeffecten, maar ze zullen er altijd blijven. Uitbreiding van het

reguleringsgebied enkel om deze hogere parkeerdruk tegen te gaan, kan dus een verschuivend effect tot gevolg hebben. Een alternatieve maatregel in het geval van een hoge parkeerdruk aan de rand van een reguleringsgebied is het mogelijk maken voor een doelgroep in het drukke randgebied om bijvoorbeeld met een vergunning te parkeren in het gereguleerde gebied.

Bij een hoge parkeerdruk buiten het centrum, bijvoorbeeld bij wijkwinkelcentra, zijn de reguleringsvormen betaald parkeren en blauwe zone geschikt. De reguleringsvorm blauwe zone is gebruiksvriendelijker, omdat gebruikers niet hoeven te betalen voor het parkeren. Langparkeerders kunnen niet van deze parkeerplaatsen gebruik maken, zodat de parkeerplaatsen dichtbij de voorzieningen gereserveerd zijn voor de bezoekers van de winkels. Opgemerkt dient te worden dat de reguleringsvorm blauwe zone financieel gezien onvoordelig is. De gemeente ontvangt uit deze reguleringsvorm geen parkeergelden, maar maakt wel kosten voor handhaving. Om deze reden is het verstandig de reguleringsvorm blauwe zone met gepaste terughoudendheid toe te passen en alleen waar verwacht wordt dat de reguleringsvorm betaald parkeren te grote negatieve effecten zal hebben.

6.4 Voor wie heeft regulering welke gevolgen?

6.4.1 Bewoners

De huidige parkeerregulering wordt voortgezet. Dit betekent dat bewoners die binnen het gebied met betaald parkeren wonen, geen vergunning kunnen aanvragen. Alleen voor vergunninghoudersplaatsen kan een parkeervergunning aangevraagd worden. Daarnaast kan voor de parkeergarages in het centrum een abonnement aangeschaft worden.

De huidige regulering van vergunninghoudersplaatsen exclusief voor bewoners maakt dubbelgebruik niet mogelijk. Hierdoor liggen deze parkeerplaatsen overdag deels leeg (zie foto). Indien zich parkeerverlast voordoet in het centrum en uitbreiding van regulering noodzakelijk is, is het aan te raden van vergunninghoudersparkeren over te



gaan op betaald parkeren met ontheffingen. Op die manier kunnen zowel bewoners met hun ontheffing als bezoekers tegen betaling op alle gereguleerde plaatsen parkeren en wordt de bestaande capaciteit efficiënter benut. Daarnaast maakt deze maatregel het mogelijk om bewoners aan de rand van het reguleringsgebied, die last hebben van een verhoogde parkeerdruk, indien gewenst een vergunning te bieden in het gereguleerde gebied als de parkeerdruk in het gereguleerde gebied dit toelaat.

Zolang het reguleringsgebied de huidige omvang behoudt, zijn aanvullende regelingen voor bijvoorbeeld bezoekers van bewoners of mantelzorg niet nodig. Met name bij de uitbreiding van het gebied met vergunninghoudersparkeren wordt het voor deze doelgroepen lastig om te parkeren. In dat geval zal een bezoekersregeling en een regeling voor mantelzorg geïntroduceerd moeten worden.

6.4.2 Consumenten

Consumenten kunnen bijna overal in Kerkrade parkeren: tegen betaling in het centrum en gratis daarbuiten, alleen op vergunninghoudersplaatsen mogen zij niet parkeren. Op het moment dat de regulering van exclusieve vergunninghouders in het centrum wordt omgezet in betaald parkeren met ontheffingen voor bewoners, kunnen consumenten op alle parkeerplaatsen parkeren in het gereguleerde gebied.

Mogelijkheden van achteraf betalen

GSM-parkeren. Bij GSM-parkeren meldt de parkeerder zich aan via zijn mobiel bij de parkeerautomaat. Op het moment dat de parkeerder vertrekt, meldt hij zich af. Op die manier betaalt de parkeerder voor de parkeertijd. Zowel de gemeente als de parkeerder moeten zich vooraf aanmelden bij een aanbieder van GSM-parkeren.

Clearing House. Clearing House is momenteel nog in ontwikkeling, maar de bedoeling is dat de parkeerder een SMS met het kenteken verstuurd wanneer hij parkeert. Op dat moment worden de gegevens opgeslagen en wordt de begintijd geregistreerd. Bij het vertrek wordt weer een SMS gestuurd. De parkeerkosten worden maandelijks verrekend bij het abonnement van de mobiele telefoon. De bedoeling is dat Clearing House gezamenlijk door gemeenten wordt aangeboden, zodat partijen niet afhankelijk zijn van verschillende aanbieders.

Consumenten moeten dichtbij hun bestemming kunnen parkeren. Achteraf betalen is voor bezoekers prettig. De parkeergarages (de enige parkeerlocaties met achteraf betaald parkeren) worden dan ook beter gebruikt dan de vooraf betaalde parkeerplaatsen op straat, maar dit kan ook (deels) liggen aan het lagere uurtarief in de garages.

Gezien de wens van ondernemers en het gemak voor parkeerders om achteraf te betalen, wordt overwogen op meer terreinen in het centrum van Kerkrade achteraf betaald parkeren in te stellen door parkeren achter een slagboom. Het Kerkplein en de Einderstraat zijn hiervoor geschikte locaties. Daarnaast bespaart het plaatsen van een slagboom kosten op handhaving. Naast het plaatsen van parkeerplaatsen achter een slagboom bieden nieuwe ontwikkelingen eveneens mogelijkheden om achteraf betalen mogelijk te maken (zie kader).

6.4.3 Toeristen

Toeristen komen naar Kerkrade voor bijvoorbeeld GaiaPark Kerkrade Zoo. Toeristen komen voornamelijk in aanraking met de regulering betaald parkeren. Om deze toeristen ook naar het centrum van Kerkrade te trekken, kunnen speciale acties ondernomen worden, bijvoorbeeld dat toeristen bij het GaiaPark Kerkrade Zoo op vertoon van hun toegangkaart een kaartje voor een uur gratis parkeren in een van de garages kunnen afhalen. Dergelijke acties moeten erop gericht zijn dat toeristen zo lang mogelijk in Kerkrade verblijven. Daarbij is een goede verwijzing naar attracties en het centrum

ook van belang. Toeristen accepteren betaald parkeren, zolang de prijs in verhouding staat tot de kwaliteit en service.

6.4.4 Werknemers

Werknemers zullen met name buiten het gereguleerde gebied parkeren. Om te voorkomen dat zij overlast veroorzaken, is het van belang dat bij voorkeur gratis parkeerterreinen beschikbaar blijven. Anderzijds wisselen werknemers en bewoners elkaar in parkeergedrag af, dus een beperkt aantal werknemers dat in woonstraten parkeert, hoeft geen overlast op te leveren. Met name bij uitbreiding van het reguleringsgebied en daardoor het wegvallen van een gratis parkeerterrein, zal gedacht moeten worden aan een parkeeronthefing of -vergunning voor bedrijven.

6.4.5 Gehandicapten

Voor gehandicapten moeten speciaal ingerichte parkeerplaatsen beschikbaar zijn waar zij op vertoon van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart kunnen parkeren. Op deze parkeerplaatsen geldt eenzelfde regime als op de andere parkeerplaatsen, alleen zijn algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in gebieden met betaald parkeren voorzien van een eigen parkeermeter, zodat zij niet naar de parkeerautomaat hoeven te lopen. Gehandicapten die in Kerkrade wonen kunnen tevens een jaarvergunning aanschaffen, zodat zij het gehele jaar geen geld in de parkeermeter hoeven te gooien. Bij uitbreiding van het gereguleerde gebied dient de richtlijn in acht te worden genomen dat 1 parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaatsen gereserveerd moet zijn voor gehandicapten, oftewel 2% van het parkeeraanbod.⁴ Over de exacte benodigde aantallen vindt afstemming plaats met de gehandicaptenorganisaties in Kerkrade.



Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn nodig om parkeerplaatsen dichtbij voorzieningen vrij te houden voor deze doelgroep. Daarnaast moet dichtbij openbare gebouwen, zoals een bibliotheek en gemeentehuis, en bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk zijn, voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Voor de maatvoering worden de richtlijnen van het CROW gehanteerd.

⁴ Bron: CROW, ASVV 2004.

Scootmobiel en brommobiel

De vergrijzing in Kerkrade heeft een toenemend gebruik van de scootmobiel en de brommobiel tot gevolg. Een scootmobiel (en andere gehandicaptenvoertuigen) mogen overal rijden waar een fiets mag rijden en daarnaast ook op de stoep en in voetgangersgebieden. Gehandicaptenvoertuigen mogen daar ook parkeren. Het is dus niet mogelijk hierin te sturen, anders dan specifieke locaties speciaal hiervoor aan te wijzen. Voor een brommobiel (die ook voorzien moeten zijn van een bromfietsplaatje) gelden de regels voor motorvoertuigen. Deze voertuigen moeten daarom op reguliere parkeerplaatsen geparkeerd worden.



7 Knelpunt: regels worden niet nageleefd

Op het moment dat de regels van het parkeerbeleid niet worden nageleefd, wordt niet het gewenste effect van het achterliggende beleid behaald. De oplossing om dit knelpunt aan te pakken is handhaving. Het is essentieel dat parkeerders het gevoel hebben dat er gehandhaafd wordt, zodat zij hun parkeergedrag daar op aanpassen. Dit betekent dat op wisselende dagen, op onvoorspelbare plaatsen en op momenten dat er de meeste behoefte aan is gehandhaafd moet worden.

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan zowel handhaving in het geval van een regulering als handhaving in gebieden waar geen regulering geldt.

7.1 Gereguleerde gebieden

In een gebied wordt een regulering ingesteld om een bepaald effect te bewerkstelligen in het gedrag van de parkeerder. Wanneer onvoldoende of op verkeerde momenten handhaving wordt ingezet, wordt niet het gewenste effect van de maatregel bereikt. Daarom is het van belang dat er voldoende en op de juiste momenten parkeercontroleurs de handhaving uitvoeren. Een vuistregel is dat parkeercontroleurs per voltijds-medewerker 350 tot 400 parkeerplaatsen in gebieden met betaald parkeren voor hun rekening kunnen nemen.⁵ Voor handhaving van vergunninghoudersplaatsen bestaat geen vuistregel.

Handhaving wordt uitgevoerd door een koppel van parkeercontroleurs. Bij voorkeur bestaat dit koppel uit één fiscaal controleur en één Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA). Een fiscaal controleur kan alleen naheffingen uitschrijven voor het niet of te weinig betalen bij de parkeermeter, met andere woorden hij is alleen werkzaam in gebieden met betaald parkeren (gefiscaliseerde gebieden). Voor de handhaving op de vergunninghoudersplaatsen is een BOA nodig. Een BOA kan Wet-Mulder-feiten, zoals foutparkeren en parkeren zonder een vergunning op vergunninghoudersplaatsen, beboeten en is daarmee ook binnen gefiscaliseerd gebied actief. Daarnaast kan een BOA ook andere overtredingen, bijvoorbeeld milieuovertredingen, beboeten. Door beide controleurs als een koppel in te zetten, kan dus efficiënt en op meerdere aspecten gehandhaafd worden. Hoewel een fiscaal controleur op vergunninghoudersplaatsen geen bevoegdheden heeft, levert dit vanwege het beperkte aantal vergunninghoudersplaatsen geen inefficiëntie op.

⁵ Bron: CROW, *Richtlijn parkeercontrole*, publicatie 176, mei 2004.

Uitgangspunt voor deze richtlijn is dat per week 57 uur betaald en overwegend kort parkeren van kracht is en dat fiscale en administratiefrechtelijke handhaving van toepassing zijn.

7.2 Ongereguleerde gebieden

Ook buiten het gereguleerde gebied is handhaving op foutparkeren noodzakelijk. Daarbij moet met name opgetreden worden tegen verkeersonveilige of verkeersbelemmerende situaties. Bijvoorbeeld in woonwijken met een hoge parkeerdruk kunnen gevaarlijke situaties ontstaan wanneer hulpdiensten als politie, brandweer en ambulance de bestemming niet kunnen bereiken.

Vrachtwagenparkeren

De gemeente Kerkrade heeft speciale locaties aangewezen waar het parkeren van grote voertuigen toegestaan is. Om het gebruik te stimuleren moeten deze locaties goed uitgerust worden, bijvoorbeeld met prullenbakken. Daarnaast moet gehandhaafd worden op grotere voertuigen die geparkeerd staan op locaties waar dit niet is toegestaan. Het parkeren van grote voertuigen buiten die speciale locaties is namelijk volgens de Algemene Plaatselijke Verordening verboden.

DEEL 3 Parkeermaatregelen bij nieuwbouw

Wanneer in Kerkrade nieuwbouw plaatsvindt is het van belang reeds bij de bouwaanvraag rekening te houden met parkeren. Voordat een bouwvergunning wordt verleend kunnen de plannen zo mogelijk nog worden aangepast.

Dit deel biedt een stroomschema ter beoordeling van een bouwaanvraag en mogelijke parkeeroplossingen, zodat projecten doorgang kunnen vinden.

In bijlage 2 worden voorbeelden gegeven van specifieke situaties die zich kunnen voordoen bij het beoordelen van een bouwaanvraag ten aanzien van parkeren en welke oplossingsmogelijkheden voor handen zijn.

8 Nieuwbouwprojecten

Bij nieuwbouwplannen⁶ moeten voldoende parkeerplaatsen worden gecreëerd op eigen terrein. Hiervoor is het van belang om parkeernormen vast te stellen waarmee bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen bij een functie vereist zijn. De gemeente Kerkrade stelt de parkeerkencijfers van het CROW⁷ vast als gemeentelijke parkeernormen met aanpassingen naar de plaatselijke situatie (zie bijlage 3). Gezien het hoge autogebruik in Kerkrade wordt van de parkeerkencijfers van het CROW het maximum als minimum parkeernorm gehanteerd. Dit houdt in dat meer parkeerplaatsen realiseren dan de parkeernorm voorschrijft mogelijk is. De gemeentelijke parkeernorm vastgelegd in dit visiedocument wordt gekoppeld aan de Bouwverordening, zodat de gemeente een middel in handen heeft om de parkeernorm af te dwingen.

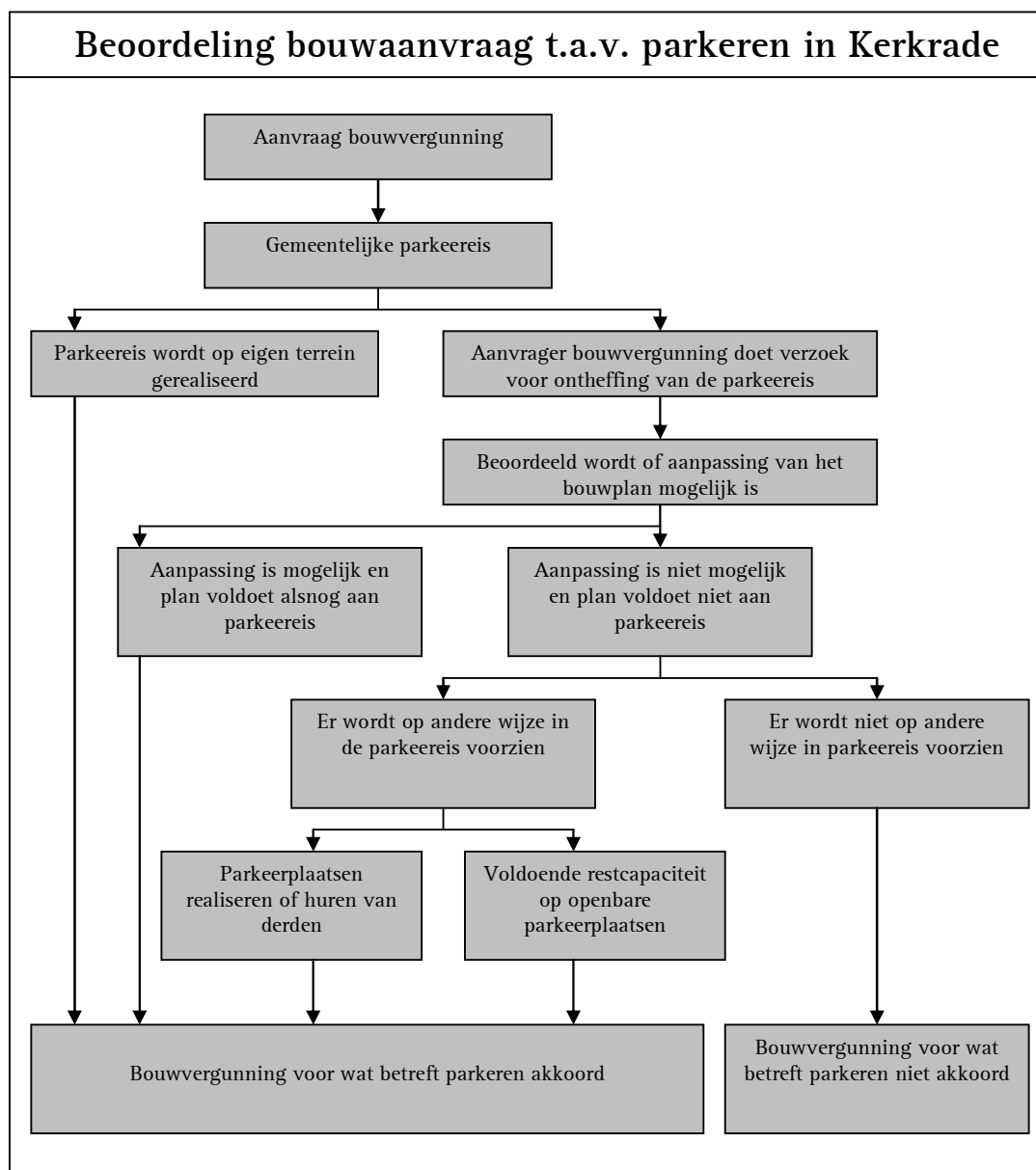
In praktijk blijkt veelal dat het realiseren van voldoende parkeerplaatsen niet mogelijk is. In dat geval zijn er grofweg drie mogelijkheden:

- De ontwikkeling wordt afgewezen, aangezien niet aan de gestelde eisen wordt voldaan.
- Voor de ontwikkeling wordt goedkeuring verleend, de gemeente verleent vrijstelling voor de verplichting tot het creëren van voldoende parkeerplaatsen onder bepaalde voorwaarden. Dit betekent dat de parkeervraag afgewenteld wordt op de reeds beschikbare (openbare) parkeerplaatsen of dat de parkeervraag elders wordt opgevangen.
- Voor de ontwikkeling wordt goedkeuring verleend. De gemeente verleent weliswaar vrijstelling voor de verplichting tot het creëren van voldoende parkeerplaatsen, maar de ontwikkelaar moet deze verplichting afkopen via een zogenaamd parkeerfonds. Met deze afkoop neemt de gemeente de verplichting op zich om deze parkeerplaatsen binnen een bepaalde termijn en binnen een redelijke afstand alsnog te realiseren. Op deze manier blijft de parkeercapaciteit op peil. Daarnaast wordt een ontwikkelaar door de financiële consequentie gestimuleerd een plan te ontwikkelen waarin voldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen.

De gemeente Kerkrade heeft aangegeven het parkeerfonds niet geschikt te vinden, omdat de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen dan vooruit wordt geschoven. De benodigde parkeerplaatsen worden dan niet gelijktijdig met de nieuwbouw gerealiseerd, terwijl de behoefte aan extra parkeerplaatsen bij de oplevering wel aanwezig is. Om te voorkomen dat door het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen de ontwikkelingen in Kerkrade stil komen te liggen, zijn in figuur 8.1 alternatieve procedures aangegeven.

⁶ Onder nieuwbouw wordt tevens verstaan verbouw, uitbreiding of de wijziging van een functie.

⁷ CROW is het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. De parkeerkencijfers zijn opgenomen in het ASVV 2004. Deze landelijke richtlijnen zijn aan de praktijk ontleend en zijn daarmee een reële inschatting van de parkeervraag. Voor Kerkrade dienen de parkeerkencijfers voor matig stedelijke gebieden gehanteerd te worden, een indeling van het CBS op basis van de adressendichtheid in de gemeente.



Figuur 8.1: Stroomschema beoordeling bouwplannen ten aanzien van parkeren

In eerste instantie dient de aanvrager van een bouwvergunning zich in te spannen om het ontwerp dusdanig aan te passen dat alsnog aan de parkeernorm wordt voldaan. Mocht het na de door de aanvrager getoonde inspanning niet mogelijk zijn, dan kan bekeken worden of de resterende benodigde parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de directe omgeving. Hierbij gaat de voorkeur uit naar de optie om parkeerplaatsen op korte afstand van de ontwikkelingslocatie te realiseren of bij derden te huren. In het

geval van huren zal de gemeente strikte afspraken dienen te maken met de ontwikkelaar over de minimale periode dat de ontwikkelaar de parkeerplaatsen ter beschikking heeft en over maximale loopafstand tot de parkeerplaatsen. Hiermee kan voorkomen worden dat de gemeente bouwprojecten die niet voldoen aan de parkeernorm toch goedkeurt omwille van de ontwikkeling. De tweede optie is om de resterende benodigde parkeerplaatsen op te vangen op openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving, mits dit in de directe omgeving van het ontwikkelingsplan niet leidt tot een onacceptabele parkeerdruk. Opgemerkt dient dan ook te worden dat voor deze optie niet te vaak gekozen kan worden.

DEEL 4 Beleidsrichtingen Parkeren

Ter afsluiting worden kort en bondig de belangrijkste beleidsuitgangspunten van de gemeente Kerkrade geformuleerd.

9 Overzicht beleidsmatige uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste beleidsuitgangspunten opgesomd, waardoor het mogelijk is het parkeren in Kerkrade tot 2015 in goede banen te leiden met behoud van haar aantrekkelijkheid, bereikbaarheid, economisch functioneren en leefbaarheid.

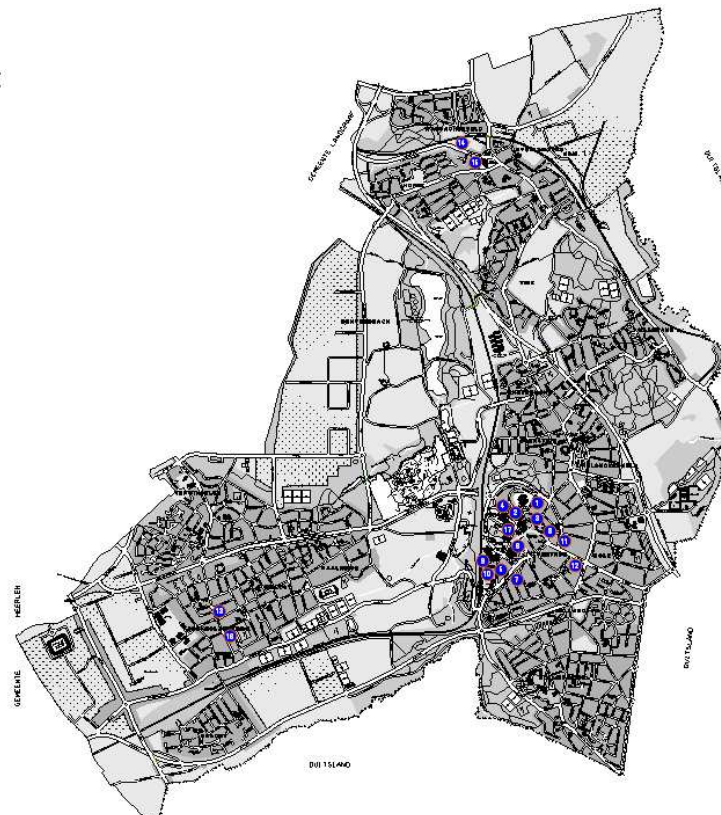
- De gemeente Kerkrade voert een vraagvolgend parkeerbeleid. Dat wil zeggen dat de gemeente waar mogelijk de parkeercapaciteit afstemt op het aantal auto's in een gebied.
- De gemeente houdt de regie over zowel het parkeren op straat als in de parkeergarages.
- In het centrum van Kerkrade wordt een maximale parkeerdruk gehanteerd van 85% als grenswaarde voor een acceptabele parkeersituatie. In de andere gebieden in Kerkrade is deze grenswaarde 90%.
- Binnen het parkeerbeleid worden verschillende doelgroepen onderscheiden:
 - . in de woonwijken zijn parkeerplaatsen primair voor bewoners en hun bezoek bestemd;
 - . voor werknemers in het centrum dienen bij voorkeur voldoende parkeerplaatsen op gratis parkeerterreinen net buiten het centrum te zijn;
 - . voor consumenten en toeristen dient het centrum goed bereikbaar te zijn;
 - . bezoekers van winkels dienen dichtbij hun bestemming te kunnen parkeren;
 - . voor gehandicapten dienen voldoende speciaal ingerichte parkeerplaatsen te zijn bij belangrijke openbare voorzieningen;
 - . bedrijven op bedrijventerreinen zijn zelf verantwoordelijk voor het organiseren van het auto- en vrachtwagenparkeren.
- Indien een parkeerknelpunt zich voordoet, wordt de oorzaak van het knelpunt bepaald, zodat op maat de meest geschikte maatregel voor de betreffende doelgroep en het gebied genomen kan worden.
- De reguleringsperiode dient aan te sluiten bij de winkelopeningstijden, omdat op die momenten de parkeerdruk het hoogst is en de belangen tussen verschillende doelgroepen conflicteren.
- Parkeren in de voortuin is ongewenst gezien de negatieve effecten ervan.
- Waar mogelijk en gewenst dient achteraf betaald parkeren te worden ingevoerd.
- Bij nieuwbouwplannen dienen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd te worden. Hierbij gelden in Kerkrade de maximale parkeerkencijfers van het CROW als minimum normen.
- Een statisch parkeerverwijssysteem sluit aan bij de schaalgrootte van Kerkrade. Voor een efficiënter gebruik van de belangrijkste parkeerlocaties kan ter plaatse dynamisch worden aangegeven of de parkeerlocatie vrij, vol of gesloten is.
- Parkeerregulering wordt in plaats van per straat per gebied ingevoerd om de neveneffecten van parkeerregulering, zoals uitwijkgedrag, zo veel mogelijk te beperken. Uitzondering vormt het op kleine schaal instellen van parkeerregulering rond bijvoorbeeld een wijkwinkelcentrum.

Bijlage 1 Overzicht huidige reguleringsgebieden

In deze bijlage zijn achtereenvolgens de locaties met betaald parkeren op straat, de betaalde parkeerterreinen en parkeergarages, de locaties met vergunninghoudersparke-
ren en de gratis parkeerterreinen aangegeven

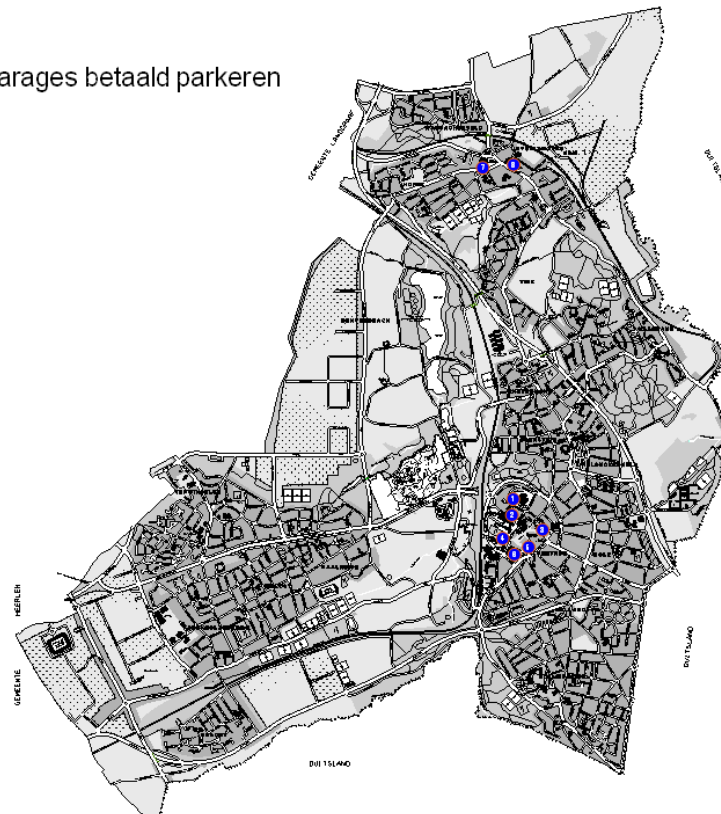
Betaald parkeren op straat

1. J.S. Bachstraat
2. Van Beethovenstraat
3. Mozartstraat
4. Wijngracht
5. Kapellaan
6. Engerweg
7. Deken Quadbachlaan
8. Poststraat
9. Kosterbeemden
10. Giessenstraat
11. Oranjestraat
12. Hoofdstraat
13. Akerstraat
14. Torenstraat
15. Terbrugge
16. Van de Weijerstraat
17. Dr. Kreijenstraat



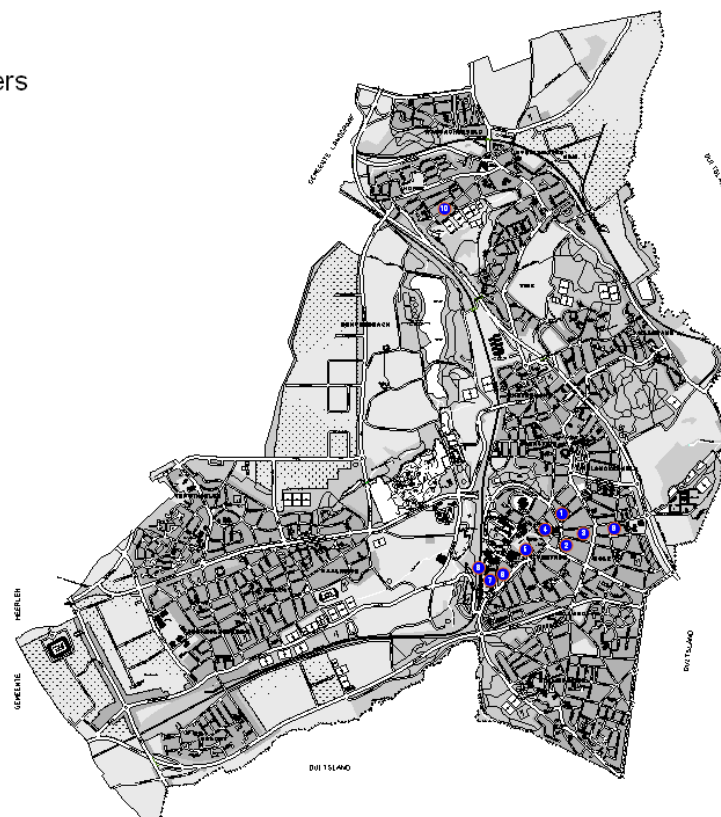
Parkeerterreinen\parkeergarages betaald parkeren

1. Rodahal
2. Wijngracht
3. Orlandopassage
4. Kerkplein
5. Einderstraat (dek)
6. Engerweg – D'r Pool
7. Socioproject
8. Portbeemden



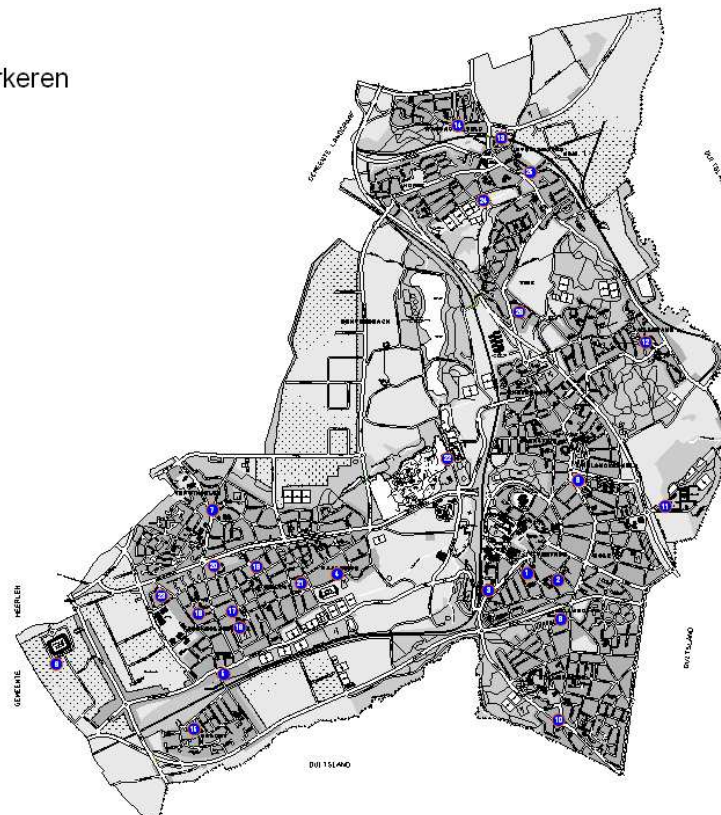
Parkeren vergunninghouders

1. Koninginnestraat
2. Oranjestraat
3. Kloosterraderstraat
4. Poststraat
5. Marktstraat
6. Stationstraat
7. Glessenstraat
8. Kosterbeemden
9. Rolduckerstraat
10. Anselderlaan



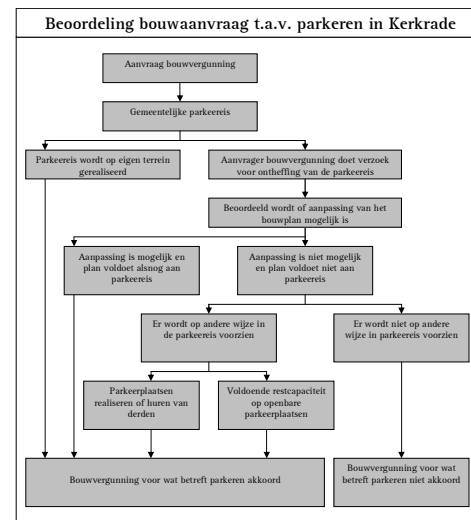
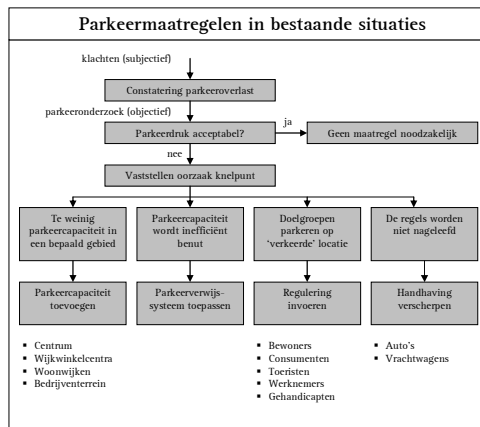
Parkeerterreinen gratis parkeren

1. Einderstraat
2. Old Hickoryplein
3. Museumplein
4. Sportpark Kaalheide
5. Plein
6. Roda JC Ring
7. Piusplein
8. Hertogenlaan / Albert Heijn
9. Maria Gorettiplein
10. Ackensplein
11. Rolduc
12. Van Goghplein
13. Hermansstraat
14. Nieuwenhagenweg
15. Eikerplein
16. Carboonplein (oud)
17. Van de Weijerstraat (nieuw)
18. Kremerstraat / Past. Scheurenstraat
19. Papaverplein
20. Salviaplein
21. Heiveldplein
22. Brughofweg (t.o. kasteel Erenstein)
23. Elbereveldstraat (flats)
24. Anseiderlaan
25. Stegel
26. St. Pieterstraat (achter noodkerk)



Bijlage 2 Toepassing van parkeermaatregelen

In deze bijlage wordt met behulp van voorbeelden, die zich (mogelijk) in de praktijk voordoen, de toepassing van het stroomschema met maatregelen gedemonstreerd. Eerst zullen voorbeelden gegeven worden met betrekking tot knelpunten in bestaande situaties. Vervolgens worden voorbeelden gegeven van mogelijke knelpunten die zich voor kunnen doen in nieuwbouwprojecten.



Bewoners geven aan parkeeroverlast te ervaren in de straat

Bewoners van de straten Schweizerstraat en Schouffertsweide in Eygelshoven vragen de gemeente een oplossing te bedenken voor de parkeeroverlast bij hen in de straat. Om te bepalen of de gemeente met een maatregel moet ingrijpen is eerst gemeten of de parkeerdruk in het betreffende gebied acceptabel is. Hiertoe is een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de wijk, waarbij het gebied geografisch en verkeerskundig logisch is afgebakend. Het onderzoek wijst uit dat de parkeerdruk in de wijk onder de grens van 90% ligt. De parkeerdruk is derhalve acceptabel en maatregelen op gebiedsniveau zijn niet noodzakelijk. In feite kan de gemeente hiermee de zaak afdoen, maar aangezien soms met een simpele ingreep de overlast kan worden weggenomen, is het toch wenselijk te onderzoeken wat de oorzaak van de overlast is.

Om te bepalen wat de oorzaak is van de parkeeroverlast bij die bewoners zijn vervolgens op straatniveau te onderzoeksgegevens verder bestudeerd. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk in de doodlopende straten Schweizerstraat en Schouffertsweide hoog is, terwijl in de naastgelegen Wackersstraat, Pierrestraat en Edixhovenstraat nog capaciteit vrij is. Het knelpunt is daarom niet dat er te weinig capaciteit is in het gebied. Er is sprake van een knelpunt op basis van inefficiënt gebruik van de parkeercapaciteit. In woonwijken heeft een parkeerverwijssysteem geen effect. Voor dit knelpunt is daarom informeren de meest geschikte oplossing. Door middel van communiceren naar de bewoners wat de werkelijke oorzaak is van de parkeeroverlast treedt bewustwording

van hun parkeergedrag op. Op die manier zijn zij niet alleen betrokken bij het feit dat de gemeente hun opmerking serieus neemt, maar kan tevens begrip worden gekweekt voor het feit dat verdere maatregelen niet worden ondernomen.

Parkeerplaatsen bij wijkwinkelcentrum altijd bezet.

Winkeliers van een wijkwinkelcentrum geven aan dat de parkeerplaatsen rondom de winkels gedurende winkelopeningstijden bezet zijn. Hierdoor kan het winkelend publiek niet parkeren dichtbij de winkels. Om te bepalen of de gemeente met een maatregel moet ingrijpen is eerst gemeten of de parkeerdruk in het betreffende gebied acceptabel is. Hiertoe is een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de wijk, waarbij het gebied geografisch en verkeerskundig logisch is afgebakend. Het onderzoek wijst uit dat de parkeerdruk in de wijk onder de grens van 90% ligt. De parkeerdruk is derhalve acceptabel en maatregelen zijn niet noodzakelijk. In feite kan de gemeente hiermee de zaak afdoen, maar aangezien soms met een simpele ingreep de overlast kan worden weggenomen, is het toch wenselijk te onderzoeken wat de oorzaak van de overlast is. Om vervolgens de oorzaak van de parkeeroverlast te achterhalen wordt middels een parkeermotiefmeting bepaald welke soort parkeerder (bewoner, bezoeker, personeel) waar parkeert. Uit het parkeeronderzoek komt naar voren dat de parkeerplaatsen rondom de winkels in de nacht bezet worden door bewoners uit de buurt. In de ochtend gaat een deel van de bewoners weg en daarvoor in de plaats komt personeel terug. Bezoekers komen na de winkelopeningstijden en verspreiden zich over de resterende parkeerplaatsen bij het wijkwinkelcentrum en in de woonwijk er omheen. De parkeerdrukmeting heeft uitgewezen dat het geen capaciteitsknelpunt betreft. Gezien de kleine verschillen in parkeerdruk tussen de straten is eveneens geen sprake van inefficiënt gebruik van de capaciteit. In dit geval is sprake van doelgroepen die parkeren op de 'verkeerde' locatie. In dat geval biedt de regulering blauwe zone een oplossing. De drempel van gratis parkeren naar blauwe zone is voor bezoekers niet groot en door het invoeren van een parkeerduurbepanking kunnen zowel de bewoners als het personeel van de winkels zelf niet de hele dag op de parkeerplaatsen dichtbij de voorzieningen parkeren. Randvoorwaarde voor het succes van de regulering is dat regelmatig handhaving plaats vindt.

Aangezien op basis van de parkeerdruk maatregelen niet noodzakelijk zijn, kan de gemeente overwegen de blauwe zone alleen in te voeren als hiervoor draagvlak onder de belanghebbenden bestaat.

Ontwikkeling van een nieuwe winkel

In Kerkrade zijn bouwplannen om een nieuwe winkel te ontwikkelen op een braakliggend terrein. Volgens de parkeernorm (geldend in het betreffende gebied) dient de ontwikkelaar 6 parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein. Mochten de bouwplannen niet kunnen voorzien in 6 parkeerplaatsen én de 6 parkeerplaatsen kunnen niet bij derden worden gehuurd of gekocht binnen 200 meter, dan wordt geen bouwvergunning verleend voor dit project.

Winkel vestigt zich in voormalig kantoorpand

Een winkel vestigt zich in een voormalig kantorenpand met baliefunctie in het centrum van Kerkrade. Het kantorenpand is 500 m² bvo en beschikt over 10 parkeerplaatsen op eigen terrein. Volgens de parkeernorm voor de nieuwe functie en omvang (dus winkel van 500 m² bvo) is de parkeervraag 17 parkeerplaatsen. De winkel zal dan de overige 7 parkeerplaatsen moeten realiseren, moeten huren of kopen bij derden om een bouwvergunning te krijgen.

Bijlage 3 Parkeernormen Kerkrade

De parkeerkencijfers zijn opgenomen in het ASVV 2004. Voor Kerkrade dienen de parkeerkencijfers voor matig stedelijke gebieden gehanteerd te worden, een indeling van het CBS op basis van de adressendichtheid.

In deze bijlage zijn de parkeerkencijfers te zien, onderverdeeld naar functies. Het 'aandeel bezoekers' staat voor het percentage bezoekers waar in het parkeerkencijfer rekening mee is gehouden. Het weergegeven parkeerkencijfer is dus inclusief bezoekers-parkeren.

Gezien het hoge autogebruik in Kerkrade wordt van de parkeerkencijfers van het CROW het maximum als minimum parkeernorm gehanteerd.

De parkeerkencijfers zijn onderverdeeld naar de volgende hoofdfuncties:

1. woningen;
2. winkels;
3. werkgelegenheid;
4. horecagelegenheden;
5. sociaal culturele voorzieningen;
6. sportvoorzieningen;
7. zorgvoorzieningen;
8. onderwijsvoorzieningen;
9. overige voorzieningen.

In de tabel wordt de aanduiding b.v.o. gebruikt. Dit staat voor 'bruto vloeroppervlak' (van het gehele bedrijf of de gehele woning). Hierbij geldt dat 100 m² b.v.o. = 60-80 m² v.v.o. (verkoop (netto) vloeroppervlak).

In de parkeerkencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt in de gebieden centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. De gemeente Kerkrade gebruikt de aanduiding hoofdcentrum, wijkcentra/1^e schilbebouwing en overig gebied.

Woningen⁸

functie [eenheid]	hoofdcentrum		wijkcentra/ 1 ^e schilbebouwing		overig gebied	
	min	max	min	max	min	max
woning duur [per woning]	1,5	1,7	1,7	1,9	1,9	2,1
woning midden [per woning]	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	1,9
woning goedkoop [per woning]	1,2	1,3	1,3	1,5	1,4	1,7
serviceflat/aanleunwoning [per woning]	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6
kamerverhuur/eenpersoonswoning [per woning]	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	0,6

⁸ Geldt zowel voor koop- als huurwoningen

Winkels

functie [eenheid]	hoofdcentrum		wijkcentra/ 1 ^e schilbebouwing		overig gebied	
	min	max	min	max	min	max
binnensteden/hoofdwinkelgebieden [100 m ² bvo]	2,8	3,8	nvt	nvt	nvt	nvt
stadsdeelcentra [100 m ² bvo]	nvt	nvt	2,8	3,8	3,0	4,0
wijk-, buurt- en dorpscentra [100 m ² bvo]	2,5	4,0	2,5	4,0	2,5	4,0
grootschalige detailhandel ⁹ [100 m ² bvo]	nvt	nvt	5,5	7,5	6,0	8,0
showroom (auto's, boten etc.) [100 m ² bvo]	1,0	1,2	1,2	1,4	1,6	1,8
(week)markt ¹⁰ [1 m' marktkraam]	0,15	0,24	0,15	0,24	0,15	0,24

Werkgelegenheid

functie [eenheid]	hoofdcentrum		wijkcentra/ 1 ^e schilbebouwing		overig gebied	
	min	max	min	max	min	max
(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie) [100 m ² bvo]	1,7	2,3	2,3	2,8	2,8	3,3
kantoren zonder baliefunctie [100 m ² bvo]	1,0	1,7	1,2	1,9	1,5	2,0
arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.) [100 m ² bvo]	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9
arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.) [100 m ² bvo]	1,2	1,7	1,7	2,2	2,5	2,8
bedrijfsverzamelgebouw [100 m ² bvo]	0,8	1,7	0,8	1,7	0,8	1,7

Horecagelegenheden

functie [eenheid]	hoofdcentrum		wijkcentra/ 1 ^e schilbebouwing		overig gebied	
	min	max	min	max	min	max
café / bar/ discotheek/cafetaria [100 m ² bvo]	4,0	6,0	4,0	6,0	5,0	7,0
restaurant [100 m ² bvo]	8,0	10,0	8,0	10,0	12,0	14,0
hotel [kamer]	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5

Sociaal culturele voorzieningen

functie [eenheid]	hoofdcentrum		wijkcentra/ 1 ^e schilbebouwing		overig gebied	
	min	max	min	max	min	max
museum [100 m ² bvo]	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2
bibliotheek [100 m ² bvo]	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2
bioscoop / theater / schouwburg [zitplaats]	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4
sociaal cultureel centrum / wijkgebouw [100 m ² bvo]	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0

⁹ Grootschalige detailhandel: winkelformules die vanwege de omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en welke bij voorkeur gelegen zijn op perifere locaties (bijvoorbeeld grote publiekstrekkende tuin/meubelcentra met (boven)regionale functie. Het gaat niet om standaard bouwmarkten of tuincentra, waarvoor een norm van 2,2 – 2,7 pp per 100 m² bvo kan worden aangehouden). Perifeer: alle terreinen of locaties binnen de bebouwde kom die niet binnen of nabij een bestaand of gepland winkelgebied liggen.

¹⁰ Indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder extra.

Sportvoorzieningen

functie [eenheid]	hoofdcentrum		wijkcentra/ 1 ^e schilbebouwing		overig gebied	
	min	max	min	max	min	max
gymlokaal [100 m ² bvo]	1,7	2,2	2,0	2,5	2,5	3,0
sporthal (binnen) [100 m ² bvo] ¹¹	1,7	2,2	2,0	2,5	2,5	3,0
sportveld (buiten) [ha. netto terrein]	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0
dansstudio / sportschool [100 m ² bvo]	3,0	4,0	3,0	4,0	3,0	4,0
squashbanen [baan]	1,0	2,0	1,0	2,0	1,0	2,0
tennisbanen [baan]	2,0	3,0	2,0	3,0	2,0	3,0
golfbaan [hole]	nvt	nvt	nvt	nvt	6,0	8,0
bowlingbaan / biljartzaal [baan/tafel]	1,5	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5
stadion [zitplaats]	0,04	0,2	0,04	0,2	0,04	0,2
zwembad [100 m ² opp. bassin]	8,0	10,0	9,0	11,0	10,0	12,0
manege [box]	nvt	nvt	nvt	nvt	0,3	0,5

Zorgvoorzieningen

functie [eenheid]	hoofdcentrum		wijkcentra/ 1 ^e schilbebouwing		overig gebied	
	min	max	min	max	min	max
ziekenhuis [bed]	1,5	1,7	1,5	1,7	1,5	1,7
verpleeg- verzorgingstehuis [wooneenheid]	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7
arts / maatschap / therapeut / consultatiebureau [behandelkamer]	1,5	2,0	1,5	2,0	1,5	2,0

Onderwijsvoorzieningen

functie [eenheid]	hoofdcentrum		wijkcentra/ 1 ^e schilbebouwing		overig gebied	
	min	max	min	max	min	max
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO) [collegezaal]	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO) [leslokaal]	5,0	7,0	5,0	7,0	5,0	7,0
voorbereidend dagonderwijs (Vwo, Havo, Vmbo) [leslokaal]	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0
avondonderwijs [student]	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0
basisonderwijs [leslokaal]	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0
creche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf [arbeidsplaats]	0,6	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8

Overige voorzieningen

functie [eenheid]	hoofdcentrum		wijkcentra/ 1 ^e schilbebouwing		overig gebied	
	min	max	min	max	min	max
evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw [100 m ² bvo]	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0
themapark / pretpark [ha. netto terrein]	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0
overdekte speeltuin/hal [100 m ² bvo]	3,0	12,0	3,0	12,0	3,0	12,0
volkstuin [perceel]	nvt	nvt	nvt	nvt	0,3	0,3
religiegebouw [per zitplaats]	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2
begraafplaats/crematorium [gelijktijdige begrafenissen/crematie]	15,0	30,0	15,0	30,0	15,0	30,0

¹¹ bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,15 pp per bezoekersplaats