



# NOTA PARKEERBELEID MEERSSEN 2022-2025

GEMEENTE MEERSSEN

Opdrachtgever: Gemeente Meerssen  
Projectnr: MEE089-001  
Datum: 6 januari 2022



# NOTA PARKEERBELEID MEERSSEN 2022-2025

GEMEENTE MEERSSEN

Opdrachtgever: Gemeente Meerssen  
Projectnr: MEE089-001  
Rapportnr: Versie 1.4  
Status: Definitief  
Datum: 6 januari 2022

T 088 - 33 66 333  
F 088 - 33 66 099  
E [info@kragten.nl](mailto:info@kragten.nl)



© 2019 Kragten  
Niets uit dit rapport mag worden veeleevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:  
BLO

Verificatie:  
GH

Validatie:  
JW





# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b> .....	<b>7</b>
1.1	Aanleiding.....	7
1.2	Doelstelling parkeerbeleid.....	7
1.3	Leeswijzer.....	8
<b>2</b>	<b>GEMEENTELIJK BELEIDSKADER</b> .....	<b>9</b>
2.1	Beleidskader parkeren .....	9
2.2	Evaluatie GVP en huidig parkeerbeleid.....	10
<b>3</b>	<b>VERNIEUWDE PARKEERVISIE</b> .....	<b>11</b>
3.1	Gemeentelijke ambitie voor parkeren.....	11
3.2	Gemeentelijke visie op parkeren .....	11
3.3	Trends op het gebied van parkeren.....	14
3.3.1	Huidig beleid en ruimtegebruik.....	14
3.3.2	Landelijke trends en factoren.....	14
<b>4</b>	<b>PARKEERBELEID 2022-2025</b> .....	<b>17</b>
4.1	Parkeren centrumgebieden .....	17
4.1.1	Parkeerverbodszone (parkeren binnen de vakken) .....	17
4.1.2	Betaald parkeren.....	18
4.1.3	Blauwe zone .....	19
4.1.4	Vrij parkeren.....	21
4.1.5	Parkeren vergunninghouders.....	21
4.1.6	Parkeren en laden elektrische voertuigen.....	21
4.1.7	Gehandicaptenparkeren.....	22
4.1.8	Laden en lossen .....	22
4.2	Autoluwe Markt Meerssen.....	22
4.3	Beleidsregels parkeerontheffing en -vergunning.....	23
4.3.1	Parkeerontheffing betaald parkeren.....	23
4.3.2	Parkeerontheffing blauwe zone .....	24
4.3.3	Parkeervergunning centrum Meerssen.....	25
4.3.4	Overige ontheffingen en vergunningen.....	25
<b>5</b>	<b>PARKEREN BIJ NIEUWE ONTWIKKELINGEN</b> .....	<b>27</b>
5.1	Aanleiding.....	27
5.2	Doelstelling .....	27
5.3	Werkingsfeer.....	28
<b>6</b>	<b>UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN</b> .....	<b>29</b>
6.1	Basis parkeernormen Meerssen .....	29
6.2	Stedelijkheidsgraad en ligging.....	29
6.3	Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis.....	30
6.4	Detailberekening basisschool en kinderdagopvang.....	30
6.5	Aanwezigheidspercentages.....	31
6.6	Parkeren op eigen terrein .....	31
6.7	Gehandicaptenparkeerplaatsen.....	32
6.8	Parkeren en opladen elektrische voertuigen.....	32
6.9	Parkeren van grote voertuigen.....	33
<b>7</b>	<b>OPSTELLEN PARKEERPLAN</b> .....	<b>35</b>
7.1	Bepalen parkeerbehoefte .....	35
7.2	Bepalen normatieve parkeerbehoefte.....	35

7.3	Korting op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen.....	36
7.4	Specifieke omstandigheden.....	36
7.4.1	Verrekening oude functie.....	36
7.4.2	Toets dubbelgebruik.....	37
7.4.3	Vrijstelling parkeereis.....	37
7.5	Parkeerbehoefte = Parkeereis.....	37
7.6	Afkoop door bijdrage Mobiliteitsfonds.....	38
<b>8</b>	<b>OVERIGE OPLOSSINGEN M.B.T. PARKEREN.....</b>	<b>39</b>
8.1	Aanvraag individuele gehandicaptenparkeerplaats.....	39
8.2	Parkeerverwijzing.....	39
8.3	Wegsleepregeling.....	39
<b>9</b>	<b>OVERIGE BEPALINGEN.....</b>	<b>41</b>
9.1	Hardheidsclausule.....	41
9.2	Inwerkingtreding.....	41
9.3	Overgangsregeling.....	41
9.4	Citeertitel.....	41

## BIJLAGEN

<b>B1</b>	<b>PARKEERNORMEN MEERSSEN</b>
<b>B2</b>	<b>FIETSPARKEERNORMEN MEERSSEN</b>
<b>B3</b>	<b>CENTRUMGEBIEDEN MEERSSEN</b>
<b>B4</b>	<b>LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE</b>

# 1 INLEIDING

Voor u ligt “Nota Parkeerbeleid Meerssen 2022 - 2025”. Een plan dat voor de komende jaren de ambities, visie en kaders biedt voor het gemeentelijk parkeerbeleid en de beheersmatige uitvoering hiervan. Deze kaders zijn op hoofdlijnen geformuleerd en zijn bewust ruim geformuleerd. De parkeervisie biedt de gemeente een aantal richtinggevende handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die in Meerssen spelen of in de toekomst kunnen gaan spelen. Diverse ruimtelijke en demografische ontwikkelingen beïnvloeden de vraag naar parkeerruimte en ook de trend van de groeiende automobilititeit en autobezit zet door. Tegelijkertijd geeft Meerssen de komende jaren het centrum een verdere kwaliteitsimpuls. Een voorwaarde hierbij is de bereikbaarheid van het centrum te waarborgen, zowel per auto als met andere vervoerswijzen. Meerssen streeft naar een consistent parkeerbeleid met oog voor de lange termijn dat (binnen de kaders) genoeg speelruimte geeft voor het anticiperen op nieuwe ontwikkelingen. Aan de hand van de beleidskaders en visiepunten is het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid vormgegeven en uitgewerkt.

## 1.1 Aanleiding

In oktober 2018 heeft de raad van Meerssen het besluit genomen het gemeentelijk verkeer – en vervoersplan en het parkeerbeleid te herijken. Tijdens deze herijking zijn aandachtspunten meegegeven voor het te actualiseren parkeerbeleid en parkeernormen. Het nieuwe parkeerbeleid richt zich met name op het centrum van Meerssen aangezien dit het gebied is met betaald parkeren, parkeren voor vergunninghouders en de blauwe zone. Naast het centrum van Meerssen wordt ook gekeken naar de overige woonkernen en het parkeren bij nieuwe ontwikkelingen.

De gemeente Meerssen heeft behoefte aan een eenvoudig, praktisch en dus goed uitvoerbaar parkeerbeleid waarbij nieuwe beleidsdoelstellingen concreet zijn geformuleerd en een werkbaar toetsingskader wordt opgesteld waarbinnen ruimte is voor praktische oplossingen. De gemeente zet in op versimpeling van het huidige parkeerbeleid omdat de laatste jaren een lappendeken is ontstaan van regels en uitzonderingen door het klantgericht leveren van maatwerk. Daarnaast biedt het parkeerbeleid voldoende duidelijkheid en flexibiliteit om nieuwe ruimtelijke (en technische) ontwikkelingen binnen het vakgebied te toetsen.

## 1.2 Doelstelling parkeerbeleid

In de Nota Parkeerbeleid 2022 – 2025 is voor Meerssen de volgende ambitie vastgesteld: “Parkeren in Meerssen biedt optimale ondersteuning aan alle activiteiten (gericht op bezoekers, bewoners en werknemers en ondernemers) die in Meerssen plaatsvinden. Duurzaamheid, leefbaarheid en duidelijkheid zijn hierbij belangrijke pijlers. Dit resulteert in een ongecompliceerd en eenduidig parkeerbeleid met ruime en praktische kaders.” De doelstelling van deze Parkeernota is een nieuw parkeerbeleid vaststellen en een nieuwe parkeerorganisatie opzetten waarmee de bovenstaande ambitie gerealiseerd wordt. Dit wordt bereikt door het concretiseren van de acht visiepunten die in de Parkeervisie zijn uiteengezet en door de in deze visie opgenomen filosofie op parkeren consequent toe te passen.

Samenvattend is de Nota Parkeerbeleid opgebouwd langs vier redeneerlijnen:

1. De juiste parkeerder op de juiste plek. Er wordt duidelijkheid verschaft over wie waar en tegen welke prijs een plek kan vinden. Op deze manier weet de automobilist of fietsparkeerder waar hij/zij aan toe is, niet nodeloos hoeft te zoeken, en desgewenst de afweging kan maken om voor een andere vervoerswijze te kiezen als dat makkelijker, goedkoper of betrouwbaarder blijkt te zijn.
2. De openbare ruimte is te kostbaar om nog verder te verstenen voor parkeerplaatsen. De gemeente Meerssen kiest liever voor groen, water, spelen, ontspannen, fietsen en wandelen dan nog meer parkeerplaatsen toe te voegen. Er wordt gekozen voor het beter reguleren van het parkeren in de openbare ruimte.
3. Voldoende parkeergelegenheid, binnen een straal van 100 meter, voor mensen met een fysieke beperking.
4. Voldoende openbare voorzieningen voor het opladen van elektrische voertuigen. De gemeente Meerssen heeft de ambitie om de verduurzaming van mobiliteit te stimuleren door in te spelen op de toekomstige vraag naar elektrische laadvoorzieningen.

## 1.3 Leeswijzer

- Hoofdstuk 1: In dit hoofdstuk wordt de nodige achtergrondinformatie, aanleiding en doelstelling toegelicht voor het opstellen van de Nota Parkeerbeleid Meerssen 2022-2025.
- Hoofdstuk 2: In dit hoofdstuk wordt het gemeentelijk beleidskader toegelicht dat geleid heeft tot het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid. Daarnaast wordt toegelicht wat de strategische visie van de gemeente Meerssen is op toekomstig parkeren en wat de relatie is met het huidige GWVP, de evaluatie van het oude parkeerbeleid en de gehouden enquête.
- Hoofdstuk 3: In dit hoofdstuk wordt de gemeentelijke visie op het onderdeel parkeren beschreven. Daarnaast wordt aangegeven welke ambitie de gemeente en welke aandachtspunten en trends daarbij van belang zijn.
- Hoofdstuk 4: In dit hoofdstuk worden de verschillende parkeergebieden en doelgroepen toegelicht. Voor elk gebied worden de geldende beleidsregels toegelicht. Daarnaast worden de voorwaarden toegelicht waarop een ontheffing of vergunning verkregen kan worden. Dit hoofdstuk schetst een beeld van hoe de parkeersituatie in Meerssen er in 2025 uit moet zien.
- Hoofdstuk 5: In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het parkeren bij toekomstige ontwikkelingen en worden de aanleiding en doelstelling toegelicht voor het actualiseren van de parkeernormen en het nieuw opgestelde mobiliteitsfonds.
- Hoofdstuk 6: In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten toegelicht die gelden bij de toetsing van het onderdeel parkeren bij nieuwe ontwikkelingen in de gemeente Meerssen.
- Hoofdstuk 7: In dit hoofdstuk wordt het stappenplan doorlopen en toegelicht dat gehanteerd wordt bij nieuwe ontwikkelingen. Hierbij worden concrete handvaten geboden om te komen tot een degelijk onderbouwde en realistische parkeereis.
- Hoofdstuk 8: In dit hoofdstuk worden overige oplossingen met betrekking tot parkeren toegelicht die als aanvulling dienen op het parkeerbeleid.
- Hoofdstuk 9: In dit hoofdstuk worden de overige bepalingen toegelicht over het in werking treden van het nieuwe parkeerbeleid.



## 2 GEMEENTELIJK BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het gemeentelijk beleidskader toegelicht dat geleid heeft tot het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid. Daarnaast wordt toegelicht wat de strategische visie van de gemeente Meerssen is op toekomstig parkeren en wat de relatie is met bijvoorbeeld het (aanstaande) GVVP, de evaluatie van het oude parkeerbeleid en de gehouden enquête. Aan de hand van onderstaande punten wordt toegelicht op grond van welke redenen het parkeerbeleid wordt opgesteld dan wel aangepast, oftewel: waarom is een nieuw parkeerbeleid wenselijk?

### 2.1 Beleidskader parkeren

#### Bereikbaarheid

Parkeren is een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van de gemeente. Zowel in het centrum van Meerssen als op de andere bestemmingslocaties in de gemeente. Een goede bereikbaarheid bevordert het economische functioneren. Dit maakt het nodig om parkeren in het centrum te reguleren, zodanig dat de beschikbare parkeerruimte optimaal wordt benut. Hiervoor is onderscheid nodig in verschillende doelgroepen: bezoekers, werkenden en bewoners.

#### Kwaliteitsprofiel

Meerssen streeft naar een hoog kwaliteitsprofiel. Het parkeren is daarbij onderdeel van het totale 'product'. De kwaliteit van de parkeeraccommodaties (goed gelegen, schoon, transparant en eenvoudig in gebruik) draagt bij aan de totale beleving van bezoekers.

#### Gebruik openbare ruimte

Parkeerbeleid is nodig om het grote aantal claims op de openbare ruimte in goede banen te leiden. Parkeren legt een grote claim op de openbare ruimte: zowel als gevolg van de parkeerruimte zelf als op de aan- en afvoerwegen. Dit maakt de vraag relevant waar ruimte wordt geboden en voor wie. Het gaat dan niet alleen om het centrum van Meerssen, maar ook om de overige kernen binnen de gemeente. De kwaliteit van de leefomgeving wordt sterk bepaald door de kwaliteit van de openbare ruimte. Hierin speelt de aanwezigheid van de geparkeerde auto een belangrijke rol. Overmatig veel 'blik', foutparkeerders en zoekverkeer in de wijk leiden tot (geluids)overlast, verslechtering van de luchtkwaliteit en zetten de leefbaarheid van de wijken onder druk. Als er verschillende ruimtelijke claims liggen, moeten keuzes worden gemaakt. Bij ieder nieuw project kan elke vierkante meter maar één keer worden gebruikt en bestemd. Geparkeerde en rijdende auto's nemen veel kostbare ruimte in en hebben invloed op de leefbaarheid in de straat dan wel wijk. Sturen op parkeren is een manier om de leefbaarheid in de stad te vergroten. Voorbeelden zijn minder straatparkeerplaatsen en meer duurzame vervoersmiddelen.

#### Relatie GVVP

In het toekomstig GVVP van de gemeente Meerssen wordt nader ingegaan op de rol en de positie van de auto in de bereikbaarheid ten opzichte van andere modaliteiten. De uitgangspunten geformuleerd in dit parkeerbeleid kunnen sturend dan wel accommoderend zijn. Het gaat echter niet alleen om het stimuleren van de vraag naar andere modaliteiten (fiets, openbaar vervoer), maar ook om het sturen van de vraag in plaats en tijd. Het doel is de beschikbare parkeerfaciliteiten beter te benutten en de vraag naar parkeerruimte zo veel mogelijk te beperken.

#### Duurzame mobiliteit

De gemeente Meerssen streeft naar een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan een gezonde en klimaatneutrale gemeente. Een verandering van vervoerwijze, naar fiets, lopen en openbaar vervoer, is van groot belang om deze ambitie waar te maken. In het centrum van Meerssen heeft de gemeente dan ook de markt autoluw gemaakt. Meerssen is gelegen in het Zuid-Limburgse heuvelland, een voorname bestemming voor recreatie en ontspanning. Deze gunstige ligging in combinatie met de relatief korte afstanden binnen de woonkernen maakt de gemeente zeer geschikt voor vervoer per fiets. Het verder ontwikkelen van het fietsnetwerk in de gemeente is een goede manier om dit te stimuleren. Hier horen ook goede fietsstallingen op de bestemmingslocaties van fietsers bij. Denk aan de stations, maatschappelijke voorzieningen, centrum en bushaltes.

### De juiste parkeerder op de juiste plek

De gemeente Meerssen kiest voor de juiste parkeerder op de juiste plek. De gemeente doet aan verwachtingsmanagement, door duidelijk aan te geven of, en zo ja waar en voor hoelang en tegen welk tarief, een parkeerder zijn auto (of fiets) kwijt kan. Een bewoner weet welke vergunning hij kan aanvragen en waar hij kan parkeren. Toekomstige inwoners van de gemeente weten of hun nieuwe huur- of koopappartement een parkeerplek heeft. Een bezoeker weet van tevoren waar hij/zij de auto kan parkeren en wordt via de parkeerverwijzing naar een parkeerplaats geleid. Een nieuwe werknemer weet hoeveel parkeerplekken zijn werkgever op eigen terrein heeft en welke parkeerlocaties aanvullend gebruikt kunnen worden. Deze duidelijkheid geeft inwoners, bezoekers en werknemers de mogelijkheid te kiezen voor de auto, het openbaar vervoer of de fiets. Om te kunnen sturen op parkeren, moet de gemeente Meerssen eerst weten hoe ze dat kan doen en welke dilemma's bepaalde keuzes met zich meebrengen.

Het gemeentelijk beleidskader geeft de kaders voor het parkeren van auto én fiets. Binnen deze kaders maakt de gemeente Meerssen de komende jaren keuzes. Omdat de gemeente duidelijke doelen heeft voor het vervoer per fiets, is fietsparkeren een integraal onderdeel van deze visie. De gemeente wil in de toekomst meer voorzieningen voor de geparkeerde fiets hebben. Naast parkeernormen voor de auto zijn ook fietsparkeernormen opgenomen, die van toepassing zijn bij nieuwe ontwikkelingen.

## 2.2 Evaluatie GVVP en huidig parkeerbeleid

Het GVVP van Meerssen dateert uit 2013. De Raad van de gemeente Meerssen heeft verzocht het gemeente Verkeers- en Vervoer Plan (GVVP) en het parkeerbeleid te voorzien van een evaluatie. Een evaluatie is een belangrijke basis voor verantwoording. De gemeente maakt zichtbaar wat zij heeft gedaan en wat dit heeft opgeleverd. Met een goede evaluatie kan de gemeente het toekomstig beleid beter funderen. Deze evaluatie heeft tot doel het bestaande beleid te controleren en waar noodzakelijk bij te sturen. De voornaamste aandachtspunten die worden genoemd voor het nieuw op te stellen parkeerbeleid zijn:

- Autoluw maken van de Markt in Meerssen
- Optimaliseren van parkeren in het centrum van Meerssen
- Herzien betaald parkeren en invoering blauwe zone in het centrum van Meerssen
- Invoeren van een ontheffingsbeleid voor bedrijven en inwoners centrum Meerssen

In de maand juni 2017 is ten behoeve van de evaluatie van het GVVP en het parkeerbeleid een (digitale) enquête uitgevoerd. Inwoners, maar ook bezoekers en ondernemers van de gemeente zijn door middel van social media, krantenartikelen en berichten in lokale bladen attent gemaakt op de enquête. De enquête heeft gedurende drie weken online gestaan.

De vragen in de enquête waren onderverdeeld in vragen aansluitend bij de thema's in het GVVP en vragen ten aanzien van het thema parkeren. De enquête is ingevuld door 216 respondenten waarvan circa 90% bewoners. De overige 10% was gelijkmatig verdeeld over bezoekers, eigenaren en medewerkers van bedrijven in Meerssen. Van de respondenten maakt circa 60% gebruik van de auto om zich te verplaatsen in de gemeente Meerssen, 25% maakt gebruik van een fiets of een brommer en 15% verplaatst zich vooral lopend. De overige 10% wordt gevormd door gebruikers van openbaar vervoer en andere modaliteiten zoals een speed pedelec.

Respondenten is gevraagd aan te geven hoe zij de diverse elementen van het parkeren in de gemeente ervaren. De conclusie hierbij is dat het parkeren in de gemeente Meerssen in het algemeen als goed wordt beoordeeld. Ten aanzien van de beschikbaarheid (gemakkelijk een parkeerplaats vinden in de kern Meerssen) en het parkeertarief zijn de respondenten minder positief.

# 3 VERNIEUWDE PARKEERVISIE

In dit hoofdstuk wordt de gemeentelijke visie op het onderdeel parkeren beschreven. Daarnaast wordt aangegeven welke ambitie de gemeente en welke aandachtspunten en trends daarbij van belang zijn.

## 3.1 Gemeentelijke ambitie voor parkeren

De parkeervisie van de gemeente Meerssen kent met een planhorizon tot 2025 de volgende ambitie: parkeren in Meerssen biedt optimale ondersteuning aan alle activiteiten (gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/ ondernemers) die binnen de gemeente plaatsvinden. Duurzaamheid, leefbaarheid en duidelijkheid zijn hierbij belangrijke pijlers. Dit resulteert in een eenvoudig en eenduidig parkeerbeleid met ruime en praktische kaders.

Het parkeerbeleid heeft als voornaamste doel de verschillende doelgroepen (bewoners – bezoekers - werkenden) op de juiste plek te laten parkeren. Doelgroepen staan centraal bij het bepalen van parkeerbeleid en het zoeken naar oplossingsrichtingen.

De gemeente Meerssen heeft grote ambities op het gebied van duurzame ruimtelijke ontwikkelingen, minder autobewegingen, meer ruimte voor groen, spelen en recreëren en fietsgebruik stimuleren. De organisatie van het parkeren in de gemeente draagt bij aan het waarmaken van deze ambities. De visiepunten voor autoparkeren zijn de rode draad in deze parkeervisie. De visiepunten zijn richtinggevend en vormen het kader voor de keuzes in de parkeervisie.

## 3.2 Gemeentelijke visie op parkeren

### 1. Inspelen op de veranderende Mobiliteitsbehoefte

Bezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers vinden in Meerssen makkelijk een parkeerplaats. Dit betekent dat er voldoende parkeer capaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren. Autogebruik wordt niet ontmoedigd door een gebrek aan parkeer capaciteit. Alternatieve vervoerswijzen worden gestimuleerd om de parkeerdruk te verlichten. Meerssen is ook gastvrij voor gehandicapten en ouderen en zorgt voor voldoende en goed gesitueerde parkeervoorzieningen voor gehandicapten.

Daarnaast speelt de gemeente Meerssen met het herzien van de parkeernormen beter in op de veranderende mobiliteitsbehoefte van bewoners, werknemers en bezoekers. De nieuwe parkeernormen bieden mogelijkheden en stimuleren het gebruik van duurzame vervoersmiddelen waarmee extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte en verhoging van de parkeerdruk wordt voorkomen. Dit heeft gevolgen voor nieuwbouw en voor huidige voorzieningen die een andere functie krijgen:

- Het is mogelijk om (kwalitatief hoogwaardige) alternatieven aan te bieden voor autobezit en -gebruik, het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en lopen zijn logische alternatieven. Daarnaast is het mogelijk deelauto's, deelfietsen en andere (toekomstige) vormen van deelmobiliteit aan te bieden.
- De totale parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers moet op eigen terrein gefaciliteerd worden.
- In de nota parkeernormen wordt ook rekening gehouden met het elektrisch rijden. Het aantal elektrisch aangedreven auto's (volledig elektrisch of plug-in hybride) steeg de afgelopen jaren sterk. Europese richtlijnen voor de aanleg van laadpalen zijn opgenomen in de nota.

### 2. Sturend parkeerbeleid: de juiste parkeerder op de juiste plek

Sturend parkeerbeleid is de tegenhanger van vraagvolgend parkeerbeleid. Het staat voor het sturen van doelgroepen via parkeerregulering. Doelgroepen sturen kan in aantallen of naar gewenste parkeerlocaties. Met sturend parkeerbeleid laat de gemeente Meerssen de juiste doelgroep op de juiste plaats parkeren.

In het centrum van Meerssen zijn op straat te weinig parkeerplaatsen om alle doelgroepen te faciliteren. Om alle aanwezige parkeervoorzieningen te benutten, worden heldere keuzes gemaakt over welke doelgroep op welke locatie parkeert. Bewoners en kortparkerende bezoekers krijgen voorrang in het centrum. Langparkerende bezoekers, werknemers en ondernemers parkeren op de parkeerterreinen aan de rand van het centrum. Op deze manier is voor iedere parkeerder duidelijk waar geparkeerd mag worden en onder welke voorwaarden.

Wie parkeert waar?

De gewenste parkeerlocaties voor de grootste en meest voorkomende doelgroepen zijn:

- Bewoners: parkeren op eigen parkeerplaatsen en bij afwezigheid hiervan in de openbare ruimte.
- (Ultra)kortparkeerders zoals leveranciers, zorgverleners en mantelzorgers: parkeren in de openbare ruimte op korte loopafstand van hun bestemming.
- Bezoekers van het centrum: parkeren in de openbare ruimte waarbij de locatie afhankelijk is van de bezoekduur. Kort parkeren kan in de blauwe zones in het centrum, lang parkeren kan op locaties nabij het centrum.
- Werknemers: parkeren zo veel mogelijk op parkeerlocaties op grotere afstand van hun bestemming. Zij verplaatsen zichzelf te voet of met de fiets naar hun bestemmingslocatie.
- Bestuurders van grote voertuigen parkeren hun voertuig op het eigen terrein van het bedrijf of op de bestaande aangewezen parkeerplaatsen.

### 3. Benadering conform “Beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen”

De woongebieden buiten het centrum zijn niet bedoeld voor de overloop van parkerende doelgroepen uit het centrum. Deze gebieden zijn specifiek bedoeld voor bewoners en hun bezoek. Om in een woon- en leefmilieu doelen te bereiken of huidige parkeerknelpunten op te lossen, hanteert de gemeente Meerssen de standaardbenadering ‘beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen’. De oplossingen worden gevonden door eerst het parkeergedrag te beïnvloeden (door bijvoorbeeld het bieden van alternatieven), vervolgens de aanwezige parkeercapaciteit zo goed mogelijk te benutten in plaats en tijd, waar nodig het parkeren te reguleren (beprijzen) en tenslotte parkeercapaciteit bij te bouwen als de vorige oplossingen geen soelaas bieden.

Beïnvloeden

‘Beïnvloeden’ heeft betrekking op het beïnvloeden van de parkeervraag. Zo kan het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen leiden tot een lagere parkeervraag. Voorbeelden van alternatieve vervoerswijzen zijn het openbaar vervoer, de fiets en lopen. Ook het aanbieden van deelmobiliteit kan de parkeervraag beïnvloeden. Voor het beïnvloeden van de parkeervraag zijn meestal publieke of private investeringen nodig. Ook de kosten van parkeren verhogen (parkeertarief, kosten ontheffing) is een manier om de parkeervraag te beïnvloeden. Met behulp van ‘nudging’ (het positief stimuleren van gewenst gedrag) kunnen positieve effecten worden bereikt rond het parkeergedrag.

Benutten

Binnen de gemeente, met name rond het centrum van Meerssen, zijn verschillende soorten parkeervoorzieningen aanwezig. De parkeerplaatsen op deze locaties worden niet op alle momenten van de dag volledig benut. De gemeente zet in op een maximale benutting. De voorzieningen kunnen bijvoorbeeld tegemoetkomen aan de parkeervraag van bewoners en werknemers. De voorzieningen moeten wel aan een aantal randvoorwaarden voldoen, zoals de loopafstand tot bestemmingslocaties, bereikbaarheid en fysieke toegankelijkheid.

Beprijzen

Het beprijzen van parkeren is een beïnvloedingsmaatregel. Parkeerregulering invoeren of uitbreiden is een vorm van beprijzen. Er zijn verschillende redenen om parkeren (verder) te beprijzen:

- De parkeerdruk verlagen en zo ruimte creëren voor het opheffen van parkeerplaatsen
- De juiste doelgroep op de juiste (parkeer)plaats laten
- Autoverkeersstromen beïnvloeden

## Bouwen

Met bouwen wordt niet de aanleg van extra parkeerplaatsen bedoeld (zie visiepunt 6). Bouwen staat hier voor de herontwikkeling van bestaande parkeerplaatsen. Voorbeelden zijn:

- Bestaande losse parkeerplaatsen verplaatsen naar een concentratie van parkeerplaatsen, zoals een parkeerterreintje.
- Symmetrische straatprofielen veranderen in asymmetrische straatprofielen: aan één zijde lang parkeren en aan de andere zijde ruimte voor openbaar groen en fietsparkeerplaatsen.

### 4. Verbeteren kwaliteit openbare ruimte

De gemeente actualiseert de gemeentelijke parkeernormen waarin parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd volgens de laatste kencijfers en wettelijke regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans eventueel gecombineerd met een afkoopregeling.

Autoparkeren leidt tot een groot beslag op de openbare ruimte. Daarom heeft een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte consequenties voor het parkeren. De gemeente Meerssen wil de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren, meer auto's in de openbare ruimte laten parkeren past daar niet bij. In het centrum van Meerssen gaan parkeerplaatsen ruimte maken voor openbaar groen en plekken om elkaar te ontmoeten. Zo heeft de gemeente Meerssen de markt in Meerssen autoluw gemaakt. Door het stenige karakter van de omgeving zijn hittestress en wateroverlast twee acute problemen. De gemeente moet hier op korte termijn oplossingen voor vinden. Om parkeerplaatsen op te heffen gebruikt de gemeente een sturende aanpak. Waar mogelijk wordt aansluiting gezocht bij herinrichtingsprojecten, zoals werkzaamheden aan riolering of kabels en leidingen of herbestrating.

### 5. Geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte

In visiepunt 3 geeft de gemeente aan dat zij streeft naar minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In het verlengde daarvan legt de gemeente in principe geen parkeerplaatsen aan om (bestaande) parkeerknelpunten op te lossen. In bijzondere situaties zijn er uitzonderingen mogelijk. Uitzondering hierop zijn parkeerlocaties op afstand zoals Park & Ride, Park & Bike, mobiliteitshubs parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen. Daarnaast zet de gemeente zich in om de bestaande parkeergelegenheden efficiënter in te zetten.

### 6. Gezonde parkeerexploitatie

De gemeente Meerssen streeft er naar de parkeerexploitatie, de kosten en opbrengsten van alle gemeentelijke parkeervoorzieningen, op zijn minst kostendekkend te laten zijn. Verlies kan worden opgevangen door een balans te vinden in een daling van de kosten door efficiënt parkeermanagement en een stapsgewijze stijging van de parkeertarieven, passend bij het imago van de gemeente Meerssen.

### 7. Stimulatie van gebruik elektrische en hybride voertuigen

De gemeente Meerssen heeft de ambitie de verduurzaming van mobiliteit te stimuleren door in te spelen op de toekomstige vraag naar elektrische laadvoorzieningen. De gemeente zorgt voor de realisatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen op bestemmingslocaties en bij nieuwe ontwikkelingen. Elektrische oplaadpunten bij nieuwe ontwikkelingen worden aangelegd conform de Europese richtlijnen voor woning- en utiliteitsbouw. Bij huidige herkomstlocaties binnen de gemeente worden in de komende jaren gefaseerd laadpalen gerealiseerd door Vattenfall. De gemeente Meerssen neemt deel aan de aanbesteding van slimme laadinfrastructuur door de provincie Limburg. De provincie Limburg heeft de aanbesteding voor een nieuw laadnetwerk aan Vattenfall gegund, dat 8.000 laadpalen verspreid over Limburg gaat realiseren waarvan grofweg 40 in de gemeente Meerssen.

## 8. Parkeren grote voertuigen

Grote voertuigen als vrachtauto's en bussen parkeren buiten de woongebieden op speciaal daarvoor aangewezen plaatsen. Het aanbieden van bewaakte parkeerplaatsen is geen kerntaak van lokale overheden en wordt bij voorkeur aan de branche zelf of particuliere investeerders overgelaten.

## 3.3 Trends op het gebied van parkeren

Het opstellen van het parkeerbeleid is bedoeld om invulling te geven aan de parkeervraag nu en in de toekomst, en is daarmee afhankelijk van ontwikkelingen op het gebied van parkeren en mobiliteit. Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt beïnvloedt door autobezit en vervoerswijzenkeuze. Autobezit wordt vervolgens weer beïnvloedt door sociaaleconomische, demografische en maatschappelijke factoren. In dit hoofdstuk wordt eerst de huidige gang van zaken op het gebied van parkeren en mobiliteit in beeld gebracht en daarnaast worden trends en factoren in beeld gebracht voor de toekomst.

### 3.3.1 Huidig beleid en ruimtegebruik

Tegenwoordig zijn geparkeerde auto's niet meer weg te denken uit het straatbeeld en wordt nauwelijks stil gestaan bij de hoeveelheid ruimte die geparkeerde auto's in beslag nemen. De auto domineert het Nederlandse straatbeeld terwijl zij het grootste deel van de tijd niet gebruikt worden en stil staan. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen wordt doorgaans gebruikt gemaakt van de kencijfers van het CROW. De kencijfers zijn gebaseerd op landelijke gemiddelden uitgesplitst naar liggen en stedelijkheidsgraad. Tegenwoordig worden projecten ontwikkeld waarbij ontwikkelaars willen inspelen op de veranderende mobiliteitsbehoefte. Bij het toepassen van de parkeernormen wordt doorgaans geen rekening gehouden met de veranderende mobiliteitsbehoefte. Projectontwikkelaars worden in de praktijk tegen gehouden door (te) hoge parkeernormen waarbij de mogelijkheid ontbreekt om (onderbouwd) af te wijken.

Gemeenten beschikken over een aantal instrumenten om invloed uit te oefenen op parkeren, zoals betaald parkeren, blauwe zones, parkeervergunningen, Park & Ride en het beperken van parkeeraanbod. Betaald parkeren ontmoedigd langparkeerders en stimuleert werknemers om op een andere manier naar werk te reizen of elders te parkeren. Blauwe zones worden met name toegepast in de omgeving van winkels en restaurants, ze bevorderen het dubbelgebruik en zorgen ervoor dat langparkeerders elders parkeren. Om te voorkomen dat bezoekers van het centrum parkeren op parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor bewoners kan een vergunninghoudersysteem ingevoerd worden. Een Park & Ride is oorspronkelijk bedoeld om forenzen over te laten op een andere vervoerswijzen en daardoor het aantal voertuigen in het centrum te verminderen. Door minder parkeerplaatsen aan te bieden in bijvoorbeeld het centrum wordt schaarste gecreëerd waardoor mensen minder snel met de auto naar het centrum rijden. Na verloop van tijd weten ze dat het lastig is om in het centrum een parkeerplaats te vinden en parkeren ze elders. Belangrijk hierbij is om alternatieven aan te bieden, locaties waar parkeren gewenst is en/of alternatieve vervoerswijzen.

### 3.3.2 Landelijke trends en factoren

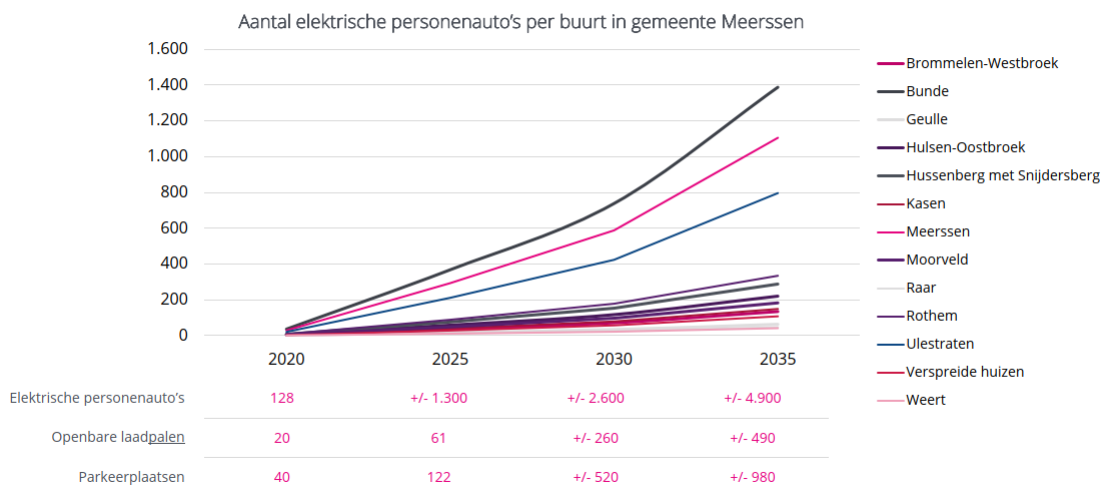
In deze paragraaf worden de sociaaleconomische en demografische factoren in beeld gebracht. Deze factoren hebben te maken met de ontwikkelingen en het doen en laten van de mens. Sociaaleconomisch is de winkelbehoefte van mensen zoals het doen van boodschappen en winkelen. Sociaal demografisch is hoe de Nederlandse bevolking zich ontwikkelt en dan met name hoe dit het gebruik van de auto beïnvloedt.

De laatste decennia is de mobiliteit in Nederland geleidelijk aan toegenomen, waaronder het autobezit. In de gemeente Meerssen is het aantal wegvoertuigen toegenomen van 15.229 naar 15.783 in 2020. Het gemiddelde aantal wegvoertuigen per huishouden bedraagt 1,2 in de gemeente Meerssen en ligt daarmee lichtelijk hoger dan het landelijk gemiddelde van 1,1 wegvoertuigen per huishouden. De groei van het aantal auto's legt een druk op de openbare ruimte en het wegennet. Net als de mobiliteit stijgt ook de bevolking. Uit de bevolkingsprognose van het CBS blijkt dat de bevolking de komende jaren blijft groeien, ook in de gemeente Meerssen. In de afgelopen jaren is de bevolking van Meerssen juist afgenomen, van 19.063 in 2015, tot 18.828 in 2020. Ondanks de afname van de bevolking is het aantal voertuigen binnen de gemeente toegenomen.

Belangrijke sociaaldemografische ontwikkelingen zijn de vergrijzing en de nieuwe opvatting over mobiliteit door millennials. Mensen worden ouder, blijven langer vitaal en blijven daardoor langer deelnemen aan het verkeer. Deze ouderen zijn opgegroeid in een op de auto georiënteerde maatschappij waarbij mensen vaak beschikten over een eigen auto. Het bezit van een eigen auto wordt door hen gezien als een vorm van vrijheid. Tegenover de ouderen staan de millennials (geboren tussen 1980 en 2000) en zij hebben een andere opvatting over mobiliteit. Deze generatie is sneller geneigd voorkeur te geven aan toegang tot een auto in plaats van het bezitten van een auto. Degelijk onderzoek ontbreekt maar door het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) wordt gesteld dat deze generatie de aankoop van een auto langer uitstelt en meer open staat voor deelconcepten en online platforms waardoor de focus kan liggen op deelauto's, fietsen en het OV.

De jaren 2020 en 2021 werden in extreme mate beïnvloed door het coronavirus en dat heeft onder andere gezorgd voor grote sociaaleconomische veranderingen. De coronacrisis zorgde ervoor dat men massaal ging thuiswerken en voor een hernieuwde waardering voor de (kwaliteit) van de leefomgeving. De vraag is in hoeverre deze veranderingen zich doorzetten in de toekomst. Gemeenten zetten dan ook steeds meer in op kwaliteit van leven, duurzaamheid en een groene openbare ruimte. De openbare ruimte wordt duurzaam en klimaatbestendig ingericht waarbij parkeerplaatsen moeten wijken. Daarnaast wordt gemotoriseerd verkeer in toenemende mate geweerd uit stad en dorpscentra en dienen bezoekers te parkeren aan de rand van het centrum.

Een andere sociaaleconomische trend die zich doorzet is het toenemend aandeel elektrische personenauto's. Nederland is een voorloper op het gebied van elektrisch rijden en heeft de grootste laadpaaldichtheid van Europa. Dit komt onder andere doordat de overheid regelingen en subsidies biedt voor elektrisch rijden. Het is de verwachting dat dit jaar opnieuw meer elektrische auto's verkocht worden, meer laadpalen worden aangelegd en meer betaalbare modellen verschijnen op de markt.



Bron: RVO, Klimaatmonitor, Vattenfall en Samenwerkingsregio Zuid





## 4 PARKEERBELEID 2022-2025

In dit hoofdstuk worden de verschillende parkeergebieden en doelgroepen toegelicht waarbij de focus voornamelijk ligt op het centrum van Meerssen. Voor elk gebied worden de geldende beleidsregels opgesteld en toegelicht. Daarnaast worden de voorwaarden toegelicht waarop een ontheffing of vergunning verkregen kan worden. Dit hoofdstuk schetst een beeld van hoe de parkeersituatie in Meerssen er in 2025 uit moet zien. Een toekomstgericht en flexibel parkeerbeleid waarmee een goed functionerend parkeersysteem wordt aangeboden aan alle parkerende doelgroepen.

### Flexibel en toekomstgericht parkeerbeleid

Op de lange termijn kiest de gemeente Meerssen voor een flexibel en toekomstgericht parkeerbeleid. Dit houdt in dat alle parkeertransacties digitaal en op kenteken worden geregistreerd waardoor de parkeercapaciteit optimaal kan worden benut/gebruikt. Door de parkeerrechten digitaal vorm te geven kunnen de verschillende doelgroepen op de juiste plek gefaciliteerd worden. Uitgangspunt blijft echter dat het simpel en duidelijk is en blijft, zodat alle doelgroepen weten waar, wanneer en tegen welk tarief zij kunnen parkeren.

### Digitalisering van de parkeerketen

Een belangrijke globale ontwikkeling van de laatste decennia is digitalisering en het gebruik van internet. Ook bij parkeren en parkeerregulering is dit een ontwikkeling die steeds belangrijker wordt. Belangrijke ontwikkelingen hierbij zijn het werken met een parkeerrechtendatabase waarbij het kenteken van een motorvoertuig de sleutel is (kentekenparkeren). Voor automobilisten lijkt het niet meer dan het intoetsen van hun kenteken op de parkeerautomaat of het starten van de parkeertransactie via een parkeerapp. Parkeerhandhavers kunnen via een computerdatabase zien of er betaald is voor de geparkeerde voertuigen. Door middel van het gebruiken van het kenteken om de vergunninghouder te identificeren kan ook dit proces gedigitaliseerd worden. Ook een ontheffing voor betaald parkeren in het centrum kan klantvriendelijker en flexibeler georganiseerd worden door dit te digitaliseren en te koppelen aan het kenteken.

### Uitrol parkeerapplicatie Meerssen

Vanaf 4 januari 2021 kunnen parkeerders binnen de betaald parkeerzone in Meerssen-Centrum ook betalen met een parkeerapp. Parkeerapps werken op iPhones en Android-smartphones. Er zijn allerlei providers die parkeerapps aanbieden in de App Store of Google Play Store. Groot voordeel van het gebruik van een parkeerapp is dat bezoekers niet vooraf hoeven te betalen of in te schatten hoe lang ze willen parkeren. Ook hoeven parkeerders niet in de rij te staan om te betalen bij de automaat. De parkeerapps tonen een overzicht van parkeerlocaties in Meerssen. Met een druk op het scherm start of stopt een parkeerder een parkeeractie. Daarnaast blijft contant of met de pinpas betalen ook mogelijk.

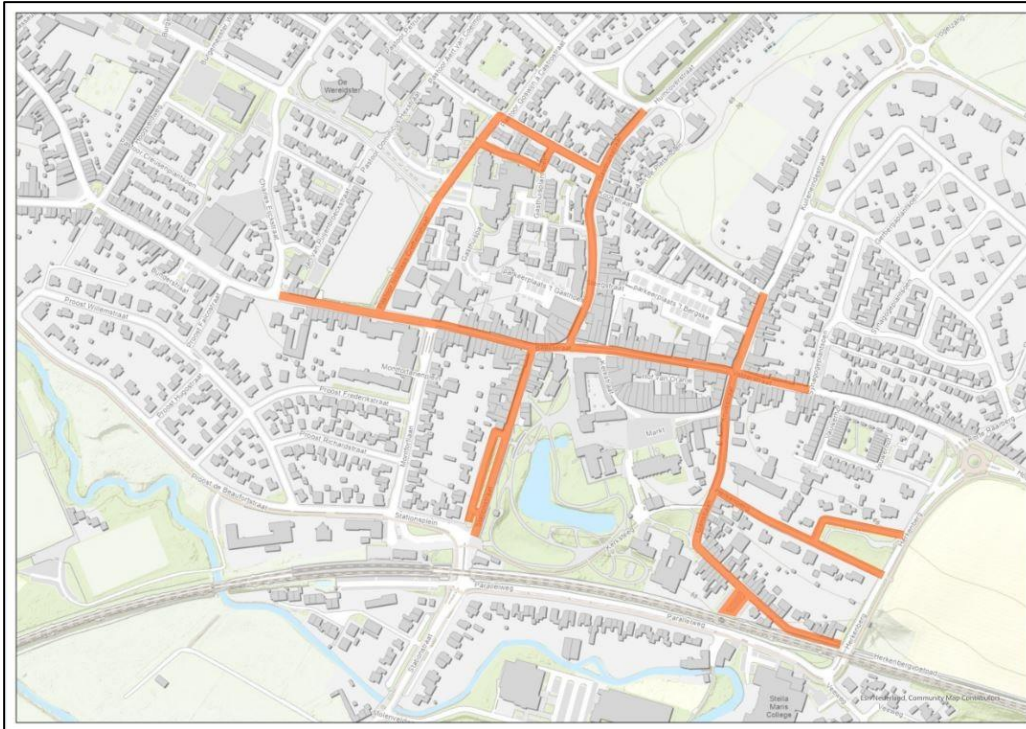
## 4.1 Parkeren centrumgebieden

In en rondom het centrum van Meerssen is voldoende parkeergelegenheid. De gemeente zet in op leefbaarheid en duurzaamheid waardoor parkeren voor de deur niet altijd mogelijk is. Om iedere parkeerder op de juiste plek te laten parkeren maakt de gemeente gebruik van een aantal parkeermiddelen.

### 4.1.1 Parkeerverbodzone (parkeren binnen de vakken)

In het centrum van Meerssen geldt een parkeerverbodzone (aangegeven door middel van de hiernaast weergegeven verkeersborden), wat betekent dat voertuigen enkel in de parkeervakken geparkeerd mogen worden. De parkeervakken zijn aangegeven door middel van belijning of andere markering. Parkeren buiten de vakken is niet toegestaan en wordt beboet door handhaving. Op deze manier wordt voorkomen dat voertuigen op ongewenste locaties geparkeerd worden. In onderstaande afbeelding is weergegeven in welk gebied de parkeerverbodzone geldt.





In het centrum van Bunde is ook sprake van een parkeerverbodszone. Het gaat hierbij om de Sint Agnesstraat, Ingenopestraat, Sint Rouchusstraat, Trichterstraat en Carteiijnstraat. Ook hier geldt dat enkel geparkeerd mag worden in de aangegeven vakken. In meerdere straten binnen de gemeente Meerssen geldt een parkeerverbod of verbod op stilstaan. Het verbod op deze locaties is ingesteld per wegvak en niet meegenomen als een zone van meerdere wegvakken.

#### 4.1.2 Betaald parkeren

In het centrum van Meerssen geldt op de meeste plekken betaald parkeren (aangegeven door middel van het hiernaast weergegeven verkeersbord). Betaald parkeren is van toepassing van maandag tot en met vrijdag van 09:00 tot 18:00 uur en zaterdag 09:00 tot 17:00 uur. De volgende tarieven worden gehanteerd bij betaald parkeren in het centrum van Meerssen:

- Tarief eerste uur: € 0,90
- Tarief tweede uur: € 1,00
- Tarief volgende uren: € 2,50
- Dagtarief parkeergarage: € 23,50



Het betaald parkeren in Meerssen zorgt voor het reguleren van de parkeerdruk en het voorzien in vrije parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van het centrum. In 2017 heeft een parkeertelling plaatsgevonden in het centrum van Meerssen en hieruit blijkt dat de parkeervraag in Meerssen relatief hoog is en dat er tijdens de telmomenten beperkt restcapaciteit in het centrum aanwezig was. Regulering van de parkeerdruk is op basis van deze resultaten gewenst dan wel noodzakelijk. Daarnaast compenseert het betaald parkeren de kosten van de handhaving in het centrum.

In onderstaande afbeelding is het betaald parkeergebied weergegeven. In de overige woonkernen binnen de gemeente Meerssen is geen sprake van betaald parkeren.



### 4.1.3

#### Blauwe zone

Op een aantal locaties binnen het centrum van Meerssen geldt een maximale parkeerduur. Parkeerplaatsen met een beperkte parkeerduur worden aangegeven met het hiernaast weergegeven verkeersbord, waarbij de tijdsduur kan variëren van een half uur tot twee uur. Aanvullend wordt een blauwe markering aangebracht (op de trottoirband), vandaar de naam blauwe zone. In alle blauwe zones mag gratis geparkeerd worden.

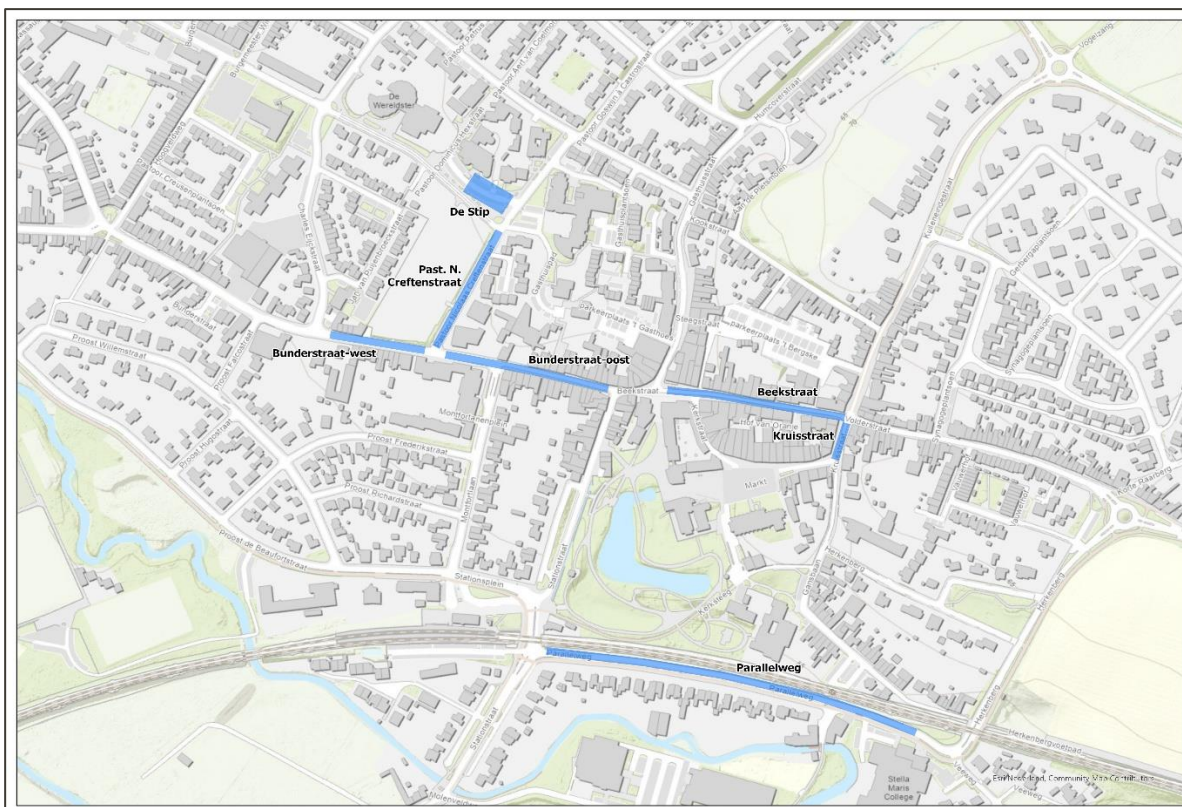


De blauwe zones in het centrum van Meerssen bestaan uit een relatief klein aantal parkeerplaatsen. Het is de ligging in of dichtbij de winkelstraat die de parkeerplaatsen aantrekkelijk maken. Het instellen van een blauwe zone zorgt ervoor dat bezoekers niet te lang parkeren waardoor meerdere mensen gebruik kunnen maken van de gunstig gesitueerde parkeerplaatsen.

De blauwe zone bij De Stip en uitvaartcentrum Pegasus is ingesteld om langparkeren te voorkomen en daardoor tijdens schooltijden en koffietafels voldoende parkeerplaatsen te bieden aan ouders die hun kinderen komen brengen of ophalen en genodigden voor de koffietafel. Buiten de schooltijden is dit parkeerterrein vrij toegankelijk.

De blauwe zone aan de Parallelweg is bedoeld om langparkeren van treinreizigers en personeel Stella Maris te voorkomen. De blauwe zone geldt dan ook enkel tijdens kantoortijden. Personen die overstappen van de auto op de trein kunnen de auto gratis parkeren op de naast gelegen P&R. Met personeel van Stella Maris is afgesproken dat zij bij sporthal Marsana parkeren.

In de onderstaande afbeelding zijn de blauwe zones in en rondom het centrum van Meerssen weergegeven.



De maximale parkeerduur en het geldende tijdsvenster van de blauwe zones varieert voor de verschillende blauwe zones in en rondom het centrum van Meerssen. Hiermee tracht de gemeente Meerssen om de juiste parkeerder op de juiste locatie te laten parkeren. Voor elk van de blauwe zones zijn de voorwaarden hieronder toegelicht:

Pastoor Nicolaas Creftenstraat/Bunderstraat–west:

- Maximale parkeerduur bedraagt 2 uur
- Geldt op maandag t/m vrijdag, 08:00 – 17:00

Bunderstraat–oost/Beekstraat / Kruisstraat

- Maximale parkeerduur bedraagt 0,5 uur
- Geldt van maandag t/m vrijdag 09:00 – 18:00 en op zaterdag 09:00 – 17:00

Parkeerterrein gemeenschapshuis De Stip:

- Maximale parkeerduur bedraagt 2 uur
- Geldt van maandag t/m vrijdag, 08:00 – 15:00

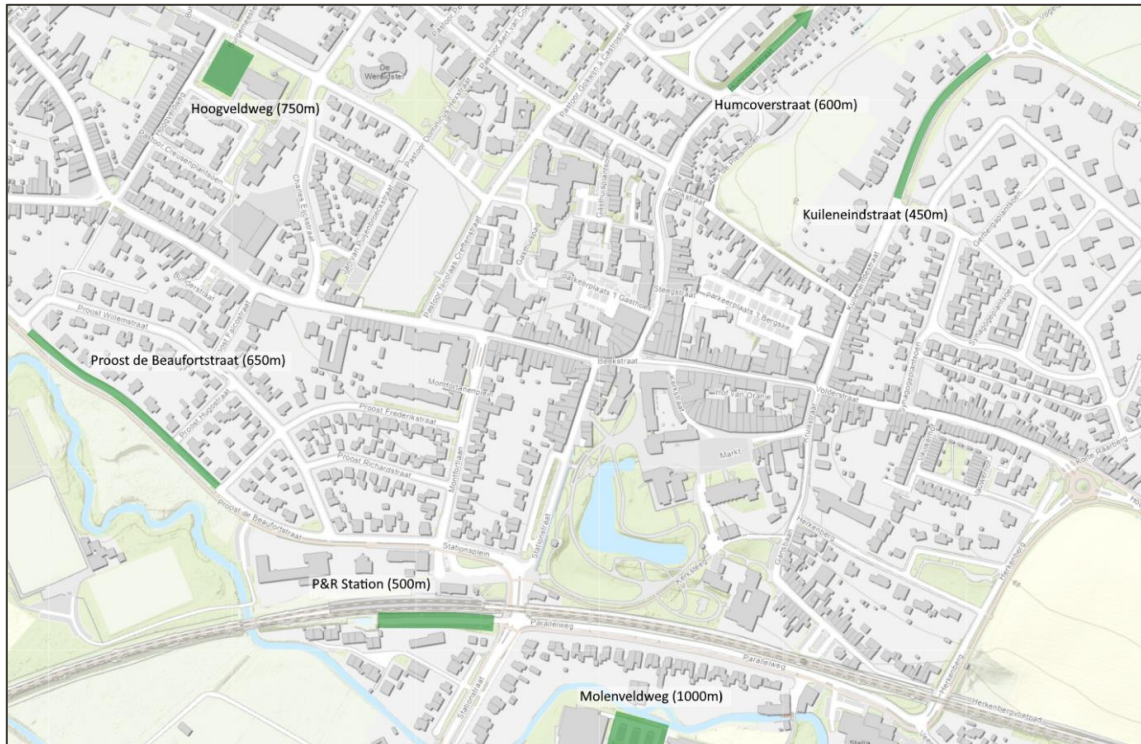
Parallelweg:

- Maximale parkeerduur bedraagt 1 uur
- Geldt van maandag t/m vrijdag, 08:00 – 17:00

In de Vliegenstraat in Bunde is ook sprake van een blauwe zone. Langs de Vliegenstraat, tussen huisnummers 2 en 8, liggen zes langspaarkeerplaatsen waar de maximale parkeerduur 30 minuten bedraagt op maandag t/m zaterdag, van 09:00 tot en met 18:00 uur. Deze blauwe zone is ingesteld om langparkeren te voorkomen en zodat bezoekers van huisarts en bloemenwinkel gemakkelijker een parkeerplaats kunnen vinden voor een kort bezoek. In de overige woonkernen is geen sprake van blauwe zones.

#### 4.1.4 Vrij parkeren

Binnen de gemeente Meerssen kan gratis geparkeerd worden, met uitzondering van het centrum van Meerssen. In het centrum van Meerssen dient betaald te worden voor parkeren of de (gratis) parkeerduur is gelimiteerd. Voor (lang)parkeerders die gratis willen binnen parkeren op loopafstand van het centrum zijn er verschillende parkeermogelijkheden, deze zijn weergegeven in onderstaande afbeelding.



#### 4.1.5 Parkeren vergunninghouders

In een aantal straten binnen de gemeente Meerssen zijn specifieke parkeerplaatsen aangewezen voor vergunninghouders. Vergunninghouders zijn inwoners of bedrijven die wonen of gevestigd zijn in een straat/gebied met beperkte parkeergelegenheid en zelf niet beschikken over een eigen parkeerplaats. Zij zijn aangewezen op openbare parkeerplaatsen, net zoals de overige bezoekers. Om het vinden van een parkeerplaats dicht(er) bij huis makkelijker te maken zijn specifieke parkeerplaatsen voor hen aangewezen als vergunninghouder. In de woonkern van Meerssen zijn parkeerplaatsen voor vergunninghouders aangewezen op de Kuileneindstraat en de Charles Eijkstraat.



#### 4.1.6 Parkeren en laden elektrische voertuigen

Er komen steeds meer elektrische auto's op de weg en daarmee stijgt ook de vraag naar laadpalen. Eigenaren van elektrische auto's met een eigen parkeerplaats hebben de mogelijkheid om op eigen terrein een laadpaal te realiseren. Voor de inwoners die niet beschikken over een eigen parkeerplaats en zijn aangewezen op de openbare ruimte plaatst de gemeente Meerssen de komende jaren circa 40 laadpalen in de openbare ruimte. Dat is mogelijk dankzij deelname aan de aanbesteding van slimme laadinfrastructuur door de provincie Noord-Brabant en de provincie Limburg. Bij iedere laadpaal worden twee parkeerplaatsen voor elektrische auto's gerealiseerd. In 2025 zijn in totaal ongeveer 80 openbare parkeervakken bestemd voor elektrische auto's.

Vattenfall - tot 2030 eigenaar van deze laadpalen – heeft een plankaart opgesteld met een eerste voorstel voor het verspreid plaatsen van openbare laadpalen. In februari 2021 heeft een enquête plaatsgevonden waarin inwoners, ondernemingen en verenigingen van de gemeente Meerssen hun mening konden delen over dit eerste

voorstel. Op basis van de enquêteresultaten is de plankaart aangepast en worden in de komende jaren ongeveer 40 laadpalen in de openbare ruimte gerealiseerd.

#### 4.1.7 Gehandicaptenparkeren

Personen die beschikken over een gehandicaptenkaart kunnen, mits ze rekening houden met de veiligheid van andere weggebruikers, overal parkeren en hoeven geen parkeergeld te betalen in de betaald parkeerzone of zich aan de tijdslimiet van de blauwe zone te houden. Daarnaast kan gebruik gemaakt worden van aangewezen gehandicaptenparkeerplaatsen in en rondom het centrum.

#### 4.1.8 Laden en lossen

Er is een belangrijk onderscheid tussen parkeren en laden en lossen. Laden en lossen betreft het stilstaan om goederen te laden/lossen of personen in of uit te laten. De tijd voor laden en lossen is niet bij wet bepaald en wordt door de verbalisant bepaald op basis van het criterium of het voertuig gelijkgesteld kan worden met een stilstaand voertuig waarbij de activiteit beperkt is tot het in- en uitlaten stappen of het in- en uitladen. Voor laden en lossen zijn specifieke locaties aangegeven welke zijn aangegeven door de bijbehorend bebording. Daarnaast gelden de volgende uitgangspunten bij laden en lossen in de parkeerverbodzone:

- Men mag laden en lossen op een betalende parkeerplaats zonder parkeerticket.
- Men mag laden en lossen voor zijn eigen garage wanneer deze zich bevindt in een betaalde parkeerzone, zonder parkeerticket.
- Men mag laden en lossen in een blauwe zone zonder een parkeerschijf te plaatsen.
- Men mag laden en lossen op de rijbaan, mits de doorgang voor het overige verkeer is gewaarborgd.
- Voor de Hema mag laden en lossen plaatsvinden op de rabatstrook

## 4.2 Autoluwe Markt Meerssen

In maart 2020 zijn aandachtspunten en doelstellingen vastgesteld voor het parkeerbeleid, naar aanleiding van de herijking van het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan. Een van de voornaamste aandachtspunten uit de herijking is het autoluw maken van de Markt in Meerssen.

Het autoluw maken van de Markt draagt bij aan:

- Het bieden van een uitnodigende ruimte voor verschillende activiteiten die een (economische) impuls kunnen geven aan Meerssen, waarbij de parkeervoorzieningen verplaatst worden naar de voormalige schoollocatie.
- Het toepassen van klimaatadaptatie, door het verminderen van verhard oppervlak en het vergroten van de biodiversiteit
- Het beter verbinden van het centrum van Meerssen met haar omgeving, waaronder:
  - Een aantrekkelijke loopverbinding met de P&R en het bus- en treinstation
  - Een betere inbedding van toeristische fiets- en wandelroutes
  - Een verbinding met het vrijetijdsgebied 'Eiland in de Geul'

Uit de uitgevoerde parkeerdrukmeting volgt dat het autoluw maken van de Markt en het opvangen van de parkeerdruk in de omgeving haalbaar is. De parkeerplaatsen op de Markt worden mogelijk verplaatst naar de voormalige schoollocatie aan de Gansbaan en daarnaast is voldoende restcapaciteit aanwezig voor parkeren in de (directe) omgeving dan wel binnen acceptabele loopafstand.



## 4.3 Beleidsregels parkeeronthefing en -vergunning

In het centrum van Meerssen geldt betaald parkeren dan wel een blauwe zone. De gemeente Meerssen geeft op een aantal terreinen ontheffingen uit. Deze worden geregistreerd in een centrale database. Bewoners en bedrijven die woonachtig of gevestigd zijn in een gebied met betaald parkeren of blauwe zone komen mogelijk in aanmerking voor een vergunning of ontheffing. Werknemers die buiten (de gemeente) Meerssen wonen en werkzaam zijn bij een bedrijf binnen het gebied met betaald parkeren komen mogelijk ook in aanmerking voor een ontheffing. Om te voorkomen dat te veel ontheffingen worden uitgeven en daardoor parkeerproblemen ontstaan zijn kaders opgesteld waaraan afgemeten kan worden of een persoon of bedrijf in aanmerking komt voor een ontheffing. Naast het opstellen van een duidelijk kader waarmee het verstrekken van ontheffingen georganiseerd kan worden is het ook wenselijk om het werkproces voor het aanvragen, organiseren, controleren en verstrekken van ontheffingen te optimaliseren.

### 4.3.1 Parkeeronthefing betaald parkeren

Voorwaarden parkeeronthefing Bewoners:

- U staat ingeschreven in de Basisregistratie Personen (BRP) in Meerssen.
- U woont in het gebied waarvoor u de parkeervergunning aanvraagt.
- Een bewonersvergunning is kenteken gebonden. Dit betekent dat uw voertuig staat geregistreerd op uw naam of dat het uw lease- of bedrijfsauto is.
- Indien u beschikt over een eigen parkeergelegenheid (oprit of parkeerplaats) in het betaald parkeergebied, dan komt u niet in aanmerking voor een bewonersvergunning.
- Bewoners van de Gasthuisstraat, huisnummer 9 t/m 129 komen niet in aanmerking voor een bewonersvergunning.
- De kosten voor een parkeeronthefing zijn vastgelegd door de Raad in de "Verordening parkeerbelastingen Meerssen 2021".

### Voorwaarden parkeeronthefing Bedrijven

- Onder bedrijf wordt het volgende verstaan: naamloze vennootschap, besloten vennootschap, vennootschap onder firma, commanditaire vennootschap, maatschap, eenmanszaak, vrij beroep, overheidsinstelling, vereniging en stichting.
- Uw bedrijf staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel op een adres binnen het gebied met betaald parkeren.
- U bent eigenaar van het bedrijf
- Het kenteken van uw voertuig staat geregistreerd op naam van uw bedrijf of op uw eigen naam (eigenaar).
- Indien u beschikt over een eigen parkeergelegenheid (oprit of parkeerplaats) in het betaald parkeergebied, dan komt u niet in aanmerking voor een bedrijfsvergunning.
- Een bedrijf kan maar één parkeervergunning aanvragen. U mag het parkeerrecht op verschillende auto's toepassen door middel van online beheer met eHerkenning.
- Indien u (mede-)eigenaar bent van meerdere bedrijven op het zelfde adres dan kunt u maar één vergunning aanvragen.
- De vergunning wordt enkel verleend voor werkdagen (maandag t/m vrijdag), tenzij aangetoond kan worden dat ook op zaterdag gewerkt wordt.
- De kosten voor een parkeeronthefing zijn vastgelegd door de Raad in de "Verordening parkeerbelastingen Meerssen 2021".

### Voorwaarden incidentele parkeeronthefing

- Uw bedrijf is gevestigd buiten de betaald parkeerzone van Meerssen maar voor de uitoefening van uw beroep dient u incidenteel werkzaamheden te verrichten binnen de betaald parkeerzone.
- Onder bedrijf wordt het volgende verstaan: naamloze vennootschap, besloten vennootschap, vennootschap onder firma, commanditaire vennootschap, maatschap, eenmanszaak, vrij beroep, overheidsinstelling, vereniging en stichting.
- Uw bedrijf staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en bij de aanvraag dient een kopie van het uittreksel van de Kamer van Koophandel te worden overlegd.
- De parkeeronthefing is enkel geldig voor straat waar de werkzaamheden plaats vinden, zoals aangegeven op de parkeeronthefing.
- De parkeeronthefing is enkel geldig tijdens de periode van de werkzaamheden, zoals aangegeven op de parkeeronthefing.
- De parkeeronthefing is kenteken gebonden en geldt enkel voor het opgegeven kenteken.
- Voor bedrijven en beroepen in de bouwnijverheid kan tevens op basis van artikel 87 van Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens ontheffing worden afgegeven voor het parkeren buiten de parkeervakken in de parkeerverbodszone. Hiervoor moet aangetoond worden dat het betreffende bedrijfsvoertuig in de directe nabijheid van een pand moet worden geparkeerd.
- Voor ontheffingen die bestemd zijn voor (ver)bouwwerkzaamheden geldt dat er per bouwproject maximaal één ontheffing wordt verleend aan een bedrijf of beroep.
- De kosten voor een parkeeronthefing zijn vastgelegd in de verordening van de gemeenteraad van de gemeente Meerssen houdende regels omtrent de heffing en invordering van leges (Verordening leges Meerssen 2021).

## 4.3.2 Parkeeronthefing blauwe zone

De voorwaarden voor een ontheffing in de blauwe zone zijn nagenoeg gelijk aan de voorwaarden voor het aanvragen van een parkeeronthefing in de betaald parkeerzone. Een ontheffing voor de blauwe zone ontheft de bestuurder van de geldende tijdslimiet die geldt voor parkeren. Voor de blauwe zones gelegen in de Beekstraat en Bunderstraat (tussen Past. N. Creftenstraat en Stationstraat) kan geen ontheffing aangevraagd worden in vergelijking met flitsparkeren (30 min).



#### Voorwaarden parkeerontheffing Bewoners:

- U staat ingeschreven in de Basisregistratie Personen (BRP) in Meerssen
- U woont in het gebied waarvoor u de parkeervergunning aanvraagt
- Een bewonersvergunning is kenteken gebonden. Dit betekent dat uw voertuig staat geregistreerd op uw naam of dat het uw lease- of bedrijfsauto is.
- Indien u beschikt over een eigen parkeergelegenheid (oprit of parkeerplaats) in het betaald parkeergebied, dan komt u niet in aanmerking voor een bewonersvergunning.
- De kosten voor een parkeerontheffing zijn vastgelegd in de verordening van de gemeenteraad van de gemeente Meerssen houdende regels omtrent de heffing en invordering van leges (Verordening leges Meerssen 2020).

### 4.3.3 Parkeervergunning centrum Meerssen

In bepaalde (delen van) straten in de gemeente Meerssen bestaat de mogelijkheid om als bewoner een parkeervergunning aan te schaffen. Het gaat hierbij om straatdelen waarvan bewoners niet beschikken over een eigen parkeerplaats en die gelegen zijn naast druk bezochte bestemmingen (centrum, schoolzone).

#### Voorwaarden parkeervergunning:

- U staat ingeschreven in de Basisregistratie Personen (BRP) in Meerssen
- U woont in het gebied waarvoor u de parkeervergunning aanvraagt
  - Kuileneindstraat (26 t/m 38 even en 27 t/m 43 oneven)
  - Synagogeplantsoen (26, 30 t/m 38 even en 27, 31 t/m 43 oneven)
  - Charles Eijckstraat (55 t/m 63 oneven)
- Een bewonersvergunning is kenteken gebonden. Dit betekent dat uw voertuig staat geregistreerd op uw naam of dat het uw lease- of bedrijfsauto is.
- Indien u beschikt over een eigen parkeergelegenheid (oprit of parkeerplaats) in het betaald parkeergebied, dan komt u niet in aanmerking voor een bewonersvergunning.
- De kosten voor een parkeerontheffing zijn vastgelegd in de verordening van de gemeenteraad van de gemeente Meerssen houdende regels omtrent de heffing en invordering van leges (Verordening leges Meerssen 2020).

### 4.3.4 Overige ontheffingen en vergunningen

Naast parkeerontheffingen en -vergunningen verleent de gemeente Meerssen ontheffingen voor specifieke gevallen. Deze ontheffingen zijn bedoeld voor een kleine groep bewoners en/of bedrijven die hiervoor in aanmerking komen. Hier onder vallen:

- Ontheffing inrijverbod Oliebergweg Rothem
- Ontheffing inrijverbod Heideweg Rothem
- Algemene ontheffingen WegenVerkeersWet



# 5 PARKEREN BIJ NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Mobiliteit, auto en fietsbezit en -gebruik zullen in de komende jaren blijven groeien. De vraag naar parkeerplaatsen voor de auto en fiets zal als gevolg daarvan blijven toenemen. Parkeerplaatsen nemen waardevolle ruimte in en kunnen bij een onjuiste dimensionering (aantal en verschijningsvorm) de kwaliteit van de leefomgeving aantasten. Anderzijds kan een tekort aan parkeercapaciteit kan een bron voor overlast in een (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is een noodzaak bij het parkeervraagstuk. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel. Door middel van deze normen kan een goede inschatting gemaakt worden van de te verwachten parkeerbehoefte van nieuwe (bouw)projecten. De huidige nota parkeernormen van de gemeente Meerssen is gedateerd en wordt geactualiseerd.

## 5.1 Aanleiding

De aanleiding voor het updaten van de parkeernormen in de gemeente Meerssen is tweeledig:

1. Er is behoefte aan een uniform toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken in de gemeente.
2. Er is behoefte aan een betere aansluiting op ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

### Ad 1. Toetsingskader

Gemeente Meerssen beoordeelt de parkeeroplossing van ruimtelijke initiatieven op basis van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' (december 2018). In deze rapportage worden de gemaakte keuzes toegelicht en wordt gemotiveerd hoe de CROW-richtlijnen voor de gemeente Meerssen worden geïnterpreteerd. Om deze parkeercijfers eenduidig toe te passen, maar ook om duidelijkheid over het parkeren in de gemeente te verschaffen naar adviesbureaus, projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, makelaars etc., is het noodzakelijk om de parkeernormen voor de gemeente formeel vast te stellen. De Nota Parkeerbeleid geldt als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen met als doel het voorkomen van parkeerproblemen in de openbare ruimte als gevolg van deze ontwikkelingen.

### Ad 2. Ontwikkelingen duurzame mobiliteit

De laatste jaren vindt een aantal nieuwe ontwikkelingen plaats op het gebied van mobiliteit. Twee belangrijke ontwikkelingen die van toepassing zijn op de gemeente Meerssen zijn het toenemend aantal deelconcepten en het schoner worden van vervoerswijzen. De manier waarop nagedacht wordt over mobiliteit verandert en mensen zijn minder bereid om geld te besteden aan het bezit van een auto. Verschillende concepten waarbij vervoersmiddelen worden gedeeld zijn bezig aan een opmars (deelauto en -fiets). Een andere ontwikkeling is de toename van schoner vervoer (elektrische auto, E-bike en speed pedelec). Mensen worden steeds meer milieubewust en kiezen voor een meer milieuvriendelijk vervoersmiddel. De gemeente Meerssen stimuleert beide ontwikkelingen en neemt deze mogelijkheden op in de Nota Parkeernormen.

## 5.2 Doelstelling

De doelstelling van de nieuwe parkeernormen in de Nota Parkeerbeleid is als volgt samen te vatten:

Het vaststellen van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Meerssen om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Meerssen te waarborgen, waarbij nieuwe vormen van duurzame mobiliteit gestimuleerd worden. Met behulp van dit toetsingskader moet voorkomen worden dat parkeerproblemen ontstaan in de openbare ruimte als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

## 5.3 Werkingsfeer

De Nota Parkeerbeleid is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies. De Nota Parkeerbeleid is niet van toepassing op bestaande ruimtelijke ontwikkelingen en plannen, tenzij deze ontwikkelingen en/of plannen zich nog in de beginfase bevinden, er nog geen parkeereis is opgelegd en er nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden.

Ten aanzien van de toepassing in de dagelijkse praktijk, gelden de volgende uitgangspunten:

- Er moet sprake zijn van een eenduidige norm die op eenvoudige wijze binnen de gemeente kan worden toegepast
- Op basis van de parkeernormen is duidelijkheid richting projectontwikkelaars en bouwers te geven over het aantal te realiseren parkeervoorzieningen bij bouwinitiatieven

# 6 UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

## 6.1 Basis parkeernormen Meerssen

Voor de parkeernormen voor personenwagens is aansluiting gezocht bij CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' (december 2018). De kencijfers zijn voor landelijke toepassing geschreven. Zowel grote stedelijke regio's als kleinere gemeenten moeten ermee overweg kunnen. Bij ruimtelijke initiatieven binnen de gemeente wordt deze publicatie ook al gehanteerd als toetsingskader. In de CROW-publicatie zijn de parkeerkecijfers opgenomen voor de volgende zeven hoofdcategorieën:

- Winkel en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs-)recreatie
- Gezondheid en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs
- Wonen
- Werken

Het parkeerbeleid is erop gericht dat er in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen voor handen zijn. Dit betekent dat het parkeeraanbod in winkelgebieden voor de gemiddelde zaterdagmiddag toereikend moet zijn. In woongebieden wordt de nachtelijke situatie als maatgevend beschouwd. Dit betekent dat de gemeente accepteert dat er tijdens een beperkt aantal piekmomenten tekorten kunnen ontstaan of dat parkeervoorzieningen verder weg liggen.

De kencijfers in CROW-publicatie 381 bestaan uit een minimum- en maximumwaarde. De bandbreedte leidt tot discussies omdat niet iedereen het met elkaar eens is over de invloedfactoren. Als de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden betekent dit dat er meer parkeerplaatsen aangelegd moeten worden op eigen terrein. Het risico hierbij is dat ontwikkelaars hun plannen financieel niet rond krijgen of afhaken. Met een te lage parkeernorm bestaat de kans dat er te weinig parkeermogelijkheid wordt aangelegd op eigen terrein, wat negatieve gevolgen heeft voor de omgeving. Het is daarom verdedigbaar om 'in het midden' van de bandbreedte te gaan zitten. Bij het opstellen van de parkeernormen is daarom gekozen om één hanteerbare norm op te stellen in plaats van een bandbreedte met een minimum en maximum norm. Het kiezen van een enkele norm heeft als voordeel dat er sprake is van een duidelijk toepasbare norm. Er is geen discussie over de parkeernorm en er kunnen geen interpretatieverschillen optreden. Vandaar dat in deze Nota geen bandbreedtes meer voorkomen en dat de gemiddelde kencijfers voor de gemeente Meerssen als norm worden gehanteerd.

Voor de parkeernormen voor de fiets wordt aangesloten bij CROW publicatie 291 'Leidraad Fietsparkeren' (2010). Er is onderscheid gemaakt naar dezelfde hoofdcategorieën als bij het autoparkeren. Bij het fietsparkeren wordt uitgegaan van de gemiddelde norm voor de zones centrum en overig.

In Bijlage B1 zijn de parkeernormen voor de gemeente Meerssen opgenomen.

## 6.2 Stedelijkheidsgraad en ligging

### Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW parkeerkecijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar vijf verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk, weinig stedelijk, matig stedelijk, sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk).

De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevings-adressendichtheid (oad) van het CBS. De oad wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer. Volgens de oad wordt de totale gemeente Meerssen getypeerd als weinig stedelijk gebied (CBS, 2019).

#### Ligging

Naast de mate van stedelijkheid heeft ook de ligging van een bepaalde voorziening invloed op de mate van parkeerbehoefte. Een ligging in of nabij het centrumgebied betekent veelal dat minder ruimte beschikbaar is in de openbare ruimte voor de realisatie van parkeerplaatsen. Tevens speelt hierbij de mate van beschikbaarheid van alternatieven vervoerwijzen zoals het openbaar vervoer of de fiets een rol. Vaak is in centrumgebieden sprake van (grootschalige) geclusterde parkeervoorzieningen en worden diverse voorzieningen in samenhang met elkaar bezocht. Het niet voor de deur kunnen parkeren wordt in dit soort gebieden dan ook tot op zekere hoogte geaccepteerd. In de rest van de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom wordt vaker specifiek één voorziening bezocht en is de parkeernorm daarom gerelateerd aan één specifieke functie. De parkeernorm is daarom hoger naarmate de locatie verder van het centrum af ligt. In de CROW-parkeerkencijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones: Centrum, Schil rond het centrum, Rest bebouwde kom en Buiten de bebouwde kom. Voor deze Nota Parkeerbeleid is ervoor gekozen om drie zones op te nemen, namelijk:

- Centrum
- Rest bebouwde kom
- Buiten de bebouwde kom

De schil rondom centrumgebieden is niet afzonderlijk benoemd, omdat binnen de centrumgebieden van de kernen binnen de gemeente Meerssen feitelijk geen sprake is van een overloopgebied c.q. schil zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden. Om schijnnaauwkeurigheid te vermijden is alleen het centrumgebieden van de kern Meerssen als zodanig gekarakteriseerd. In de overige kernen is geen sprake van een sterkere concentratie van aaneengesloten winkels. In Bijlage B3 is het centrumgebied van Meerssen afgebeeld.

## 6.3 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven die relatief weinig tot geen bezoekers en werknemers hebben. De parkeergevolgen van dergelijke bedrijven zijn verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom buiten beschouwing gelaten. Bij de vergunningverlening volstaat het dan ook om te verwijzen naar het bestemmingsplan waarin als voorwaarde is opgenomen dat er geen negatieve gevolgen voor de parkeerbalans mogen zijn.

## 6.4 Detailberekening basisschool en kinderdagopvang

Voor de functies basisschool en kinderdagopvang gelden algemene richtlijnen, exclusief haal- en brengverkeer, wanneer het aankomt op parkeren. Op basis van onderstaande formule wordt inzicht verkregen van het haal- en brengverkeer bij een basisschool en kinderdagverblijf. In samenspraak met de scholen wordt vervolgens bekeken hoe het verwachte aantal auto's gefaciliteerd wordt.

Om inzicht te krijgen in het haal- en brengverkeer kan gebruik worden gemaakt van de volgende formule: aantal leerlingen \* percentage auto (A) \* reductiefactor parkeerduur (B) \* reductiefactor aantal kinderen per auto. In onderstaande tabel zijn de waarden voor de verschillende doelgroepen weergegeven conform de rekentool van het CROW. In samenspraak met de school kunnen deze waarden worden toegespitst op de lokale situatie.

	onderbouw	bovenbouw	kinderdagopvang
A: Percentage auto	36%	14%	50%
B: Reductiefactor parkeerduur	0,5	0,25	0,33
C: Reductiefactor aantal kinderen per auto	0,75	0,85	0,75

## 6.5 Aanwezigheidspercentages

Gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen is mogelijk als de behoefte aan parkeerplaatsen voor een bepaalde functie op bepaalde momenten van de dag of de week laag is, terwijl vanuit een andere functie op dat moment een sterke behoefte aanwezig is. Wanneer twee of meerdere functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening(en), worden aanwezigheidspercentages toegepast. Hiermee wordt de gecombineerde maatgevende parkeervraag voor de verschillende functies bepaald. Onderstaand zijn de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies en maatgevende periodes opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381.

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages (CROW-publicatie 381, 2018)

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond <sup>1)</sup>	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% <sup>2)</sup>	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% <sup>3)</sup>	0% <sup>4)</sup>
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% <sup>3)</sup>	0% <sup>4)</sup>
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond

2) Indien op zaterdag open: 100%

3) Indien 's avonds open: 70%

4) Indien koopzondag: 100%

Gedeeld gebruik wordt in met name centrumgebieden, in toenemende mate een moeilijk haalbare kwestie. Neem bijvoorbeeld de combinatie met winkel of detailhandelfuncties. Een aantal jaren geleden was gedeeld gebruik goed toepasbaar omdat de meeste winkels open waren tot 18.00 uur. Vooral bij supermarkten is een sluitingstijd van 18 uur verleden tijd. Naast winkels die elke dag 's avonds open zijn, wordt de koopzondag steeds meer een gewone winkeldag. Het is niet ondenkbaar dat op termijn van een aantal jaren, veel winkels elke zondag open zullen zijn. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen voor winkels en woningen is dan ook nog maar beperkt mogelijk. Voor het bepalen van de parkeernorm wordt dan ook geadviseerd in een aantal situaties voorzichtig om te gaan met gecombineerd gebruik, omdat dit in de praktijk niet altijd opgaat.

## 6.6 Parkeren op eigen terrein

Een initiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag. Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersplaatsen per appartement/woning is altijd 0,3 parkeerplaats per woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen wordt op eigen terrein aangelegd.

Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (vanaf tien woningen) moeten de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en mogen deze zich niet in een afgesloten parkeervoorziening bevinden. Een garage bij een woning wordt niet meegeteld als parkeermogelijkheid op eigen terrein. In de praktijk heeft bijna elke garage aan een woning of een bij een woning (aan)gebouwde garage een andere bestemming zoals bijkeuken, slaapkamer of kantoor. Hiermee wordt op voorhand rekening gehouden zodat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voldoende duurzaam en toekomst-vast is.

De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. In tabel 2 is de factor opgenomen voor bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen.

Type parkeergelegenheid	Berekeningsaantal	Ontwerpeis
Woning met garage en/of een oprit	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met garage	0,0 pp	
Woning met oprit/parkeerplaats	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met carport	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	min 2,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed per auto <sup>1</sup>
Garagebox geclusterd <sup>2</sup>	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

Tabel 2: berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen

Aan parkeerplaatsen worden eisen gesteld zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Deze eisen zijn vermeld in het boekwerk ASW 2012 (december 2012) van het CROW dat (technische) gegevens / richtlijnen bevat over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen. Uiteindelijk dient het college van burgemeester en wethouders naast de parkeernorm, ook het ontwerp van de parkeervoorzieningen goed te keuren.

## 6.7 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht genomen worden:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats.
- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo kort mogelijk bij (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn.
- De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaard parkeerplaats en wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit de, op dat moment meest actuele versie van het ASV.

## 6.8 Parkeren en opladen elektrische voertuigen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van parkeerplaatsen en oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht worden genomen:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als parkeerplaats voor elektrische voertuigen met bijbehorende laadvoorziening
- De locatie van elektrische laadpalen dient voldoende zichtbaar te zijn voor aankomende bezoekers zodat zij niet hoeven te zoeken naar een laadpaal
- De gemeente Meerssen streeft naar duurzaamheid en wil het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren door deze een gunstige plek te geven op de parkeerlocatie

<sup>1</sup> Meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein worden stuk voor stuk gerekend voor zover deze afzonderlijk van elkaar gebruikt kunnen worden.

<sup>2</sup> Geldt alleen in nog bestaande situaties. Parkeren in garageboxen wordt beschouwd als parkeren op afstand en in nieuwe situaties wordt dat niet aangemerkt als parkeren op eigen terrein. Bovendien blijkt dat garageboxen steeds vaker gebruikt worden voor opslag in plaats van parkeren.



- De aanleg van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen dient rekening te houden met de toegestane parkeerduur (bijvoorbeeld blauwe zone). Afhankelijk van de laadvoorziening kan de laadduur variëren van een half uur (snel-laadpaal) tot vier uur of langer (gemiddelde openbare laadpaal).

#### Verplichtingen vanuit de EU

Met ingang van 10 maart 2020 geldt de Europese 'Energy Performance of Buildings Directive III', wat voor een verplichting zorgt bij het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de privaat gebouwde omgeving (woning- en utiliteitsbouw).

Bij woongebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend<sup>3</sup> worden gerenoveerd.

Daarnaast geldt bij utiliteitsgebouwen met meer dan tien parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal één oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor één op de vijf parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend<sup>3</sup> worden gerenoveerd.

Vanaf 2025 gelden aanvullende verplichting voor de aanleg van elektrische laadpunten bij utiliteitsbouw. Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan twintig parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal één oplaadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

## 6.9 Parkeren van grote voertuigen

Het uitgangspunt is dat het parkeren van grote voertuigen op eigen terrein van de bedrijven moet plaatsvinden. Het parkeren van grote voertuigen (vrachtwagens, touringcars), exclusief laden en lossen, is binnen de bebouwde kommen van de gemeente Meerssen niet toegestaan behoudens op de daarvoor aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen. In de algemene plaatselijke verordening van de gemeente Meerssen is vastgelegd waar het parkeren van grote voertuigen plaats dient te vinden.

<sup>3</sup> Hiervan is sprake als meer dan 25% van de oppervlakte van de gebouwschil wordt vernieuwd, veranderd of vergroot. Bovendien moet deze vernieuwing, verandering of vergroting de integrale gebouwschil betreffen. De verplichting geldt alleen als de renovatie (mede) betrekking heeft op de parkeergelegenheid of op de elektrische infrastructuur van de parkeergelegenheid of het gebouw. Er is sprake van een gebouw met een parkeergelegenheid wanneer de parkeergelegenheid zich op hetzelfde bouwwerkperceel bevindt.



# 7 OPSTELLEN PARKEERPLAN

De initiatiefnemer van een ruimtelijk ontwikkeling stelt aan de hand van de volgende stappen een parkeerplan op. Dit parkeerplan maakt onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling.

## 7.1 Bepalen parkeerbehoefte

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project. Kenmerk van doorwerking van parkeernormen via de Nota Parkeernormen is, dat toetsing alleen kan plaatsvinden op het moment dat sprake is van vergunningplichtige activiteiten. Nietvergunningplichtige verbouwingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden. Bij de vergunningplichtige activiteiten wordt voor toepassing van de Nota Parkeernormen onderscheid gemaakt naar de volgende situaties:

1. Nieuwbouw
2. Herbouw/verbouw
3. Functiewijziging
4. Functieuitbreiding

### ad. 1. Nieuwbouw

In het geval van nieuwbouw is de Nota Parkeernormen van toepassing op de totale ontwikkeling. De parkeerbehoefte per (nieuwe) functie wordt bepaald door middel van het aantal eenheden per functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm. Bij een combinatie van functies zoals een multifunctioneel centrum wordt per afzonderlijke functie de behoefte bepaald. De totale parkeerbehoefte is de optelsom van de afzonderlijke behoeftes.

### ad. 2. Herbouw/verbouw

Wanneer een bestaand object wordt gesloopt of verbouwd en in dezelfde functie en omvang wordt Teruggebouwd, dan is de Nota Parkeernormen niet van toepassing.

### ad. 3. Functiewijziging

Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt, dan is de Nota Parkeernormen van toepassing op dat gedeelte waar functiewijziging plaatsvindt. De parkeernorm van de oude functie wordt dan samengesteld op basis van de parkeernorm van de nieuwe functie minus de parkeernorm van de oude functie. Aan deze verrekening zijn wel voorwaarden verbonden: zie paragraaf 3.4.1.

### ad. 4. Functieuitbreiding

Bij het uitbreiden van een bestaande functie is de parkeernorm van toepassing op het gedeelte dat uitgebreid wordt. Ook hier geldt dat in het verleden vergunde activiteiten waarbij niet getoetst is aan parkeernormen niet worden meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

## 7.2 Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Wanneer de gegevens (functies) van een bouwontwikkeling bekend zijn, wordt de bijbehorende norm bepaald. Deze wordt vermenigvuldigd met het te realiseren programma, het aantal m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen. Bij een gecombineerde ontwikkeling wordt de berekening voor iedere functie apart uitgevoerd. De uitkomsten van iedere berekening worden vervolgens bij elkaar opgeteld, deze optelling vormt de normatieve parkeerbehoefte.

## 7.3 Korting op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen

Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten om in bijzondere gebieden of situaties de parkeernorm naar beneden bij te stellen. De initiatiefnemer moet deze bijstelling onderbouwen ofwel door aannemelijk te maken dat het gebruik van de functie een afwijkende parkeervraag genereert, ofwel door een alternatieve mobiliteitsdienst aan te bieden.

De basis voor afwijking als gevolg van bijzondere omstandigheden wordt gevormd door een bereikbaarheidsplan, dat onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing.

Bijvoorbeeld: In een bereikbaarheidsplan wordt gesteld dat een substantieel deel van de medewerkers niet de auto gebruikt voor woon-werkverkeer. Of de initiatiefnemer zorgt voor voldoende deelauto's bij de ontwikkeling van woningen (waarbij de vaste kosten door de ontwikkelaar worden gedragen). Deze afwijking dient objectief onderbouwd te worden waarmee aannemelijk wordt gemaakt dat afwijken van de parkeernormen gerechtvaardigd is. Voorbeelden van een dergelijke objectieve onderbouwing zijn:

- Cijfers met betrekking tot het aantal werknemers en/of fte
- Cijfers met betrekking tot het autobezit en/of gebruik van de beoogde gebruikersgroepen van een functie
- Cijfers met betrekking tot het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer op de desbetreffende locatie
- Resultaten uit een recente parkeerdrukmeting bij vergelijkbare functies waaruit blijkt dat de parkeervraag lager ligt dan de gehanteerde norm
- Resultaten uit referentieprojecten waarin maatregelen genomen zijn die soortgelijk zijn aan de voorgestelde maatregelen in het desbetreffende mobiliteitsplan

### Toetsingskader alternatieve mobiliteitsoplossingen

Bij het toetsen van alternatieve mobiliteitsoplossingen in het bereikbaarheidsplan let het college van B&W in hoofdzaak op de kwaliteit van de mobiliteitsoplossing. Hoe hoger de kwaliteit, hoe aantrekkelijker het gebruik en dus hoe groter de korting op de parkeernorm. Daarbij kijkt het college niet alleen naar de initiële kwaliteit, maar ook naar de mate waarin goed beheer en onderhoud gegarandeerd is. Zo zal deelmobiliteit in de vorm van een abonnement op een bestaand concept altijd hoger gewaardeerd worden dan het beschikbaar stellen van een individueel voertuig voor algemeen gebruik.

In zijn algemeenheid geldt dat voor een woonbestemming het beschikbaar stellen van deelmobiliteit in het meest gunstige geval de aanschaf van een tweede auto onnodig maakt. De korting op de parkeernorm kan de norm daarom niet verder verlagen dan 1,3 parkeerplaats per woning (één eigen auto + bezoeker). Het uitgangspunt daarbij is dat het beschikbaar stellen van één deelvoertuig drie standaard voertuigen vervangt.

## 7.4 Specifieke omstandigheden

Er kunnen specifieke omstandigheden zijn die van invloed zijn op het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte. Deze omstandigheden dienen dan beschreven te worden in het parkeerplan.

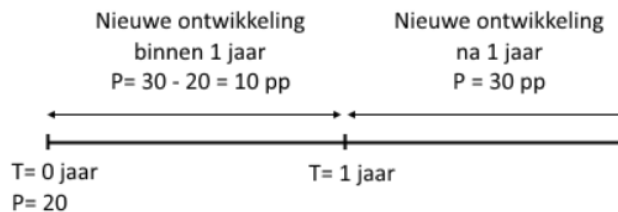
### 7.4.1 Verrekening oude functie

Bij functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie - voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal - in mindering wordt gebracht bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden.

Als een voorziening meer dan één jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. De ooit beschikbare parkeerruimte zal dan immers door andere parkeerders in gebruik zijn genomen waardoor de parkeerplaatsen niet meer beschikbaar zijn voor de nieuwe functie.

Tijdelijk gebruik ter voorkoming van leegstand wordt buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het college van burgemeester en wethouders of er sprake is geweest van tijdelijk gebruik.

Bijvoorbeeld, een nieuwe ontwikkeling met een parkeervraag van 30 parkeerplaatsen vestigt zich op de locatie waar voorheen een functie zat met een parkeervraag van 20 parkeerplaatsen.



## 7.4.2 Toets dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een gebied meerdere functies aanwezig zijn of worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren, wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages.

## 7.4.3 Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 1,5 parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt (van circa 120m<sup>2</sup>). Deze, in deze paragraaf genoemde vrijstellingen, gelden niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

## 7.5 Parkeerbehoefte = Parkeereis

Nadat de parkeereis is vastgesteld komt vervolgens de vraag of de parkeereis geheel, gedeeltelijk of niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Idealiter wordt de parkeereis op eigen terrein gerealiseerd maar wanneer dit niet mogelijk is, zijn er alternatieven voorhanden.

### 1. Parkeren eigen terrein

Een ontwikkeling moet in de basis voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Soms is deze eis niet haalbaar. Voor ontwikkelingen met een resterende parkeereis groter of gelijk aan drie parkeerplaatsen, moet een ontwikkelaar onderbouwd aangeven waarom deze niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein is het mogelijk om gebruik te maken van vervangende parkeervoorzieningen. Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein maakt de initiatiefnemer gebruik van de berekeningsmethode die is omschreven in tabel 2.

### 2. Parkeren particulier/privaat terrein (meerjarige overeenkomst bij huren)

Om te voldoen aan de resterende parkeereis kan een initiatiefnemer gebruik maken van een vervangende particuliere/private parkeervoorziening. De vervangende parkeerruimte dient te liggen binnen de geldende loopafstand van de functie en over voldoende parkeerplaatsen te beschikken op maatgevende momenten. De initiatiefnemer maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. De initiatiefnemer beschikt over een parkeervereenkomst tussen initiatiefnemer en de aanbieder van de particuliere/private parkeerruimte en overlegt deze bij de bouwaanvraag. De overeenkomst moet een blijvend karakter hebben (minimaal tien jaar). De loopafstand voor verschillende functies is weergegeven in Bijlage 3.

### 3. Gebruik openbare parkeerplaatsen

De vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Indien er voldoende parkeerruimte op straat is, ook na realisatie van het initiatief, kan de gemeente vrijstelling verlenen van het (geheel) realiseren van de parkeereis op eigen terrein. De bewijslast ligt hierbij bij de initiatiefnemer. Deze dient middels parkeertellingen, uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau (ISO 9001 gecertificeerd), aan te tonen dat de parkeerdruk, in het op een acceptabele loopafstand gelegen gebied, op de drukste momenten onder de 85% ligt en ook na realisatie van het initiatief op de drukste momenten onder de 85% blijft. De betreffende meetmomenten en perioden worden bepaald door de gemeente.

Wanneer onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn op eigen, privaat/particulier terrein en in de openbare ruimte dan kan de ontwikkeling alsnog doorgang vinden door de resterende parkeerplaatsen af te kopen. In uitzonderlijke gevallen, die van groot belang zijn voor de gemeente, kan een uitzondering gemaakt worden door het college van B&W.

## 7.6 Afkoop door bijdrage Mobiliteitsfonds

Een mobiliteitsfonds is een instrument dat beschikbaar is voor het oplossen van parkeervraagstukken bij nieuwe ontwikkelingen. Wanneer een bouwinitiatief niet, of in onvoldoende mate, kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein, kan de initiatiefnemer een bijdrage leveren aan het Mobiliteitsfonds. Op basis van deze bijdrage kan het college van burgemeester en wethouders een ontheffing verlenen van de parkeernorm aan de initiatiefnemer. De beleidsregels over het leveren van een bijdrage aan het Mobiliteitsfonds zijn opgenomen in de Verordening Mobiliteitsfonds 2021.

### *Overeenkomst*

Wanneer de ontwikkelaar met de gemeente overeenkomt dat het mogelijk is om de parkeereis af te kopen, worden de afspraken vastgelegd in een overeenkomst. In deze overeenkomst wordt vastgelegd welke voorwaarden van toepassing zijn op de storting in het mobiliteitsfonds. De overeenkomst met bijbehorende voorwaarden dient goedgekeurd te worden het college van burgemeester en wethouders.

### *Inzet Mobiliteitsfonds*

Met de afkoopsom, zoals vastgelegd in een overeenkomst, kan de gemeente parkeerplaatsen realiseren. Daarnaast kan de gemeente het saldo uit het mobiliteitsfonds aanwenden voor het verbeteren van de openbare parkeersituatie. Bijvoorbeeld door het treffen van flankerende mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de parkeersituatie. Voorbeelden zijn: de realisatie van een transferium, de realisatie van concepten voor deelmobiliteit, aanleg van voet – en fietspaden, instellen betaald parkeren of blauwe zone, aanpassen parkeertarieven, bewegwijzering, et cetera. De flankerende maatregelen bieden een alternatief voor de afgekochte parkeerplaatsen en kunnen breed binnen de gemeente worden ingezet. De gemeente realiseert parkeerplaatsen of flankerende maatregelen binnen tien jaar.

## 8 OVERIGE OPLOSSINGEN M.B.T. PARKEREN

In dit hoofdstuk worden overige oplossingen toegelicht die verband hebben met het onderwerp parkeren. Deze paragraaf geeft inzicht in parkeerkundige oplossingen die bijdragen aan de geformuleerde parkeervisie en de genoemde beleidsregels.

### 8.1 Aanvraag individuele gehandicaptenparkeerplaats

Een keuring is noodzakelijk om in aanmerking te kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Om te bepalen of een gehandicapte in aanmerking komt voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats nabij woning en/of werk wordt bekeken of binnen de maximale loopafstand (straal van 100 meter) die de gehandicapte af kan leggen doorgaans parkeergelegenheid gevonden kan worden. Indien de aanvrager in het bezit is van een eigen parkeergelegenheid (bijvoorbeeld een garage of oprit) komt deze niet in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats. De aanvraagprocedure van een individuele gehandicaptenparkeerplaats is toegelicht in de 'Beleidsregels toewijzen individuele gehandicaptenparkeerplaatsen gemeente Meerssen 2019'.

### 8.2 Parkeerverwijzing

De parkeerverwijzing dient om de automobilist te wijzen waar hij of zij het beste kan parkeren. De variatie in parkeerregulering zorgt er voor dat goede communicatie soms lastig is waardoor mogelijk zoekverkeer ontstaat. Door het gebruik van navigatiesystemen wordt de huidige parkeerverwijzing op straat steeds vaker over het hoofd gezien. De ambitie is een innovatieve parkeerinformatie en -verwijzing, die bijdraagt aan de gastvrijheid en bereikbaarheid van Meerssen.

Vooraf voor bezoekers is parkeercommunicatie en -informatie van belang. Vaste gebruikers als bewoners en werknemers zijn reeds bekend met de parkeersituatie in Meerssen. Van belang is dat de informatie die gecommuniceerd wordt correct en actueel is waardoor onnodig zoekverkeer wordt voorkomen. Bij de communicatie komt een sterke(re) nadruk op doelgroepenbenadering: "de juiste parkeerder op de juiste plaats". Voor de communicatie en informatie zijn meerdere kanalen mogelijk zoals bebording, markering, navigatiesystemen, smartphone-apps, internet en parkeerfolder. Steeds meer automobilisten beschikken over "in-car"-systemen en dit maakt het mogelijk om actuele en dynamische parkeergegevens te communiceren met de gebruiker.

### 8.3 Wegsleepregeling

In een wegsleepregeling is vastgesteld onder welke voorwaarden en tegen welk tarief voertuigen mogen worden weggesleept. Veelal is dit het geval in situaties waarbij het voertuig hinder en/of gevaar veroorzaakt of onterecht een grote druk legt op een beperkt aantal parkeerplaatsen (bijvoorbeeld een auto die zonder geldige invalidenkaart al drie dagen lang één van de beschikbare invalidenparkeerplaatsen bezet houdt).





## 9 OVERIGE BEPALINGEN

### 9.1 Hardheidsclausule

In alle gevallen waarin de Nota Parkeerbeleid niet voorziet of wanneer toepassing van de Nota Parkeerbeleid leidt tot kennelijk onredelijke situaties, neemt het college van burgemeester en wethouders een beslissing.

### 9.2 Inwerkingtreding

Momenteel beschikt de gemeente Meerssen niet over een Nota Parkeerbeleid. Deze Nota Parkeerbeleid treedt in werking op de dag volgend op die van de bekendmaking ervan.

### 9.3 Overgangsregeling

Voor ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor al eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien. Voor alle ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden, wordt de Nota Parkeernormen als uitgangspunt gebruikt.

### 9.4 Citeertitel

Deze Nota Parkeerbeleid wordt aangehaald als: Nota Parkeerbeleid gemeente Meerssen 2021 - 2025.



# **BIJLAGEN**



# B1 PARKEERNORMEN MEERSSEN

Wonen *				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Koop, huis, vrijstaand	per woning	1,8	2,3	2,4
Koop, huis, twee-onder-een-kap	per woning	1,7	2,2	2,2
Koop, huis, tussen/hoek	per woning	1,5	2,0	2,0
Koop, appartement, duur	per bewoner	1,6	2,1	2,1
Koop, appartement, midden	per woning	1,4	1,9	1,9
Koop, appartement, goedkoop	per woning	1,3	1,6	1,6
Huur, huis, vrije sector	per woning	1,5	2,0	2,0
Huur, huis, sociale huur	per woning	1,3	1,6	1,6
Huur, appartement, duur	per woning	1,4	1,9	1,9
Huur, appartement, (incl. sociale huur)	per woning	1,1	1,4	1,4
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	per kamer	0,6	0,7	0,7
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	per kamer	0,3	0,3	0,3
Aanleunwoning, serviceflat	per woning	1,1	1,2	1,2
Kleine eenpersoonswoning (tiny house; )	per woning	0,6	0,7	0,7

\* De norm voor Wonen is inclusief 0,3 pp per woning voor bezoekers. Bij Kamerverhuur is dit 0,2 pp per woning.

Werken				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	1,1	1,1
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,4	2,4
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	2	2
Kantoor (met baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	3,6	3,6
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,9	2,6	2,6

Horeca en (verblijfs)recreatie				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Bungalowpark	per bungalow	nvt	1,7	2,1
Café, bar, cafetaria	100 m <sup>2</sup> bvo	6,0	7,0	nvt
Camping/kampeerterrein	per standplaats	nvt	nvt	1,2
Discotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	6,9	20,8	20,8
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	5,5	8,5	nvt
Hotel (drie sterren)	per 10 kamers	2,2	5,2	6,8
Hotel (vier sterren)	per 10 kamers	3,5	7,5	9,0
Restaurant	100 m <sup>2</sup> bvo	11,0	15,0	nvt

### Sport, cultuur en ontspanning

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Attractie - en pretpark	per ha netto terrein	nvt	8,0	8,0
Bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	0,5	1,2	1,4
Biljart -/snookercentrum	per speeltafel	0,9	1,4	1,8
Bioscoop	100 m <sup>2</sup> bvo	3,2	11,2	13,7
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8
Casino	100 m <sup>2</sup> bvo	5,7	6,5	8,0
Dansstudio	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	5,5	7,4
Dierenpark	per ha netto terrein	nvt	8,0	8,0
Filmtheater/filmhuis	100 m <sup>2</sup> bvo	2,6	7,9	9,9
Fitnesscentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	1,7	6,3	7,4
Fitnessstudio/sportschool	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	4,8	6,5
Golfbaan (18 holes, 60ha)	per 18 holes/60 ha	nvt	96,0	118,3
Golfoefencentrum	per centrum	nvt	51,1	56,2
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	4,7	5,1
Kinderboerderij	per boerderij	nvt	4,7	5,1
Manege/paardenhouderij	per box	nvt	nvt	0,4
Museum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	1,1	nvt
Sauna/hammam	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	6,7	7,3
Sporthal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,9	3,5
Sportveld	per ha netto terrein	nvt	20,0	20,0
Sportzaal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	2,9	3,6
Squashhal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,7	3,2
Tennishal	100 m <sup>2</sup> bvo	0,3	0,5	0,5
Theater/schouwburg	100 m <sup>2</sup> bvo	7,4	9,8	12,0
Volkstuin	per 10 tuinen	nvt	1,4	1,5
Wellnesscentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	9,3	10,3
Zwembad openlucht	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	12,9	15,8
Zwembad overdekt	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	11,5	13,3

### Gezondheid en (sociale) voorzieningen

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Apotheek	per apotheek	2,5	3,4	nvt
Begraafplaats	per plechtigheid	nvt	31,6	31,6
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,5	2,1	2,2
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	2,0	2,2
Uitvaartcentrum	per plechtigheid	nvt	30	30
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,4	2,0	2,0
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,8	2,5	2,5
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3,3	3,3
Penitentiare inrichting	per 10 cellen	1,7	3,3	3,7
Religiegebouw	per zitplaats	0,1	0,15	nvt
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,8	2,6	2,7
Verpleeg - en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	nvt

<b>Winkel en boodschappen</b>				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Bouwmarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,5	2,5
Bruin - en witgoedzaken	100 m <sup>2</sup> bvo	4,1	8,2	9,3
Buurt - en dorpscentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	3,4	4,0	nvt
Buurtsupermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	2,4	4,1	nvt
Grote supermarkt (XL)	100 m <sup>2</sup> bvo	6,8	8,6	nvt
Full service supermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	4,0	5,9	nvt
Groencentrum	101 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,7	2,9
Groothandel algemeen	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	7,1	nvt
Groothandel specialist	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	6,8	nvt
Kringloopwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,0	2,3
Meubelboulevard/woonboulevard	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,6	nvt
Outletcentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	10,4	10,4
Tuincentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,7	2,9
Weekmarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	0,23	0,23	0,23
Wijkcentrum (klein)	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	4,9	nvt
Wijkcentrum (gemiddeld)	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	5,5	nvt
Wijkcentrum (groot)	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	6,1	nvt
Winkelboulevard	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	4,5	nvt
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	5,2	5,2
Woonwarenhuis/woonwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	2,0	2,0

<b>Onderwijs</b>				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	6,8	10,5
Basisschool*	per leslokaal	0,8	0,8	0,8
Hogeschool	per 100 studenten	9,4	10,9	10,9
Kinderdagverblijf (crèche)*	100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,4	1,5
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9
ROC	per 100 leerlingen	4,8	5,9	5,9

\* exclusief K&R

## B2 FIETSPARKEERNORMEN MEERSSEN

<b>Kantoor</b>			
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Kantoor (personeel)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,7	1,2
Kantoor met balie (bezoekers)*	per balie	5,0	5,0

\* minimaal 10 plekken

<b>Basisscholen</b>			
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Basisschool (leerlingen):			
< 250 leerlingen	10 leerlingen	4,3	4,3
250 - 500 leerlingen	10 leerlingen	5,0	5,0
> 500 leerlingen	10 leerlingen	6,2	6,2
Basisschool (medewerkers)	10 leerlingen	0,4	0,4

<b>Middelbare scholen en ROC's</b>			
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Middelbare school (leerlingen)	100 m <sup>2</sup> bvo	14	14
Middelbare school (medewerkers)	100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	0,4
ROC (leerlingen)*	100 m <sup>2</sup> bvo	12	12
ROC (medewerkers)	100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	0,9

\* Op OV-locaties lager

<b>Winkelen en boodschappen</b>			
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Winkelcentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	2,7	2,7
Supermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	2,9	2,9
Bouwmarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	0,25	0,25
Tuincentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	0,4

<b>Horeca en verblijfsrecreatie</b>			
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Fastfoodrestaurant*	locatie	29	10
Restaurant (eenvoudig)*	100 m <sup>2</sup> bvo	18	18
Restaurant (luxe)	100 m <sup>2</sup> bvo	4	4

\* Terras meetellen



<b>Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen</b>			
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Apotheek (bezoekers)	locatie	7	7
Apotheek (medewerkers)	locatie	4	4
Begraafplaats/crematorium	gelijktijdige diensten	5	5
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	1,3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	0,4
Kerk/moskee	100 zitplaatsen	40	40
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m <sup>2</sup> bvo	0,5	0,5
Ziekenhuis (medewerkers)	100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	0,2

<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>			
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	3,0	3,0
Bioscoop	100 m <sup>2</sup> bvo	7,8	1,4
Fitness	100 m <sup>2</sup> bvo	5,0	2,0
Museum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	0,9
Sporthal	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	2,5
Sportveld	ha netto terrein	61	61
Sportzaal	100 m <sup>2</sup> bvo	4,0	4,0
Stadion	100 zitplaatsen	9,0	9,0
Stedelijk evenement	100 bezoekers	32	32
Theater	100 zitplaatsen	24	18
Zwembad (openlucht)	100 m <sup>2</sup> bassin	28	28
Zwembad (overdekt)	100 m <sup>2</sup> bassin	20	20

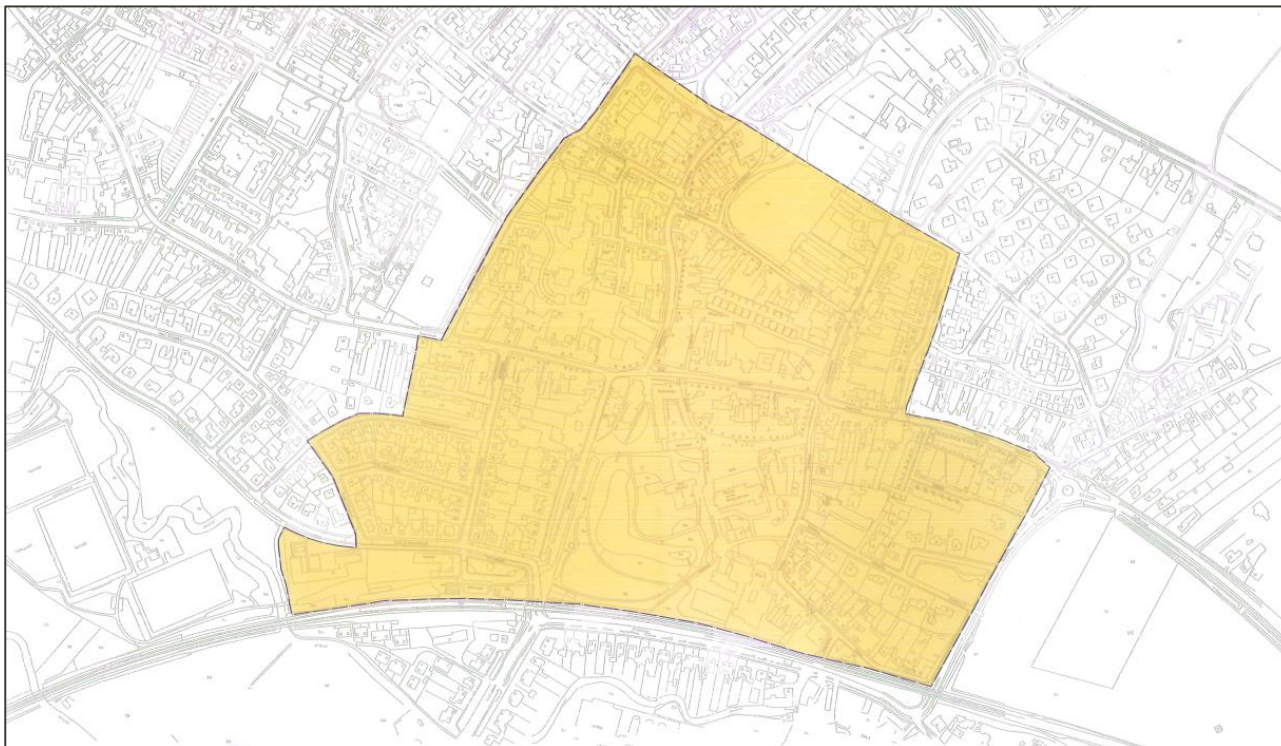
<b>Overstappen</b>			
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Busstation	halterende buslijn	42,0	-
Carpoolplaats	autoparkeerplaats	-	0,8

<b>Woning</b>			
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Rij- en vrijstaande woning	kamer	1,0	1,0
Rij- en vrijstaande woning	woning	5 - 6	5 - 6
Appartement (met fietsberging)*	kamer	0,75	0,75
Appartement (met fietsberging)*	woning	2 - 3	2 - 3
Appartement (zonder fietsberging)	kamer	0,25	0,25
Appartement (zonder fietsberging)	woning	0,5 - 1,0	0,5 - 1,0
Studentenhuis	kamer	1,0	1,0
Bezoekers	woning	0,5 - 1,0	0,5 - 1,0

\* Minimaal twee plekken

## B3 CENTRUMGEBIEDEN MEERSSEN

Centrumgebied Meerssen



## B4 LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE

De loopafstanden per type functie binnen de gemeente Meerssen zijn gebaseerd op de loopafstanden uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, 2019'.

Hoofdfunctie	Loopafstand (m)
Wonen	100
Winkelen	200
Werken	200
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100