

Parkeernota 2027
Brunssum

December 2026
Definitief

gemeente Brunssum

Inhoud

1 Inleiding 2

2 Parkeerbeleid - Visie op parkeren 3

2.1 Fietsparkeren 4

2.2 Autoparkeren 5

2.3 Laadinfrastructuur 8

2.4 Deelmobiliteit 9

2.5 Juridisch beleidskader 10

3 Toepassingskader parkeernormering 12

3.1 Totstandkoming parkeernormen 12

3.2 Van kencijfers tot parkeernormen 13

3.3 Bepalen nieuwe parkeernormering wonen 14

3.4 Toepassingskader autoparkeren 16

3.5 Toepassingskader fietsparkeren 21

3.6 Eisen aan autoparkeeronderzoek 22

Bijlage 1: Parkeernormen auto 23

Bijlage 2: Begrippenlijst 27

1 Inleiding

De groeiende aandacht voor duurzame en actieve vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer, vraagt om een hernieuwde blik op het gebruik van de openbare ruimte. Tegelijkertijd zorgen ontwikkelingen zoals nieuwe ruimtelijke initiatieven voor een toenemende parkeerdruk en veranderende verkeersstromen en voor extra druk op de beschikbare parkeercapaciteit.

Tegen deze achtergrond is het een logisch moment om het parkeerbeleid te actualiseren en af te stemmen op de ambities uit het Mobiliteitsplan van de gemeente Brunssum. In dit plan staat het stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit centraal, met als doel een bereikbare, leefbare en toekomstbestendige stad.

Parkeerbeleid is daarbij een krachtig instrument. Het beïnvloedt niet alleen het gebruik van de auto, maar draagt ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving, de bereikbaarheid van voorzieningen en de economische vitaliteit van het centrum. Een goed doordacht parkeerbeleid biedt ruimte aan bewoners, ondernemers en bezoekers, en ondersteunt tegelijkertijd bredere maatschappelijke opgaven zoals klimaatadaptatie, gezondheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit.
Met deze parkeernota legt de gemeente Brunssum de basis voor een toekomstgericht, evenwichtig en uitvoerbaar parkeerbeleid. Een beleid dat inspeelt op de huidige en toekomstige ontwikkelingen, en bijdraagt aan een aantrekkelijke en leefbare stad voor iedereen.

Voorliggende parkeernota bestaat uit twee hoofdstukken:

1. **Parkeerbeleid – Visie op parkeren**
   Het eerste deel van de nota beschouwt het thema Parkeren vanuit vier onderdelen, namelijk: Fiets- en autoparkeren, laadinfrastructuur, deelmobiliteit en het juridisch beleidskader.

2. **Parkeernormen – Toepassingskader parkeernormering**
   Het tweede deel van deze nota werkt de eisen en voorwaarden aan de aantallen parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen uit: de parkeernormering. Daarvoor zijn op maat gemaakte parkeernormen voor Brunssum opgesteld.

Parkeren in een veranderende mobiliteitscontext

Deze parkeernota vervangt de parkeernota uit 2022 en is geactualiseerd om in te spelen op de veranderende mobiliteitscontext. Deze nota speelt in op die veranderingen en biedt beleid en normen die aansluiten bij de huidige en toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. De belangrijkste redenen voor deze actualisatie zijn:

- Beter aansluiten op de doelen uit het **Mobiliteitsplan 2022-2032**
- Geactualiseerde CROW-richtlijnen voor fiets- en autoparkeren zijn nu van toepassing en geïntegreerd in de parkeernormering voor Brunssum
- Maatschappelijke ontwikkelingen op thema's als laadinfrastructuur en deelmobiliteit
- De invoering van de omgevingswet en het bijbehorende omgevingsplan

Mobiliteitsplan Brunssum 2022-2032
https://www.brunssum.nl/Verkeer_en_Vervoer/Brunssum_stelt_mobiliteitsplan_vast

2 Parkeerbeleid - Visie op parkeren

De Parkeernota Brunssum 2027 bouwt voort op het Mobiliteitsplan 2022-2032. Hierin zet Brunssum in op een compacte, toegankelijke en duurzame mobiliteitsstructuur met als ambitie om een 10-minutenstad te zijn voor voetgangers en fietsers. Een aantrekkelijke, veilige en goed ingerichte openbare ruimte vormt de basis daarvoor. Door te investeren in ruimtelijke kwaliteit en het creëren van een omgeving waarin wandelen en fietsen vanzelfsprekend zijn, stimuleren we inwoners om te kiezen voor actieve en duurzame mobiliteit. Deze mensgerichte benadering maakt het mogelijk om de afhankelijkheid van de auto te verminderen. Minder autoverkeer betekent meer ruimte voor groen, verblijfskwaliteit en sociale interactie. Zo draagt het parkeerbeleid van Brunssum bij aan een leefbare, toegankelijke en toekomstbestendige stad voor iedereen.

Toegankelijkheid blijft daarbij een belangrijk uitgangspunt. We houden in het parkeerbeleid rekening met de behoefte van mensen met een beperkte mobiliteit, zodat iedereen veilig en comfortabel kan parkeren in Brunssum. Met deze geactualiseerde Parkeernota zet Brunssum een volgende stap in de transitie naar een duurzame, inclusieve en toekomstgerichte stad.

Er worden in deze parkeernota vijf ambities en onderwerpen met betrekking tot het parkeerbeleid onderscheiden:

1. Fietsparkeren
2. Autoparkeren
3. Laadinfrastructuur
4. Deelmobiliteit
5. Juridisch beleidskader

Bepalingen en voorwaarden bij het parkeerbeleid

Deze parkeernota gaat in op de inhoudelijke uitgangspunten bij de thematische uitwerking van parkeren in de gemeente. Voor bepalingen en voorwaarden met betrekking tot ontheffingen en voorzieningen, verwijzen we naar de website van de gemeente Brunssum. Hierop is actuele informatie beschikbaar:

Voorwaarden parkeren
https://www.brunssum.nl/Verkeer_en_Vervoer/Parkeren

2.1 Fietsparkeren

Fietsparkeren is een belangrijk thema vooral in het centrum en rondom nieuwe ontwikkelingen. Zo gaat de vernieuwde nota parkeernormen niet alleen in op autoparkeernormen, maar ook naar fietsparkeernormen, passend bij de, in 2025 geactualiseerde, landelijke Leidraad Fietsparkeren.

Voor het stimuleren van actieve mobiliteit is vooral een prettige, aantrekkelijke en veilige routing van belang. Voor fietsers ligt de nadruk op goed bereikbare en centraal gesitueerde stallingsvoorzieningen waar fietsen veilig kunnen worden geplaatst. Dit draagt niet alleen bij aan het gebruik van de fiets, maar verhoogt ook de ruimtelijke kwaliteit: een rustiger straatbeeld, een hoogwaardige openbare ruimte en een verminderd risico op diefstal, vandalisme en beschadiging van fietsen.

2.1.1 Uitbreiden fietsenstallingen

Goede fietsenstallingen bieden niet alleen een veilige plek om fietsen te stallen, maar dragen ook bij aan het comfort en gemak van de fietser. Wanneer inwoners erop kunnen vertrouwen dat hun fiets veilig staat, neemt de bereidheid om vaker de fiets te gebruiken toe. Dit heeft directe voordelen voor de leefbaarheid: minder autoverkeer, minder parkeerdruk en een schonere lucht. Bovendien zorgt goed georganiseerd fietsparkeren voor een ordelijk straatbeeld, waarin los slingerende fietsen worden voorkomen.

Daarnaast speelt diefstalpreventie een grote rol, met name vanwege de toename van elektrische fietsen. Fietsendiefstal is momenteel een slecht uitgangspunt om het fietsen actief te stimuleren. Stallingssystemen voorzien van stevige materialen en bevestigingsmogelijkheden verkleinen het risico op diefstal en vandalisme aanzienlijk. We vervangen bijvoorbeeld de verouderde parkeersleuven door moderne voorzieningen waaraan fietsen stevig kunnen worden bevestigd. Door te investeren in kwalitatieve, goed gesitueerde en diefstalbestendige stallingen (zoals de aanschaf van fietskluizen) vergroten we het gebruikscomfort en gebruikersvertrouwen om vaker de fiets te nemen.



2.1.2 Besluit bouwwerken leefomgeving

Per 1 januari 2024 (met de invoering van de Omgevingswet) heet het Bouwbesluit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Het is een wettelijk voorschrift dat de technische en functionele eisen beschrijft waaraan bouwwerken in Nederland moeten voldoen. De voorschriften in het Bbl zijn bedoeld om te zorgen voor voldoende en adequate fietsparkeervoorzieningen. Denk hierbij aan een beschrijving van de minimale parkeercapaciteit, locatie en toegankelijkheid, beschikbare ruimte en afmetingen en tot slot ook de kwaliteit en beveiliging van de fietsrekken en de stalling. Met de implementatie van de Europese EPBD IV-richtlijn worden vanaf 29 mei 2026 nieuwe landelijke minimumeisen voor fietsparkeren toegevoegd aan het Bbl.

Het Bbl geeft momenteel alleen een expliciete fietsparkeereis (minimum) voor de functie ‘wonen’. Het realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij nieuwe woningen is hiermee landelijk geregeld. Voor andere functies geldt in het Bbl nog geen verplicht aantal fietsparkeerplaatsen, maar wordt gewerkt met een minimale benodigde vloeroppervlakte voor fietsparkeren.
Dit betekent dat bij de beoordeling van vergunningen voor nieuwbouw en ingrijpende renovaties altijd minimaal wordt voldaan aan de fietsparkeereisen zoals vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), inclusief de nieuwe minimumnormen die voortvloeien uit de Europese EPBD IV-richtlijn.

2.2 Autoparkeren

De laatste decennia is de mobiliteit in Nederland geleidelijk aan toegenomen, waaronder het autobezit. Het gemiddelde aantal wegvoertuigen per huishouden bedraagt in Brunssum ongeveer 1,2 voertuig per huishouden (15.805 voertuigen gedeeld door 13.725 huishoudens), en ligt daarmee net iets lager dan het landelijk gemiddelde van ongeveer 1,3 voertuig per huishouden. *(Bron: parkstad.incijfers.nl)*

In de afgelopen jaren is de bevolking van Brunssum afgenomen, van 28.656 inwoners in 2015 naar 27.515 inwoners op dit moment. In 2015 was er sprake van ca. 515 personenauto's per 1000 inwoners en in 2025 is dit toegenomen naar 574 voertuigen per 1000 inwoners. Ondanks de afname van de bevolking is het aantal voertuigen binnen de gemeente blijven toenemen, wat wijst op een relatief stijgend autobezit per huishouden. *(Bron: parkstad.incijfers.nl).*

Het doel is om parkeren geordend te laten plaatsvinden en de bereikbaarheid te waarborgen. Grote parkeerdruk op de openbare weg leidt tot "inventief " parkeren, waarbij iedere vrije ruimte wordt benut, al dan niet met overtreding van de verkeersregels. Voorbeelden hiervan zijn parkeren op trottoirs, in parkeerverboden en buiten de vakken. Publieksaantrekkende voorzieningen in de wijken, zoals gemeenschapshuizen en sportvoorzieningen, kunnen bovendien periodiek extra parkeeroverlast voor omwonenden veroorzaken. De gevolgen van de grote parkeerdruk zijn dat er irritaties ontstaan in de wijken en de vrije doorgang voor hulpdiensten, toelevering en afvalinzameling wordt bemoeilijkt.

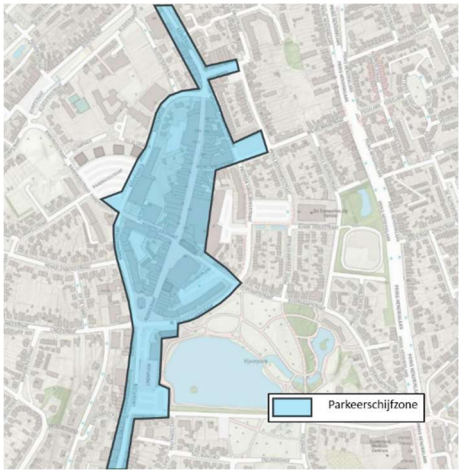
2.2.1 Parkeerregulering

Met sturend parkeerbeleid laat de gemeente de juiste doelgroepen op de juiste parkeerplek parkeren. In dit kader bestaan er landelijk verschillende parkeerregimes ten behoeve van regulering:

- Betaald parkeren;
- Vergunninghouders parkeren;
- Parkeerschijfzones (blauwe zones).

Deze regimes worden ingezet om de parkeerdruk te reguleren en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen te waarborgen. In de gemeente Brunssum wordt geen parkeerbelasting geheven en daarom zijn er dus geen zones met betaald parkeren en parkeervergunningen in de openbare ruimte.

We werken uitsluitend met parkeerschijfzones als middel om het parkeren te reguleren. Binnen deze zones mag alleen gedurende een beperkte tijd worden geparkeerd, met gebruik van een parkeerschijf. De aangewezen parkeerschijfzones zijn weergegeven op deze kaart. De huidige geldende parkeertijden verschillen per locatie.



Figuur 1: Parkeerschijfzones

De gemeente Brunssum beschikt over een groot aantal openbare parkeervoorzieningen rondom het centrum. Op het Koutenveld en Alsdorfplein is eigenlijk altijd wel een parkeerplek te vinden voor bewoners en bezoekers aan het centrum. Er is dus overwegend voldoende ruimte voor parkeren. Deze ruimte kan mogelijk wel beter worden benut, om de leefbaarheid van het centrum te behouden en tegelijkertijd de gewenste (kleinschalige) centrumontwikkelingen mogelijk te blijven maken.

Om de bewoners in het centrum niet te benadelen vanwege de aanwezigheid van parkeerschijfzones, kunnen zij voor de aangewezen zones ontheffing aanvragen op de tijdsbeperking van de parkeerschijfzones, e.e.a. tegen legeskosten. Een parkeerontheffing wordt door de gemeente verstrekt op basis van de in artikel 87 van het RVV1990 gestelde voorschriften. Op basis van dit artikel kan ontheffing worden gevraagd van het gestelde in artikel 25 van het RVV1990 (de parkeerschijfzone).

Parkeerontheffingenbeleid parkeerschijfzones

Het ontheffingenbeleid is vastgelegd als een beleidsregel. Deze is geactualiseerd en door het college van B&W vastgelegd als “Beleidsregels parkeerontheffingenbeleid parkeerschijfzones Brunssum 2027”. Voor het aanvragen van een parkeerontheffing komen uitsluitend bewoners van het centrum in aanmerking zoals opgenomen in deze beleidsregel. Aanvragers die niet woonachtig zijn in dit gebied kunnen geen ontheffing aanvragen op de parkeerschijf zone in het centrum.

Per parkeerlocatie waar een ontheffing verleend kan worden, wordt gewerkt met een maximum aantal uit te geven ontheffingen, een zogenaamd ontheffingenplafond. Meer informatie over (de aanvraag van) een parkeerontheffing is te vinden op de gemeentewebsite.

Aanvragen parkeerontheffingenbeleid parkeerschijfzones
https://www.brunssum.nl/Verkeer_en_Vervoer/Parkeren/parkeerontheffing_blauwe_zone

2.2.2 Parkeerbeleid Centrum

Specifiek binnen het centrumgebied van Brunssum (het zogenoemde ‘Ei’) is het onwenselijk om nog meer parkeervoorzieningen aan te leggen dan er nu aanwezig zijn. Uit parkeeronderzoeken blijkt regelmatig dat de grote parkeerterreinen Koutenveld en Alsdorfplein, voldoende restcapaciteit hebben. Bij nieuwe ruimtelijke initiatieven zal er maatwerk nodig zijn om te bepalen in welke mate er parkeren op eigen terrein mogelijk is.
Bij de nieuwbouwopgaven in het centrum is het uitgangspunt dat het parkeren privaat wordt opgelost, waardoor hiermee geen druk wordt gelegd op de openbare voorzieningen. Een zorgvuldige afweging van de parkeervraag wordt gemaakt in het kader van leegstand, waarbij de mogelijkheid bestaat dat kleine initiatieven binnen de bestaande parkeervoorzieningen mogen worden opgevangen.

2.2.3 Verbeteren kwaliteit openbare ruimte

Autoparkeren leidt tot een groot ruimtebeslag in de openbare ruimte. Naar de toekomst toe willen we naar een woonstad in het groen. Dat betekent dat we moeten nadenken over de inrichting van de openbare ruimte en het verbeteren van de kwaliteit ervan. Gelet op thema’s als hittestress en klimaat adaptatie kiezen we bij de herinrichting van parkeerplaatsen, voor de toepassing van open verharding in de vorm van grasbetontegels.



Figuur 2: Parkeerterrein Wilhelminastraat

2.2.4 Inclusief parkeerbeleid: parkeren voor gehandicapten

Brunssum hecht waarde aan de bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen voor íedere inwoner van de gemeente. Dat betekent dat er voor gehandicapten voldoende parkeergelegenheid moet zijn. Brunssum beschikt op dit moment over ca. 50 gehandicaptenparkeerplaatsen, voornamelijk gesitueerd rond het centrum, bij gemeenschapshuizen en kerken.
De aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen vindt uitsluitend plaats bij voorzieningen van publieke en maatschappelijke functies. 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 en bij voorkeur op maximaal 100m.
- De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaard parkeerplaats en wordt indien mogelijk aangelegd volgens de richtlijnen uit de, op dat moment meest actuele versie van de ASVV van het CROW.
- De aanwijzing van algemene gehandicapten-parkeerplaatsen wordt openbaar gemaakt met een verkeersbesluit.

Een medische keuring is noodzakelijk om in aanmerking te kunnen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Om te bepalen of een mindervalide in aanmerking komt voor een individuele gehandicapten-parkeerplaats op kenteken nabij zijn of haar 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.

Gehandicaptenparkeerplaats

Ook in woonwijken is het belangrijk dat gehandicapten over een parkeerplaats op redelijke afstand van hun woning kunnen beschikken. Voor inwoners met een gehandicaptenparkeerkaart is het mogelijk om via de website van de gemeente een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats in de buurt van hun huis aan te vragen.

Deze plaatsen zijn uitsluitend gereserveerd voor de betreffende aanvrager. Bij de parkeerplaats plaatst de gemeente het bord gehandicaptenparkeerplaats. Voor het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats voor eigen gebruik zijn uitleg en voorwaarden toegelicht op de website van de gemeente Brunssum.

Aanvragen gehandicaptenparkeerplaats
https://www.brunssum.nl/Zorg_en_Welzijn/gehandicaptenparkeerplaats

2.3 Laadinfrastructuur

Als gemeente streven we naar een evenwichtige spreiding van laadinfrastructuur, waarbij publieke laadpunten vooral worden ingezet als aanvulling op private laadmogelijkheden. Laadplekken worden daarom doelgericht en vraag gestuurd gerealiseerd, met oog voor efficiënt ruimtegebruik en minimale impact op de openbare parkeercapaciteit. Dit betekent dat laadlocaties worden geconcentreerd op logische plekken waar de laadbehoefte aantoonbaar is en waar clustering leidt tot een hogere benutting. Daar waar vraag is zetten we in de toekomst mogelijk in op (strategische) oplaadplekken voor fietsen.



De vraag naar elektrisch rijden blijft groeien, ook in de gemeente Brunssum. Deze ontwikkeling vraagt om een goed georganiseerde laadinfrastructuur, zodat voertuigen betrouwbaar kunnen worden opgeladen. Het *Uitvoeringsbeleid Laadinfrastructuur 2025* geeft hiervoor de kaders en richtlijnen.

Uitvoeringsbeleid laadinfrastructuur

In het uitvoeringsbeleid is vastgelegd hoe de gemeente tot 2030 omgaat met de plaatsing van laadinfrastructuur en richt zich naast publieke laadpalen ook op de plaatsing van laadpalen op zowel publiek- als privaatterrein. Dit laadbeleid beschrijft de brede uitgangspunten voor laadinfrastructuur. Het uitvoeringsbeleid is vastgesteld door het college en geldend vanaf 25 september 2025.

Uitvoeringsbeleid laadinfrastructuur 2025
https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR744331

Parkeerbeleid en laadinfrastructuur wordt integraal benaderd. Zo dient bij nieuwe parkeerlocaties rekening gehouden te worden met laadvoorzieningen en wordt een minimaal percentage van de parkeerplaatsen voorbereid voor elektrische voertuigen. Hiermee zorgen we voor een samenhangende aanpak die inspeelt op de groeiende vraag naar elektrisch laden.

2.4 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een belangrijk onderdeel van het toekomstbestendige mobiliteitssysteem. Het omvat gedeelde vervoersmiddelen zoals deelauto's, deelfietsen en deelscooters, die flexibel beschikbaar zijn zonder dat inwoners zelf een voertuig hoeven te bezitten. Deze vorm van mobiliteit sluit aan bij ontwikkelingen zoals duurzame vervoerskeuzes, de verschuiving van bezit naar gebruik en de behoefte aan een efficiënte inzet van schaarse ruimte.

Voor onze gemeente biedt deelmobiliteit een kans om mobiliteit slimmer te organiseren. Het gebruik van gedeelde voertuigen kan de parkeerdruk verlagen en ruimte vrijmaken voor groen, verblijfsruimte en veilige infrastructuur. Daarnaast draagt deelmobiliteit bij aan klimaatdoelstellingen door het verminderen van autogebruik en het stimuleren van schonere vervoerskeuzes.

We staan als gemeente open voor het faciliteren van deelmobiliteitsaanbieders. Hierbij wordt samen met de Provincie en de Parkstad regio gekeken naar nieuwe toekomstige ontwikkelingen zoals 'hubs'. Deze hubs vormen vaste locaties waar deelmobiliteitsvoertuigen (zoals (elektrische) auto's, (bak)fietsen en scooters) geparkeerd staan. De vervoersmiddelen moeten na gebruik worden teruggebracht naar deze parkeerlocaties. Mobiliteitshubs kunnen worden ingericht bij OV-knooppunten, maar ook in woonbuurten.



Door het clusteren van verschillende vervoersmiddelen wordt niet alleen het overstappen gemakkelijker, maar blijft ook de openbare ruimte ordelijk. Dit helpt om de voertuigen op een georganiseerde manier te parkeren en voorkomt dat ze hinderlijk op trottoirs of in de openbare ruimte worden achtergelaten.

Op dit moment speelt deelmobiliteit vooral rondom de grotere steden zoals Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen. Op de schaal van Brunssum is er nog geen groeiende trend waarneembaar. Zodra deelmobiliteitaanbieders zich bij de gemeente melden dan vinden er verdere verkenningen plaats.

2.5 Juridisch beleidskader

2.5.1 Omgevingsplan en omgevingsvergunning

Op 1 januari 2024 is de nieuwe Omgevingswet in werking getreden. De Omgevingswet schrijft voor dat iedere gemeente een omgevingsplan maakt, waarin alle regels rondom het gebruik van de ruimte en de fysieke leefomgeving worden gebundeld. In het omgevingsplan staan de regels van de gemeente voor activiteiten die invloed kunnen hebben op de omgeving waarin we wonen en leven. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het bouwen van een woning of het gebruiken van een stuk grond voor bedrijfsactiviteiten.

Omgevingsplan

Al deze bestemmingsplannen en beheersverordeningen vormen, samen met voormalige Rijksregels het tijdelijk deel van het Omgevingsplan. Uiterlijk 1 januari 2032 zullen al deze plannen worden vervangen en gaan zij op in het permanente deel van het Omgevingsplan samen met nog diverse verordeningsbepalingen en divers beleid. Het bij elkaar brengen van al deze regels in één omgevingsplan zorgt voor overzicht. Het omgevingsplan gaat over het gehele grondgebied van de gemeente.

Omgevingsplan gemeente Brunssum
https://www.brunssum.nl/Bouwen_en_Verbouwen/Omgevingswet/Omgevingsplan

Vóór 2024 werden ruimtelijke regels vastgelegd in bestemmingsplannen en beheersverordeningen. Daarin zijn ook regels opgenomen omtrent parkeren. In het verleden waren in de meeste bestemmingsplannen en beheersverordeningen per plan parkeernormen opgenomen. Indien de parkeernormen wijzigden moesten alle plannen daarop aangepast worden. Derhalve is in 2023 voor alle vigerende beheersverordeningen en in 2024 voor alle vigerende bestemmingsplannen een zogenaamd parapluplan vastgesteld waarin wordt verwezen naar de Parkeernota als overkoepelende uitwerking voor parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente.

De nieuwe regeling voorziet in een zogenoemde 'dynamische verwijzing'. Dat houdt kortgezegd in dat toetsing aan de parkeernormen altijd plaatsvindt aan de op dat moment geldende beleidsregel, op het moment dat een aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk wordt ingediend.

Bij de transitie naar het definitieve omgevingsplan zal een soortgelijke regeling in het Omgevingsplan worden opgenomen. In de aanvraag voor een omgevingsvergunning moet worden gemotiveerd hoe aan de parkeereis voldaan wordt. Dit is met name van belang indien wordt afgeweken van de parkeernorm. Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten benoemd:

- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij de ontwikkeling.
- De situering van de parkeerlocatie(s) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld: in een private parkeervoorziening, op eigen terrein en/of in de openbare ruimte.
- Hoe deze parkeerplaatsen door de verschillende doelgroepen kunnen worden gebruikt: fysieke toegankelijkheid en dubbelgebruik.

In de gebruiksfase zal worden gecontroleerd of hetgeen in de omgevingsvergunning is vastgelegd ook op dezelfde manier in de praktijk is georganiseerd. Een belangrijk aspect daarbij is de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen voor de doelgroepen waarvoor de parkeervoorzieningen in de vergunningsaanvraag zijn bedoeld.

2.5.2 Hardheidsclausule: afwijken van de normen

Ondanks dat de parkeernormen zorgvuldig tot stand zijn gekomen, kunnen er incidenteel gevallen zijn waarbij een afwijking van de parkeernormen wenselijk en ook gerechtvaardigd is. Dat zou bijvoorbeeld kunnen spelen wanneer het niet mogelijk is om op eigen terrein te parkeren en uit onderzoek volgt dat er in de nabije omgeving voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

Om aan dit soort incidentele gevallen medewerking te kunnen verlenen is in het omgevingsplan een binnenplanse omgevingsplanactiviteit (OPA) opgenomen om tot maximaal 25 % van de op dat moment geldende parkeernorm af te kunnen wijken. In dat geval moet aantoonbaar worden gemaakt dat de van toepassing zijnde norm niet haalbaar is en de parkeerbalans in de directe omgeving niet onevenredig nadelig wordt of kan worden beïnvloed. Het aantoonbaar maken ligt bij de ontwikkelende partij (initiatiefnemer).

Mocht een hogere afwijking gewenst zijn, dan kan medewerking uitsluitend worden verleend middels een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). In dat geval moet aantoonbaar worden gemaakt dat sprake is van evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL). Dat betekent dat niet alleen onderbouwd moet worden dat de parkeerbalans in de directe omgeving niet onevenredig nadelig wordt beïnvloed, maar er dient dan ook te worden gemotiveerd wat de effecten zijn op de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld effecten in het kader van geluid, natuurwaarden, e.d.
In beide gevallen is het College bevoegd voor het verlenen van de vergunning, maar bij de BOPA kan sprake zijn van bindend advies door de gemeenteraad en/of advies- en instemmingsrecht van Gedeputeerde Staten van Limburg.

2.5.3 Overgangsregeling

Om initiatiefnemers en belanghebbenden duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden tijdens de overgang naar het nieuwe parkeerbeleid, is een overgangsregeling noodzakelijk. Dit in verband met de doorlooptijd van ruimtelijke ontwikkelingen.

Aanvragen tot wijziging van het omgevingsplan of omgevingsvergunningen die zijn ingediend vóór de formele inwerkingtreding van deze geactualiseerde Parkeernota 2027, worden beoordeeld op basis van het tot dan toe geldende beleid: de Parkeernota Brunssum 2022, voor zover deze normen van toepassing zijn op het betreffende initiatief.

Na inwerkingtreding van deze nieuwe Parkeernota 2027 en de bijbehorende parkeernormen als Beleidsregel parkeren 2027, geldt dit nieuwe kader door de dynamische verwijzing in het paraplubestemmingsplan en de paraplubeheersverordening als toetsingskader voor nieuwe initiatieven.

3 Toepassingskader parkeernormering

Parkeernormen zijn een hulpmiddel om tot een juiste en passende hoeveelheid parkeerplaatsen per ontwikkeling te komen. Door middel van deze normen kan een goede inschatting gemaakt worden van de te verwachten parkeerbehoefte van nieuwe (bouw)projecten.

3.1 Totstandkoming parkeernormen

Door het CROW (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) worden landelijke parkeerkencijfers ontwikkeld. Parkeerkencijfers zijn op data uit de praktijk gebaseerde cijfers van de te verwachte parkeerbehoefte en worden door de meeste Nederlandse gemeenten gebruikt als basis voor de parkeernormering. Ook gemeente Brunssum baseert de parkeernormen voor ontwikkelingen en vergunningverlening op de richtlijnen en kencijfers van het CROW.

CROW richtlijnen

Gemeente Brunssum baseert haar parkeerbeleid op de volgende CROW richtlijnen:

CROW Fietsparkeerkencijfers 2025
(verwerkt in Leidraad fietsparkeren. CROW-Publicatie 741)
https://www.crow.nl/kennisproducten/fietsparkeerkencijfers-2025/

Parkeerkencijfers basis voor parkeernormering. CROW-Publicatie 744, 2024
https://www.crow.nl/kennisproducten/parkeerkencijfers-2024-tt/

CROW ASVV 2021
https://www.crow.nl/kennisproducten/asvv-2021/

De CROW fietsparkeerkencijfers zijn in 2025 geactualiseerd en verwerkt in de online publicatie Leidraad fietsparkeren. De kencijfers zijn op de volgende punten verbeterd ten opzichte van de voorgaande kencijfers:

- Het aantal voorzieningen is uitgebreid en daardoor aansluitend bij de voorzieningen van auto parkeerkencijfers.
- De kencijfers zijn geactualiseerd naar de actuele vraag.
- Er is, gelijk met de auto parkeerkencijfers, een complete onderverdeling naar stedelijkheid gemaakt.
- En er is een differentiatie gemaakt voor bezoekersvraag naar fietsparkeren aan de hand van de stedelijkheid.

De CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' vervangt CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. De belangrijkste verschillen zijn:

- Het bezoekersaandeel is voor woningen opnieuw vastgesteld en in een aparte tabel opgenomen. De hieruit voortvloeiende parkeervraag moet worden opgeteld bij het bewonersaandeel van de woningen.
- Daarnaast is bij appartementen de indeling naar prijsklasse vervangen door een indeling naar vloeroppervlak.
- Voor een betrouwbare parkeerbalans zijn de aanwezigheidspercentages geactualiseerd.

3.2 Van kencijfers tot parkeernormen

Het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen gebeurt op basis van de gemeentelijke parkeernormen. Zo kan worden vastgesteld of het aantal parkeervoorzieningen aansluit bij het aantal voertuigen dat een functie aantrekt. Het basisuitgangspunt is: De initiatiefnemer realiseert de parkeereis binnen de contouren van zijn ontwikkeling. We hanteren voor zowel fietsparkeren als autoparkeren dezelfde werkwijze om te komen van de CROW-kencijfers tot de parkeernormen voor de gemeente Brunssum.

3.2.1 Bepalen stedelijkheidsgraad

De eerste stap binnen het kalibreren van de CROW-kencijfers is bepaling van de stedelijkheidsgraad van het gebied waarbinnen een ontwikkeling plaatsvindt.
De indeling van gemeenten naar stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van de gemeente. De vijf stedelijkheidsgraad klassen worden onderscheiden zoals weergegeven in tabel 1:

Tabel 1. Stedelijkheidsgraden

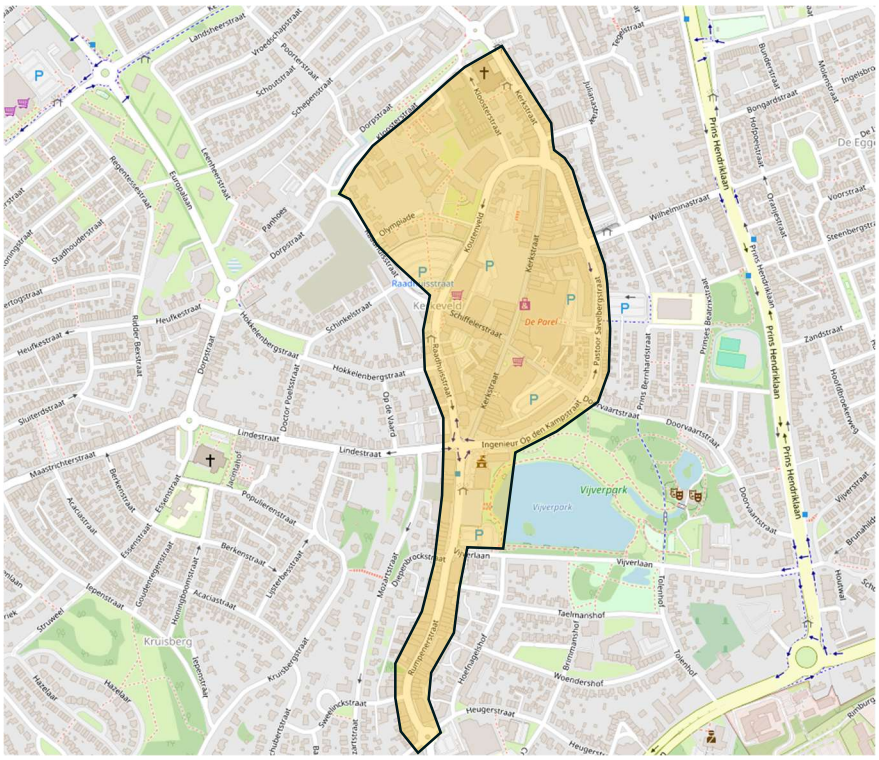
Stedelijkheidsgraad	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km^2)
Zeer sterk stedelijk	> 2500
Sterk stedelijk	1500 - 2500
Matig stedelijk	1000 - 1500
Weinig stedelijk	500 - 1000
Niet stedelijk	< 500

Op basis van de omgevingsadressendichtheid per deelgebied wordt aan Brunssum-Centrum de stedelijkheidsgraad *Sterk stedelijk* toegekend. De overige gebieden in de gemeente worden geclassificeerd als *Matig stedelijk*. Hoewel de omgevingsadressendichtheid in Brunssum-Noord net boven de grenswaarde van 1500 adressen per km2 valt, beschouwen we dit deelgebied ook als Matig stedelijk. Dit gezien de aanwezigheid van voornamelijk grondgebonden woningen en vergelijkbare bebouwing als in de rest van de deelgebieden.

3.2.2 Bepalen stedelijke zone

Naast de stedelijkheidsgraad worden de kencijfers ook onderscheiden naar stedelijke zone. Uit studies blijkt dat nieuwe functies of voorzieningen in het centrum resulteren in een lagere extra parkeervraag en een lagere verkeersgeneratie dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit wordt veroorzaakt door het aanbod en de kwaliteit van voorzieningen en andere vervoerswijzen in het centrum, met name het openbaar vervoer. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen veelal lager. Hierdoor wordt er minder gebruik gemaakt van het openbaar vervoer.

Voor het bepalen van de stedelijke zones hanteren we dezelfde twee zones: *Brunssum Centrum* en *Brunssum Rest bebouwde kom*. Door de hogere adressendichtheid in het centrum wordt hier in het kader van ruimte en leefbaarheid, gekozen voor een lagere parkeernorm per functie. De hoogte van de parkeernormen in een deelgebied, is in deze nota afgeleid van de kengetallen uit twee categorieën stedelijke zones uit de CROW publicatie 744: *Centrum* en *Rest bebouwde kom*. Dit zijn de uitgangspunten die bij het bepalen van het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen moeten worden gehanteerd.



Figuur 2: Deelgebied Brunssum centrum

3.2.3 Bandbreedtes CROW

Nadat stedelijkheidsgraad en zones waarbinnen een functie valt zijn bepaald, is de volgende stap het selecteren van de juiste norm voor de specifieke locatie. De gemeente Brunssum kiest ervoor om in alle gebieden dezelfde uitgangspunten te hanteren: het gemiddelde van de bandbreedte binnen de actuele CROW-kencijfers. Dat betekent dat de parkeernormen als volgt bepaald worden:

- ***Het gemiddelde van het minimum en maximum van de voorgeschreven parkeerkencijfers vormt de parkeernorm per functie.***

Het kan voorkomen dat voor een te realiseren functie geen passende parkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de parkeernorm te worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. De gemeente zal in overleg met de initiatiefnemer de afweging maken hoe de parkeerbehoefte het beste kan worden bepaald.

3.3 Bepalen nieuwe parkeernormering wonen

Met het uitbrengen van de nieuwe CROW publicatie 744 in 2024 zijn er landelijk nieuwe parkeerkencijfers die gemeenten kunnen hanteren. Het wordt sterk aanbevolen dat gemeenten op basis van deze nieuwe kencijfers hun parkeernormen opnieuw vaststellen. Met de nieuwe publicatie 744 zijn met name de kencijfers voor wonen verlaagd. Dit heeft twee redenen:

- De parkeernormen uit de vorige publicatie (381) bleken in de praktijk (landelijk gezien) vaak te hoog waardoor gebiedsontwikkelingen niet of traag op gang kwamen;
- De parkeernorm voor bezoekers is uit de kencijfers gehaald vanwege dubbelgebruik;
- Er zijn categorieën toegevoegd.

Om te toetsen of het voor Brunssum ook haalbaar is de parkeernorm voor wonen te verlagen heeft CROW de website passendeparkeernorm.nl beschikbaar. Dit platform biedt gegevens over het werkelijke autobezit per woningtype op gemeentelijk, wijk- en buurtniveau. Door parkeernormen mede te baseren op actuele lokale data kan overdimensionering van parkeerplaatsen worden voorkomen. Dit draagt bij aan een efficiënter ruimtegebruik, lagere ontwikkelkosten, betaalbare woningbouw en een duurzame inrichting van de leefomgeving.

In de volgende tabel is een overzicht weergegeven van de normering zoals vastgesteld in de parkeernota 2022 (op basis van publicatie 381), de normering volgens de nieuwste publicatie 744 (kolom parkeernota 2027) en de gegevens van het daadwerkelijk autobezit in Brunssum conform bovenstaande website:

Functiegroep *Wonen*	**Eenheid**	**Rest bebouwde kom**		
		Parkeernorm 2022	**Parkeernorm 2027**	**Daadwerkelijk autobezit Brunssum**
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	2,2	1,9	1,9
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	2,1	1,8	1,8
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,9	1,7	1,6
Koop, appartement, duur (>100m2)	Per woning	2	1,7	1,4
Koop, appartement, midden (75-100m2)	Per woning	1,8	1,3	1,1
Koop, appartement, goedkoop (<75m2)	Per woning	1,6	1,3	1,1
Huur, huis, vrije sector	Per woning	1,9	1,3	1,1
Huur, huis, sociale huur	Per woning	1,6	1,1	1,0
Huur, appartement, duur	Per woning	1,8	1,3	1,0
Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	Per woning	1,4	-	-
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m^2 bvo	Per woning	-	1,0	1,0
Huur, appartement, vrije sector, <75 m^2 bvo	Per woning	-	0,9	0,7
Huur, appartement, sociale huur, >100 m^2 bvo	Per woning	-	1,0	0,7
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m^2 bvo	Per woning	-	0,9	0,7
Huur, appartement, sociale huur, <75 m^2 bvo	Per woning	-	0,8	0,6
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, <30 m^2 bvo	Per woning	-	0,5	-
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Per kamer	0,7	-	-
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	Per kamer	0,25	0,15	-
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	Per woning	0,8	0,8	-
Kleine eenpersoonswoning (tiny house; meestal grondgebonden)	Per woning	0,4	0,4	-

* *Excl. bezoekers parkeren*

Uit deze tabel blijkt dat:

- Het daadwerkelijk autobezit in Brunssum ligt voor sommige categorieën nog lager dan de nieuwe (verlaagde) parkeerkencijfers vanuit het CROW (kolom parkeernorm 2027).
- De nieuwe parkeernormen 2027 sluiten beter aan bij het huidige autobezit dan de parkeernormen uit 2022.

We hanteren de nieuwe verlaagde parkeernormen voor wonen

Het autobezit in Brunssum ligt lager dan de meest recente parkeerkencijfers vanuit het CROW. Bovenstaande toets laat zien dat we met een verlaging van de parkeernormering ten opzichte van de vorige parkeernota 2022 kunnen volstaan. We blijven met de nieuwe parkeernormen in deze nota nog feitelijk boven het daadwerkelijk autobezit.

3.4 Toepassingskader autoparkeren

Er zijn een aantal zaken van belang bij het effectief ontwikkelen van parkeervoorzieningen bij functies in de gemeente. Er moet namelijk rekening worden gehouden met:

- Berekening parkeerbehoefte en saldering
- Normatieve parkeerbehoefte
- Loopafstanden
- Aanwezigheidspercentages
- Parkeergelegenheid op eigen terrein
- Parkeren op afstand

3.4.1 Berekening parkeerbehoefte en saldering

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project. Kenmerk van doorwerking van parkeernormen via de Parkeernota 2027 is dat toetsing alleen kan plaatsvinden op het moment dat sprake is van vergunningplichtige activiteiten. Niet-vergunningplichtige verbouwingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden. Bij de vergunningplichtige activiteiten wordt voor toepassing van de parkeernormen onderscheid gemaakt in de volgende situaties:

- Nieuwbouw
- Herbouw/verbouw
- Functiewijziging
- Functie-uitbreiding

1. Nieuwbouw

In het geval van nieuwbouw zijn de 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.

In het geval in de huidige situatie vastgoed aanwezig is binnen het plangebied, genereert dit een parkeerbehoefte. In het geval een tekort op de balans aanwezig is – doordat in het verleden te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein zijn gerealiseerd dan wel doordat een deel van de parkeerbehoefte op de omgeving is afgewenteld – komt dit tekort niet ten laste van de nieuwe ontwikkeling. Het tekort wordt in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Dit noemen we ‘salderen’. Dit geldt alleen voor vastgoed dat minder dan 5 jaar leeg staat.

2. Herbouw/verbouw

Wanneer een bestaand object wordt gesloopt of verbouwd en in dezelfde functie en omvang wordt teruggebouwd, dan zijn de parkeernormen niet van toepassing.

3. Functiewijziging

Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt, dan zijn de parkeernormen uit deze nota 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. Dit geldt alleen voor vastgoed dat minder dan 5 jaar leeg staat.

4. Functie-uitbreiding

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 niet worden meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

3.4.2 Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Wanneer de functies van een bouwontwikkeling bekend zijn, wordt de bijbehorende parkeernorm bepaald. Deze wordt vermenigvuldigd met het te realiseren programma, het aantal m^2 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.

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 vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van een vloeroppervlak.

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 op eigen terrein
   Een ontwikkeling moet in de basis voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Wanneer de initiatiefnemer hierin niet kan voorzien, dient er een alternatief te worden uitgewerkt. Dat alternatief kan bestaan uit een of meer van de hierna onder 2, 3 en 4 vermelden mogelijkheden
2. Parkeren op particulier/privaat terrein
   Om te voldoen aan de resterende parkeereis kan een initiatiefnemer gebruik maken van een vervangende particuliere/private parkeervoorziening. De vervangende parkeervoorziening dient te liggen binnen de geldende loopafstand van de functie en over voldoende parkeerplaatsen te beschikken op maatgevende momenten. De initiatiefnemer beschikt (voor de toekomstige eigenaren c.q. gebruikers) over een zakelijk of persoonlijk recht op de particuliere/private parkeervoorziening, bijvoorbeeld een recht van opstal, erfpacht, huur of parkeerovereenkomst. Het zakelijk of persoonlijk recht op de parkeervoorziening moet een blijvend karakter hebben. Dat wil zeggen dat de particuliere/private parkeervoorziening beschikbaar moet blijven voor de functie, zolang die functie er is. Initiatiefnemer verstrekt aan de gemeente een kopie van de overeenkomst en/of notariële akte waaruit het zakelijk of persoonlijk recht op de particuliere/private parkeervoorziening blijkt.
3. Gebruik openbare parkeerplaatsen
   Als parkeren op eigen terrein en particulier/privaat terrein niet mogelijk is, dan kan ook parkeerruimte in het openbaar gebied gevonden worden. 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 hiervoor rust op de initiatiefnemer. Door middel van het uitvoeren van een parkeerdruk- of parkeerduur onderzoek, moet aangetoond worden dat de parkeerdruk op het maatgevend moment onder de 85% blijft.
4. Aanleg van nieuwe openbare parkeerplaatsen
   Indien uit door initiatiefnemer aangeleverd parkeeronderzoek blijkt dat er ook in de openbare ruimte geen vrije parkeerplaatsen gevonden worden, kan worden onderzocht of er in de nabijheid binnen de geldende loopafstanden, nieuwe parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden. Het gaat dan om nieuw aan te leggen parkeerplaatsen in de openbare ruimte, die de gemeente als bevoegd openbaar gezag daarna reguleert en waarbij geen sprake is van een economische activiteit van de gemeente. De parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn vrij toegankelijk en kunnen door iedereen worden gebruikt. Het zijn geen parkeerplaatsen die alleen door gebruikers van de betreffende functie/ontwikkeling kunnen of mogen worden gebruikt. Als het mogelijk is om nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen, dan onderscheiden we twee scenario's:
   a. Realisatie door initiatiefnemer
   b. Realisatie door gemeente

Ad a.
Als de parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd in het exploitatiegebied waarvan de initiatiefnemer eigenaar is, dan legt de initiatiefnemer de benodigde parkeerplaatsen voor eigen rekening en risico aan volgens de op dat moment geldende voorschriften die de gemeente daaraan verbindt. Na realisatie draagt initiatiefnemer het eigendom en beheer en onderhoud van de parkeerplaatsen (en eventuele andere openbare ruimte) over aan de gemeente. Afspraken daarover worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

Ad b.
Als de parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd in de openbare ruimte waarvan de gemeente eigenaar is en die openbare ruimte niet tot het exploitatiegebied behoort, dan legt de gemeente de benodigde parkeerplaatsen aan indien de gemeente daaraan medewerking wil verlenen. De kosten hiervan verhaalt de gemeente op de initiatiefnemer. Dit volgt uit de Omgevingswet en het Omgevingsbesluit. De afspraken worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

In de Omgevingswet is bepaald dat bepaalde kosten die vanwege in het Omgevingsbesluit aangewezen kostensoorten worden gemaakt voor een aangewezen ontwikkeling op de initiatiefnemer worden verhaald, voor zover:

1. de kostensoorten toerekenbaar zijn aan de ontwikkeling, en
2. de kosten proportioneel zijn in verhouding tot het profijt dat de ontwikkeling hiervan heeft.

Wanneer openbare parkeerplaatsen uitsluitend voor één ontwikkeling worden aangelegd, kunnen de kosten volledig aan die ontwikkeling worden toegerekend. Als de parkeerplaatsen meerdere ontwikkelingen bedienen, moeten de kosten naar rato van de parkeerbehoefte per project worden verdeeld. Omdat de aanleg en wijziging van openbare parkeergelegenheden in het Omgevingsbesluit expliciet zijn aangewezen als verhaalbare kostensoort, is de gemeente in beginsel verplicht om deze kosten op de betrokken initiatiefnemer te verhalen.

We werken met anterieure overeenkomsten

Zodra bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen geen parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd kunnen worden, maakt de gemeente afspraken met de ontwikkelende partij en legt deze conform bovenstaande kaders vast in een anterieure overeenkomst.

3.4.3 Loopafstanden

Om te waarborgen dat parkeerplaatsen in ruimtelijke ontwikkelingen ook daadwerkelijk worden gebruikt, gelden maximale loopafstanden tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres. Dit betreffen werkelijke loopafstanden (dus niet hemelsbreed) en deze zijn gebaseerd op de CROW-normering die daarvoor is opgesteld. De loopafstand is de werkelijke loopafstand van de entree van de geparkeerde auto tot de bestemming. Bewoners en werknemers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen. Voor deze typen verplaatsingen hebben professionals uit het werkveld aangegeven welke loopafstanden als acceptabel gezien worden, op basis van bronnen en hun eigen ervaringen.

Tabel 2: Loopafstanden voorzieningen (CROW)

Voorziening	Acceptabele loopafstand (in meters)
Woning	75 -100 (100-250 voor bezoekers)
Supermarkt	100-250
Stadscentrum/winkelgebied	200-600
Werklocatie	200-800
Schoollocatie	100-300
Horeca	100-500
Huisarts/fysio/apotheek	100-250
Ziekenhuis	100-350
Bioscoop/theater	100-600
Sportlocatie binnen	100-300
Sportlocatie buiten	100-300

3.4.4 Aanwezigheidspercentages

De parkeernorm geeft aan wat de minimale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Het is onwaarschijnlijk dat alle beschikbare plekken in de omgeving van het plangebied optimaal en tegelijkertijd benut worden. Er is sprake van dubbelgebruik van de voorzieningen en de parkeervraag is niet constant. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de optelsom van de afzonderlijke parkeerbehoeftes en kan daarvan worden afgeweken.

De voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden en geen overbelasting legt op de bestaande parkeerdruk. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd die volgens het CROW gelden.

Tabel 3: Bepaling dubbelgebruik voorzieningen (CROW)

	Werkdag				koop avond (1)	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag	avond	middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening (2)	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%
Detailhandel (3)	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel (3) (4)	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Fullservice supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant (5)	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	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%
5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk

3.4.5 Parkeren op eigen terrein (POET)

Uitgangspunt in het gemeentelijke parkeerbeleid is dat de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd op eigen terrein. Voor adressen die beschikken over eigen parkeergelegenheid, geldt de POET regeling (Parkeren Op Eigen Terrein). In de praktijk blijkt dat parkeerplaatsen op eigen terrein (oprit of garage) niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van de auto. Om die reden bevat deze nota omrekenfactoren. De omrekenfactoren geven per type parkeervoorziening een theoretische parkeercapaciteit en een berekeningsaantal.

Tabel 4: Omrekenfactoren Parkeren op eigen terrein

Type voorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 4,75 m lang
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 m breed
Garage zonder oprit bij woning	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 m lang
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 m breed

3.4.6 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.

3.5 Toepassingskader fietsparkeren

Om de fiets te stimuleren en te faciliteren worden normen gesteld aan het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen. Met deze fietsparkeervoorzieningen wil de gemeente ook voorkomen dat de kwaliteit van de buitenruimte onder druk komt te staan doordat fietsen teveel geparkeerd worden op die plaatsen die daartoe niet geschikt worden geacht. Een fietsparkeerplaats is een voorziening in een fiets- en scooterstalling die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren, CROW-publicatie 741. In de Leidraad Fietsparkeren zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid. In appartementsgebouwen worden bij voorkeur de fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd.

Bij de beoordeling van vergunningen voor nieuwbouw en ingrijpende renovaties altijd minimaal wordt voldaan aan de fietsparkeereisen zoals vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), inclusief de nieuwe minimumnormen die voortvloeien uit de Europese EPBD IV-richtlijn. Daarnaast gelden de CROW fietsparkeerkencijfers 2025 met de gemiddelde bandbreedtes per voorziening.

Besluit bouwwerken leefomgeving

Deze parkeernota verwijst naar het Bbl als juridisch kader voor de minimale fietsparkeereisen. Voor de exacte formulering van de wettelijke bepalingen kan worden verwezen naar de officiële publicatie:

Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)
https://wetten.overheid.nl/BWBR0041297/2025-07-01

3.5.1 Parkeereis

De parkeereis voor fietsen moet door initiatiefnemers in de basis op eigen terrein worden opgelost. Wel kan een initiatiefnemer een verzoek indienen bij de gemeente om gezamenlijk te beschouwen of een voorziening in de openbare ruimte van meer toegevoegde waarde is. Dat kan bijvoorbeeld omdat dan ook dubbelgebruik door andere gebruikers mogelijk wordt gemaakt. Voorzieningen met veel bezoekers kunnen worden vrijgesteld van realisatie van een fietsparkeergelegenheid op eigen terrein als dit redelijkerwijs niet mogelijk is. Van de ontwikkelaar of gebruikers kan een financiële bijdrage worden verlangd voor het realiseren van fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte via privaatrechtelijke afspraken.

3.5.2 Maatgevende momenten fietsparkeervoorziening

De kencijfers geven inzicht in het te verwachten aantal geparkeerde fietsen bij een bepaalde functie op een bepaalde locatie op het maatgevende moment van de week. Het gaat hierbij om een ‘reguliere’ week. Zo zijn bijvoorbeeld voor scholen schooltijden maatgevend en voor een supermarkt de zaterdagmiddag. Op deze momenten bedraagt de gewenste maximale bezettingsgraad 80%. Dit betekent dat 20% van de capaciteit beschikbaar is voor het opvangen van schommelingen.

3.6 Eisen aan autoparkeeronderzoek

Het is mogelijk dat in de directe omgeving van een initiatief openbare parkeercapaciteit aanwezig is, die niet volledig gebruikt wordt. Met behulp van een parkeeronderzoek kan aangetoond worden dat op de drukste momenten voldoende restcapaciteit in de directe omgeving beschikbaar is om aan de extra parkeervraag van een initiatief te voldoen. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straatparkeren onder de 85% is. Een parkeeronderzoek moet voldoen aan de uitgangspunten die onderstaand beschreven zijn.

3.6.1 Maximale bezettingsgraad

Het is wenselijk dat op de drukke momenten nog voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Na realisatie van het bouwplan mag de bezettingsgraad in het onderzoeksgebied op de drukste momenten niet hoger worden dan 90%. Bij hogere bezettingsgraden kan aankomend verkeer niet altijd eenvoudig een parkeerplaats vinden. Hierdoor zal er zoekend verkeer gaan optreden dat willekeurig in de omgeving parkeert. De bereikbaarheid komt daardoor onder druk te staan. Door het aanhouden van een maximale acceptabele bezettingsgraad is voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om de normale schommelingen in de parkeervraag over de verschillende perioden in het jaar op te kunnen vangen.

3.6.2 Onderzoeksmomenten

De benodigde parkeercapaciteit wordt niet gebaseerd op piekmomenten die zich incidenteel voor doen. Aan de hand van de aanwezigheidspercentages van het CROW kan per functie bepaald worden welk deel van de parkeercapaciteit op een bepaald moment van de week beschikbaar moet zijn. De beschikbare parkeercapaciteit moet zodanig zijn dat op de drukste momenten van de week (het maatgevende dagdeel) voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn om aan de parkeervraag te voldoen.
Voor het vaststellen van de parkeersituatie op een werkdag moet uitgegaan worden van de situatie op dinsdag en/of donderdag. Ieder maatgevend moment dat vastgesteld wordt, moet minimaal twee keer onderzocht worden. Indien de resultaten van de metingen sterk afwijken, dan moet een extra meting verricht worden.
De omvang van het onderzoeksgebied wordt bepaald door de acceptabele loopafstanden. Het onderzoeksgebied bestaat uit de openbare parkeercapaciteit die binnen de genoemde acceptabele loopafstand ligt. De openbare parkeercapaciteit bestaat uit alle parkeergelegenheid in de openbare ruimte waar parkeren wettelijk gezien toegestaan is.

Uitgangspunt voor het parkeren op de rijbaan is dat een voertuig enkel op de rijbaan geparkeerd mag worden wanneer er voldoende restruimte beschikbaar blijft voor het passeren van vrachtvoertuigen en hulpdiensten.

3.6.3 Verantwoordelijkheid

De verantwoordelijkheid voor het parkeeronderzoek ligt bij de initiatiefnemer van een plan. Ook de eventuele uitvoeringskosten van een parkeeronderzoek zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De initiatiefnemer bespreekt de conceptresultaten van het parkeeronderzoek samen met de verkeerskundige van de gemeente, alvorens hij het onderzoek definitief aanbiedt.

Bijlage 1: Parkeernormen auto

In deze bijlage zijn normen opgenomen voor een groot aantal functies. Het kan voorkomen dat voor een te realiseren functie, geen passende parkeernorm is opgenomen. In dat geval dient de parkeernorm te worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. De gemeente zal in overleg met de initiatiefnemer de afweging maken hoe de parkeerbehoefte het beste kan worden bepaald.

De gemeente Brunssum behoudt zich het recht voor om gemotiveerd af te wijken van de parkeernomen. Zij past dit toe in het geval dat het voldoen aan de parkeereis op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven. Bij de vaststelling van de normatieve parkeerbehoefte wordt wiskundig afgerond. Dit betekent dat kleiner of gelijk aan 0,49 naar beneden wordt afgerond en groter of gelijk aan 0,50 naar boven.

Hoofdgroep Wonen

Voorziening	per		Brunssum Centrum	Rest gemeente
Koop, huis, vrijstaand	woning	*bewoners*	1,3	1,9
Koop, huis, twee-onder-een-kap	woning	*bewoners*	1,2	1,8
Koop, huis, tussen/hoek	woning	*bewoners*	1,1	1,7
Koop, appartement, >100 m² bvo	woning	*bewoners*	1,1	1,7
Koop, appartement, 75-100 m² bvo	woning	*bewoners*	1	1,3
Koop, appartement, <75 m² bvo	woning	*bewoners*	0,9	1,3
Huur, huis, vrije sector	woning	*bewoners*	0,9	1,3
Huur, huis, sociale huur	woning	*bewoners*	0,7	1,1
Huur, appartement, vrije sector, >100 m² bvo	woning	*bewoners*	0,9	1,3
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m² bvo	woning	*bewoners*	0,6	1,0
Huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo	woning	*bewoners*	0,5	0,9
Huur, appartement, sociale huur, >100 m² bvo	woning	*bewoners*	0,6	1,0
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m² bvo	woning	*bewoners*	0,5	0,9
Huur, appartement, sociale huur, <75 m² bvo	woning	*bewoners*	0,4	0,8
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, <30 m² bvo	woning	*bewoners*	0,2	0,5
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	kamer	*bewoners*	0	0,15
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	woning	*bewoners*	0,15	0,8
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	woning	*bewoners*	n.v.t.	0,4

Bovenstaande parkeernormen voor “Wonen” zijn exclusief bezoekersparkeren. Onderstaande bezoekers normen dienen bij bovenstaande waarden te worden opgeteld en verrekend te worden naar het maatgevend moment:

Aandeel bezoekers bij woningen			
	centrum		**rest bebouwde kom**
Sterk stedelijk	0,1		-
Matig stedelijk	-		0,15

Hoofdgroep werken

Voorziening	per	Brunssum Centrum	Rest gemeente
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,15	2,05
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m2 bvo	1,55	2,85
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	100 m2 bvo	1,35	2,35
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	100 m2 bvo	0,65	1,05
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,05	1,85
Opslagruimte (particulier)	vestiging	n.v.t.	10

Hoofdgroep Winkelen en boodschappen

Voorziening	per	Brunssum Centrum	Rest gemeente
Buurtsupermarkt	100 m2 bvo	1,9	3,5
Fullservice supermarkt	100 m2 bvo	3,3	5,2
Grote supermarkt (XL)	100 m2 bvo	5,9	7,7
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen)	100 m2 bvo	n.v.t.	5,9
Groothandel algemeen	100 m2 bvo	n.v.t.	6,4
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	100 m2 bvo	3,3	n.v.t.
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	100 m2 bvo	3,4	n.v.t.
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 50.000-100.000 inwoners	100 m2 bvo	3,8	n.v.t.
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 100.000-175.000 inwoners	100 m2 bvo	3,9	n.v.t.
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum >175.000 inwoners	100 m2 bvo	3,6	n.v.t.
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	100 m2 bvo	n.v.t.	3,7
Wijkwinkelcentrum (klein)	100 m2 bvo	n.v.t.	4,5
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	n.v.t.	5,1
Wijkwinkelcentrum (groot)	100 m2 bvo	n.v.t.	5,7
Stadsdeelcentrum	100 m2 bvo	n.v.t.	6,3
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	n.v.t.	6,3
Kringloopwinkel	100 m2 bvo	n.v.t.	1,85
Bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	3,65	7,85
Woonwarenhuis/woonwinkel	100 m2 bvo	1,15	1,85
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m2 bvo	n.v.t.	5,05
Meubelboulevard/woonboulevard	100 m2 bvo	n.v.t.	2,35
Winkelboulevard	100 m2 bvo	n.v.t.	4,15
Outletcentrum	100 m2 bvo	n.v.t.	10,1
Bouwmarkt	100 m2 bvo	n.v.t.	2,35
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	100 m2 bvo	n.v.t.	2,55
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	100 m2 bvo	n.v.t.	2,55

Hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning

Voorziening	per	Brunssum Centrum	Rest gemeente
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,45	1,15
Museum	100 m2 bvo	0,4	1,1
Bioscoop	100 m2 bvo	3,2	11,2
Filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	2,6	7,9
Theater/schouwburg	100 m2 bvo	7,3	9,8
Musicaltheater	100 m2 bvo	2,9	4
Casino	100 m2 bvo	5,7	6,5
Bowlingcentrum	bowlingbaan	1,6	2,8
Biljartcentrum/snookercentrum	tafel	0,85	1,35
Dansstudio	100 m2 bvo	1,5	5,5
Fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	1,4	4,8
Fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,7	6,3
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m2 bvo	n.v.t.	9,3
Sauna/hammam	100 m2 bvo	2,5	6,7
Sporthal	100 m2 bvo	1,45	2,85
Sportzaal	100 m2 bvo	1,05	2,75
Tennishal	100 m2 bvo	0,3	0,5
Squashhal / Padelhal *[1]	100 m2 bvo	1,6	2,7
Zwembad (overdekt)	100 m2 bassin	n.v.t.	11,5
Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin	n.v.t.	12,9
Zwemparadijs	100 m2 bassin	n.v.t.	4
Sportveld	Hec. netto terrein	20	20
Stadion	zitplaats	0,12	0,12
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	100 m2 bvo	1,15	1,85
Kunstijsbaan (400 meter)	100 m2 bvo	n.v.t.	2,55
Ski- en snowboardhal	per 100 m2 sneeuw (exclusief oefenpistes)	n.v.t.	2,55
Jachthaven	ligplaats	0,6	0,6
Golfoefencentrum (pitch & put)	centrum	n.v.t.	51,1
Golfbaan (18 holes)	18 holes, 60 ha	n.v.t.	96
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100 m2 bvo	2,9	4,7
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100 m2 bvo	3,5	5,6
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100 m2 bvo	3,7	5,8
Kinderboerderij (stadsboerderij)	gemiddelde boerderij	2,9	4,7
Manage (paardenhouderij)	box	n.v.t.	n.v.t.
Dierenpark	per ha. netto terrein	8	8
Attractie- en pretpark	per ha. netto terrein	n.v.t.	8
Volkstuin	10 tuinen	n.v.t.	1,35
Plantentuin (botanische tuin)	gemiddelde tuin	n.v.t.	10,5

*[1] *Voor padelhal beperkte aanwezigheid van data om normering voor te schrijven. Komt beste overeen met Squashhal .*

Hoofdgroep Horeca en (verblijfs)recreatie

Voorziening	per	Brunssum Centrum	Rest gemeente
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t.	1,7
Hotel (1 ster)	Per 10 kamers	0,4	2,4
Hotel (2 sterren)	Per 10 kamers	1,35	4,05
Hotel (3 sterren)	Per 10 kamers	2	5
Hotel (4 sterren)	Per 10 kamers	3,2	7,2
Hotel (5 sterren)	Per 10 kamers	5	10,6
Discotheek	100 m2 bvo	6,1	20,8
Café/bar/cafetaria	100 m2 bvo	5	6
Restaurant	100 m2 bvo	5	6
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	100 m2 bvo	4	8,5

Hoofdgroep Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Voorziening	per	Brunssum Centrum	Rest gemeente
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,05	2,95
Apotheek	Per apotheek	2,25	3,15
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,25	1,75
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,25	1,85
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,3	1,9
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,55	2,35
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,55	2,15
Ziekenhuis	100 m2 bvo	1,4	1,7
Crematorium	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	30,1
Begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	31,6
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,65	3,25
Religiegebouw	Per zitplaats	0,15	0,15
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,6	0,6

Hoofdgroep Onderwijs

Voorziening	per	Brunssum Centrum	Rest gemeente
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 bvo	0,9	1,4
Basisonderwijs	Per leslokaal	0,75	0,75
Middelbare school	Per 100 leerlingen	3,3	4,9
ROC	Per 100 leerlingen	4,2	5,8
HBO	Per 100 studenten	8,3	10,7
Universiteit	Per 100 studenten	11,7	16,5
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	Per 10 studenten	4	6,8

Bijlage 2: Begrippenlijst

Aanwezigheidspercentages: aan de hand van de aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kan worden benut (toets dubbelgebruik parkeerplaatsen).

BVO: Het bruto vloeroppervlak (BVO) is het totale bruto vloeroppervlak achter de voordeur wat nodig is voor de functie.

Bouwontwikkeling: een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.

Dubbelgebruik: het beoordelen of parkeerplaatsen door meer dan één doelgroep op verschillende momenten kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld gebruik door kantoorbezoekers overdag en 's avonds door bewoners.

Eigen terrein: terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstand.

Maatgevende parkeerbehoefte: het moment in de tijd waarop de parkeerbehoefte van de te realiseren functies tezamen maximaal is. De maatgevende parkeerbehoefte per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages.

Normatieve Parkeerbehoefte: het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling benodigd is om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. Hierbij is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen.

Parkeerbalans: Met een parkeerbalans wordt de (on)balans berekend tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk (dubbelgebruik)

Parkeerdruk: de parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In gemeente Brunssum wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze in het openbaar gebied op straat 85% of meer bedraagt. In openbare parkeergarages ligt deze grens op 95%. Een hoger percentage zorgt voor zoekverkeer.

Parkeereis: het aantal parkeerplaatsen dat conform de normatieve parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik, op eigen terrein gerealiseerd moet worden.

Parkeerkencijfers: ontwerpcijfers die verkeerskundigen gebruiken bij het berekenen van de parkeervraag.

Parkeernormen: Parkeernormen zijn vastgesteld gemeentelijk beleid dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling, met een verandering in de parkeerbehoefte, gerealiseerd moeten worden. De parkeernormen zijn gerelateerd aan de gebruiksfuncties van deze ontwikkelingen, zoals voor de auto

Colofon:

December 2026
Dit rapport is opgesteld door Haskoning in samenwerking met en in opdracht van de gemeente Brunssum

Fotoverantwoording/auteursrechten:
De foto’s in dit document zijn eigendom van Haskoning en gemeente Brunssum. Foto’s door derden zijn voorzien van een bronvermelding