

Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Delft houdende regels omtrent parkeren Campus TU Beleidsregels Parkeren Campus TU Delft 2018

Parkeervisie Campus TU Delft 2018

Inleiding

In 2016 heeft het College van Burgemeester en Wethouders de Parkeervisie Campus TU vastgesteld. De Parkeervisie TU Campus draagt bij aan het bereiken van de doelstellingen uit de campusvisie: het creëren van een parkachtig en autoluw binnengebied met een prettige en veilige omgeving voor fietsers en voetgangers. Om dit doel te bereiken, zijn in de parkeervisie 2016 drie onderdelen uitgewerkt:

- Aangepaste loopafstanden ten opzichte van de Nota Parkeernormen 2013 (400 meter bewoners (tegenover 150 à 200 meter in de Nota Parkeernormen) en 800 meter voor werknemers (tegenover 200 à 800 meter in de Nota Parkeernormen).
- Specifieke parkeernormen, omdat uit onderzoek van Arcadis en Spark is gebleken dat de gemeentelijke normen voor onderwijsfuncties niet goed toepasbaar zijn op de functies op de campus
- Minimalisering uitwijkgedrag / bescherming omgeving tegen overlast.

Bij toetsing van aanvragen voor omgevingsvergunningen op de TU Campus werd deze parkeervisie leidend. Op basis van nieuwe inzichten en de wens om op een meer flexibele wijze te kunnen omgaan met het parkeervraagstuk op de langere termijn is er behoefte ontstaan aan een aanpassing van de parkeervisie.

Voorliggende Parkeervisie Campus TU Delft 2018 voorziet in deze aanpassingen en vervangt daarmee de parkeervisie uit 2016 als toetsingskader voor bouwaanvragen op de TU campus ten aanzien van parkeren. De Parkeervisie Campus TU Delft 2018 is daarnaast, in tegenstelling tot de parkeervisie uit 2016, een integraal document. Het heeft niet alleen betrekking op het parkeervraagstuk van TU-gerelateerde functies, maar bevat ook het parkeerbeleid ten aanzien van alle overige functies die in de Nota Parkeernormen 2018 zijn opgenomen. Zodoende is de parkeervisie ook van toepassing op functies die op de campus worden ontwikkeld in het kader van bijvoorbeeld de verlevendiging van de campus, maar niet specifiek TU- of onderwijsgerelateerd zijn. Ook deze functies moeten dan voldoen aan de parkeernormen, de restcapaciteit en het voorkomen van overlast voor de omgeving.

In deze parkeervisie wordt allereerst het kader aangegeven waarbinnen het parkeervraagstuk van de TU Campus zich afspeelt: de gebiedsontwikkeling, de bereikbaarheid van de campus en de parkeerstrategie. Vervolgens worden de beleidsregels geformuleerd. De beleidsregels vormen het feitelijke toetsingskader voor aanvragen van een omgevingsvergunning.

Aanleiding

Gebiedsontwikkeling TU Campus 2017-2025

De campus van de TU Delft is in ontwikkeling. De komende jaren wordt een groei aan studenten verwacht. Dit resulteert in een toename van medewerkers, onderzoekers, bewoners en bezoekers. Er is sprake van een grootschalige, maar geleidelijke en stapsgewijze transformatie van het campusgebied. Er wordt geïnvesteerd in centrale onderwijsvoorzieningen, zoals Gebouw Pulse en Echo, in gebouwen voor specialistisch onderzoek, in voldoende voorzieningen voor ontmoeten, ontspanning en leerzame events en in parkeergebouwen. Onderwijs en onderzoek zijn grotendeels uit TU Noord verdwenen. In de komende jaren zal vanuit TU Midden nog een faculteit verhuizen naar het Kluypark ten zuiden van de Kruithuisweg. Daarmee ontstaat ruimte om verouderde faculteitsgebouwen een nieuwe bestemming te geven of te vervangen.

Bij de transformatie is veel aandacht voor het creëren van een aantrekkelijke, parkachtige TU campus die beter verbonden is met de omliggende stad. Deze ontwikkeling past binnen het Convenant 2016-2026 dat gemeente Delft en TU Delft op 1 november 2016 hebben ondertekend.

Onderdeel van de vastgoedstrategie is het verwijderen van verspreid liggende parkeerplaatsen en het bouwen van geclusterde parkeervoorzieningen aan de randen van de campus. Het clusteren van parkeerplaatsen draagt bij aan een goede ruimtelijke inpassing, efficiënt ruimtegebruik en het realiseren van de aantrekkelijke en veilige campus.

Visie op bereikbaarheid als onderdeel van de ontwikkelstrategie

De visie op bereikbaarheid van de campus heeft vorm gekregen via contacten tussen gemeente Delft, TU Delft en de omgeving bij onder andere bestemmingsplannen, de Campusvisie en het Convenant tussen de TU en de gemeente. In die samenwerking is onder meer bereikt dat de bereikbaarheid van de campus voor andere vervoerwijzen dan de auto wordt verbeterd, waardoor het autogebruik met (naar verwachting) 10% kan afnemen. Maatregelen zijn onder andere:

- Verbeteren van de bereikbaarheid van de Campus per openbaar vervoer. In 2020 rijdt tramlijn 19 door naar de campus.
- Station Delft Zuid wordt uitgebreid. Onderdeel van deze uitbreiding is de realisatie van een fiets-tunnel waarmee de bereikbaarheid voor fietsers en de stallingsfaciliteiten sterk verbeteren.
- De gemeente en TU werken tegelijkertijd aan een verbeterde fietsverbinding van dit station naar de Campus.
- Het ministerie heeft besloten dat de capaciteit op het spoor tussen Den Haag en Rotterdam wordt verruimd, zodat per richting acht intercity's en zes sprinters per uur kunnen rijden. Hierdoor neemt het belang en de aantrekkingskracht van station Delft Zuid toe. In combinatie met de voortdurende inzet van de gemeente Delft voor het realiseren van de Gelatinebrug over de Schie, biedt dit de kans om meer mensen uit de auto te krijgen en de fietsersstromen van en naar de campus te spreiden. Dit komt de bereikbaarheid van zowel de campus als de woongebieden ten noorden van de campus ten goede.
- De TU zet in op mobiliteitsmanagement om medewerkers te stimuleren meer met het openbaar vervoer en per fiets te komen. Als onderdeel daarvan is gestart met een vijftal pilots in het kader van slimmer werken en reizen, slimme logistiek en reductie van CO2 onder begeleiding van Bereikbaar Haaglanden (carpool app, deelfietsen, e-bikes, actuele reisinformatie, OV-probeeractie).

Parkeren als onderdeel van de ontwikkelstrategie

Ondanks een inzet op het gebruik van andere vervoerwijzen, zal de auto een belangrijke rol blijven spelen als vervoermiddel. Het zorgen voor voldoende parkeercapaciteit op goed vindbare locaties is van cruciaal belang voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de TU Delft. Het clusteren van parkeerplaatsen aan de rand van de campus is een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig binnengebied en, bij een goede verwijzing naar beschikbare parkeerplaatsen, voor het efficiënter gebruiken van de beschikbare ruimte en het vermijden van zoekverkeer op en rond de campus. Een goede bereikbaarheid van de TU Campus is ook in het belang van de gemeente Delft. Gemeente Delft herkent de wens van de TU Delft om te bouwen naar behoefte; in de Nota Parkeernormen 2018 biedt gemeente Delft ontwikkelaars de mogelijkheid om efficiënt om te gaan met beschikbare middelen (onder andere ruimte en geld) bij het oplossen van de parkeervraag.

Het invoeren van een vorm van parkeerregulering is een manier om het oneigenlijk gebruik van parkeerplaatsen terug te dringen. Op basis van onderzoek en tellingen door de TU is de inschatting gedaan dat op sommige locaties het aantal parkeerders dat niet de TU als bestemming heeft tussen de 4% en 20% ligt. Dit betreft personeel en bezoekers van Delftechpark, personeel en studenten van de Haagse Hogeschool en InHolland, bewoners van DUWO-woningen en mogelijk parkeerders uit de rest van de (deels gereguleerde) woonomgeving en bezoekers van de binnenstad.

In september 2017 is een uitgebreid parkeeronderzoek gehouden dat een exacter en actueler beeld geeft van de parkeerdruk, het parkeermotief en het oneigenlijk gebruik op diverse momenten op de campus en in de omgeving. Uit de meting komt naar voren dat de bezettingsgraad, afhankelijk van het deelgebied, tussen de 84% en 94% bedraagt en op de campus 13% van het aantal parkeerplaatsen wordt bezet door bewoners. In de omliggende gebieden is de verhouding tussen bewoners en werknemers redelijk gelijk verdeeld.

De TU Delft heeft de wens om op werkdagen overdag parkeerregulering in te voeren, zodat de gerealiseerde parkeerplaatsen overdag beschikbaar zijn voor TU-gerelateerde parkeerders. Om dubbelgebruik te optimaliseren worden de parkeerplaatsen op andere tijdstippen waar mogelijk beschikbaar gesteld voor andere parkeerders. Dit vraagt nog verdere uitwerking in afstemming tussen gemeente, TU en omgeving en zal onder andere worden verwerkt in de onttrekkingsaanvragen voor parkeerplekken. Er zijn gesprekken met bedrijven en instellingen uit de omgeving die gebruik maken van de parkeerplaatsen op de Campus om te inventariseren hoe zij hun parkeren anders kunnen oplossen.

Het doel is een goedwerkend parkeersysteem voor de campus en omgeving waarbij partijen geen overlast van elkaar ervaren en optimaal gebruik gemaakt wordt van de beschikbare parkeerruimte.

Actualisatie beleidsregels: Parkeervisie Campus TU Delft 2018

De ontwikkelstrategie van de campus van de TU Delft kent een dynamiek die onder andere afhangt van drie aspecten:

- De groei van het aantal studenten en medewerkers, de vervoerwijzekeuze en mobiliteitsbehoefte en de mate waarin deze wordt beïnvloed door de TU.
- De ligging, functie en het gebruik van de verschillende gebouwen in het campusgebied gedurende de tijd.
- De fasering in de realisatie van de vastgoedontwikkeling waardoor de locatie van parkeervoorzieningen soms tijdelijk en soms permanent verschuift.

Deze aspecten hebben effect op de parkeerbehoefte gedurende de looptijd van de ontwikkelstrategie. Daarnaast hangt de daadwerkelijke parkeerbehoefte af van de mate waarin TU Delft slaagt in de inzet van mobiliteitsmanagement. De fasering en de onzekerheden die daarbij een rol spelen in relatie tot het bouwen van voldoende maar niet te veel parkeervoorzieningen vragen om flexibiliteit ten aanzien van het omgaan met parkeerbehoefte en -capaciteit.

De Parkeervisie TU Campus uit 2016 voorziet onvoldoende in deze behoefte. Om die reden wordt de parkeervisie geactualiseerd en worden drie onderdelen toegevoegd:

- a. *Verhoging maximum grens parkeerdruk naar 95%*
- b. *Invoeren parkeerregulering TU gerelateerde parkeeders zonder toepassing beprijzing*
- c. *Parkeerbilans met parkeervoorzieningen en ontwikkelingen binnen de invloedssfeer*

Ad a. Verhoging maximum grens parkeerdruk naar 95%

Het eerste onderdeel betreft een verhoging van de maximum grens voor de parkeerdruk bij geclusterde parkeervoorzieningen op de TU Campus naar 95% op het maatgevende moment, waarmee wordt aangesloten bij de Nota Parkeernormen 2018. Om deze hogere grens voor geclusterde parkeervoorzieningen te kunnen toepassen, moeten deze voorzieningen goed vindbaar zijn door middel van bijvoorbeeld een dynamisch parkeerverwijssysteem vanaf de campusring. Voor de overige, niet-geclusterde parkeervoorzieningen op de TU Campus geldt een maximum grens van de parkeerdruk van 85% op het maatgevende moment. Het maatgevende moment is het dagdeel van de week waarop een bouwontwikkeling de hoogste normatieve parkeerbehoefte genereert op basis van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages, zoals deze in de beleidsregels zijn opgenomen.

De parkeerdruk in de directe (woon)omgeving van de TU Campus mag de maximale grens op het maatgevende moment niet overschrijden als gevolg van de ontwikkeling op de campus. Omdat dit gebied per definitie buiten het campusgebied ligt, geldt hiervoor de maximum grens van 85% volgens de Nota Parkeernormen 2018.

De bezettingsgraden worden getoetst op het moment dat voor een ontwikkeling een aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt gedaan. De toetsing vindt plaats op basis van de meest recente telcijfers. Indien voor de functie niet wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen (realisatie parkeercapaciteit als onderdeel van de ontwikkeling) dan kan gebruik worden gemaakt van de restcapaciteit als het bevoegd gezag van de parkeervoorziening hiervoor toestemming geeft. Indien gemeente Delft het bevoegd gezag is van de parkeervoorziening zal die toestemming in principe worden verleend. Indien een ontwikkelaar echter gebruik wil maken van een parkeervoorziening die in eigendom is bij een andere private partij (bijvoorbeeld de TU) dan kan de restcapaciteit alleen gebruikt worden als de private partijen een overeenkomst hebben met betrekking tot het gebruik van de parkeerplaatsen. Ontwikkelaars kunnen daarmee nooit zonder onderbouwing aanspraak maken op restcapaciteit in particuliere parkeervoorzieningen.

Ad b. Invoeren parkeerregulering TU-gerelateerde parkeeders zonder toepassing beprijzing

Als de parkeervoorzieningen binnen de TU campus vrij toegankelijk zijn, heeft de TU geen invloed op de parkeercapaciteit die daadwerkelijk beschikbaar is voor werknemers, studenten en bezoekers van de TU. Ook kan dan niet gestuurd worden op het verdelen van TU-gerelateerde parkeeders over de beschikbare parkeerterreinen. Door het invoeren van parkeerregulering kan de TU er voor zorgen dat parkeerplaatsen overdag beschikbaar zijn voor TU-gerelateerde parkeeders en parkeeders die geen bestemming hebben op de TU worden geweerd. Zodoende kan de parkeercapaciteit goed in overeenstemming worden gebracht met de eigen parkeerbehoefte. Op andere momenten kan de parkeercapaciteit beschikbaar worden gesteld aan andere parkeeders, zodat dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen mogelijk is.

Gemeente Delft stelt als voorwaarde dat voor TU-gerelateerde parkeeders geen beprijzing wordt ingevoerd. Parkeeders met een bestemming op de TU, bijvoorbeeld (gast)docenten, studenten, ondersteunend personeel, maar ook bezoekers van open dagen, congressen, etc. vallen onder de parkeervraag die de TU teweegbrengt en daarvoor dient de TU te voorzien in de parkeerbehoefte. De gemeente wil voorkomen dat deze parkeeders uitwijken naar gratis parkeerplaatsen in de omliggende woonwijken

indien de TU betaald parkeren gaat invoeren. Deze voorwaarde geldt daarmee niet voor het stallen van voertuigen voor langere tijd door bijvoorbeeld bewoners van gereguleerd gebied (tweede of derde auto zonder parkeervergunning) of medewerkers van de TU die een parkeerplaats gebruiken voor het stallen van een camper. Dit is niet TU-gerelateerd en gemeente Delft kan zich voorstellen dat TU Delft hier een prijs aan wil koppelen om deze parkeerders te weren ten gunste van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op werkdagen overdag. Bij het onttrekken van parkeerplaatsen aan de openbaarheid zullen gemeente Delft en de TU hierover nadere afspraken vastleggen.

Er zijn verschillende vormen van regulering denkbaar, variërend van het onbeperkt toelaten van iedereen met een campuskaart, tot het toewijzen van parkeerrechten aan specifieke doelgroepen die bijvoorbeeld tijd- of, locatiegebonden zijn. Uitgangspunt van het te kiezen systeem is dat het bijdraagt aan het eerder genoemde doel van een goed werkend parkeersysteem voor de campus en de omgeving.

Ad c Parkeerbilans met parkeervoorzieningen en ontwikkelingen binnen de invloedssfeer

Door de parkeercapaciteit gedurende de looptijd van de ontwikkelingen flexibel in te vullen, kan worden meebewogen met de daadwerkelijke parkeerbehoefte. Dit betekent dat gedurende de ontwikkeling van de campus de werkelijke parkeerbehoefte nauwgezet wordt gemonitord en op basis daarvan al dan niet extra parkeercapaciteit wordt gerealiseerd of maatregelen worden genomen om het parkeergedrag te beïnvloeden. Het uitgangspunt blijft dat wordt voorzien in voldoende, maar geen overcapaciteit aan parkeergelegenheid. Op deze manier kan de TU de autobereikbaarheid van de campus blijven garanderen zonder dat de omgeving wordt geconfronteerd met overlast door uitwijkgedrag door TU-gerelateerde parkeerders en vice versa.

De rechtszekerheid naar de omgeving krijgt alleen gestalte als de TU, na ingebruikname van een gebouw, ruimte heeft voor eventuele uitbreiding van parkeerplaatsen of mogelijkheden heeft om het mobiliteitsgedrag van haar medewerkers en studenten te sturen en zo eventuele nadelige effecten op de omgeving weg te nemen. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning betreft de gemeente Delft de inzichten van de TU ten aanzien van het huidige gebruik van de parkeercapaciteit en bepaalt de ruimtereservering die behoort bij de bouwontwikkeling.

Om de inzichten van het huidige gebruik te kunnen overleggen, zal de TU een dynamische parkeerbilans hanteren. In deze balans wordt het daadwerkelijke parkeergedrag op basis van tweejaarlijkse tellingen gecombineerd met de theoretische parkeerbehoefte op basis van de ontwikkelingen en de parkeernormen. Bij het bepalen van de werkelijke behoefte wordt gebiedsgericht gewerkt. Dit betekent dat de TU de mogelijkheid heeft om aannemelijk te maken dat de toename van de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling (deels) kan worden opgevangen op TU-parkeerterreinen elders in het gebied, binnen de kaders van de loopafstanden en de maximale parkeerdruk. De onderbouwing daarvoor zal in het kader van de omgevingsvergunning worden beoordeeld.

Parkeernormen fiets

In de Nota Parkeernormen 2018 zijn afzonderlijk parkeernormen opgenomen voor de fiets. Vanuit het integrale beleidskader, zoals in de inleiding is omschreven, wordt dit beleid overgenomen in de Parkeervisie Campus TU Delft 2018. Voor de TU-gerelateerde functies zijn daarbij de huidige normen overgenomen die door de TU Delft worden gehanteerd.

Een fietsparkeerplaats kan op twee manieren worden vorm gegeven:

- **Expliciet:** reservering van (openbare) ruimte voor fietsparkeerplaatsen met behulp van bijvoorbeeld fietsenrekken, fietsennietjes of markering;
- **Impliciet:** reservering van (openbare) ruimte voor fietsparkeerplaatsen zonder dat hier voorzieningen voor getroffen worden. Een voorwaarde hierbij is dat de geparkeerde fietsen geen belemmering voor de vrije doorgang mogen vormen.

In een omgevingsvergunningsaanvraag dient een initiatiefnemer inzichtelijk te maken waar, binnen de maximale loopafstanden, de expliciete en/of impliciete fietsparkeerplaatsen gepositioneerd worden.

Voor de behoefte aan stallingsplekken voor fietsen gelden dezelfde beleidsregels als voor het parkeren van auto's. Dat betekent dat een gebiedsgerichte aanpak mogelijk is, waarbij het aantal te realiseren stallingsplaatsen voor een nieuwe ontwikkeling mede kan worden gebaseerd op restcapaciteit in bestaande stallingsvoorzieningen binnen de acceptabele loopafstanden en indien toestemming is verkregen van de eigenaar van de betreffende stalling. Het gebruik van de stallingsplaatsen voor fietsen is daarmee onderdeel van de dynamische parkeerbilans zoals hiervoor onder ad c) is toegelicht.

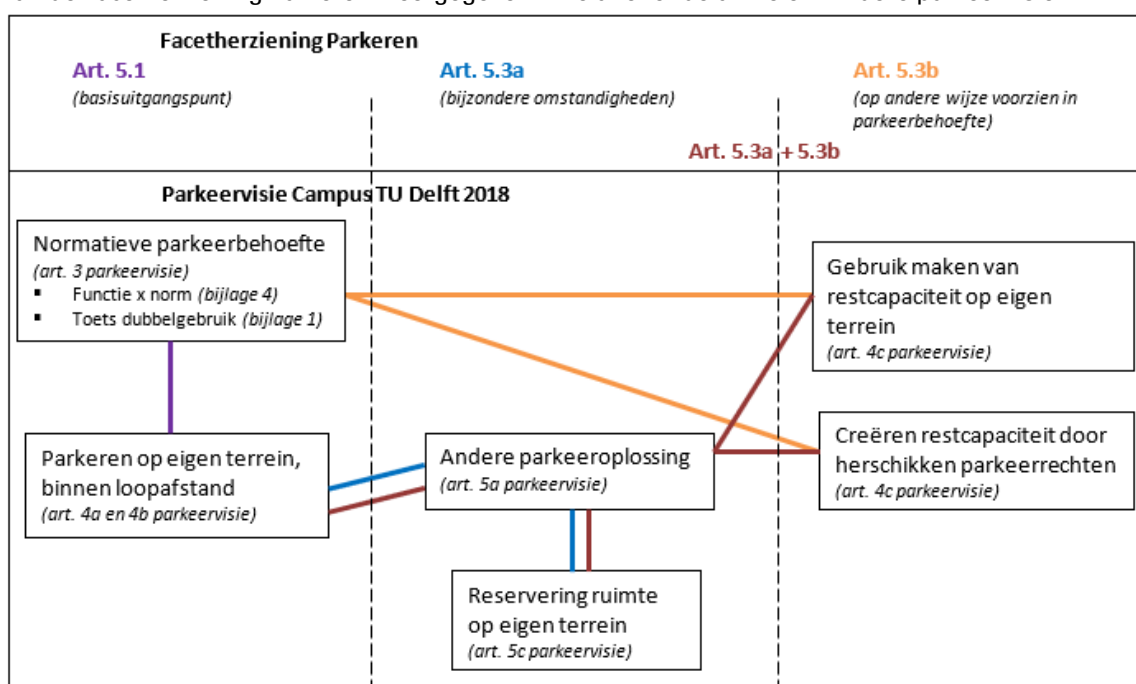
Beleidsregels Parkeren Campus TU Delft 2018

1. Inleiding tot de beleidsregels

Bij elke bouwontwikkeling in de gemeente Delft moeten voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen gerealiseerd worden conform de parkeernormen uit deze Parkeervisie Campus TU Delft. Het basisuitgangspunt hierbij is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein moeten liggen en binnen de maximale loopafstanden. Dit basisuitgangspunt is beschreven in artikel 5.1 van de Facetherziening Parkeren (<http://www.ruimtelijkeplannen.nl>, NL.IMRO.0503.BP0060).

Artikel 5.3 van de Facetherziening Parkeren beschrijft de mogelijkheden om af te wijken van het basisuitgangspunt. Eventuele afwijkingen komen bijvoorbeeld voort uit de onmogelijkheid om het vastgestelde aantal (fiets)parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het kan ook zo zijn dat van de beoogde gebruikersgroep van een te realiseren functie een ander mobiliteitsgedrag verwacht wordt dan in de parkeernormen verondersteld wordt.

In onderstaande figuur wordt schematisch het onderscheid tussen de stappen van artikel 5.1 en 5.3 van de Facetherziening Parkeren weergegeven in relatie tot de artikelen uit deze parkeervisie.



Bij bouwontwikkelingen die aanleiding geven tot laden of lossen zal voorzien moeten worden in voldoende ruimte voor laden of lossen van goederen. In deze behoefte dient alleen te worden voorzien indien de omvang en gebruiksfunctie van een bouwontwikkeling hier aanleiding toe geeft. Het basisuitgangspunt hierbij is dat deze voorziening op eigen terrein moet liggen. Indien de laad- en losbehoefte van een ontwikkeling niet op eigen terrein gefaciliteerd kan worden, geldt een afwijkingbevoegdheid.

2. Begripsbepalingen

- Aanwezigheidspercentages: de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 1 aan de hand waarvan kan worden bepaald welk aandeel van de autoparkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kan worden benut (dubbelgebruik parkeerplaatsen).
- Bezoekers: aantal personen dat op basis van de parkeernormen aanwezig zal zijn in een gerealiseerde bouwontwikkeling, niet-zijnde gebruikers.
- Bouwontwikkeling: een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het (ver)bouwen van een gebouw wordt ingediend. Het kan gaan om een nieuwbouwontwikkeling, uitbreiding van een bestaand gebouw en/of functiewijziging.
- Campusring: het aaneengesloten wegencircuit rondom de TU Campus dat bestaat uit de volgende wegen/wegvakken: Schoemakerstraat, Julianalaan, Mijnbouwstraat (inclusief de ten noorden hiervan gelegen Botanische Tuin en het Science Centre), De vries van Heijstplantsoen, Julianalaan, Michiel de Ruterweg, Jaffalaan, Rotterdamseweg, Heertjeslaan, Huismansingel.
- Eigen terrein: terrein waarvoor de TU Delft bevoegd gezag is

- f. Gebruikers: aantal personen dat op basis van de parkeernormen aanwezig zal zijn in een gerealiseerde bouwontwikkeling, in de hoedanigheid van bewoners, voor zover het woningbouw betreft, of in de hoedanigheid van ondernemers/exploitanten, studenten of werknemers gerelateerd aan de gebruiksfunctie van de bouwontwikkeling.
- g. Gebruiksfunctie: het type gebruik dat in een gerealiseerd gebouw zal plaatsvinden.
- h. Geclusterde parkeervoorzieningen: voorziening voor het parkeren van motorvoertuigen bestaande uit parkeerterreinen en/of gebouwde parkeervoorzieningen van minimaal 50 parkeerplaatsen, waarnaar via een dynamisch systeem (of vergelijkbaar) vanaf de campusring wordt verwezen en die een duidelijke in- en uitgang hebben
- i. Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.
- j. Maatgevende moment: het moment in de week waarop de bouwontwikkeling de hoogste normatieve parkeerbehoefte genereert op basis van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages als opgenomen in bijlage 1.
- k. Maximale loopafstanden: de maximaal acceptabele loopafstanden zoals per doelgroep en gebruiksfunctie is opgenomen in bijlage 2.
- l. TU Campus: het gebied zoals weergegeven op de kaart in bijlage 3.
- m. Normatieve parkeerbehoefte: het aantal benodigde parkeerplaatsen en fietsstallingsplaatsen voor een bouwontwikkeling op basis van de parkeernormen met inachtneming van de aanwezigheidspercentages en de maatgevende momenten en (voor zover aan de orde) het dubbelgebruik.
- n. Parkeerdruk: de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. Er wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze 85% of meer bedraagt, of 95% of meer op geclusterde parkeervoorzieningen waarnaar via een dynamisch systeem (of vergelijkbaar) wordt verwezen.
- o. Parkeernormen: normen voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie van die bouwontwikkelingen, zoals opgenomen in bijlage 4 voor de auto en bijlage 5 voor de fiets.
- p. Parkeeroplossing: het aantal parkeerplaatsen c.q. fietsstallingsplaatsen dat moet worden gerealiseerd conform de omgevingsvergunning ten behoeve van de bouwontwikkeling.
- q. Restcapaciteit: het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen, zowel op maaiveld als in parkeergarages, binnen de TU Campus dat ten tijde van het maatgevende moment onbezet is.

3. Bepalen normatieve parkeerbehoefte

- a. De normatieve parkeerbehoefte wordt bepaald met toepassing van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages.
- b. Er kan alleen sprake zijn van toepassing van dubbelgebruik door gebruikers en bezoekers op basis van de aanwezigheidspercentages als de initiatiefnemer kan aantonen dat het gebruik van de parkeerplaatsen in de praktijk uitwisselbaar is.

4. Bepalen parkeeroplossing

- a. In de normatieve parkeerbehoefte die is bepaald op basis van artikel 3 dient op eigen terrein te worden voorzien.
- b. Bij de keuze van de locatie(s) voor de parkeeroplossing moet worden voldaan aan de maximale loopafstanden van de verschillende doelgroepen.
- c. Bij de parkeeroplossing mag gebruik worden gemaakt van bestaande parkeervoorzieningen op eigen terrein, indien op het maatgevende moment en binnen de maximale loopafstanden voldoende restcapaciteit beschikbaar is, danwel door het herschikken van parkeerrechten capaciteit beschikbaar wordt gemaakt.
- d. Bij de parkeeroplossing, als bedoeld onder b en c, dient de initiatiefnemer een onderbouwing aan te leveren, waaruit blijkt dat de beoogde parkeeroplossing op andere locaties, gelegen binnen de maximale loopafstanden, niet leidt tot het overschrijden van maximale loopafstanden en/of bezettingsgraden.

5. Andere parkeeroplossingen

- a. Wanneer de parkeerbehoefte naar verwachting lager zal zijn dan de normatieve parkeerbehoefte kan het College van Burgemeester en Wethouders toestaan dat er voor een bouwontwikkeling minder parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd dan de normatieve parkeerbehoefte. De initiatiefnemer dient in dat geval een door een onafhankelijke parkeerdeskundige opgestelde onderbouwing aan te leveren, waaruit blijkt dat de parkeerbehoefte voor de bouwontwikkeling lager zal zijn dan de normatieve parkeerbehoefte.
- b. Het college van Burgemeester en Wethouders zal de onder sub a bedoelde onderbouwing beoordelen aan de hand van onder andere (geen limitatieve opsomming):

- Doelgroep van de ontwikkeling (marktonderzoek, referenties);
 - De beschikbaarheid van een vervoersplan voor de functie(s), waarin duidelijk wordt gemaakt op welke wijze het autogebruik wordt ontmoedigd en minder parkeerplaatsen beschikbaar zullen worden gesteld voor de gebruikers en de bezoekers van de gebruiksfuncties van de bouwontwikkeling. Gekwantificeerd dient te worden op welke wijze de voorgestelde parkeerbehoefte is bepaald.
 - Het aanbod aan voorzieningen voor alternatieven voor het autogebruik door de gebruikers en/of bezoekers (deelauto's, stallingsmogelijkheden voor alle soorten fietsen e.d.).
 - Het business- of ondernemersplan van de initiatiefnemer voor de bouwontwikkeling, waarbij aandacht is besteed aan de specifieke gebruikers- en/of bezoekersdoelgroep, de verwachte gebruikers- en/of bezoekersaantallen en het verzorgingsgebied.
 - De mate waarin de parkeeroplossing kan leiden tot parkeeroverlast als gevolg van uitwijkgedrag.
- c. De initiatiefnemer reserveert op eigen terrein, en binnen de maximale loopafstanden van de bouwontwikkeling, ruimte waar het resterende aantal parkeerplaatsen kan worden opgevangen. Het resterende aantal parkeerplaatsen is het verschil tussen de normatieve parkeerbehoefte en het aantal te realiseren parkeerplaatsen conform de parkeeroplossing als bedoeld in sub a, waarmee het college van Burgemeester en Wethouders heeft ingestemd.
- d. Het college van Burgemeester en Wethouders stemt niet in met de parkeeroplossing als bedoeld onder a:
1. alde parkeerdruk, met inbegrip van de voorgestelde parkeeroplossing volgens sub a voor de bouwontwikkeling, op het maatgevende moment en binnen de maximale loopafstanden van de bouwontwikkeling de bezettingsgraad van 85% respectievelijk 95% overstijgen conform artikel 2n of als niet wordt voldaan aan de bepalingen in artikelen 4b t/m 4d.
 2. initiatiefnemer naar het oordeel van het College van Burgemeester en Wethouders onvoldoende aannemelijk heeft gemaakt dat de parkeerbehoefte voor de bouwontwikkeling naar verwachting lager zal zijn dan de normatieve parkeerbehoefte en/of dat de ruimtereservering volgens sub c onvoldoende is aangetoond.

6. Laden en lossen

- a. De initiatiefnemer dient aan te tonen hoe wordt voorzien in ruimte voor laden en lossen op eigen terrein, bij voorkeur in pandig. Het gaat om het frequent en bedrijfsmatig laden en lossen. De initiatiefnemer moet aannemelijk maken dat de aangewezen ruimte in voldoende mate en op een veilige wijze voorziet in de logistieke aan- en afvoer van producten.
- b. Indien de initiatiefnemer aannemelijk maakt dat de logistieke aan- en afvoer van producten geen specifieke laad- en losplaatsen behoeft, kan vrijstelling worden verleend.
- c. Indien de initiatiefnemer aantoont dat laden en lossen op eigen terrein niet mogelijk is en op een andere wijze kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losmogelijkheden beschikbaar te hebben kan het College van Burgemeester en Wethouders afwijken van het bepaalde in sub a. Het College van Burgemeester en Wethouders stemt alleen in met deze oplossing, indien geen onevenredige aantasting plaats vindt van de openbare ruimte, de parkeersituatie en/of de woon- en leefsituatie.

Bijlage 1: aanwezigheidspercentages

Toelichting

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek uit CROW-publicatie 317. In onderstaande tabel zijn de te gebruiken aanwezigheidspercentages opgenomen. Voor functies waarvoor geen aanwezigheidspercentage is opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondagmiddag
Woningen bewoners reguliere woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen studentenwoningen	100%	100%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%*
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	100%*
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	100%*
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

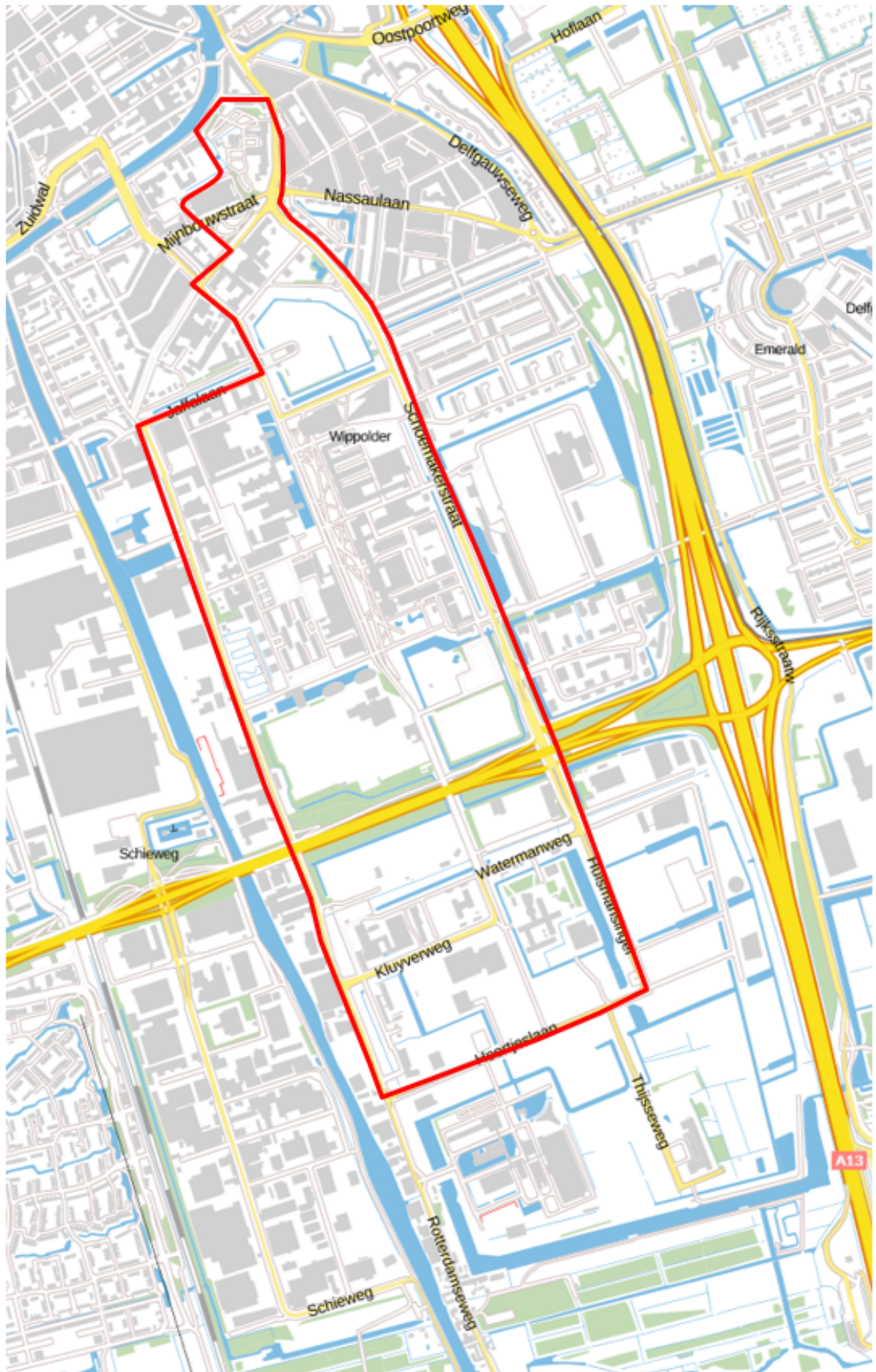
* Geldt uitsluitend voor gebieden waar een zondagsopening is toegestaan.

Bijlage 2: maximale loopafstanden

Functie	Maximaal acceptabele loopafstand autoparkeerplaats	Maximaal acceptabele loopafstand fietsparkeerplaats [1]
Bewoners reguliere woningen en hun bezoekers	400 meter	50 meter
bewoners studenten-woningen en hun bezoekers	400 meter	50 meter
Werknemers en bezoekers TU-gebouwen	800 meter	200 meter
Overige functies gesitueerd op TU Campus	800 meter	100 meter

[1] Afstand van middelpunt stallingsvoorziening tot dichtstbijzijnde, beschikbare toegang gebouw

Bijlage 3: Gebiedsafbakening TU Campus



Bijlage 4: Parkeernormen

Categorie	Eenheid *	Parkeernorm	aandeel bezoekers	Opmerking (zie pagina 16)
Hoofdcategorie: Wonen				
woning tot 40 m2		per woning	0,7	* 9
woning 40 - ≤ 70 m2		per woning	1	* 9
woning 70 - ≤ 100 m2		per woning	1,3	* 9
woning 100 - ≤ 140 m2		per woning	1,5	* 9
woning > 140 m2		per woning	1,7	* 9
studentenwoning		per wooneenheid	0,15	0,1 13
aanleunwoning		per woning	0,9	* 4,9
Hoofdcategorie: Werken				
kantoor		per fte (werkplek)	0,3	5%
bedrijf arbeidsintensief/bezoekers-extensief		per 100 m2 bvo	1,85	0,05 5
bedrijf arbeidsextensief/bezoekers-extensief		per 100 m2 bvo	0,85	0,05 5
Hoofdcategorie: Winkelen en boodschappen				
bouwmarkt		per 100 m2 bvo	1,95	85% 11,12
tuincentrum/groencentrum		per 100 m2 bvo	2,25	0,9 m2 bvo incl. buitenruimte, 11,12
bruin- en witgoedzaken		per 100 m2 bvo	6,15	0,9 11,12
woonwarenhuis (zeer groot, > 25.000 m2 bvo)		per 100 m2 bvo	4,15	0,95 11,12
kringloopwinkel		per 100 m2 bvo	1,35	0,9 11,12
meubel-, woonboulevard/woonwarenhuis		per 100 m2 bvo	2,25	0,95 11,12
outletcentrum		per 100 m2 bvo	8,3	0,95 11,12
supermarkt		per 100 m2 bvo	4,25	0,9 10, 11, 12
groothandel in levensmiddelen		per 100 m2 bvo	5,5	0,8 11, 12
winkels binnenstad Delft		per 100 m2 bvo	0	0,9 12
wijkcentrum < 10.000 m2 bvo (incl. solitair gelegen winkels)		per 100 m2 bvo	4,1	0,75 12
wijkcentrum > 10.000 m2 bvo (bv. In de Hoven)		per 100 m2 bvo	4,6	0,8 12
weekmarkt		m1 marktkraam	0,195	0,85 1
commerciële dienstverlening (bijv. bank of makelaar)		per 100 m2 bvo	1,65	0,2 11
Hoofdcategorie: Sport, cultuur en ontspanning				
bowlingcentrum		per baan	2,2	90% 12
biljartcentrum		per tafel	1,05	0,85 12
sportschool/dansstudio		per 100 m2 bvo	4,2	0,9 11, 12
golfbaan (18 holes)		per 18 holes, 60 ha	90	0,98 12
golfoefencentrum		per centrum	46	0,95 12
Hoofdcategorie: Sport, cultuur en ontspanning (vervolg)				
sporthal/sportzaal		per 100 m2 bvo	2,65	0,95 6, 11, 12
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)		per 100 m2 bvo	1,65	0,98 11, 12

kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	2,35	0,98	11, 12
indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	per 100 m2 bvo	5,3	0,98	11, 12
tennishal	per 100 m2 bvo	0,4	0,85	11, 12
squashhal	per 100 m2 bvo	2,6	0,85	11, 12
zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	10,6	0,95	12
zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	11,5	0,99	12
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m2 bvo	8,8	0,99	11, 12
sauna, hammam	per 100 m2 bvo	5,5	0,99	11, 12
bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,85	0,95	11, 12
bioscoop	per 100 m2 bvo	9,1	0,95	2, 12
filmtheater/filmhuis	per 100 m2 bvo	6	0,95	2, 12
theater/schouwburg	per 100 m2 bvo	8,9	0,85	12
musicaltheater	per 100 m2 bvo	3,5	0,85	12
casino	per 100 m2 bvo	6,1	0,85	11, 12
volkstuintuin	per 10 tuinen	1,15	0,99	
attractie/pretpark	per ha netto terrein	8	0,99	1, 12
dierenpark	per ha netto terrein	8	0,99	1, 12
jachthaven	per ligplaats	0,6	0,99	1, 12
manege (paardenhouderij)	per box	0,4	0,9	1, 12
museum	per 100 m2 bvo	0,95	0,95	1, 12
stadion	per zitplaats	0,12	0,99	1, 12
sportveld	per ha netto terrein	20	0,95	1, 12
Hoofdcategorie: Horeca en (ver)blijfsrecreatie				
bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	1,6	90%	
camping (kampeerterrein)	per standplaats	1,2	0,9	
hotel 1-3*	per 10 kamers	4,7	0,75	12
hotel 4-5*	per 10 kamers	9	0,75	12
discotheek	per 100 m2 bvo	10,7	0,99	11, 12
café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	6	0,9	11, 12
restaurant	per 100 m2 bvo	13	0,8	11, 12
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 bvo	7,5	0,99	1, 12
Hoofdcategorie: Gezondheid en (sociale) voorzieningen				
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,35	0,55	12
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,35	0,55	12
consultatiebureau	per behandelkamer	1,45	0,5	12
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,75	0,55	12
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,9	0,4	12
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,95	0,45	12
apotheek	per 100 m2 bvo	2,95	0,45	12
ziekenhuis	per 100 m2 bvo	1,5	0,3	1, 12
crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	30	0,99	12
begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	31	0,95	12
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	3,25	0,35	12
religiegebouw	per zitplaats	0,15	0,99	1, 12

verpleeg/verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	3
Hoofdcategorie: Onderwijs				
kinderdagverblijf	per 100 m2 bvo	1,1	0	Exclusief Kiss&Ride
kinderdagverblijf (K&R)	per 100 m2 bvo	2	1	8
basisschool	per leslokaal	0,75	0	Exclusief Kiss&Ride
basisschool (K&R)	per leslokaal	2	1	8
middelbare school	per 100 leerlingen	3,9	0,1	7
ROC	per 100 leerlingen	4,7	0,05	7
hogeschool en universiteit	per 100 studenten	8,6	0,7	7
-studenten	student	0,02	0	
-medewerkers	fte	0,3	0	
-aula	bezoeker	0,3	0,3	
avondonderwijs	per 100 studenten	54	0,95	7

Lijst met opmerkingen bijbehorende bij bijlage 4' parkeernormen auto'

Nummer	Opmerking
1	Van deze functie worden de parkeernormen gebaseerd op basis van de parkeerkencijfers van het CROW. Bij het toepassen van deze parkeernormen is per bouwontwikkeling maatwerk vereist.
2	1 zitplaats is ca. 3 m ² bvo. Bij bioscopen/filmhuizen dient bij de toe te passen parkeernorm rekening gehouden te worden met eventuele overlap tussen voorstellingen (respectievelijk 20 tot 40 procent verhoging van de parkeernorm).
3	Voor verpleeg- en verzorgingstehuizen zijn alleen parkeerplaatsen meegerekend voor het opvangen van bezoek en personeel. Er wordt er hierbij vanuit gegaan dat de zorgbehoevende geen auto tot hun bezit hebben.
4	Het autobezit van bewoners van een aanleunwoning zal beperkt zijn. De te realiseren parkeerplaatsen zijn met name bedoeld voor het opvangen van bezoek en personeel.
5	Deze norm is exclusief parkeerplaatsen voor vrachtauto's. Voor arbeidsintensieve bedrijven geldt 1 arbeidsplaats per 25 t/m 35 m ² bvo. Voor arbeidsextensieve bedrijven geldt 1 arbeidsplaats per 30 t/m 50 m ² bvo.
6	Bij grote bezoekersstromen is per bouwontwikkeling maatwerk vereist.
7	Het percentage bezoekers dat genoemd wordt bij deze functies betreft het aantal leerlingen of studenten.
8	Voor toelichting zie paragraaf 3.1.
9	Bezoekersaandeel binnenstad: 0,1 p.p. per woning, schil binnenstad 0,2; p.p. per woning en voor rest Delft 0,3 p.p. per woning.
10	Niet solitair gelegen. Het detailhandelsbeleid in Delft is erop gericht dat supermarkten nooit solitair (in combinatie met andere winkels) gelegen zijn. Wanneer dit wel het geval is, gelden de parkeerkencijfers van het CROW.
11	Bij uitbreiding van deze functies mag bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte gebruik gemaakt worden van een reductiefactor. Voor toelichting zie paragraaf 3.2.
12	Per 50 parkeerplaatsen dient 1 parkeerplaats uitgevoerd te worden als gehandicaptenparkeerplaats. Bij een areaal met minder dan 50 parkeerplaatsen vervalt deze eis.
13	Een studentenwoning is een woning die wordt bewoond door een student die in bezit is van een campuscontract

Bijlage 5: parkeernormen fiets

Functie	Eenheid	Parkeernom
woningen		
Studentenwoningen	kamer	1,1
Zorgwoningen	kamer	
Overige woningen		zie toelichting naast tabel
Kantoren		
Personeel	100 m2 bvo	1,2
Winkels		
Winkelcentrum	100 m2 bvo	2,7
Supermarkt	100 m2 bvo	2,9
Bouwmarkt	100 m2 bvo	0,25
Tuincentrum	100 m2 bvo	0,4
Onderwijsvoorzieningen		
Basisschool (leerlingen) < 250 leerlingen	10 leerlingen	4,3
Basisschool (leerlingen) 250 tot 500 leerlingen	10 leerlingen	5
Basisschool (leerlingen) > 500 leerlingen	10 leerlingen	6,2
Basisschool (medewerkers)	10 leerlingen	0,4
Middelbare school (leerlingen)	100 m2 bvo	14
Middelbare school (medewerkers)	100 m2 bvo	0,4
ROC (leerlingen)	100 m2 bvo	12
ROC (medewerkers)	100 m2 bvo	0,9
Hogeschool / universiteit (studenten)	student	0,6
Hogeschool / universiteit (medewerkers)	medewerker	0,5
Horeca		
Fastfoodrestaurant	locatie	10
Restaurant (eenvoudig)	100 m2 bvo	18
Restaurant (luxe)	100 m2 bvo	4

Functie	Eenheid	Parkeernom
Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen		
Apotheek (bezoekers)	locatie	7
Apotheek (medewerkers)	locatie	4
Begraafplaats/crematorium	gelijktijdige	5
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m2 bvo	1,3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100 m2 bvo	0,4
Kerk/moskee	100 zitplaatsen	40
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m2 bvo	0,5
Ziekenhuis (medewerkers)	100 m2 bvo	0,2
Bibliotheek	100 m2 bvo	3
Bioscoop	100 m2 bvo	1,4
Fitness	100 m2 bvo	2
Museum	100 m2 bvo	0,9
Sporthal	100 m2 bvo	2,5
Sportveld	ha. netto terrein	61
Sportzaal	100 m2 bvo	4

Stadion	100 zitplaatsen	9
Stedelijk evenement	100 bezoekers	32
Theater	100 zitplaatsen	18
Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin	28
Zwembad (overdekt)	100 m2 bassin	20

Toelichting bij functie 'overige woningen'

Artikel 4.31 van het Bouwbesluit 2012 stelt eisen aan de aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen van de buitenberging bij woningen. Om deze reden zijn in deze Nota geen fietsparkeernormen voor de functie wonen opgenomen. In de onderstaande opsomming worden de eisen met betrekking bergruimte bij woningen uit het Bouwbesluit samengevat.

- Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van tenminste 2,3 m. Met nevenfunctie wordt bedoeld dat de bergruimte geen onderdeel is van de woonfunctie.
- In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien het vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.
- Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.