

Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I Nota Stallen en parkeren)

Het college van burgemeester en wethouders van Utrecht;

Gelet op artikel 4:81 van de algemene wet bestuursrecht en artikel 3.1.2. lid 2 onder a van het Besluit Omgevingsrecht;

Overwegende dat de gemeenteraad van Utrecht op 29 maart een addendum heeft vastgesteld waarmee bijlage I van de nota parkeernormen fiets en auto van 22 maart 2013 is gewijzigd en aangevuld;

Overwegende dat het college deze bijlage als beleidsregels hanteert bij de beoordeling van de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen bij (bouw)ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is;

Besluit vast te stellen de beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (bijlage I van de nota parkeernormen fiets en auto van 22 maart 2013 zoals deze is gewijzigd met het addendum na het raadsbesluit van 29 maart 2019).

Inhoudsopgave

Deel A Fietsparkeernormen

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

1.2 De praktijk tot nu toe

1.3 Overgangsregeling fietsparkeernormen

2 FIETSPARKEERNORMEN

2.1 Gebiedsindeling fietsparkeernormen

2.2 Functies parkeernormen

2.3 Tabel fietsparkeernormen

3 TOEPASSINGSKADER

BIJLAGE A1: TOELICHTING FUNCTIES PARKEERNORMEN

Deel B Autoparkeernormen

4 INLEIDING

4.1 Gebiedsindeling

4.2 Evaluatie autoparkeernormen 2008 en nieuwe inzichten

4.3 Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van 2008

4.3.1 Verlaging minimumnorm

4.3.2 Bijstelling grondslag voor wonen

5 TOEPASSINGSKADER

5.1 Berekening parkeereis

5.1.1 Sloop/nieuwbouw en functiewijziging

5.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

5.2 Afwijkingen

5.2.1 Bijzondere locaties

5.2.2 Minder dan de minimumnorm

5.2.3 Meer dan de maximumnorm

5.3 Maximale loopafstanden

5.4 Overgangsregeling parkeernormen

5.4.1 Bestaande bouwinitiatieven

5.4.2 Bijzondere projecten

6 AFSPRAKEN EN REALISATIE

BIJLAGE B1: TABEL UTRECHTSE AUTO PARKEERNORMEN 2012

DEEL A: Fietsparkeernormen

Ruimte voor de fiets bij ruimtelijke ontwikkelingen

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Een fietsparkeernorm zorgt ervoor dat er passende maatregelen getroffen worden voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. De fietsparkeernorm draagt daarmee bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Daarnaast levert een fietsparkeernorm een positieve bijdrage aan het verminderen van de druk op de openbare ruimte. De gemeente Utrecht heeft daarom, op basis van kencijfers van CROW (het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte), fietsparkeernormen bepaald.

1.2 De praktijk tot nu toe

In de huidige praktijk worden de kencijfers van het CROW toegepast bij het beoordelen van initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij worden de kencijfers gebruikt om het aantal fietsparkeerplaatsen te bepalen. In het geval de aanvrager niet akkoord gaat met het voorstel heeft de gemeente geen mogelijkheden om de aanvraag omgevingsvergunning te weigeren.

1.3 Overgangsregeling fietsparkeernormen

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat de nieuwe fietsparkeernorm nog niet wordt opgelegd bij:

- aanvragers die binnen een half jaar na een positief antwoord van de gemeente op een indicatieaanvraag voor het betreffende bouwplan een aanvraag omgevingsvergunning indienen;
- bouwplannen waarvoor reeds een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend;
- bouwplannen op basis van een vastgesteld stedenbouwkundige programma's van eisen (SPVE) of Bouwenvelop (BE) met daarin opgenomen aantallen parkeerplekken.

Deze overgangsregeling geldt niet voor woningen. In het nieuwe Bouwbesluit, dat per 1 april 2012 in werking is getreden, is reeds een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsen bij nieuwbouwwoningen. Deze zijn rechtstreeks opgenomen in de Utrechtse fietsparkeernormen.

2 FIETSPARKEERNORMEN

De CROW kencijfers (1) vormen de basis voor de Utrechtse normen voor fietsparkeren. Daar waar nodig is aanvullend onderzoek verricht om de CROW kencijfers toe te kunnen passen op de Utrechtse situatie. Omwille van eenduidigheid is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek van de parkeernormen voor de auto. Dit houdt concreet in dat is gekozen voor aansluiting op de functie-indeling van de autoparkeernormen. In het geval dat de doelgroep van fietsparkeren significant afwijkt van die van autoparkeren, is voor een andere indeling gekozen.

2.1 Gebiedsindeling fietsparkeernormen

Voor de gebiedsindeling van de fietsparkeernormen is de indeling gebruikt die CROW hanteert in de Leidraad Fietsparkeren. Er wordt onderscheid gemaakt in drie gebieden, namelijk:

1. centrum;
2. schil centrum;
3. rest bebouwde kom.

Deze gebiedsindeling hebben we gekoppeld aan de ABC-indeling van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Op deze wijze wordt een uniform beleid verkregen en is de indeling voor iedereen helder:

- centrum = zone A1 en A2;
- schil centrum = zone B1;
- rest bebouwde kom = zone B2, C1 en C2.

In figuur 4.1 (deel B) is deze gebiedsindeling weergegeven, ook de autoparkeernormen zijn gekoppeld aan deze ABC-indeling.

2.2 Functies parkeernormen

Voor de fietsparkeernorm worden de volgende categorieën functies gehanteerd:

- wonen;
- werken;
- winkels;
- vrije tijd;
- zorg;
- onderwijs;
- overig.

De autoparkeernormen kennen dezelfde indeling.

Voor een beperkt aantal functies (supermarkt, cultureel centrum/wijkgebouw en kinderdagverblijven) is aanvullend onderzoek uitgevoerd om de hoogte van de fietsparkeernorm te bepalen, omdat de CROW-kencijfers niet goed toegepast kunnen worden op de Utrechtse praktijk.

Voor een aantal functies is geen norm bepaald (zie tabel in paragraaf 2.3), maar zal per ontwikkeling bepaald worden hoeveel fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dit is afhankelijk van de specifieke locatie, de functie en de doelgroep.

Daarnaast wordt voor een stadion, een evenementenhal en een beurs- en congresgebouw de benodigde capaciteit beoordeeld aan de hand van een mobiliteitsplan. In het mobiliteitsplan dient aangegeven te worden hoe bij verschillende evenementen om wordt gegaan met fietsparkeren.

In Bijlage A1 worden de functies verder toegelicht.

2.3 Tabel fietsparkeernormen

categorie	functie	opmerking	normgrondslag	Centrum (A1, A2)	Schil centrum (B1)	Rest bebouwde kom (B2, C1, C2)
wonen	Normen conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen	1. 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 daarboven van ten minste 2,3 m.				
wonen		2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m2 de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m2 per woonfunctie bedraagt.				
wonen		3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.				
werken	Kantoor medewerkers		100 m2 bvo	2,4	1,7	1,7
werken	Kantoor bezoekers	minimaal 10 fietsplaatsen	balie	6	6	6
winkels	Detailhandel		100 m2 bvo	3,4	3,4	3,4
winkels	Supermarkten		100 m2 bvo	5,3	5,3	5,3
winkels	Commerciële dienstverlening (en met baliefunctie)	minimaal 10 fietsplaatsen	balie	6	6	6
winkels	Bouwmart, tuincentrum	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
winkels	(Week)markt	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				

vrije tijd	Afhaalcentra, fastfood, cafetaria		locatie	12,5	12,5	6
vrije tijd	Restaurant, café		100 m2 bvo	23,5	23,5	19,3
vrije tijd	Museum		100 m2 bvo	1,2	1,2	1,2
vrije tijd	Bibliotheek		100 m2 bvo	4,3	4,3	4,3
vrije tijd	Bioscoop		100 m2 bvo	10	10	5,8
vrije tijd	Theater / schouwburg		100 zitplaatsen	31,8	27,5	23,5
vrije tijd	Sportthal		100 m2 bvo	3,3	3,3	3,3
vrije tijd	Sportzaal		100 m2 bvo	5,2	5,2	5,2
vrije tijd	Sportschool, dansstudio, fitness, bowlingbaan		100 m2 bvo	6,8	4,9	2,6
vrije tijd	Squashbaan, tennisbaan	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
vrije tijd	Stadion	maatwerk: benodigde capaciteit beoordelen a.d.h.v mobiliteitsplan				
vrije tijd	Evenementenhal, beurs- en congresgebouw	maatwerk: benodigde capaciteit beoordelen a.d.h.v mobiliteitsplan				
vrije tijd	Stedelijk evenement		100 bezoekers	42	42	42
vrije tijd	Zwembad (open lucht)		100 m2 bassin	36	36	36
vrije tijd	Zwembad (overdekt)		100 m2 bassin	26,8	26,8	26,8
vrije tijd	Cultureel centrum, wijkgebouw		bezoekersaantal	0,5	0,5	0,5
zorg	Ziekenhuis medewerker		100 m2 bvo	0,6	0,5	0,3
zorg	Ziekenhuis bezoeker		100 m2 bvo	0,6	0,6	0,6
zorg	Verpleeg-/verzorgingstehuis	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
zorg	Gezondheidscentrum bezoekers		100 m2 bvo	1,8	1,8	1,8
zorg	Gezondheidscentrum medewerkers		100 m2 bvo	0,6	0,6	0,6
onderwijs	Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	minimaal 3 bakfietsplaatsen per locatie	100 m2 bvo	2	2	2
onderwijs	Basisschool medewerkers		10 leerlingen	0,6	0,6	0,6
onderwijs	Basisschool bezoekers		10 leerlingen	6,5	6,5	6,5
onderwijs	Middelbaar en hoger onderwijs medewerkers		100 m2 bvo	0,9	0,8	0,6
onderwijs			100 m2 bvo			
onderwijs	Middelbaar en hoger onderwijs bezoekers		100 m2 bvo	12,5	12,5	12,5
overig	Hotel	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
overig	OV-voorziening	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
overig	Religiegebouw	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				

Een gezamenlijke berging voor woningen > 50 m2 in appartementsgebouwen is toegestaan wanneer voldaan wordt aan de in de bijlage 'woningen bouwbesluit en gelijkwaardige oplossing' genoemde randvoorwaarden, waardoor sprake is van een gelijkwaardige oplossing (bouwbesluit).

Bij de bouw van fietsvoorzieningen wordt 5% ruimte gereserveerd voor grotere en zwaardere tweewielers die niet in een normaal rek passen en worden voorzieningen voor elektrische fietsen aangebracht.

3 TOEPASSINGSKADER

De fietsparkeernorm wordt gebruikt om het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen te berekenen bij nieuwe ontwikkelingen, de fietsparkeereis. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de fietsparkeernorm. De fietsparkeerplaatsen dienen op eigen terrein gerealiseerd te worden. Om juridische werking te krijgen moeten de fietsparkeernormen (m.u.v. de norm voor woningen) worden verankerd in een bestemmingsplan of in een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan. Op dit moment is dit nog niet geregeld, maar zal gebeuren in nieuwe bestemmingsplannen.

Bij functiewijzigingen van bestaande gebouwen moet rekening worden gehouden met beperkte mogelijkheden om aanvullende voorzieningen te eisen. Bij functiewijziging van gebouwen wordt de

fietsparkeerbehoefte van de meest recente legale functie ("rechtens verkregen niveau") daarom afgetrokken van de fietsparkeerbehoefte van de nieuwe functie. Alleen het verschil aan fietsparkeerplaatsen moet dus worden gerealiseerd. Bij sloop/nieuwbouw worden maatwerkafspraken gemaakt. Daarbij wordt het rechtens verkregen niveau van het te slopen gebouw als uitgangspunt meegenomen. Een eventueel surplus aan fietsparkeerplaatsen hoeft niet te worden opgeheven.

Het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan worden teruggebracht als er sprake is van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de fietsparkeereis te voldoen. Van belang is dat bij afwijkingen van de fietsparkeereis de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden afgewogen.

Voor ontwikkelingen in het A1 en A2-gebied, niet zijnde woningbouwontwikkelingen, die onder de drempelwaarde van 750 m² bvo vallen, geldt een parkeernorm van 0. Bij die ontwikkelingen wordt het realiseren van fietsparkeerplaatsen dus niet geëist.

Afwijking van het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen is voorts mogelijk als de fietsparkeerplaatsen niet op eigen terrein, maar op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 5.3 in deel B) worden gerealiseerd, bijvoorbeeld in het openbare gebied. Daarnaast is afwijking mogelijk als andere belangen zwaarder wegen of als sprake is van tegenstrijdige eisen (brandweer, milieu etc.).

BIJLAGE A1: TOELICHTING FUNCTIES PARKEERNORMEN

Wonen

Voor de functie wonen wordt in het nieuwe bouwbesluit (ingegaan op 1 april 2012) weer een fietsenberging vereist. Daarom worden in de gemeentelijke fietsparkeernorm geen aanvullende eisen gesteld.

Werken

Het CROW hanteert één functie voor werken, namelijk kantoren. De fietsparkeernorm kan ook voor meer bedrijfsmatige werkfuncties toegepast worden. Voor arbeidsextensieve bedrijven (weinig werknemers in relatie tot de oppervlakte) is het niet zinvol om fietsparkeernormen op te leggen.

Winkels

- Door een extern adviesbureau is een aantal van bovenstaande functies nader voor de Utrechtse situatie onderzocht. De uitkomsten van dit onderzoek zijn meegenomen in de fietsparkeernormen:
 - o detailhandel: norm komt overeen met CROW;
 - o supermarkten: norm komt deels overeen met de CROW;
 - o detailhandel: norm komt overeen met CROW winkelcentra;
 - o commerciële dienstverlening: norm komt overeen met de CROW.
- Onder de functie Supermarkten wordt verstaan de AH, Plusmarkt, Jumbo e.d. Dit zijn bezoekersintensieve vestigingen die kort worden bezocht.
- Onder de functie Detailhandel wordt verstaan de wat grotere vestigingen als de Kruidvat, Etos, Blokker en Hema. Dit zijn bezoekersintensieve vestigingen die net als supermarkten kort worden bezocht.
- De functie commerciële dienstverlening wordt breed geïnterpreteerd. Hieronder valt ook een kantoor met een baliefunctie. Het gaat o.a. om reisbureaus, uitzendbureaus, banken, apotheken.

Vrije tijd

- De functie 'Afhaalcentra, fastfood, cafetaria' betreft horeca met een hoge turn-over omdat bezoekers een korte tijd binnen zijn. De norm komt deels overeen met CROW.
- De functie 'Restaurant, café' betreft horeca met een lagere turn-over, omdat bezoekers een langere tijd binnen zijn. De norm komt deels overeen met CROW.
- In de CROW-cijfers is onderscheid gemaakt tussen restaurant eenvoudig en restaurant luxe. Dit onderscheid is bij de fietsparkeernorm Utrecht weggelaten om de normering te vereenvoudigen.
- De normen voor sportschool, dansstudio, fitness, bowlingbaan en voor sportzaal komen deels overeen met CROW.
- De autoparkeernormen betreffen nog andere functies binnen sport. Omdat deze vooral buiten het centrum liggen en hier geen fietsparkeerproblemen van bekend zijn, zijn voor deze functie geen normen bepaald.
- De functies 'overdekte speeltuin/-hal' en 'manege' kennen wel een autoparkeernorm, maar worden door de CROW niet ingevuld met een fietsnorm. Mocht hiervoor in de toekomst aanleiding zijn, zal hiervoor alsnog een fietsparkeernorm worden toegevoegd.
- De functie 'cultureel centrum/wijkgebouw' wordt gehanteerd bij de autoparkeernorm. Voor deze specifieke functie biedt de CROW echter geen norm. Er wordt een hoog fietsgebruik verwacht omdat het een functie is die veel bezoekers uit de wijk trekt. Naar ervaring van gemeente Utrecht is de norm van 0,5 per bezoeker toegepast. Ervaring zal uitwijzen of de fietsparkeernorm voldoet.

Zorg

- Voor verpleeg- en verzorgingshuizen wordt vooralsnog geen norm neergelegd. Voor deze functies zijn geen fietsparkeerproblemen bekend, waardoor er geen directe aanleiding is voor het invoeren van een norm.
- De term 'gezondheidscentrum' inclusief het kengetal wordt ontleend uit de CROW. De autoparkeernorm noemt als functie 'arts/maatschap/therapeut/ consultatiebureau'.
- Voor ziekenhuizen geldt dat door het specifieke karakter van deze functie een norm niet te bepalen is en er dus maatwerk nodig is.

Onderwijs

- De functie Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf is een nieuwe functie. De CROW fietsleidraad biedt hiervoor geen normen. Daarom is een extern adviesbureau, verbonden aan CROW, gevraagd hier een specifieke fietsparkeernorm voor op te stellen.
- De fietsparkeernorm Utrecht is vereenvoudigd ten opzichte van de autoparkeernorm en CROW doordat middelbaar en hoger onderwijs zijn samen gevoegd. CROW hanteert geen fietsparkeernorm voor universiteiten. De norm is hier afgeleid van vergelijkbare instellingen.

Overig

Voor de functies hotel, OV-voorziening en religiegebouw geldt dat door het specifieke karakter van deze functies een norm niet te bepalen is en er dus maatwerk nodig is.

DEEL B: Autoparkeernormen

4 INLEIDING

Bij het herijken van de parkeernormen voor de auto zijn de normen zoals deze in 2008 zijn vastgesteld als basis genomen. In 2011 is onderzocht of deze normen goed functioneerden. De resultaten van deze evaluatie zijn bij het opstellen van de nieuwe normen meegenomen. Daarnaast zijn de normen zodanig aangepast dat ze aansluiten bij het beleid en de maatregelen in de nota Stallen en Parkeren.

4.1 Gebiedsindeling

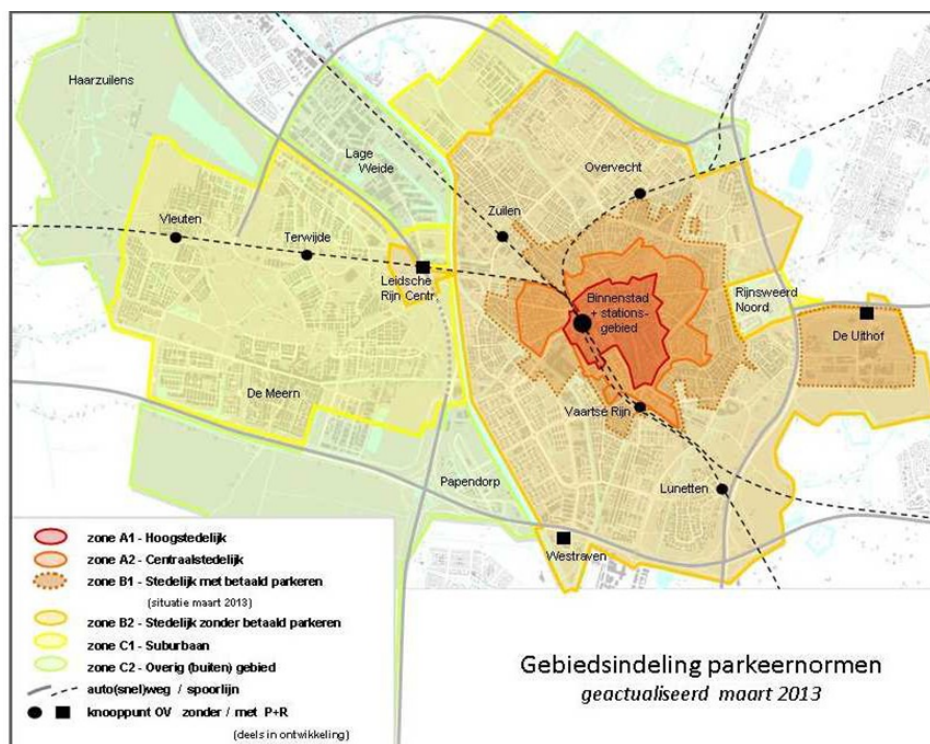
De gebiedsindeling voor de autoparkeernormen is gebaseerd op de ABC-indeling van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Deze indeling is gebaseerd op:

- de bereikbaarheid van gebieden met openbaar vervoer en fiets;
- de mate van functiemenging;
- de intensiteit van het gebruik van openbare ruimte.

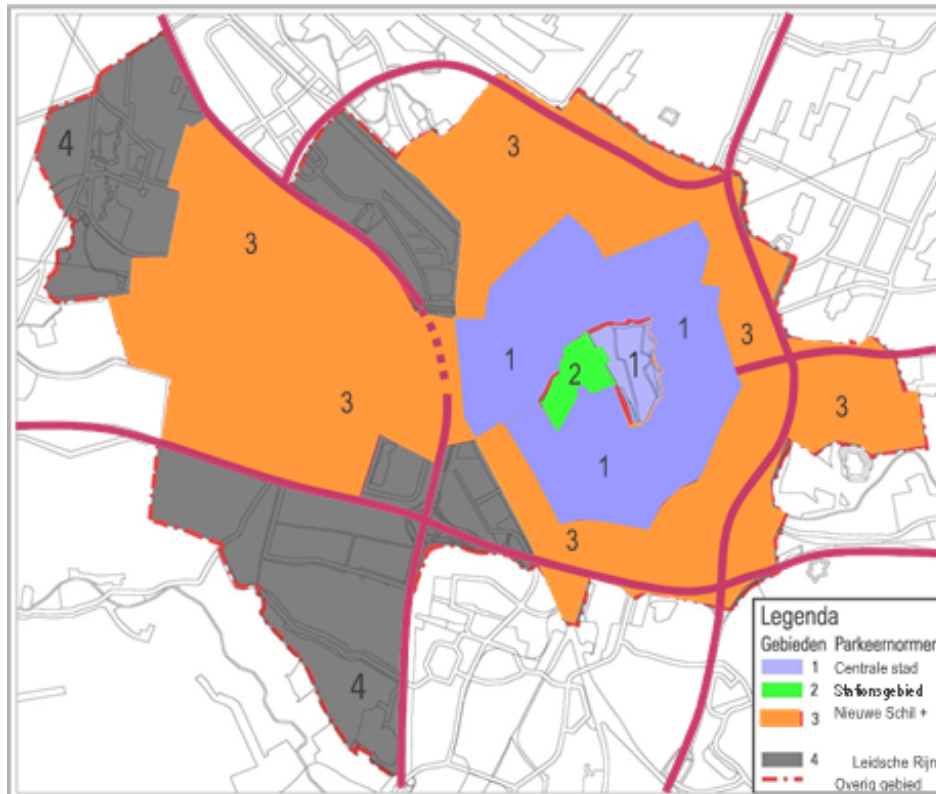
De zone-indeling voor de parkeernormen is identiek aan de zone-indeling voor betaald parkeren uit de nota Stallen en Parkeren. Op deze wijze wordt een uniform beleid verkregen en is de indeling voor iedereen helder. In figuur 4.1 is de gebiedsindeling 2012 en in figuur 4.2 de gebiedsindeling 2008 opgenomen.

In de volgende opsomming is de benaming van de gebieden opgenomen (zie ook kaartbeeld volgende pagina). Tussen haakjes staat tot welk gebied het grootste deel van dit nieuwe gebied in de parkeernormennota van 2008 behoorde:

- A1-gebied = hoogstedelijk gebied met betaald parkeren (2008: Centrale stad en Stationsgebied) (2);
- A2-gebied = centraal stedelijk gebied met betaald parkeren (2008: Centrale stad);
- B1-gebied = stedelijk gebied met betaald parkeren (2008: Centrale stad);
- B2-gebied = stedelijk gebied zonder betaald parkeren (2008: Centrale stad);
- C1-gebied = suburbaan gebied (2008: schil/Leidsche Rijn);
- C2-gebied = buitenstedelijk gebied (2008: overig).



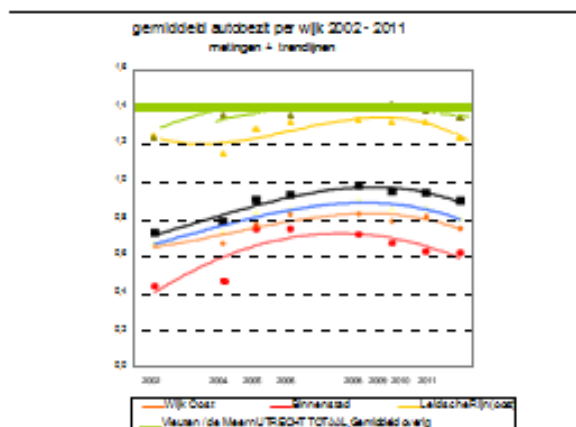
Figuur 4.1: Gebiedsindeling (3) parkeernormen 2012 (boven) en 2008 (onder)



4.2 Evaluatie autoparkeernormen 2008 en nieuwe inzichten

In 2011 is het autoparkeernormenbeleid uit 2008 geëvalueerd. Geconcludeerd is dat de belangrijkste problemen van vóór 2008 zijn verholpen en dat de hoeveelheid regels verminderd is. Uit de evaluatie komt daarnaast naar voren dat:

- Het autobezit in de stad Utrecht stabiliseert en neemt sinds 2008 zelfs iets af. Het autobezit en autogebruik blijft in Leidsche Rijn en Vleuten/De Meern structureel hoger dan in de binnenstad (zie nevenstaand figuur), maar in gebieden als Overvecht, Kanaleneiland, Lunetten en Voordorp zijn de normen niet lager dan in Leidsche Rijn. De gebiedsindeling is daarom aangepast (zie paragraaf 4.1).



Het belang van een goede kwaliteit van de openbare ruimte maakt het wenselijk en verantwoord om in en rond het centrum de parkeernormen te verlagen. OV en fiets bieden immers een uitstekend alternatief voor het gebruik van de auto (verminderde behoefte) en betaald parkeren voorkomt dat eventuele nadelige gevolgen worden afgewenteld op de omgeving.

- De parkeerbehoefte is geen statisch gegeven, maar is in beweging. De veranderingen van de normering ten opzichte van 2008 worden uitgewerkt in paragraaf 4.3.

- Er is behoefte aan een duidelijke en eenduidige basis en aan een algemene lijn in de toepassing van parkeernormen, zodat verzoeken om af te kunnen wijken van de norm beperkt worden. Dit laat onverlet dat flexibiliteit en maatwerk mogelijk moeten blijven als een specifieke situatie hierom vraagt.

■ Bij kleine projecten tot 1.000 m² bvo met sloop/nieuwbouw/functieverandering is het sinds 2008 toegestaan om ten aanzien van de parkeercapaciteit het rechte niveau (de bestaande normatieve parkeerruimte) te laten meetellen voor de nieuwe situatie, ook als deze niet of maar ten dele op eigen terrein aanwezig is. Deze bijstelling heeft geen noemenswaardige problemen opgeleverd. Uit de jurisprudentie kan worden opgemaakt dat er geen harde bovengrens gesteld mag worden. Dit is bijgesteld (zie paragraaf 5.1).

■ Het hanteren van een minimum parkeernorm van 0 voor kleine projecten (drempelwaarde 1.000 m² bvo) heeft positief uitgewerkt en is door het college ook toegepast bij grotere projecten. De drempelwaarde is vanuit eenduidigheid gelijk gesteld met de grens van de planologische kruimelregeling (1.500 m² bvo). De bijbehorende verruiming van de maximumnorm is ongebruikt gebleven. In het licht van de Nota Stallen en Parkeren is deze verruiming geschrapt.

■ De recessie (in de bouw) vraagt ook om een kritischer blik op de parkeerinvesteringen. Meervoudig gebruik van parkeerruimte en meer collectieve parkeervoorzieningen kunnen de kosten verlagen. Daarom zijn de mogelijkheden hiertoe verruimd (zie paragraaf 5.2).

■ Vanuit jurisprudentie (4) blijkt dat 'indicatieve normen', die voor horeca en voor basisscholen, kinderdagverblijven en dergelijke zijn opgenomen, geen rechtsgeldigheid hebben. Deze functies hebben een eigen parkeernorm gekregen.

4.3 Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van 2008

Er bestaat geen landelijke, wettelijk voorgeschreven normering voor autoparkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkcijfers die zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: CROW. De herijkte Utrechtse parkeernormen vinden, net als die uit 2008, hun basis in deze CROW-parkeerkcijfers (5). Deze cijfers worden, vanwege het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, beschouwd als de landelijke standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Ook Utrecht baseert al geruime tijd een groot aantal functies op de CROW-methodiek.

4.3.1 Verlaging minimumnorm

Utrecht wil een impuls geven aan de economische vitaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. Daarom worden bij nieuwe ontwikkelingen in het A1-, A2- en B1-gebied (de gebieden waar betaald parkeren geldt), de parkeernormen voor de auto verlaagd. Deze verlaging is verantwoord omdat:

■ het autobezit in deze gebieden veel lager is dan het landelijk gemiddelde;

■ de gebieden goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer en fiets;

■ betaald parkeren voorkomt dat eventuele nadelige gevolgen worden afgewenteld op de omgeving (aan de gebruikers worden geen parkeervergunningen verstrekt).

Het verlagen van de minimum parkeernorm biedt een stimulans voor een aantrekkelijke en bereikbare stad en voor binnenstedelijke ontwikkelingen. Daarnaast wordt een afname van het aantal verzoeken om af te wijken van de norm, beoogd.

Concreet betekent het bovenstaande dat in de gebieden met betaald parkeren (gebieden A1, A2 en B1) de minimale parkeernorm wordt verlaagd ten opzichte van de CROW-parkeerkcijfers. Voor gebieden A1 en A2 wordt de minimale parkeernorm met 25% verlaagd, in het B1-gebied met 15% (zie tabel 4.1).

gebied	minimale norm	maximale norm
A1 en A2	zone centrum minus 25%	zone centrum
B1	zone centrum minus 15%	zone centrum
B2	zone centrum	zone centrum
C1	zone schil/overloopgebied	zone schil/overloopgebied
C2	rest bebouwde kom	rest bebouwde kom

Tabel 4.1: Toepassing CROW-parkeerkcijfers in Utrechtse normering

In bijlage B1 is een totaal overzicht van de Utrechtse autoparkeernormen opgenomen. Niet alle functies die CROW onderscheid zijn opgenomen in bijlage B1, omdat dit weinig voorkomende functies zijn. De CROW-kcijfers kunnen, samen de gedachtelij uit tabel 4.1, worden gehanteerd om de parkeereis voor functies die niet voorkomen in bijlage B1 te bepalen.

4.3.2 Bijstelling grondslag voor wonen

In de nieuwe parkeernormen is de grondslag voor (reguliere) woningen op twee punten bijgesteld ten opzichte van 2008:

■ De differentiatie tussen koop- en huurwoningen is geschrapt. De verschillen tussen beide woningtypen blijken nauwelijks relevant voor de parkeerbehoefte als ook de woninggrootte wordt meegerekend.

■ Het woningoppervlak wordt uitgedrukt in bruto vloeroppervlak (bvo) van de woning achter de voordeur. Op deze wijze kan al in een vroeg stadium bij nieuwbouw- en functieverandering de parkeerbehoefte worden bepaald. Over de maat 'bvo' (oppervlakte achter de voordeur, gemeten conform de meetmethoden van NEN2580) bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de maat 'gebruiksoppervlakte' (gbo), geen onduidelijkheid in de planfase. De parkeernorm zelf geldt per woning.

De minimum parkeernorm voor woningen tot 50 m2 bvo en voor woningen van 50 tot 75 m2 bvo vertoont een sterke sprong. Hoewel elke grens arbitrair is, is deze sprong noodzakelijk gebleken. Van de woningen groter dan 50 m2 bvo wordt namelijk een aanzienlijk groter deel bewoond door meer dan één persoon. Hiermee stijgt het autobezit.

5 TOEPASSINGSKADER

5.1 Berekening parkeereis

De parkeernorm wordt gebruikt om de parkeereis te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. De tabel met de Utrechtse autoparkeernormen is in bijlage B1 opgenomen.

Voor ontwikkelingen in het A1- en A2-gebied die onder de drempelwaarde van 1.500 m2 bvo vallen, geldt een minimum parkeernorm van 0. Bij die ontwikkelingen wordt het realiseren van autoparkeerplaatsen dus niet geëist. Daar staat tegenover dat gebruikers van de ontwikkeling niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

Het staat de ontwikkelaar overigens vrij om bij ontwikkelingen kleiner dan 1.500 m2 bvo wel parkeerplaatsen te realiseren, echter niet meer dan de maximum parkeernorm voorschrijft.

Voor ontwikkelingen in het B1-gebied die onder de drempelwaarde van 1.500 m2 bvo vallen, geldt een minimum parkeernorm van 0 voor het bezoekersdeel van de parkeereis. De parkeereis van de langparkeerders is niet vrijgesteld.

5.1.1 Sloop/nieuwbouw en functiewijziging

Bij functiewijzigingen wordt bij de berekening van de parkeereis rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande (legale) situatie ("rechtens verkregen niveau"). Dit betekent dat eerst de parkeereis van de meest recente legale functies wordt bepaald (conform de maximum parkeernorm). Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwe functie (conform de minimum parkeernorm), zodat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog moet worden gerealiseerd. Als de parkeereis van de oude functie hoger is dan de parkeereis van de nieuwe functie, dan hoeven deze parkeerplaatsen niet te worden opgeheven.

Bij sloop/nieuwbouw worden maatwerkafspraken gemaakt. Daarbij wordt het rechtens verkregen niveau van het te slopen gebouw als uitgangspunt meegenomen.

De parkeereis wordt bij sloop/nieuwbouw en bij functiewijziging verminderd met de aanwezige parkeercapaciteit op eigen terrein, tenzij deze (deels) komt te vervallen.

5.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk bij het bepalen van de parkeereis rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners.

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. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken.

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW (6). Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd die in tabel 5.1 vermeld staan (7).

Tabel 5.1: Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik autoparkeerplaatsen

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%

Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
sociaal-culturele voorzieningen (8)	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
sociaal-medisch: arts/maatschap/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Bibliotheek (8)	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
Museum (8)	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant (8)	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
Café (8)	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
bioscoop, theater, podium, enz.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%

5.2 Afwijkingen

Het is mogelijk om af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. Daarnaast is ontheffing mogelijk als andere belangen zwaarder wegen of als sprake is van tegenstrijdige eisen (brandweer, milieu etc.).

Hierna volgen enkele vooraf gedefinieerde afwijkingsmogelijkheden. In alle gevallen worden de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig afgewogen.

5.2.1 Bijzondere locaties

Soms is maatwerk ten aanzien van de toepassing van parkeernormen nodig. Bij een verzoek tot maatwerk ligt de bewijslast bij de ontwikkelaar. In een beperkt aantal gebieden in de stad willen wij zelf gemotiveerd kunnen afwijken van de standaard normen. Dit betreft allereerst het centrumgebied (zone A1: binnenstad en stationsgebied), en de grote werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijsweerd, Leidsche Rijn Centrum en De Uithof.

Daarnaast hebben we acht binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocaties, te weten Belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk en Veemarkt, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier. Wij willen het mogelijk maken om de ontwikkeling op deze locaties te combineren met de invoering van betaald parkeren. Ontwikkelingen komen namelijk makkelijker van de grond in gereguleerd gebied, doordat het gebruik van de bij de ontwikkeling gerealiseerde parkeervoorziening wordt gewaarborgd (en dus gefinancierd). Bijkomend voordeel is dat in gereguleerde gebieden lagere parkeernormen kunnen worden gehanteerd, zodat ontwikkelaars minder parkeerplaatsen hoeven te realiseren. De gevolgen van een ontwikkeling worden echter niet afgewenteld op de buurt, doordat de gebruikers van het pand niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat.

Het college kan, naast de hierboven genoemde gebieden, voor ontwikkelingen onder 3000 m² bvo nieuwe maatwerkgebieden aanwijzen waarop de maatregelen van toepassing zijn, als het op deze locaties noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer te beperken, en/of de ontwikkelaar kan onderbouwen waarom een lagere parkeernorm noodzakelijk en verantwoord is. Voorwaarde is dat deze gebieden in zone A of zone B liggen, of hier direct aan grenzen, en aansluiten op betaald parkeergebied of op gebieden waarvan al is besloten dat er betaald parkeren wordt ingevoerd.

Het college dient de raad minimaal twee weken van te voren over een voorgenomen aanwijzing informeren, zodat de raad nog kan bijsturen als er bedenkingen zijn. Daarnaast kan de gemeenteraad, op voorstel van het college, nieuwe maatwerkgebieden aanwijzen.

De hoeveelheid verkeer in de stad moet komende jaren beperkt worden om te voorkomen dat het stagneert. Een van de hoofduitgangspunten in het mobiliteitsbeleid (SRSRSB, paragraaf 1.2) is dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de capaciteit van de infrastructuur volgen. De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet is randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen en de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Om dit te realiseren kan ervoor worden gekozen om het aantal parkeerplaatsen in of nabij nieuwe ontwikkeling te beperken in combinatie met regulerende en flankerende maatregelen. Het college heeft bijvoorbeeld

als uitgangspunt geformuleerd dat voor de Merwedekanaalzone naar verwachting een gemiddelde parkeernorm van 0,3 of lager noodzakelijk is. Randvoorwaarde hierbij is dat de alternatieven voor de privé-auto, zoals fiets en OV, voldoende aantrekkelijk zijn.

Om deze aanpak mogelijk te maken kan het college voorafgaand of tijdens de planontwikkeling meerdere (maatwerk) maatregelen afspreken en/of opleggen, zoals:

- Uitsluitend de minimumnormen toepassen uit de Nota stallen en parkeren.
- Een maximum aantal parkeerplaatsen op basis van uitgangspunten van een omgevings-/structuurvisie of met een berekening die uitgaat van deelauto's en extra fietsenstallingen. Een hoger percentage van het aantal autoparkeerplaatsen in te ruilen voor deelauto's en extra fietsparkeerplekken, bijvoorbeeld in combinatie met "MAAS"-maatregelen.
- Autoparkeerplaatsen zo veel mogelijk concentreren in (liefst gebouwde) voorzieningen aan de rand van de ontwikkellocatie, nabij de stedelijke ontsluitingsweg.
- Fietsparkeren direct onder en bij de woning regelen in een gezamenlijke stalling op de begane grond (ook voor woningen > 50 m² via gelijkwaardigheidsregeling bouwbesluit).
- Direct betaald parkeren invoeren bij ingebruikname van deze ontwikkeling.
- Parkeren buiten loopafstand realiseren, op een locatie die vanaf de ontwikkellocatie voldoende snel bereikbaar is, bijvoorbeeld met fiets of openbaar vervoer.

Bij toepassing van maatwerk gelden minimaal de volgende verplichtingen:

- De ontwikkelaar maakt afspraken met toekomstige bewoners/gebruikers van de ontwikkeling om te voorkomen dat de parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving.
- Bewoners en gebruikers komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Dit geldt ook als in de toekomst betaald parkeren wordt ingevoerd.

Het college kan de gemeenteraad tevens een voorstel voorleggen waarin er betaald parkeren ingevoerd wordt in gebieden omliggend rondom maatwerkgebieden wanneer dit gepaard gaat met:

een berekening van de uitwijkbewegingen die te verwachten zijn bij het niet invoeren van betaald parkeren in omliggende gebieden en de gevolgen daarvan op het (woningbouw-)programma, én een voorstel hoe inwoners van de betreffende gebieden voorstellen voorgelegd zullen krijgen en mee kunnen beslissen, over de geboden mobiliteitsoplossingen in hun gebied, waaronder (niet limitatief of uitsluitend) de tijden van betaald parkeren, aanvullende MAAS oplossingen in hun wijk, mogelijkheden voor parkeren op afstand voor bezoekers en de wijze waarop de maatregelen geëvalueerd worden

De maatregelen die zijn benoemd in het addendum kunnen worden toegepast bij ontwikkelingen waarvoor nog geen omgevingsvergunning is verleend. Bij het vaststellen van visies, Stedenbouwkundige programma's van eisen, en bestemmingsplannen worden de toegepaste maatregelen voor zowel de reeds benoemde gebieden als eventueel in de toekomst te benoemen gebieden expliciet gemotiveerd ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. In de gevallen waarin een raadsbesluit geen onderdeel uitmaakt van de procedure, zoals bij projectbesluiten, wordt de raad voorafgaand aan de besluitvorming over de invulling van maatwerk op de betreffende locatie geïnformeerd.

5.2.2 Minder dan de minimumnorm

Er zijn situaties waarin de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de minimumnorm niet kan of wil realiseren. Dit kan als:

- OF: er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.

Wanneer in de omgeving op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 5.3) in de nodige parkeerruimte wordt voorzien, bijvoorbeeld in een openbare of particuliere parkeergarage, kan worden afgeweken van de parkeereis. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte structureel en duurzaam beschikbaar is op tijden dat het nodig is voor de parkeervraag van de ontwikkeling. Gebruikers van de ontwikkeling komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

Tevens kan voor wat betreft de parkeerbehoefte van de bezoekers⁹ een beroep worden gedaan op de openbare ruimte als vervangende parkeerruimte. Daarbij moet, bij een afwijking van meer dan 10 parkeerplaatsen, uit onafhankelijk¹⁰ onderzoek blijken dat met de realisatie van het project de parkeerdruk in de directe omgeving¹¹ op het maatgevende moment in de week onder de 80% blijft. De kosten van dit onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager.

Bij het bepalen of er alternatieve parkeerruimte structureel en duurzaam aanwezig is in de omgeving (in de openbare ruimte of in een openbare of particuliere parkeergarage) hoeft alleen rekening te worden gehouden met bestaand gebruik van parkeerplaatsen en nieuwe parkeerbehoefte die samenhangt met concrete plannen

■ OF: er bij een ontwikkeling in het A1-, A2- of B1-gebied meer fietsparkeerplaatsen dan de fietsparkeernorm worden gerealiseerd.

In het A1-, A2- en B1-gebied geldt dat bij een ontwikkeling kan worden afgeweken van de parkeereis als extra fietsparkeerplaatsen (dus meer plaatsen dan normatief) worden gerealiseerd. Hierbij geldt dat voor elke autoparkeerplaats minder anderhalve fietsparkeerplaats meer gerealiseerd dient te worden. Deze substitutie is voor 10% van de parkeereis mogelijk. Gebruikers van de ontwikkeling komen in geen geval in aanmerking voor een parkeervergunning.

■ OF: er bij een woningbouwontwikkeling in het A1-, A2- of B1-gebied parkeerplaatsen voor deelauto's worden gerealiseerd.

In het A1-, A2- en B1-gebied is het mogelijk om bij een woningbouwontwikkeling in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen parkeerplaatsen voor commerciële deelauto's te realiseren. Een openbare parkeerplaats voor een deelauto vervangt vier reguliere autoparkeerplaatsen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk. Gebruikers van de ontwikkeling komen in geen geval in aanmerking voor een parkeervergunning.

5.2.3 Meer dan de maximumnorm

Het is denkbaar dat een aanvrager meer parkeercapaciteit wil realiseren dan de parkeereis die met de maximum parkeernorm is berekend. Dit kan als:

■ er verkeerstechnisch en milieutechnisch geen bezwaar is tegen de extra verkeersbewegingen die als gevolg van de extra parkeercapaciteit kunnen optreden;

■ de extra capaciteit bedoeld is ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving (12).

De extra capaciteit dient als semi-openbare of (bij voorkeur) openbare parkeercapaciteit te worden vormgegeven, zodat ook anderen van deze parkeerplaatsen gebruik kunnen maken.

5.3 Maximale loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximale loopafstanden. Of de loopafstand acceptabel is hangt af van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. In tabel 5.2 zijn de maximale loopafstanden voor de verschillende doelgroepen opgenomen. Deze afstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg vanaf de ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening. De afstand wordt bepaald met behulp van het programma Google Maps. De acceptatie van loopafstanden wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de hoogte van de parkeertarieven, de parkeerduur en de concurrentiekracht van alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets. Vandaar dat de maximaal acceptabele loopafstanden van de zones verschillend is.

zone	wonen	werken en bezoek
A1 en A2	750 meter	1.000 meter
B1	250 meter	500 meter
B2	100 meter	250 meter
C1	100 meter	100 meter
C2	100 meter	100 meter

Tabel 5.2: Maximale loopafstanden (niet hemelsbreed)

5.4 Overgangsregeling parkeernormen

5.4.1 Bestaande bouwinitiatieven

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat de nieuwe autoparkeernorm nog niet wordt opgelegd bij:

■ aanvragers die binnen een half jaar na een positief antwoord van de gemeente op een indicatieaanvraag voor het betreffende bouwplan een aanvraag omgevingsvergunning indienen;

■ bouwplannen waarvoor reeds een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend;

■ bouwplannen op basis van een vastgesteld stedenbouwkundige programma's van eisen (SPVE) of Bouwenvelop (BE) met daarin opgenomen aantallen parkeerplekken.

5.4.2 Bijzondere projecten

Wanneer door de raad vastgestelde stedenbouwkundige of planologische kaders, waaronder een stedenbouwkundig programma van eisen, structuurvisie, een masterplan of een bestemmingsplan, zoals bestemmingsplan De Uithof, of daaraan gelijk te stellen kaders, zoals Leidsche Rijn Centrum of concrete bouwveloppen, reeds afgewogen parkeernormen bevatten, blijven deze als toetsingskader gelden voor de bepaling van de parkeerbehoefte.

Voor het Stationsgebied wordt er, vanwege voortschrijdend inzicht, nadrukkelijk voor gekozen om dit nieuwe kader vast te stellen. Dit kader kan worden toegepast als maatwerk op het Structuurplan 2006 dat nog tot 2015 van kracht is, waarbij het enkel mogelijk is lagere parkeernormen toe te passen dan het Structuurplan voorschrijft.

6 AFSPRAKEN EN REALISATIE

Wanneer de parkeereis voor een ontwikkeling en de wijze waarop die gerealiseerd zal worden zijn bepaald, is het van belang dat de afspraken daarover nauwkeurig worden vastgelegd, zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden. Als bijvoorbeeld is afgesproken om een deel van de parkeereis op eigen terrein te voldoen en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van een privaat parkeerterrein in de buurt, moet een koopovereenkomst met kettingbeding aan de gemeente overlegd worden.

In de vast te leggen afspraken wordt ten minste op papier gezet:

- Welke ontwikkeling het betreft.
- Een berekening van de parkeerbehoefte.
- De parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer de parkeereis lager is vastgesteld dan de berekende parkeerbehoefte.
- Bij de parkeereis wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen voor wonen, werken en bezoek.
- De wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan door de bouwende partij.
- Mogelijke consequenties voor de gebruiker van het pand. Een van de consequenties is in ieder geval dat de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een gemeentelijke vergunning voor het parkeren op straat. Dit geldt ook voor locaties waar nog geen betaald parkeren geldt (13). Uitzondering hierop is de situatie dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

BIJLAGE B1: TABEL UTRECHTSE AUTO PARKEERNORMEN 2012

(ook bijgevoegd als afzonderlijke bijlage bij deze publicatie)

Categorie	functie	norm- grondslag	norm inclusief bordes minimaal A1 en A2	norm inclusief bordes minimaal A1 en A2	norm inclusief bordes minimaal B1	norm inclusief bordes minimaal B1	norm inclusief bordes minimaal B2	norm inclusief bordes minimaal B2	norm inclusief bordes minimaal C1	norm inclusief bordes minimaal C1	norm inclusief bordes minimaal C2	norm inclusief bordes minimaal C2	aantal boks	Zie opmerking onder tabel
wonen	woning boven 130 m2 bvo *	woning	0,98	1,5	1,11	1,5	1,3	1,5	1,5	1,75	1,7	2	0,3	1)
wonen	woning 80 tot 130 m2 bvo *	woning	0,9	1,4	1,02	1,4	1,2	1,4	1,35	1,6	1,6	1,8	0,3	1)
wonen	woning 55 tot 80 m2 bvo *	woning	0,83	1,2	0,94	1,2	1,1	1,2	1,2	1,4	1,3	1,5	0,25	1)

wonen	woning tot 55 m2 bvo	woning	0,38	0,8	0,43	0,8	0,5	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8	0,2	1)
wonen	geoommerkte woningen	woning	0,15	0,6	0,17	0,6	0,2	0,6	0,2	0,6	0,8	1,3	0,2	2)
wonen	geoommerkte woningen tot 45 m2 bvo	woning	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1	0,3	0,2	2)
wonen														3)
werken	kantoor	100 m2 bvo	0,4	1	0,5	1,1	0,6	1,3	0,8	1,4	0,9	1,9	5%	4)
werken	bedrijfsgebouw	100 m2 bvo	0,4	1	0,5	1,1	0,6	1,3	0,8	1,4	1,1	1,9	20%	4)
werken	arbeidsintensieve bedrijven	100 m2 bvo	0,53	1,2	0,6	1,2	0,7	1,2	1,2	1,7	1,6	2,1	5%	
werken	arbeidsintensieve bedrijven	100 m2 bvo	0,15	0,3	0,17	0,3	0,2	0,3	0,3	0,5	0,6	0,7	5%	
winkels	detailhandel	100 m2 bvo	2,03	3,7	2,3	3,7	2,7	3,7	2,9	4,9	3,6	5,6	90%	
winkels	supermarkt	100 m2 bvo	1,2	3,8	1,36	3,8	1,6	3,8	2,2	4,9	2,9	6,2	95%	
winkels	commerciële dienstverlening	100 m2 bvo	0,68	1,4	0,77	1,4	0,9	1,4	1,1	1,6	1,4	1,9	20%	
winkels	grootschalige detailhandel	100 m2 bvo	4,35	7,8	4,93	7,8	5,8	7,8	6,6	8,6	7,3	9,3	90%	
winkels	bouwmarkt/interieurwinkel	100 m2 bvo	0,6	2,6	0,68	2,6	0,8	2,6	1,2	3	1,7	3,4	90%	
vrije tijd	café/bar /cafetaria	100 m2 bvo	3	6	3,4	6	4	6	4	6	5	7	90%	
vrije tijd	discotheek	100 m2 bvo	1,2	5,6	1,36	5,6	1,6	5,6	5,2	9,2	8,7	12,7	99%	
vrije tijd	restaurant	100 m2 bvo	6	10	6,8	10	8	10	8	10	12	14	80%	
vrije tijd	museum	100 m2 bvo	0,23	0,5	0,26	0,5	0,3	0,5	0,5	0,7	0,9	1	95%	
vrije tijd	bibliotheek	100 m2 bvo	0,08	0,5	0,09	0,5	0,1	0,5	0,4	0,7	0,6	1	95%	
vrije tijd	bioscoop	100 m2 bvo	0,75	8,2	0,85	8,2	1	8,2	3	8,7	5	10,4	95%	
vrije tijd	sporthal (binnen)	100 m2 bvo	0,9	1,7	1,02	1,7	1,2	1,7	1,8	2,3	2,4	2,9	95%	5)
vrije tijd	sportveld (buiten)	ha. netto terrein	9,75	27	11,05	27	13	27	13	27	13	27	95%	
vrije tijd	crèche	100 m2 bvo	0,45	1,8	0,51	1,8	0,6	1,8	2,1	3,9	3,2	5,3	90%	
vrije tijd	congresgebouw	100 m2 bvo	2,25	4	2,55	4	3	4	4	6	5	7	99%	
vrije tijd	cultureel centrum	100 m2 bvo	0,75	3	0,85	3	1	3	1	3	1	3	60%	
zorg	ziekenhuis	100 m2 bvo	0,83	1,3	0,94	1,3	1,1	1,3	1,2	1,4	1,4	1,6	30%	6)
zorg	verpleeg-/verzorgingshuis	100 m2 bvo	0,38	0,7	0,43	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	60%	
zorg	behandelkamer	100 m2 bvo	0,53	1,9	0,6	1,9	0,7	1,9	0,9	2,2	1,1	2,6	55%	
zorg	apotheek	100 m2 bvo	1,35	2,3	1,53	2,3	1,8	2,3	2,3	2,8	2,7	3,2	45%	
onderwijs	ROC	100 leerlingen	2,1	4,8	2,38	4,8	2,8	4,8	3,3	5,3	3,7	5,7	10%	
onderwijs	hogeschool	100 leerlingen	4,13	9,5	4,68	9,5	5,5	9,5	6,1	10,1	6,6	10,6	75%	
onderwijs	universiteit	100 leerlingen	6,45	12,6	7,31	12,6	8,6	12,6	10,2	14,2	11,3	15,3	50%	
onderwijs	voorbereidend dagonderwijs (Vwo, Havo, Vmbo)	100 leerlingen	1,5	4	1,7	4	2	4	2,6	4,6	2,9	4,9	10%	
onderwijs	basisonderwijs	leslokaal	0,38	1	0,43	1	0,5	1	0,5	1	0,5	1	0%	7)

onderwijs	overig overig	100 m2 bvo	0,53	0,9	0,6	0,9	0,7	0,9	0,9	1,1	1	1,2	0%
overig	hotel	10 kamers	0,83	3,7	0,94	3,7	1,1	3,7	1,9	5,4	3,6	7,3	75% 8)
overig	religiegebouw	overig	0,08	0,2	0,09	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	100%

*Voor alle sociale en middenhuurwoningen vanaf 55 m2 BVO is per woning een aftrek mogelijk op de totale parkeernorm tot maximaal 25%.

Opmerkingen:

- 1) De woningoppervlakte betreft het totale bruto vloeroppervlak van de woning achter de voordeur, gemeten volgens de meetmethoden van NEN2580. Gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen blijven dus buiten beschouwing. De NEN-norm beschouwt ook de 'parkeerruimte' als onderdeel van de BVO. In afwijking hiervan wordt deze ruimte niet gezien als oppervlak van de woning achter de voordeur en telt deze dus niet mee.
- 2) Indien de minimum norm lager ligt dan 0,2, geldt dat het aandeel bezoek gelijk is aan de minimum norm.
- 3) Een geormerkte studentenwoning is een woning met een campuscontract of een woning die verhuurd wordt door een toegelaten instantie conform de woningwet. De minimum parkeernorm is ten opzichte van het CROW verlaagd conform de afspraak in het Landelijk Actieplan Studentenhuisvesting.
- 4) De parkeernorm is gebaseerd op regulier kantoorgebruik, oftewel op circa 25-35 m2 bvo per medewerker. Ontwikkelingen met Het Nieuwe Werken laten een intensiever gebruik zien, wat maatwerk in de maximum parkeernorm kan vragen. Als dit aantoonbaar het geval is, kan ontheffing op het realiseren van meer parkeerplaatsen dan de maximum parkeernorm aangevraagd worden (zie paragraaf 5.2.3).
- 5) bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 parkeerplaats per bezoekersplaats
- 6) bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
- 7) exclusief Kiss & Ride
- 8) Dit betreft alleen het hoteldeel en is dus exclusief eventuele congres- en vergaderfaciliteiten.
- 9) De parkeernorm voor wonen is inclusief beroep aan huis en Bed and Breakfast.

De parkeereis dient met twee cijfers achter de komma te worden berekend. De uiteindelijke parkeereis wordt afgerond: bij 0,50 of hoger naar boven en anders naar beneden.

Voor ontwikkelingen in het A1-, A2- en B1-gebied die onder de drempelwaarde van 1.500 m2 bvo vallen, geldt een minimum parkeernorm van 0 (in het B1-gebied alleen voor het bezoekersdeel van de parkeereis), zie paragraaf 5.1.

Noten:

1. CROW, Leidraad Fietsparkeren, publicatie 291, december 2010.
2. Het Stationsgebied wordt, ondanks de aparte status in 2008, nu betrokken bij de herijking, vanuit de gedachte dat wij een standaard hanteren waarbinnen maatwerk mogelijk is. Het Stationsgebied is een belangrijk onderdeel van Utrecht, juist geen uitzondering, maar wel een gebied dat vraagt om flexibiliteit (zie ook paragraaf 5.4.2).
3. Vanwege de invoering van betaald parkeren is de gebiedsindeling voortdurend aan aanpassingen onderhevig. Het college is daarom bevoegd om deze kaart te wijzigen als nieuwe gebieden aan het gebied met betaald parkeren (oftewel gebied A1, A2 en B1) zijn toegevoegd. De meest actuele kaart is beschikbaar op de gemeentelijke website.
4. 9 april 2010 Rechtbank Utrecht Sector Bestuursrecht, zaaknummer 09/1021 (Kohnstammschool)
5. CROW, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, 8 oktober 2012
6. CROW, Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering, publicatie 182, september 2008.
7. CROW, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, 8 oktober 2012.
8. Ontleend uit CROW, Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering, publicatie 182, september 2008.
9. In de parkeernormtabel is van elke functie het aandeel bezoek weergegeven.
10. Een parkeeronderzoek uitgevoerd door deskundigen die geen band hebben met de gemeente of de aanvrager en door beide partijen worden geaccepteerd.
11. De directe omgeving wordt bepaald door de acceptabele loopafstand (zie paragraaf 5.3).
12. De directe omgeving wordt bepaald door de acceptabele loopafstand (zie paragraaf 5.3).
13. De ontwikkelaar/eigenaar is verantwoordelijk voor het tijdig en actief informeren van (potentiële) gebruikers over het niet verkrijgen van parkeervergunningen als gebruiker van het betreffende pand. De gemeente vermeldt de beleidslijn op internet.

7 Slotbepalingen

7.1 Inwerkingtreding

Deze beleidsregels treden in werking met ingang van 1 april 2019.

7.2 Citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als: Beleidsregels parkeernormen fiets en auto 2019.

*Aldus vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van Utrecht,
gehouden op 25 juni 2019.
De secretaris De Burgemeester*

Artikelsgewijze toelichting op de juridische en technische wijzigingen in het Addendum Nota parkeernormen fiets en auto (2019)

Paragraaf 2.3 Tabel fietsparkeernormen wordt als volgt aangevuld

Een gezamenlijke berging voor woningen > 50 m² in appartementsgebouwen (in plaats van individuele bergingen per woning) is toegestaan wanneer voldaan wordt aan de in de bijlage genoemde randvoorwaarden, waardoor sprake is van een gelijkwaardige oplossing (bouwbesluit).

Bij de bouw van fietsvoorzieningen wordt 5% ruimte gereserveerd voor grotere en zwaardere tweewielers die niet in een normaal rek passen.

De gemeente Utrecht krijgt regelmatig verzoeken om een gemeenschappelijke stalling te realiseren in plaats van individuele bergingen bij woningen. Dit is op grond van het bouwbesluit toegestaan bij woningen die kleiner zijn bij 50 m². De gemeente Utrecht is van mening dat dit ook bij grotere woningen kan worden toegestaan als hiermee een (kwalitatief) gelijkwaardige oplossing voor het parkeren van fietsen van bewoners wordt verzorgd. Individuele bergingen blijven het uitgangspunt, maar de gemeente wil tenminste in de volgende gevallen gemeenschappelijke stallingen toestaan:

- als dit leidt tot betere toegankelijkheid vanaf de straat;
- als individuele stallingen niet goed mogelijk zijn vanwege stedenbouwkundige beperkingen;
- als de bouw van goed toegankelijke individuele bergingen aanzienlijk kostbaarder is dan een collectieve stalling.
- In de praktijk betekent dit dat individuele stallingen bij laagbouw woningen de meest logische oplossing biedt en bij gestapelde woningbouw een collectieve stalling. Daarnaast kan een collectieve stalling de beste oplossing bieden bij herontwikkeling van monumenten of als uitwijkgedrag naar de openbare ruimte zeer ongewenst is en gebaat is bij een collectieve stalling.
- Bij collectieve stallingen moet de toegankelijkheid, de sociale- en inbraakveiligheid en het gebruik en beheer van de stallingen voldoende worden geregeld.

Het is belangrijk dat een gemeenschappelijke stalling zodanig is gesitueerd en ingericht, dat deze de in het Bouwbesluit vereiste bergruimte zoveel mogelijk benadert. Het gaat vooral om eisen op het gebied van het aantal fietsplekken, bereikbaarheid, toegankelijkheid, en de aanwezigheid van vervangende bergruimte in de woning.

Bij het creëren van gezamenlijke stallingen is het van belang om aandacht te hebben voor het stallen van fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen en voor het stallen van elektrische fietsen.

Paragraaf 5.2.2 Minder dan de minimumnorm wordt als volgt aangevuld

Bij het bepalen of er alternatieve parkeerterruimte structureel en duurzaam aanwezig is in de omgeving (in de openbare ruimte of in een openbare of particuliere parkeergarage) hoeft alleen rekening te worden gehouden met bestaand gebruik van parkeerplaatsen en nieuwe parkeerbehoefte die samenhangt met concrete plannen.

De raad van State heeft in een recente tussenuitspraak de gemeente opdracht gegeven om nader te motiveren dat er voldoende plekken in de gemeentelijke parkeergarage aanwezig zijn om te voorzien in de (maximale planologische) parkeerbehoefte van een nieuwbouwontwikkeling in het Stationsgebied. Daarbij werd ook gewezen op de mogelijkheden van diverse bestemmingen in de directe omgeving van de parkeergarage om de aanwezige bebouwing nog met 10 % uit te breiden op basis van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Hierbij zou dan ook de parkeerbehoefte met 10% kunnen toenemen. In deze beroepsprocedure is het beroep ingetrokken zodat er geen eindspraak is gedaan.

De nota stallen en parkeren heeft als belangrijk uitgangspunt dat bestaande parkeerterruimte zoveel mogelijk benut wordt. Daarbij past niet als uitgangspunt dat parkeerterruimte onnodig gereserveerd wordt voor eventuele mogelijke ontwikkelingen in de toekomst. Het is wel logisch om bij een planologische procedure uit te gaan van de maximale planologische mogelijkheden van de bouwontwikkeling. Op dat moment is het immers nog mogelijk en zeker niet onwaarschijnlijk dat gebruik gemaakt wordt van die mogelijkheden.

Dit geldt niet voor de situatie als een gebouw eenmaal gebouwd is. Ten eerste is het fysiek lang niet altijd mogelijk om na de bouw alsnog extra vierkante meters toe te voegen die leiden tot extra parkeerbehoefte. Ten tweede moet dan alsnog een omgevingsvergunning worden aangevraagd ten behoeve van die fysieke vergroting met maximaal 10%. Dus daarbij kan dan alsnog de eis worden gesteld dat er moet worden voorzien in de extra parkeerbehoefte.

Wanneer een functie lange tijd functioneert op een locatie mag ervanuit gegaan worden dat de parkeerbehoefte stabiliseert. Om te voorkomen dat rekening gehouden wordt met een theoretische parkeerbehoefte, wordt met deze toevoeging duidelijk gemaakt dat bij de beoordeling of er nog ruimte is in garages of andere gezamenlijke parkeervoorzieningen, alleen rekening hoeft te worden gehouden met het feitelijke bestaande gebruik en met concrete plannen die zorgen voor extra parkeerbehoefte.

Paragraaf 5.3 Maximale loopafstanden wordt als volgt gewijzigd

De maximale loopafstand voor bewoners in C1 of C2 gebied wordt gewijzigd van 50 meter naar 100 meter.

In een aantal recente uitspraken over bestemmingsplannen of omgevingsvergunningen waarmee een woningbouwontwikkeling is mogelijk gemaakt, is door partijen aangevoerd dat niet werd voldaan aan de maximale loopafstand zoals deze was opgenomen in de tabel in paragraaf 5.3 van de Nota parkeernormen fiets en auto. De afstandentabel is bedoeld om indicatief aan te geven wat de gewenste maximale afstand is tussen een functie en de bijbehorende parkeerplaats. Belanghebbenden en de rechter blijken deze maximale afstand als een absoluut gegeven te hanteren. Daarbij is gebleken dat de maximale loopafstand van 50 meter voor bewoners in C gebied niet hanteerbaar is, vooral omdat het hierbij vaak gaat om een parkeernorm van 1,5 voor een woning (dus ook deels voor een tweede auto). In een voltooide woonwijk is het geen gegeven dat er altijd een parkeerplek binnen 50 meter van de woning te vinden is, terwijl er over het algemeen wel voldoende plekken zijn binnen 100 meter. Ook bij bepaalde stedenbouwkundig gewenste oplossingen (een gezamenlijke parkeervoorziening ten behoeve van meerdere woonblokken) kan de maximale loopafstand van 50 meter een hindernis vormen. Daarom wordt voorgesteld de maximale loopafstand voor bewoners in C gebied te wijzigen van 50 meter naar 100 meter.

BIJLAGE B1: TABEL UTRECHTSE AUTO PARKEERNORMEN 2012 wordt als volgt aangevuld

De parkeernorm voor wonen is inclusief beroep aan huis en Bed & Breakfast.

Onlangs heeft de Raad van State de Gemeente Utrecht in een tussenuitspraak opgedragen de parkeerbehoefte van Bed & Breakfast en Beroep aan huis nader te motiveren. Aangezien het beroep in deze zaak is ingetrokken, is er uiteindelijk geen einduitspraak gedaan. De parkeerbehoefte van beide ondergeschikte bestemmingen wordt door gemeente Utrecht gelijkgesteld met de parkeerbehoefte van wonen. Dit kan als volgt worden gemotiveerd:

In Utrecht is op veel plekken in de stad in de bestemming wonen ook beroep aan huis en Bed & Breakfast mogelijk gemaakt. De gedachte hierachter is dat de ruimtelijke gevolgen hiervan beperkt zijn. Planologisch wordt geregeld dat beroep aan huis en Bed & Breakfast ondergeschikt moeten zijn aan de hoofdfunctie Wonen. Beroep aan huis betekent dat de hoofdbewoner (M/V) ook thuis zijn beroep uitoefent. Over het algemeen gebruikt hij zijn eigen auto voor uitoefening van zijn beroep. Extra parkeerbehoefte ontstaat vooral overdag wanneer er over het algemeen voldoende parkeerplekken beschikbaar zijn. Bed & Breakfast zorgt wel voor parkeerbehoefte 's nachts maar tegelijkertijd betekent dit dat een deel van het huis niet gebruikt wordt voor bewoners. De parkeerbehoefte is gelijk aan die van een iets groter gezin met meerdere auto's dat hier ook op grond van de bestemming kan wonen.

BIJLAGE

bij addendum Nota Parkeernormen fiets en auto

WONINGEN BOUWBESLUIT EN GELIJKWAARDIGE OPLOSSING

In het addendum is toegevoegd dat het college, in afwijking van het Bouwbesluit, kan toestaan dat de eis voor het fietsparkeren wordt gerealiseerd in gelijkwaardige gemeenschappelijke stallingen. De voorwaarden hiervoor zijn hierna uitgewerkt.

Toelichting

Het Bouwbesluit schrijft voor dat nieuw te bouwen woningen van meer dan 50 m² een individueel afsluitbare bergruimte moeten hebben, zie bijgaand kader.

Afdeling 4.5 Bouwbesluit

Artikel 4.30 stelt:

• Een te bouwen woonfunctie, anders dan een woonfunctie waarin door het Centraal Orgaan opvang asielzoekers opvang aan asielzoekers wordt geboden, heeft een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen.

Artikel 4.31 stelt:

• 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 daarboven van ten minste 2,3 m.
• In afwijking van het eerste lid, kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.

De gemeente Utrecht krijgt regelmatig verzoeken om een gemeenschappelijke stalling te realiseren in plaats van individuele bergingen.

Individuele bergingen blijven het uitgangspunt, maar de gemeente wil in de volgende gevallen gemeenschappelijke stallingen toestaan:

- als dit leidt tot betere toegankelijkheid vanaf de straat;
- als individuele stallingen niet goed mogelijk zijn vanwege stedenbouwkundige beperkingen;
- als de bouw van goed toegankelijke individuele bergingen aanzienlijk kostbaarder is dan een collectieve stalling.

In de praktijk betekent dit dat individuele stallingen bij laagbouw woningen de meest logische oplossing biedt en bij gestapelde woningbouw een collectieve stalling. Daarnaast kan een collectieve stalling de beste oplossing bieden bij herontwikkeling van monumenten of als uitwijkgedrag naar de openbare ruimte zeer ongewenst is en gebaat is bij een collectieve stalling.

Bij collectieve stallingen moet de toegankelijkheid, de sociale- en inbraakveiligheid en het gebruik en beheer van de stallingen voldoende worden geregeld.

Het is belangrijk dat een gemeenschappelijke stalling zodanig is gesitueerd en ingericht, dat deze de in het Bouwbesluit vereiste bergruimte zoveel mogelijk benadert. Het gaat vooral om eisen op het gebied van het aantal fietsplekken, bereikbaarheid en de aanwezigheid van vervangende bergruimte in de woning.

Aantal fietsplekken

- Per woning moet tenminste het volgende aantal fietsplekken aanwezig zijn.

Gebruiksoppervlakte per woning	Aantal plekken in een fietsenrek
50 – 75 m ²	3
75 – 100 m ²	4
100 – 125 m ²	5
> 125 m ²	6

- Er mogen ook hoge en lage fietsenrekken worden geplaatst, mits per woning tenminste twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn.
- Elke fietsplek moet zijn voorzien van het bijbehorende huisnummer.
- Bij woningen vanaf 75 m² gbo moeten tenminste twee fietsplaatsen per woning over een eigen oplaadpunt voor elektrische fietsen beschikken. Bij woningen tot 75 m² is dat één oplaadpunt.
- Minimaal 5% van de ruimte wordt gereserveerd voor grotere en zwaardere
- tweewielers die niet in een normaal rek passen.
- Voor de fietsplaatsen moet zich tenminste twee meter vrije (loop)ruimte bevinden.

Er mogen minder fietsplekken in daarvoor bestemde rekken worden gerealiseerd, als per minder gerealiseerde fietsplaats 2,0 m² vrije vloerruimte aanwezig is voor buitenmodel fietsen, zoals lig- en bakfietsen of scootmobielen.

Bergruimte in de woning

In elke woning moet een bergruimte van tenminste 3 m² aanwezig zijn. Binnen dit oppervlak mag de ruimte die een warmwatertoestel, een ruimteverwarmingstoestel of een andere gebouwgebonden installatie inneemt, niet worden meegerekend. De bergruimte moet tenminste 1,5 m² breed zijn.

Bereikbaarheid

- Een gemeenschappelijke bergruimte, is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.
- De onderstaande tabel bevat positieve en negatieve scores op het gebied van de bereikbaarheid. De gemeenschappelijke bergruimte mag op maximaal twee aspecten negatief scoren, mits de eerste negatieve score door twee positieve scores en twee negatieve scores door drie positieve scores worden gecompenseerd.

Fietsenbergruimte vanuit de openbare ruimte via 1 deur bereikbaar +

Fietsenbergruimte vanuit de openbare ruimte via meerdere deuren bereikbaar -

Elektronische sloten op de deur(en) naar de fietsenbergruimte +

De vloer van de fietsenbergruimte bevindt zich minder dan 1 m. onder maaiveldniveau +

De vloer van de fietsenbergruimte bevindt zich meer dan 1 m. onder maaiveldniveau -

Hoogteverschil wordt overbrugd door hellingbaan +

Hoogteverschil wordt overbrugd door een voor het meenemen van fietsen geschikte lift +

Hoogteverschil wordt overbrugd door trap met elektrische ondersteuning voor fiets +

Hoogteverschil wordt overbrugd door trap met fietsgoten -

Loopafstand van toegangsdeur woongebouw naar fietsenstalling en vervolgens naar entreehal of daaronder/-boven gelegen lift < 25 m. +

Loopafstand van toegangsdeur woongebouw naar fietsenstalling en vervolgens naar entreehal of daaronder/-boven gelegen lift > 25 m. -

Kanttekening bestaande bouw

Bij de transformatie van een bestaand gebouw van een niet-woonfunctie naar een woonfunctie kent het Bouwbesluit 2012 geen voorschrift voor bergingen. Er wordt uitgegaan van het 'rechtens verkregen niveau' of 'niveau bestaande bouw'. De initiatiefnemer moet dan (minimaal) voldoen aan de regels zoals die golden bij de realisatie van het bouwwerk. Als destijds geen (fietsen)berging was voorgescreven - wat bijna altijd zo is - dan kan die niet alsnog geëist worden.

Goede fietsparkeervoorzieningen zijn juist in (transformatie) projecten in bestaand stedelijk gebied van groot belang, enerzijds voor een goede bereikbaarheid van de woningen, anderzijds voor het behoud van de kwaliteit van de openbare buitenruimte. Het college verwacht daarom dat initiatiefnemers hun verantwoordelijkheid nemen en in dergelijke projecten voldoende en goede fietsparkeergelegenheid realiseren. Ook hier geven wij hierbij de voorkeur aan een gemeenschappelijke stalling bij appartementsgebouwen met minimaal 1 fietsparkeerplaats per 25 m² go tot een maximaal minimum van 6 fietsparkeerplaatsen.

In geval het Bouwbesluit vervalt

Het bouwbesluit vervalt op zijn vroegst in 2021. We gaan ervan uit dat er voor die tijd een nieuwe parkeernormennota is vastgesteld, en dat we daarbij tijdig kunnen inspelen op de verwachte nieuwe regels onder de Omgevingswet.