

Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht;

Gelet op artikel 4:81, eerste lid, artikel 1:3, vierde lid van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 3.1.2, tweede lid, onder a, van het Besluit ruimtelijke ordening;

Overwegende dat

- in het addendum op de nota parkeernormen uit 2019 de maatwerkmogelijkheden zijn uitgebreid voor de maatwerkgebieden om het mogelijk te maken het aantal verkeersbewegingen beperkt te houden. Op basis van maatwerk worden minder autoparkeerplaatsen gerealiseerd dan wanneer de standaard parkeernorm wordt toegepast uit de Nota Stallen en parkeren 2013. Het is wenselijk dat maatwerk toegepast wordt bij de binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkelingen in betaald parkeergebieden en maatwerkgebieden;

-het vanwege de vele ontwikkelingen die plaatsvinden in de stad wenselijk is bij het toepassen van maatwerk een eenduidige transparante methode te hanteren voor het berekenen van de hoeveelheid autoverkeersbewegingen; bij het voorbereiden van een aantal gebiedsontwikkelingen in gemeente Utrecht is hiervoor een berekeningswijze uitgewerkt;

-de berekeningswijze is gebaseerd op de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie uit de CROW publicatie 317: met behulp van het rekenmodel dat bij deze beleidsregels hoort, kan de hoeveelheid verkeersbewegingen worden berekend en kan dus worden bepaald of voldaan wordt aan het door de gemeente bepaalde maximum aantal verkeersbewegingen dat een ruimtelijke ontwikkeling of onderdeel hiervan mag veroorzaken. De gemeente bepaalt dit maximum in een specifiek op het gebied gericht besluit of in het gemeentelijk mobiliteits- of parkeerbeleid;

-de initiatiefnemer (ontwikkelaar, initiatiefnemer voor de bouwplannen) moet onderbouwen hoe op een andere wijze wordt voorzien in voldoende mobiliteit en bereikbaarheid en hoe deze gekozen mobiliteitsoplossingen worden geborgd;

Besluit

vast te stellen de Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk.

1. Definities en toepassingsbereik

Artikel 1.1 Definities

1. addendum parkeernormen fiets en auto 2019: Het addendum op het gemeentelijke parkeerbeleid dat in 2019 is vastgesteld door de gemeenteraad waarmee bijlage I van de Nota stallen en parkeren is gewijzigd.
2. betaald parkeergebied: gebied dat met een aanwijzingsbesluit betaald parkeren door het college is aangewezen als betaald parkeergebied
3. eigen perceel: het perceel waarop de ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt. Bij oplevering van dit terrein kan het onderdeel uit gaan maken van particuliere bezit of van de openbare ruimte.
4. maatwerk: vooraf gedefinieerde afwijkingsmogelijkheden van de nota stallen en parkeren en aanvullende afwijkingen van de parkeernorm die worden onderbouwd met de specifieke kenmerken van onder meer het bouwplan, het gebied, de beoogde gebruikers en de geboden alternatieve mobiliteit.
5. MaaS: Mobility as a Service. Binnen een MaaS-concept worden alle mogelijke vormen van vervoer gecombineerd en via een app of website aangeboden. Via deze marktplaats voor mobiliteit kan de reiziger eenvoudig de beste vervoersoplossing kiezen voor zijn of haar reis.
6. maatwerkgebied: In de nota stallen en parkeren aangewezen gebieden en gebieden die daaraan toegevoegd zijn of worden op grond van het addendum nota parkeernormen 2019 bijlage I van de Nota stallen en parkeren.
7. Nota stallen en parkeren: Het gemeentelijke parkeerbeleid vastgesteld in 2013

8. ruimtelijke ontwikkeling: het deel van het maatwerkgebied of (toekomstig) betaald parkeergebied waar gebouwd wordt of waar het gebruik wordt gewijzigd.
9. toekomstig betaald parkeergebied: Een gebied waarover de raad heeft besloten dat het in de toekomst betaald parkeergebied wordt maar waarvoor nog geen aanwijzingsbesluit betaald parkeren is genomen en in werking is getreden.
10. verkeersbeweging: Een rit van een auto die vertrekt uit het gebied plangebied naar een plek buiten het plangebied of vice versa.

Artikel 1.2 Doel

Bij ontwikkelingen in betaald parkeergebied en maatwerkgebieden is het een doelstelling om de hoeveelheid verkeer in de stad te beperken. Om te zorgen voor een goede ruimtelijke ordening moet voldoende parkeergelegenheid worden geboden. Door toepassing van maatwerk wordt er minder auto-parkeergelegenheid geboden dan standaard minimaal nodig is volgens het gemeentelijke parkeerbeleid. In deze beleidsregels wordt een eenduidige rekenwijze vastgelegd om het aantal verkeersbewegingen te berekenen bij het toepassen van maatwerk voor het autoparkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen of bij gebruikswijzigingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is.

Artikel 1.3 Toepassingsbereik

a. Deze beleidsregels zijn van toepassing bij het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder a en c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, in een:

- betaald parkeergebied of;
- gebied waarvan besloten is dat betaald parkeren wordt ingevoerd of;
- maatwerkgebied volgens bijlage I bij de Nota Stallen en parkeren

waarvoor door het college of de raad van Gemeente Utrecht een maximale hoeveelheid verkeersbewegingen is vastgesteld en gelden vanaf het moment van bekendmaking.

b. Deze beleidsregels zijn niet van toepassing op een aanvraag voor een bouwplan in één van de genoemde gebieden dat past in het bestemmingsplan dat hier op het moment van vaststelling van deze beleidsregels van kracht is en dat niet kan worden geweigerd.

2. Berekening verkeersbewegingen bij maatwerk

Artikel 2.1 Maximale hoeveelheid verkeersbewegingen

- a. Het college kan een maximumaantal verkeersbewegingen vaststellen voor een maatwerkgebied of een ruimtelijke ontwikkeling. Dit maximum wordt bepaald op basis van het beslag dat de ruimtelijke ontwikkeling of het maatwerkgebied mag leggen op het omliggende wegennet.
- b. In aanvulling van het gestelde onder a kunnen deze beleidsregels ook worden toegepast indien de gemeenteraad een maximale hoeveelheid verkeer in een visie, beleidsdocument of bestemmingsplan heeft vastgesteld.
- c. Een ontwikkeling mag dan alleen plaatsvinden of een vergunning mag worden verleend als met een berekening op basis van deze beleidsregel vooraf wordt aangetoond dat de gestelde maximale hoeveelheid verkeersbewegingen als bedoeld in de regel onder a of b niet wordt overschreden.
- d. Een maximale hoeveelheid verkeersbewegingen kan ook per onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling of een maatwerkgebied worden bepaald om te zorgen voor een evenwichtige verdeling van beschikbare capaciteit over meerdere ontwikkelingen en verschillende eigenaren.

Artikel 2.2 Berekenen hoeveelheid verkeersbewegingen

- a. De hoeveelheid Verkeersbewegingen voor een ruimtelijke ontwikkeling wordt berekend door de berekende parkeerbehoefte te vermenigvuldigen met de hoeveelheid verkeersbewegingen per parkeerplaats zoals beschreven in "Berekening Verkeersbewegingen", bijlage bij deze beleidsregels
- b. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor een bouwplan of gebruikswijziging in het gebied waarvoor een maximum is vastgesteld, levert de aanvrager ter toetsing gegevens aan van de nieuwe en/of gewijzigde parkeersituatie en een berekening als bedoeld onder a. waaruit blijkt dat als gevolg van het bouwplan de vastgestelde maximale hoeveelheid verkeersbewegingen voor de ruimtelijke ontwikkeling of het maatwerkgebied waar het bouwplan zich in bevindt niet wordt overschreden. Dit wordt getoetst met behulp van het gemeentelijk rekenmodel "Berekeningswijze verkeersbewegingen 2019 Gemeente Utrecht"

Artikel 2.3 Verkeersbewegingen bij parkeren op afstand

- a. Autoparkeergelegenheid moet op het eigen perceel zijn gerealiseerd, al dan niet inpandig. Verkeersbewegingen worden standaard berekend van- en naar het eigen perceel.
- b. In afwijking van de regel onder a kan autoparkeergelegenheid ook op afstand worden gerealiseerd. Op basis van het addendum parkeerbeleid 2019 kan het college ook bepalen dat er geen of minder parkeerplaatsen op eigen perceel mogen worden gerealiseerd. Bij de berekening van het aantal verkeersbewegingen mag hiervan uit worden gegaan als aangetoond is dat men daadwerkelijk alleen op de aangegeven afstand kan parkeren en niet in de directe omgeving van het eigen perceel.

Artikel 2.4 Verkeersbewegingen bestaande functie

- a. De hoeveelheid verkeer die wordt gegenereerd door legale functies die op de plek van de ruimtelijke ontwikkeling werden uitgeoefend bij het startmoment van de planvorming (het ter inzage leggen van het Stedenbouwkundig programma van eisen, de bouwvelop of een vergelijkbaar document) of die er functioneren totdat (de voorbereiding van) de bouw van de ontwikkeling start en die verdwijnen als gevolg van deze ontwikkeling, mogen worden verrekend met de hoeveelheid extra verkeer die door het plan wordt gegenereerd op de manier die wordt bepaald bij het vaststellen van het maximum.

3. Randvoorwaarden maatwerk

Artikel 3.1 Voorzieningen niveau en alternatieve mobiliteit

- a. Bij de berekening wordt uitgegaan van Verkeersgeneratie "Centrum" uit CROW-publicatie 317 als de ontwikkeling door een combinatie van voorzieningenniveau, ligging, stallingsmogelijkheden fiets, bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer en mogelijkheden van alternatieve mobiliteit (in plaats van de particuliere auto) ook de kenmerken heeft van een stedelijk centrum.
- b. De initiatiefnemer moet de structurele beschikbaarheid van alternatieve mobiliteit aan tonen waarmee rekening gehouden is bij de berekening van verkeersbewegingen en dient aan te tonen dat de alternatieve mobiliteit tot minimaal 10 jaar na oplevering van het bouwplan wordt gegarandeerd en in stand wordt gehouden.
- c. Deze beleidsregels kunnen worden toegepast wanneer door maatregelen van de initiatiefnemer of de gemeente voldoende aannemelijk is gemaakt, dat er niet alsnog extra verkeersbewegingen plaatsvinden doordat bezoekers, bewoners of bedrijven uitwijken naar (goedkope) parkeerplaatsen in de directe omgeving.

4. Slotbepalingen

Artikel 4.1 Inwerkingtreding

Deze beleidsregels treden op de dag na bekendmaking in werking.

Artikel 4.2 Citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als: Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk.

*Aldus vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van Utrecht, gehouden op 8 september 2020.
De secretaris De Burgemeester*

Bijlage Berekening verkeersbewegingen

Bijlage bij Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk.

Inleiding

In het addendum op de nota parkeernormen uit 2019 zijn de maatwerkmogelijkheden uitgebreid voor de maatwerkgebieden om het mogelijk te maken het aantal verkeersbewegingen beperkt te houden. Op basis van maatwerk worden minder parkeerplaatsen gerealiseerd dan wanneer de standaard parkeernorm wordt toegepast uit de Nota Stallen en parkeren 2013. Het is wenselijk dat maatwerk toegepast wordt bij de binnenstedelijke ruimtelijke ontwikkelingen in betaald parkeergebieden en maatwerkgebieden. In het addendum wordt hierover vermeld:

“Om dit te realiseren kan ervoor worden gekozen om het aantal parkeerplaatsen in of nabij nieuwe ontwikkelingen te beperken in combinatie met regulerende en flankerende maatregelen..... Om deze aanpak mogelijk te maken kan het college voorafgaand of tijdens de planontwikkeling meerdere (maatwerk) maatregelen afspreken en/of opleggen, zoals:Een maximaal aantal parkeerplaatsen op basis van uitgangspunten van een omgevings-/structuurvisie of met een berekening die uitgaat van deelauto's en extra fietsenstallingen. “

Vanwege de vele ontwikkelingen die plaatsvinden in de stad is het wenselijk bij het toepassen van maatwerk een eenduidige transparante methode te hanteren voor het berekenen van de hoeveelheid autoverkeersbewegingen; bij het voorbereiden van een aantal gebiedsontwikkelingen in gemeente Utrecht is hiervoor een berekeningswijze uitgewerkt.

De basis voor deze berekeningswijze is CROW-publicatie 317 waar parkeren en verkeersgeneratie (de hoeveelheid verkeersbewegingen) met elkaar in verband worden gebracht. Met name wordt verwezen naar onderdeel 3.2 Hoofdgroep wonen en onderdeel 2.1 Woongebieden. Bij andere functies wordt ook gebruik gemaakt van andere onderdelen van de CROW-publicatie. Voor een aantal functies wordt door CROW geen uitspraak gedaan over de verhouding Parkeren en verkeersgeneratie. Dan is de verkeersgeneratie bepaald op basis van tellingen, gefundeerde aannames en/of expert judgement.

De hoofdaanname is dat door het beperken van de hoeveelheid parkeerplaatsen (door toepassen van standaardmaatwerk en extra maatwerk) ook de verkeersgeneratie afneemt. We hanteren verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie uit de CROW-publicatie 317 als een gegeven.

*

Onderstaand stappenplan volgt de stappen zoals opgenomen in het rekenmodel. Met behulp van dit rekenmodel wordt in één overzicht zowel het effect op afname verkeersgeneratie als het effect op de parkeerbalans getoond.

* De Utrechtse berekening gaat uit van de verhouding tussen de hoeveelheid parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie uit CROW-publicatie 317 versie 2015. In de publicatie CROW 2018 is de verkeersgeneratie niet herijkt, dus deze wordt nu niet toegepast.

Vaste uitgangspunten:

In deze berekening wordt als basis verwezen naar de CROW-publicatie 317 waar parkeren en verkeersgeneratie met elkaar in verband worden gebracht

Op basis van onderdeel 2.1 van CROW-publicatie woongebieden valt Utrecht in de categorie “Zeer sterk Stedelijk”, dus de bovenste rij van de tabellen.

Alle gebieden waarvoor deze berekeningsmethode relevant is, liggen in betaald parkeergebied of zullen in het kader van de ontwikkeling betaald parkeergebied worden.

We hanteren voor berekening van de verkeersgeneratie de parkeereis zonder dubbelgebruik.

Toelichting Beleidsregels en stappen berekening

Artikel 1.3 Het toepassingsbereik

Deze beleidsregels zijn van toepassing bij het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder a en c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, in een:

- a. betaald parkeergebied of;
- b. gebied waarvan besloten is dat betaald parkeren wordt ingevoerd of
- c. maatwerkgebied volgens bijlage I bij de Nota Stallen en parkeren...

Deze beleidsregels worden toegepast op gebieden, ruimtelijke ontwikkelingen of bouwplannen waarvoor door het college of de raad van Gemeente Utrecht een maximale hoeveelheid autoverkeersbewegingen is vastgesteld en gelden vanaf één dag na bekendmaking. Het maximum wordt al gehanteerd voordat dit in het bestemmingsplan voor de ruimtelijke ontwikkeling is vastgelegd. Het maximum wordt voor de start van de realisatie vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan.

Deze beleidsregels hangen sterk samen met de beleidsregels parkeernormen. Wanneer de Utrechtse parkeernormen wijzigen dan worden deze beleidsregels of in ieder geval het rekenmodel mee aangepast. In het bestemmingsplan wordt verwezen naar de beleidsregels. Daarbij is ook geregeld dat toekomstig beleid van toepassing is op het bestemmingsplan

Artikel 2.1

Op basis van de beperkte beschikbare wegcapaciteit in Utrecht, het Utrechts mobiliteitsbeleid en het Utrechtse parkeerbeleid (inclusief addendum 2019) wordt een maximale hoeveelheid verkeersbewegingen bepaald voor een ontwikkeling. Dit wordt niet bepaald op grond van deze beleidsregels. Met deze beleidsregels wordt getoetst of voldaan wordt aan het gestelde maximum, rekening houdend met de bouwontwikkelingen die nog volgen.

Artikel 2.2

De aanvrager dient bij zijn aanvraag een berekening van de hoeveelheid verkeersbewegingen in. De gemeente toetst of de wijze van berekenen klopt met behulp van het rekenmodel "Berekeningswijze verkeersbewegingen 2019 Gemeente Utrecht" dat beschikbaar is gesteld op de gemeentelijke site, en of, mede met het oog op de overige geplande ontwikkelingen, wordt voldaan aan de vastgestelde maximale hoeveelheid verkeersbewegingen.

De berekeningswijze

Stap 1. Bepaal de autoparkeernorm die van toepassing is.

Bepaal hiervoor de categorie betaald parkeergebied waarin de ontwikkeling ligt of zal liggen na ontwikkeling en bepaal voor het te realiseren programma per onderdeel de meest passende categorie uit de parkeernormen.

Stap 2. Vermenigvuldig de parkeernorm per functie met de hoeveelheid programma.

Gebruik hiervoor de categorieën in de tabel "Bijlage B1", Bijlage 1 bij Nota Stallen en parkeren.

Geef het programma in aantallen of hoeveelheid bvo, afhankelijk van waarmee de norm wordt uitgerekend.

Hanteer bij de opsomming van functies naast de indeling van woningen naar grootte uit de gemeentelijke parkeernormen ook de indeling die CROW hanteert in soort woningen (etage, koop, huurhuis, sociale huur etc.) omdat hiervoor eigen kentallen verkeersgeneratie gelden.

Omdat dit om een verkeersgeneratieberekening gaat is dubbelgebruik niet van toepassing.

Bij verkeersberekeningen wordt niet standaard uitgegaan van een rechtens verkregen niveau. Zie stap 8

Stap 3. Bereken de verkeersgeneratie bij het berekende aantal parkeerplaatsen.

Op basis van de CROW-publicatie 317 geldt per functie een vaste verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie. We vermenigvuldigen de Utrechtse parkeernormen met de verkeersgeneratie per parkeerplaats. De op deze manier berekende verkeersgeneratie past in het beeld van het basisjaar van ons verkeersmodel en tellingen van de afgelopen jaren.

3a. Vertaling maken van de CROW-normen type woning naar Utrechtse parkeernormen woninggrootte
Zie hiervoor het rekenmodel "Berekeningswijze verkeersbewegingen 2019 Gemeente Utrecht". Het rekenmodel bevat een groot aantal functies. Wanneer in het plan een andere naam voor een functie wordt gebruikt dan dient te blijken welke functie uit het rekenmodel is toegepast.

3b. Keuze tussen verkeersgeneratie centrum en de verkeersgeneratie schilcentrum CROW.

De hoeveelheid verkeer per parkeerplaats wordt medebepaald door de kenmerken van het gebied. Uit de normen voor verkeersgeneratie van CROW blijkt dat een bewoner in het centrum (een gebied met kenmerken van een centrum) minder autoritten maakt omdat hij alle voorzieningen dichtbij heeft (allerlei bestemmingen goed bereikbaar zijn te voet of per fiets) terwijl zijn auto vaak niet voor de deur staat. Iemand die dichtbij de snelweg woont en/of op een plek met weinig voorzieningen zal eerder geneigd zijn een rit met de auto te maken.

3c Omrekenen weekdag werkdag

De CROW-publicatie gaat uit van een hoeveelheid verkeersbewegingen per 24 uur. Wanneer je wil berekenen wat dit betekent voor het aantal auto's in de spits dan moet de berekende hoeveelheid per gemiddelde weekdag (week inclusief weekend) worden omgezet in een gemiddelde werkdag. Hierbij hanteren we de door CROW bepaalde omrekenfactoren:

Omrekening weekdag werkdag

Voor woningen = x 1,11 voor bedrijven – x 1,33

Voor overige functies maatwerk (voor een groot aantal functies al opgenomen in het rekenmodel "Berekeningswijze verkeersbewegingen 2019 Gemeente Utrecht"). Voor functies met evenveel verkeer in het weekend geldt bijvoorbeeld dat er geen verschil is tussen een weekdag en een werkdag.

3d Omrekenen werkdag naar drukste spitsuur

Op basis van CROW uitgave 256 is het drukste spitsuur in de ochtend gemiddeld 8 % van 24 uur. In Utrecht is dit meestal maatgevend. In het rekenmodel wordt hiermee standaard gerekend voor wonen en kantoren. Voor specifieke functies en situaties is een specifieke omrekenfactor bepaald.

Daarnaast kunnen voor specifieke functies zoals Kiss and Ride nog aannames worden gedaan op basis van onderzoek, nieuwe publicaties of expert judgement.

Stap 4. Bereken afname verkeersbewegingen bij inzet deelauto's en fiets en andere alternatieven

4a Deelauto's

Voor het bewonersdeel van de ontwikkeling kan worden uitgegaan van het gebruik van deelauto's. Uitgaand van het maximum van het huidige beleid mag 20 % van de totale hoeveelheid parkeerplaatsen voor woningen (dus inclusief bezoek) omgezet worden in parkeerplaatsen voor deelauto's. In maatwerkgebieden kan als onderdeel van een MaaS concept (Mobility as a service) nog een groter percentage autoplekken worden omgezet in deelautoplekken en kunnen deelauto's voor bedrijven worden ingezet.

Voor de verkeersgeneratie betekent dit dat er 1 parkeerplaats is in plaats van 4. Aangenomen wordt dat die deelauto (in een situatie van schaarste) twee keer zoveel verkeersbewegingen veroorzaakt als een gewone auto. Dit is een worstcase benadering.

Een deelauto wordt naar zijn aard (en praktisch gezien) niet gebruikt voor woon/werk –verkeer en als dat wel gebeurt maar één keer per dag. Dus de aanname is dat het gebruik van een deelauto in de spits gelijk is aan dat van een gewone auto.

4b Extra fiets(parkeren)

Standaard is het mogelijk 10 % totale parkeerbehoefte autoparkeerplekken om te zetten in fietsparkeerplekken. Dit betekent 10 % aftrek van het aantal bij stap 3 berekende verkeersbewegingen. In maatwerkgebieden kan dit percentage met een extra onderbouwing worden verhoogd wanneer een zeer hoog fietsgebruik aannemelijk is.

4c Overige maatregelen

Mogelijk kan de aanvrager onderbouwen dat bij zijn bouwplan van een nog lagere hoeveelheid parkeerplaatsen, dus verkeersbewegingen kan worden uitgegaan. Het moet hier gaan om bijzondere situaties waar in de parkeernormen of de verkeersgeneratie kengetallen nog geen rekening is gehouden.

Stap 5 Bereken het effect van het parkeren op afstand voor hoeveelheid verkeer

Bereken allereerst hoeveel bewoners, bezoekers en gebruikers niet direct bij de woning, het bedrijf of de voorziening kunnen parkeren maar elders.

Bepaal zonnig wat dit betekent voor de verkeersgeneratie vanaf de parkeerlocatie op afstand. Zie artikel 2.3 van deze beleidsregels.

Stap 6 Aftrek vanwege vermindering hoeveelheid autoverkeer bestaande functie.

De hoeveelheid verkeer die wordt gegenereerd door functies die op deze plek werden uitgeoefend bij de start van de planvorming of nu nog functioneren totdat de bouw van de ontwikkeling start, en die verdwijnen als gevolg van de planvorming, mogen worden verdisconteerd bij de berekening van de hoeveelheid extra verkeer die door het plan wordt gegenereerd.

Bij het begin van de planontwikkeling wordt de hoeveelheid te verrekenen verkeersbewegingen bepaald en opgenomen in het rekenmodel. Het bepaalde maximum houdt dus al rekening met die verrekening. Het gaat om de toename als gevolg van de planvorming. In de berekening wordt er rekening mee gehouden dat er functies verdwijnen. De extra verkeersbewegingen die hierdoor mogelijk worden gemaakt binnen de gestelde maximale toename, kunnen worden toegestaan op het moment dat voldoende zeker is dat deze functies daadwerkelijk verdwijnen. Zie artikel 2.4 van deze beleidsregels.

Artikel 2.3

Zie stap 5 hierboven

Artikel 2.4

Zie stap 6 hierboven

Artikel 3.1

Artikel 3.1 gaat over de randvoorwaarden die gelden voor de toepassing van deze beleidsregels. Wanneer niet aan deze randvoorwaarden zal worden voldaan, dan betekent dit met name bij sub a en sub c dat meer verkeersbewegingen moeten worden berekend.

Sub a

Bij stap 3 b van het rekenmodel moet worden bepaald of sprake is van een centrum situatie. Eerder is dit o.a. onderbouwd voor Cartesiusdriehoek en is het besluit genomen om de Cartesiusdriehoek om te zetten naar een A2 gebied. Wanneer uitgegaan moet worden van een situatie "schil centrum" door een slechtere bereikbaarheid of het ontbreken van voorzieningen dan betekent dit dat er gemiddeld per woning en per parkeerplaats meer ritten zullen plaatsvinden, dus dat bij hetzelfde maximum minder programma kan worden gebouwd.

Sub b

De afname van het aantal parkeerplaatsen is alleen aanvaardbaar als de alternatieven voor de eigen auto op orde zijn. Zo niet, dan mogen deze niet worden toegepast en moeten alsnog meer parkeerplaatsen per functie worden aangelegd. Ook dit zorgt ervoor dat er bij hetzelfde maximum minder programma kan worden gerealiseerd. Deze toetsing vindt plaats op basis van de beleidsregels parkeernormen maar werkt door naar de toepassing van de 'Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk'.

Sub c

De aanname dat het aantal verkeersbewegingen lager is als gevolg van de beperking van het aantal parkeerplaatsen klopt alleen wanneer het aantal parkeerplaatsen daadwerkelijk wordt beperkt en wordt voorkomen dat men gratis of goedkoop kan parkeren in de omgeving. Dit is de reden dat de raad ten behoeve van de planvorming in de Cartesiusdriehoek heeft besloten om ook betaald parkeren in te voeren in de omgeving van het plan. Bureau Goudappel heeft deze noodzaak onderbouwd in het rapport parkeerregulering projectgebied Casus Cartesiusdriehoek dd. 28 mei 2019, onderdeel van het raadsbesluit over invoering betaald parkeren in en rond de Cartesiusdriehoek.