

## Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht,

Gelet op de artikelen 4:81, eerste lid, 4:83 en 1:3, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 3.1.2. lid 2 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening;

Overwegende dat:

- Zij op grond van artikel 2.4 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bevoegd zijn tot beslissen op de aanvraag om een omgevingsvergunning.
- De gemeenteraad op 25 november de module Parkeernormen heeft vastgesteld, waarin de beleidskaders voor toepassing van de parkeernormen zijn vastgesteld.
- Het college deze beleidsregel hanteert bij de beoordeling van de benodigde hoeveelheid autoparkeerplaatsen bij (bouw)ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is.

Besluiten vast te stellen de volgende Beleidsregel parkeernormen auto 2021.

### Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

#### Artikel 1 Definities

1. Bouwontwikkeling: het bouwplan, de bouwplannen of de gebruikswijziging waarvoor een aanvrager een omgevingsvergunning aanvraagt.
2. Ruimtelijke ontwikkeling: alle ontwikkelingen waar een nieuw bestemmingsplan, of aanpassing of afwijking van het bestemmingsplan nodig is waarbij vierkante meters bebouwing of onbebouwde ruimte wordt toegevoegd, in gebruik wordt genomen of anders wordt gebruikt.
3. Parkeernormentabel: tabel in bijlage Parkeernormentabellen bij deze beleidsregel met daarin de parkeernormen fiets per gebied en per functie.
4. CROW: kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte, en verkeer en vervoer
5. Parkeernormen: de normen uit de bijlage Parkeernormentabellen bij deze beleidsregel die de basis vormen voor de berekening van de capaciteitseis en parkeereis fietsparkeren.
6. Zone A1, A2, etc. : de parkeerzones in de gemeente Utrecht waarvoor eigen parkeernormen of tarieven gelden zoals aangegeven in de parkeernormentabel.
7. Mobiliteitshub: locatie buiten de openbare ruimte waar minimaal drie soorten deelvervoer worden aangeboden door commerciële aanbieders.
8. Maatwerklocaties: gebieden als bedoeld in artikel 8 'Maatwerklocaties' van de beleidsregel parkeernormen auto 2021.

#### Artikel 2 Doel

Deze beleidsregel heeft tot doel om de parkeereis voor de fiets te bepalen bij bouwontwikkelingen of gebruikswijzigingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Op basis van de beleidsregel wordt bepaald hoeveel fietsparkeerplaatsen ten minste moeten worden gerealiseerd en waar en hoe deze fietsparkeerplaatsen worden aangelegd. Daarnaast kan met behulp van deze beleidsregel de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen van een ruimtelijke ontwikkeling worden onderbouwd.

#### Artikel 3 Afbakening

Deze beleidsregel is 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.

### Hoofdstuk 2 Capaciteitseis fietsparkeren

#### Artikel 4 Hoofdregel capaciteitseis fietsparkeren

1. Bouwontwikkelingen voldoen aan de capaciteitseis fietsparkeren en voorzien daarmee in voldoende parkeergelegenheid voor de fiets.
2. De capaciteitseis fietsparkeren bij een bouwontwikkeling is de optelsom van de capaciteitseisen van de afzonderlijke functies en wordt berekend door de omvang en de bijbehorende parkeernorm, zoals opgenomen in de tabel Parkeernormen fiets in de bijlage Parkeernormentabellen, met elkaar

- te vermenigvuldigen. De parkeernormen zijn afhankelijk van de locatie. De fietsparkeernormen vormen uitsluitend de minimumnorm. Er geldt geen maximumnorm.
3. Als de tabel Parkeernormen fiets voor een bepaalde functie geen parkeernorm bevat dan bepaalt het college deze norm aan de hand van het parkeercijfer voor een vergelijkbare functie van de gemeente of het CROW, praktijkervaring en expert judgement.
  4. Bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij de bouwontwikkeling niet bepalend is voor de capaciteitseis, wordt de parkeereis bepaald op basis van de omvang van de te ontwikkelen niet-gebouwde gebruiksfunctie.

#### **Artikel 5 Capaciteitseis parkeren en fietsparkeereis**

1. Bij een bouwontwikkeling geldt als uitgangspunt bij niet-woonfuncties dat alleen hoeft te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte die deze veroorzaakt, de parkeereis fietsparkeren.
2. Bij nieuwbouw is de capaciteitseis hetzelfde als de parkeereis fietsparkeren.
3. Bij sloop/nieuwbouw of gebruikwijziging is de fietsparkeereis de capaciteitseis van de nieuwe bouwontwikkeling minus de capaciteitseis van de bestaande bouw plus het aantal fietsparkeerplaatsen dat wordt opgeheven in het kader van de bouwontwikkeling.
4. De capaciteitseis bestaande bouw wordt berekend op basis van de laatste legale functie van die bestaande bouw vermenigvuldigd met de geldende parkeernorm.
5. Er geldt alleen een capaciteitseis bestaande bouw als bedoeld onder c. en d. wanneer bij de start van de ontwikkeling de laatste legale functie nog bestaat of niet langer dan 7 jaar geleden is beëindigd. Als start van de ontwikkeling geldt het moment van vaststellen van het startdocument voor de nieuwe ontwikkeling door het college of, indien er geen startdocument is vastgesteld, het moment van het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning
6. In afwijking van d. geldt bij herontwikkeling binnen tien jaar na ingebruikname dat het aantal parkeerplaatsen dat wordt toegerekend aan de bestaande situatie niet hoger is dan bij de oorspronkelijke ontwikkeling
7. Het college kan medewerking weigeren aan bestemmingsplanwijziging voor een plan waar op basis van lid c. van dit artikel of gelet op de bepalingen van het bouwbesluit weinig of geen extra fietsparkeerplaatsen worden aangelegd in een gebied met bestaande fietsparkeeroverlast, als de fietsparkeeroverlast als gevolg van het plan significant toeneemt

#### **Artikel 6 Mogelijkheden om af te wijken van de fietsparkeereis**

1. Op onderstaande wijze mag worden afgeweken van de parkeereis fietsparkeren als aan de realisatie-eisen en beschikbaarheids- en geschiktheidseisen uit hoofdstuk 4 en 5 wordt voldaan:
  - a. Voor bouwontwikkelingen niet-woningen tot 750m<sup>2</sup> in A-gebied hoeft de fietsparkeereis niet te worden gerealiseerd.
  - b. In plaats van zelf fietsparkeerplaatsen aan te leggen mag tegen vergoeding gebruik worden gemaakt van een bestaande of geplande gemeentelijke of particuliere fietsenstalling binnen loopafstand van de bouwontwikkeling.
  - c. In plaats van zelf parkeerplaatsen aan te leggen op eigen terrein mag er voor het parkeren van bezoekers bij uitzondering gebruik worden gemaakt van de openbare weg binnen loopafstand.
  - d. In plaats van een grote berging in de woning mag bij woningen > 50 m<sup>2</sup> worden gekozen voor een gezamenlijke fietsenbergen indien wordt voldaan aan de voorwaarden als genoemd in bijlage 1 fietsparkeren woningbouw bij deze beleidsregel.
2. Combinaties van afwijkingsmogelijkheden zijn mogelijk.
3. Er mag rekening worden gehouden met dubbelgebruik. De mogelijkheid van dubbelgebruik kan worden beoordeeld nadat is bepaald welke afwijkingsmogelijkheden worden toegepast. Voor het beoordelen van de mogelijkheid van dubbelgebruik geldt de tabel in bijlage 2 aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeerplaatsen.
4. Indien de parkeereis fietsparkeren in een specifiek geval onredelijk hoog is of niet uitvoerbaar is, dan kan hier gemotiveerd van afgeweken worden op basis van een goede motivering door een (verkeers)deskundige.

### **Hoofdstuk 3 Realisatie-eis**

#### **Artikel 7 Realisatie-eis fietsparkeren**

1. Fietsparkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd.

2. Fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden zoveel mogelijk inpandig gerealiseerd.
3. Op grond van artikel 6 b. en c. mag worden afgeweken van de hoofdregel onder a. waarbij aan de hiervoor gestelde eisen over realisatie en beschikbaarheid uit hoofdstuk 3 en 4 van deze beleidsregel moet worden voldaan.
4. Ten behoeve van de toetsing van de realisatie-eis worden alle fietsparkeerplaatsen per doelgroep per specifieke functie en bijbehorende voorzieningen aangegeven op een inrichtingstekening die onderdeel uitmaakt van de aanvraag omgevingsvergunning.
5. Van de op eigen terrein te realiseren fietsparkeerplaatsen moet 10% voorzien zijn van een laadpunt voor elektrische fietsen.
6. De parkeerplaatsen moeten zodanig worden aangelegd dat deze gebruikt kunnen worden door de beoogde doelgroepen (bewoners, werkers en/of bezoekers) op grond waarvan het dubbelgebruik in artikel 6 lid f is berekend.

#### **Artikel 8 Fietsparkeerplaatsen bezoek van bewoners**

1. Voor de fietsparkeernorm bezoekers van bewoners geldt dat:
  - a. deze parkeerbehoefte op eigen terrein moeten worden gefaciliteerd
  - b. deze uitsluitend van toepassing is op appartementsgebouwen
2. fietsparkeerplaatsen bij appartementsgebouwen in de vorm van fietsenrekken of fietsnietjes e.d. worden aangelegd, tenzij er ruimte en mogelijkheid is om fietsen passend te stallen op het eigen erf of binnenterrein van het appartementencomplex
3. de fietsparkeereis wordt gehalveerd voor niet betaald parkeergebieden en in betaald parkeergebieden bij woningblokken met meer dan 20 woningen voor de woningen vanaf 21 woningen en meer. Wanneer deze parkeerplaatsen op straat worden gerealiseerd geldt deze regel per hoofdingang
4. Het gestelde onder a. 4 geldt niet voor bouwplannen die onderdeel uitmaken van een verkeersluwe gebiedsontwikkeling binnen een maatwerklocatie
5. Indien wordt toegestaan om (een deel van) het bezoekersparkeren op straat te faciliteren moet de wijze van realisatie worden afgestemd op de stedenbouwkundige eisen.

#### **Hoofdstuk 4 Beschikbaarheidseis fietsparkeren (gebruiksfase)**

##### **Artikel 9 Geschiktheid, duurzame beschikbaarheid, gebruik en communicatie**

1. De aanvrager toont de duurzame en structurele beschikbaarheid van de fietsparkeerplaatsen voor zijn bouwontwikkeling aan voor de verschillende doelgroepen bewoners, werkenden en bezoekers voor de tijdstippen dat deze nodig zijn conform bijlage 2 aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeerplaatsen, en vanaf het eerste moment van ingebruikname.
2. De aanvrager toont de geschiktheid en structurele beschikbaarheid van fietsparkeerplaatsen aan, die nodig zijn voor onderbouwing van een afwijking van de fietsparkeereis zoals beschreven in artikel 6.
3. Om te voldoen aan het gestelde onder a en b dient de aanvrager bij een aanvraag omgevingsvergunning of ter onderbouwing van de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan een mobiliteitsbeheerplan in waarin hij de volgende punten beschrijft en onderbouwt:
  - a. Waarom de gekozen parkeeroplossing of afwijking passend is/zijn voor deze bouwontwikkeling.
  - b. Hoeveel fietsparkeerplaatsen er voor welke doelgroep beschikbaar zijn voor de bouwontwikkeling (inclusief fasering bij een bouwontwikkeling als onderdeel van een gebiedsontwikkeling) en voor welke doelgroepen de extra fietsparkeerplekken beschikbaar zijn die worden toegepast op grond van artikel 7 AW 2 van de Beleidsregel parkeernormen auto 2021.
  - c. Hoe duurzaam beheer van collectieve voorzieningen verzekerd is.
4. Het onder c. beschreven mobiliteitsbeheerplan moet worden aangeleverd op een door of namens het college vastgesteld (digitaal) formulier.
5. Aanvrager overlegt bij zijn aanvraag omgevingsvergunning bewijsstukken waaruit blijkt dat de in dit hoofdstuk beschreven maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Onder andere wordt daarbij aangetoond dat de rechtsoptolger (toekomstige eigenaar) van de bouwontwikkeling verplicht is de beschreven maatregelen duurzaam en structureel uit te voeren en dat toekomstige bewoners en andere gebruikers van de bouwontwikkelingen hier duurzaam en structureel aanspraak op kunnen maken.

## Artikel 10 Parkeren op loopafstand in een fietsenstalling

1. De mogelijkheid om voor een bouwontwikkeling gebruik te maken van fietsparkeerplaatsen buiten eigen terrein in een fietsenstalling kan worden toegepast wanneer deze op loopafstand ligt zoals in onderstaande tabel voor verschillende gebieden en verschillende doelgroepen is aangegeven.

Zone loopafstand  
A1 500 meter  
A2 250 meter  
B1/B2/C1/C2 125 meter

2. Het is in principe onwenselijk dat voor een ontwikkeling gebruik gemaakt wordt van fietsparkeerplaatsen op loopafstand. De aanvrager moet onderbouwen waarom het in een specifiek geval wel wenselijk en redelijk is dat voor het voldoen aan (een deel van) de parkeereis gebruik gemaakt wordt van fietsparkeerplaatsen op loopafstand, gelet op schaars beschikbare ruimte en andere belangen zoals groen, duurzaamheid, stedenbouwkundige en monumentale waarden en leefbaarheid.
3. De onder a. bedoelde loopafstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg vanaf een ingang van het pand tot aan de eerste parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening. De afstand kan worden bepaald met behulp van het programma Google Maps.
4. Een afgesloten particuliere parkeerplaats op maaiveld wordt gelijkgesteld met een fietsenstalling.
5. Om gebruik te maken van de mogelijkheid om het fietsparkeren op te lossen in een bestaande fietsenstalling moet worden aangetoond dat deze fietsparkeerplaatsen duurzaam en structureel beschikbaar zijn ten behoeve van de ontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is. Hiervoor moeten de volgende gegevens worden aangeleverd:
  - a. Een overzicht van de eigenaar van de fietsenstalling van het gebruik en de bezetting van de fietsenstalling in de afgelopen drie jaar, waaruit blijkt dat de benodigde plekken aanwezig en beschikbaar zijn op de tijdstippen dat dit nodig is. Gebruik voor de nieuwe ontwikkeling is toegestaan tot een maximumbezetting van 90% is toegerekend.
  - b. Een contract waaruit blijkt dat:
    - i. de eigenaar van de fietsenstalling de afgesproken hoeveelheid plekken beschikbaar stelt en beschikbaar houdt ten behoeve van de bouwontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is en
    - ii. de aanvrager deze fietsparkeerplaatsen, voor zover het gaat om fietsparkeerplaatsen voor bewoners en werkenden, op de relevante tijdstippen huurt of er een abonnement op heeft en
    - iii. de opvolgende eigenaren van de bouwontwikkeling en van de fietsenstalling beiden gehouden zijn deze afspraken na te komen, bijvoorbeeld via een kettingbeding
6. Om gebruik te maken van de mogelijkheid om het parkeren op te lossen in een nieuw te bouwen fietsenstalling buiten eigen terrein moet in plaats van bezettingscijfers een parkeerbalans gemaakt worden voor al het afgesproken gebruik, op basis van bijlage 2 aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeren. Hiervoor geldt een maximum van 100% benutting. Voor het overige geldt het gestelde onder a t/m d.
7. Het college kan op verzoek van de aanvrager of rechthebbende op de vergunning in de volgende gevallen medewerking verlenen aan aanpassing van de afspraken en voorwaarden over parkeren in een fietsenstalling buiten eigen terrein in de (aanvraag) omgevingsvergunning:
  - a. Indien de rechthebbende op de vergunning aantoont dat elders fietsparkeerplaatsen duurzaam en structureel voor de ontwikkeling beschikbaar zijn conform de verleende vergunning of het op dat moment geldende gemeentelijke parkeerbeleid.
  - b. Tussen het moment van afgifte omgevingsvergunning en ingebruikname van het gebouw is het fietsparkeernormenbeleid van de gemeente aangepast.
  - c. Bij wijziging van afspraken en voorwaarden over fietsparkeren in de omgevingsvergunning moeten deze opnieuw voldoen aan de eisen onder a t/m d;

## Artikel 11 Fietsparkeren op loopafstand op de openbare weg

1. De mogelijkheid om voor een bouwontwikkeling fietsparkeerplaatsen voor bezoekers aan te leggen buiten eigen terrein op de openbare weg kan worden toegepast wanneer deze binnen loopafstand liggen zoals beschreven in artikel 4.4 a. en b.

2. Het is onwenselijk dat het fietsparkeren voor nieuwbouwontwikkeling fietsparkeerplaatsen op de openbare weg worden aangelegd gelet op het doel van de gemeente om de leefbaarheid in buurten te verbeteren waardoor er minder ruimte is voor het parkeren. De aanvrager moet onderbouwen waarom het in een specifiek geval wel wenselijk en redelijk is dat voor het voldoen aan (een deel van) de fietsparkeereis voor bezoekers gebruik gemaakt wordt van de openbare weg.

## Hoofdstuk 5 Diversen

### Artikel 12 Bereikbaarheidsfonds

Invulling van dit artikel volgt bij uitwerking van het raadsvoorstel Bereikbaarheidsfonds

## Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

### Artikel 13 Intrekking

De Beleidsregel Parkeernormen Fiets en Auto 2019 wordt ingetrokken.

### Artikel 14 Overgangsbepalingen

1. De Beleidsregel Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I Nota Stallen en parkeren) blijft van toepassing op:
  - a. bouwplannen van aanvragers die binnen een half jaar na een positief antwoord van de gemeente op een indicatieaanvraag voor het betreffende bouwplan een aanvraag omgevingsvergunning indienen en die zijn beoordeeld op grond van de Beleidsregel Parkeernormen Fiets en auto 2019
  - b. omgevingsvergunning indienen en die zijn beoordeeld op grond van de Beleidsregel Parkeernormen Fiets en auto 2019
  - c. bouwplannen waarvoor op het moment van vaststelling van deze beleidsregel reeds een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend;
  - d. bouwplannen op basis van een voor de vaststelling van deze beleidsregel vastgesteld stedenbouwkundige programma van eisen (SPVE) of Bouwvelop (BE) of tender met daarin opgenomen aantallen fietsparkeerplaatsen of te hanteren parkeernormen.
  - e. bouwplannen waarover de gemeente met de ontwikkelaar/aanvrager/eigenaar voor vaststelling van deze beleidsregel een overeenkomst heeft gesloten waarin de aantallen fietsparkeerplaatsen of de te hanteren parkeernormen zijn vastgelegd.
2. Het college kan deze beleidsregel van toepassing verklaren op bouwplannen als bedoeld onder a. indien de aanvrager hier formeel mee instemt. Op dat moment vervalt de aanspraak op deze overgangsbepaling.

### Artikel 15 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking op 1 februari 2022.

### Artikel 16 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als Beleidsregel parkeernormen fiets 2021.

*Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, in de vergadering van 21 december 2021.*

*De burgemeester*

*Sharon A.M. Dijkema*

*De secretaris,*

*Gabrielle G.H.M. Haanen*



## Toelichting bij Beleidsregel parkeernormen fiets

### Algemeen

In deze beleidsregel geeft het college weer op welke manier de fietsparkeerbehoefte wordt vastgesteld bij bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is, en op welke manier deze behoefte kan worden ingevuld.

### Parkeernormen niet toepassen bij beoordelen bestaande situaties

Parkeernormen zijn van toepassing bij nieuwe bouwontwikkelingen of gebruikswijziging van bestaande panden. We gebruiken de parkeernormen dus niet om vast te stellen of in een bepaalde bestaande straat of wijk in de stad voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn.  
Artikelsgewijs

### Artikel 2 Doel

In paragrafen 1.1. en 1.2 van de module Parkeernormen staat een toelichting op het doel van deze beleidsregel.

### Artikel 3 Toepassingsbereik

In paragraaf 1.4 van de module Parkeernormen staat uitleg over de koppeling van deze beleidsregel aan de omgevingsvergunning, en over de betekenis van de beleidsregel voor bestemmingplannen.

### Artikel 4 Hoofregel capaciteitseis fietsparkeren

In hoofdstuk 2 van de module Parkeernormen staat een toelichting op de berekening van de capaciteitseis parkeren. Voor berekenen van de parkeereis gebruiken we de parkeernormtabel in de bijlage Parkeernormentabellen, waarin voor een groot aantal functies de parkeernorm is opgenomen. Dit zijn de minimumnormen. Voor fietsparkeren hebben we geen maximumnormen vastgelegd. We kiezen voor berekening van de parkeereis de functie(s) uit de tabel die het best aansluit(en) bij de geplande ontwikkeling. We hanteren dus bijvoorbeeld niet de functie kantoor als het om een kantoor met baliefunctie gaat, maar de functie commerciële dienstverlening. Bij het vaststellen van het rechtens verkregen niveau mag van een algemenere categorie worden uitgegaan wanneer niet bekend is wat feitelijk de (laatste legale) functie van elke ruimte in het gebouw is geweest.

Als een specifieke functie niet in de tabel staat, gaan we voor berekenen van de parkeernorm uit van een functie waarbij eenzelfde mobiliteitsgedrag hoort. Bij de aanvraag omgevingsvergunning moet de initiatiefnemer onderbouwen waarom de betreffende parkeernorm passend is voor de functie. Hierbij kan de aanvrager gebruik maken van de kencijfers van CROW, andere relevante bronnen en expert judgement. De gemeente beoordeelt de onderbouwing.

### Ondergeschiktheid

Bij gemengde functies, zoals bijvoorbeeld een bibliotheek met bijbehorend kantoor of een winkel met horeca, gaan we uit van de parkeernorm van de hoofdfunctie zolang die minimaal 2/3 uitmaakt van de totale oppervlakte en de andere activiteit volledig ten dienste van de hoofdfunctie staat. Als dit niet het geval is, berekenen we de parkeernorm per functie.

### BVO

Bij de berekening van de parkeernorm van woningen en kantoren gaan we uit van de bruto vloeroppervlakte (BVO). Hiermee voorkomen we dat er discussie ontstaat over functies en ruimtes in het gebouw. Hierbij is het uitgangspunt dat we de 'verkeersruimte' naar rato verdelen onder de functies in het pand. Bij bedrijfsverzamelgebouwen of multifunctionele gebouwen is er echter wel aanleiding om de 'verkeersruimtes' (trappenhuisen) en technische ruimten apart te beschouwen en hier een zeer lage of geen parkeernorm aan te koppelen. We rekenen fietsenstallingen, garages en P+R-terreinen niet mee in het BVO. Deze functies hebben geen zelfstandig verkeersaantrekkende werking, maar horen bij een andere functie.

### Afronding parkeereis

Bij bepalen van de parkeereis ronden we rekenkundig af aan het eind van de berekening (dus niet per tussenstap) op hele getallen. Dit betekent dat we tot en met 0.49 naar beneden afronden, en vanaf 0.5 naar boven.

### Artikel 5 capaciteitseis parkeren en fietsparkeereis

Een ontwikkelaar hoeft alleen te voorzien in de extra parkeerbehoefte die als gevolg van het plan ontstaat. Wanneer het gaat om nieuwbouw ter vervanging van een bestaande functie, of wijziging van het gebruik



van een pand (bijvoorbeeld als een kantoorpand wordt omgebouwd naar woningen), dan trekken we de parkeerbehoefte van de oude/bestaande functie af van de parkeereis. Hierbij gelden onderstaande uitgangspunten:

- We berekenen de capaciteitseis van de oude/bestaande parkeerbehoefte met de huidige parkeernormen.
- Bij een gebruikswijziging van een deel van het pand maken we een berekening van de parkeereis voor het hele pand.
- Bij berekening van de parkeereis van de oude/bestaande functie houden we geen rekening met dubbelgebruik.
- Als het pand dat wordt vervangen of gewijzigd al (lange tijd) leeg staat dan geldt de parkeerbehoefte van de laatste legale feitelijke functie. Hierbij hanteren we een termijn van zeven jaar.
- Als er parkeerplaatsen verdwijnen door de nieuwe ontwikkeling dan moeten deze worden gecompenseerd, tenzij ook zonder deze parkeerplaatsen wordt voldaan aan de capaciteitseis voor deze nieuwbouwontwikkeling (zie ook RVS 2008 BV 3609, 200704660).
- De beoordeling van het rechtens verkregen niveau op basis van het bouwbesluit is leidend.
- Wanneer vanwege aftrek van de bestaande parkeerbehoefte weinig of geen parkeerplaatsen worden aangelegd voor een plan, dan betekent dit niet dat er ook daadwerkelijk parkeerplaatsen aanwezig en beschikbaar moeten zijn voor de ontwikkeling.

## **Artikel 6 Mogelijkheden om af te wijken van de fietsparkeereis**

### **Gezamenlijke fietsenberging**

In het Bouwbesluit zijn eisen opgenomen voor de realisatie van fietsenbergingen bij woningen. Voor woningen groter dan 50 m<sup>2</sup> is de eis om per woning een individuele berging aan te leggen. Om het inpandig fietsparkeren te bevorderen vragen wij initiatiefnemers om daarnaast ook een gezamenlijke fietsenstalling te realiseren. Initiatiefnemers kunnen er ook voor kiezen om niet voor alle woningen een individuele fietsenberging te realiseren. In dat geval moet de initiatiefnemer een gezamenlijke fietsenstalling aanleggen, die voldoet aan de (kwaliteits-)eisen in de bijlage fietsparkeren woningbouw. Voor woningen die kleiner zijn dan 50 m<sup>2</sup> is in het Bouwbesluit opgenomen dat een gezamenlijke berging volstaat. We stimuleren initiatiefnemers om hierbij ook de aanvullende eisen uit de bijlage fietsparkeren woningbouw mee te nemen.

### **Dubbelgebruik**

Er kan met dubbelgebruik worden gerekend bij fietsparkeren. Bij berekening van dubbelgebruik wordt geen extra korting toegepast als het gaat om een locatie waar veel voorzieningen bij elkaar liggen. Het uitgangspunt is dat bezoekers hier meerdere locaties in één keer bezoeken, maar hiermee is al rekening gehouden in de normen van gebieden waar veel voorzieningen zijn (zoals de binnenstad). Als parkeren voor verschillende doelgroepen op verschillende locaties wordt voorzien (bijvoorbeeld bewoners en bezoekers ieder in een eigen stalling) is het niet mogelijk om tussen die groepen uit te gaan van dubbelgebruik.

## **Artikel 8 Fietsparkeerplekken bezoek van bewoners**

De fietsparkeereis voor bezoek aan bewoners geldt alleen voor appartementencomplexen. Bij eengezinswoningen is er de mogelijkheid voor het parkeren van fietsen in voor- of achtertuin of openbaar gebied en zijn dus geen extra voorzieningen nodig. Bij grote woningblokken geldt voor het aantal woningen boven de 20 een korting op de fietsparkeereis voor bezoek van maximaal 50%. We rekenen woningen tot één woonblok waarvan de (bel-)ingang en brievenbussen op dezelfde plek gesitueerd zijn.

## **Artikel 9 Geschiktheid, duurzame beschikbaarheid, gebruik en communicatie**

De ontwikkelaar is bij iedere ontwikkeling verplicht om een mobiliteitsbeheerplan op te stellen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt hierop getoetst. In dit plan neemt de ontwikkelaar op hoe mobiliteit voor de ontwikkeling structureel en duurzaam is georganiseerd, waarom de gekozen mobiliteitsoplossing (en) passend is voor de ontwikkeling (met aandacht voor toegankelijkheid en betaalbaarheid), welke voorzieningen voor welke doelgroepen toegankelijk en beschikbaar zijn, en hoe hierover (ook in de toekomst) gecommuniceerd wordt. Hiermee stimuleren we ontwikkelaars om na te denken over oplossingen die niet alleen op papier volstaan, maar ook in praktijk goed zullen werken. De ontwikkelaar kan bijvoorbeeld vastleggen dat de vereniging van eigenaren in de toekomst verantwoordelijk is voor onderhoud en toewijzing van fietsparkeerplaatsen, en via een kettingbeding regelen dat toekomstige gebruikers op de hoogte zijn van de mogelijkheden voor fietsparkeren. Een andere optie is dat de ontwikkelaar verplichtingen vastlegt in een overeenkomst met de gemeente. Het mobiliteitsbeheerplan is uitgebreider naarmate het om een complexere ontwikkeling gaat.



#### **Artikel 10 Parkeren op loopafstand in een fietsenstalling**

Omdat fietsers doorgaans zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren, ook als daarvoor geen formele parkeerplekken beschikbaar zijn, is het in principe niet wenselijk dat fietsparkeerplaatsen buiten eigen terrein op meer dan enkele meters afstand worden gerealiseerd. Hierdoor ontstaat immers een risico op overlast in de openbare ruimte. Het is, met name in bestaande woonwijken bij functiewijziging of sloop/nieuwbouw, echter niet altijd mogelijk om fietsparkeren op eigen terrein te regelen. Als de aanvrager onderbouwt waarom fietsparkeren op loopafstand in een specifieke situatie wel wenselijk is, dan is dit een optie. Hiervoor gelden dan de loopafstanden zoals weergegeven in de tabel in artikel 9. De loopafstanden zijn in zone A1 het langst, omdat hier de ruimte beperkt is, en het lastig is om bij ontwikkelingen plek te reserveren voor fietsparkeren. Daarbij geldt dat in het centrumgebied vaker meerdere bestemmingen gecombineerd worden, en dat fietsers over het algemeen genomen bereid zijn om iets verder te lopen.

#### **Structureel en duurzaam beschikbaar**

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

Wanneer een functie lange tijd functioneert op een locatie mag ervanuit gegaan worden dat de parkeerbehoefte stabiliseert. Om te voorkomen dat we rekening houden met een theoretische parkeerbehoefte, wordt met deze toevoeging duidelijk gemaakt dat bij de beoordeling of er nog ruimte is in fietsenstallingen of andere gezamenlijke stallingsvoorzieningen, alleen rekening hoeft te worden gehouden met het feitelijke bestaande gebruik en met concrete plannen die zorgen voor extra parkeerbehoefte. Daarbij moet wel onderbouwd worden dat het beperkte gebruik structureel is en niet slechts het gevolg van de beperkte behoefte van een huidige gebruiker.

#### **Artikel 11 Fietsparkeren op loopafstand op de openbare weg**

Wanneer fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd, is het Handboek Openbare Ruimte (HOR) van toepassing.

#### **Artikel 14 Overgangsbepaling**

Op bouwplannen die onder de overgangsregeling vallen is de Beleidsregel Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I Nota Stallen en parkeren) van toepassing. Als de aanvrager daarmee instemt kan het college alsnog deze beleidsregel van toepassing verklaren. In dat geval is de volledige Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 van toepassing. Het is dus niet toegestaan om zowel voorschriften uit de parkeerbeleid 2019 als voorschriften uit het parkeerbeleid 2021 toe te passen binnen één aanvraag.