

Beleidsregel Parkeernormen Brainport Smart District 2022

Burgemeester en wethouders van Helmond

Gelet op art. 7c lid 6 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet en artikel 1:3 lid 4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb)

Besluiten:

vast te stellen de navolgende Beleidsregel parkeernormen Brainport Smart District 2022:

1. INLEIDING

De wijk Brainport Smart District (BSD) gaat de komende jaren ontwikkeld worden. Deze wijk wordt qua opzet een heel andere wijk dan de bestaande wijken in Helmond. De nieuwste inzichten en technieken op het gebied van participatie, gezondheid, data, mobiliteit, energie en circulariteit worden hier ingezet om een duurzame en mooie woonomgeving te creëren. Ook met mobiliteit, en daarmee onder andere parkeren, wordt anders omgegaan in de wijk dan men gewend is. Toekomstige bewoners van Brainport Smart District worden hierover ingelicht zodat zij vooraf weten waar ze qua mobiliteit aan toe zijn binnen de wijk.

Deze Beleidsregel parkeernormen Brainport Smart District 2022 geeft invulling aan het onderdeel Parkeren uit het bestemmingsplan "Brainport Smart District". In de beleidsregel wordt aangegeven hoeveel parkeerplaatsen voor auto's en voor fietsen er bij nieuwe ontwikkelingen in de wijk gerealiseerd gaan worden en ook voorwaarden waar deze gerealiseerd (kunnen) worden.

Voor de normering in de beleidsregel is aansluiting gezocht bij de visie voor de gehele ontwikkeling van Brainport Smart District. Zie hiervoor het door de gemeenteraad vastgestelde Masterplan & Beeldkwaliteitsplan Brainport Smart District (februari 2022). Gezien deze visie staat actieve mobiliteit (voetgangers en fietsers) centraal in deze wijk. Daarom wijken de parkeernormen in deze beleidsregel af van de landelijke richtlijnen van de Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw (CROW).

2. JURIDISCH KADER

Deze Beleidsregel wordt vastgesteld op basis van art. 7c lid 6 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. In het bestemmingsplan "Brainport Smart District" zijn op basis van deze bepaling regels over parkeren opgenomen waarvan de uitleg afhankelijk wordt gesteld van deze Beleidsregel. Hiermee is het mogelijk om in het bestemmingsplan "Brainport Smart District" een regeling voor het parkeren op te nemen zonder de parkeernormen concreet in het bestemmingsplan vast te leggen.

Het bestemmingsplan "Brainport Smart District" vormt het toetsingskader voor alle aanvragen voor ruimtelijke activiteiten, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en daarnaast voor alle wijzigingen in het gebruik en afwijkingen van het bestemmingsplan. Alle aanvragen voor een omgevingsvergunning zullen worden getoetst aan de parkeernormen uit deze beleidsregel. De gemeente zorgt voor realisatie en instandhouding van de parkeerplaatsen op de openbare mobiliteitshubs conform de gestelde parkeernormen. Bij oplevering van de functies, aangevraagd in de omgevingsvergunning, moet de gemeente de benodigde parkeerplaatsen op de mobiliteitshubs gerealiseerd hebben.

Deze Beleidsregel geldt met uitsluiting van andere beleidsregels op het gebied van parkeernormen voor het gebied Brainport Smart District zoals aangegeven in Bijlage 1

3. UITGANGSPUNTEN

In het bestemmingsplan staat dat Brainport Smart District ontwikkeld wordt als een proeftuin voor de maatschappij van morgen. Actieve mobiliteit (lopen en fietsen) staat centraal in deze wijk. Mobiliteit is

een middel om te verbinden, met andere mensen binnen de wijk en ook daarbuiten. Brainport Smart District richt zich daarom op een aantal doelstellingen:

- Emissievrije mobiliteit van goederen en mensen binnen de grenzen van BSD;
- Nul verkeersongevallen en -doden binnen de grenzen van BSD;
- Alle verplaatsingen binnen BSD te voet, per fiets of met gedeeld transport. Gedeeld transport is een voorbeeld van collectieve voorzieningen / wijksystemen binnen BSD. Het kan daarom zijn dat van ontwikkelaars verwacht wordt dat zij deelnemen aan deze collectieve voorzieningen / wijksystemen en dat van ontwikkelaars een bijdrage in de kosten wordt verwacht;
- Slimme aflevering van goederen;
- Beperken van vervoersbewegingen van goederen en mensen;
- Smart hubs voor mobiliteit en parkeren. Een locatie waar parkeren en deelauto's /-voertuigen gefaciliteerd worden maar waar ook aanvullende maatschappelijke voorzieningen gefaciliteerd kunnen worden (b.v. pakketkluisen, inzameling reststromen e.d.);

De inrichting van de wijk is gebaseerd op deze doelstellingen. Een belangrijke onderliggende gedachte is dat de leefomgeving van de bewoners en werkenden in Brainport Smart District gericht is op de mens en niet op de auto. Zo ontstaat een omgeving die veilig, gezond en sociaal is. De straten worden niet gedomineerd door rijdende en geparkeerde auto's, maar door lopende, fietsende en recreërende mensen. Op grond van bovenstaande wordt binnen Brainport Smart District, ten opzichte van andere bestaande wijken, anders omgegaan met parkeren van auto's en stallen van fietsen.

Uitgangspunten voor deze beleidsregel zijn daarom:

1. Het auto- en vrachtverkeer wordt binnen de bebouwing zo veel mogelijk geweerd. Dit geldt b.v. ook voor bezorging van pakketjes.
2. In de wijk wordt het parkeren van auto's, bestelbusjes e.d. alleen gefaciliteerd op openbare parkeerplaatsen op de mobiliteitshubs aan de randen van de te ontwikkelen wijk. Parkeren wordt dus niet direct bij de aanwezige functies (woningen, bedrijven e.d.) gerealiseerd.
3. De mobiliteitshubs worden, voor alle functies, aan de buitenranden van de bouwvelden geïmplementeerd als openbare parkeerplaatsen. Dus niet op eigen terrein.
4. Parkeren van gemotoriseerd vervoer binnen de bebouwde zone van Brainport Smart District is niet toegestaan. Uitzonderingen hierop zijn:
 - a. Personen met een gehandicaptenparkeerkaart (bewoners, werknemers en bezoekers).
 - b. Bij de van oudsher aanwezige woningen / bedrijven in privébezit aan de Diepenbroek 16, Kranenbroek 1, 1a, 2, 3, Medevoort 18, 20, 29a, 31, Berenbroek 6 en Markesingel 2 blijft parkeren op eigen terrein door bewoners, werknemers en bezoekers wel toegestaan, indien deze woningen / bedrijven gehandhaafd blijven. Deze uitzondering blijft ook gelden bij ver- en nieuwbouw aan/van de bestaande woning / het bestaande bedrijf indien dit op (een deel van) hetzelfde perceel plaatsvindt en de gemeente akkoord gaat met de eventuele nieuwe ontsluiting van het perceel.
5. Van de te realiseren openbare parkeerplaatsen op de mobiliteitshubs dient een deel aangewezen te worden als gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van de nabijgelegen bouwvelden.
6. Bezoekers van alle functies moeten parkeren op de mobiliteitshubs. Met uitzondering van bezoekers van de van oudsher aanwezige woningen / bedrijven in privébezit aan de Diepenbroek, Kranenbroek, Medevoort en Berenbroek.
7. Voor alle functies is er binnen een straal van 400 m1 altijd een mobiliteitshub aanwezig. Tijdens de bouwfase van de wijk kan dit tijdelijk mogelijk iets groter zijn. Voor het merendeel van de functies zal de loopafstand korter zijn omdat de mobiliteitshubs ook direct aansluitend aan bouwvelden gerealiseerd worden.
8. NS Station Brandevoort is gelegen binnen de wijk Brainport Smart District. De trein biedt daarom een zeer goed alternatief voor het gebruik van de auto. De afstanden van alle functies binnen Brainport Smart District en het station bedragen tussen de 50 en maximaal 1.400m. (in vogelvlucht).
9. De snelfietsroute Helmond – Eindhoven loopt door de wijk Brainport Smart District. Daarmee zijn de centra van deze steden met de fiets zeer goed bereikbaar vanuit Brainport Smart District en sluiten daar aan op de bestaande fietsnetwerken. De fiets is daarmee ook een zeer goed alternatief voor de auto.
10. De wijk met energie: het gebruik van elektrische voertuigen draagt direct bij aan het doel van de emissievrije mobiliteit van goederen en mensen binnen de grenzen van Brainport Smart District. Het laden van elektrische auto's wordt gefaciliteerd op de mobiliteitshubs. Het opladen van elektrische auto's e.d. kan niet bij de woning plaatsvinden, met uitzondering:

- a. Van die locaties binnen de bebouwde zone waar parkeervoorzieningen voor personen met een gehandicaptenparkeerkaart wel zijn toegestaan. Indien het geen gemeentegrond is, is de eigenaar verantwoordelijk voor de realisatie van één of meerdere oplaadpunten.
 - b. Bij de van oudsher aanwezige woningen en bedrijven waar op eigen terrein wordt geparkeerd. De eigenaar is zelf verantwoordelijk voor de realisatie van één of meerdere oplaadpunten.
11. De openbare parkeerplaatsen moeten altijd toegankelijk en beschikbaar zijn en blijven ten behoeve van het parkeren.
 12. Voor de afmetingen van Gehandicaptenparkeerplaats moet uitgegaan worden van de afmetingen zoals aangegeven wordt in de landelijke richtlijnen van de Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw (CROW).
 13. De gemeente zal per bouwontwikkeling niet meer parkeerplaatsen realiseren dan de aangegeven parkeernorm voor auto's.
 14. Er worden extra eisen opgelegd aan het aantal te realiseren fietsenstallingen voor het stallen van fietsen, bakfietsen, scooters e.d. ten opzichte van het Bouwbesluit. Deze extra eisen zijn opgenomen in onderdeel 5.1. Er moet namelijk voorzien worden in voldoende- en veilige stallingsruimte voor deze vervoermiddelen omdat er slechts beperkt wordt voorzien in het aantal parkeerplaatsen voor auto's. Om de fiets een belangrijk alternatief voor de auto te laten zijn moet het (stallen van) fietsen gestimuleerd en gefaciliteerd worden.
 15. Ook worden kwaliteitseisen opgelegd voor de bruikbaarheid van stallingsvoorzieningen voor fietsen. Reden hiervoor is dat fietsen ook zo optimaal mogelijk gestald kunnen worden voor bewoners, werknemers als bezoekers. Fietsenstallingen bevinden zich op logische plekken in de dagelijkse routes van mensen. Ze worden niet aan de achterkant van functies op lastig te bereiken locaties weggelaten.
 16. Bij het realiseren van stallingsvoorzieningen voor fietsen is het wel toegestaan om meer parkeerplaatsen (stallingsplaatsen) dan de aangegeven parkeernorm voor de betreffende bouwontwikkelingen te realiseren. De parkeernormen voor fietsen zijn daarmee minimum normen.
 17. Vanuit de vastgestelde visie voor mobiliteit (Masterplan & Beeldkwaliteitsplan Brainport Smart District) is het noodzakelijk dat aan de bewoners en bedrijven en de bezoekers faciliteiten voor deelvervoer aangeboden worden. Gezamenlijk met bewoners en bedrijven zal worden bepaald wat de juiste en gewenste faciliteiten voor deelvervoer zijn (b.v. deelauto's, deelbakfiets e.d.). Eén en ander uiteraard afhankelijk van de vraag.
 18. Deelauto's worden gestationeerd op de mobiliteitshubs. Andere deelvoertuigen (b.v. deel(bak)fietsen) worden gestationeerd op de mobiliteitshubs en in de wijk zelf voor zover dit toegestaan is. Omdat over het aanbod van het deelvervoer nog geen zekerheid bestaat zal voor de transitieperiode tijdelijk een verhoging van de parkeernorm voor auto's plaatsvinden (zie onderdeel 4 Parkeernormen auto naar categorie).
 19. Deelauto's welke door iedereen (met rijbewijs) te gebruiken zijn komen bovenop het aantal aan te leggen parkeerplaatsen op basis van de te hanteren parkeernormen voor auto's (zie onderdeel 4 Parkeernormen auto naar categorie).
 20. Voor het stallen / aanbieden van deel(bak)fietsen e.d. wordt ruimte gereserveerd op de Ring (de weg die alle bouwvelden met de Neervoortsedreef en/of de Voort verbindt) zodat bewoners, werknemers en bezoekers van meerdere bouwvlakken hier gebruik van kunnen maken en de loopafstand beperkt blijft. Het blijft uiteraard mogelijk om deze deel(bak)fietsen e.d. ook binnen de bouwvelden zelf te stallen / aan te bieden.

4. PARKEERNORMEN AUTO

De te hanteren parkeernormen zijn afhankelijk van de functie van het gebouw/ project. Per functie/ categorie zijn de te hanteren parkeernormen in onderstaand schema bij 4.1. weergegeven.

De parkeernorm voor woningen en bedrijfsruimte van maximaal 0,2 parkeerplaatsen per woning / 100m² bedrijfsruimte wordt tijdelijk met 0,3 verhoogd per woning / 100m² bedrijfsruimte tot de oplevering van de eerste permanente woningen, met uitzondering van de 40-kavel LAB initiatieven, in Brainport Smart District. Vanaf dat moment moet er een volwaardig deelmobiliteitssysteem beschikbaar zijn binnen Brainport Smart District en is de snelfietsroute Helmond-Eindhoven volledig gerealiseerd.

4.1. Parkeernormen auto naar categorie

FUNCTIE	EENHEID	MAXIMAAL AANTAL PARKEERPLAATSEN VOOR AUTO'S
Wonen	Per woning	0,2 ¹⁺²

Wonen (tijdelijke woningen)	Per woning	0,5 ³
Bedrijfsruimte	Per 100 m2 BVO ⁴	0,2 ¹⁺²
Basisonderwijs	Per lokaal	0,5 ⁵
Middelbare school	Per 100 leerlingen	1,5 ⁵
Restaurant (incl. fastfood)	Per 100 m2 BVO	2,0
Lunchroom	Per 100 m2 BVO	1,0
Café / bar / cafetaria	100 m2 BVO	0,5
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,0

1. De parkeernorm voor woningen en bedrijfsruimte wordt tijdelijk met 0,3 parkeerplaatsen verhoogd per woning / 100m2 BVO bedrijfsruimte tot de oplevering van de eerste permanente woningen, met uitzondering van de 40-kavel LAB initiatieven, in Brainport Smart District. Dit zal gebeuren door het aantal aan te leggen parkeerplaatsen volgens de parkeernorm voor de bouw van nieuwe woningen/bedrijfsruimte te verrekenen met reeds gerealiseerde parkeerplaatsen en indien noodzakelijk door verwijdering of tijdelijk onbruikbaar maken van reeds gerealiseerde parkeerplaatsen.
2. Parkeerplaatsen voor (elektrische) deelauto's (welke door iedereen met rijbewijs te gebruiken zijn) komen bovenop het aantal te realiseren parkeerplaatsen op grond van de gestelde parkeernorm van 0,2. Bij de (tijdelijke) verhoging van de parkeernorm met 0,3 voor wonen en bedrijfsruimte, zitten de parkeerplaatsen voor (elektrische) deelauto's opgenomen in de met 0,3 verhoogde parkeernorm.
3. Bij de tijdelijke woningen zijn de benodigde parkeerplaatsen voor (elektrische) deelauto's (welke door iedereen met rijbewijs te gebruiken zijn) wel in de gestelde parkeernorm van 0,5 parkeerplaatsen per woning opgenomen.
4. BVO: Bruto Vloer Oppervlakte
5. Inclusief parkeren bezoekers en halen/brengen kinderen. Uitgangspunt is dat de kinderen uit de wijk Brainport Smart District en/of Brandevoort komen. Deze kunnen makkelijk en veilig te voet of met de fiets van- en naar school komen. De parkeerplaatsen voor de school worden als openbare parkeerplaatsen gerealiseerd op de dichtstbijzijnde mobiliteitshub binnen Brainport Smart District.

Aanvullend op bovenstaande parkeernormen geldt het volgende:

1. De geldende parkeernorm is inclusief de parkeerplaatsen voor bezoekers (het bezoekersaandeel).
2. Gehandicaptenparkeerplaatsen komen voor alle functies bovenop het aantal te realiseren parkeerplaatsen op grond van de gestelde parkeernormen. Hieraan wordt geen maximum aantal gesteld. Het aantal is afhankelijk van de vraag, maar zal zoveel mogelijk gefaciliteerd worden. Voor alle functies moeten voor bewoners, werknemers en bezoekers dichtbij de ingangen van deze functies gehandicaptenparkeerplaatsen op het bouwveld gerealiseerd worden. Het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden bedraagt minimaal 5% van het aantal woningen of 5% per eenheid bvo dat gebouwd gaat worden (100m2 bvo = 1). Bij alle overige te realiseren functies (o.a. scholen en gezondheidscentrum) moet minimaal één gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd worden. Het noodzakelijke aantal is afhankelijk van de grootte van deze functies. Bij alle mobiliteitshubs worden ook algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd voor bezoekers. Hier moet minimaal één gehandicaptenparkeerplaats per 100 woningen worden gerealiseerd.
3. Afronding van de parkeernormen is altijd op hele getallen naar boven (<1=1). De afronding vindt plaats in de allerlaatste bouwfase bij de bepaling van het totaal aantal noodzakelijke aantal parkeerplaatsen.

4.2. Parkeerbalans

Het CROW houdt middels aanwezigheidspercentages voor verschillende functies, rekening met gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen. Dit omdat verschillende functies op verschillende momenten gebruik maken van parkeerplaatsen. Omdat binnen de wijk Brainport Smart District voor mobiliteit wordt uitgegaan van een heel andere filosofie en er voor al de verschillende functies lage parkeernormen voor auto's worden toegepast, wordt een zogenaamde parkeerbalans binnen Brainport Smart District niet toegepast.

5. PARKEERNORMEN FIETS

Binnen de wijk Brainport Smart District staat actieve mobiliteit (lopen en fietsen) centraal. Daarom worden er lage parkeernormen voor de auto gesteld. Actieve mobiliteit heeft diverse maatschappelijke en ruimtelijke voordelen. Om actieve mobiliteit voor wat betreft de fiets ook werkelijk centraal te kunnen stellen, is voorwaarde dat er voldoende- en veilige stallingen voor de verschillende typen fietsen aanwezig zijn bij het vertrekpunt maar ook bij de bestemming. Ook fietsen moeten namelijk ergens gestald worden. Bij grote hoeveelheden fietsen kan dat tot onoverzichtelijke en ongewenste situaties leiden. Dit kan voorkomen worden door bij nieuwbouwsituaties meteen voldoende ruimtes voor fietsenstallingen aan te leggen voor zowel bewoners, werknemers als voor bezoekers. De beschikbaarheid en kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen zijn een voorwaarde om een reis per (elektrische) fiets aantrekkelijk te maken. Daarom worden voor Brainport Smart District ook parkeernormen voor de fiets en kwaliteitseisen voor de fietsenstallingen opgelegd.

Als basis voor de fietsparkeernormen wordt uitgegaan van de meest recente fietsparkeerkcijfers van het CROW. Deze cijfers zijn opgenomen in de publicatie 'Leidraad fietsparkeren' (Fietscijfers 2019). Gezien de mobiliteitsambities binnen Brainport Smart District worden de parkeernormen voor fietsen gebaseerd op de maximum bandbreedtes, waarbij deze in een aantal gevallen zelfs nog zijn opgehoogd gezien de zeer beperkte parkeernormen voor auto's.

5.1. Parkeernormen fiets naar categorie

De fietsparkeernormen zijn bepalend voor het minimum aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen bij de bouwontwikkeling. Het is toegestaan om meer fietsparkeerplaatsen aan te leggen dan de parkeernorm voorschrijft.

Fietsparkeervoorzieningen voor bewoners, werknemers en bezoekers worden in principe altijd op eigen terrein gerealiseerd. Voor fietsparkeervoorzieningen ten behoeve van bezoekers kan hier een uitzondering op worden gemaakt (b.v. indien de grond rondom het bebouwde vlak volledig eigendom van de gemeente wordt/blijft). De gemeente moet hier wel altijd akkoord mee gaan.

Ook fietsparkeervoorzieningen voor deelfietsen e.d. voor exclusief gebruik door bewoners/werknemers worden op eigen terrein gerealiseerd. Ook hier geldt dat hier van afgeweken kan worden om gegronde redenen en de gemeente hiermee akkoord gaat.

Fietsparkeervoorzieningen voor (deel)fietsen welke collectief gebruikt kunnen worden, kunnen zowel op gemeentelijk- als op eigen terrein gerealiseerd worden.

Voor Brainport Smart District worden de volgende normen voor fietsparkeerplaatsen gehanteerd:

FUNCTIE	EENHEID	MINIMUM AANTAL STALLINGS-PLAATSEN VOOR FIETSEN	MINIMUM AANTAL STALLINGSPLAATSEN VOOR FIETSEN VOOR BEZOEKERS
Grondgebonden woningen	Per woning	5	1,0 per woning
Wonen (appartement) (< 60m ²)	Per woning	3	1,0 per woning
Wonen (appartement) (60 tot 90 m ²)	Per woning	4	1,0 per woning
Wonen (appartement) (90 tot 120 m ²)	Per woning	4	1,0 per woning
Wonen (appartement) (>120m ²)	Per woning	5	1,0 per woning
Studentenhuis	Per kamer	1	0,5 per kamer
Woonruimte voor begeleid wonen	Per wooneenheid	1	0,75 per wooneenheid
Bedrijfsruimte	Per 100 m ² BVO	2	1 – 4
Basisonderwijs <250 leerlingen	Per 10 leerlingen	5	
Basisonderwijs 250-500 leerlingen	Per 10 leerlingen	5,8	
Basisonderwijs >500 leerlingen	Per 10 leerlingen	7,2	
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,7	
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² BVO	14	
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	1	
Restaurant / café / lunchroom	Per 100 m ² BVO		7
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m ² BVO	0,7	

Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m2 BVO		3
--------------------------------	----------------	--	---

Aanvullend op bovenstaande parkeernormen geldt dat afronding van de parkeernormen altijd op hele getallen naar boven ($<1 = 1$) plaatsvindt. De afronding vindt plaats in de allerlaatste bouwfase bij de bepaling van het totaal noodzakelijke aantal parkeerplaatsen.

5.2. Kwaliteitseisen fietsparkeerplaatsen

Ook worden er kwaliteitseisen aan fietsparkeerplaatsen gesteld. Om de bruikbaarheid van fietsparkeerplaatsen te borgen moeten er ook goede- en gebruikersvriendelijke stallingsvoorzieningen gerealiseerd worden. De kwaliteitseisen dragen ook bij aan het stimuleren van de fiets als duurzaam vervoermiddel. Fietsparkeerplaatsen gelegen in een kelder die alleen bereikbaar zijn via een trap en/of twee- of meer deuren, zijn bijvoorbeeld voor de fietser niet aantrekkelijk. Het risico bestaat dan dat men kiest voor de auto als vervoermiddel of dat veel fietsen in de openbare ruimte gestald gaan worden. Alles wordt gedaan om 'drempels' voor actieve mobiliteit weg te halen.

Het Bouwbesluit zegt alleen iets over bergingen (zie bijlage 2). Deze eisen zijn zeer beperkt, zeker als er meerdere fietsen in gestald moeten worden. Bergingen kunnen daarnaast gebruikt worden voor de opslag van andere goederen. Vanuit de mobiliteitsgedachte voor Brainport Smart District worden daarom de volgende (kwaliteits)eisen voor het stallen van fietsen gesteld. Toekomstige bewoners / werknemers moeten de fiets goed kunnen stallen zodat de fiets ook een volwaardig alternatief voor de auto is.

Functie	Kwaliteitseisen	Toelichting
Alle functies	Alle fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de eisen van het vigerende FietsParkKeur	http://fietsparkeur.nl/uploads/normstellend_document_fietsparkeur_2.1.pdf
Alle functies	Het hellingspercentage van een hellingbaan is bij voorkeur maximaal 3%.	
Alle functies	<p>Fietsellingen of –trappen: Een luie trap met naastgelegen fietsgoten / smalle fietselling heeft een hellingspercentage van maximaal 30% (17 graden). De ideale helling is 17% (10 graden)</p> <p>De fietsgoten bedoeld om fietsen naar beneden te geleiden dienen bij voorkeur te worden voorzien van borstels.</p> <p>Afmeting lift: minimaal 2,20x1,40m. (2 standaardfietsen en 2 personen).</p> <p>Naast bovenstaande voorwaarden voldoen fietsellingen of –trappen verder aan de maximale voorschriften uit de <i>Leidraad fietsparkeren</i> van CROW</p>	https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-1
Alle functies	Voor afwijkende fietsmaten, bakfietsen, driewielers, scooters en scootmobielen e.d. moeten op maaiveld niveau enkele stallingsmogelijkheden beschikbaar zijn indien deze de aanwezige hellingbaan naar de stallingsruimte niet kunnen nemen.	
Alle functies	De ingang van de fietsenstalling / bergingruimte ligt binnen een loopafstand van maximaal 50m. van het gebouw.	
Alle functies	De interne loopafstand van de fietsentree naar de fiets is maximaal 50m.	
Alle functies	De interne loopafstand van de fiets naar de woning en/of stijgpunt (lift of trap) van de niet- grondgebonden woningen is maximaal 75m.	
Alle functies	In het ontwerp van de bergingruimte dient rekening gehouden te worden met het stallen en manoeuvreren van fietsen met een mand voorop, (e)-(brom- en snor)fietsen, (e)-bakfietsen en scootmobielen met afwijkende maten.	

	<p>Collectieve stallingen moeten voldoende mogelijkheden bieden voor fietsen /vervoermiddelen die afwijken van de standaard maten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - minimaal 10% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed); - Minimaal 25% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen zoals fietsen met brede kratjes of brede fietstassen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm); 	
Alle functies	In een bergruimte moeten oplaadmogelijkheden voor (e)-(brom- en snor)fietsen, scootmobielen e.d. aanwezig zijn.	
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte moet ten minste over een vloeroppervlakte van 5 m ² beschikken bij een breedte van ten minste 1,8m en een hoogte van ten minste 2.3m. Houdt ook rekening met manoeuvreren van fietsen.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31.
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte is afsluitbaar.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31.
Woningen	Een bergruimte is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31.
Woningen	Per woning dienen tenminste twee fietsparkeerplaatsen in een laag rek aanwezig te zijn.	
Alle functies	Fietsparkeervoorzieningen worden bij voorkeur op maaiveld aangelegd.	
Alle functies	Bij collectieve stallingen is de mogelijkheid aanwezig dat iedere (e)-(brom)fiets / -scooter, scootmobiel ook met een hangslot vastgelegd kan worden aan een fietsenrek / muur e.d.	
Alle functies	Een gebruiker moet de toegang van een gemeenschappelijke fietsenstalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een code of eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer. De drukknop of chipkaartlezer bevindt zich op een geschikte hoogte en afstand van de entree zodat deze makkelijk gebruikt kan worden.	
Alle functies	De fietsentree is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen, dus ook voor zware fietsen, bakfietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen e.d.)	
Alle functies	De breedte van de fietsentree is minimaal 2,00m.	
Alle functies	Er mogen maximaal twee (automatische) deuren gepasseerd worden om met de fiets in de fietsenstalling te komen.	
Alle functies	Voor bestemmingen voor kinderen, ouderen en minder validen moet rekening gehouden worden met het feit dat ze kleiner en minder sterk zijn dan volwassenen. Dubbellaags fietsenrekken zijn ongeschikt voor deze doelgroepen. Maar denk bijvoorbeeld ook aan het hellingspercentage van de trap.	
Alle functies	De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.	
Alle functies	Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (lieft binnendoor) doorlopen naar de bestemming.	
Alle functies	De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Vanuit de openbare ruimte zijn alle entrees naar de fietsenstalling zichtbaar ('s-avonds en 's-nachts verlicht) en herkenbaar.	

Alle functies	<p>MAATVOERING</p> <ul style="list-style-type: none"> • De maatvoering van de gangpaden zonder aangrenzende fietsparkeerplaatsen in de stalling moet voldoen aan minimale breedte van 1,20m. (bij <100 fietsparkeerplaatsen) en minimale breedte van 2,00m. (bij ≥100 fietsparkeerplaatsen) • De maatvoering van de gangpaden met aangrenzende fietsparkeerplaatsen op gelijk niveau zonder dubbellaags rekken is minimaal 2,10m. • De maatvoering van de gangpaden met aangrenzende fietsparkeerplaatsen met aan beide zijden dubbellaags rekken is minimaal 3,00m. • De hart-op-hart-afstand tussen 2 standaard fietsparkeerplaatsen is minimaal 0,65m. • De hart-op-hart-afstand tussen 2 standaard fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 0,40m voor zowel onder-als bovenlaag. • De hart-op-hart-afstand tussen 2 niet-standaard fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 0,55m voor zowel onder-als bovenlaag. • De fietsvakken voor afwijkende maten (bakfietsen, snor-, bromfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten) zijn minimaal 1,00m.x2,00m. • De minimale vrije hoogte op het laagste punt in een gebouwde fietsenstalling is 2,3m. • De minimale vrije hoogte op het laagste punt in een gebouwde fietsenstalling met dubbellaags fietsenrekken is 2,9m. 	
---------------	--	--

6. AFWIJKING

Burgemeester en wethouders kunnen in bijzondere gevallen gemotiveerd afwijken van de in deze beleidsregel gestelde uitgangspunten zoals bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

7. IN WERKINGTREDING BELEIDSREGEL

Deze beleidsregel treedt in werking een dag na bekendmaking.

*Aldus besloten in de openbare vergadering van 19 december 2022
Burgemeester en wethouders van Helmond*

*de burgemeester,
mevr. P.J.M.G. Blanksma - van den Heuvel*

*de secretaris,
dhr. H.J. de Ruiter*

Bijlage 1 Contouren Brainport Smart District

De beleidsregel parkeernormen is van kracht binnen de wijk Brainport Smart District. De contouren van deze wijk staan in onderstaande plattegrond weergegeven.



Bijlage 2 Bouwbesluit bergingen

Het bouwbesluit zegt hierover slechts het volgende:

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."*
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.*
3. *Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.*
4. *Het eerste tot en met derde lid zijn niet van toepassing op een woonfunctie voor studenten en een woonfunctie voor zorg.*