

Beleidsregels Parkeernormen Delft 2023

Parkeeroplossingen voor auto- en fietsparkeren & laden en lossen bij bouwontwikkelingen

De belangrijkste keuzes op een rij

Delft is volop in ontwikkeling en groeit. Groeien en gelijktijdig een leefbare stad zijn die voor iedereen bereikbaar is, vraagt om het anders organiseren van parkeren en mobiliteit bij nieuwe bouwontwikkelingen en transformaties. De belangrijkste keuzes die we op dat gebied maken zijn als volgt:

- Delft kiest ervoor géén parkeervergunning aan huurders, kopers en werknemers van nieuwe bouwontwikkelingen of transformaties te verlenen**
Huurders, kopers en werknemers van de nieuwbouw krijgen geen parkeervergunning meer voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. Hierdoor zijn er minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig.
- Delft kiest voor hoge normen en meer kwaliteit bij fietsparkeren**
Voor de hele stad gelden relatief hoge fietsparkeernormen. Naast aandacht voor aantallen fietsparkeerplaatsen letten we meer op de kwaliteit daarvan. Dat is belangrijk voor het stimuleren van actieve, schone en duurzame mobiliteit en het beheersen van de druk op de openbare ruimte.
- Delft kiest voor sturende autoparkeernormen**
De autoparkeernormen worden met 20% verlaagd ten opzichte van onze huidige parkeernormen. Daarnaast passen we – met uitzondering van de binnenstad, de campus TU Delft en Schieoever Noord – dezelfde autoparkeernormen toe voor de hele bebouwde kom. Dat betekent een extra verlaging van de parkeernormen in delen van Delft. Het beschikbaar blijven stellen van parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen volgens de huidige vraag zou te veel ruimte kosten.
- Delft kiest voor een maximumnorm voor autoparkeren**
Meer parkeerplaatsen bouwen dan de parkeernorm mag niet meer. Hiermee houden wij grip op het aantal geparkeerde en rijdende auto's in Delft. Nu geven de parkeernormen nog aan hoeveel parkeerplaatsen minimaal beschikbaar moeten zijn voor auto's.
- Delft kiest voor een maximumparkeernorm van één autoparkeerplaats per woning**
Door het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein per woning te maximaliseren houden wij de stad ook in de toekomst bereikbaar.

Deze keuzes vormen de basis voor de uitwerking van deze 'Beleidsregels Parkeernormen Delft 2023'.

1 Introductie

1.1 Groei van Delft zorgt voor schaarse ruimte

Delft is volop in ontwikkeling. Om te zorgen voor goede en voldoende woningen voor iedereen is de inzet in de periode van 2018 tot 2040 zo'n 15.000 woningen toe te voegen. Als stad van innovatie en techniek voorziet Delft in dezelfde periode ook een groei van 10.000 banen. We zijn al goed op weg om deze forse opgave te realiseren, maar hebben nog veel werk te verzetten. Delft heeft aan de randen geen ruimte om uit te breiden. De verdere groei moeten we dus opvangen in de bestaande stad.

De verdichting van Delft zorgt voor extra druk op de schaarse ruimte. Delft heeft onder andere ambities op het terrein van voorzieningen, wonen, werken, duurzaamheid, gezondheid, samen leven, veiligheid, historie en cultuur. Al deze opgaven leggen een claim op dezelfde ruimte. We moeten zorgvuldig en creatief met de ruimte omgaan, zodat we Delft vitaal kunnen houden.

1.2 Noodzaak voor Delftse mobiliteitstransitie

De groei van Delft leidt ook tot meer mobiliteit in, van en naar de stad. Om een gezonde groei mogelijk te maken, is een nieuwe balans nodig tussen de toenemende vraag naar mobiliteit en de schaarse ruimte in de stad. Hoe we de komende jaren omgaan met onze mobiliteitsopgave is uitvoerig beschreven in het Mobiliteitsplan Delft 2040.

Voor het vinden van het juiste evenwicht wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Het mobiliteitssysteem gaat veranderen, zodat Delft de komende decennia bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig blijft. De beschikbare ruimte in de stad wordt beter benut door voorrang te geven aan ruimte-efficiënte, schone, slimme en veilige mobiliteit. Het autobezit en autogebruik hebben een grote impact op het ruimtegebruik en gaan we daarom verminderen. Dit betekent het inzetten op verbeteringen van voorzieningen voor voetgangers, fiets en openbaar vervoer, op het mogelijk maken van ketenverplaatsingen (verplaatsingen met meerdere vervoersmiddelen) en op het efficiënter gebruik van auto's.

1.3 Parkeernormen als belangrijk sturingsinstrument

Als we willen groeien en gelijktijdig een leefbare stad willen die voor iedereen bereikbaar is, dan moeten we ook het parkeren van auto's en fietsen bij bouwontwikkelingen (het bouwen, vernieuwen, veranderen, vergroten of wijzigen van de functie van een gebouw) anders organiseren. In de periode van 2018 tot 2040 groeit het aantal bewoners van Delft met ongeveer 30%. Als het autobezit evenredig toeneemt met de groei van de stad, dan horen daar zo'n 8.500 extra auto's bij. De ruimte die nodig is voor het parkeren van deze auto's gaat ten koste van ruimte die onmisbaar is voor andere opgaven waar Delft hard aan werkt. Doorgaan op de ingeslagen weg, waarbij we nog vaak uitgaan van de huidige vraag naar autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, is dus geen optie.

De parkeercapaciteit voor zowel fietsen als auto's bij bouwontwikkelingen is een sturingsinstrument dat we in moeten blijven zetten om actieve en schone vormen van mobiliteit te stimuleren en het aantal (rijdende) auto's in Delft te beperken. Een verplaatsing met de auto en fiets begint en eindigt met parkeren en is dus een vast onderdeel van onze mobiliteit. Met parkeernormen houden we grip op hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor verschillende functies, zoals woningen, bedrijven of voorzieningen. Daarmee is dit een belangrijke knop om aan te draaien om de Delftse mobiliteitstransitie te laten slagen.

1.4 Waarom nieuwe Beleidsregels Parkeernormen?

In deze Beleidsregels Parkeernormen is vastgelegd hoe we in Delft omgaan met fiets- en autoparkeren bij bouwontwikkelingen. Dan gaat het om de parkeernormen zelf, maar ook om hoe we deze toepassen.

De huidige 'Beleidsregels Parkeernormen'¹ komt uit 2018 en is aan vervanging toe zodat deze beter aansluit bij de gewenste Delftse mobiliteitstransitie. Met de actualisatie van onze Beleidsregels Parkeernormen willen we het volgende bereiken:

- Het **sturen op het aantal auto's** in Delft, door met parkeernormen te voorkomen dat er te veel autoparkeerplaatsen worden aangelegd bij bouwontwikkelingen.
- Het **stimuleren van actieve en duurzame vormen van mobiliteit**, zoals lopen en fietsen, door de parkeervraag niet altijd één-op-één te vertalen in aantal aan te leggen autoparkeerplaatsen. Maar door het bieden van meer mogelijkheden voor andere mobiliteitsoplossingen dan een parkeerplaats voor de (eigen) auto.
- Zorgen dat de mobiliteit voor (toekomstige) bewoners, gebruikers, en bezoekers bij bouwontwikkelingen gefaciliteerd wordt, zodat de locatie **toegankelijk en bereikbaar** blijft. Daar hoort niet standaard meer een autoparkeerplaats bij.
- Het **minimaliseren van het aantal extra geparkeerde auto's in de openbare ruimte** als gevolg van bouwontwikkelingen. Minder auto's op straat leidt tot meer ruimte voor bijvoorbeeld voetgangers en fietsers en een aantrekkelijker openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers van Delft.
- Het niet alleen zorgen voor voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen, maar ook zo goed mogelijk borgen dat deze in de praktijk beschikbaar zijn. Dat doen we door aanvullende eisen te stellen aan de **toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit** van parkeerplaatsen.
- Het **stimuleren van bouwontwikkelingen** in Delft, door het maken van **heldere spelregels** die voor alle ontwikkelaars gelijk zijn. Zo is voor hen duidelijk onder welke voorwaarden zij de komende jaren kunnen investeren in de ontwikkeling van onze stad. Bovendien zorgt het aanleggen van minder parkeerplaatsen voor lagere kosten. De drempel voor het realiseren van bouwontwikkelingen wordt zo lager. Dat draagt bij aan onze opgave om meer woningen, banen en voorzieningen te realiseren.
- Het **verbeteren van de juridische borging** van de parkeer- en mobiliteitsoplossing van een bouwontwikkeling. Zodat nieuwe bewoners of gebruikers aan de voorkant zo goed mogelijk op hoogte zijn van de (on)mogelijkheden qua parkeren en mobiliteit bij hun nieuwe woning of bedrijf.

Integraal beleid voor parkeren bij bouwontwikkelingen

Voor grootschalige gebiedsontwikkelingen hebben we eerder aparte parkeervisies opgesteld. Dat geldt voor de TU Delft campus, Nieuw Delft en Schieoever Noord. Zo is rekening gehouden met de specifieke kenmerken van deze gebiedsontwikkelingen en de manier waarop mobiliteit en parkeren hier wordt georganiseerd.

Om verwarring en misverstanden te voorkomen kiezen we ervoor om de parkeervisies voor de TU Delft Campus en Schieoever Noord nu te integreren in deze Beleidsregels Parkeernormen. Zo zijn alle regels over parkeren bij bouwontwikkelingen in Delft gebundeld in één document. Beide locaties blijven wel apart apart deelgebied bestaan, met elk hun eigen parkeernormen. Voor Nieuw Delft is dat anders. Daar is de planvorming grotendeels achter de rug. Een aparte parkeervisie voor bouwontwikkelingen in dit

1) Gepubliceerd onder de titel 'Nota Parkeernormen Delft 2018'.

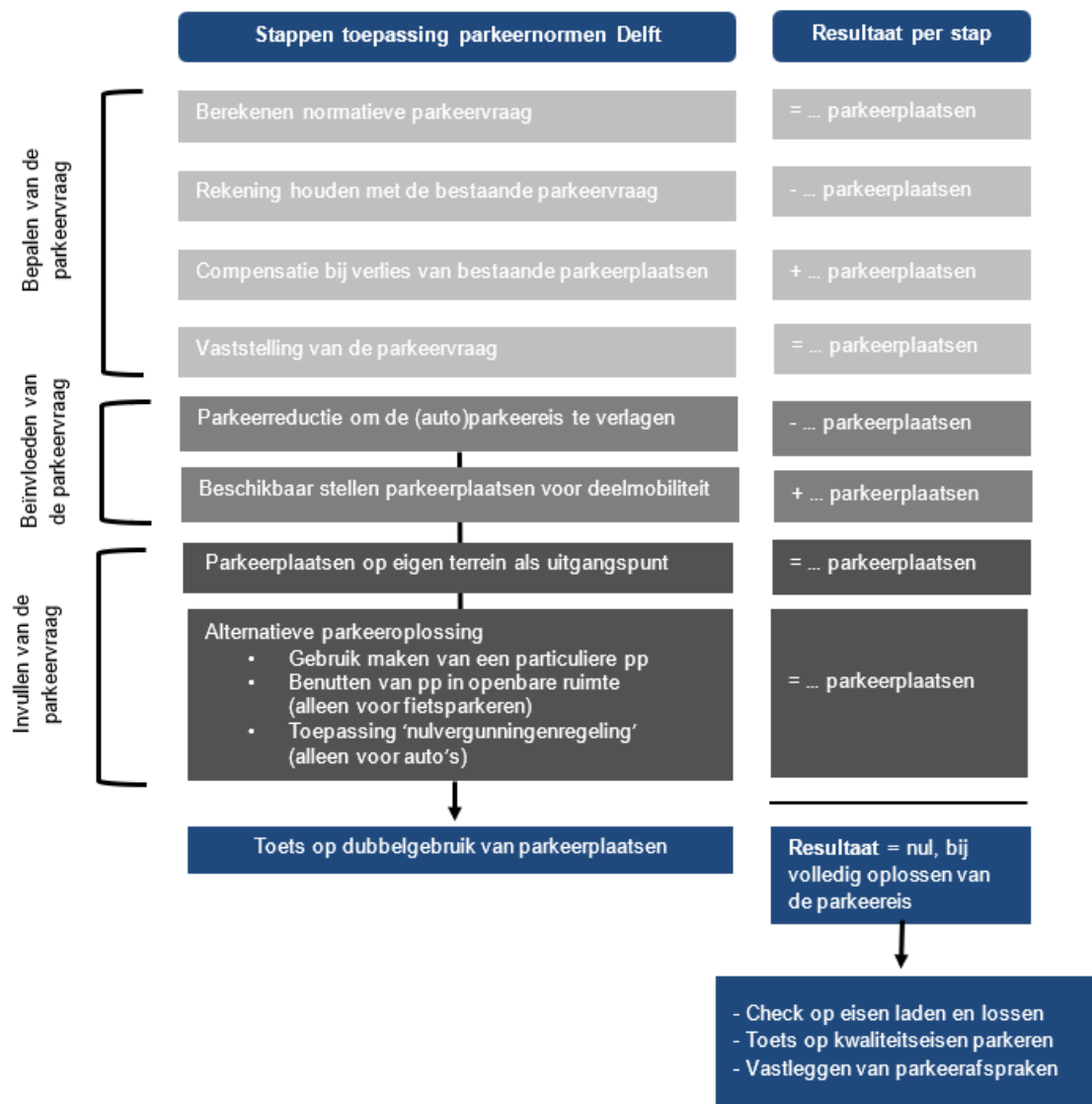
gebied is daarom niet langer nodig. Voor alle nieuwe bouwplannen in Nieuw Delft gaan dezelfde regels gelden als voor de rest van de stad.

1.5 Van parkeernorm naar parkeereis

Aan de hand van parkeernormen uit deze Beleidsregels Parkeernormen wordt een parkeereis bepaald. Dit is het uiteindelijke aantal te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen door een initiatiefnemer. Via de volgende stappen worden de parkeernormen vertaald naar een parkeereis. Elke stap wordt in de hoofdstukken hierna meer in detail beschreven.

Het toepassingskader is in de basis gelijk voor het parkeren van auto en fietsen. Wanneer eisen/ voorwaarden specifiek voor auto of fietsparkeren gelden, dan wordt dit concreet benoemd.

Figuur 1. Overzicht toepassingskader Delftse parkeernormen voor auto en fiets



1.6 Proactief reguleren als randvoorwaarde voor een passende parkeereis

Het verlagen en flexibeler toepassen van onze parkeereis gaat altijd samen met het zorgvuldig vastleggen dat een bouwontwikkeling géén aanspraak kan maken op parkeerruimte in de openbare ruimte. Nu én in de toekomst niet. Dit doen we om de parkeerdruk te beheersen en de kwaliteit van de openbare ruimte te behouden en waar mogelijk te vergroten. Het uitgangspunt is dat de nodige parkeerplaatsen op eigen terrein komen: in, onder of bij de bouwontwikkeling. Of worden gereserveerd in bestaande nabijgelegen parkeergarages of parkeerterreinen.

In de praktijk kunnen we alleen sturen op het gebruik van de openbare ruimte als het parkeren in de omgeving van een bouwontwikkeling niet onbepaald en gratis is. Met het vaststellen van de Delftse 'parkeertransitie' (2020) is daarom de stap gezet naar het proactief reguleren van parkeren bij (grotere) bouwontwikkelingen. Het college van B&W kan nu bij bouwontwikkelingen besluiten tot het invoeren van betaald parkeren in de directe omgeving. Door het proactief reguleren van parkeren wordt overlast in de omliggende straten op voorhand voorkomen én wordt de mobiliteitstransitie bij bouwontwikkelingen in Delft ondersteund.

1.7 Opbouw van de Beleidsregels Parkeernormen

De opbouw van deze Beleidsregels Parkeernormen is als volgt. Het juridische kader komt aan bod in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten voor de toe te passen parkeernormen voor auto en fiets beschreven. Daarna wordt in hoofdstuk 4 geschetst volgens welke stappen de parkeervraag bij bouwontwikkelingen wordt vastgesteld. Hoofdstuk 5 beschrijft de mogelijkheden voor het toepassen van een parkeerreductie op de parkeereis voor autoparkeren. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de mogelijkheden die er zijn voor het invullen van de parkeervraag. In hoofdstuk 7 worden de kwaliteitseisen benoemd waarin de parkeeroplossing voor auto en fiets moet voldoen. Hoe laden en lossen moet worden geregeld is benoemd in hoofdstuk 8. Tot slot volgt in hoofdstuk 9 hoe de juridische borging van de parkeeroplossing wordt geborgd.

Daarnaast zijn er verschillende bijlagen die integraal onderdeel van deze Beleidsregels Parkeernormen zijn:

Bijlage	Inhoud
1.	Definities
2.	Fietsparkeernormen
3.	Autoparkeernormen
4.	Onderbouwing autoparkeernormen
5.	Aanwezigheidspercentages
6.	Omrekenfactoren parkeren op eigen terrein
7.	Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord
8.	Rekenvoorbeelden

2 Juridisch kader

De toepassing van fiets- en autoparkeernormen kent een aantal belangrijke juridische aspecten. Dit hoofdstuk gaat in op het juridisch kader voor deze Beleidsregels Parkeernormen.

2.1 Juridische basis via omgevingsvergunning en bestemmingsplan

De parkeernormen voor auto en fiets in deze Beleidsregels Parkeernormen Delft 2023 gelden voor bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is of wanneer een wijziging van het vigerende bestemmingsplan nodig is.

De juridische basis van deze Beleidsregels Parkeernormen ligt in het bestemmingsplan 'Facetherziening Parkeren (2018)'. Met dit facetbestemmingsplan geldt dezelfde regeling voor parkeren, stallen en laden en lossen voor alle bestemmingsplannen in Delft. Als in vigerende bestemmingsplannen al een regel voor het parkeren is opgenomen, dan is deze met dit facetbestemmingsplan vervangen. In bestemmingsplannen die later dan het facetbestemmingsplan zijn vastgesteld, is ook deze parkeerregeling opgenomen. In de parkeerregels is een dynamische verwijzing naar de parkeernormen en beleidsregels uit deze (en opvolgende) Beleidsregels Parkeernormen opgenomen. Dit betekent dat wanneer de parkeernormen of beleidsregels worden vervangen of gewijzigd, de nieuwe of gewijzigde beleidsregels worden toegepast. De bestemmingsplannen hoeven daarmee dus niet te worden herzien als er iets veranderd in de Beleidsregels Parkeernormen Delft.

Op weg naar de omgevingswet

Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. De Omgevingswet zal leiden tot veel veranderingen in de manier waarop de processen rondom bouwontwikkelingen verlopen. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels over alles wat met de leefomgeving te maken heeft. Deze regels zijn vastgelegd in een omgevingsplan.

Als de Omgevingswet ingaat is er nog geen volledig omgevingsplan. De komende jaren werkt Delft aan de overstap van losse bestemmingsplannen, verordeningen en beleidsregels naar één omgevingsplan. De huidige parkeerregeling wordt opgenomen als tijdelijk onderdeel van het omgevingsplan. Deze wordt in de loop der jaren overgezet naar het nieuwe deel van het omgevingsplan. De inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft geen gevolgen voor deze Beleidsregels Parkeernormen.

2.2 Beleidsregels parkeernormen als toetsingskader

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op 'parkeren' getoetst aan deze Beleidsregels Parkeernormen. Voor parkeren wordt in de omgevingsvergunning de fiets- en autoparkeereis opgenomen. Deze eis geeft aan hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar moeten worden gesteld. Als de aanvraag voldoet aan de parkeereis die hoort bij de bouwontwikkeling, dan is er voor het onderdeel 'parkeren' geen belemmering om de omgevingsvergunning te verlenen. Wanneer de aanvraag van een omgevingsvergunning niet (volledig) voldoet aan deze Beleidsregels Parkeernormen dan is dat een reden om de omgevingsvergunning te weigeren. In bijzondere gevallen kan onderbouwd van de parkeereis worden afgeweken.

Afwijkingsgronden van de parkeereis voor auto en fiets

Uitgangspunt van deze 'Beleidsregels Parkeernormen' is dat parkeren en laden & lossen op eigen terrein plaatsvindt. Dit is juridisch vastgelegd in artikel 5.1 en 6.1 van de Facetherziening Parkeren en alle bestemmingsplannen waarin de parkeerregeling uit dit bestemmingsplan is overgenomen.

In alle gevallen waarbij de volledige parkeereis niet op eigen terrein kan worden opgelost, is sprake van afwijkingsgronden. Dan geldt de afwijkingsbevoegdheid die is opgenomen in artikel 5.3 en 6.2 van de Facetherziening en alle bestemmingplannen met dezelfde parkeerregeling. Deze beleidsregels beschrijven welke afwijkingsmogelijkheden er zijn voor parkeren (hoofdstuk 6) en laden & lossen (hoofdstuk 8).

Voor het in behandeling nemen van de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt voor parkeren in ieder geval de volgende informatie verwacht:

- Het ruimtelijk programma dat in de huidige situatie aanwezig is en in de nieuwe situatie wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld het aantal woningen (onderverdeeld naar woonoppervlak) of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functies;
- De berekening van de parkeervraag voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen;
- Ontwerptekeningen van de te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen, waarin het aantal beschikbare auto- en fietsparkeerplaatsen is aangegeven (inclusief maatvoeringen);

2.3 Overgangsregeling

Bouwontwikkelingen kunnen een lange doorlooptijd hebben. Daarom geldt een overgangsregeling². Bij de toetsing van een omgevingsvergunning wordt uitgegaan van de beleidsregels die zijn beschreven in de Beleidsregels Parkeernormen, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

Een uitzondering hierop geldt wanneer de gemeente Delft met de ontwikkelaar/aanvrager/eigenaar vóór vaststelling van deze beleidsregel een overeenkomst heeft gesloten waarin aantallen parkeerplaatsen of de te hanteren parkeernormen zijn vastgelegd.

2.4 Inwerkingtreding en citeertitel

Deze Beleidsregels Parkeernormen treden in werking de dag na bekendmaking en wordt aangehaald als: 'Beleidsregels Parkeernormen Delft 2023'.

3 Uitgangspunten voor de Delftse parkeernormen

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een bepaalde functie van een gebouw per eenheid of oppervlakte. Aan de hand van parkeernormen geven we een zo goed mogelijke inschatting van de parkeervraag van een bouwontwikkeling. In dit hoofdstuk beschrijven we de uitgangspunten voor de Delftse parkeernormen. Een volledig overzicht van de parkeernormen per functie is opgenomen in bijlage 2 (Fiets) en 3 (Auto).

2) Zoals vastgelegd in de 'Facetherziening Parkeren' en bestemmingsplannen waarin de parkeerregeling uit dit bestemmingsplan is overgenomen.

3.1 Algemeen

3.1.1 Landelijke kencijfers als basis voor parkeernormen

De Delftse parkeernormen voor auto en fiets zijn afgeleid van de meest recente parkeerkencijfers³ van het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW. Deze kencijfers worden gezien als de landelijke standaard en vormen dus een goede basis voor het opstellen van onze parkeernormen. De parkeerkencijfers hebben een bandbreedte – variërend van hoog tot laag. Maar kencijfers zijn nog geen normen. Daarom zijn de kencijfers, op basis van de lokale situatie in Delft, vertaald naar parkeernormen.

3.1.2 Parkeernormen verschillen per functie

De hoogte van de parkeernormen voor auto en fiets varieert per functie. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is afhankelijk van de grootte van de functie die een gebouw heeft. Hierbij onderscheiden we parkeernormen voor de volgende categorieën:

- Wonen
- Werken
- Winkels en boodschappen
- Ontspanning, cultuur en sport
- Horeca en verblijfsrecreatie
- Gezondheid
- Onderwijs

De parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners, medewerkers, etc.) en een bezoekersdeel. Het kan zo zijn dat voor een te realiseren functie géén parkeernorm is vastgelegd in deze Beleidsregels Parkeernormen. Dan wordt de parkeernorm gebruikt die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet volstaat, dan wordt in overleg met gemeente Delft een aparte berekening uitgevoerd om de parkeervraag van deze functie te bepalen.

Parkeernormen voor 'wonen'

In Delft worden veel verschillende soorten woningen gebouwd. Om deze woningtypen te categoriseren maken we in eerste instantie onderscheid naar woninggrootte. De omvang van een woning wordt uitgedrukt in gebruikersoppervlakte (GO). Zo kan al in een vroeg stadium bij bouwontwikkelingen de parkeervraag worden bepaald. De parkeernorm zelf geldt per woning.

Naast de reguliere woningen, is er ook een aantal woningtypen gericht op een specifieke woondoelgroep. Om rekening te houden met het autobezit van deze doelgroepen worden voor de volgende type woningen aparte parkeernormen toegepast:

Studentenwoningen

Delft is een echte studentenstad. Veel studenten hebben geen eigen auto. Studentenwoningen hebben daarom een relatief lage parkeernorm. Een studentenwoning is een woning die wordt bewoond door een student die in bezit is van een campuscontract.

Zorgwoningen

Op termijn zullen steeds meer mensen langer zelfstandig blijven wonen. Vaak is er dan ook meer zorg nodig. Afhankelijk van hoe zelfstandig bewoners zijn, wordt de parkeernorm voor deze groep bewoners ingevuld. Daarbij maken we onderscheid in de volgende categorieën:

- **Intramurale zorgwoningen**
Intramurale zorg is zorg die bewoners 24/7 ontvangen tijdens een onafgebroken verblijf in een instelling. Het gaat bijvoorbeeld om zorg in een verpleeghuis of verzorgingshuis, instelling voor gehandicapten of voor cliënten met langdurige psychische problemen. Hiervoor worden de parkeernormen toegepast voor de categorie 'verpleeg- en verzorgingshuis'. Voor deze categorie zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor personeel en bezoek.
- **Zelfstandige extramurale zorgwoningen**
Dit zijn woningen bedoeld voor bewoners die zorg op afroep nodig hebben, maar nog wel zelfstandig wonen. Het gaat om zorg die een zorgaanbieder aan huis levert. Voorwaarde is dat de woning uitsluitend door bewoners met een zorgindicatie (t/m ZZP3) bewoond mag worden. Voor dit type woning geldt de parkeernorm voor de categorie 'zorgwoning'.
- **Levensloopbestendige woningen**

3) Auto: CROW, Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, 10 december 2018.
Fiets: CROW, Leidraad fietsparkeerkencijfers, versie 4, maart 2020

Het gaat om woningen die geschikt zijn of geschikt te maken zijn voor bewoning tot op hoge leeftijd, ook bij fysieke beperkingen van de bewoners. Bij deze woningen is vaak sprake van een lager wordend autogebruik en -bezit. Vaak starten bewoners relatief gezond met een 'normale' mobiliteitsbehoefte en zal men pas in een latere fase afscheid nemen van de eigen auto. Daarom wordt bij deze woningen uitgegaan van een normaal bij de omvang van de woning passend autotobezit. Voor dit type woning geldt dus geen specifieke parkeernorm.

Parkeernorm bij scholen

De autoparkeernormen voor basisscholen zijn exclusief parkeerplaatsen voor Kiss&Ride. Ons uitgangspunt is dat we wel rekening houden met het parkeren van personeel en bezoekers, maar in principe niet met aparte parkeervoorzieningen voor het halen en brengen van kinderen met de auto. Dat sluit goed aan bij de wens om kinderen waar mogelijk te stimuleren om te lopen of fietsen naar school. En draagt ook bij aan de verkeersveiligheid rondom scholen en het efficiënt gebruiken van de openbare ruimte.

Het type school kan echter veel invloed hebben op de manier waarop kinderen naar school komen. Bijvoorbeeld bij bijzonder onderwijs kan het wenselijk zijn om wel Kiss&Ride parkeerplaatsen aan te leggen, zodat er ruimte is voor schoolbusjes of taxi's. Op basis van het type school, kan maatwerk worden geleverd. Om te bepalen hoeveel Kiss&Ride parkeerplaatsen dan nodig zijn voor halen en brengen, passen we de kencijfers van het CROW toe.

3.1.3 Parkeernormen bij hoofd- en nevenfuncties in één bouwontwikkeling

Steeds vaker wordt een hoofdfunctie in één bouwontwikkeling gecombineerd met een of meerdere nevenfuncties. Dit heeft consequenties voor de hoogte van de parkeervraag. Ons uitgangspunt bij het bepalen van de parkeervraag voor dit soort bouwontwikkelingen is dat de hoofdfunctie leidend is voor de toe te passen parkeernorm. Als de nevenfunctie een dermate grootte omvang heeft, of als een op zichzelf staande functie opereert, dan moet ook aan de nevenfunctie een eigen parkeernorm worden toegekend.

3.2 Parkeernormen voor fietsen

3.2.1 Dezelfde fietsparkeernormen voor heel Delft

Voor alle bouwontwikkelingen zijn de fietsparkeernormen in héél Delft hetzelfde. Ongeacht waar in de stad ontwikkeld wordt.

3.2.2 Fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties

De hoogte van onze fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties, zoals kantoren, winkels, scholen en restaurants, is gebaseerd op landelijke kencijfers. Deze kencijfers zijn representatief voor een gemiddeld fietsgebruik per functie. Elk kencijfer kent een bandbreedte die de spreiding van een ondergemiddeld tot een bovengemiddeld fietsgebruik weergeeft.

Voor de fiets kiest Delft voor de meeste functies kencijfers die overeenkomen met de bovengrens van deze spreiding. Dat betekent fietsparkeernormen die aansluiten bij een hoog fietsgebruik. Dat past bij de positie van Delft als echte fietsstad. Voor een klein aantal functies is de gemiddelde bandbreedte van de parkeerkencijfers voor de fiets het uitgangspunt. Hiermee passen wij voor deze functies een meer realistische fietsparkeernorm toe die aansluit bij de daadwerkelijke vraag naar fietsparkeren.

3.2.3 Fietsparkeernormen voor woningen

Fietsparkeernormen voor woonfuncties hebben niet dezelfde wettelijke basis als de parkeernormen voor andere functies. Bij nieuw te bouwen woningen zijn de richtlijnen voor fietsparkeren vastgelegd in het Bouwbesluit 2012⁴. Dit verplicht initiatiefnemers om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren van ongeveer 5 m², maar geeft ook ruimte voor gelijkwaardige alternatieven.

In Delft hebben we als gelijkwaardig alternatief een voorkeur voor een (in pandige) gezamenlijke fietsparkeervoorziening. Bewoners benutten een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening vaak beter voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging. Aangezien de berging naast het parkeren van fietsen ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er bij het realiseren van een gezamenlijke fietsparkeervoorziening ook een individuele berging van minimaal 2,7 m² worden gerealiseerd.

4) Met de invoering van de Omgevingswet per 1 januari 2024, vervalt het Bouwbesluit 2012 en worden de technische bouwvoorschriften opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

In de praktijk zijn individuele fietsbergingen bij grondgebonden woningen de meest logische oplossing en bij gestapelde woningbouw is dat een gezamenlijke fietsparkeervoorziening.

Richtlijn voor fietsparkeren bij transformatie naar woningen

Het bouwbesluit geeft geen voorschriften voor een fietsenberging bij de transformatie naar wonen in bestaande gebouwen. De initiatiefnemer moet dan minimaal voldoen aan de regels zoals die golden bij de realisatie van het gebouw. Als er toen géén fietsparkeerplaatsen waren voorgeschreven, dan kan dit niet alsnog worden afgedwongen. Delft verwacht van initiatiefnemers dat ook bij transformatie en functiewijziging naar wonen voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Ook hier heeft een gezamenlijke (in pandige) fietsstalling de voorkeur.

3.2.4 Meer fietsenparkeerplaatsen dan de norm mag, minder niet

De fietsparkeernormen zijn bepalend voor het minimaal aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen bij een bouwontwikkeling. Er mogen dus altijd meer fietsparkeerplaatsen worden aangelegd dan de parkeernorm voorschrijft.

3.3 Parkeernormen voor auto's

3.3.1 Gebiedsgerichte autoparkeernormen

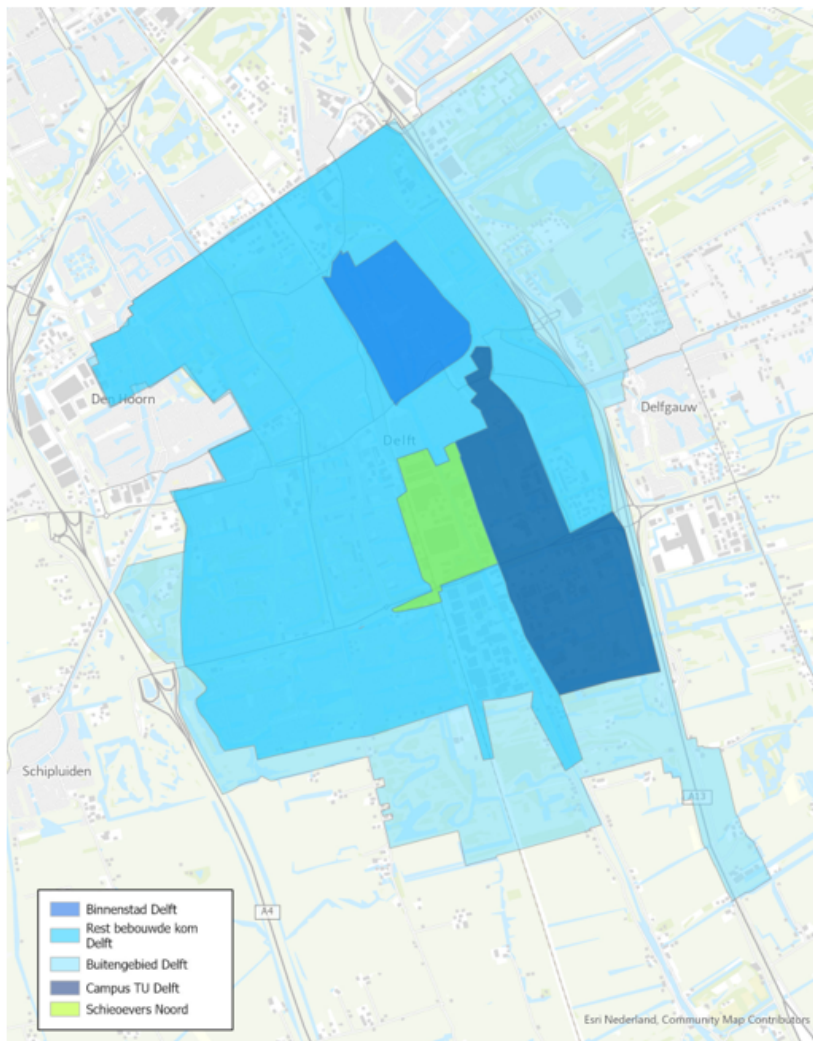
Voor het vaststellen van autoparkeernormen is Delft opgedeeld in een aantal deelgebieden, met elk hun eigen parkeernormen. Ieder deelgebied heeft een ander karakter en dynamiek. Bij het bepalen van de deelgebieden is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Op basis van de gebiedsindeling maken we niet alleen verschil in de hoogte van de autoparkeernormen, maar ook in de manier waarop deze worden toegepast.

De gebiedsindeling bestaat uit de volgende deelgebieden:

- Binnenstad Delft (inclusief autoluw-plusgebied)
- Rest bebouwde kom Delft
- Buitengebied Delft
- Campus TU Delft
- Schieoevers Noord

De ligging⁵ van een bouwontwikkeling in een van deze gebieden bepaalt welke autoparkeernormen van toepassing zijn.

5) Bij het bepalen van de ligging in een van de deelgebieden wordt de locatie van de voordeur als uitgangspunt van de gehanteerd.



Figuur 2. Gebiedsindeling Delftse parkeernormen voor auto.

3.3.2 Van kencijfers naar autoparkeernormen

De CROW-kencijfers zijn gerelateerd aan stedelijkheid. Hoe compacter een stad is, hoe dichterbij voorzieningen zijn (zoals de supermarkt, huisarts, apotheek of school) en hoe minder de inwoners afhankelijk zijn van de (eigen) auto voor hun dagelijkse verplaatsingen. Delft is een erg compacte stad, met gemiddeld zo'n 3.600 adressen per vierkante kilometer. Daarom passen we voor Delft de parkeerkencijfers toe die horen bij de categorie 'zeer sterk stedelijk'.

Daarnaast hebben de parkeerkencijfers voor de auto een bandbreedte – variërend van hoog tot laag. Delft baseert de parkeernormen voor de auto op de onderkant van de bandbreedte. Gezien de Delftse mobiliteitstransitie kiezen we in de binnenstad, rest bebouwde kom en de Campus TU Delft voor parkeernormen die 20% lager liggen dan de minimale landelijke kencijfers. In bijlage 4 laten we zien hoe de nieuwe parkeernormen zich verhouden tot het huidige autobezit in Delft.

Specifiek voor woonfuncties beperken we de parkeernorm daarnaast tot maximaal één parkeerplaats per woning. Door het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein per woning te maximaleren houden wij de stad ook in de toekomst bereikbaar.

Deelgebied	Keuze voor totstandkoming parkeernormen
- Binnenstad Delft - Rest bebouwde kom Delft - Campus TU Delft	Minimum landelijke kencijfers, met 20% extra verlaging
- Buitengebied Delft	Minimum landelijke kencijfers

Schieoevers Noord	Gebiedsgerichte parkeernormen
-------------------	-------------------------------

Tabel 1. Overzicht vertaling van kencijfers naar autoparkeernormen

3.3.3 Autoparkeernormen gelden als een maximum en minimum

Bij het toepassen van de parkeernormen voor de auto is het uitgangspunt dat er niet meer, maar ook niet minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden dan de parkeernormen aangeven. De aanleg van minder autoparkeerplaatsen is alleen mogelijk als een initiatiefnemer een parkeerreductie onderbouwt (zie hoofdstuk 5).

In de Delftse binnenstad gaan we iets anders om met de parkeernormen voor de auto:

- **Geen nieuwe autoparkeerplaatsen in het autoluw-plusgebied**
Binnen het autoluw-plusgebied in de binnenstad mogen bij bouwontwikkelingen geen parkeerplaatsen voor auto's worden toegevoegd op eigen terrein – zowel voor vaste gebruikers als voor bezoekers. Extra autoverkeer is hier namelijk ongewenst. Hier geldt de autoluw-plusregeling en is de autoparkeernorm gelijk aan nul.
- **Niet meer bouwen dan de norm in de binnenstad, minder mag wel**
In de Delftse binnenstad wordt alleen nog vastgelegd hoeveel autoparkeerplaatsen er maximaal mogen komen. Een initiatiefnemer heeft de vrijheid om minder of zelfs geen autoparkeerplaatsen (op eigen terrein) te realiseren. Het minimumaantal aan te leggen parkeerplaatsen is dus gelijk aan nul. Dit geldt expliciet niet voor het fietsparkeren bij bouwontwikkelingen in de binnenstad. Ook daar moet voldaan worden aan de fietsparkeernormen.

Afwijken van maximumnorm voor de auto

Vaak wordt gesproken over het realiseren van minder parkeerplaatsen, maar het is mogelijk dat de wens bij een initiatiefnemer bestaat om meer autoparkeerplaatsen te maken dan volgens de parkeernorm maximaal toegestaan is. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om kleine nieuwbouw ontwikkelingen waarbij de parkeergarage onder het gebouw iets meer parkeerplaatsen heeft dan volgens de norm is toegestaan. Wanneer de afwijking geen substantieel hogere automobilititeit oplevert, dan kan het college van B&W een afwijking naar boven toestaan.

4 Bepalen van de parkeervraag

Aan de hand van de auto- en fietsparkeernormen wordt de parkeervraag van een bouwontwikkeling berekend. Voor het bepalen van de parkeervraag bij een bouwontwikkeling worden een aantal stappen doorlopen. Deze systematiek voor het bepalen van de parkeervraag is gelijk voor de auto en fiets.

Figuur 3. Het bepalen van de parkeervraag: hoeveel parkeerplaatsen zijn nodig?



4.1 De normatieve parkeervraag berekenen

De eerste stap is het bepalen van de normatieve parkeervraag van een bouwontwikkeling. Dat gebeurt door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende fiets- en autoparkeernorm. Daarbij wordt, als dat van toepassing is, een onderscheid gemaakt in de parkeervraag voor vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) en voor bezoekers.

Wanneer binnen één bouwontwikkeling verschillende functies komen, dan wordt de parkeervraag berekend door de omvang van de losse functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen en deze bij elkaar op te tellen.

Resultaat: voor alle functies die in de bouwontwikkeling worden gerealiseerd is de normatieve parkeerbehoefte bepaald.

4.2 Rekening houden met de bestaande parkeervraag (saldere)

Vaak zijn er parkeerplaatsen die bestemd zijn voor het parkeren bij een bestaande functie. Als deze parkeerplaatsen beschikbaar blijven, dan zijn alleen nog parkeerplaatsen nodig voor de *extra* parkeervraag die ontstaat door de bouwontwikkeling. De parkeerplaatsen uit de bestaande situatie kunnen dan

namelijk worden hergebruikt om de parkeervraag van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit noemen we salderen.

Om rekening te houden met de bestaande situatie wordt de parkeervraag van de bestaande situatie afgetrokken van de parkeervraag van de nieuwe situatie. Alleen voor het verschil in parkeerplaatsen moet een oplossing worden gevonden

Resultaat: de parkeervraag in de bestaande situatie is in mindering gebracht op de normatieve parkeervraag.

Uitgangspunten voor het salderen van de parkeervraag

Bij het salderen van de parkeervraag passen we de volgende uitgangspunten toe:

- De meest actuele parkeernormen worden gebruikt om de parkeervraag van zowel de nieuwe- als bestaande functie te bepalen.
- Voor het berekenen van de parkeervraag in de bestaande situatie gaan we uit van de meest recente (legale) functie.
- Als er in de huidige situatie (deels) gebruik gemaakt werd van openbare parkeerplaatsen, dan heeft het onze voorkeur dat de parkeeropgave in de nieuwe situatie volledig op eigen terrein wordt opgelost.
- Salderen mag alleen als het gebouw in de bestaande situatie minder dan 3 jaar leegstaat (gerekend vanaf de aanvraag van een omgevingsvergunning). Anders is het niet realistisch dat de parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) die oorspronkelijk voor het gebouw zijn aangelegd, ook echt beschikbaar zijn. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt de termijn van 3 jaar niet.
- Bij salderen moet rekening gehouden worden met een verschuiving van het moment waarop de nieuwe functie een parkeervraag heeft ten opzichte van de oude functie. De parkeervraag van de bestaande - en nieuwe situatie wordt daarom voor ieder dagdeel tegen elkaar afgezet. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages (bijlage 5). Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeervraag. Parkeerplaatsen die exclusief hoorden bij de bestaande functie, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd.
- Er kunnen nooit meer parkeerplaatsen worden gesaldeerd dan het aantal parkeerplaatsen dat in de bestaande situatie fysiek aanwezig zijn binnen acceptabele loopafstand.
- Als de parkeervraag na saldering gelijk is of zelfs afneemt, dan hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gemaakt.

Reductiefactor uitbreiding van bestaande detailhandel of horeca

Parkeernormen hebben in de basis een lineair karakter: een functie van een tweemaal zo grote omvang heeft volgens de parkeernormen een tweemaal zo grote parkeervraag. Bij een uitbreiding van bijvoorbeeld bestaande winkels en horeca is dit uitgangspunt niet realistisch. Omdat we niet willen dat er onnodig veel parkeerplaatsen worden gemaakt geldt hiervoor een reductiefactor. Voor sommige sportvoorzieningen geldt dit ook.

De reductiefactor op de oorspronkelijke parkeernorm wordt berekend met de formule: y (reductiefactor) = $1 - (\text{oorspronkelijk BVO} / \text{uiteindelijk BVO})$. De formule zorgt bij kleine uitbreidingen tot een grotere reductiefactor (een relatief lage parkeernorm). Bij grote uitbreidingen is sprake van een lagere reductiefactor (de parkeernorm benadert de oorspronkelijke parkeernorm).

4.3 Compensatie van een eventueel verlies aan bestaande parkeerplaatsen

Als er door de bouwontwikkeling parkeerplaatsen verdwijnen op eigen terrein of in de openbare ruimte, dan moet het 'verlies' aan parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Het aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat door de bouwontwikkeling, wordt dan opgeteld bij de parkeervraag.

Parkeerplaatsen die niet of nauwelijks worden gebruikt hoeven niet te worden gecompenseerd als deze verdwijnen door de bouwontwikkeling. Dat kan aangetoond worden met een parkeeronderzoek (zie paragraaf 6.3.1). De bezetting van parkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstand mag, na het eventueel weghalen van parkeerplaatsen, niet boven de 90% stijgen.

Resultaat: Als bestaande parkeerplaatsen verdwijnen door de bouwontwikkeling, dan worden deze gecompenseerd door deze mee te nemen in de parkeervraag.

4.4 Vaststellen van de parkeervraag

Bij het berekenen van de parkeervraag wordt tussentijds niet afgerond. Pas op het einde wordt de parkeervraag rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat bij een parkeervraag onder de 0,5 naar beneden wordt afgerond, en vanaf 0,5 naar boven.

Bij de vaststelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt waar mogelijk rekening gehouden met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld. Er moet dan wel rekening gehouden worden met hoe de parkeervraag wordt ingevuld (zie hoofdstuk 6). Wanneer de parkeervraag volledig op eigen terrein kan worden opgelost is een eenmalige toetsing op dubbelgebruik genoeg. Als er ook parkeercapaciteit privaat op een andere plek wordt ingezet, dan volgt een extra toets om te bepalen of op alle dagdelen genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor alle gebruikersgroepen die hier moeten parkeren.

Rekening houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Soms worden in een bouwontwikkeling verschillende functies gecombineerd. Niet alle functies hebben op hetzelfde moment van de dag of week hun maximale parkeervraag. Dat betekent dat parkeerplaatsen soms door verschillende gebruikersgroepen dubbel te gebruiken zijn. Vaak kan de parkeereis daardoor naar beneden worden bijgesteld. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de *aanwezigheidspercentages* gebruikt, zoals opgenomen in bijlage 5.

Voor alle parkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moet in beeld worden gebracht welke gebruikersgroepen daar zullen parkeren en of dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen mogelijk is. Het dagdeel waarop alle functies die gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen samen de hoogste parkeervraag hebben (het maatgevende moment), is bepalend voor het vaststellen van de parkeereis. Dubbelgebruik is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen fysiek toegankelijk zijn voor de verschillende gebruikersgroepen. Parkeerplaatsen die exclusief voor één gebruikersgroep zijn gereserveerd (zoals vaste parkeerplaatsen voor bewoners) horen hier dus niet bij.

Resultaat: het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen om te voorzien in de parkeervraag van de bouwontwikkeling is vastgesteld (inclusief eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen).

5 Beïnvloeden van de parkeervraag

Op basis van de parkeernormen is de parkeervraag voor de auto en fiets bepaald. In sommige situaties maken we het mogelijk om de parkeervraag voor auto's niet alleen met fysieke parkeerplaatsen op te lossen, maar ook (deels) met het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto. Hierna beschrijven we welke mogelijkheden er zijn om de autoparkeervraag te beïnvloeden (verlagen) door het toepassen van een parkeerreductie ⁶.

5.1 Toepassing parkeerreductie

Het is onder voorwaarden mogelijk een parkeerreductie toe te passen op de autoparkeervraag van een bouwontwikkeling waarin woonfuncties worden gerealiseerd. Daardoor zijn minder autoparkeerplaatsen nodig. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillende parkeergebieden in Delft en de daar aanwezige kansen voor andere mobiliteit dan de auto. Om het risico op parkeeroverlast te beperken is een maximum bepaald voor het deel van de parkeervraag dat met een alternatieve vorm van mobiliteit mag worden ingevuld. De parkeerreductie geldt alleen voor de parkeervraag van bewoners en wordt dus niet toegepast op het bezoekersdeel.

Het toepassen van een parkeerreductie is optioneel. Op verzoek van een initiatiefnemer kan een parkeerreductie worden ingezet bij een bouwontwikkeling. Daarbij moet wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan (zie paragraaf 5.2). De hoogte van de parkeerreductie voor woonfuncties per parkeergebied is als volgt:

Parkeergebied	Korting op de parkeervraag voor woonfuncties (alleen eigen gebruik)	
	Binnen gereguleerd gebied	Buiten gereguleerd gebied
Binnenstad Delft	Hier geldt alleen een maximum parkeernorm, een aanvullende reductie is niet aan de orde	

6) De parkeercorrectie geldt niet voor fietsparkeren omdat het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen niet gereduceerd kan worden met de inzet van een mobiliteitsconcept.

Rest bebouwde kom Delft	30%	15%
Campus TU Delft	30%	15%
Buitengebied Delft	20%	10%
Schieoevers Noord	Maatwerk	Maatwerk

Tabel 2. Kortingspercentage bij inzet parkeerreductie

Parkeerreductie voor niet-woonfuncties is maatwerk

Door het bieden en stimuleren van alternatieve mobiliteit kunnen ook niet-woonfuncties, zoals bedrijven, scholen of instellingen, de parkeervraag van medewerkers beïnvloeden. Hier is een parkeerreductie mogelijk op de parkeervraag van vaste gebruikers op basis van een objectieve onderbouwing. Er zijn dan minder parkeerplaatsen bij een bouwontwikkeling. Zo'n onderbouwing bestaat minimaal uit:

- Cijfers over het autobezit en/of -gebruik van de beoogde gebruikersgroepen van een functie;
- Resultaten uit referentieprojecten waarin vergelijkbare maatregelen zijn genomen.

Het is aan de gemeente Delft om te bepalen of een parkeerreductie voor niet-woonfuncties wordt toegestaan.

Mobiliteitsconcept Schieoevers Noord

Het gebied Schieoevers Noord is één van de verdichtingslocaties in Delft die de komende decennia een transformatie ondergaat. Waar nu nog sprake is van een bedrijventerrein, zal straks een levendig gemengd woon- en werkgebied worden gerealiseerd met hoge dichtheden en een aantrekkelijke openbare verblijfsruimte. Bij de herontwikkeling van Schieoevers Noord wordt een mobiliteitsconcept ontwikkeld. Het bevat vier hoofdprincipes voor mobiliteit. Alle principes hangen met elkaar samen en moeten onderling in balans zijn:

- **Principe 1: Ruimtelijk concept**
Hoge dichtheid, mix aan functies, lage autoparkeernormen en hoge fietsparkeer-normen en -comforteisen.
- **Principe 2: Interne hoofdstructuur**
Aantrekkelijk verblijfsgebied, fijnmazig voetgangersnetwerk, hoogwaardig fietsnetwerk, gescheiden logistiek routes, Goede first- en last mile en sterk openbaar vervoer.
- **Principe 3: Hoogwaardige verbindingen**
Goede loop-, fiets- en OV-verbindingen naar Delft en de regio
- **Principe 4: Mobility as a Service**
Deelmobiliteit, mobiliteitshubs & logistieke hubs.

Bij bouwontwikkelingen in Schieoevers Noord moet standaard een mobiliteitsconcept worden uitgewerkt en ingediend, waaruit wordt onderbouwd hoe de mobiliteit en het parkeren wordt georganiseerd – aan de hand van de principes uit de Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord. Dit ter beoordeling van en goedkeuring door de gemeente Delft. Deze visie is een integraal onderdeel van deze Beleidsregels Parkeernormen en is opgenomen in bijlage 7.

5.2 Voorwaarden voor hanteren parkeerreductie

De manier waarop het mobiliteitsconcept wordt aangeboden is bepalend voor het succes. Het aanbod van deelmobiliteit bij woonfuncties moet aantrekkelijk zijn voor zoveel mogelijk nieuwe bewoners, zodat zij ook echt besluiten geen eigen auto te hebben. Een voorwaarde voor het toepassen van een parkeerreductie is het opstellen van een mobiliteitsplan door de initiatiefnemer.

Het mobiliteitsplan dient zo concreet mogelijk te worden uitgewerkt en bestaat minimaal uit de volgende elementen:

1. Aanbod van deelmobiliteit

- a. Een beschrijving van het aanbod van elektrische deelauto's. Daarbij moet minstens één deelauto worden aangeboden per 25 woningen. Het aanbod bestaat minimaal uit twee deelauto's.
- b. Een toelichting op de manier waarop een beschikbaarheidsgarantie van deelauto's voor de bewoners wordt ingevuld. Als alle deelauto's zijn afgenomen of vooraf gereserveerd, moeten er extra deelauto's worden aangeboden om tijdens piekmomenten ook in de mobiliteitsbehoefte te voorzien.

- c. Voor een periode van minstens 2 jaar⁷ moet het minimum aanbod van deelmobiliteit gegarandeerd zijn. Bij een tegenvallende vraag kan het aanbod daarna – na goedkeuring van de gemeente Delft – worden afgeschaald. Het initiatief en de bewijslast hiervoor ligt bij de initiatiefnemer/eigenaar van de bouwontwikkeling.
- d. Bij voorkeur (geen harde voorwaarde om de parkeerreductie toe te passen) wordt in het mobiliteitsplan ook rekening gehouden met:
 - o De behoefte van toekomstige bewoners aan deelmobiliteit (door vooraf te ondervragen). Afhankelijk van de behoefte worden er ook andere soorten deelmobiliteit, zoals e-fietsen, e-scooters of e-bakfietsen, aangeboden op eigen terrein als aanvulling op de beschikbaarheid van deelauto's.
 - o De mogelijkheid voor toekomstige bewoners om incidenteel ook een busje of ander type auto te kunnen afnemen, bijvoorbeeld voor het vervoeren van grotere/zwaardere spullen en het meenemen van meerdere personen.

3. Communicatie aan de eindgebruiker

Een beschrijving van de manier waarop de beoogde doelgroep gecommuniceerd en de wijze van informeren en enthousiasmeren. Hierin staat tenminste beschreven hoe nieuwe bewoners bij het aangaan van de koop/huurovereenkomst worden geïnformeerd over het aanbod van deelmobiliteit en de opbouw van het maximaal aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen de bouwontwikkeling.

4. Monitoring en evaluatie

Een aanpak over hoe om wordt gegaan met het delen van verkregen gegevens uit het gebruik van deelmobiliteit. Deze data wordt anoniem gedeeld met de gemeente Delft. Dit zijn in ieder geval, maar niet uitsluitend, de volgende gegevens:

- Het aantal gereserveerde ritten;
- Het aantal gemaakte ritten;
- De gemiddelde afstand en tijd per rit.

5. Implementatie en exploitatie

- a. Het deelmobiliteitsconcept moet voor een periode van minimaal 10 jaar operationeel zijn. Het is daarbij geen eis dat er bij verstrekking van de omgevingsvergunning één aanbieder van deelmobiliteit wordt gecontracteerd voor deze volledige termijn. Daarmee is het mogelijk voor een initiatiefnemer/eigenaar om met verschillende aanbieders te schakelen gedurende deze periode, mocht dat nodig zijn.
- b. Het mobiliteitsconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat de eerste woningen binnen de bouwontwikkeling zijn opgeleverd.
- c. Het moet inzichtelijk zijn hoe de financiering van deelmobiliteit geregeld wordt en waar het eigenaarschap van deelmobiliteit na oplevering van de bouwontwikkeling wordt geborgd.

Als gebruik wordt gemaakt van een parkeerreductie, dan is de initiatiefnemer verplicht om via een kettingbeding in de huur- of koopovereenkomst aan te geven dat er bij de bouwontwikkeling deelmobiliteit wordt toegepast en dat de parkeereis hierdoor naar beneden is bijgesteld.

5.3 Parkeerplaatsen voor deelmobiliteit bij toepassing parkeerreductie

Om te voorkomen dat er te weinig parkeerplaatsen worden gereserveerd voor deelmobiliteit bij woonfuncties is het uitgangspunt dat voor alle aangeboden deelauto's ook een parkeerplaats wordt gereserveerd op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen voor deelauto's worden opgeteld bij de parkeereis. Parkeerplaatsen voor deelauto's worden niet meegeteld in het dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Parkeerplaatsen voor deelauto's in Schieoevers Noord

De behoefte aan parkeerplaatsen van een bouwontwikkeling in Schieoevers Noord voor deelauto's bij woningen bedraagt 8,6% van het berekende bewonersgedeelte van de parkeervraag voor deze woningen. De parkeerplaatsen voor deelauto's komen boven op de reguliere parkeerplaatsen die voor bewoners en hun bezoekers worden aangelegd.

Parkeerplaatsen van deelauto's in de openbare ruimte

Het kan voorkomen dat parkeerplaatsen voor het stallen van deelauto's (als onderdeel van de toegepaste parkeerreductie) niet op eigen terrein kunnen worden aangelegd en ook niet opgelost kunnen worden door het huren of kopen van particuliere parkeerplaatsen. Het is dan onder voorwaarden mo-

7) Gerekend vanaf het moment dat de eerste woningen in de bouwontwikkeling zijn opgeleverd.

gelijk om voor het parkeren van de deelauto's gebruik te maken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Bij het plaatsen van deelauto's in de openbare ruimte mag door een initiatiefnemer/eigenaar geschakeld worden met een aanbieder van deelmobiliteit naar keuze. Voorwaarde is wel dat de deelmobiliteit voor iedereen te gebruiken is: dus niet alleen door de gebruikers van de bouwontwikkeling. Wanneer de gemeente Delft in de toekomst regels stelt aan de kwaliteit en het aantal aanbieders van deelauto's in de openbare ruimte, dan moet daaraan worden voldaan door de initiatiefnemer/eigenaar. Daarbij wordt een overgangstermijn ingesteld voor aanbieders van deelauto's die voor vaststelling van eventuele toekomstige regels over het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte actief waren.

Als een deelauto wordt geparkeerd op een openbare parkeerplaats binnen gereguleerd gebied, dan is daarvoor een parkeervergunning nodig. Zoals dat ook geldt voor andere bedrijven/partijen die deelauto's aanbieden in de openbare ruimte. Als laadpalen nodig zijn voor het stallen van elektrische deelauto's in de openbare ruimte, dan worden deze geplaatst door de gemeente Delft (zie paragraaf 7.2.2).

6 Invullen van de parkeervraag

Op basis van de vorige hoofdstukken is de parkeervraag van de bouwontwikkeling bepaald, waarbij de parkeervraag voor auto's mogelijk is verminderd door het toepassen van een parkeerreductie. De parkeervraag wordt vervolgens via een aantal stappen vertaald naar de parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet zijn.

Figuur 4. Invullen van de parkeervraag: hoe en waar zijn parkeerplaatsen beschikbaar?



6.1 Randvoorwaarden voor de parkeeroplossing

Hierna volgen een aantal algemene randvoorwaarden voor het invullen van de parkeervraag voor auto en fiets:

6.1.1 Parkeerplaatsen binnen maximaal acceptabele loopafstanden

De auto- en fietsparkeerplaatsen die worden ingezet voor een bouwontwikkeling moeten op acceptabele loopafstand liggen. Hierbij gelden de volgende maximale loopafstanden:

Gebied/ type parkeerder	Wonen	Werken	Overige functies
Auto			
Binnenstad Delft	800 meter	800 meter	800 meter
Rest bebouwde kom Delft	400 meter	400 meter	200 meter
Campus TU Delft	400 meter	800 meter	800 meter
Schieoevers Noord	400 meter	400 meter	400 meter
Buitengebied Delft	400 meter	400 meter	200 meter
Fiets			
Binnenstad Delft	75 meter	200 meter	200 meter
Rest bebouwde kom Delft	50 meter	50 meter	50 meter
Campus TU Delft	50 meter	200 meter	100 meter
Schieoevers Noord	50 meter	50 meter	50 meter
Buitengebied Delft	50 meter	50 meter	50 meter

Tabel 3. Overzicht maximaal acceptabele loopafstanden

Deze maximale afstanden worden gemeten voor de kortste looproute (dus niet hemelsbreed) over de openbare weg, vanaf de dichtstbijzijnde toegang van het gebouw tot aan de ingang van de parkeerplaats, parkeergarage of parkeerterrein.

6.1.2 Voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moeten voldoen aan een aantal minimale kwaliteitseisen. Dat gaat onder andere over de toegankelijkheid, beschikbaarheid en afmeting van parkeerplaatsen. In hoofdstuk 7 staat beschreven wat onze minimale kwaliteitseisen zijn voor auto- en fietsparkeerplaatsen.

6.2 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

Bij elke bouwontwikkeling in Delft moeten voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen gerealiseerd worden volgens de parkeernormen uit deze Beleidsregels Parkeernormen. Het uitgangspunt is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein moeten liggen, al dan niet inpandig. Dit geldt zowel voor de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) als voor bezoekers.

Met name in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe auto- en fietsparkeerplaatsen gerealiseerd die, nadat de gebiedsontwikkeling is afgerond, tot de openbare parkeercapaciteit zullen behoren. Binnen dit stappenplan worden deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein beschouwd.

Resultaat: het aantal parkeerplaatsen voor auto en fiets dat op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld voor de bouwontwikkeling is bepaald.

Focus op klimaatadaptief bouwen

Er zijn in Delft grote opgaven voor het verminderen van wateroverlast, hittestress, droogte en bodemdaling en daarnaast het vergroten van de biodiversiteit. Daarom zetten we sterk in op klimaatadaptief bouwen. Bij het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein moet daar dus ook rekening mee worden gehouden. Een goede balans tussen 'groen' en 'grijs' is ook op eigen terrein cruciaal. De geldende eisen en uitgangspunten zijn als volgt vastgelegd in beleid:

- Beleidsregel klimaatadaptief bouwen (2022)
- Beleidskader natuur-inclusief bouwen en ontwikkelen (2019)

Parkeeroplossing op eigen terrein van de TU Delft

Voor de parkeeroplossing op de Campus TU Delft mag gebruik worden gemaakt van bestaande parkeervoorzieningen gelegen op terrein in eigendom van de TU Delft. Dat kan als op het maatgevende moment en binnen acceptabele loopafstanden voldoende restcapaciteit is, of door het herverdelen van parkeerrechten voldoende parkeercapaciteit beschikbaar gemaakt wordt.

6.2.1 Correctiefactor gebruik autoparkeerplaatsen op eigen terrein (wonen)

In de praktijk blijkt dat bij woningen een deel van de autoparkeerplaatsen op eigen terrein niet wordt gebruikt. Dit kan ervoor zorgen dat auto's van bewoners toch in de openbare ruimte worden geparkeerd. Dat zorgt onnodig voor een hogere parkeerdruk. Voor de bepaling van de mate waarin autoparkeerplaatsen op eigen terrein voor woningen meetellen in het parkeeraanbod wordt de tabel uit bijlage 6 gebruikt.

In gebied met parkeerregulering kan worden 'afgedwongen' dat niet wordt uitgeweken naar de openbare ruimte door een beperking op het verkrijgen van parkeervergunningen. Hier zijn deze omrekenfactoren daarom niet van toepassing en telt elke parkeerplaats volwaardig mee.

6.3 Op andere wijze voorzien in parkeren

Soms is het onmogelijk om voldoende auto- en/of fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te maken of beschikbaar te stellen bij een bouwontwikkeling. Er zijn dan verschillende opties om de parkeereis op een andere manier in te vullen. De afwijkingsmogelijkheden voor het parkeren van auto's en fietsen zijn als volgt:

Afwijkingsmogelijkheden per modaliteit	Auto	Fiets
Inzetten van bestaande particuliere parkeerplaatsen	✓	x
Inzetten van bestaande openbare parkeerplaatsen	x	✓
Niet oplossen van parkeren (nulvergunningregeling)	✓	x
Afkopen van de parkeereis	✓	✓

Tabel 4. Overzicht afwijkingsmogelijkheden voor auto en fiets

Bij het toepassen van één of meerdere afwijkingsmogelijkheden wordt eerst gekeken naar het benutten van bestaande parkeerplaatsen: op particulier terrein (auto) of in de openbare ruimte (fiets). Wanneer dat geen reële optie is, dan is het afkopen van fietsparkeerplaatsen een laatste mogelijkheid. Als de gemeente geen passende oplossing ziet, moet de initiatiefnemer de volledige parkeervraag op eigen terrein oplossen. Hierna worden de voorwaarden voor afwijking van de parkeereis voor auto's en fietsen apart toegelicht.

6.3.1 Eisen aan parkeertellingen als onderbouwing voor een alternatieve parkeeroplossing

Eén van de afwijkingsmogelijkheden is het benutten van bestaande particuliere auto- of openbare fietsparkeerplaatsen. Een voorwaarde is dat deze parkeerplaatsen ook structureel beschikbaar zijn. Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande auto- of fietsparkeerplaatsen is een parkeertelling nodig. Omdat de gemeente Delft zelf regelmatig parkeertellingen uit laat voeren, hoeft een initiatiefnemer niet altijd opnieuw de bezetting van openbare parkeerplaatsen in kaart te brengen. Een initiatiefnemer kan de resultaten van eerder uitgevoerde parkeertellingen opvragen bij de gemeente Delft.

Als er géén recente data (op het juiste maatgevende moment) beschikbaar is, moet door en voor rekening van de initiatiefnemer een nieuwe parkeertelling worden uitgevoerd. De methodiek die in het parkeeronderzoek wordt toegepast (het meten van capaciteit en bezetting voor auto- en/of fietsparkeerplaatsen) moet door de gemeente Delft zijn goedgekeurd.

Hierbij hanteren we de volgende minimale eisen:

- Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd;
- Er wordt in twee verschillende weken gemeten op dagen en dagdelen waarop de parkeervraag het hoogst is (maatgevend moment).
- Er moet gemeten worden op een representatief moment (niet in een vakantieperiode, bij werkzaamheden, etc.)
- Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximaal acceptabele loopafstand die geldt voor de functies die onderdeel zijn van de bouwontwikkeling;

6.4 Afwijkingsmogelijkheden voor fietsparkeren

Een aantrekkelijke parkeerplaats voor de fiets moet zo dichtbij mogelijk bij de bestemming zijn. Daarom hechten we groot belang aan het zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen op eigen terrein. In de praktijk is het alleen niet altijd mogelijk om het 'eigen terrein' principe strikt toe te passen voor fietsparkeren. Initiatiefnemers kunnen hier daarom – alleen in uitzonderlijke situaties – van afwijken. De mogelijkheden om dat te doen zijn hierna verder uitgewerkt.

6.4.1 Afwijkingsmogelijkheid 1: Benutten van bestaande openbare fietsparkeerplaatsen

Soms worden fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte minder intensief gebruikt. Deze fietsparkeerplaatsen kunnen dan worden ingezet als onderdeel van de parkeeroplossing bij bouwontwikkelingen. Of bestaande openbare fietsparkeerplaatsen benut kunnen worden voor een bouwontwikkeling, hangt af van de impact op de openbare ruimte. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Bij nieuwbouw mag een initiatiefnemer niet afwijken van het uitgangspunt om fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te maken, tenzij de bezoekers voornamelijk kort parkeren (max. 1,5 uur). Voor vaste gebruikers en bezoekers die lang parkeren moet er op eigen terrein voldoende ruimte zijn om de fiets te parkeren.
- Als het niet om nieuwbouw gaat, dan is afwijken door fietsparkeerplaatsen (voor zowel vaste gebruikers als bezoekers) in de openbare ruimte te benutten alleen toegestaan als het redelijkerwijs onmogelijk is om fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren;

Een randvoorwaarde voor het benutten van bestaande openbare fietsparkeerplaatsen is dat de impact op de openbare ruimte beperkt is. Dat is zo als binnen acceptabele loopafstand:

- De bezettingsgraad van (expliciete) fietsparkeerplaatsen binnen loopafstand lager is dan 90%, inclusief de extra parkeerbehoefte die ontstaat door de bouwontwikkeling, op het maatgevend moment en/of;
- De openbare ruimte de extra behoefte aan (impliciete) fietsparkeerplaatsen op het maatgevend moment zonder problemen kan absorberen en de extra fietsparkeervraag niet leidt tot hinder of gevaar. De Gemeente Delft beoordeelt of dat zo is.

6.4.2 Afwijkingsmogelijkheid 2: Afkopen van de fietsparkeereis

Als het voor een initiatiefnemer niet mogelijk is om de gehele fietsparkeereis te faciliteren op eigen terrein of door het benutten van restcapaciteit in de openbare ruimte, dan kan de gemeente Delft besluiten om nieuwe openbare fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Bij het afkopen van de fietsparkeereis gelden de volgende uitgangspunten:

- In samenspraak met initiatiefnemer is er zicht op concrete oplossingen voor het fietsparkeren die ook uitvoerbaar zijn;
- Het aanleggen van extra fietsparkeerplaatsen mag niet leiden tot een te grote aantasting van de openbare ruimte;

Voor de (extra) kosten die gemaakt moeten worden om voor deze bouwontwikkeling aanvullende fietsparkeerplaatsen te realiseren, kan de gemeente een financiële bijdrage vragen aan de initiatiefnemer. Afspraken tussen de gemeente en initiatiefnemer hierover worden vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst. Het bedrag dat per fietsparkeerplaats door de initiatiefnemer betaald moet worden is niet vastgelegd in deze Beleidsregels Parkeernormen. De hoogte van het bedrag wordt vastgesteld op basis van de door de gemeente te maken kosten.

Resultaat: Het is inzichtelijk of de parkeereis (gedeeltelijk) kan worden ingevuld met een acceptabel alternatief voor het parkeren van fietsen op eigen terrein.

6.5 Afwijkingmogelijkheden voor autoparkeren

In sommige situaties is het onmogelijk om bij een bouwontwikkeling vast te houden aan de eis om het autoparkeren (volledig) op eigen terrein te realiseren. Hierna wordt beschreven onder welke omstandigheden de gemeente kan afwijken van dit uitgangspunt.

6.5.1 Afwijkingmogelijkheid 1: Inzetten van private autoparkeerplaatsen

De eerste mogelijkheid is om de parkeereis (gedeeltelijk) in te vullen buiten het eigen terrein, door het kopen of huren van bestaande autoparkeerplaatsen op private parkeerterreinen of - parkeergarages. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- Er moet door de initiatiefnemer een koop- of huurcontract worden afgesloten voor een periode van minimaal 10 jaar. Private parkeerplaatsen in gereguleerd gebied hoeven niet per definitie beschikbaar te blijven gedurende deze periode als ze aantoonbaar niet meer nodig zijn voor de bouwontwikkeling. De bewijslast hiervoor ligt bij de initiatiefnemer en/of eigenaar van het pand. Het uitgangspunt is namelijk dat ook private parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk benut worden.
- De initiatiefnemer moet aantonen dat deze private parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar zijn met een rapportage over de bezetting van de private parkeerplaatsen (met data-analyse of een parkeertelling van het maatgevend moment). Het uitgangspunt is dat de bezetting van de particuliere autoparkeerplaatsen, inclusief de extra parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet groter wordt dan 95%.
- Er moet door de initiatiefnemer een koop- of huurcontract worden afgesloten waaruit blijkt dat:
 - o De eigenaar van de private parkeerplaatsen de afgesproken hoeveelheid autoparkeerplaatsen beschikbaar stelt en beschikbaar houdt voor de bouwontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is voor een periode van minimaal 10 jaar;
 - o De initiatiefnemer deze parkeerplaatsen, voor zover het gaat om parkeerplaatsen voor vaste gebruikers, op de relevante tijdstippen huurt of er een abonnement of parkeerrecht voor heeft;
 - o De overeenkomst die eerder gesloten is tussen de initiatiefnemer en een eigenaar van private parkeerplaatsen, ook voor een volgende eigenaar bindend is (kettingbeding).

De overeenkomst moet uiterlijk 4 weken voor oplevering van de bouwontwikkeling ingaan.

- Om te voorkomen dat dezelfde particuliere parkeerplaatsen voor meerdere bouwontwikkelingen worden ingezet, moet het door de initiatiefnemer aannemelijk worden gemaakt dat de particuliere parkeerplaatsen niet al zijn toebedeeld aan toekomstige bouwontwikkelingen.

Geén inzet van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte

Ons uitgangspunt is dat het benutten van bestaande autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte voor bouwontwikkelingen in heel Delft **niet** meer mogelijk is. Ook al worden deze autoparkeerplaatsen (soms) minder intensief gebruikt. Het bereikbaar en leefbaar houden van Delft vraagt onder andere om een aantrekkelijke, mooie en efficiënt ingerichte openbare ruimte. Daar passen geen extra geparkeerde auto's bij.

Alleen in zeer uitzonderlijke situaties wordt afgeweken van dit uitgangspunt door toepassing van de hardheidsclausule. Dan heeft het de voorkeur om eerst het bezoekersgedeelte van de parkeereis te faciliteren in de openbare ruimte en pas daarna het parkeren van vaste gebruikers, zoals bewoners en werknemers.

Uitzondering voor inzet van openbare autoparkeerplaatsen

Een uitzondering is mogelijk voor parkeerplaatsen voor het stallen van deelauto's (als onderdeel van de toegepaste parkeerreductie) die niet op eigen terrein kunnen worden aangelegd en ook niet opgelost kunnen worden door het huren of kopen van parkeerplaatsen in private parkeervoorzieningen.

De gemeente Delft beoordeelt dan of parkeerplaatsen in de openbare ruimte geschikt en beschikbaar zijn om in te zetten voor het parkeren van deelauto's bij bouwontwikkelingen. Een voorwaarde is dat de bezetting van de openbare parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de bouwontwikkeling, niet hoger mag uitkomen dan 90%. Voor grotere openbare parkeerterreinen (met minimaal 50 parkeerplaatsen) mag de bezetting niet boven de 95% stijgen.

6.5.2 Afwijkingmogelijkheid 2: Niet (volledig) voorzien in auto-parkeerplaatsen

Om meer flexibiliteit te bieden in de parkeeroplossing voor auto's kan de 'nulvergunningregeling' worden ingezet. Deze regeling is bedoeld voor bouwontwikkelingen, waarbij het autoparkeren niet (volledig) wordt opgelost. Deze bouwontwikkelingen worden dan vrijgesteld van de eis om te zorgen voor voldoende fysieke autoparkeerplaatsen. Voor toepassing van de nulvergunningregeling gelden de volgende voorwaarden:

- De bouwontwikkeling ligt in een gebied met parkeerregulering of waarvoor het besluit genomen is dat dit wordt ingevoerd vóór oplevering van de eerste woning van de bouwontwikkeling.
- De initiatiefnemer heeft de onmogelijkheid om de volledige parkeervraag op te lossen aangetoond.
- De nulvergunningregeling kan alleen worden toegepast op kleinschalige woonontwikkelingen (incl. functiewijziging naar wonen). Onder kleinschalig wordt verstaan de parkeereis behorend bij maximaal 10 woningen.

De toepassing van de 'nulvergunningregeling' heeft veel impact op de toekomstige bewoners en hun bezoekers. Gebruikers worden namelijk uitgesloten van openbare parkeerrechten, terwijl niet op een andere manier is voorzien in de parkeervraag.

Resultaat: Helder is of de parkeereis (gedeeltelijk) kan worden ingevuld met een acceptabel alternatief voor het parkeren van auto's op eigen terrein.

6.6 Wat als parkeren niet kan worden opgelost?

De werkelijkheid van het parkeren is soms weerbarstiger dan de theorie. Het kan voorkomen dat de parkeereis voor auto en/of fiets niet (volledig) kan worden ingevuld. Ook niet met een alternatief voor het parkeren op eigen terrein. Dit kan bijvoorbeeld komen door een gebrek aan fysieke ruimte óf financiële middelen om voldoende parkeerplaatsen te realiseren of te benutten. Er zijn dan een aantal mogelijke scenario's om toch een omgevingsvergunning te kunnen verlenen:

- De initiatiefnemer zoekt zelf een oplossing, zodat wel aan de parkeereis kan worden voldaan. Bijvoorbeeld door het bijstellen of aanpassen van het bouwprogramma;
- In zeer uitzonderlijke gevallen kan het college van B&W een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan door toepassing van de hardheidsclausule. In aanvulling op de afwijkingmogelijkheden voor de auto en fiets zoals beschreven in paragraaf 6.4 & 6.5.

Zonder de toepassing van de hardheidsclausule is het niet voldoen aan de parkeereis een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning

7 Kwaliteit van de parkeeroplossing

Bij parkeernormen denkt vrijwel iedereen aan kwantiteit: de aantallen benodigde parkeerplaatsen voor fietsen en auto's. Het heeft alleen weinig zin om parkeerplaatsen te maken als die onvoldoende toegankelijk zijn of om andere redenen niet worden gebruikt. Om te zorgen dat parkeerplaatsen in de praktijk beschikbaar zijn en gebruikt worden, stellen we ook eisen aan de kwaliteit van de parkeeroplossing voor de auto en fiets.

7.1 Kwaliteitseisen voor fietsparkeren

Fietsparkeerplaatsen zijn er in verschillende vormen en maten. In deze beleidsregels wordt onder een fietsparkeerplaats een ruimte verstaan die gereserveerd is voor het parkeren van een fiets met de volgende minimale afmetingen: 200 cm lang, 120 cm hoog & 65 cm breed. Deze reservering van (openbare) ruimte kan op twee manieren worden ingevuld:

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

Een initiatiefnemer moet bij de aanvraag van een omgevingsvergunning inzichtelijk maken waar de expliciete en/of impliciete fietsparkeerplaatsen voor de bouwontwikkeling gepositioneerd worden. Wanneer fietsparkeerplaatsen in een stalling worden gerealiseerd, dan moeten deze aan een aantal kwaliteitseisen voldoen. Deze kwaliteitseisen zijn leidend voor het ontwerp en de inrichting van de fietsstalling. Hierna staat toegelicht hoe deze kwaliteitseisen over de positionering, toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid van fietsstallingen moeten worden ingevuld⁸.

7.1.1 Toegankelijkheid van de fietsstalling

De fietsstalling is eenvoudig vindbaar en toegankelijk voor de beoogde doelgroep, waarbij de onderstaande kwaliteitseisen gelden:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de fietsstalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar.
- De fietsstalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand van de fietsstalling tot de hoofd-/ neven- /personeelsgang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de fietsstalling is bestemd moet zo kort mogelijk zijn. Waarbij deze altijd korter moet zijn dan de maximale loopafstanden zoals gedefinieerd in paragraaf 6.1.
- De fietsstalling is bij voorkeur op maaiveldniveau, met een maximale afwijking van één etage.
- Het overbruggen van een eventueel hoogteverschil met een fiets moet zo comfortabel mogelijk zijn, waarbij de volgende richtlijnen gelden:
 - o Een hellingbaan is niet te stijl en heeft een hellingspercentage van maximaal 22%.
 - o Een trap heeft ideaal een hellingspercentage van maximaal 18%, met een aanrede van 50 cm en een optrede van 9 cm of met een aanrede van 60 cm en een optrede van 10 cm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
 - o Voor een fietsstalling waar ook scooters, bakfietsen, scootmobielen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen, scootmobielen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- Een gebruiker moet de toegang van een fietsstalling gemakkelijk kunnen openen: bij voorkeur automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of kaartlezer.
- Een fietsstalling op maaiveldniveau is bereikbaar zonder te hoeven op- en afstappen op de rijbaan, waarbij de toegang tot de fietsparkeervoorziening bij voorkeur gescheiden is van autoverkeer.

7.1.2 Inrichting en bruikbaarheid van de fietsstalling

Behalve dat de fietsstalling goed toegankelijk moet zijn, zodat er makkelijk van buiten naar binnen kan worden gegaan, vereist ook de interne inrichting en bruikbaarheid aandacht. De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsstalling zijn als volgt:

- De fietsstalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Zowel binnen als vanuit de fietsparkeervoorziening naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kunnen gebruikers vanuit de fietsstalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de fietsstalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een fietsstalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden. Ook speelt de route van en naar de fietsstalling (op eigen terrein) een rol bij hoe gebruikers de voorziening ervaren. Daarom is ook de directe omgeving van de fietsparkeervoorziening bij voorkeur goed verlicht, overzichtelijk en schoon.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de fietsstalling kunnen passeren. De gangpaden in de fietsstalling zijn minimaal 210 cm breed en een hoofdgang is minimaal 300 cm breed, zowel voor fiets als scooter.
- Stallingsystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParkeur⁹ of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 40 cm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde fietsstalling is 290 cm om dubbellaags-rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 230 cm zijn, omdat dubbellaags-rekken ongeschikt zijn voor kinderen.
- De hart op hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingsstelsel op gelijk niveau is minimaal 80 cm breed.
- De hart op hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 40 cm breed voor zowel onder- als bovenlaag;

8) Onze kwaliteitseisen voor fietsparkeren zijn afgeleid uit de normen die zijn opgenomen in de Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en 'FietsParkeur'.

9) FietsParkeur is de nationale norm voor de toetsing en certificatie van fietsparkeervoorzieningen en – systemen.

- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaardmaten:
 - o Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, scootmobielen, bakfietsen of andere soorten fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 cm breed).
 - o Minimaal 20% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 50 cm)
- Een parkeersysteem waarin naast standaard fietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen en scootmobielen met een accu.
- Afhankelijk van de gebruikersgroep zijn specifieke aanvullende voorzieningen nodig om fietsgebruik goed te faciliteren, zoals kluisjes of de aanwezigheid van omkleedmogelijkheid en/of douches.

7.2 Kwaliteitseisen voor autoparkeren

Een autoparkeerplaats met te krappe afmetingen of een te smalle toeleidende weg zal in de praktijk niet goed worden gebruikt. De kwaliteit van parkeerplaatsen wordt beoordeeld op basis van de volgende publicaties:

- Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages.
- Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan.

7.2.1 Aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen

Het is belangrijk dat iedereen zo veel mogelijk zelfstandig kan meedoen in Delft. Om mensen met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte te ondersteunen, zorgen we bij bouwontwikkelingen voor voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.

Voor bouwontwikkelingen waarin publieke functies (functies waarvan de parkeervraag voor meer dan 50% bestaat uit bezoekers) worden gerealiseerd, moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van de bouwontwikkeling aangelegd worden, maar sowieso binnen een loopafstand van maximaal 100 meter liggen.

De aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is niet van toepassing op woonfuncties, omdat gehandicapten daar zo nodig in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Zo wordt in woongebieden alleen daar waar dat nodig is ruimte gereserveerd.

7.2.2 Aanleg van elektrische laadinfrastructuur voor auto's

Vanwege de groei van elektrische en hybride auto's is het belangrijk dat er voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen beschikbaar is in Delft. Parkeerplaatsen op eigen terrein bij bouwontwikkelingen moeten volgens landelijke wet- en regelgeving (Bouwbesluit 2012¹⁰), voorbereid zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Realisatie van laadpunten op eigen terrein is een taak van de initiatiefnemer.

Laadpunten in de openbare ruimte zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente Delft. Om te zorgen voor een dekkend netwerk van publieke elektrische laadinfrastructuur, heeft Delft een raamovereenkomst afgesloten voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte. Wanneer – in uitzonderlijke gevallen – elektrische laadpalen nodig zijn bij bouwontwikkelingen die gebruik maken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, dan moeten deze worden geplaatst en beheerd door de partij waarmee Delft op dat moment een actieve raamovereenkomst heeft lopen.

8 Laden en lossen

Naast het parkeren van auto's en fietsen moet er bij specifieke bouwontwikkelingen ook voldoende ruimte zijn voor laden en lossen. Het gaat om bedrijfsmatig laden en lossen, waarbij dit frequent plaatsvindt. Met name bij bouwontwikkelingen met functies zoals detailhandel, horeca of waar bedrijfsmatige activiteiten plaats vinden. Voor bijvoorbeeld een incidentele verhuizing of het laden en

¹⁰Per 1 januari 2024 wordt het 'Bouwbesluit 2012' vervangen door het 'Besluit Bouwwerken Leefomgeving' (Bbl).

Lossen van boodschappen bij een woning zijn geen aparte voorzieningen nodig voor laden- en lossen

11

8.1 Laden en lossen op eigen terrein

Bij een bestemming en/of functie van een gebouw waar laden en lossen noodzakelijk is moet een geschikte laad- en losvoorziening beschikbaar zijn. Laden en lossen vindt volledig op eigen terrein plaats, bij voorkeur inpandig. Ook het manoeuvreren van vrachtverkeer moet op eigen terrein gebeuren.

De initiatiefnemer moet aannemelijk maken dat de aangewezen ruimte voldoende en op een veilige wijze voorziet in de logistieke aan- en afvoer van goederen.

Laden en lossen in Schieoevers Noord

Specifiek voor Schieoevers Noord is een zone-indeling voor laden en lossen gemaakt. Per zone geldt een specifieke manier waarop laden en lossen en ook de bereikbaarheid van laad- en losfaciliteiten georganiseerd wordt:

I. Zone Vulcanusweg

De Vulcanusweg is een wijkontsluitingsweg, die ontsloten wordt via het Delflandplein op de Voorhofdreef en Martinus Nijhofflaan. Laden en lossen moet plaats vinden op eigen terrein, met voldoende manoeuvreerruimte op de kavel om te kunnen keren.

II. Zone Schieweg West

Laden en lossen vindt plaats op de parallelweg of via inprikkers direct naar laad en losfaciliteiten op eigen kavel.

III. Zone Schieweg Oost

Laden en lossen vindt plaats via een centrale laad- en loshub die bereikbaar is via de wijkontsluitingsweg Schieweg. Herverdeling vindt plaats via centraal georganiseerde kleine elektrische voertuigen in het gebied.

IV. Zone Rotterdamseweg

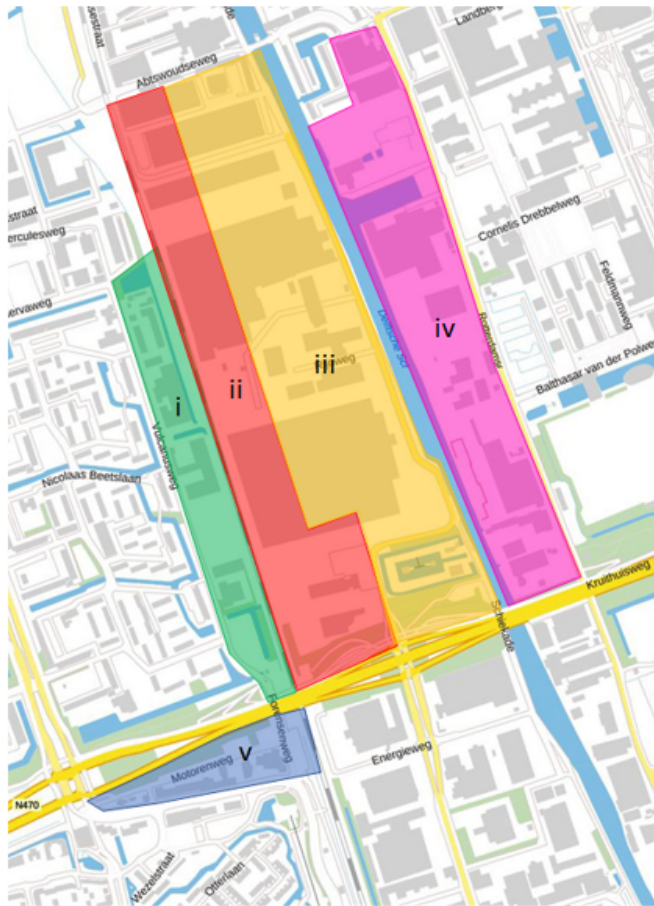
De Rotterdamseweg is een wijkontsluitingsweg, die ontsloten wordt via de Heertjeslaan en de Huisman-singel op de N470. Laden en lossen moet plaats vinden op eigen terrein, met voldoende manoeuvreerruimte op de kavel om te kunnen keren.

V. Zone Tanthofdreef

De Tanthofdreef is een wijkontsluitingsweg, die direct ontsloten wordt op de N470. Laden en lossen moet plaatsvinden op eigen terrein, met voldoende manoeuvreerruimte op de kavel om te kunnen keren.

Op basis van afmetingen van het te verwachten vrachtverkeer en rijcurves wordt de bruikbaarheid van de laad en losvoorziening getoetst.

11) Een uitzondering hierop zijn grootschalige wooncomplexen waar het aanwijzen van een aparte laad- en losvoorziening in de buurt van de (centrale) ingang wel wenselijk is.



Figuur 5. Zone-indeling laden- en lossen Schieoever Noord

8.2 Afwijken in bijzondere omstandigheden

Er kunnen binnen een bouwontwikkeling bijzondere omstandigheden zijn waardoor er geen mogelijkheid is voor een veilige laad- en losvoorziening op eigen terrein. Er kan dan worden afgeweken van de eis om (volledig) te voorzien in voldoende laden en lossen op eigen terrein. De afwijkingsmogelijkheden worden hierna verder uitgewerkt.

Als er géén verkeersveilig en maatschappelijk acceptabel alternatief gevonden wordt voor laden en lossen op eigen terrein, is laden en lossen niet mogelijk, en is dat een reden om de omgevingsvergunning niet te verstrekken.

8.2.1 Afwijkingsmogelijkheid 1: Geen noodzaak voor apart laden en lossen

Afwijken is mogelijk als aannemelijk is dat voor de logistieke aan- en afvoer van producten géén aparte laad- en losvoorziening nodig is. Bijvoorbeeld als laden- en lossen gebeurt met kleine (vracht)voertuigen die in een 'normaal' parkeervak passen. Voor het laden en lossen kunnen dan reguliere (bezoekers)parkeerplaatsen worden gebruikt.

8.2.2 Afwijkingsmogelijkheid 2: Op andere wijze voorzien in laden en lossen

Afwijken kan als het laden en lossen op eigen terrein aantoonbaar onmogelijk is én er op een andere manier kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losmogelijkheden beschikbaar te hebben. Het laden en lossen kan bijvoorbeeld in de openbare ruimte worden opgelost door gebruik te maken van een bestaand laad- en losvak¹² of het aanwijzen/ realiseren van een nieuw laad- en losvak. Het structureel laden en lossen op de rijbaan is onwenselijk. Dat is zo bij minimaal 1 keer per dag laden en lossen en langer dan ongeveer 5 minuten per keer.

12)De venstertijden van het laad- en losvak moeten aansluiten bij de momenten waarop laden en lossen wordt voorzien. Ook moet rekening worden gehouden met het aantal leveranties en de duur van de laad- en losbewegingen kunnen plaatsvinden zonder verstoring van de reguliere leveranties van anderen die al van deze laad- en losplaats gebruikmaken.

Het op andere wijze voorzien in laden en lossen is alleen toegestaan, als er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- De openbare ruimte;
- De parkeersituatie;
- De verkeersveiligheid;
- De woon- en leefsituatie.

Rekening houden met bestaande situatie van laden en lossen

Een bestaand pand kant van functie wijzigen, waarbij een openbare laad- en losplaats in de nieuwe situatie niet meer nodig is. Dat is bijvoorbeeld zo als een winkelpand wordt getransformeerd naar woningen. Als de openbare laad- en losplaats exclusief door deze functie werd gebruikt, dan kan deze laad- en losplaats een andere bestemming krijgen. Bijvoorbeeld door daar een reguliere parkeerplaats van te maken. Of deze ruimte in te zetten voor meer groen of ruimte voor verblijven of ontmoeten.

9 Vastleggen van de parkeer- en mobiliteitsafspraken

Het is belangrijk dat alle afspraken die gemaakt worden tussen de gemeente en initiatiefnemers over het parkeren op de juiste manier worden geborgd. Zo kunnen initiatiefnemers en hun rechtsopvolger(s) aan de parkeeroplossing worden gehouden. Dit geeft ons de mogelijkheid om altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

9.1 Juridische borging: parkeren ook in de toekomst goed geregeld

In de omgevingsvergunning wordt zo concreet mogelijk opgenomen welke parkeereis wordt opgelegd aan een bouwontwikkeling. De volgende onderdelen worden minimaal vastgelegd over het parkeren in voorschriften die worden verbonden aan de omgevingsvergunning:

- Het aantal te realiseren en in stand te houden auto- en fietsparkeerplaatsen;
- De parkeerlocatie(s) waar de parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld;
- Hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen op eigen terrein door de verschillende gebruikersgroepen is geregeld;
- Beperking voor uitgifte van parkeervergunningen en/of abonnementen.
- Als een parkeerreductie wordt toegepast op de betreffende bouwontwikkeling:
 - o De verplichting om het deelmobiliteitsconcept (zoals beschreven in het mobiliteitsplan) voor een periode van minimaal 10 jaar operationeel te houden en beschikbaar te stellen bij oplevering van de eerste woningen.
 - o De verplichting om via kettingbeding in de huur- of koopovereenkomst aan te geven dat er bij de bouwontwikkeling een deelmobiliteitsconcept wordt toegepast en de parkeereis hierdoor naar beneden is bijgesteld.

9.2 Beperkt recht op autoparkeren

Autoparkeren moet bij bouwontwikkelingen in beginsel op eigen terrein worden opgelost. Daarom verstrekken we in principe géén parkeervergunningen aan huurders, kopers of gebruikers van bouwontwikkelingen. Als de gehele autoparkeereis op eigen terrein is ingevuld, of op grond van een afwijkingmogelijkheid een passende alternatieve parkeeroplossing is gevonden, komen gebruikers van de bouwontwikkeling nooit in aanmerking voor een parkeervergunning om de auto te parkeren in de openbare ruimte. Nu en in de toekomst niet.

Om dit juridisch te borgen¹³ worden de adressen van bouwontwikkelingen geplaatst op de zogeheten BROP-Lijst ('Beperkt Recht Op Parkeerproduct'). Adressen waarvoor de BROP-regeling geldt komen niet of verminderd in aanmerking voor parkeervergunningen voor het parkeren in de openbare ruimte. Dit wordt op huisnummerniveau vastgelegd. Zo verminderen we het ruimtebeslag van parkeren in de openbare ruimte.

Van 'POET'- naar 'BROP'

Het beperkt recht voor autoparkeren in de openbare ruimte is vastgelegd op de BROP-lijst. Voorheen noemden we dit de POET-lijst. Dat stond voor 'Parkeren Op Eigen Terrein'. In de afgelopen jaren zijn er meer mogelijkheden gekomen voor het oplossen van het autoparkeren in Delft. Niet elke bouwontwikkeling heeft nog fysieke autoparkeerplaatsen op eigen terrein. De term 'POET' dekte de lading dus nog maar deels. De naamswijziging heeft geen gevolgen voor alle bestaande adressen op de POET-lijst. Deze worden automatisch onderdeel van de BROP-lijst.

¹³)Het beperkte recht op parkeervergunningen is vastgelegd in de 'Parkeerverordening Delft' en het 'Uitvoeringsbesluit Parkeren Delft'.

Uitzondering voor verkrijgen van auto parkeervergunningen/ rechten

Een uitzondering voor het plaatsen op de 'BROP-lijst' zijn situaties waarin het autoparkeren van bouwontwikkelingen (gedeeltelijk) in de openbare ruimte is opgelost. Dat gebeurt alleen nog in zeer uitzonderlijke situaties. Dan kan een bouwontwikkeling wel recht hebben op een (beperkt) aantal parkeervergunningen. Bijvoorbeeld als er in de bestaande situatie in de openbare ruimte werd geparkeerd of de gemeente Delft akkoord is gegaan met realisatie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Parkeervergunningen worden dan verstrekt tot maximaal het aantal parkeerplaatsen dat in de openbare ruimte wordt ingezet voor bouwontwikkelingen (voor vaste gebruikers).

Voor mensen met een beperking, die geen fysieke parkeerplaats binnen loopafstand beschikbaar hebben op eigen- of privéterrein, geldt ook een uitzondering. Zij kunnen hun auto vaak toch parkeren in de openbare ruimte. Bij de Gemeente Delft kan dan een individuele gehandicaptenparkeerplaats in de openbare ruimte worden aangevraagd. Bij deze parkeerplaats staat het kenteken van het voertuig vermeld. Aanvragen worden getoetst aan de 'Beleidsregels Gehandicaptenparkeerplaats Delft'.

9.3 Communicatie naar de eindgebruiker

Het is enorm belangrijk dat iedere koper of huurder als eindgebruiker op de hoogte is van de afspraken die over het parkeren zijn gemaakt voor een bouwontwikkeling. De afspraken moeten daarom actief gecommuniceerd worden in koop- en huurcontracten, verkoopbrochures en andere te gebruiken communicatiekanalen. De initiatiefnemer is verplicht om toekomstige gebruikers, verhuurders en eventuele tussenpersonen zoals makelaars, vooraf voldoende te informeren over de (on)mogelijkheid om parkeervergunningen aan te vragen. Hiervoor wordt een informatieve clausule opgenomen in de omgevingsvergunning en/of privaatrechtelijke overeenkomst.

Bijlage 1. Definities

Om duidelijkheid te creëren volgt hierbij een lijst met definities van gebruikte begrippen in deze Beleidsregels Parkeernormen:

Begrip	Definitie
a. Aanwezigheidspercentages	De aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 5 aan de hand waarvan kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kunnen worden gebruikt (dubbelgebruik van parkeerplaatsen).
b. Autoluwplusregeling	Een regeling in het autoluwplusgebied van Delft waarmee aan alle adressen van bouwontwikkelingen die in dit gebied vallen geen parkeervergunningen worden afgegeven. De autoluwplusregeling is zowel van toepassing op woonfuncties als niet-woonfuncties.
c. Autoparkeerplaats	Een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die qua maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.
d. Bouwontwikkeling	Een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen, vergroten of het wijzigen van de functie van een gebouw of terrein.
e. BROP	Afkorting voor 'Beperkt Recht op Parkeerproduct'
f. BROP-lijst	Een door gemeente Delft opgesteld en actueel gehouden overzicht met adressen waarvan de gebruikers en bezoekers (deels) zijn uitgesloten van het recht op een parkeervergunning. Voorheen bekend als de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein).
g. BVO	Het Bruto Vloeroppervlak (BVO) wordt gemeten op basis van de <u>NEN 2580</u> , een Nederlandse norm voor de oppervlakte en inhoud van gebouwen. Het bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek. De oppervlaktes van gebouw gebonden buitenruimten zoals balkons of dakterrassen worden niet tot BVO van een gebouw gerekend.
h. Dubbelgebruik	Het beoordelen of dezelfde parkeerplaats door meer dan één gebruikersgroep op verschillende momenten kunnen worden gebruikt.
i. Eigen terrein	Terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, en ook een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstanden.
j. Fietsparkeerplaats	De ruimte gereserveerd is voor het parkeren van een fiets met de volgende minimale afmetingen: 200 cm lang, 120 cm hoog & 65 cm breed.
k. Functiewijziging	Er is sprake van functiewijziging als een bestaand pand een andere functie krijgt.
l. Gereguleerd gebied	Het gebied waar volgens, in overeenstemming met de vigerende Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting en het vigerende Aanwijzingsbesluit betaald parkeren van de gemeente Delft sprake is van betaald parkeren en/of belanghebbendenparkeren.
m. GO	De gebruikersvloeroppervlakte (GO) van een ruimte of van een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau, tussen de opgaande scheidingsconstructies (bijvoorbeeld dragende wanden en scheidingswanden), die de betreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Gebouwgebonden buitenruimten zoals carports, veranda's, balkons en dakterrassen tellen niet mee. Tenzij deze als verblijfsgebied zijn aangemerkt.
n. Initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.
o. Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de initiatiefnemer en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand)

p.	Maatgevende parkeervraag	Het moment in de tijd waarop de parkeervraag van de te realiseren functies tezamen maximaal is. De maatgevende parkeervraag per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 5.
q.	Mobiliteitsplan	Een plan waarin is vastgelegd en toegelicht welke modaliteitsvormen (naar aard en omvang) gebruikt zullen worden om in de mobiliteitsbehoefte van een bouwontwikkeling te voorzien.
r.	Nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing, een pand wordt gebouwd op een perceel naast bestaande bebouwing of een pand (gedeeltelijk) wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd. Verbouwingen aan een bestaand pand om dit geschikt te maken voor de nieuwe functie, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen is geen nieuwbouw.
s.	Normatieve parkeervraag	Het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling nodig is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. In de normatieve parkeervraag wordt onderscheid gemaakt tussen een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De normatieve parkeervraag wordt berekend op basis van de parkeernormen in bijlagen 2 en 3.
t.	Nulvergunningregeling	Een regeling in het gereguleerd gebied van Delft waarmee aan adressen van kleinschalige woonontwikkelingen (maximaal 10 woningen) geen parkeervergunningen worden afgegeven waardoor er geen verplichting is voor het realiseren van autoparkeerplaatsen.
u.	Parkeerdruk	De bezetting van parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In de gemeente Delft wordt gesproken van een hoge parkeerdruk als deze in het openbaar gebied op straat 90% of meer bedraagt. In openbare parkeergarages ligt deze grens op 95%. Op openbare parkeerterreinen met meer dan 50 parkeerplaatsen geldt deze zelfde grens van 95% bezetting.
v.	Parkeereis	In gevallen waarin geen sprake is van afwijkingsbevoegdheid die over parkeren in bestemmingsplannen is opgenomen, is de parkeereis het aantal parkeerplaatsen dat, in overeenstemming met de normatieve parkeervraag en na de toets dubbelgebruik, op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Hierbij mag rekening worden gehouden met verrekening van de oude functie, mits de berekening wordt uitgevoerd naar maatgevend moment. Ingeval van toepassing van de afwijkingsbevoegdheid is de parkeereis het aantal parkeerplaatsen dat volgens, in overeenstemming met de normatieve parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik en eventuele verrekening oude feitelijke functie, alsook in mindering gebracht met een parkeerreductie naar bijzondere omstandigheden, op eigen terrein gerealiseerd moet worden.
w.	Parkeernormen	Normen voor het berekenen van de parkeervraag bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie van deze bouwontwikkelingen, zoals voor de fiets opgenomen in bijlage 2 en voor de auto in bijlage 3.
x.	Restcapaciteit	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit als de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 90% is. In parkeergarages en op parkeerterreinen met en parkeercapaciteit van meer dan 50 parkeerplaatsen geldt een grens van 95%.

Bijlage 2. Fietsparkeernormen

Wonen

Het fietsparkeren bij woningen is geregeld via het Bouwbesluit. Wanneer voor een gelijkwaardig (collectief) alternatief wordt gekozen, wordt het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen op eigen terrein vastgesteld aan de hand van onderstaande tabel:

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen		Benodigde interne berging
		Bewoners	Bezoekers	
Woning kleiner dan 50 m2 GO	Per woning	1,5 m2 ¹⁵	0,3	n.v.t.
Woning tussen 50 tot 75 m2 GO	Per woning	3,0	0,3	2,7 m2
Woning tussen 75 tot 100 m2 GO	Per woning	4,0	0,3	2,7 m2
Woning tussen 100 tot 125 m2 GO	Per woning	5,0	0,3	2,7 m2
Woning groter dan 125 m2 GO	Per woning	6,0	0,3	2,7 m2
Studentenwoning	Per wooneenheid	1,1		2,7 m2
Zorgwoning	Per woning	1,0		2,7 m2

Werken

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen
Kantoren (personeel)	100 m2 BVO	1,7
Kantoren met balie (bezoekers)	Per balie	5,0 met een minimum van 10

Winkels & boodschappen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)
Winkel	100 m2 BVO	4,0
Supermarkt	100 m2 BVO	4,3
Bouwmarkt	100 m2 BVO	0,25
Tuincentrum	100 m2 BVO	0,6

Ontspanning, cultuur en sport

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)
Bibliotheek	Per 100 m2 BVO	5
Museum	Per 100 m2 BVO	1,4
Bioscoop	Per 100 m2 BVO	7
Theater, schouwburg	Per 100 zitplaatsen	24
Fitness, dansstudio	Per 100 m2 BVO	8
Sportzaal	Per 100 m2 BVO	6,0
Sportveld	Per ha. netto terrein	61
Stadion	Per 100 zitplaatsen	14
Zwembad overdekt	Per 100 m2 bassin	32
Zwembad openlucht	Per 100 m2 bassin	43

¹⁵Aantallen fietsparkeerplaatsen niet geregeld

Horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)	
		Personeel	Bezoekers
Hotel of pension	100 m2 BVO	Maatwerk per bouwontwikkeling	
Cafetaria, fastfood, snackbar, lunchroom, ijssalon, etc.	100 m2 BVO	10	
Café of bar	100 m2 BVO	18	
Restaurant, eetcafé of bistro	100 m2 BVO	Tussen 4,0 en 20,0 afhankelijk van type restaurant	

Gezondheid en sociale voorzieningen

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)	
		Personeel	Bezoekers
Apotheek	Per locatie	17	
Begraafplaats, crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	8	
Religiegebouw	Per 100 zitplaatsen	62	
Ziekenhuis	100 m2 BVO	1,4	
Gezondheidscentrum	100 m2 BVO	3,7	

Onderwijs

Functie	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Personeel	Bezoekers
Basisschool 250 tot 500 leerlingen	Per 10 leerlingen	0,4	5
Basisschool meer dan 500 leerlingen	Per 10 leerlingen	0,4	6,2
Middelbare school	Per 100 m2 BVO	0,5	14
ROC	Per 100 m2 BVO	0,9	12
Hogeschool, Universiteit	Per 100 m2 BVO	Maatwerk per bouwontwikkeling	

Bijlage 3. Autoparkeernormen

Wonen

Functie	Eenheid	Auto-luw-plus-ge-bied	Binnenstad Delft			Rest be-bouwde kom Delft		Buiten ge-bied Delft		Campus TU Delft		Schieoe-vers Noord	
			Bewo-ners & be-zoek	Mini-mum	Be-woners Maxi-mum	Be-zoe-kers Maxi-mum	Be-woners	Be-zoe-kers	Be-woners	Be-zoe-kers	Be-woners	Be-zoe-kers	Be-woners
Woning klei-ner dan 50 m2 GO	Per wo-ning	0	0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,3	0,2	0,2	0,1	0	0,1
Woning tus-sen 50 tot 75 m2 GO	Per wo-ning	0	0	0,3	0,1	0,5	0,1	0,6	0,2	0,5	0,1	0,4	0,1
Woning tus-sen 75 tot 100 m2 GO	Per wo-ning	0	0	0,6	0,1	0,7	0,1	0,8	0,2	0,7	0,1	0,7	0,1
Woning tus-sen 100 tot 125 m2 GO	Per wo-ning	0	0	0,7	0,1	0,9	0,1	1,0	0,2	0,9	0,1	0,9	0,1
Woning gro-ter dan 125 m2 GO	Per wo-ning	0	0	0,8	0,1	1,0	0,1	1,0	0,2	1,0	0,1	1,0	0,1
Studenten-woning	Per oon-teenheid	0	0	0	0,1	0,05	0,1	0,1	0,1	0,05	0,1	0	0,1
Zorgwoning	Per wo-ning	0	0	0	0,1	0,1	0,1	0,4	0,2	0,1	0,1	0	0,1

Opmerkingen

- De parkeernorm voor de functie 'wonen' is een optelsom van de parkeernorm voor bewoners en bezoekers van bewoners.

Werken

Functie	Eenheid	Auto-luw-plus-ge-bied	Binnenstad		Rest be-bouwde kom Delft	Buiten gebied Delft	Cam-pus TU Delft	Schie-oervers Noord	Aan-deel be-zoek
			Min	Max					
Kantoor	Per 100 m2 BVO	0	0	0,5	0,7	0,9	0,7	0,6	5%
Bedrijf arbeidsinten-sief/ bezoekersexten-sief (bijv. industrie, labora-torium, werkplaats)	Per 100 m2 BVO	0	0	0,8	1,0	1,6	1,0	1,0	5%
Bedrijf arbeidsexten-sief/ bezoekersexten-sief (bijv. loods, opslag, transportbedrijf)	Per 100 m2 BVO	0	0	0,2	0,4	0,6	0,4	0,3	5%

Commerciële dienstverlening (bijv. bank of makelaar)	Per 100 m2 BVO	0	0	0,7	0,9	1,4	0,9	0,9	20%
--	----------------	---	---	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Opmerkingen

- De parkeernorm voor bedrijven (arbeidsintensief/bezoekersextensief & arbeidsextensief/bezoekersextensief) is exclusief parkeerplaatsen voor vrachtauto's.
- Om te bepalen of een bedrijf arbeidsintensief of -extensief is geldt de volgende richtlijn:
 - o Arbeidsintensieve bedrijven = 1 arbeidsplaats per 25 t/m 35 m2 BVO
 - o Arbeidsextensieve bedrijven = 1 arbeidsplaats per 30 t/m 50 m2 BVO
- Bij uitbreiding van commerciële dienstverlening mag bij het berekenen van de normatieve parkeervraag gebruik gemaakt worden van een reductiefactor. Voor een toelichting zie pagina 19.

Winkels & boodschappen

Functie	Eenheid	Auto- luw- plus- ge- bied	Binnen- stad		Rest be- bouw- de kom Delft	Buiten gebied Delft	Cam- pus TU Delft	Schie- oever Noord	Aandeel bezoek
			Min	Max					
Bouwmarkt	Per 100 m2 BVO	0	0	0	1,0	1,7	1,0	1,2	85%
Tuincentrum/ groen- centrum ¹⁶	Per 100 m2 BVO	0	0	0	1,4	2,0	1,4	1,8	90%
Bruin- en witgoedza- ken	Per 100 m2 BVO	0	0	1,6	3,0	5,4	3,0	3,8	90%
Woonwarenhuis (zeer groot, > 25.000 m2 BVO)	Per 100 m2 BVO	0	0	0	0	1,1	0	0	95%
Kringloopwinkel	Per 100 m2 BVO	0	0	0	0,5	1,1	0,5	0,6	90%
Meubel-, woonboulev- vard/ woonwarenhuis	Per 100 m2 BVO	0	0	0	1,2	1,5	1,2	1,5	95%
Outletcentrum	Per 100 m2 BVO	0	0	0	5,3	7,3	5,3	0	95%
Supermarkt	Per 100 m2 BVO	0	0	1,6	2,0	2,9	2,0	2,0	90%
Groothandel in le- vensmiddelen	Per 100 m2 BVO	0	0	0	3,5	4,1	3,5	4,4	80%
Winkels binnenstad Delft	Per 100 m2 BVO	0	0	1,6	0	0	0	0	90%
Wijkcentrum < 10.000 m2 BVO (incl. solitair winkels)	Per 100 m2 BVO	0	0	0	1,8	3,1	1,8	1,8	75%
Wijkcentrum > 10.000 m2 BVO (bv. In de Hoven)	Per 100 m2 BVO	0	0	0	2,0	3,6	2,0	0	80%
Weekmarkt	m1 marktkraam	0	0	0	0,12	0,15	0,12	0,15	85%

Opmerkingen

- Het detailhandelsbeleid in Delft is erop gericht dat supermarkten altijd in combinatie met andere winkels gerealiseerd worden. Is dit niet zo, dan gelden voor een solitaire supermarkt de parkeercijfers van het CROW.
- Bij uitbreiding van de onderstaande functies mag bij het berekenen van de normatieve parkeervraag gebruik gemaakt worden van een reductiefactor. Voor een toelichting zie pagina 19.

¹⁶)M2 BVO, incl. buitenruimte

- o Tuincentrum/groencentrum,
- o Woonwarenhuis,
- o Kringloopwinkel
- o Bouwmarkt
- o Meubel-, woonboulevard/ woonwarenhuis
- o Outletcentrum
- o Supermarkt
- o Groothandel in levensmiddelen

Ontspanning, cultuur en sport

Functie	Eenheid	Auto- luw- plus- ge- bied	Binnenstad		Rest be- bouw- de kom Delft	Buiten- gebied Delft	Cam- pus TU Delft	Schie- oever Noord	Aandeel bezoek
			Min	Max					
Bowlingbaan	Per baan	0	0	0,6	1,0	1,7	1,0	1,0	90%
Biljartcentrum	Per tafel	0	0	0,3	0,5	0,8	0,5	0,5	85%
Sportschool/ dansstudio	Per 100 m2 BVO	0	0	0,6	2,0	3,7	2,0	2,0	90%
Sporthal/ sport- zaal	Per 100 m2 BVO	0	0	0,8	1,3	2,4	1,3	1,3	95%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m2 BVO	0	0	0,7	0,9	1,4	0,9	0,9	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m2 BVO	0	0	0	1,4	2,1	1,4	1,4	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	Per 100 m2 BVO	0	0	0,8	1,4	1,9	1,4	1,4	98%
Tennishal	Per 100 m2 BVO	0	0	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	85%
Squashhal	Per 100 m2 BVO	0	0	1,1	1,8	2,5	1,8	1,8	85%
Zwembad over- dekt	Per 100 m2 Bas- sin	0	0	0	7,0	9,6	7,0	7,0	95%
Zwembad open- lucht	Per 100 m2 Bas- sin	0	0	0	6,4	10,5	6,4	6,4	99%
Sauna/ hammam	Per 100 m2 BVO	0	0	1,3	2,6	5,0	2,6	2,6	99%
Bibliotheek	Per 100 m2 BVO	0	0	0,1	0,3	0,6	0,3	0,3	95%
Bioscoop	Per 100 m2 BVO	0	0	1,3	4,4	8,1	4,4	4,4	95%
Filmtheater/ film- huis	Per 100 m2 BVO	0	0	0,8	2,4	5,0	2,4	2,4	95%
Theater/ schouw- burg	Per 100 m2 BVO	0	0	4,2	4,6	7,4	4,6	5,2	85%
Musicaltheater	Per 100 m2 BVO	0	0	1,7	2,0	3,0	2,0	2,1	85%
Casino	Per 100 m2 BVO	0	0	3,8	4,2	5,6	4,2	4,8	85%
Volkstuin	Per 10 tuinen	0	0	0	0,7	1,0	0,7	0,7	99%
Attractie/ pretpark	Per ha netto ter- rein	0	0	3,2	3,2	4,0	3,2	4,0	99%
Dierenpark	Per ha netto ter- rein	0	0	3,2	3,2	4,0	3,2	4,0	99%
Jachthaven	Per ligplaats	0	0	0,4	0,4	0,5	0,4	0,5	99%
Museum	Per 100 m2 BVO	0	0	0,2	0,4	0,9	0,4	0,4	95%
Stadion	Per zitplaats	0	0	0,03	0,03	0,04	0,03	0,04	99%
Sportveld	Per ha netto ter- rein	0	0	10,4	10,4	13,0	10,4	13,0	95%

Opmerkingen

- Bij bioscopen/filmhuizen dient bij de toe te passen parkeernorm rekening gehouden te worden met eventuele overlap tussen voorstellingen (respectievelijk 20 tot 40 procent verhoging van de parkeernorm).
- Bij uitbreiding van onderstaande functies, mag bij het berekenen van de normatieve parkeervraag gebruik gemaakt worden van een reductiefactor. Voor een toelichting zie pagina 19.
 - o Sauna/hammam,
 - o Bibliotheek,
 - o Sportschool/dansstudio,
 - o Sporthal/sportzaal,
 - o Indoor speeltuin,
 - o Kunstijsbaan
 - o Tennishal/ squashhal
 - o Casino

Horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Auto-luw-plus-gebied	Binnenstad		Rest bebouwde kom Delft	Buiten gebied Delft	Campus TU Delft	Schie-oevers Noord	Aandeel bezoek
			Min	Max					
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	0	0	0	0	1,5	0	0	90%
Camping/ Kampeerterrein	Per standplaats	0	0	0	0	1,1	0	0	90%
Hotel 1-3*	Per 10 kamers	0	0	1,2	2,1	4,2	2,1	2,1	75%
Hotel 4-5*	Per 10 kamers	0	0	2,4	4,0	6,3	4,0	4,0	75%
Discotheek	Per 100 m2 BVO	0	0	1,3	4,2	8,7	4,2	4,2	99%
Café/ bar/ cafetaria	Per 100 m2 BVO	0	0	1,6	3,2	5,0	3,2	2,0	90%
Restaurant	Per 100 m2 BVO	0	0	3,2	5,6	12,0	5,6	5,6	80%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	Per 100 m2 BVO	0	0	2,4	3,2	5,0	3,2	3,2	99%

Opmerkingen

- Bij uitbreiding van functies discotheek, café/bar/cafetaria en restaurant mag bij het berekenen van de normatieve parkeervraag gebruik gemaakt worden van een reductiefactor. Voor een toelichting zie pagina 19.

Gezondheid

Functie	Eenheid	Auto-luw-plus-gebied	Binnenstad		Rest bebouwde kom Delft	Buiten gebied Delft	Campus TU Delft	Schie-oevers Noord	Aandeel bezoek
			Min	Max					
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	0	0	1,1	1,4	2,1	1,4	1,4	55%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	0	0	0,6	0,7	1,1	0,7	0,7	55%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	0	0	0,6	0,8	1,2	0,8	0,8	50%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	0	0	0,8	1,0	1,5	1,0	1,0	55%

Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	0	0	0,9	1,1	1,8	1,1	1,1	40%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	0	0	0,9	1,1	1,7	1,1	1,1	45%
Apotheek	Per 100 m2 BVO	0	0	1,4	1,8	2,7	1,8	1,8	45%
Ziekenhuis	Per 100 m2 BVO	0	0	0,9	1,0	1,4	1,0	1,1	30%
Crematorium	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	0	0	0,0	0,0	25,0	0,0	n.v.t.	99%
Begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	0	0	0,0	0,0	26,0	0,0	n.v.t.	95%
Penitentiare inrichting	Per 10 cellen	0	0	1,1	1,5	3,0	1,5	1,5	35%
Religiegebouw	Per zitplaats	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	99%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0	0	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	60%

Opmerkingen

- Voor verpleeg- en verzorgingstehuizen zijn alleen parkeerplaatsen meegerekend voor het opvangen van bezoek en personeel. Er wordt hierbij vanuit gegaan dat de zorgbehoevende geen auto tot hun bezit hebben.

Onderwijs

Functie	Eenheid	Autoluwplusgebied	Binnenstad		Rest bebouwde kom Delft	Buiten gebied Delft	Campus TU Delft	Schieovers Noord	Aandeel bezoek
			Min	Max					
Kinderdagverblijf (excl. Kiss&Ride)	Per 100 m2 BVO	0	0	0,6	0,7	1,0	0,7	0,7	0%
Basisschool (excl. Kiss&Ride)	Per leslokaal	0	0	0,4	0,4	0,5	0,4	0,5	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	0	0	1,6	2,1	2,9	2,1	2,1	10%
ROC	Per 100 leerlingen	0	0	2,2	2,6	3,7	2,6	2,8	5%
Hogeschool	Per 100 studenten	0	0	4,4	4,9	6,6	4,9	5,5	70%
Universiteit	Per 100 studenten	0	0	6,9	6,9	11,3	6,9	n.v.t.	50%
Avondonderwijs	Per 100 studenten	0	0	21	28	44,0	28	28,0	95%

Opmerkingen

- Het percentage bezoekers dat genoemd wordt bij deze onderwijsfuncties betreft het aantal leerlingen of studenten.

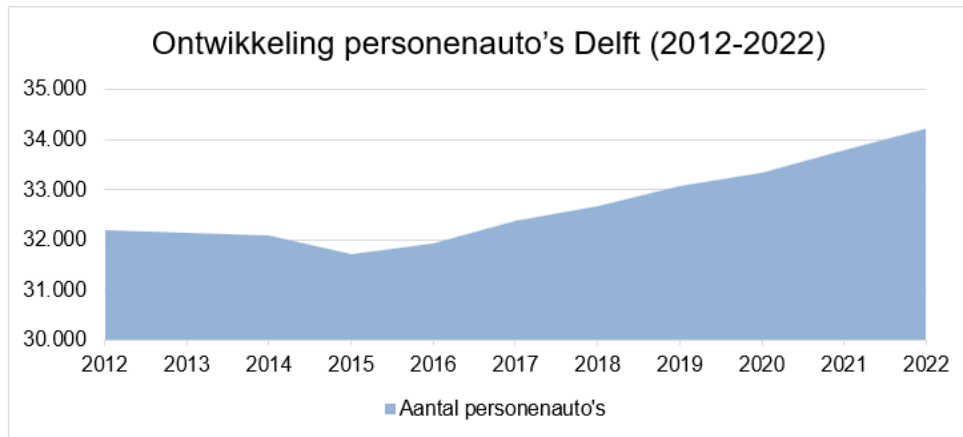
Bijlage 4. Onderbouwing normen

Cijfers over het feitelijk autobezit in Delft vormen een goede basis om te bepalen hoe hoog onze auto-parkeernormen moeten zijn.

Autobezit in Delft

Het aantal auto's per 1.000 inwoners van Delft ligt al jaren op hetzelfde niveau. Gemiddeld is er ongeveer één auto op elke drie Delftenaren. Dat komt neer op in totaal ruim 34.000 personenauto's (inclusief leaseauto's). Het gemiddelde autobezit is weliswaar constant, maar door de stijging van het inwoneraantal is het aantal personenauto's in onze stad de afgelopen jaren met zo'n 2.000 toegenomen.

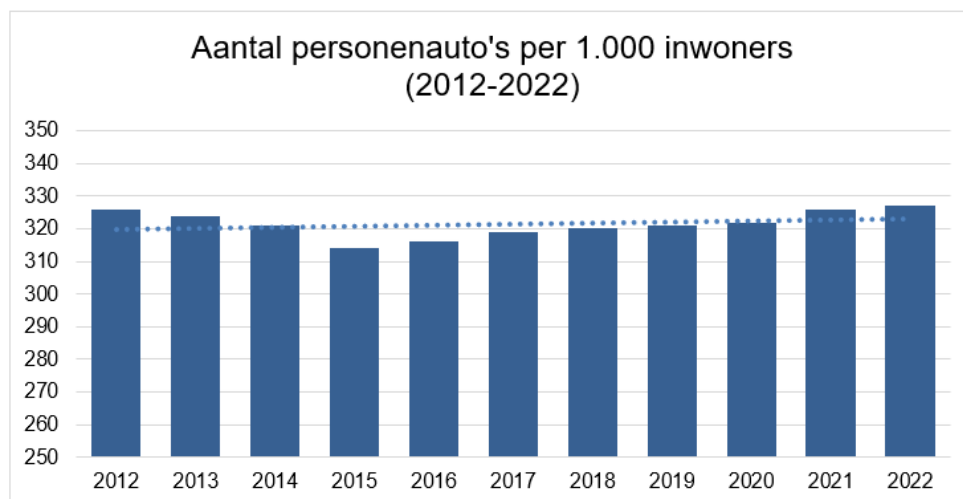
Figuur 6. Ontwikkeling aantal personenauto's in Delft in de afgelopen 10 jaar



Grijze- en buitenlandse kentekens

Het aantal auto's in Delft is afgeleid van cijfers van het Centraal Bureau voor de statistiek (CBS). De CBS-gegevens over autobezit zijn gebaseerd op data van alle kentekenplichtige voertuigen die geregistreerd zijn bij de Dienst Wegverkeer (RDW). De data is inclusief leaseauto's, maar er zijn ook auto's die niet zijn geregistreerd. Dit zijn vooral auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens met een grijs kenteken. Gemiddeld heeft 9% van de auto's in Nederland een grijs- of buitenlands kenteken. Dit moet worden opgeteld om tot het werkelijk autobezit van bewoners te komen. Voor 2022 betekent dat er in totaal ruim 37.000 personenauto's in Delft zijn.

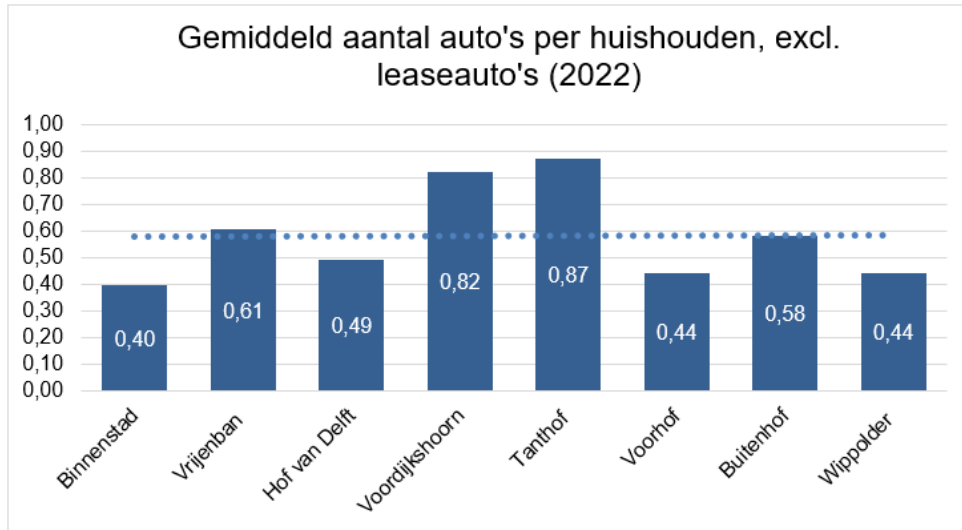
Figuur 7. Ontwikkeling van het autobezit per 1.000 inwoners



Verschillen in autobezit op wijkniveau

Iedere wijk van Delft heeft een eigen identiteit en karakteristiek. In de Binnenstad, Wippolder & Voorhof is het autobezit het laagst, in Voordijkshoorn en Tanthof het hoogst. Over heel Delft heeft elk huishouden gemiddeld 0,56 personenauto's. Personenauto's die geregistreerd staan op het adres van het lease- of verhuurbedrijf zijn niet meegenomen in het autobezit per huishouden.

Figuur 8. Gemiddeld autobezit per huishouden op buurtniveau



Gemiddelde parkeernorm per woning

De gemiddelde parkeernorm in de vorige Beleidsregels Parkeernormen lag op 0,79 parkeerplaatsen per woning (exclusief parkeerplaatsen voor bezoek). Onze gemiddelde parkeernorm voor wonen lagen daarmee iets hoger dan het feitelijk gemiddelde autobezit per huishouden in Delft. Een verlaging van de parkeernormen met 20% betekent dat de nieuwe parkeernormen op gemiddeld 0,63 parkeerplaatsen (exclusief bezoekersparkeerplaatsen) per woning uitkomen.

De verlaging van de parkeernormen – in combinatie met de mogelijkheid om een parkeerreductie of nulvergunningenregeling toe te passen - betekent een stap richting 'sturende' parkeernormen. Dat wil zeggen: parkeernormen die lager liggen dan het huidige autobezit. Dit is nodig om als Delft te kunnen groeien met minder auto's. De trend van de afgelopen jaren laat namelijk zien dat het autobezit, zonder ingrijpen, gelijk oploopt met de bevolkingsgroei. En daarvoor is onvoldoende ruimte in onze stad.

Bijlage 5. Aanwezigheidspercentages

Met onderstaande aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de auto- en fietsparkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden (dubbel) gebruikt.

Functie	Werkdag				Koop avond	Zaterdag		Zondag- middag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht		Middag	Avond	
Reguliere woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Studentenwoningen bewoners	100%	100%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	20%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Horeca	30%	40%	90%	0%	80%	75%	100%	45%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop, theater, podium, etc.	5%	30%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	0%	100%	60%	90%	25%
Sociaal medisch: arts, therapeut, consultatiebureau	100%	100%	30%	0%	15%	15%	5%	5%
Verpleeg-/ verzorgings- tehuis, zorgwoning	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten & bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis: medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Bijlage 6. Omrekenfactoren parkeren op eigen terrein

Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt in het parkeeraanbod wordt onderstaande tabel gebruikt:

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal pp	Berekening aantal pp	Toelichting (maatvoering)
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Diepte oprit \geq 5,5 m. Breedte oprit \geq 3,0 m.
Lange oprit zonder garage	2	1,5	Diepte oprit \geq 10,0 m. Breedte oprit \geq 3,0 m.
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Diepte oprit \geq 5,5 m. Breedte oprit \geq 4,5 m.
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,3	/
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	/
Garage met enkele oprit	2	1,0	Diepte oprit \geq 5,5 m. Breedte oprit \geq 3,0 m.
Garage met lange oprit	3	1,7	Diepte oprit \geq 10,0 m. Breedte oprit \geq 3,0 m.
Garage(box) met dubbele oprit	3	1,8	Diepte oprit \geq 5,5 m. Breedte oprit \geq 4,5 m.
Parkeerplaatsen die deel uitmaken van een gebouwde parkeervoorziening of parkeerterrein	1	1,0	/

Bijlage 7. Mobiliteitsvisie Schieoevers Noord
Separate bijlage.

Bijlage 8. Rekenvoorbeeld

Om de toepassing van onze parkeernormen te illustreren, is hierna een rekenvoorbeeld opgenomen. Hierin worden de verschillende stappen uit het toepassingskader doorlopen. Dit rekenvoorbeeld gaat in op zowel fiets- als autoparkeren.

Casus rekenvoorbeeld

Het bouwplan in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in de 'rest bebouwde kom'. De volgende functies zijn gepland:

- 30 woningen tussen 50 en 75 m²
- 20 woningen tussen 100 en 125 m²
- 1.000 m² supermarkt
- 1.500 m² kantoor

Naast het toe te voegen programma verdwijnt een café met een oppervlakte van 300 m².

1. Bepalen van de parkeervraag

Stap 1: De normatieve parkeervraag berekenen

Aan de hand van de parkeernormen is hieronder de normatieve parkeervraag berekend voor het geplande programma van deze bouwontwikkeling:

Functie	Parkeernorm			Eenheid	Aantal	Aantal pp (zonder dubbelgebruik)		
	Eigen geb.	Bezoek	Totaal			Eigen geb.	Bezoek	Totaal
Fietsparkeren								
Woning tussen 50 tot 75 m ² GO	3,0	0,3	3,3	Per woning	30	90,0	9,0	99,0
Woning tussen 100 tot 125 m ² GO	5,0	0,3	5,3	Per woning	20	100,0	6,0	106,0
Supermarkt	-	-	4,3	100 m ² BVO	1000	-	-	43,0
Kantoor (zonder balie)	-	-	1,7	100 m ² BVO	1500	-	-	25,5
Totaal								273,5
Autoparkeren								
Woning tussen 50 tot 75 m ² GO	0,5	0,1	0,6	Per woning	30	15,0	3,0	18,0
Woning tussen 100 tot 125 m ² GO	0,9	0,1	1,0	Per woning	20	18,0	2,0	20,0
Supermarkt	-	-	2,0	100 m ² BVO	1000	-	-	20,0
Kantoor (zonder balie)	-	-	0,7	100 m ² BVO	1500	-	-	10,5
Totaal								68,5

De normatieve parkeervraag voor deze bouwontwikkeling ligt op **273,5** fietsparkeerplaatsen en **68,5** autoparkeerplaatsen.

Stap 2: Rekening houden met de bestaande parkeervraag (saldereen)

Door de bouwontwikkeling verdwijnt een café. Deze functie had een oppervlakte van 300 m². De normatieve parkeervraag van deze functie lag op **-54** fietsparkeerplaatsen en **-9,6** autoparkeerplaatsen in de oude situatie.

Aan de hand van de aanwezigheidspercentages voor de functie 'horeca' is de normatieve parkeervraag voor de oude situatie per dagdeel bepaald:

Functie	Werkdag	Koop	Zaterdag	Zondag
---------	---------	------	----------	--------

	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond	Middag	Avond	Middag
Aanwezigheidspercentage horeca	30%	40%	90%	0%	80%	75%	100%	45%
Te salderen fietsparkeerplaatsen	-16,2	-21,6	-48,6	0,0	-43,2	-40,5	-54	-24,3
Te salderen autoparkeerplaatsen	-2,9	-3,8	-8,6	0,0	-7,7	-7,2	-9,6	-4,3

Uit de berekening volgt dat veel momenten een parkeervraag in minder kan worden gebracht op het parkeren van het bouwplan. Op dat moment ontstaat een nieuwe parkeervraag door het bouwplan.

Stap 3: Compensatie van eventueel verlies aan parkeerplaatsen

In dit bouwplan wordt het programma gebouwd op een deel van een bestaand parkeerterrein dat ligt op eigen terrein. Daardoor verdwijnen **4** autoparkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen moeten worden gecompenseerd en worden opgeteld bij de uiteindelijke parkeereis.

Stap 4: Vaststellen van de parkeervraag

Na het doorlopen van de stappen 1 t/m 3 kan worden vastgesteld hoe groot de parkeervraag van deze bouwontwikkeling is. Daarbij wordt op basis van 'aanwezigheidspercentages' getoetst op dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Daardoor kunnen minder parkeerplaatsen nodig zijn. Het moment waarop de parkeervraag het grootst is, is bepalend voor het aantal beschikbaar te stellen parkeerplaatsen.

De parkeervraag voor deze bouwontwikkeling is als volgt:

Functie	Werkdag				Koop	Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond	Middag	Avond	Middag
Fietsparkeren								
Nieuwe situatie								
Bewoners woning tussen 50 tot 75 m2 GO	49,5	49,5	89,1	99,0	79,2	59,4	79,2	69,3
Bewoners woning tussen 100 tot 125 m2 GO	53,0	53,0	95,4	106,0	84,8	63,6	84,8	74,2
Bezoekers woning tussen 50 tot 75 m2 GO	0,9	1,8	7,2	0,0	6,3	5,4	9,0	6,3
Bezoekers woning tussen 100 tot 125 m2 GO	0,6	1,2	4,8	0,0	4,2	3,6	6,0	4,2
Supermarkt	12,9	25,8	17,2	0,0	34,4	43,0	17,2	0,0
Kantoor (zonder balie)	25,50	25,50	1,28	0,00	1,28	0,00	0,00	0,00
Oude situatie								
Café	-16,2	-21,6	-48,6	0,0	-43,2	-40,5	-54,0	-24,3
Saldo oude en nieuwe situatie								
Totaal	126,2	135,2	166,4	205,0	167,0	134,5	142,2	129,7
Autoparkeren								
Nieuwe situatie								
Bewoners woning tussen 50 tot 75 m2 GO	7,5	7,5	13,5	15,0	12,0	9,0	12,0	10,5
Bewoners woning tussen 100 tot 125 m2 GO	9,0	9,0	16,2	18,0	14,4	10,8	14,4	12,6
Bezoekers woning tussen 50 tot 75 m2 GO	0,3	0,6	2,4	0,0	2,1	1,8	3,0	2,1
Bezoekers woning tussen 100 tot 125 m2 GO	0,2	0,4	1,6	0,0	1,4	1,2	2,0	1,4

Supermarkt	6,0	12,0	8,0	0,0	16,0	20,0	8,0	0,0
Kantoor (zonder balie)	10,5	10,5	0,5	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0
Compensatie verlies aan parkeerplaatsen	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Oude situatie								
Café	-2,9	-3,8	-8,6	0,0	-7,7	-7,2	-9,6	-4,3
Saldo oude en nieuwe situatie								
Totaal	34,6	40,2	37,6	37,0	42,7	39,6	33,8	26,3

Voor het fietsparkeren is er een (afgeronde) parkeervraag van **205** fietsparkeerplaatsen. Waar het gaat om het autoparkeren ligt de (afgeronde) parkeervraag op **43** autoparkeerplaatsen.

2. Beïnvloeden van de parkeervraag

Stap 5: Toepassing parkeerreductie

Een deel van de autoparkeervraag van deze bouwontwikkeling wordt ingevuld met andere vormen van mobiliteit. Daardoor zijn minder autoparkeerplaatsen nodig. De bouwontwikkeling ligt binnen gereguleerd gebied. Daarom is een parkeerreductie van **30%** toegepast voor de parkeervraag van bewoners van de te realiseren woningen.

Functie	Oorspronkelijke normatieve parkeervraag	Parkeerreductie	Nieuwe parkeervraag bewoners (excl. dubbelgebruik)
Woning bewoners tussen 50 tot 75 m ²	15	-30%	10,5
Woning bewoners tussen 100 tot 125 m ²	18	-30%	12,6
Totaal			23,1

Door het inzetten deelmobiliteit is de parkeervraag van bewoners voor dit bouwplan gereduceerd met **9,9** autoparkeerplaatsen. Dit is exclusief de parkeerplaatsen die nodig zijn voor deelauto's.

Stap 6: Beschikbaar stellen van parkeerplaatsen voor deelmobiliteit

In het bouwplan worden twee deelauto's beschikbaar gesteld voor bewoners. Hiervoor worden **2** parkeerplaatsen gereserveerd. Deze worden opgeteld bij de uiteindelijke parkeereis.

De autoparkeervraag van de bouwontwikkeling – inclusief dubbelgebruik en rekening houdend met de bestaande parkeersituatie - ziet er als volgt uit na toepassing van de parkeerreductie:

Functie	Werkdag				Koop	Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond	Middag	Avond	Middag
Autoparkeren								
Nieuwe situatie								
Bewoners woning tussen 50 tot 75 m ² GO	5,3	5,3	9,5	10,5	8,4	6,3	8,4	7,4
Bewoners woning tussen 100 tot 125 m ² GO	6,3	6,3	11,3	12,6	10,1	7,6	10,1	8,8
Bezoekers woning tussen 50 tot 75 m ² GO	0,3	0,6	2,4	0,0	2,1	1,8	3,0	2,1
Bezoekers woning tussen 100 tot 125 m ² GO	0,2	0,4	1,6	0,0	1,4	1,2	2,0	1,4
Supermarkt	6,0	12,0	8,0	0,0	16,0	20,0	8,0	0,0
Kantoor (zonder balie)	10,5	10,5	0,5	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0
Parkeerplaatsen voor deelauto's	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Compensatie verlies aan parkeerplaatsen	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Oude situatie								

Café	-2,9	-3,8	-8,6	0,0	-7,7	-7,2	-9,6	-4,3
Saldo oude en nieuwe situatie								
Totaal	31,7	37,2	30,7	29,1	36,8	35,7	27,9	21,4

Dit komt neer op een totale reductie van 6 parkeerplaatsen (43 – 37 parkeerplaatsen) door de inzet van deelmobiliteit bij dit bouwplan.

3. Invullen van de parkeervraag

Stap 7: Oplossen van parkeren op eigen terrein

In het bouwplan wordt het fietsparkeren door de initiatiefnemer volledig op eigen terrein opgelost. Hiervoor wordt een fietsenstalling gerealiseerd. Voor het autoparkeren worden **34** parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd. Dit betekent dat de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein kan worden opgelost. De parkeervraag van **3** parkeerplaatsen (37 – 34 parkeerplaatsen) moet ergens anders worden gefaciliteerd.

Stap 8: Alternatieve oplossing voor parkeren

Binnen acceptabele loopafstand wordt door de initiatiefnemer een overeenkomst gesloten voor het huren van **3** autoparkeerplaatsen. Met deze oplossing is de parkeerbehoefte van het bouwplan volledig ingevuld. De parkeerafspraken worden zorgvuldig vastgelegd en er wordt getoetst aan de kwaliteitseisen voor het auto- en fietsparkeren.