

Beleidsregels parkeernormen auto 2021

(conceptversie augustus 2021)

Hoofdstuk 1 Definities, toepassingsbereik en functiebepaling

Artikel 1 Definities

- Bouwontwikkeling: het bouwplan, de bouwplannen of de gebruikswijziging waarvoor een aanvrager een omgevingsvergunning aanvraagt.
- Ruimtelijke ontwikkeling: alle ontwikkelingen waar een nieuw bestemmingsplan, of aanpassing of afwijking van het bestemmingsplan nodig is waarbij vierkante meters bebouwing of onbebouwde ruimte wordt toegevoegd, in gebruik wordt genomen of anders wordt gebruikt.
- Parkeernormentabel: tabel in Bijlage Parkeernormentabellen bij deze beleidsregels met daarin de parkeernormen fiets per gebied en per functie.
- CROW: kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte, en verkeer en vervoer
- Parkeernormen: de normen uit de bijlage parkeernormentabellen bij deze beleidsregels die de basis vormen voor de berekening van de capaciteitseis en parkeereis fietsparkeren.
- Bestemmingsplanwijziging: ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk gemaakt door een nieuw bestemmingsplan of aanpassing of afwijking van het geldende bestemmingsplan;
- Zone A1, A2, etc. : de parkeerzones in de gemeente Utrecht waarvoor eigen parkeernormen of tarieven gelden zoals aangegeven in de parkeernormentabel.
- Mobiliteitshub: locatie waar vanuit een plek buiten de openbare ruimte minimaal drie soorten deelvervoer worden aangeboden.

Artikel 2 Doel

Deze beleidsregels hebben tot doel om de parkeereis voor de auto te bepalen bij bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Op basis van de beleidsregels wordt bepaald hoeveel autoparkeerplaatsen moeten of mogen worden gerealiseerd, en waar en hoe deze autoparkeerplaatsen worden aangelegd. Daarnaast kan met behulp van deze beleidsregels de hoeveelheid parkeerplaatsen in een ruimtelijk plan worden onderbouwd.

Vanwege de goede ruimtelijke ordening moet bij bouwontwikkelingen 'voldoende parkeergelegenheid' worden geboden. In het gemeentelijke mobiliteitsbeleid wordt ingezet op het beperken van autoverkeer om de stad bereikbaar te houden terwijl de stad groeit, daarom wordt in (toekomstig) betaald parkeergebied de mogelijkheid om bij bouwontwikkelingen op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen beperkt en moeten daar mobiliteitsalternatieven worden geboden, om de locatie bereikbaar te houden.

Artikel 3 Toepassingsbereik

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

Hoofdstuk 2 Capaciteitseis autoparkeren

Artikel 4 Hoofregel capaciteitseis parkeren

- a. Bouwontwikkelingen moeten voldoen aan de capaciteitseis parkeren en voorzien daarmee in voldoende parkeergelegenheid voor de auto.
- b. De capaciteitseis parkeren bij een bouwontwikkeling is de optelsom van de capaciteitseisen van de afzonderlijke functies en wordt berekend door de omvang en de bijbehorende parkeernorm, zoals opgenomen in de tabel Parkeernormen Auto in bijlage Parkeernormentabellen met elkaar te vermenigvuldigen. De parkeernormen zijn afhankelijk van de locatie). De parkeernormen zijn zowel de maximumnorm als de minimumnorm.
- c. Als de tabel Parkeernormen Auto voor een bepaalde functie geen parkeernorm bevat dan bepaalt het college deze norm aan de hand van het parkeerkencijfer voor een vergelijkbare functie van het CROW, praktijkervaring of expert judgement.

Artikel 5 capaciteitseis parkeren en parkeereis

- a. Bij een bouwontwikkeling geldt als uitgangspunt dat alleen hoeft te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte die deze veroorzaakt, de parkeereis.
- b. Bij nieuwbouw is de capaciteitseis de parkeereis
- c. Bij sloop/nieuwbouw of gebruikswijziging is de parkeereis de capaciteitseis van de nieuwe bouwontwikkeling minus de capaciteitseis van de bestaande bouw en plus het aantal parkeerplaatsen dat wordt opgeheven in het kader van de bouwontwikkeling
- d. De capaciteitseis bestaande bouw wordt berekend op basis van de laatste legale functie van die bestaande bouw vermenigvuldigd met de geldende parkeernorm zoals opgenomen in de tabel Parkeernormen Auto in bijlage Parkeernormentabellen.
- e. In afwijking van het gestelde onder d. wordt voor de berekening van de capaciteitseis van de bestaande bouw in B2 en C gebied de geldende parkeernorm voor woningen verhoogd met 0,2 per woning en voor niet-woonfuncties met 1,0 per 100m².
- f. Het college kan medewerking weigeren aan bestemmingsplanwijziging voor een plan waar op basis van lid c. van dit artikel weinig of geen extra parkeerplaatsen worden aangelegd in een gebied met bestaande parkeeroverlast of hoge parkeerdruk, als de parkeerdruk als gevolg van het plan significant toeneemt. Indien dat het geval is kan de parkeereis van dit plan, op verzoek van de aanvrager, worden verhoogd tot maximaal de capaciteitseis.
- g. Wanneer de capaciteitseis van de bestaande bouw hoger is dan de capaciteitseis van de nieuwbouw dan heeft het de voorkeur dat het eventuele overschot aan parkeerplaatsen wordt opgeheven.

Artikel 6 Beperken parkeren op eigen terrein

Voor de parkeereis auto van een bouwontwikkeling geldt per gebied een maximumpercentage dat op eigen terrein mag worden aangelegd. De percentages staan in onderstaande tabel:

A1	A2	B1	B2	C
0%	50%	75%	100%	100%

- a. Van de in dit artikel bepaalde percentages mag worden afgeweken als het in een specifieke situatie onevenredig bezwarend is om hieraan vast te houden.

Artikel 7 Mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis

- a. Met inachtneming van het bepaalde in artikel 6 mag op onderstaande wijze worden afgeweken van de parkeereis autoparkeerplaatsen als aan de realisatie-eisen en beschikbaarheids- en geschiktheidseisen uit hoofdstuk 3 en 4 wordt voldaan:

<i>Alle percentages van onderstaande afwijkingsmogelijkheden (Aw) worden berekend ten opzichte van de totale parkeereis, tenzij anders vermeld</i>		A1	A2	B1	B2	C
Aw1	Voor bouwontwikkelingen tot 1500 m ² , het percentage dat niet hoeft te worden gerealiseerd	100%	100%	100% <i>van aandeel bezoek</i>	n.v.t.	n.v.t.
Aw2	Percentage van de parkeereis dat mag worden omgezet in extra fietsparkeerplekken. Hierbij geldt dat 1 autoparkeerplaats wordt vervangen door 1,5 fietsparkeerplek of 1 plek voor bijzondere voertuigen zoals een bakfiets.	30%	20%	15%	0%	0%
Aw3	Percentage van de parkeereis minus het bezoekersdeel van woningen en bedrijven dat niet hoeft te worden aangelegd omdat gebruik kan worden gemaakt van een bestaande of geplande gemeentelijke (of door de gemeente erkende) mobiliteitshub binnen loopafstand van de bouwontwikkeling (<i>alleen binnen bereik/invloedsgebied mobiliteitshub¹</i>) of mag worden omgezet in deelautoplekken met deelauto's. Hierbij geldt dat 4 autoparkeerplaatsen worden vervangen door 1 autodeelplek.	100%	100%	25% tot 50%	10% <i>maxi- maal 5</i>	0%
Aw4	Percentage dat in totaal mag worden omgezet in parkeren buiten eigen terrein binnen loopafstand in een bestaande	50%	50%	100%	100 %	100%

¹ Bij uitwerking van het raadsvoorstel Bereikbaarheidsfonds lichten we toe op welke manier we via een dynamische kaart weergeven voor welke gebieden dit geldt.

	gemeentelijke of particuliere garage					
Aw5	Percentage dat in totaal mag worden omgezet in parkeren buiten eigen terrein op grote afstand (POA), <i>alleen binnen bereik/invloedsgebied $P+R^2$</i> .	80%	80%	0% tot 20%	0%	0%
Aw6	Percentage van de parkeereis dat in totaal mag worden omgezet in parkeren buiten eigen terrein binnen loopafstand op de openbare weg	0%	20% <i>maxi-maal 5</i>	50% tot 100 %	50% tot 100%,	50% tot 100%
Aw7	In afwijking van het gestelde in artikel 4 lid b is toegestaan om maximaal 5% meer parkeerplaatsen aan te leggen dan het op basis van 4.1 lid b. berekende aantal, als dat ontwerptechnisch noodzakelijk is, met een maximum van 5 parkeerplaatsen.	5% <i>maxi-maal 5</i>	5% <i>maxi-maal 5</i>	5% <i>maxi-maal 5</i>	5% <i>maxi-maal 5</i>	5% <i>maxi-maal 5</i>
Aw8	Bij dubbelgebruik van parkeerruimte kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld, mits dit onderbouwd wordt met een parkeerbalans op basis van de tabel in de bijlage Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeren.					

- b. de toepasbaarheid van de afwijkingsmogelijkheden 2 tot en met 8 uit dit artikel wordt onderbouwd met een ingevuld "mobiliteitsbeheerplan" als bedoeld in artikel 14.
- c. In aanvulling op het gestelde onder a. Aw 3 mag voor studentenwoningen maximaal 25% van de parkeereis worden omgezet in deelautoplekken met deelauto met een maximum van 5 per bouwontwikkeling
- d. In zeer bijzondere gevallen kan worden afgeweken van de standaardparkeernorm voor een functie wanneer evident is dat deze parkeernorm in een specifiek geval te hoog is.
- e. Combinaties van afwijkingsmogelijkheden onder a, Aw 1,2,3 en 5 zijn mogelijk tot in totaal opgeteld maximaal 100 procent van de parkeereis.
- f. Buiten betaald parkeergebied kan worden afgeweken van de autoparkeernorm voor kantoren en restaurants op basis van een onderbouwing waaruit blijkt dat de standaardparkeernorm in een specifieke situatie voor een tekort aan parkeerplaatsen zorgt. De op die manier onderbouwde maatwerk-parkeereis die mag in dat geval niet hoger zijn dan twee keer de parkeereis
- g. De mogelijkheid van dubbelgebruik kan worden beoordeeld nadat is bepaald welke afwijkingsmogelijkheden worden toegepast.

² Bij uitwerking van het raadsvoorstel Bereikbaarheidsfonds lichten we toe op welke manier we via een dynamische kaart weergeven voor welke gebieden dit geldt.

Artikel 8 Maatwerklocaties

- a. In Utrecht zijn april 2021 de volgende gebieden aangewezen als maatwerklocaties:
1. De gemengde woon/werkgebieden: het centrumgebied: zone A1: binnenstad en stationsgebied inclusief Beurskwartier, Papendorp, Rijsweerd, Leidsche Rijn Centrum en het Sciencepark (De Uithof)
 2. de binnenstedelijke ontwikkelgebieden Gerbrandy (Belastingkantoor), Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier
- b. Op maatwerklocaties geldt bovenop de standaard-afwijkingsmogelijkheden van artikel 7 het volgende:
1. Er kan een maximumaantal verkeersbewegingen of parkeerplaatsen (parkeerplafond) worden opgelegd.
 2. Het plangebied kan worden ontwikkeld met betaald parkeren als uitgangspunt. Er vindt geen voorafgaande draagvlakmeting plaats.
 3. Uitgangspunt bij maatwerkgebieden is dat er een eigen mobiliteitsconcept wordt ontwikkeld. Dit mobiliteitsconcept moet toekomstvast worden georganiseerd en langjarig worden gefinancierd.
 4. In de omgeving van de onder 1. genoemde maatwerklocaties of andere door de raad aangewezen maatwerklocaties kan betaald parkeren worden ingevoerd als dit noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer van en naar het gebied te beperken. Dit moet worden aangetoond met een berekening van de uitwijkbewegingen die te verwachten zijn bij het niet invoeren van betaald parkeren in omliggende gebieden en de gevolgen daarvan op het (woningbouw-) programma.
 5. afwijking van de parkeereis in ruil voor realisatie van extra fietsparkeerplekken is mogelijk. Afwijken tot 20% in B gebied en 40 % in A1 of A2 maatwerkgebied is toegestaan, indien dit wordt onderbouwd met een op deze ontwikkeling toegesneden passend fiets- en mobiliteitsconcept.
 6. Er kan als eis worden gesteld dat autoparkeerplaatsen zo veel mogelijk worden geconcentreerd in (liefst gebouwde) voorzieningen aan de rand van de ontwikkellocatie, nabij een stedelijke ontsluitingsweg.
 7. In maatwerkgebieden is het uitgangspunt dat geen gebruik gemaakt wordt van afwijking 7, parkeren op bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
 8. Uitgangspunt is dat het Bereikbaarheidsfonds niet toepasbaar is op maatwerklocaties. Afwijkingen 5 en 6 zijn toepasbaar op maatwerklocaties wanneer door middel van een overeenkomst wordt aangesloten en meebetaald aan lopende gemeentelijke initiatieven die (o.a.) worden gefinancierd uit het bereikbaarheidsfonds zoals P+R voorzieningen en mobiliteitshubs. Uitgangspunt is dan dat de initiatiefnemer van de bouwontwikkeling op de maatwerklocatie de werkelijke kosten van de aanleg en/of instandhouding van die voorziening voor minimaal 10 jaar betaalt.
- c. Voor alle onder 2 vermelde mogelijkheden geldt dat de geschiktheid van deze extra maatwerkmogelijkheden voor de ontwikkeling en bijbehorende doelgroepen moeten worden onderbouwd vanuit het mobiliteitsconcept waarmee op deze locatie ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt.

³ *Bij uitwerking van het raadsvoorstel Bereikbaarheidsfonds werken we dit verder uit.*

Artikel 9 Aanwijzen nieuwe maatwerklocaties

- a. Artikel 8 van deze beleidsregels is van toepassing op nieuwe gebieden die door de gemeenteraad of het college als maatwerklocatie worden aangewezen.
- b. Het college kan in de volgende situaties nieuwe maatwerklocaties aanwijzen:
 - 1. locaties die in betaald parkeergebied liggen (A of B1) op minimaal 500 meter van de grens met niet-betaald parkeergebied, waar de verkeersruimte beperkt is;
 - 2. bij ontwikkelingen die kleiner zijn dan 3000 m² bvo, in zone A of zone B liggen of hier direct aan grenzen en aansluiten op betaald parkeergebied of op gebieden waarvan al is besloten dat er betaald parkeren wordt ingevoerd, als het op deze locaties noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer te beperken, en/of de ontwikkelaar kan onderbouwen waarom het toepassen van maatwerk noodzakelijk en verantwoord is.
- c. Het college informeert de raad minimaal twee weken tevoren over een voorgenomen aanwijzing als bedoeld onder b, zodat de raadsleden kunnen vragen om commissiebespreking en bedenkingen naar voren kunnen brengen.

Hoofdstuk 3 Realisatie-eis

Artikel 10 Realisatie-eis autoparkeren

- a. Parkeerplaatsen voor de auto worden op eigen terrein gerealiseerd.
- b. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden zoveel mogelijk inbandig gerealiseerd.
- c. Op grond van artikel 6 of 7 moet of mag worden afgeweken van de hoofdregel onder a. als aan de hiervoor gestelde eisen over realisatie en beschikbaarheid uit hoofdstuk 3 en 4 van deze beleidsregels wordt voldaan.
- d. Op AW 1 en AW 4 t/m AW 7 (artikel 7) is geen realisatie-eis van toepassing voor de aanvrager.
- e. Alle parkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd hebben leidingdoorvoeren voor (elektrische) oplaadpunten.
- f. Parkeerplaatsen die binnen loopafstand extra worden aangelegd en volledig worden betaald door de initiatiefnemer, worden gelijkgesteld met parkeerplaatsen op eigen terrein.
- g. Minimaal 1 en minimaal 5 % van de parkeerplaatsen moet geschikt te maken zijn om te gebruiken als invalidenparkeerplaats
- h. Ten behoeve van de toetsing van de realisatie-eis worden alle parkeerplaatsen per doelgroep per specifieke functie en bijbehorende voorzieningen die in dit hoofdstuk worden genoemd aangegeven op een inrichtingstekening die onderdeel uitmaakt van de aanvraag omgevingsvergunning.

Artikel 11 Realisatie extra fietsparkeerplekken (Aw 2)

- a. Het aantal op basis van artikel 7 Aw 2 aan te leggen extra fietsparkeerplekken wordt aantoonbaar extra aangelegd ten opzichte van het op basis van de Beleidsregels Fietsparkeernormen berekende aantal fietsparkeerplekken.
- b. Voor een fietsparkeerplek die op grond van dit artikel wordt aangelegd is het uitgangspunt dat deze minimaal 75 centimeter breed en twee meter lang is en zich op eigen terrein bevindt.

Artikel 12 Realisatie deelautoplekken (Aw 3)

- a. Het aantal op basis van artikel 7 Aw3 aan te leggen deelautoplekken wordt aangelegd op eigen terrein en is een parkeerplaats voorzien van markering "deelauto".

- b. In afwijking van het gestelde onder a. kan de gemeente het toestaan om (een deel van) de deelautoplekken op de openbare weg te realiseren als dit passend is en er geen aangewezen deelmobiliteitshub aanwezig is binnen 250 meter. Uitgangspunt is dat een deelautoplek wordt aangelegd op maximaal 250 meter vanaf een hoofduitgang van een bouwontwikkeling en altijd op een plek die eenvoudig bereikbaar is voor de doelgroep waaronder voor omwonenden van de bouwontwikkeling
- c. Bij een deelautoplek wordt een elektriciteitsvoorziening aangelegd zodat deze bruikbaar is voor elektrische deelauto's
- d. 50 % van de deelautoplekken met een maximum van 5 per bouwontwikkeling mag worden ingericht als deelmobiliteitsplek waar deelfietsen, deelbromfietsen en deelbakfietsen worden aangeboden

Artikel 13 Realisatie-eis dubbelgebruik (Aw 8)

- a. De parkeerplaatsen moeten zodanig worden aangelegd dat deze gebruikt kunnen worden door de beoogde doelgroepen (bewoners, werkers en/of bezoekers) op grond waarvan het dubbelgebruik als bedoeld in artikel 7 is berekend.
- b. Het onder a. gestelde geldt zowel voor parkeerruimte op eigen terrein als voor parkeerruimte die elders wordt gehuurd.
- c. Het onder a en b gestelde geldt ook bij de toepassing van artikel 7, AW 4 en 7 waarbij dubbelgebruik alleen wordt berekend over geclusterde parkeerplaatsen.

Hoofdstuk 4 Beschikbaarheidseis parkeren (gebruiksfasen)

Artikel 14 Geschiktheid, duurzame beschikbaarheid, gebruik en communicatie

- a. De aanvrager toont de duurzame en structurele beschikbaarheid van de parkeerplaatsen gedurende 10 jaar aan voor zijn bouwontwikkeling aan voor de verschillende doelgroepen (bewoners, werkers en bezoekers) voor de tijdstippen dat deze nodig zijn conform bijlage 6 en vanaf het eerste moment van ingebruikname.
- b. De aanvrager toont de geschiktheid en structurele beschikbaarheid van deelautoplekken, extra fietsparkeerplekken en bijbehorende voorzieningen aan gedurende 10 jaar, die nodig zijn voor onderbouwing van een afwijking van de parkeereis zoals beschreven in artikel 7.
- c. Om te voldoen aan het gestelde onder a en b dient de aanvrager bij een aanvraag omgevingsvergunning waarbij hij gebruik maakt van één van de afwijkingsmogelijkheden als beschreven in artikel 7, een mobiliteitsbeheerplan in, waarin hij de volgende punten beschrijft of onderbouwt:
 1. Hoeveel parkeerplaatsen er beschikbaar zijn voor de bouwontwikkeling, welke doelgroep in aanmerking komt voor een parkeerplaats en hoe de toewijzing/verdeling plaatsvindt waarbij o.a. rekening wordt gehouden met parkeerplekken voor gehandicapten.
 2. Welke andere mobiliteitsvoorzieningen zoals deelauto's, extra fietsparkeerplekken, plekken voor bijzondere fietsen, Specifieke Ov-voorzieningen beschikbaar worden gesteld voor bewoners, bedrijven en bezoekers aan het gebied;
 3. Waarom de gekozen afwijking(en) passend is/zijn voor deze bouwontwikkeling.
 4. Hoe de uiteindelijke gebruiker, voorafgaand aan het afsluiten van een huurcontract of koopcontract, op de hoogte wordt gesteld dat hij wel of niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning en of hij en/of zijn bezoekers de mogelijkheid hebben om hun eigen auto te parkeren bij de bouwontwikkeling of binnen of buiten loopafstand daarvan;

- d. Aanvrager overlegt bij zijn aanvraag omgevingsvergunning bewijsstukken waaruit blijkt dat de in dit hoofdstuk beschreven maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Onder andere wordt daarbij aangetoond dat hijzelf en zijn rechtsopvolger (toekomstige eigenaar) van de bouwontwikkeling verplicht zijn de beschreven maatregelen duurzaam en structureel uit te voeren en dat toekomstige bewoners en andere gebruikers van de bouwontwikkelingen hier duurzaam en structureel aanspraak op kunnen maken.

Artikel 15 Beschikbaarheid deelauto's (Aw3)

- a. De aanvrager is ervoor verantwoordelijk dat op de basis van artikel 7 en 12 aan te leggen deelauto's worden geplaatst en structureel en duurzaam worden geëxploiteerd.
- b. In het mobiliteitsbeheerplan bij de aanvraag omgevingsvergunning waar gebruik gemaakt wordt van afw3 dient de duurzame beschikbaarheid en bruikbaarheid van de deelauto's (of indien van toepassing deelfietsen, deelbromfietsen en deelbakfietsen) voor de beoogde doelgroep in samenhang met het stedelijke vervoerssysteem en smartmobility systeem te worden aangetoond waarbij o.a. dient te worden ingegaan op:
- de fasering van het plaatsen van voertuigen;
 - bij grotere ontwikkelingen: de deelauto en zijn plek in het totale mobiliteitsconcept;
 - de organisatie;
 - het kwaliteitsniveau/service niveau en aanbod passend bij de doelgroep;
 - aansluiting op aanbod op gebiedsniveau en stadsniveau;
 - verstrekken monitoringsinformatie (indien deelauto's op de openbare weg worden geplaatst);
 - uitgangspunt elektrisch;
 - hoe gebruik wordt gestimuleerd.
- c. De onder a en b genoemde afspraken uit het mobiliteitsbeheerplan dienen met een kettingbeding te worden opgelegd aan de opvolgende eigenaar (VVE, belegger of corporatie of andere eigenaren).

Artikel 16 Parkeren op loopafstand in een garage (Aw 4)

- a. De mogelijkheid om voor een bouwontwikkeling gebruik te maken van parkeerplaatsen buiten eigen terrein in een garage kan worden toegepast wanneer deze binnen loopafstand ligt zoals in onderstaande tabel voor verschillende gebieden en verschillende doelgroepen is aangegeven.

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

- b. De onder a genoemde loopafstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg vanaf een ingang van het pand tot aan de eerste parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening. De afstand kan worden bepaald met behulp van het programma Google Maps.
- c. Met een hek of slagboom afgesloten particuliere parkeerplaatsen op maaiveld wordt gelijkgesteld met een garage.
- d. Om gebruik te maken van de mogelijkheid om het parkeren op te lossen in een bestaande garage moet worden aangetoond dat deze parkeerplaatsen duurzaam en structureel beschikbaar zijn ten

behoefte van de ontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is. Hiervoor moeten de volgende gegevens worden aangeleverd:

1. Een overzicht van de eigenaar van de garage van het gebruik en de bezetting van de garage in de afgelopen drie jaar, waaruit blijkt dat de benodigde plekken aanwezig en beschikbaar zijn op de tijdstippen dat dit nodig is. Gebruik voor de nieuwe ontwikkeling is toegestaan tot een maximumbezetting van 90% is toegerekend.
2. Een contract waaruit blijkt dat:
 - de eigenaar van de garage de afgesproken hoeveelheid plekken beschikbaar stelt en beschikbaar houdt ten behoeve van de bouwontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is en
 - de aanvrager deze parkeerplaatsen, voor zover het gaat om parkeerplaatsen voor bewoners en werkenden, op de relevante tijdstippen huurt of er een abonnement op heeft en
 - de opvolgende eigenaren van de bouwontwikkeling en van de parkeergarage beide gehouden zijn deze afspraken na te komen, bijvoorbeeld via een kettingbeding
- e. Om gebruik te maken van de mogelijkheid om het parkeren op te lossen in een nieuw te bouwen garage buiten eigen terrein moet in plaats van bezettingscijfers een parkeerbalans gemaakt worden voor al het afgesproken gebruik, op basis van de tabel aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeren. Hiervoor geldt een maximum van 100% benutting. Voor het overige geldt het gestelde onder a t/m d.
- f. Bij het bepalen of parkeerruimte structureel en duurzaam beschikbaar is hoeft alleen rekening te worden gehouden met het bestaande gebruik en met nieuwe parkeerbehoefte van concrete plannen.

Artikel 17 Parkeren op loopafstand op de openbare weg (Aw 6)

- a. De mogelijkheid om voor een bouwontwikkeling gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen buiten eigen terrein op de openbare weg kan worden toegepast wanneer deze binnen loopafstand liggen zoals beschreven in artikel 16 a en b.
- b. Het is in principe onwenselijk dat voor nieuwbouwontwikkeling gebruik gemaakt wordt van bestaande parkeerplaatsen op de openbare weg gelet op het doel van de gemeente om de leefbaarheid in buurten te verbeteren waardoor er minder ruimte is voor het parkeren van auto's. De aanvrager moet onderbouwen waarom het in een specifiek geval wel wenselijk en redelijk is dat voor het voldoen aan (een deel van) de parkeereis gebruik gemaakt wordt van de openbare weg, gelet op schaars beschikbare ruimte en andere belangen zoals groen, duurzaamheid, stedenbouwkundige en monumentale waarden en leefbaarheid.
- c. Wanneer de parkeerbehoefte wordt opgelost op bestaande parkeerplaatsen op de openbare weg dan moet de duurzame en structurele beschikbaarheid worden aangetoond. Dit kan worden aangetoond door het huidige gebruik te meten. Blijkt hieruit een structurele onderbenutting in het parkeerrayon of, in het geval dat er geen betaald parkeren is, in de directe omgeving, op de maatgevende momenten voor de nieuwe ontwikkeling, dan is gebruik voor de nieuwe ontwikkeling toegestaan tot een maximumbezetting van 90%. Daarbij moet rekening worden gehouden met andere ontwikkelingen waarvan blijkens de gevolgde ruimtelijke procedure de oplossing van de parkeerbehoefte in hetzelfde gebied gepland is.
Bij het bepalen of parkeerruimte structureel en duurzaam beschikbaar is hoeft alleen rekening te worden gehouden met het bestaande gebruik en met nieuwe parkeerbehoefte van concrete plannen.

Hoofdstuk 5 Diversen

Artikel 18 Wijziging parkeereis, realisatie of beschikbaarheid

Het college kan op verzoek van de aanvrager of rechthebbende op een vergunning in de volgende gevallen medewerking verlenen aan aanpassing van de afspraken die zijn gemaakt en voorwaarden die zijn gesteld met het oog op parkeren en de realisatie en beschikbaarheid daarvan als bedoeld in hoofdstuk 3 en 4 van deze beleidsregels in de (aanvraag) omgevingsvergunning:

- a. als de rechthebbende op de vergunning aantoont dat elders parkeerplaatsen duurzaam en structureel voor de ontwikkeling beschikbaar zijn om te voldoen aan de in de vergunning gestelde parkeereis.
- b. als tussen het moment van afgifte omgevingsvergunning en ingebruikname van de bouwontwikkeling het parkeernormenbeleid van de gemeente is aangepast en de vergunninghouder op grond hiervan aantoont op een andere manier te voorzien in de parkeereis.
- c. als wordt aangetoond dat het daadwerkelijke gebruik van de parkeerplaatsen door inwoners en andere gebruikers van de ontwikkeling substantieel lager is dan het aantal beschikbaar gehouden parkeerplaatsen. Dit is mogelijk vanaf het moment dat de bouwontwikkeling minimaal een half jaar in gebruik is genomen. Daarbij moet worden onderbouwd dat dat lagere gebruik het gevolg is van een daadwerkelijk lagere behoefte aan parkeerplaatsen die kan worden aangetoond door o.a. informatie waaruit blijkt:
 - dat de potentiële huurders en gebruikers afzien van het gebruik van de gereserveerde plaatsen en
 - dat de lage vraag naar parkeerplaatsen niet het gevolg is van een te hoge huurprijs, uitgaande van de normale gemiddelde huurprijs in het gebied en
 - te onderbouwen waarom het gerechtvaardigd is om uit te gaan van het structurele karakter van het lagere gebruik.
- d. als het niet mogelijk of wenselijk is om gebruik (blijven) maken van de toegepaste afwijkingsmogelijkheden op de parkeereis uit artikel 7. Hierop kan een beroep worden gedaan vanaf het moment dat de bouwontwikkeling minimaal zes maanden in gebruik is genomen. Daarbij moet worden onderbouwd waarom de wijziging noodzakelijk of wenselijk en redelijk is door o.a. informatie waaruit blijkt:
 - dat de potentiële huurders en gebruikers geen gebruik kunnen of willen maken van de aangeboden alternatieve mobiliteit;
 - dat de lage vraag naar alternatieve mobiliteit niet het gevolg is van een te hoge prijs die hiervoor betaald moet worden gelet op het door hen gewenste gebruik;
 - dat het gerechtvaardigd is om uit te gaan van het structurele karakter van het lagere gebruik van dit alternatieve mobiliteitsaanbod;
 - op welke andere wijze, uitgaand van het op dat moment geldende beleid, wordt voldaan aan de parkeereis waarbij als randvoorwaarde geldt dat het aantal reguliere particuliere parkeerplaatsen niet mag toenemen.
- e. Bij wijziging van afspraken en voorwaarden over parkeren en afwijkingen in de omgevingsvergunning op basis van dit artikel moeten deze nieuwe afspraken opnieuw voldoen aan de relevante realisatie-eis en beschikbaarheidseis zoals gesteld in hoofdstuk 3 en 4 van deze beleidsregels
- f. Bij onderbouwing van de parkeereis van nieuwe ontwikkelingen op grond van artikel 16 mag rekening worden gehouden met de wijzigingen die op grond van dit artikel zijn onderbouwd.

Artikel 19 Gebiedsgerichte aanpak

Bij een gebiedsgerichte aanpak worden zowel bestaande als nieuwe parkeerplaatsen betrokken (eventueel verminderd met het aantal op te heffen parkeerplaatsen) bij de (her)berekening van de benodigde parkeercapaciteit en is het feitelijke gebruik van bestaande parkeerplaatsen niet leidend voor de berekening van de parkeerbehoefte. Deze aanpak maakt het mogelijk om van start tot einde van een gebiedsontwikkeling met een vaste parkeerbalans te werken op grond waarvan de parkeerbehoefte van nieuwe bouwplannen die in die ontwikkeling passen worden getoetst.

Voorwaarden voor toepassing van deze benadering zijn:

- Het gebied wordt aangemerkt als maatwerklocatie of ligt in betaald parkeergebied of er wordt of is betaald parkeren ingevoerd bij de start van de ontwikkeling.
- Er is een mobiliteitshub in het gebied aanwezig of deze zal bij ingebruikname van het eerste deel van de ontwikkeling aanwezig zijn.
- De bestaande parkeerbehoefte van de bij aanvang van de gebiedsgerichte aanpak in het gebied aanwezige functies wordt in overleg met de gebruikers ingepast of aangepast.

Artikel 20 Bereikbaarheidsfonds

Invulling van dit artikel volgt bij uitwerking van het raadsvoorstel Bereikbaarheidsfonds

Artikel 21 Geen recht op parkeervergunning op straat

- a. Uitgangspunt bij bouwontwikkeling is dat gebruikers hiervan geen recht op een parkeervergunning op straat. Dit geldt ook voor gebieden waar ten tijde van de (voorbereiding van) de bouw nog geen betaald parkeren is ingevoerd.
- b. Het college kan afwijken van het gestelde onder a. als ter voldoening aan de parkeereis een deel van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte is gerealiseerd of omdat dit redelijk is gelet op het deel van de capaciteitseis van de bestaande ontwikkeling bij sloop nieuwbouw of gebruikswijziging dat op grond van artikel 5 van deze beleidsregels niet hoeft te worden gerealiseerd.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 22 Inwerkingtreding

Volgt in definitieve versie.

Artikel 23 Overgangsbepaling

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

Artikel 24 Citeertitel

Volgt in definitieve versie