

Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht,

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

Overwegende dat:

- Zij op grond van ~~de Omgevingswet~~ ~~artikel 2.4 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht~~ bevoegd zijn tot beslissen op de aanvraag om een omgevingsvergunning.
- De gemeenteraad op 25 november ~~2021 de parkeervisie en~~ de module Parkeernormen heeft vastgesteld, waarin de beleidskaders voor toepassing van de parkeernormen zijn vastgesteld.
- Het college deze beleidsregel hanteert bij de beoordeling van de benodigde hoeveelheid autoparkeerplaatsen bij (bouw)ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is.

Besluiten vast te stellen de volgende Beleidsregel parkeernormen auto 2021.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Definities

1. Bouwontwikkeling: het bouwplan, de bouwplannen, de verbouwing of de gebruikswijziging waarvoor een aanvrager een omgevingsvergunning aanvraagt.
- ~~2.~~ Bouwblok: huizengroep of geschakelde appartementengebouwen die van de omgeving of van andere bouwblokken worden gescheiden door openbare ruimte groen of openbare wegen (waaronder fiets en voetpaden).
- ~~2.3.~~ Ruimtelijke ontwikkeling: alle ontwikkelingen waar een nieuw omgevingsplan, bestemmingsplan of aanpassing of afwijking van het omgevingsplan voor bestemmingsplan nodig is, waarbij vierkante meters bebouwing of onbebouwde ruimte wordt toegevoegd, in gebruik wordt genomen of anders wordt gebruikt.
- ~~3.4.~~ Parkeernormentabel: tabel Parkeernormen auto in bijlage Parkeernormentabellen bij deze beleidsregel met daarin de parkeernormen auto per gebied/zone en per functie.
5. P+R: Door gemeente gefaciliteerde autoparkeervoorziening voor parkeren aan de randen van de (bebouwde kom van de) stad of bij een stedelijk knooppunt, van waar overgestapt kan worden op een ander vervoermiddel.
- ~~4.6.~~ CROW: kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte, en verkeer en vervoer.

5.7. Parkeernormen: de normen in de tabel Parkeernormen Auto in de bijlage Parkeernormentabellen bij deze beleidsregel die de basis vormen voor de berekening van de capaciteitseis en parkeereis autoparkeren. De parkeernormen zijn weergegeven per vierkante meters bruto vloeroppervlakte (m² bvo) tenzij anders aangegeven.

6.8. Zone A1, A2, etc.: de parkeerzones zijn gebieden in de gemeente Utrecht conform bijlage Gebiedsindeling parkeernormen auto waarvoor parkeernormen gelden zoals opgenomen in de tabel Parkeernormen Auto in bijlage Parkeernormentabellen. Wanneer een college- of raadsbesluit leidt tot wijziging van een zone is de geactualiseerde gebiedsindeling vindbaar op [https://parkeernormen.utrecht.nl/rekentool-parkeerbehoefte/rekentool-parkeerbehoefte-auto-Zone-A1-A2, etc. : de parkeerzones in de gemeente Utrecht waarvoor eigen parkeernormen of tarieven gelden zoals aangegeven in de parkeernormentabel](https://parkeernormen.utrecht.nl/rekentool-parkeerbehoefte/rekentool-parkeerbehoefte-auto-Zone-A1-A2-etc-:de-parkeerzones-in-de-gemeente-Utrecht-waarvoor-eigen-parkeernormen-of-tarieven-gelden-zoals-aangegeven-in-de-parkeernormentabel).

7.9. Deelmobiliteitshub: een openbaar toegankelijk op- of overstappunt voor deelmobiliteit voorzien van éénzelfde stadsbreed gehanteerde aanduiding gelegen buiten de openbare ruimte of een door het College aan te wijzen gedeelte van de openbare ruimte, waarbij minimaal twee soorten deelvervoer en eventueel aanvullende diensten (zoals pakketkluis) worden geëxploiteerd door marktpartijen~~Mobiliteitshub: locatie buiten de openbare ruimte waar minimaal drie soorten deelvervoer worden aangeboden door commerciële aanbieders.~~

Artikel 2 Doel

Deze beleidsregel heeft tot doel om de parkeereis voor de auto te bepalen bij bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Op basis van de beleidsregel wordt bepaald hoeveel autoparkeerplaatsen moeten of mogen worden gerealiseerd, en waar en hoe deze autoparkeerplaatsen worden aangelegd. Daarnaast kan met behulp van deze beleidsregel de hoeveelheid parkeerplaatsen van een ruimtelijke~~Ruimtelijke~~ ontwikkeling 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 Afbakening

Deze beleidsregel is van toepassing bij het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van artikel 52.1 jo 5.8 van de Omgevingswet, eerste lid, onder a en c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Hoofdstuk 2 Capaciteitseis autoparkeren

Artikel 4 Hoofdregel capaciteitseis parkeren

1. Bouwontwikkelingen moeten voldoen aan de capaciteitseis parkeren en voorzien daarmee in voldoende parkeergelegenheid voor de auto.
2. De capaciteitseis parkeren bij een (nieuwe) 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 en ~~De parkeernormen~~ zijn zowel de maximumnorm als de minimumnorm.
3. 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 de gemeente of het CROW, praktijkervaring of expert judgement.
4. Bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij de bouwontwikkeling niet bepalend is voor de capaciteitseis, wordt de parkeereis bepaald op basis van de omvang van de te ontwikkelen niet-gebouwde gebruiksfunctie.
5. Indien door de gemeenteraad het besluit is genomen om in een bepaald gebied (blok) betaald parkeren in te voeren of de zone-aanduiding A, B of C te wijzigen in of vóór een bepaald jaar, dan mag daar vanuit worden gegaan bij de onderbouwing van bouwplannen.

Artikel 5 Capaciteitseis parkeren en parkeereis

1. Bij een bouwontwikkeling geldt als uitgangspunt dat alleen hoeft te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte die deze veroorzaakt: de parkeereis.
2. Bij nieuwbouw is de capaciteitseis parkeren de parkeereis.
3. Bij sloop/nieuwbouw, verbouwing of gebruikswijziging is de parkeereis de capaciteitseis parkeren (de capaciteitseis van het gebouw na de nieuwe bouwontwikkeling) minus de capaciteitseis van de bestaande bouw, plus het aantal parkeerplaatsen dat wordt opgeheven in het kader van de bouwontwikkeling.
4. De capaciteitseis bestaande bouw wordt berekend op basis van de laatste legale functie van die bestaande bouw, vermenigvuldigd met de geldende parkeernorm zoals opgenomen in de tabel Parkeernormen Auto in bijlage Parkeernormentabellen.
5. Bij de berekening als bedoeld in lid 3 onder c, wordt de capaciteitseis van de bestaande bouw zoveel mogelijk in mindering gebracht op het aantal bezoekersplekken en daarna pas op van het resterende deel van de capaciteitseis parkeren parkeereis nieuwbouw,
6. Er geldt alleen een capaciteitseis bestaande bouw als bedoeld in lid 3 onder c, en 4 d, wanneer bij de start van de ontwikkeling de laatste legale functie nog bestaat of niet langer dan zeven~~7~~ jaar geleden is beëindigd. Als start van de ontwikkeling geldt het moment van vaststellen van het startdocument voor de nieuwe ontwikkeling door het college of, indien er geen startdocument is vastgesteld, het moment van het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning.
7. In afwijking van het gestelde in lid 4 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 bvo.
8. Het college kan medewerking weigeren aan wijziging of afwijking van het omgevingsplan, bestemmingsplanwijziging voor een plan waar op basis van lid 3 e 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.

Artikel 7 Mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis

1. 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. Alle percentages van onderstaande afwijkmogelijkheden (Aw) worden berekend ten opzichte van de totale parkeereis, tenzij anders vermeld.
 - a. ~~Aw 1~~^{Aw4} Voor bouwontwikkelingen tot 1500 m², het percentage dat niet hoeft te worden gerealiseerd in A1 en A2: 100%, in B1: 100% van aandeel bezoek, in B2 en C: ~~0% %~~.
 - b. ~~Aw 2~~^{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. In A1: 30%, A2: 20%, B1: 15%, B2 en C: 0%.
 - c. ~~Aw 3~~^{Aw3} Percentage van de parkeereis minus het bezoekersdeel van woningen, ~~bedrijven~~ en ~~voorzieningen~~^{bedrijven} dat niet hoeft te worden aangelegd omdat gebruik kan worden gemaakt van een bestaande of geplande gemeentelijke of door de gemeente erkende ~~deelmobiliteitshub~~^{mobiliteitshub} binnen loopafstand van de bouwontwikkeling (~~alleen binnen bereik/invloedsgebied mobiliteitshub~~) of mag worden omgezet in deelautoplekken. ~~Bij dit laatste met deelauto's.~~ Hierbij geldt dat 4 autoparkeerplaatsen worden vervangen door 1 ~~deelautoplek~~^{autodeelplek}. In A1 en A2: 100%, in B1: 25% tot 50%, in B2: 10% - maximaal 5 ~~deelautoplekken per bouwblok~~, in C: 0%.
 - d. ~~Aw 4~~^{Aw4} Percentage ~~van de parkeereis~~ dat in totaal mag worden omgezet in parkeren buiten eigen terrein binnen loopafstand in een bestaande gemeentelijke of particuliere garage. In A1 en A2: 50%, in B1, B2 en C: 100%.
 - e. ~~Aw 5~~^{Aw5} Percentage ~~van de parkeereis~~ dat in totaal mag worden omgezet in parkeren buiten eigen terrein op grote afstand (~~parkeren op afstand~~, POA), alleen binnen bereik ~~/invloedsgebied P+R zoals aangegeven in bijlage Bereik-invloedsgebied P+R~~. In A1 en A2: 80%, B1: 0% tot 20%, B2 en C: 0%.
 - f. ~~Aw 6~~^{Aw6} Percentage van de parkeereis dat in totaal mag worden omgezet in parkeren buiten eigen terrein binnen loopafstand op de openbare weg. In A1: 0%, A2: 20% - maximaal 5, B1, B2, C: 50% tot 100%.
 - g. ~~Aw 7~~^{Aw7} In afwijking van het gestelde in artikel 4 lid 24b, is het toegestaan om maximaal 5% meer parkeerplaatsen aan te leggen dan het op basis van artikel 4 lid 24b berekende aantal, als dat ontwerptechnisch noodzakelijk is, met een maximum van 5 parkeerplaatsen. — In alle zones: 5% - maximaal 5.
 - h. ~~Aw 8~~^{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 ~~fietsparkeerplaatsen, fietsparkeren~~.
2. ~~De~~^{De} toepasbaarheid van de afwijkmogelijkheden ~~sub a.2~~ tot en met ~~h.8~~ uit ~~lid 1 van~~ dit artikel wordt onderbouwd met een ingevuld "mobiliteitsbeheerplan" als bedoeld in artikel 14.
3. In aanvulling op het gestelde ~~in lid 1 Aw3~~^{onder a. Aw 3} mag voor ~~nieuwe~~ studentenwoningen maximaal 25% van de parkeereis worden omgezet in deelautoplekken met deelauto, met een maximum van 5 per bouwontwikkeling.
4. In zeer bijzondere gevallen kan het college toestaan om af te wijken van de standaardparkeernorm voor een functie wanneer evident is dat deze parkeernorm in een specifiek geval te hoog is.
5. Combinaties van afwijkmogelijkheden ~~uit lid 1~~^{onder a.} zijn mogelijk, waarbij geldt dat combinaties ~~van Aw 1,2,3 en 5~~ mogelijk zijn tot in totaal opgeteld maximaal 100 procent van de parkeereis.
6. 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 maatwerkparkeereis mag in dat geval niet hoger zijn dan twee keer de standaardparkeereis.

7. De mogelijkheid van dubbelgebruik kan worden beoordeeld nadat is bepaald welke afwijkingmogelijkheden worden toegepast.

Artikel 8 Maatwerklocaties

1. In Utrecht zijn in november 2021 de volgende gebieden aangewezen als maatwerklocatie:
 - a. De gemengde woon/werkgebieden: het centrumgebied (zone A1: binnenstad en stationsgebied inclusief Beurskwartier), Papendorp, Rijsweerd, Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Sciencepark (De Uithof).
 - b. De binnenstedelijke ontwikkelgebieden Gerbrandy (Belastingkantoor), Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, [Thomas a Kempisplantsoen](#), Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier.
2. Op maatwerklocaties geldt bovenop de afwijkingmogelijkheden van artikel 7 het volgende:
 - a. Er kan een maximaal aantal verkeersbewegingen of parkeerplaatsen (parkeerplafond) worden opgelegd.
 - b. Het plangebied kan worden ontwikkeld met betaald parkeren als uitgangspunt. ~~Er vindt geen voorafgaande draagvlakmeting plaats.~~
 - c. Uitgangspunt bij maatwerklocaties is dat er een eigen mobiliteitsconcept wordt ontwikkeld. Dit mobiliteitsconcept moet toekomstvast worden georganiseerd en langjarig worden gefinancierd.
 - d. In de omgeving van de ~~in lid 1 onder a.~~ genoemde maatwerklocaties of andere door de gemeenteraad aangewezen maatwerklocaties kan betaald parkeren worden ingevoerd [met ruime venstertijden](#) 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.
 - e. Afwijking van de parkeereis in ruil voor realisatie van extra fietsparkeerplekken ([Aw 2, artikel 7 lid 1 sub b.](#)) is mogelijk tot 20% in B1 en 40% in A1 of een A2-maatwerklocatie, indien dit wordt onderbouwd met een op deze ontwikkeling toegesneden passend fiets- en ~~mobilitateitsconcept~~ [mobilitateitsconcept](#).
 - f. 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. [Daarbij kan worden afgeweken van de standaardloopafstand uit artikel 16.](#)
 - g. In maatwerklocaties is het uitgangspunt dat geen gebruik gemaakt wordt van ~~afwijking 7,~~ parkeren op bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte ([Aw 6, artikel 7 lid 1 sub f.](#)). [Hiervan kan worden afgeweken bij projecten voor tijdelijke woningen.](#)
 - h. [Voor locaties t.b.v. tijdelijke huisvesting \(maximaal 15 jaar\) kan een verlaagde parkeernorm worden gehanteerd voor bijzondere doelgroepen en hun bezoek.](#)
 - i. [Voor locaties t.b.v. tijdelijke huisvesting kan ervoor worden gekozen om bewoners of gebruikers maar beperkt te voorzien in de parkeerbehoefte op voorwaarde dat conform artikel 8 lid 2 sub d betaald parkeren in de omgeving is of wordt ingevoerd.](#)
 - j. [Op maatwerklocaties kan van de in deze beleidsregels vastgelegde percentages en afstanden worden afgeweken indien dit voldoende wordt onderbouwd met een op deze ontwikkeling toegesneden passend fiets- en mobiliteitsconcept, indien dit wordt goedgekeurd door het college.](#)

3. Voor alle ~~in lid 2 onder b.~~ 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 en dat dit concept moet worden geborgd in de besluitvorming.
4. Voor zover er voor een bouwontwikkeling geen raadsbesluit nodig is, informeert het college de raad minimaal twee weken voor geplande besluitvorming over toepassing van ~~in lid 2 onder b.~~ genoemde mogelijkheden, zodat de raadsleden kunnen vragen om commissiebespreking en bedenkingen naar voren kunnen brengen.

Artikel 9 Aanwijzen nieuwe maatwerklocaties

1. Artikel 8 van deze beleidsregel is van toepassing op nieuwe gebieden die door de gemeenteraad of het college als maatwerklocatie worden aangewezen.
2. Het college kan in de volgende situaties nieuwe maatwerklocaties aanwijzen:
 - a. locaties waar de verkeersruimte beperkt is die in betaald parkeergebied liggen (A of B1) op minimaal 500 meter van de grens met niet-betaald parkeergebied, ~~waar de verkeersruimte beperkt is;~~
 - b. 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.
3. Het college informeert de raad minimaal twee weken tevoren over een voorgenomen aanwijzing als bedoeld ~~in lid 2 onder b.~~, zodat de raadsleden kunnen vragen om commissiebespreking en bedenkingen naar voren kunnen brengen.

Hoofdstuk 3 Realisatie-eis

Artikel 10 Realisatie-~~eis~~ autoparkeren

1. Parkeerplaatsen voor de auto worden op eigen terrein gerealiseerd.
2. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden zoveel mogelijk inpandig gerealiseerd.
3. Op grond van artikel 6 of 7 ~~kan moet of mag~~ worden afgeweken van de hoofdregel ~~in lid 1 onder a.~~ waarbij aan de hiervoor gestelde eisen over realisatie en beschikbaarheid uit hoofdstuk 3 en 4 van deze beleidsregel moet worden voldaan.
4. Op Aw 1 en Aw 4 t/m Aw 7 (artikel 7 lid 1) is geen realisatie- eis van toepassing voor de aanvrager.
5. Alle parkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd hebben leidingdoorvoeren voor (elektrische) oplaadpunten.
6. Parkeerplaatsen die binnen loopafstand extra worden aangelegd en volledig worden betaald door de initiatiefnemer, worden gelijkgesteld met parkeerplaatsen op eigen terrein.
7. Minimaal 1 en minimaal 5 % van de te realiseren parkeerplaatsen moet geschikt te maken zijn om te gebruiken als gehandicaptenparkeerplaats. Bij projecten met een parkeereis van minder dan 5 plekken mag gekozen worden voor een maatwerkoplossing, bijvoorbeeld in de bestaande openbare ruimte.

8. 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)~~

1. Het aantal op basis van artikel 7 lid 1 sub b (Aw 2) aan te leggen extra fietsparkeerplekken wordt aantoonbaar extra aangelegd ten opzichte van het op basis van de Beleidsregel Fietsparkeernormen berekende aantal fietsparkeerplekken.
2. 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)~~

1. Het aantal op basis van artikel 7 lid 1 sub c. (Aw 3)~~Aw3~~ aan te leggen deelautoplekken wordt aangelegd op eigen terrein~~en~~. Deze plekken worden voorzien van een aanduidingmarkering "deelauto".
2. In afwijking van het gestelde in lid 1 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 (berekend conform artikel 16 lid 2). Uitgangspunt is dat een deelautoplek wordt aangelegd op maximaal 250 meter loopafstand vanaf een uitganghoofduitgang van een bouwblokbouwontwikkeling en altijd op een plek die eenvoudig bereikbaar is voor de doelgroep en, waaronder voor omwonenden van de bouwontwikkeling.
3. Bij een deelautoplek wordt een elektriciteitsvoorziening aangelegd zodat deze bruikbaar is voor elektrische deelauto's.
4. 50% van de deelautoplekken, met een maximum van 5 per bouwblokbouwontwikkeling, mag worden ingericht als deelmobiliteitsplek, waar deelfietsen, deelbromfietsen en deelbakfietsen worden aangeboden. Per bouwplan worden niet meer deelmobiliteitsplekken dan deelautoplekken ingericht. Een deelmobiliteitsplek heeft minimaal een omvang van 12,5 m2.

Artikel 13 Realisatie-eis dubbelgebruik ~~(Aw-8)~~

1. De parkeerplaatsen moeten zodanig worden aangelegd dat deze gebruikt kunnen worden door de beoogde doelgroepen (bewoners, werknemers en/of bezoekers) op grond waarvan het dubbelgebruik als bedoeld in artikel 7 lid 1 sub h (Aw 8) is berekend.
2. Het in lid 1 onder a. gestelde geldt zowel voor parkeerruimte op eigen terrein als voor parkeerruimte die elders wordt gehuurd.
3. Het in lid 1 onder a en 2b gestelde geldt ook bij de toepassing van artikel 7 lid 17a. Aw 4, 5 en 6 waarbij dubbelgebruik alleen wordt berekend over geclusterde parkeerplaatsen en waar parkeren door gebruikers van verschillende aanwezige voorzieningen mogelijk is..

Hoofdstuk 4 Beschikbaarheidseis parkeren (gebruiksfasen)

Artikel 14 Geschiktheid, duurzame beschikbaarheid, gebruik en communicatie

1. De aanvrager toont de duurzame en structurele beschikbaarheid van de parkeerplaatsen gedurende 10 jaar vanaf het moment van ingebruikname voor zijn bouwontwikkeling aan voor de verschillende doelgroepen (bewoners, werknemers en bezoekers) voor de tijdstippen dat deze nodig zijn conform bijlage [Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeren](#)² en vanaf het eerste moment van ingebruikname.
2. De aanvrager toont de geschiktheid en structurele beschikbaarheid van reguliere parkeerplaatsen, deelautoplekken met deelauto's, 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.
3. Om te voldoen aan het gestelde in lid 1 onder a en 2b dient de aanvrager bij een aanvraag omgevingsvergunning [een mobiliteitsbeheerplan](#) als beschreven in artikel 7 lid 2 in ~~een mobiliteitsbeheerplan in~~, waarin, indien van toepassing, de volgende punten worden beschreven of onderbouwd:
 - a. 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 gehandicaptenparkeerplaatsen;
 - b. 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;
 - c. Waarom de gekozen afwijking(en) passend is/zijn voor deze bouwontwikkeling;
 - d. Hoe de uiteindelijke gebruiker, voorafgaand aan het afsluiten van een huurcontract of koopcontract, op de hoogte wordt gesteld dat hij 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;
 - e. Welke andere voertuigen gestald kunnen worden op parkeerplaatsen die niet in gebruik zijn voor autoparkeren.
4. Het in lid 3 onder c beschreven mobiliteitsbeheerplan moet worden aangeleverd op een door of namens het college vastgesteld (digitaal) formulier (<https://parkeernormen.utrecht.nl/>). Hierbij worden de benodigde:
- 5.4. Aanvrager overlegt bij zijn aanvraag omgevingsvergunning bewijsstukken [gevoegd](#) 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)

1. De aanvrager is ervoor verantwoordelijk dat op de basis van artikel 7 en 12 aan te leggen deelautoplekken deelauto's worden geplaatst en structureel en duurzaam worden geëxploiteerd.

2. In het mobiliteitsbeheerplan bij de aanvraag omgevingsvergunning waar gebruik gemaakt wordt van [artikel 7 lid 1 sub c. \(Aw 3\)](#)~~Aw3~~ 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:
 - a. de fasering van het plaatsen van voertuigen;
 - b. bij grotere ontwikkelingen: de deelauto en zijn plek in het totale mobiliteitsconcept;
 - c. de organisatie;
 - d. het kwaliteitsniveau/serviceniveau en aanbod passend bij de doelgroep;
 - e. aansluiting op aanbod op gebiedsniveau en stadsniveau;
 - ~~f. verstrekken monitoringsinformatie (indien deelauto's op de openbare weg worden geplaatst);~~
 - ~~g.f.~~ het uitgangspunt dat deelvoertuigen zo veel mogelijk elektrisch zijn;
 - ~~h.g.~~ hoe gebruik wordt gestimuleerd.
3. De ~~in lid 1 onder a.~~ en ~~2b.~~ genoemde afspraken uit het mobiliteitsbeheerplan dienen ~~ook met een kettingbeding te gelden voor worden opgelegd aan~~ de opvolgende eigenaar (VVE, belegger of corporatie of andere eigenaren).
4. Indien ~~aangesloten gebruik gemaakt~~ wordt ~~bij van~~ een ~~door gemeente erkende deelmobiliteitshub gemeentelijke~~ deelmobiliteitshub kan voor een deel van de onderbouwing zoals benoemd ~~in lid 2 onder b.~~ en ~~3c.~~ worden uitgegaan van de gemeentelijke uitgangspunten voor de betreffende hub.

Artikel 16 Parkeren ~~op loopafstand~~ in een garage [binnen loopafstand \(Aw 4\)](#)

1. De mogelijkheid om voor een bouwontwikkeling gebruik te maken van parkeerplaatsen buiten eigen terrein in een parkeergarage kan worden toegepast wanneer deze garage 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

~~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~~

2. De ~~in lid 1 onder a~~ genoemde loopafstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg vanaf een ingang van het pand of bouwblok tot aan de eerste parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening. De afstand kan worden bepaald met behulp van het programma Google Maps.
3. Met een hek of slagboom afgesloten particuliere parkeerplaatsen op maaiveld wordt gelijkgesteld met een garage.
4. 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 behoeve van de ontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is. Hiervoor moeten de volgende gegevens worden aangeleverd:
 - a. Een overzicht van de eigenaar van de garage van het gebruik en de bezetting van de garage, waaruit blijkt dat de benodigde plekken aanwezig en beschikbaar zijn op de tijdstippen dat dit nodig is. Gebruik voor de nieuwe ontwikkeling is toegestaan tot een maximumbezetting van 90% is toegerekend.
 - b. Een contract waaruit blijkt dat:
 - i. de eigenaar van de garage de afgesproken hoeveelheid plekken beschikbaar stelt en beschikbaar houdt ten behoeve van de bouwontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is en
 - ii. de aanvrager deze parkeerplaatsen, voor zover het gaat om parkeerplaatsen voor bewoners en werkenden, op de relevante tijdstippen huurt of er een abonnement of parkeerrecht op heeft en
 - iii. voor zover het gaat om een particuliere garage, opvolgende eigenaren van de bouwontwikkeling en van de parkeergarage beide gehouden zijn deze afspraken na te komen, bijvoorbeeld via een kwalitatieve verplichting of een verplichting jegens de gemeente.
1. 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 in bijlage Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeerplaatsen.2. Hiervoor geldt een maximum van 100% benutting. Voor het overige geldt het gestelde ~~in lid 1 onder a~~ t/m 4d.
2. 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 binnen loopafstand (~~Aw-6~~)

1. 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 lid 146a.
2. 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.

3. 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 blijkt de gevolgde ruimtelijke procedure de oplossing van de parkeerbehoefte in hetzelfde gebied gepland is.

Hoofdstuk 5 Diversen

Artikel 18 Wijziging parkeereis, realisatie of beschikbaarheid

1. 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 beleidsregel 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 goede manier te voorzien in de parkeereis.
- c. als wordt aangetoond dat het daadwerkelijke gebruik van de parkeerplaatsen door bewoners 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 zes maanden in gebruik is genomen. Daarbij moet worden onderbouwd dat het lagere gebruik het gevolg is van een daadwerkelijk lagere behoefte aan parkeerplaatsen die kan worden aangetoond door o.a. informatie waaruit blijkt:
 - i. dat de potentiële huurders en gebruikers afzien van het gebruik van de gereserveerde plaatsen en
 - ii. 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
 - iii. 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 te (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:

- i. dat de potentiële huurders en gebruikers geen gebruik kunnen of willen maken van de aangeboden alternatieve mobiliteit;
 - ii. 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;
 - iii. dat het gerechtvaardigd is om uit te gaan van het structurele karakter van het lagere gebruik van dit alternatieve mobiliteitsaanbod;
 - iv. 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. [2.](#) 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 beleidsregel.
 - f. [3.](#) Wanneer de wijziging [op basis van lid 1](#) ~~onder e.~~ uitsluitend een vermindering van het aantal beschikbare plekken of ingezette alternatieven inhoudt, dan worden er geen nieuwe eisen gesteld aan realisatie en beschikbaarheid.
 - g. [4.](#) 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:

- a. 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.
- b. Er is een ~~deelmobiliteitshub~~ [mobiliteitshub](#) in het gebied aanwezig of deze zal bij ingebruikname van het eerste deel van de ontwikkeling aanwezig zijn.
- c. 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 [Mobiliteitscompensatiefonds bouw- en gebiedsontwikkelingen](#) [Bereikbaarheidsfonds](#)

Invulling van dit artikel volgt bij uitwerking van het raadsvoorstel ~~–Bereikbaarheidsfonds~~

Artikel 21 Geen recht op parkeervergunning op straat

1. Uitgangspunt bij een bouwontwikkeling is dat gebruikers hiervan geen recht hebben 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.
2. Het college kan afwijken van het gestelde ~~in lid 1 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 bij sloop nieuwbouw of gebruikswijziging dat op grond van artikel 5 van deze beleidsregel niet hoeft te worden gerealiseerd. De beoordeling vindt plaats op grond van de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 22 Intrekking

De Beleidsregel Parkeernormen Fiets en Auto 2019 wordt ingetrokken.

Artikel 23 Overgangsbepalingen

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

Artikel 24 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking op 1 februari 2022.

Artikel 25 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als Beleidsregel parkeernormen auto 2021.

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

De burgemeester

Sharon A.M. Dijkma

De secretaris,

Gabrielle G.H.M. Haanen

Toelichting bij Beleidsregel parkeernormen auto 2021

Algemeen

In deze beleidsregel geeft het college weer op welke manier de mobiliteitsbehoefte wordt vastgesteld bij bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is, en op welke manier deze behoefte kan worden ingevuld. De mobiliteitsbehoefte wordt uitgedrukt in benodigde parkeercapaciteit, maar kan – afhankelijk van de ontwikkellocatie – geheel of gedeeltelijk met alternatieve mobiliteitsoplossingen worden ingevuld.

Parkeernormen niet toepassen bij beoordelen bestaande situaties

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

Artikelsgewijs

Artikel 2 Doel

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

Artikel 3 Toepassingsbereik

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

Artikel 4 Hoofdregel capaciteitseis parkeren

In hoofdstuk 2 van de module Parkeernormen staat een toelichting op de berekening van de capaciteitseis parkeren. Voor berekenen van de parkeereis gebruiken we de parkeernormentabel in de bijlage Parkeernormentabellen, waarin voor een groot aantal functies de parkeernorm is opgenomen. Dit zijn zowel minimum- als maximumnormen. We kiezen voor berekening van de parkeereis de functie(s) uit de tabel die het best aansluit(en) bij de geplande ontwikkeling. We hanteren dus bijvoorbeeld niet de functie kantoor als het om ~~om~~ een kantoor met baliefunctie gaat, maar de functie commerciële dienstverlening. Bij het vaststellen van het rechtens verkregen niveau mag van een algemenere categorie worden uitgegaan wanneer niet bekend is wat feitelijk de (laatste legale) functie van elke ruimte in het gebouw is geweest. Indien het besluit is genomen om in een bepaald gebied betaald parkeren in te (gaan) voeren of het regime te wijzigen van bijvoorbeeld B1 naar A2, dan mag daar vanaf dat moment vanuit worden gegaan bij de onderbouwing van bouwplannen. Met een besluit wordt bedoeld een beslissing van de gemeenteraad genomen in de raadsvergadering van de gemeenteraad of een collegebesluit indien de bevoegdheid op grond van het gemeentelijk beleid (invoering betaald parkeren) of regelgeving is neergelegd bij het college.

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

Ondergeschiktheid

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

BVO

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

Beroep aan huis en bed & breakfast

In Utrecht is op veel plekken in de stad in de bestemming 'wonen' ook beroep aan huis en bed & breakfast mogelijk gemaakt. De gedachte hierbij is dat de ruimtelijke gevolgen van deze functies beperkt zijn. Planologisch is geregeld dat beroep aan huis en bed & breakfast ondergeschikt moeten zijn aan de hoofdfunctie 'wonen', wat betekent dat dit niet toepasbaar is in hele kleine woningen. Beroep aan huis betekent dat de hoofdbewoner ook thuis het beroep uitoefent. Over het algemeen gebruikt de bewoner hierbij de eigen auto, en is er dus geen noodzaak voor het parkeren van een extra bedrijfsauto. Extra parkeerbehoefte ontstaat bij beroep aan huis vooral overdag, wanneer er over het algemeen voldoende parkeerplekken beschikbaar zijn. Een bed & breakfast zorgt wel voor parkeerbehoefte 's nachts, maar omdat in woningen die dienst doen als bed & breakfast minder ruimte is voor reguliere bewoning, vervangt die een deel van parkeerbehoefte van de bewoners. Er is dus geen sprake van een extra parkeerbehoefte. De Utrechtse parkeernorm voor wonen is ~~daarom~~ inclusief de mogelijkheid van beroep aan huis en bed & breakfast.

Afronding parkeereis

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

Onderbouwing voor toepassen van een lagere parkeernorm

Een ontwikkelaar kan beredeneren dat er reden is om af te wijken van de norm vanwege de specifieke bijzonderheid van de functie op een bepaalde locatie. In zo'n geval laat de ontwikkelaar aan de hand van onderzoek naar vergelijkbare situaties zien dat de Utrechtse parkeernormen voor dit specifieke bouwplan te hoog zijn.

Bij vaststellen van de parkeernormen zijn verschillende factoren meegewogen, zoals autobezit van bewoners, bereikbaarheid met fiets en OV, en bezoek aan meerdere functies tegelijk. Dit zijn dan ook onvoldoende argumenten om een lagere parkeernorm toe te passen. Een ontwikkelaar moet beargumenteren waarom de betreffende functie een lagere verkeersaantrekkende werking heeft dan we op grond van de parkeernormtabel verwachten. Een voorbeeld is de bouw van een supermarkt in de binnenstad, waarbij binnen 250 meter geen parkeerplaatsen zijn. In zo'n geval heeft een supermarkt geen autoverkeersaantrekkende werking. Een ander voorbeeld is de ontwikkeling van appartementen bovenop Utrecht Centraal. Vanwege de locatie is het aannemelijk dat OV-gebruik onder bewoners nog groter is dan elders in het centrum, en kan dus worden uitgegaan van een lagere parkeernorm.

Artikel 5 Capaciteitseis parkeren en parkeereis

Een ontwikkelaar hoeft alleen te voorzien in de extra parkeerbehoefte die als gevolg van het plan ontstaat. Wanneer het gaat om nieuwbouw ter vervanging van een bestaande functie, of wijziging van het gebruik van een pand (bijvoorbeeld als een kantoorpand wordt omgebouwd naar woningen), dan trekken we de parkeerbehoefte van de oude/bestaande functie af van de parkeereis. Hierbij gelden onderstaande uitgangspunten:

- We berekenen de capaciteitseis van de oude/bestaande parkeerbehoefte met de huidige parkeernormen.
- Bij een gebruikswijziging van een deel van het pand maken we een berekening van de parkeereis voor het hele pand.
- Bij berekening van de parkeereis van de oude/bestaande functie houden we geen rekening met dubbelgebruik.
- Als het pand dat wordt vervangen of waarvan de functie wijzigt al (lange tijd) leeg staat dan geldt de parkeerbehoefte van de laatste legale feitelijke functie. Hierbij hanteren we een termijn van zeven jaar. Dit gaat over een gebouw dat leegstand heeft gehad of alleen illegaal gebruik.
- Als er parkeerplaatsen verdwijnen door de nieuwe ontwikkeling dan moeten deze worden gecompenseerd, tenzij ook zonder deze parkeerplaatsen wordt voldaan aan de capaciteitseis voor deze nieuwbouwontwikkeling (zie ook RVS 2008 BV 3609, 200704660). Bij een verbouwing of uitbreiding
- De beoordeling van een gebouw waarbij het gebouw vergroot wordt (bijvoorbeeld optopping) rechtens verkregen niveau op basis van een gebouw met twee lagen met woningen moet worden voorzien in de extra parkeerbehoefte die dit oplevert het bouwbesluit is leidend.

Wanneer vanwege aftrek van de bestaande parkeerbehoefte weinig of geen parkeerplaatsen worden aangelegd voor een plan, dan betekent dit niet dat er ook daadwerkelijk parkeerplaatsen aanwezig en beschikbaar moeten zijn voor de ontwikkeling. Wanneer het om een ontwikkeling in betaald parkeergebied gaat, is er in zo'n situatie bovendien niet automatisch recht op een parkeervergunning voor de openbare ruimte. In de nadere regels uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen is als uitgangspunt geformuleerd dat bij nieuwbouw geen parkeervergunningen worden verstrekt. Hier wordt slechts in bijzondere gevallen van afgeweken. Bij sloop/nieuwbouw komen bewoners en bedrijven die eerder een parkeervergunning hadden en terugkeren op deze locatie bijvoorbeeld wel in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte.

Buiten betaald parkeergebied passen we voor berekening van het rechtens verkregen niveau een hogere parkeernorm toe (0,2 extra per woning, en 1,0 extra per 100 m² [bvo](#) bij niet-woonfuncties). Bij functies met een andere normgrondslag passen we maatwerk toe. [Wanneer inmiddels is besloten dat de kwalificatie van het gebied wordt veranderd in B1 of A2, dan worden zowel de bestaande situatie als het nieuwbouwplan met die nieuwe norm berekend en dan zijn bovengenoemde opslagen niet van toepassing.](#)

In sommige situaties kan een ontwikkeling waarvoor vanwege de bestaande parkeerbehoefte geen of weinig parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden, leiden tot een flinke toename van de parkeerdruk. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen als de parkeerbehoefte van de nieuwe functie een ander tijdsvenster beslaat dan de parkeerbehoefte van de oude functie. In woonwijken is de parkeerdruk in de nacht vaak hoog, maar overdag niet. Als in zo'n wijk een kantoor wordt omgebouwd naar woningen, en er wordt voor parkeren geheel of grotendeels een beroep gedaan op de openbare ruimte, dan zal de parkeerdruk in de nacht toenemen. De gemeente kan in zo'n geval weigeren om mee te werken aan een [wijziging of afwijking van het omgevingsplan, bestemmingsplanwijziging](#). Wanneer de nieuwe functie binnen de bestaande functie past, kan de gemeente deze afweging echter niet maken (tenzij de gemeente eigenaar is van het pand).

Kiss & Ride

Ons uitgangspunt is dat we bij scholen niet voorzien in Kiss & Ride-pekken. We willen ouders en kinderen stimuleren om lopend of op de fiets naar school te gaan, en realiseren daarom in principe geen aparte parkeervoorzieningen voor het halen en brengen met de auto. Dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid rondom scholen en het efficiënt gebruiken van de openbare ruimte.

In uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld bij bijzonder onderwijs, kan het wel wenselijk zijn om Kiss & Ride-parkeerplaatsen aan te leggen, om ruimte te maken voor het halen en brengen met schoolbusjes of taxi's. Hierbij kijken we eerst naar oplossingen die zoveel mogelijk gebruik maken van aanwezige parkeerplaatsen in de directe omgeving. Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor halen en brengen, passen we de rekenmethode van het CROW toe. Hierin spelen een aantal variabelen een rol, zoals het aantal kinderen op school, de leeftijdsopbouw en het percentage kinderen dat met de auto gebracht wordt. Op basis van deze uitkomsten zoeken we een passende oplossing, waarbij het uitgangspunt is om het aantal autobewegingen rondom de school zo veel mogelijk te beperken. Dit is altijd maatwerk.

Artikel 6 Beperken parkeren op eigen terrein

In zones A1, A2, en B1 mag niet de gehele parkeereis op eigen terrein worden aangelegd. Alleen in uitzonderlijke gevallen mag worden afgeweken van de vastgelegde percentages. In zo'n geval moet de ontwikkelaar onderbouwen waarom het noodzakelijk is om meer parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Dit kan bijvoorbeeld als het gaat om een functie waar veel mensen naar toe gaan die slecht ter been zijn.

Artikel 7 Mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis

Ontwikkelaars hebben verschillende opties voor alternatieve invulling van de parkeereis. Het is toegestaan om verschillende afwijkingsmogelijkheden naast elkaar in te zetten, zolang de opgetelde korting op de parkeereis niet hoger wordt dan 100%. Er kan dus geen negatieve parkeeropgave ontstaan.

Deelauto's

Een gedeelte van de parkeereis voor woningen en bedrijven mag worden omgezet in deelauto's. De genoemde percentages gelden alleen voor het niet-bezoekersdeel van de parkeereis. Voor alle andere functies dan wonen moet worden beargumenteerd waarom deelauto's een passende oplossing zijn. Hierbij moet bijvoorbeeld worden uitgelegd waarom de auto niet zozeer wordt gebruikt voor woon-werkverkeer, maar voor uitvoering van de werkzaamheden gedurende de dag.

In zone B1 kan 25% tot 50% van [het bewonersdeel van](#) de parkeereis worden omgezet in deelauto's. Het uitgangspunt is [25% een maximum van 20%](#). In specifieke omstandigheden, als wordt onderbouwd dat op de betreffende locatie geen risico is op uitwijkgedrag, en er goede alternatieven zijn voor de privé-auto, kan tot maximaal 50% van de parkeereis worden omgezet in deelauto's. Dit geldt bijvoorbeeld voor locaties die dicht bij een treinstation liggen, en waar geen gratis (openbare) parkeerplaatsen in de omgeving zijn.

[Gemeente Utrecht hanteert sinds 2013 de regel dat 1 deelautoplek in de plaats komt van 4 reguliere parkeerplaatsen. Inmiddels blijkt uit CROW-publicaties dat de gemeente Utrecht hiermee aan de onderkant van de bandbreedte zit. Volgens het CROW kan een deelauto 4 tot 8 privéauto's vervangen. In de praktijk blijkt daarnaast dat vaak niet meteen alle deelauto's benodigd zijn maar dat het gebruik door in de loop van de tijd toeneemt. Gemeente Utrecht staat daarom toe dat een ingroeimodel wordt gehanteerd waarbij gestart wordt met een deel van het aantal deelauto's maar waarbij het andere deel van de parkeerplaatsen wel beschikbaar blijft \(of snel beschikbaar kan zijn\) voor de resterende deelauto's wanneer hier behoefte aan is bij de gebruikers, waarbij voor het gebruik van de parkeerplaats niet meer betaling gevraagd mag worden als een deelautoaanbieder moet betalen voor een vergunningplek op de openbare weg.](#)

Parkeren buiten loopafstand

Het is alleen mogelijk om de parkeereis (gedeeltelijk) buiten loopafstand ([overeenkomstig artikel 16](#)) op te lossen als de ontwikkellocatie binnen het bereik van een bestaande of geplande P+R ligt. We geven op een plattegrond aan voor welke locaties dit geldt ([bijlage Bereik-invloedsgebied P+R](#)). ~~in ieder geval heel zone A1~~. Het is een nieuwe ontwikkeling dat er plekken voor bewoners en personeel op grotere afstand in een P+R worden gerealiseerd. Er is nog geen onderzoek beschikbaar naar het daadwerkelijke gebruik van deze plekken in vergelijking tot het gebruik volgens de parkeernormen. Er zal naar de inschatting van deskundigen een verschuiving van mobiliteitsgedrag plaatsvinden omdat mensen de afweging moeten maken tussen de auto op afstand parkeren en de andere faciliteiten voor mobiliteit (deelauto, fiets en OV) dichtbij. We gaan ervan uit dat bij parkeren op afstand 50% van de berekende parkeereis daadwerkelijk gebruikt zal worden, omdat een deel van de gebruikers voor een alternatief zal kiezen. Bij aanvang is het voldoende als 50% van de berekende parkeercapaciteit op de P+R daadwerkelijk aangelegd wordt. We monitoren het gebruik en de beschikbaarheid van P+R-terreinen en leggen extra parkeerplaatsen aan als dat nodig is.

Afwijken vanwege ontwerptechnische aspecten

De parkeernorm is zowel de maximale parkeernorm als de minimale parkeernorm. Om enige flexibiliteit te behouden, hebben we een mogelijkheid opgenomen om vanwege ontwerptechnische aspecten maximaal 5% (met een absoluut maximum van 5) meer parkeerplaatsen aan te leggen dan de parkeereis voorschrijft. Dit is bijvoorbeeld het geval als door de grootte van de bouwplot een extra laag zou moeten worden gemaakt in de parkeergarage om aan de parkeereis te kunnen voldoen. Daarnaast zijn er in betaald gebied veel afwijkingsmogelijkheden beschikbaar zodat er voldoende mogelijkheden zijn om de parkeerplaatsen volgens de norm (inclusief afwijkingsmogelijkheden) te realiseren.

Minder dan de minimumnorm

Wanneer een ontwikkelaar kan onderbouwen dat de parkeernorm voor een specifieke ontwikkeling (of een deel daarvan) te hoog is, kan worden afgeweken van de standaard parkeernorm. Hierbij is van belang dat de functie ook in de toekomst weinig autoverkeer zal blijven trekken. Voor de functie 'restaurant' kan dit bijvoorbeeld niet worden onderbouwd. Een restaurant met buurtfunctie, waar weinig bezoekers van buiten de wijk komen, kan bijvoorbeeld ineens een veel groter bereik krijgen als er een andere chefkok komt.

Meer dan de maximumnorm

Specifiek voor kantoren en horeca is het buiten betaald parkeergebied (zones B2 en C) mogelijk om de parkeereis te verhogen tot maximaal twee keer de parkeereis als hiervoor een goede onderbouwing wordt geleverd. Locatie is hierbij de belangrijkste factor. Wanneer het gaat om functies met specifieke doelgroepen, waarbij een hoog autogebruik kan worden verwacht, moet worden onderbouwd dat de extra parkeerplaatsen ook in de toekomst nodig blijven. ~~als binnen de bestemming de functie van het pand wijzigt.~~

Dubbelgebruik

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

Artikel 10 Realisatie ~~eis~~ autoparkeren

Elektrisch laden

In het Besluit bouwen werken leefomgeving Bouwbesluit is opgenomen aan welke eisen moet worden voldaan ten behoeve van het laden van elektrische voertuigen. Minimaal 20% van de parkeerplaatsen moet zijn voorzien van een laadpunt. Voor alle overige parkeerplaatsen moeten kabels zijn aangebracht, zodat er eenvoudig een laadpunt kan worden gerealiseerd. Als extra eis stellen wij dat minimaal 20% van het aantal auto's waarvoor een parkeerplaats aanwezig is, tegelijkertijd moet kunnen laden. Dit kan met behulp van IT-oplossingen, zoals een smart grid.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

De initiatiefnemer moet aangeven op welke manier wordt of kan worden voorzien in parkeren voor mensen met een beperking. Wanneer parkeren wordt opgelost in een parkeergarage, gaat het niet alleen om de aanwezigheid van geschikte parkeerplaatsen (die voldoen aan richtlijnen voor gehandicaptenparkeerplaatsen), maar ook om toegankelijkheid van de parkeergarage zelf (is er een lift aanwezig?). Bij ontwikkelingen waar geen (toegankelijke) parkeerplaatsen worden gerealiseerd volstaat het om aan te geven waar in de toekomst parkeerplaatsen voor mensen met een beperking kunnen worden gerealiseerd als daar behoefte aan is. Dit kan in afstemming met de gemeente soms in de openbare ruimte, maar is dan wel voor rekening van de eigenaar/beheerder. Voor afmetingen van gehandicaptenparkeerplaatsen gehandicaptenparkeerkarten gelden de richtlijnen van het CROW.

Bij het realiseren van parkeren op eigen terrein in C gebied, waar garages met opritten worden gerealiseerd, wordt uitgegaan van de telwijze op grond van het handboek ASVV.

Artikel 11 Realisatie extra fietsparkeerplekken ~~(AW-2)~~

In dit artikel zijn de eisen opgenomen die gelden bij aanleg van extra fietsparkeerplaatsen als afwijking van de parkeereis auto. Voor overige (kwaliteits-)eisen zijn de beleidsregel parkeernormen fiets van toepassing.

Artikel 12 Realisatie deelautoplekken ~~(AW 3)~~

Deelauto's moeten altijd op een aantrekkelijke plaats worden neergezet. Dat betekent dat deelauto's dichtbij de ingang staan en goed zichtbaar zijn. In een parkeergarage gaat het bijvoorbeeld om de plek(ken) die ~~dicht~~~~het dichtst~~ bij de lift of juist bij de uitgang liggen. In de openbare ruimte is zichtbaarheid belangrijk. Deelauto's worden dus niet 'weggestopt' in donkere hoeken of achterafgelegen smalle straatjes.

Maximaal 50% van het aantal deelautoplekken (met een absoluut maximum van 5) mag worden ingericht als deelmobiliteitsplek voor deelfietsen, deelbakfietsen, en deelbrommers of -scooters. Dit maximum geldt per bouwblok. Dat betekent dat bij grotere ontwikkelingen, waar meerdere bouwblokken worden gerealiseerd, meer dan 5 deelauto's kunnen worden omgezet in mobiliteitsruimte voor deelvervoer.

Artikel 14 Geschiktheid, duurzame beschikbaarheid, gebruik en communicatie

De ontwikkelaar is bij iedere ontwikkeling verplicht om een mobiliteitsbeheerplan op te stellen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt hierop getoetst. In dit plan neemt de ontwikkelaar op hoe mobiliteit voor de ontwikkeling structureel en duurzaam is georganiseerd, waarom de gekozen mobiliteitsoplossing(en) passend is/zijn voor de ontwikkeling (met aandacht voor toegankelijkheid en betaalbaarheid), welke voorzieningen voor welke doelgroepen toegankelijk en beschikbaar zijn, en hoe hierover (ook in de toekomst) gecommuniceerd wordt. Hiermee stimuleren we ontwikkelaars om na te denken over oplossingen die niet alleen op papier volstaan, maar ook in praktijk goed zullen werken. De ontwikkelaar kan bijvoorbeeld vastleggen dat de vereniging van eigenaren in de toekomst verantwoordelijk is voor onderhoud en toewijzing van parkeerplaatsen, en dit via een kettingbeding en kwalitatieve verplichting regelen en (o.a. daarmee) ook zorgen dat toekomstige gebruikers op de hoogte zijn van de mogelijkheden voor parkeren. De ontwikkelaar en bijvoorbeeld de aanbieder van plekken in een particuliere garage kunnen verplichtingen vastleggen in een driepartijen-overeenkomst met de gemeente. Toekomstige wijziging kan dan slechts met instemming van de gemeente. Het mobiliteitsbeheerplan is uitgebreider naarmate het om een complexere ontwikkeling gaat. Het (uitvoeren van het) mobiliteitsbeheerplan kan (deels) als voorwaarde aan de omgevingsvergunning worden gekoppeld.

Omdat in de praktijk is gebleken dat het bij een bouwontwikkeling niet mogelijk is om voorafgaand aan de aanvraag omgevingsvergunning al een contract aan te gaan met een exploitant over de exploitatie van bijvoorbeeld deelbakfietsen vanaf ingebruikname van het gebouw na enkele jaren bouwtijd, is het mogelijk dit contract voorafgaand aan ingebruikname van het gebouw bij het bevoegd gezag aan te leveren. Hiertoe zal dan een voorwaarde of voorschrift in de omgevingsvergunning worden opgenomen.

De aanvrager dient ervoor te zorgen dat er voldoende geschikte mobiliteit aanwezig is voor de beoogde bewoners en gebruikers van een bouwontwikkeling. Bij discussie over de uitleg en de maximale of minimale mogelijkheden op grond van deze beleidsregel is de voornoemde bedoeling leidend.

Artikel 16 Parkeren binnenop loopafstand in een garage ~~(AW 6)~~

De afstandentabel is bedoeld om aan te geven wat de gewenste maximale afstand is tussen een functie en de bijbehorende parkeerplaats. Dit is een hulpmiddel bij het ontwerpen van plannen. Bij een grotere loopafstand tot de parkeerplek (bijvoorbeeld in zone A) moet in het ~~mobilitateitsbeheerplan~~ mobilitateitsbeheersplan bij de aanvraag aandacht worden besteed aan de bereikbaarheid voor mensen die minder goed ter been zijn. De loopafstand wordt gemeten vanaf de dichtstbijzijnde toegang van een bouwontwikkeling tot aan de eerste parkeerplaats van een parkeervoorziening (of rijtje parkeerplaatsen) en gaat uit van de daadwerkelijke loopafstand (dus niet hemelsbreed) te bepalen met een app als Google maps ~~googlemaps~~. In een bestaande woonwijk is het overigens geen gegeven dat er altijd een parkeerplek te vinden is binnen de loopafstand die voor het betreffende gebied is vastgesteld. De afstandentabel is een hulpmiddel bij het ontwerpen, geen maatstaf voor de dagelijkse praktijk in de bestaande stad.

Structureel en duurzaam beschikbaar

Bij het bepalen of er alternatieve parkeerruimte structureel en duurzaam aanwezig is in de omgeving (in de openbare ruimte of in een openbare of particuliere parkeergarage) hoeft alleen rekening te worden gehouden met bestaand gebruik van parkeerplaatsen, en met nieuwe parkeerbehoefte die samenhangt met concrete plannen. De Parkeervisie heeft als belangrijk uitgangspunt dat bestaande parkeerruimte zo efficiënt mogelijk benut wordt, en dat er (met name in betaald parkeergebied) niet meer parkeerplaatsen worden toegevoegd dan noodzakelijk is. Het is daarom niet wenselijk dat bestaande parkeerruimte onnodig gereserveerd wordt voor eventuele mogelijke ontwikkelingen in de toekomst. Zolang een ontwikkeling nog niet klaar is, is het wel logisch om uit te gaan van de maximale planologische mogelijkheden van de bouwontwikkeling. Op dat moment is het immers nog mogelijk, en zeker niet onwaarschijnlijk, dat gebruik gemaakt wordt van die mogelijkheden. Dit geldt niet voor de situatie als een gebouw eenmaal klaar is. Ten eerste is het fysiek lang niet altijd mogelijk om na de bouw alsnog extra vierkante meters toe te voegen die leiden tot extra parkeerbehoefte. Ten tweede moet dan alsnog een omgevingsvergunning worden aangevraagd ten behoeve van die fysieke vergroting met maximaal 10%. Dus daarbij kan dan alsnog de eis worden gesteld dat er moet worden voorzien in de extra parkeerbehoefte.

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

Artikel 18 Wijziging parkeereis, realisatie of beschikbaarheid

Als in praktijk blijkt dat parkeerplaatsen of andere mobiliteitsoplossingen minder worden gebruikt dan was voorzien, kunnen afspraken over de voorwaarden voor realisatie en beschikbaarheid worden aangepast. De ontwikkelaar moet dan aantonen, dat gebruikers ondanks een passend aanbod langdurig geen gebruik maken van de geboden voorzieningen. Het is van belang dat het aanbod past bij de behoeften en mogelijkheden van de doelgroep. Als de huurprijs voor een parkeerplaats in de gemeenschappelijke garage veel hoger is dan het tarief in vergelijkbare garages, zal de gemeente bijvoorbeeld geen medewerking verlenen aan wijziging van de afspraken. Dat geldt ook als het [deelmobiliteitsaanbod](#) niet aansluit bij de doelgroep. Een verplicht maandabonnement voor gebruikers die onregelmatig van een auto gebruik maken, zien wij bijvoorbeeld niet als passend aanbod.

Artikel 23 Overgangsbepaling

Op bouwplannen die onder de overgangsregeling vallen is de Beleidsregel Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I Nota Stallen en parkeren) van toepassing. Naast een vastgesteld SpvE of Bouwenvelop is ook een gepubliceerde tender of anterieure overeenkomst waarin de parkeernormen of het aantal parkeerplaatsen zijn vastgelegd een basis om onder de overgangsregeling te vallen. Een aantal grotere ontwikkelingen op maatwerklocaties valt onder de overgangsregeling zoals Kruisvaartkwartier, Cartesiusdriehoek, 2e Daalsedijk en Merwede fase 1. Voor een aantal ontwikkelingen in de Centrumgebied zoals Beurskwartier en de aanpassing van de plannen voor Defensie geldt dat hier al is geanticipeerd op het nieuwe beleid. Dit laatste geldt bijvoorbeeld ook voor de ontwikkeling van “de Mark” in [Leidsche Rijn](#) Centrum Noord.

Als de aanvrager daarmee instemt kan het college alsnog deze beleidsregel van toepassing verklaren. In dit besluit moet worden onderbouwd op grond waarvan de toepassing van het nieuwe beleid in dit geval passend is. In dat geval is de volledige Beleidsregel parkeernormen auto [2022](#) en Beleidsregel parkeernormen fiets [2022](#) van toepassing. Het is dus niet toegestaan om zowel voorschriften uit het parkeerbeleid 2019 als voorschriften uit het parkeerbeleid van [2022](#) van toepassing verklaren binnen één aanvraag. [Er geldt geen overgangsregeling voor de beleidsregels autoparkeernormen ten opzichte](#)

van de beleidsregel parkeernormen auto 2021 die op 21 december 2021 is vastgesteld omdat er uitsluitend correcties zijn doorgevoerd.

Bijlagen:

bijlage Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeerplaatsen

bijlage Parkeernormentabellen

bijlage Gebiedsindeling parkeernormen auto

bijlage Bereik-invloedsgebied P+R