

Beleidsregels parkeernormen fiets 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.
- Maatwerkgebied: gebieden als bedoeld in artikel 8 ‘Maatwerklocaties’ van de beleidsregels parkeernormen auto 2021.

Artikel 2 Doel

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

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 fietsparkeren

Artikel 4 Hoofddregel capaciteitseis fietsparkeren

- a. Bouwontwikkelingen voldoen aan de capaciteitseis fietsparkeren en voorzien daarmee in voldoende parkeergelegenheid voor de fiets.
- b. De capaciteitseis fietsparkeren bij een bouwontwikkeling is de optelsom van de capaciteitseisen van de afzonderlijke functies en wordt berekend door de omvang en de bijbehorende

parkeernorm, zoals opgenomen in de tabel Parkeernormen fiets in de bijlage Parkeernormentabellen, met elkaar te vermenigvuldigen. De parkeernormen zijn afhankelijk van de locatie. De fietsparkeernormen vormen uitsluitend de minimumnorm. Er geldt geen maximumnorm.

- c. Als de tabel Parkeernormen fiets 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 en expert judgement.
- d. Bij ruimtelijke ontwikkelingen waarbij de bouwontwikkeling niet bepalend is voor de capaciteitseis, wordt de parkeernorm bepaald op basis van de omvang van de te ontwikkelen niet-gebouwde gebruiksfunctie.

Artikel 5 Capaciteitseis parkeren en fietsparkeereis

- a. Bij een bouwontwikkeling geldt als uitgangspunt bij niet-woonfuncties dat alleen hoeft te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte die deze veroorzaakt, de parkeereis fietsparkeren.
- b. Bij nieuwbouw is de capaciteitseis hetzelfde als de parkeereis fietsparkeren.
- c. Bij sloop/nieuwbouw of gebruikswijziging is de fietsparkeereis de capaciteitseis van de nieuwe bouwontwikkeling minus de capaciteitseis van de bestaande bouw en plus het aantal fietsparkeerplaatsen 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.
- e. Het college kan medewerking weigeren aan bestemmingsplanwijziging voor een plan waar op basis van lid c. van dit artikel of gelet op de bepalingen van het bouwbesluit weinig of geen extra fietsparkeerplaatsen worden aangelegd in een gebied met bestaande fietsparkeeroverlast, als de fietsparkeeroverlast als gevolg van het plan significant toeneemt. Indien dit uit het oogpunt van ruimtelijke ordening nodig is kan de parkeereis van dit plan, op verzoek van de aanvrager, worden verhoogd tot de capaciteitseis nieuwbouw.

Hoofdstuk 3 Afwijken van de fietsparkeereis

Artikel 6 Mogelijkheden om af te wijken van de fietsparkeereis

Op onderstaande wijze mag worden afgeweken van de parkeereis fietsparkeren als aan de realisatie-eisen en beschikbaarheids- en geschiktheidseisen uit hoofdstuk 4 en 5 wordt voldaan:

- a. Voor bouwontwikkelingen niet-woningen tot 750m² in A-gebied hoeft de fietsparkeereis niet te worden gerealiseerd.
- b. In plaats van zelf fietsparkeerplaatsen aan te leggen mag tegen vergoeding gebruik worden gemaakt van een bestaande of geplande gemeentelijke of particuliere fietsenstalling binnen loopafstand van de bouwontwikkeling;
- c. In plaats van zelf parkeerplaatsen aan te leggen mag er voor het parkeren van bezoekers in een beperkt aantal gevallen gebruik worden gemaakt van de openbare weg binnen loopafstand;
- d. In plaats van een grote berging in de woning mag bij woningen > 50 m² BVO worden gekozen voor een gezamenlijke fietsenbergen indien wordt voldaan aan de voorwaarden als genoemd in de bijlage fietsparkeren woningbouw bij deze beleidsregels.
- e. Combinaties van afwijkingsmogelijkheden zijn mogelijk;
- f. Er mag rekening worden gehouden met dubbelgebruik. De mogelijkheid van dubbelgebruik kan worden beoordeeld nadat is bepaald welke afwijkingsmogelijkheden worden toegepast. Voor het

beoordelen van de mogelijkheid van dubbelgebruik geldt de tabel in de bijlage aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeerplaatsen.

- g. Indien de afwijkingmogelijkheden onder a. of c worden toegepast dan moet voor elke fietsparkeerplaats die op grond hiervan niet wordt aangelegd een kostendekkende bijdrage worden betaald aan het bereikbaarheidsfonds.
- h. Indien de parkeereis fietsparkeren in een specifiek geval onredelijk hoog is of niet uitvoerbaar is, dan kan hier gemotiveerd vanaf geweken worden op basis van een goede motivering door een (verkeers)deskundige. In het geval dat de fietsparkeereis niet uitvoerbaar is dan moet voor elke niet aangelegde fietsparkeerplaats een kostendekkende bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds worden betaald.

Hoofdstuk 4 Realisatie-eis

Artikel 7 Realisatie-eis fietsparkeren

- a. Fietsparkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd.
- b. Fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden zoveel mogelijk inpandig gerealiseerd.
- c. Op grond van artikel 3.1 mag worden afgeweken van de hoofdregel onder a. als aan de hiervoor gestelde eisen over realisatie en beschikbaarheid uit hoofdstuk 4 en 5 van deze beleidsregels wordt voldaan.
- d. Ten behoeve van de toetsing van de realisatie-eis worden alle fietsparkeerplaatsen per doelgroep per specifieke functie en bijbehorende voorzieningen aangegeven op een inrichtingstekening die onderdeel uitmaakt van de aanvraag omgevingsvergunning.
- e. Van de op eigen terrein te realiseren fietsparkeerplaatsen moet 10 % voorzien zijn van een laadpunt voor elektrische fietsen.
- f. 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 onder 3.1 f is berekend.

Artikel 8 Fietsparkeerplekken bezoek van bewoners

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

Hoofdstuk 5 Beschikbaarheidseis fietsparkeren (gebruiksfasen)

Artikel 9 Geschiktheid, duurzame beschikbaarheid, gebruik en communicatie

- a. De aanvrager toont de duurzame en structurele beschikbaarheid van de fietsparkeerplaatsen voor zijn bouwontwikkeling aan voor de verschillende doelgroepen wonenden, werkenden 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 fietparkeerplaatsen aan, die nodig zijn voor onderbouwing van een afwijking van de fietsparkeereis zoals beschreven in artikel 6.
- c. Om te voldoen aan het gestelde onder a en b dient de aanvrager bij een aanvraag omgevingsvergunning of ter onderbouwing van de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan waarbij hij gebruik maakt van één van de afwijkingsmogelijkheden als beschreven in artikel 6 een mobiliteitsplan in, waarin hij de volgende punten beschrijft of onderbouwt:
 1. Waarom de gekozen afwijking(en) passend is/zijn voor deze bouwontwikkeling.
 2. Hoeveel fietsparkeerplaatsen er voor welke doelgroep beschikbaar zijn voor de bouwontwikkeling (inclusief fasering bij een bouwontwikkeling als onderdeel van een gebiedsontwikkeling).
 3. Hoe duurzaam beheer van collectieve voorzieningen verzekerd is.
- 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 de rechtsoptolger (toekomstige eigenaar) van de bouwontwikkeling verplicht is de beschreven maatregelen duurzaam en structureel uit te voeren en dat toekomstige bewoners en andere gebruikers van de bouwontwikkelingen hier duurzaam en structureel aanspraak op kunnen maken.

Artikel 10 Parkeren op loopafstand in een fietsenstalling

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

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

- b. Het is in principe onwenselijk dat voor een ontwikkeling gebruik gemaakt wordt van fietsparkeerplaatsen op loopafstand. De aanvrager moet onderbouwen waarom het in een specifiek geval wel wenselijk en redelijk is dat voor het voldoen aan (een deel van) de parkeereis gebruik gemaakt wordt van fietsparkeerplaatsen op loopafstand, gelet op schaars beschikbare ruimte en andere belangen zoals groen, duurzaamheid, stedenbouwkundige en monumentale waarden en leefbaarheid.
- c. De onder a bedoelde loopafstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg vanaf een ingang van het pand tot aan de eerste parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening. De afstand kan worden bepaald met behulp van het programma Google Maps.
- d. Een afgesloten particuliere parkeerplaats op maaiveld wordt gelijkgesteld met een fietsenstalling.

- e. Om gebruik te maken van de mogelijkheid om het fietsparkeren op te lossen in een bestaande fietsenstalling moet worden aangetoond dat deze fietsparkeerplaatsen duurzaam en structureel beschikbaar zijn ten behoeve van de ontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is. Hiervoor moeten de volgende gegevens worden aangeleverd:
 - 1. Een overzicht van de eigenaar van de fietsenstalling van het gebruik en de bezetting van de fietsenstalling in de afgelopen drie jaar, waaruit blijkt dat de benodigde plekken aanwezig en beschikbaar zijn op de tijdstippen dat dit nodig is. Gebruik voor de nieuwe ontwikkeling is toegestaan tot een maximumbezetting van 90% is toegerekend.
 - 2. Een contract waaruit blijkt dat:
 - de eigenaar van de fietsenstalling de afgesproken hoeveelheid plekken beschikbaar stelt en beschikbaar houdt ten behoeve van de bouwontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is en
 - de aanvrager deze fietsparkeerplaatsen, voor zover het gaat om fietsparkeerplaatsen voor bewoners en werkenden, op de relevante tijdstippen huurt of er een abonnement op heeft en
 - de opvolgende eigenaren van de bouwontwikkeling en van de fietsenstalling beiden gehouden zijn deze afspraken na te komen, bijvoorbeeld via een kettingbeding
- f. Om gebruik te maken van de mogelijkheid om het parkeren op te lossen in een nieuw te bouwen fietsenstalling buiten eigen terrein moet in plaats van bezettingscijfers een parkeerbalans gemaakt worden voor al het afgesproken gebruik, op basis van de bijlage aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeren. Hiervoor geldt een maximum van 100% benutting. Voor het overige geldt het gestelde onder a t/m d.
- g. Het college kan op verzoek van de aanvrager of rechthebbende op de vergunning in de volgende gevallen medewerking verlenen aan aanpassing van de afspraken en voorwaarden over parkeren in een fietsenstalling buiten eigen terrein in de (aanvraag) omgevingsvergunning:
 - 1. Indien de rechthebbende op de vergunning aantoont dat elders fietsparkeerplaatsen duurzaam en structureel voor de ontwikkeling beschikbaar zijn conform de verleende vergunning of het op dat moment geldende gemeentelijke parkeerbeleid.
 - 2. Tussen het moment van afgifte omgevingsvergunning en ingebruikname van het gebouw is het fietsparkeernormenbeleid van de gemeente aangepast.
 - 3. Bij wijziging van afspraken en voorwaarden over fietsparkeren in de omgevingsvergunning moeten deze opnieuw voldoen aan de eisen onder a t/m d;

Artikel 11 Fietsparkeren op loopafstand op de openbare weg

- a. De mogelijkheid om voor een bouwontwikkeling fietsparkeerplaatsen voor bezoekers aan te leggen buiten eigen terrein op de openbare weg kan worden toegepast wanneer deze binnen loopafstand liggen zoals beschreven in artikel 4.4 a en b.
- b. Het is onwenselijk dat het fietsparkeren voor nieuwbouwontwikkeling fietsparkeerplaatsen op de openbare weg worden aangelegd gelet op het doel van de gemeente om de leefbaarheid in buurten te verbeteren waardoor er minder ruimte is voor het parkeren. De aanvrager moet onderbouwen waarom het in een specifiek geval wel wenselijk en redelijk is dat voor het voldoen aan (een deel van) de fietsparkeereis voor bezoekers gebruik gemaakt wordt van de openbare weg.

Hoofdstuk 6 Diversen

Artikel 12 Bereikbaarheidsfonds

Invulling van dit artikel volgt bij uitwerking van het raadsvoorstel Bereikbaarheidsfonds

Hoofdstuk 7 Slotbepalingen

Artikel 13 Inwerkingtreding

Volgt in definitieve versie

Artikel 14 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 Bouwenvelop (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.