

Addendum Nota parkeernormen fiets en auto

In de Nota parkeernormen fiets en auto zijn locaties opgenomen waar wij gemotiveerd willen kunnen afwijken van de parkeernormen. Deze lijst is ten opzichte van de Nota Stallen en Parkeren niet volledig. In dit addendum zijn de ontbrekende gebieden toegevoegd.

De toepassing van maatwerk blijkt in praktijk onvoldoende uitgewerkt in de Nota parkeernormen fiets en auto. Dit addendum geeft daarom een nadere invulling aan mogelijke maatwerkoplossingen. Hiermee worden de kaders gesteld voor de toepassing van maatwerk in de aangewezen gebieden. Daarnaast wordt aangegeven hoe nieuwe maatwerkgebieden kunnen worden aangewezen.

Tot slot worden met dit addendum een aantal technische en juridische onvolkomenheden gerepareerd.

Wijzigingen maatwerk

Paragraaf 5.2.1 Bijzondere locaties wordt als volgt gewijzigd en aangevuld (de originele tekst is in grijs weergegeven)

Soms is maatwerk ten aanzien van de toepassing van parkeernormen nodig. Bij een verzoek tot maatwerk ligt de bewijslast bij de ontwikkelaar. In een beperkt aantal gebieden in de stad willen wij zelf gemotiveerd kunnen afwijken van de standaard normen. Dit betreft allereerst het centrumgebied (zone A1: binnenstad en stationsgebied), en de grote werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en De Uithof. Daarnaast hebben we zes acht binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocaties, te weten Belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk en Veemarkt, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier. Wij willen het mogelijk maken om de ontwikkeling op deze locaties te combineren met de invoering van betaald parkeren. Ontwikkelingen komen namelijk makkelijker van de grond in gereguleerd gebied, doordat het gebruik van de bij de ontwikkeling gerealiseerde parkeervoorziening wordt gewaarborgd (en dus gefinancierd). Bijkomend voordeel is dat in gereguleerde gebieden lagere parkeernormen kunnen worden gehanteerd, zodat ontwikkelaars minder parkeerplaatsen hoeven te realiseren. De gevolgen van een ontwikkeling worden echter niet afgewenteld op de buurt, doordat de gebruikers van het pand niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat.

Het college kan, naast de hierboven genoemde gebieden, voor ontwikkelingen onder 3000 m2 bvo nieuwe maatwerkgebieden aanwijzen waarop de maatregelen van toepassing zijn, als het op deze locaties noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer te beperken, en/of de ontwikkelaar kan onderbouwen waarom een lagere parkeernorm noodzakelijk en verantwoord is. Voorwaarde is dat deze gebieden 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. Het college dient de raad minimaal twee weken van te voren over een voorgenomen aanwijzing informeren, zodat de raad nog kan bijsturen als er bedenkingen zijn. Daarnaast kan de gemeenteraad, op voorstel van het college, nieuwe maatwerkgebieden aanwijzen.

De hoeveelheid verkeer in de stad moet komende jaren beperkt worden om te voorkomen dat het stagneert. Een van de hoofduitgangspunten in het mobiliteitsbeleid (SRSRSB, paragraaf 1.2) is dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de capaciteit van de infrastructuur volgen. De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet is randvoorwaardelijk voor de ontwikkelmogelijkheden en functionele invulling van een locatie. Het gaat om de uurcapaciteit van de afwikkeling, de capaciteit vanuit luchtkwaliteits- en geluidsnormen en de benodigde oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Om dit te realiseren kan ervoor worden gekozen om het aantal parkeerplaatsen in of nabij nieuwe ontwikkeling te beperken in combinatie met regulerende en flankerende maatregelen. Het college heeft bijvoorbeeld als uitgangspunt geformuleerd dat voor de Merwedekanaalzone naar verwachting een gemiddelde parkeernorm van 0,3 of lager noodzakelijk is. Randvoorwaarde hierbij is dat de alternatieven voor de privé-auto, zoals fiets en OV, voldoende aantrekkelijk zijn.

Om deze aanpak mogelijk te maken kan het college voorafgaand of tijdens de planontwikkeling meerdere (maatwerk) maatregelen afspreken en/of opleggen, zoals:

- Uitsluitend de minimumnormen toepassen uit de Nota stallen en parkeren.
- Een maximum aantal parkeerplaatsen op basis van uitgangspunten van een omgevings-/structuurvisie of met een berekening die uitgaat van deelauto's en extra fietsenstallingen. Een hoger percentage van het aantal autoparkeerplaatsen in te ruilen voor deelauto's en extra fietsparkeerplekken, bijvoorbeeld in combinatie met "MAAS"-maatregelen.
- Autoparkeerplaatsen zo veel mogelijk concentreren in (liefst gebouwde) voorzieningen aan de rand van de ontwikkellocatie, nabij de stedelijke ontsluitingsweg.
- Fietsparkeren direct onder en bij de woning regelen in een gezamenlijke stalling op de begane grond (ook voor woningen > 50 m² via gelijkwaardigheidsregeling bouwbesluit).
- Direct betaald parkeren invoeren bij ingebruikname van deze ontwikkeling.
- Parkeren buiten loopafstand realiseren, op een locatie die vanaf de ontwikkellocatie voldoende snel bereikbaar is, bijvoorbeeld met fiets of openbaar vervoer.

Bij toepassing van maatwerk gelden minimaal de volgende verplichtingen:

- De ontwikkelaar maakt afspraken met toekomstige bewoners/gebruikers van de ontwikkeling om te voorkomen dat de parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving.
- Bewoners en gebruikers komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Dit geldt ook als in de toekomst betaald parkeren wordt ingevoerd.

Het college kan de gemeenteraad tevens een voorstel voorleggen waarin er betaald parkeren ingevoerd wordt in gebieden omliggend rondom maatwerkgebieden wanneer dit gepaard gaat met:

- a) 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, én
- b) een voorstel hoe inwoners van de betreffende gebieden voorstellen voorgelegd zullen krijgen en mee kunnen beslissen, over de geboden mobiliteitsoplossingen in hun gebied, waaronder (niet limitatief of uitsluitend) de tijden van betaald parkeren, aanvullende MAAS oplossingen in hun wijk, mogelijkheden voor parkeren op afstand voor bezoekers en de wijze waarop de maatregelen geëvalueerd worden

De maatregelen die zijn benoemd in het addendum kunnen worden toegepast bij ontwikkelingen waarvoor nog geen omgevingsvergunning is verleend. Bij het vaststellen van visies, Stedenbouwkundige programma's van eisen, en bestemmingsplannen worden de toegepaste maatregelen voor zowel de reeds benoemde gebieden als eventueel in de toekomst te benoemen gebieden expliciet gemotiveerd ter besluitvorming aan de raad voorgelegd. In de gevallen waarin een raadsbesluit geen onderdeel uitmaakt van de procedure, zoals bij projectbesluiten, wordt de raad voorafgaand aan de besluitvorming over de invulling van maatwerk op de betreffende locatie geïnformeerd.

Wijziging parkeernorm sociale- en middenhuurwoningen

BIJLAGE B1: TABEL UTRECHTSE AUTO PARKEERNORMEN 2012 wordt als volgt aangevuld

Voor alle sociale en middenhuurwoningen vanaf 55 m² BVO is per woning een aftrek mogelijk op de totale parkeernorm tot maximaal 25%.

Juridische en technische wijzigingen

Paragraaf 2.3 Tabel fietsparkeernormen wordt als volgt aangevuld

Een gezamenlijke berging voor woningen > 50 m² in appartementsgebouwen is toegestaan wanneer voldaan wordt aan de in de bijlage 'woningen bouwbesluit en gelijkwaardige oplossing' genoemde randvoorwaarden, waardoor sprake is van een gelijkwaardige oplossing (bouwbesluit).

Bij de bouw van fietsvoorzieningen wordt 5% ruimte gereserveerd voor grotere en zwaardere tweewielers die niet in een normaal rek passen en worden voorzieningen voor elektrische fietsen aangebracht.

Paragraaf 5.2.2 Minder dan de minimumnorm wordt als volgt aangevuld

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 nieuwe parkeerbehoefte die samenhangt met concrete plannen.

Paragraaf 5.3 Maximale loopafstanden wordt als volgt gewijzigd

De maximale loopafstand voor bewoners in C1 of C2 gebied wordt gewijzigd van 50 meter naar 100 meter.

BIJLAGE B1: TABEL UTRECHTSE AUTO PARKEERNORMEN 2012 wordt als volgt aangevuld

De parkeernorm voor wonen is inclusief beroep aan huis en Bed and Breakfast.

Dit addendum op de nota parkeernormen Fiets en Auto van de Nota Stallen en Parkeren 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht op 28 maart 2019 en mag worden toegepast vanaf 29 maart 2019.