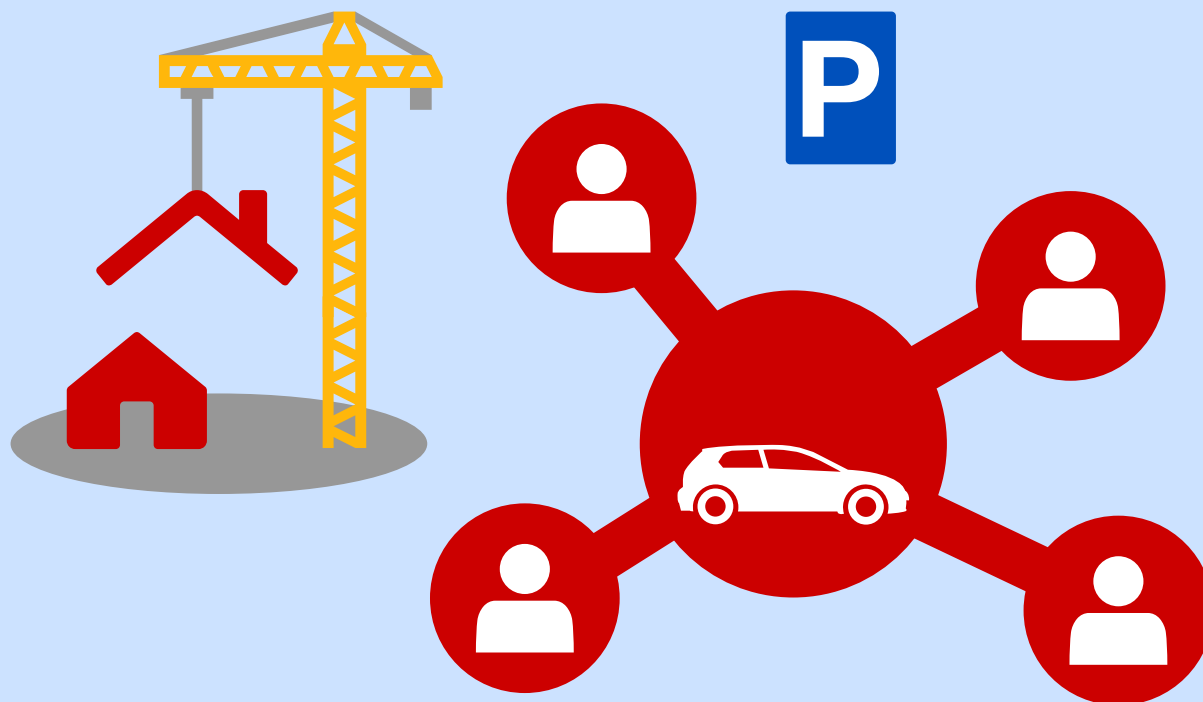


# Parkeernormen fiets en auto



# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Doel en definitie parkeernormen	3
1.2 Parkeereis auto versus wegcapaciteit	4
1.3 Kwantiteit en kwaliteit van parkeer- en mobiliteitsvoorzieningen	5
1.4 Juridische verankering	5
<b>2. Parkeercapaciteit</b>	<b>7</b>
2.1 Berekenen parkeereis	7
2.2 Gebieden	9
<b>3. Realisatie parkeereis</b>	<b>11</b>
3.1 Afwijken van de parkeereis	11
3.2 Ligging parkeervoorzieningen	14
3.3 Ontwerp en kwaliteitseisen	16
<b>4. Beschikbaarheid</b>	<b>17</b>
4.1 Afspraken voor fiets- en autoparkeren en andere mobiliteitsoplossingen	17
4.2 Uitgifte parkeervergunningen bij bouwontwikkelingen	18
<b>5. Uitvoering</b>	<b>19</b>
5.1 Gebiedsgerichte aanpak	19
5.2 Vastleggen van afspraken	19



# 1. Inleiding

Utrecht is een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven, en bezoekers, en dat willen we ook in de toekomst graag blijven. In de komende jaren gaat de stad niet alleen qua inwoneraantal flink groeien, ook het aantal arbeidsplaatsen en bezoekers neemt toe. Met een toename van het aantal mensen groeit ook de mobiliteit in, van, en naar de stad. De ruimte in de stad groeit echter niet mee. Voor een gezonde groei is het daarom noodzakelijk dat we anders met mobiliteit omgaan. Het is ons doel om het autogebruik in de stad, ondanks de groei van het bewoners- en bezoekersaantal, te stabiliseren. We zetten daarom in op andere vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, maar ook deelmobiliteit. De parkeercapaciteit voor zowel fietsen als auto's is een sturingsinstrument dat we kunnen inzetten om fietsgebruik te stimuleren en het aantal (rijdende) auto's in de stad gelijk te houden.

## 1.1 Doel en definitie parkeernormen

De parkeernormen zijn van oudsher een toetsingscriterium waarmee de gemeente controleert of een initiatiefnemer bij een bouwontwikkeling voldoet aan de kwantitatieve eisen rondom het parkeren van auto's. Inmiddels hebben we het bij parkeernormen echter niet meer alleen over fysieke parkeervoorzieningen, maar ook over het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto. De kwaliteit van geboden parkeer- of andere mobiliteitsoplossingen is bovendien minstens net zo belangrijk als de kwantiteit.

In het verleden keken we bij toepassing van parkeernormen alleen naar de individuele bouwontwikkelingen. Ontwikkelingen staan echter niet op zichzelf, maar hebben invloed op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad als geheel. Tegenwoordig zien we de parkeernormen daarom ook als een sturingsinstrument om de hoeveelheid autoverkeer in de stad gelijk te houden.

Het doel van parkeernormen is om ervoor te zorgen dat de mobiliteit voor (toekomstige) bewoners, gebruikers, en bezoekers bij bouwontwikkelingen gefaciliteerd wordt, zodat de locatie toegankelijk is en ook in de toekomst bereikbaar blijft, zonder dat de extra mobiliteitsbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving. Tegelijkertijd voorkomen we met parkeernormen dat er een overmaat aan parkeerplaatsen wordt aangelegd, en er meer auto's in de stad komen dan nodig is.

Utrecht heeft, naast parkeernormen voor auto's, sinds 2013 ook fietsparkeernormen. Fietsen moeten immers net als auto's ergens worden geparkeerd als ze niet gebruikt worden. Fiets- en autoparkeernormen kunnen niet los van elkaar worden gezien, en komen in deze module daarom gezamenlijk aan bod.

We gebruiken de parkeernormen om bij een bouwontwikkeling de parkeerbehoefte voor fietsen en auto's te berekenen. In het verleden vertaalden we de parkeerbehoefte één op één in het aantal aan te leggen of toe te wijzen parkeerplaatsen. Voor fietsparkeren doen we dat nog steeds. Voor autoparkeren zijn er inmiddels ook andere mobiliteitsoplossingen waarmee, afhankelijk van functie en locatie, de parkeerbehoefte kan worden ingevuld. We spreken nog steeds van parkeernormen, omdat dit een bewezen en onderbouwd instrument is om de behoefte aan parkeercapaciteit te berekenen. In de toepassing breiden we de mogelijkheden echter uit, waardoor we in praktijk ook kunnen spreken van bereikbaarheidsnormen.

Omdat we het aantal toe te voegen parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen willen begrenzen, maar individuele initiatiefnemers niet altijd de mogelijkheid hebben om alternatieven voor parkeren goed en efficiënt te regelen, introduceren we een bereikbaarheidsfonds. Met dit fonds kunnen we bijvoorbeeld bijdragen aan voorzieningen voor parkeren op afstand of mobiliteitshubs met deelauto's en -fietsen. Hoewel we in deze module nog steeds over parkeernormen



spreken, zien we dat er in de grote steden een verschuiving plaatsvindt van parkeer- naar bereikbaarheidsnormen. Ons uitgangspunt is dat bouwontwikkelingen in de stad voor iedereen bereikbaar moeten zijn, maar dat hoeft niet persé voor iedereen met een (eigen) auto te zijn. Dit principe passen we bijvoorbeeld toe wanneer een deel van de parkeereis op een andere manier wordt ingevuld.

### Andere beleidsdoelen

Fiets- en autoparkeernormen dienen ook andere (beleids)doelen. De fietsparkeernorm draagt bijvoorbeeld bij aan het stimuleren van fietsgebruik in de stad. De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij vertrekpunt en bestemming. Daarnaast kan een fietsparkeernorm een positieve bijdrage leveren aan het verminderen van de druk op de openbare ruimte, doordat er in pandige voorzieningen worden gerealiseerd. De fietsparkeernormen zijn de basis voor het minimum aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Dit aantal noemen we hierna de parkeereis fiets. Deze eis bepaalt hoeveel plekken minimaal gerealiseerd moeten worden, maar beperkt het aantal fietsparkeerplaatsen dat mag worden aangelegd niet. Voor fietsparkeren hanteren we dus geen maximumnorm.

De autoparkeernorm is de basis voor het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Dit aantal noemen we hierna de parkeereis auto. Deze eis bepaalt in hoeveel autoparkeerplekken de initiatiefnemer moet voorzien ten behoeve van de ontwikkeling. Afhankelijk van locatie en functie kan

de autoparkeereis ook worden ingevuld met een andere mobiliteitsoplossing. De norm voor autoparkeren is tegelijkertijd een minimum- en maximumnorm. Door het stellen van een minimumnorm zorgen we ervoor dat ontwikkelingen bereikbaar zijn en goed functioneren. Met een maximumnorm sturen we op het aantal auto's in de stad en beperken we de ruimte die parkeren inneemt. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de omgeving en in de stad als geheel.

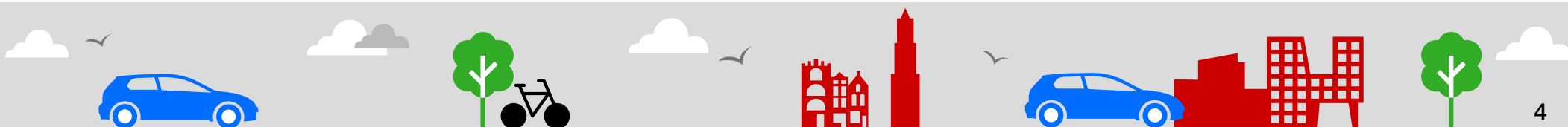
### 1.2 Parkeereis auto versus wegcapaciteit

De parkeernormen voor auto's zijn zowel minimum- als maximumnormen, die variëren per functie en gebied. De parkeernorm is een vertaling van de minimale behoefte aan parkeerplaatsen. Hierbij gaat het erom wat nodig is om ervoor te zorgen dat een ontwikkeling in de gebruiksfase bereikbaar is en functioneert. Een ontwikkeling staat echter niet op zichzelf, maar maakt onderdeel uit van een omgeving, een wijk, een buurt, en de stad als geheel. Er bestaat een verband tussen de parkeerplaatsen in een gebied en de hoeveelheid auto's op de weg. Iedere parkeerplaats is immers een potentiële bestemming voor een auto. Door de toepassing van een maximumparkeernorm is het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen begrensd. Hiermee voorkomen we dat een bouwontwikkeling in de gebruiksfase te veel autoverkeer aantrekt.

Parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen nodig is per eenheid, dit kan bijvoorbeeld een woning zijn of 100 m<sup>2</sup> kantoor. Een uitbreiding van het ontwikkelprogramma leidt in absolute zin dan ook (bijna) altijd tot extra parkeerbehoefte. De wegcapaciteit is

echter niet oneindig. Op grond van de bestaande wegcapaciteit en de behoefte om de stad leefbaar en bereikbaar te houden is het nodig om het aantal verkeersbewegingen, en dus het aantal autoparkeerplaatsen in de stad, te begrenzen. Het kan voorkomen dat op grond van het verwachte aantal verkeersbewegingen minder parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd dan standaard voor het ontwikkelprogramma berekend wordt. Utrecht heeft ervoor gekozen om de groei van de stad op te vangen door verdichting binnen de bestaande stadsgrenzen. Hierdoor zal het vaker gebeuren dat er op basis van de parkeernormen meer autoparkeerplaatsen nodig zijn dan er op grond van de beschikbare wegcapaciteit kunnen worden aangelegd. Dit hoeft niet te leiden tot een bijstelling van ontwikkelambities. Er zijn immers andere mobiliteitsoplossingen voor invulling van (een deel van) de parkeerbehoefte van bewoners en gebruikers, zoals extra fietsvoorzieningen, deelauto's, MaaS-concepten, parkeren op afstand, en openbaar vervoer. Door toepassing van deze mobiliteitsoplossingen kan het aantal parkeerplaatsen dat bij de ontwikkeling wordt aangelegd worden verlaagd, zonder dat de bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers, en gebruikers van de ontwikkeling in het geding komt. Een belangrijk punt hierbij is dat de inzet van mobiliteitsalternatieven in principe alleen mogelijk is in gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd. Als er bij een ontwikkeling (voldoende) gratis parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zullen andere mobiliteitsoplossingen immers minder worden gebruikt.

Omdat we het aantal toe te voegen parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen willen begrenzen, maar



individuele initiatiefnemers niet altijd de mogelijkheid hebben om alternatieven voor parkeren goed en efficiënt te regelen, introduceren we een bereikbaarheidsfonds. Met dit fonds kunnen we bijvoorbeeld bijdragen aan voorzieningen voor parkeren op afstand of mobiliteitshubs met deelauto's en -fietsen. Hoewel we in deze module nog steeds over parkeernormen spreken, zien we dat er in de grote steden een verschuiving plaatsvindt van parkeer- naar bereikbaarheidsnormen. Ons uitgangspunt is dat bouwontwikkelingen in de stad voor iedereen bereikbaar moeten zijn, maar dat hoeft niet persé voor iedereen met een (eigen) auto te zijn. Dit principe passen we bijvoorbeeld toe wanneer een deel van de parkeereis op een andere manier wordt ingevuld.

### 1.3 Kwantiteit en kwaliteit van parkeer- en mobiliteitsvoorzieningen

De meeste mensen denken bij parkeernormen aan kwantiteit: de aantallen benodigde parkeerplaatsen voor fietsen en auto's. Het heeft echter weinig zin om parkeervoorzieningen te realiseren als die onvoldoende toegankelijk zijn of om andere redenen worden gemeden door de beoogde gebruikers. Niet alleen willen we voorkomen dat we, in een stad waar ruimte schaars is, parkeerplaatsen aanleggen voor de leegstand, ook willen we overlast voor de omgeving tegen gaan. Daarnaast geldt dat we ervoor zorgen dat parkeerplaatsen, en eventuele andere mobiliteitsoplossingen, niet alleen op papier bestaan, maar ook in praktijk langdurig beschikbaar zijn. We stellen daarom niet alleen eisen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen die bij bouwontwikkelingen worden gerealiseerd, maar ook aan de toegankelijkheid, kwaliteit,

en beschikbaarheid. Hierbij houden we in het oog dat we niet kunnen voorspellen wat er in de toekomst gaat gebeuren en dat behoeften met betrekking tot parkeervoorzieningen kunnen veranderen.

Parkeervoorzieningen bij bouwontwikkelingen worden doorgaans op eigen terrein aangelegd. Het is niet aan de gemeente om tot in detail voor te schrijven hoe parkeercapaciteit op eigen terrein wordt ingezet, verdeeld, en beheerd. Wel verlangen wij van ontwikkelaars dat zij vooraf regelen hoe de parkeervoorzieningen in praktijk moeten functioneren en dat parkeerplaatsen en andere mobiliteitsoplossingen ook beschikbaar zijn voor de doelgroep waarvoor ze zijn bedoeld. Ook is het de verantwoordelijkheid van ontwikkelaars dat toekomstige bewoners en gebruikers goed geïnformeerd worden over de mogelijkheden voor parkeren en alternatieve mobiliteit.

### 1.4 Juridische verankering

Op 28 november 2014 zijn de bepalingen uit de Woningwet geschrapt die de grondslag vormden voor het opnemen van stedenbouwkundige voorschriften in de bouwverordening, met artikel 2.5.30 voor parkeren. Als een gemeente het parkeren wil blijven reguleren, dan moet zij in nieuwe bestemmingsplannen een regeling hiervoor opnemen. Op basis van het Crisisherstelwet besluit van november 2016 is Utrecht een gemeente waar, vooruitlopend op de Omgevingswet, alle bestemmingsplannen van de gemeente samen gelden als één bestemmingsplan. Dit biedt de mogelijkheid om de algemene regels over bouwen en gebruik te uniformeren voor alle bestemmingsplannen in de hele stad. Op 30 november 2017 heeft de

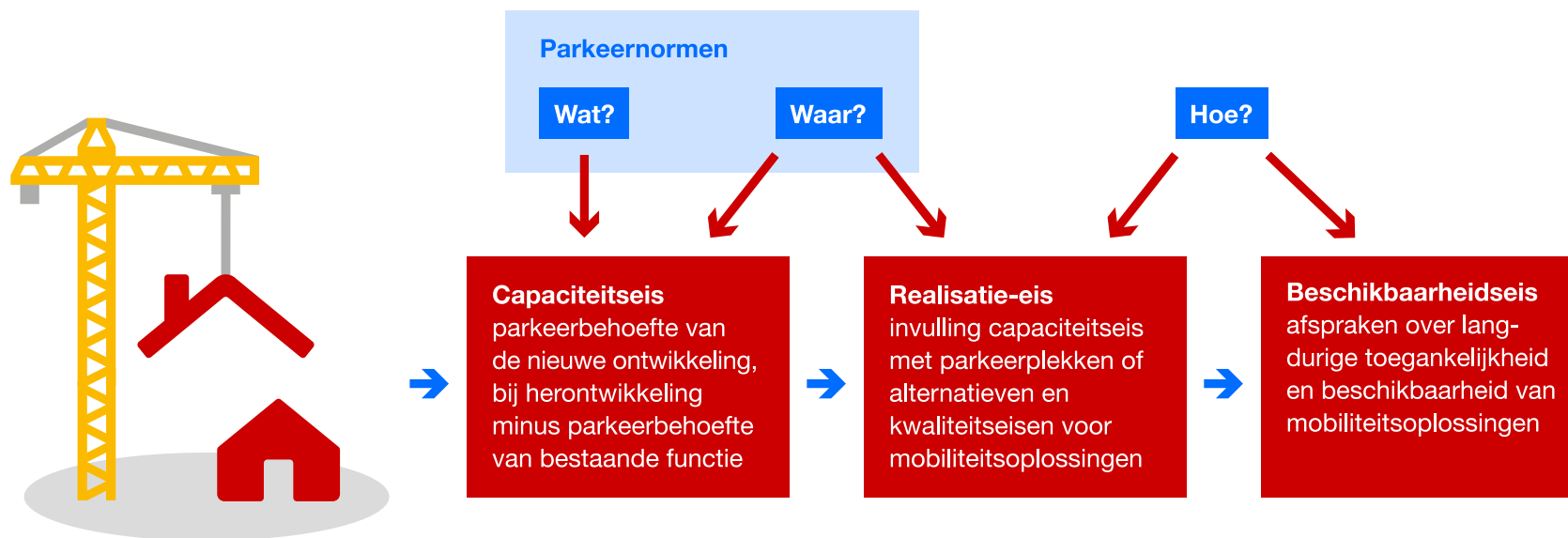
gemeenteraad van Utrecht het bestemmingsplan Utrecht, Algemene regels over bouwen en gebruik vastgesteld. Dit bestemmingsplan is op 25 januari 2018 in werking getreden. Tegelijk een aantal geldende beheersverordeningen aangepast. Daarmee geldt de parkeerregeling nu in de hele gemeente Utrecht. In een aantal ontwikkelplannen wordt inmiddels nu ook het maximum aantal verkeersbewegingen en/of een parkeerplafond voor een gebied vastgelegd. Daarbij is het aantal parkeerplaatsen in het gebied een belangrijk uitgangspunt. Dit betekent dat in zo'n gebied het aantal parkeerplaatsen moet worden beperkt, wat ertoe leidt dat men voor het realiseren van de bouwambitie moet kiezen voor een andere invulling van de parkeereis, zoals hierboven beschreven.

#### Opbouw van deze module

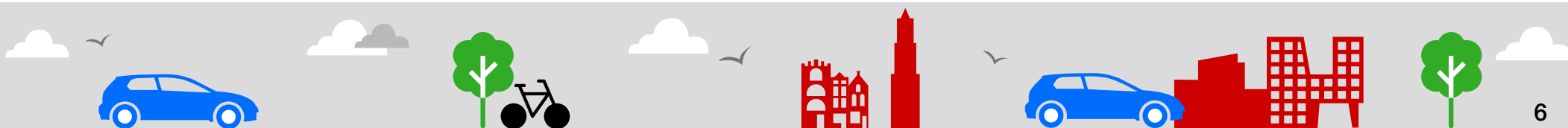
De module Parkeernormen is een uitwerking van de Parkeervisie. In deze module zijn de uitgangspunten en beleidskaders opgenomen voor het Utrechtse parkeernormenbeleid. Met de beleidsregels Parkeernormen fiets en de beleidsregels Parkeernormen auto geeft het college hier invulling aan. De verdere uitwerking van het Bereikbaarheidsfonds nemen we op in een apart raadsvoorstel. Hiermee legt de gemeenteraad vast voor welke ontwikkelingen het Bereikbaarheidsfonds kan worden toegepast, welke bijdrage per parkeerplaats wordt gevraagd van ontwikkelaars, aan welke doelen de bijdragen worden besteed en hoe hierover verantwoording wordt afgelegd.



## Hoe werken parkeernormen?



De locatie en functie bepalen de hoogte van de parkeernormen en het te realiseren aantal parkeerplaatsen. Tegelijkertijd hangt het ook van de locatie af of de parkeernormen kunnen worden ingevuld met andere mobiliteitsoplossingen. Het is tot slot niet alleen van belang dat er parkeer- of alternatieve mobiliteitsoplossingen worden gerealiseerd, maar ook dat deze toegankelijk en beschikbaar zijn voor de doelgroepen waarvoor ze zijn aangelegd.



## 2. Parkeercapaciteit

De hoogte van de parkeernormen verschilt per locatie en per functie. In centrumgebieden, waar goede OV-voorzieningen zijn en een hoge mate van functiemenging is, is minder behoefte aan autoparkeerplaatsen en zijn de normen voor autoparkeren lager dan in gebieden waar je minder makkelijk komt met OV, en waar minder verschillende functies zijn. En voor functies die meer bezoekers trekken zijn de normen voor zowel fiets als auto hoger dan voor voorzieningen waar weinig mensen op af komen.

Er bestaat geen landelijke, wettelijk voorgeschreven normering voor fiets- en autoparkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkcijfers die zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: CROW. De Utrechtse parkeernormen voor fiets en auto zijn afgeleid van de CROW-parkeerkcijfers.<sup>1</sup> Deze cijfers worden, vanwege het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, beschouwd als de landelijke standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Hoewel het bij parkeernormen niet meer alleen gaat om parkeerplaatsen, gebruikt ook Utrecht nog steeds de parkeerkcijfers van CROW als basis voor een groot aantal functies. Voor het centrum en de schil direct rond het centrum hanteren we ten opzichte van de CROW-kcijfers lagere normen vanwege de specifieke aard van het

Utrechtse centrumgebied. Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de specifieke situatie in Utrecht.

De CROW-kcijfers vormen dus de basis voor de Utrechtse normen voor fiets- en autoparkeren. Voor het centrum (A-gebied) en de schil rond het centrum (B-gebied) hebben we de normen al in 2013 verlaagd met respectievelijk 25% en 15% ten opzichte van de CROW-kcijfers. Een lagere parkeernorm biedt een stimulans voor een aantrekkelijke en bereikbare stad, en voor binnenstedelijke ontwikkelingen. In deze gebieden is het autobezit veel lager dan het landelijk gemiddelde, de gebieden zijn bovendien uitstekend tot goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets, en betaald parkeren voorkomt dat eventuele nadelige gevolgen worden afgewenteld op de omgeving (aan de gebruikers van nieuwe, gewijzigde of uitgebreide functies worden geen parkeervergunningen verstrekt). Voor de functies waarvoor we geen normen hebben opgenomen in het Utrechts beleid, hanteren we de kcijfers van CROW, met voor A- en B-gebied de hierboven genoemde korting. De systematiek voor fiets- en autoparkeernormen is zoveel mogelijk gelijk. Dit houdt concreet in dat we zo veel mogelijk dezelfde functie-indeling hanteren, en een gezamenlijke tabel hebben voor dubbelgebruik.

### 2.1 Berekenen parkeereis

We gebruiken de parkeernorm om de parkeereis, oftewel het concrete aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen voor een ontwikkeling, te berekenen. Hiervoor vermenigvuldigen we de omvang van de functie met de fiets- en autoparkeernorm. Dit noemen we de basisparkeereis. Vervolgens bepalen we of er sprake is van, een 'rechtens verkregen niveau' (bij functiewijziging en/of sloop/nieuwbouw). Dit punt wordt hieronder toegelicht. Na aftrek van 'rechtens verkregen niveau' blijft de (netto) parkeereis over.

Als de parkeereis van de oude functie hoger is dan de parkeereis van de nieuwe functie, dan is het wenselijk dat deze 'overtollige' parkeerplaatsen worden opgeheven. Als op basis van het rechtens verkregen niveau voor een deel van de parkeereis van de ontwikkeling gebruik wordt gemaakt van aanwezige parkeerplaatsen in de openbare ruimte, worden deze parkeerplaatsen in eerste instantie toegerekend aan het bezoekersdeel van de parkeereis. Als daarnaast ook (een deel van het) parkeren voor bewoners of andere gebruikers in de openbare ruimte is voorzien, is (beperkte) uitgifte van parkeervergunningen mogelijk.

<sup>1</sup> CROW, Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, 10 december 2018.

Voor berekenen van de verkeersgeneratie hanteren we de publicatie 'Kcijfers parkeren en verkeersgeneratie' uit 2012 (publicatie 317).



### **Rechtens verkregen niveau (Functiewijziging en sloop/nieuwbouw)**

Bij functiewijzigingen van bestaande gebouwen zijn er vaak beperkte mogelijkheden om parkeervoorzieningen te realiseren. Dit geldt met name voor fietsparkeren, maar ook voor autoparkeerplaatsen is niet altijd ruimte. In dit soort situaties hoeft echter alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte, die als gevolg van de bouwontwikkeling ontstaat. We houden bij het bepalen van de parkeereis voor fiets en auto rekening met de parkeervraag van de bestaande (legale) situatie. Dit noemen we het “rechtens verkregen niveau”. De parkeerbehoefte van de meest recente legale functie (conform de huidige parkeernorm), trekken we af van de parkeereis van de nieuwe functie. Alleen het verschil in parkeerplaatsen hoeft dan nog te worden aangelegd. Als er vanwege de ontwikkeling parkeerplaatsen worden opgeheven op eigen terrein of in de openbare ruimte, trekken we die af van het rechtens verkregen niveau. Dit is geen Utrechts beleid, maar landelijke praktijk op basis van jurisprudentie.

De toepassing van het rechtens verkregen niveau is het uitgangspunt, maar bij wijziging of afwijking van het bestemmingsplan kan het college hier nog een afweging maken in het kader van de goede ruimtelijke ordening. Als de toepassing van het rechtens verkregen niveau ertoe leidt dat de parkeerdruk te veel toeneemt, of verschuift naar een tijdsvenster waarin de parkeerdruk al (te) hoog is, kan het college concluderen dat er geen sprake is van goede ruimtelijke ordening en medewerking aan het plan weigeren. Een aanvrager kan bij de planvorming al onderbouwen dat hij geen gebruik maakt van (een deel van) het rechtens verkregen niveau.

Bij sloop/nieuwbouw maken we maatwerkafspraken voor zowel fiets- als autoparkeren. Als het om sloop van één pand gaat (en niet om een gebied met meerdere panden) hanteren we hierbij voor autoparkeren het rechtens verkregen niveau als uitgangspunt.

### **Dubbelgebruik van parkeerplaatsen**

Als binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk om bij berekening van de parkeereis rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door de beoogde doelgroepen

gebruikt kan worden. Autoparkeerplaatsen die exclusief voor één functie zijn gereserveerd, bijvoorbeeld bewonersparkeren, kunnen daar dus geen deel van uit maken. Dit geldt in ieder geval wanneer een deel van de autoparkeereis is ingevuld met deelauto's. Ook bij fietsparkeren voor bewoners is in de regel geen dubbelgebruik mogelijk. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW<sup>2</sup>. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages<sup>3</sup> gehanteerd die in de beleidsregels zijn opgenomen.<sup>4</sup>

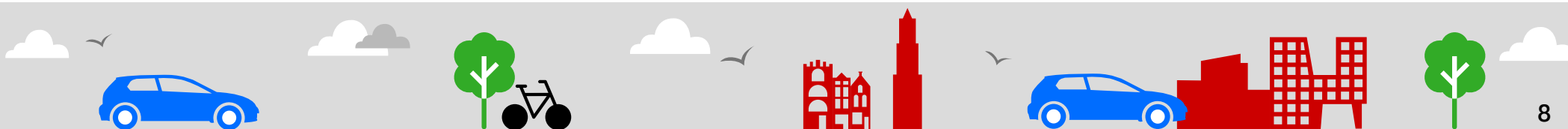


Beeldbank gemeente Utrecht

<sup>2</sup> Publicatienummer 182 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering', CROW te Ede, sept. 2008.

<sup>3</sup> Dubbelgebruik is niet bedoeld voor verlaging parkeereis als gevolg van het bezoeken van meer functies in één ritketen. Dit verschijnsel is verwerkt in de hoogte van de parkeernormen van het CROW.

<sup>4</sup> CROW, Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, 10 december 2018.

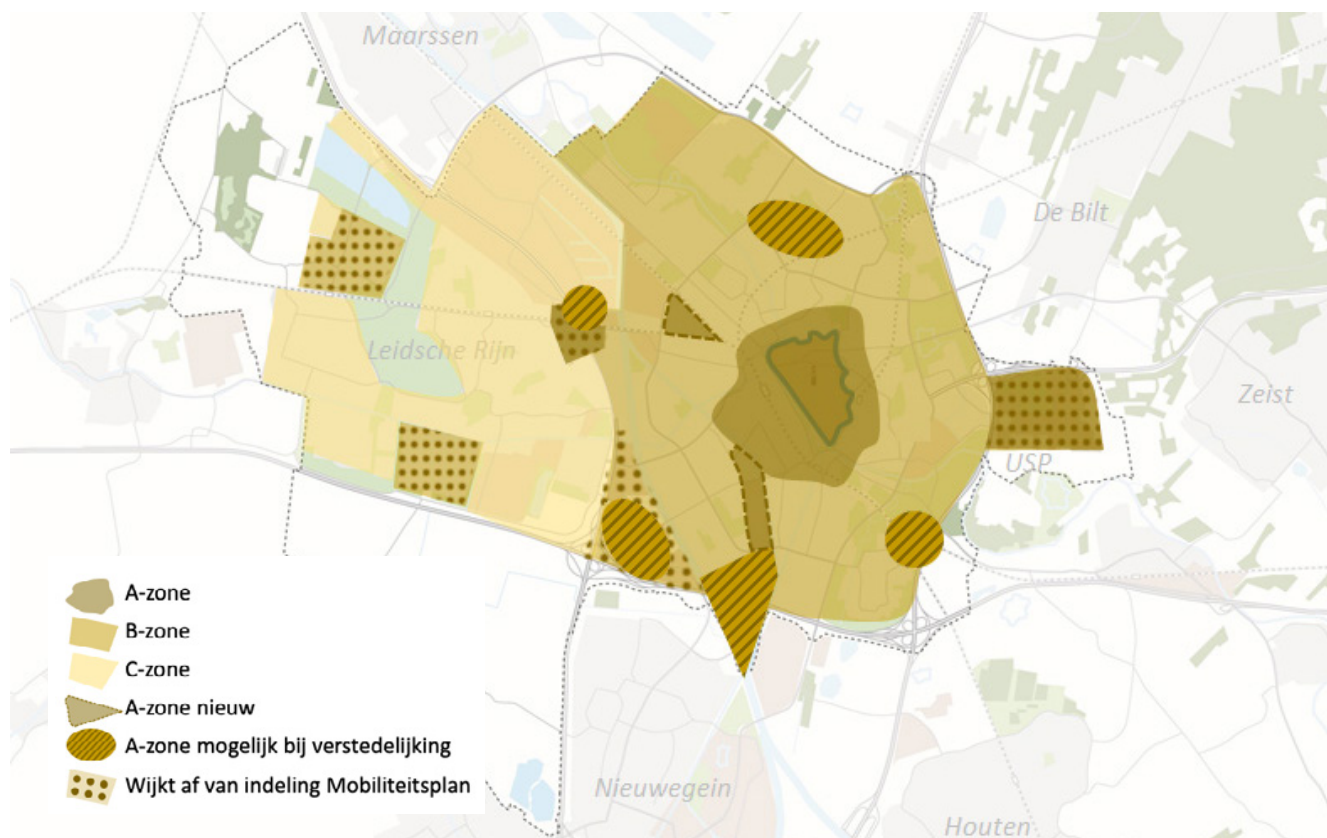




## 2.2 Gebieden

De gemeente Utrecht is ingedeeld in verschillende parkeergebieden, met verschillende parkeernormen per functie. Onderstaande plattegrond geeft de verschillen weer tussen de ABC-indeling in het Mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie.

Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park liggen voor parkeren niet in zone A, maar in zone B. En de kernen van Vleuten en de Meern liggen voor parkeren niet in zone B, maar in zone C.



## Gebiedsindeling

De gebiedsindeling voor de fiets- en autoparkeernormen is gebaseerd op de ABC-indeling van het Mobiliteitsplan 2040, maar wijkt op een aantal punten af. De indeling in parkeerzones hangt samen met:

- de bereikbaarheid van gebieden met openbaar vervoer en fiets;
- de mate van functiemenging;
- de intensiteit van het gebruik van openbare ruimte.

Voor de parkeernormen maken we onderscheid in onderstaande gebieden:

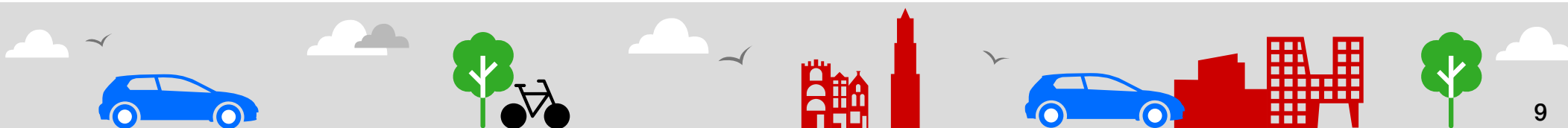
A-gebied: hoog- en centraalstedelijk gebied

In zone A hechten we veel belang aan verblijfskwaliteit en is de verkeersruimte schaars. Voetganger en fietser zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit. Het uitgangspunt is dat voor auto's betaald parkeren geldt in de openbare ruimte.

In A-gebied is het autobezit, en -gebruik lager dan in andere delen van de stad, en zijn meer andere mobiliteitsvoorzieningen zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit beschikbaar. Hier geldt dat er geen parkeerplaatsen op eigen terrein hoeven te worden aangelegd als er voldoende andere mobiliteitsoplossingen zijn/worden gerealiseerd. Wat we hieronder verstaan wordt toegelicht in hoofdstuk 3.

B-gebied: stedelijk gebied

In de B-zone is meer ruimte dan in A, maar ook hier is de ruimte schaars. Net als in A-gebied willen we hier meer ruimte creëren voor lopen, fietsen, en



verblijven. In B1 moet voor autoparkeren in de openbare ruimte betaald worden, in B2 niet. De parkeernorm in beide zones is wel gelijk. Zodra in een deel van B2 betaald parkeren wordt ingevoerd, verandert het gebied naar B1.

In B-gebied geldt dat een deel van de autoparkeereis op eigen terrein moet worden aangelegd. Het overige deel wordt ingevuld met andere mobiliteitsoplossingen. Hoe groot dit percentage is hangt af van de precieze locatie en de geboden mobiliteitsoplossing. In B2 is het bijvoorbeeld maar beperkt mogelijk om in plaats van autoparkeren een andere mobiliteitsoplossing aan te bieden. Daarnaast geldt dat een mobiliteitsoplossing moet passen bij locatie en doelgroep.

C1: suburbaan gebied

In C-gebied is in het algemeen voldoende ruimte om iedere vervoerswijze zijn eigen plek te geven. Het uitgangspunt is dat er voor auto's geen betaald parkeren is in de openbare ruimte, maar dit is bij uitzondering wel mogelijk als regulering noodzakelijk blijkt.

C2: buitenstedelijk gebied

Ook hier is het uitgangspunt dat voor parkeren in de openbare ruimte niet betaald hoeft te worden, maar zijn uitzonderingen mogelijk.

In C-gebied geldt dat de hele parkeereis op eigen terrein moet worden gerealiseerd, of op loopafstand moet worden geregeld.

### **Gebieden met beperkingen voor toevoegen van autoparkeercapaciteit**

We hebben een aantal gebieden aangewezen als maatwerklocatie. In deze gebieden kunnen we voor het hele gebied, of bij een specifieke ontwikkeling, een maximum (relatief of absoluut) aantal te realiseren parkeerplaatsen vaststellen, als dat op grond van de capaciteit of milieuruimte van de ontsluitingsweg(en) noodzakelijk is. De onderbouwing hiervan ligt in het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040, waarin is opgenomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen de capaciteit volgen van de infrastructuur. De (toekomstige) capaciteit van het omliggende wegennet voor auto's, 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.

De volgende gebieden zijn al aangewezen:

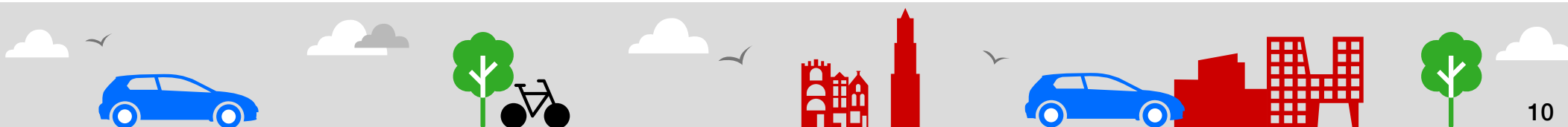
- het centrumgebied (zone A1: binnenstad en stationsgebied): hier geldt dat er geen parkeerplaatsen mogen worden toegevoegd, met uitzondering van gehandicaptenparkeerplaatsen en plekken voor deelauto's
- de grote (overwegend) werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park; hier kunnen per locatie of gebied beperkingen worden opgelegd
- binnenstedelijke ontwikkelgebieden, te weten Belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk,

Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier: hier kunnen (of zijn) per gebied beperkingen (worden) opgelegd

Het college kan in de volgende situaties nieuwe maatwerkgebieden aanwijzen:

- locaties die in betaald parkeergebied liggen (A of B1) op minimaal 500 meter van de grens met niet-betaald parkeergebied, waarbij de verkeersruimte beperkt is;
- bij ontwikkelingen die kleiner zijn dan 3000 m<sup>2</sup> 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 toevoegen van minder parkeerplaatsen noodzakelijk en verantwoord is.

Het college informeert de raad minimaal twee weken van tevoren over een voorgenomen aanwijzing, zodat de raad nog kan vragen om commissiebespreking en kan bijsturen als er bedenkingen zijn. Daarnaast kan de gemeenteraad, als niet aan bovenstaande voorwaarden is voldaan, op voorstel van het college, nieuwe maatwerkgebieden aanwijzen.



## 3. Realisatie parkeereis

Er zijn, afhankelijk van de locatie in de stad en eventuele beperkingen voor het toevoegen van parkeer-capaciteit voor auto's, verschillende manieren om aan de parkeereis te voldoen. Wanneer de parkeereis niet volledig op eigen terrein wordt gerealiseerd, is er sprake van afwijken van de parkeereis. Voor realisatie van parkeerplaatsen en/of andere mobiliteitsoplossingen gelden de volgende drie uitgangspunten:

- de initiatiefnemer onderbouwt in een mobiliteitsplan hoe de gekozen mobiliteitsoplossing aansluit bij de mobiliteitsbehoefte van de ontwikkeling en dat de extra mobiliteitsbehoefte niet wordt afgewenteld op de omgeving, en
- iedere mobiliteitsoplossing (dit kunnen fysieke parkeerplaatsen zijn en/of een mobiliteitsalternatief) die bij een ontwikkeling wordt gerealiseerd of aangeboden is toegankelijk en bereikbaar voor de betreffende doelgroep, en kwalitatief in orde, en
- voor iedere auto- of fietsparkeerplaats die een ontwikkelaar, (uitgaande van de parkeereis minus eventueel aftrek voor), niet aanlegt, is een bijdrage verschuldigd aan het bereikbaarheidsfonds. De hoogte van de bijdrage hangt af van de onderbouwing voor afwijking van de parkeereis en/of de gerealiseerde mobiliteitsalternatieven. Bij grote gebiedsontwikkelingen worden hierover separaat afspraken gemaakt.

### Mobiliteitsplan

Voor iedere bouwontwikkeling geldt de verplichting om een mobiliteitsplan aan te leveren. In dit plan

neemt de initiatiefnemer op hoe mobiliteit voor de ontwikkeling duurzaam en langdurig wordt geregeld en hoe wordt gewaarborgd dat de extra mobiliteitsbehoefte niet wordt afgewenteld op de omgeving. Ook staat hierin welke doelgroepen toegang hebben tot welke mobiliteitsoplossingen, en op welke wijze huidige en toekomstige belanghebbenden daarover worden geïnformeerd. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is hoe wordt voorzien in mobiliteit voor mensen met een beperking. De eisen die we stellen aan een mobiliteitsplan zijn afhankelijk van de grootte van de ontwikkeling, en de gekozen mobiliteitsoplossing(en).

Wanneer deelmobiliteit of MaaS onderdeel is van de mobiliteitsoplossing, hanteren we een aantal criteria bij de beoordeling van het mobiliteitsplan. De initiatiefnemer biedt in elk geval de garantie dat het mobiliteitsconcept toekomstbestendig georganiseerd en langjarig gefinancierd is. Bewonersbetrokkenheid maakt hier onderdeel van uit, evenals (juridisch vastgelegde) afspraken met mobiliteitsdienstverleners, onder andere over de kwaliteit en flexibiliteit van het mobiliteitsaanbod.

Voorzieningen voor deelmobiliteit worden bij voorkeur ook toegankelijk gemaakt voor gebruikers die niet bij de bouwontwikkeling horen. Ook staat in het plan op welke wijze bewoners en andere gebruikers worden geïnformeerd over toegankelijkheid en gebruik van mobiliteitsoplossingen.

### 3.1 Afwijken van de parkeereis

Als een initiatiefnemer afwijkt van de parkeereis, en dus kiest voor een (gedeeltelijk) andere invulling van de mobiliteit, dan is er een aantal mogelijkheden om alsnog in een mobiliteitsoplossing te voorzien. In welke mate kan (of moet) worden afgeweken van de parkeereis verschilt per gebied.

#### Fietsparkeren

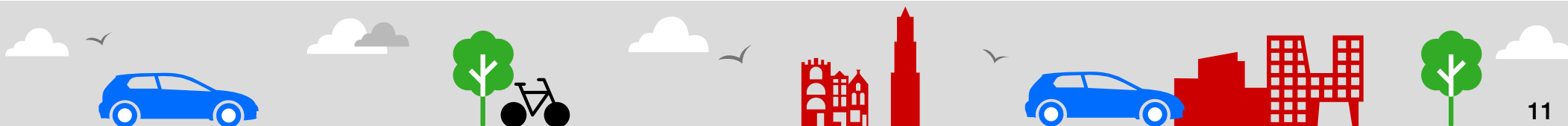
Voor fietsparkeren geldt als hoofdregel dat afwijken van de parkeereis niet is toegestaan. In bepaalde situaties, bijvoorbeeld bij functiewijziging van panden in de bestaande stad, is het echter niet mogelijk om te voldoen aan de parkeereis fiets. In zo'n situatie kan onder voorwaarden worden afgeweken van de eis om parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein als dit verantwoord is. In dat geval is wel een bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds vereist.

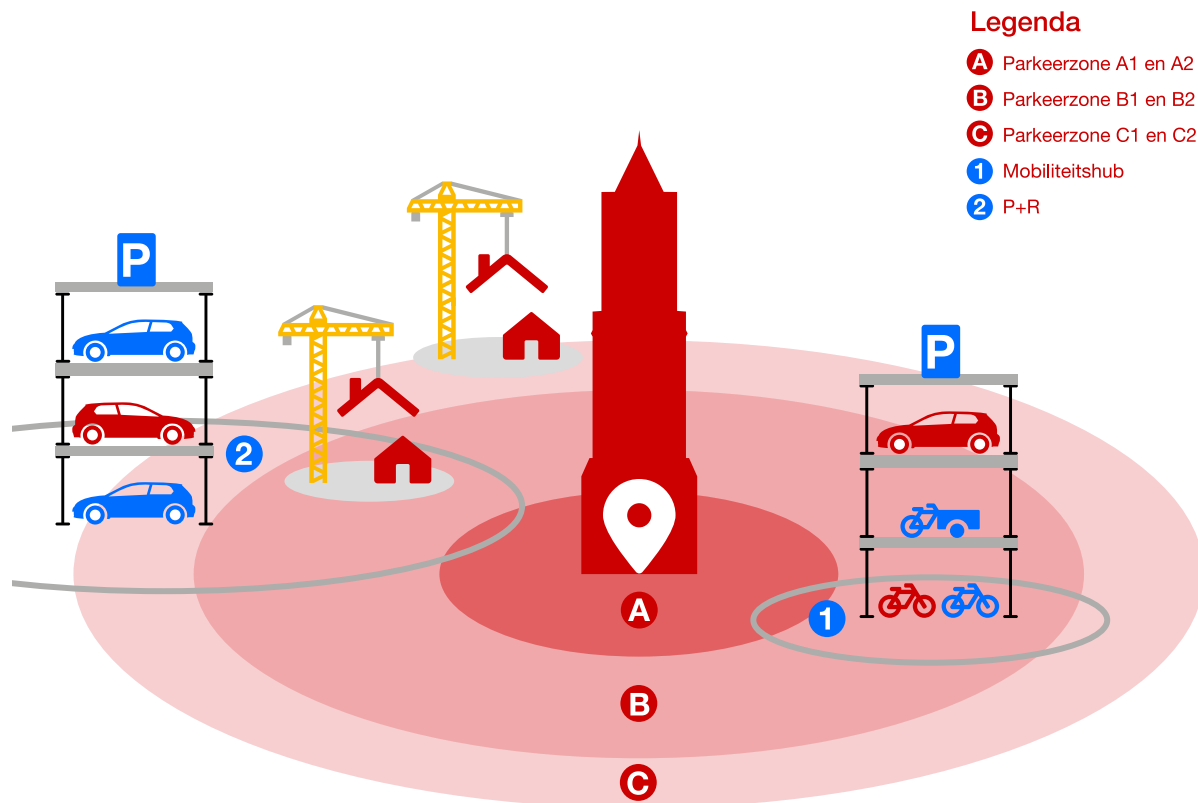
#### Extra fietsparkeerplaatsen

In A- en B1-gebied kunnen initiatiefnemers een korting toepassen op de parkeereis auto, op voorwaarde dat voor iedere niet aangelegde autoparkeerplaats extra fietsparkeerruimte wordt aangelegd. Dit is bovenop de parkeereis voor fietsen.

#### Deelmobiliteit en MaaS-concepten

In A- en B-gebied kunnen initiatiefnemers een korting toepassen op de parkeereis auto op voorwaarde dat zij voorzien in een mobiliteitsconcept dat gebruik maakt van deelmobiliteit en/of MaaS. Hierbij is het uitgangspunt dat in plaats van particuliere autoparkeerplaatsen





### Legenda

- A** Parkeerzone A1 en A2
- B** Parkeerzone B1 en B2
- C** Parkeerzone C1 en C2
- 1** Mobiliteitshub
- 2** P+R

De locatie van een ontwikkeling bepaalt wat de beperkingen zijn voor toevoegen van parkeerplaatsen, en welke mogelijkheden er zijn voor alternatieve mobiliteit. We kijken enerzijds naar het gebied (A, B, of C), en anderzijds naar de nabijheid van een transferium of mobiliteitshub.

een 'mobiliteitsruimte' (op eigen terrein) wordt gerealiseerd voor deelauto's. Deze mobiliteitsruimte kan voor een deel ook worden ingericht voor het stallen van andere deelmodaliteiten die een alternatief vormen voor korte autoritten (zoals e-bikes, e-bakfietsen en/of e-scooters). Deelauto's die worden geplaatst zijn bij voorkeur zero emissie. Voor andere vormen van deelmobiliteit is alleen zero emissie toegestaan.

Afhankelijk van de schaal van de ontwikkeling en de lokale context en omstandigheden kan het mobiliteitsconcept uiteenlopen van het plaatsen van enkele deelauto's tot het aanbieden van een volwaardig MaaS-concept, waarin bewoners via een digitaal platform hun reis met allerlei vormen van deelmobiliteit, (H)OV en taxi kunnen plannen, boeken en betalen. Het is niet mogelijk om de korting op basis van deelmobiliteit toe te passen op het bezoekersdeel van de parkeereis. Bij functies anders dan wonen moet de initiatiefnemer aantonen dat het alternatieve concept past bij de desbetreffende doelgroep.

### Parkeren op fiets- of OV-afstand

Voor bouwontwikkelingen in A- en B1 gebied kan (een deel van het) autoparkeren worden gerealiseerd op fiets- of OV-afstand, op voorwaarde dat de ontwikkeling niet grenst aan een gebied met gratis parkeren. Gebieden waarvan al is besloten dat er betaald parkeren komt tellen we mee als betaald parkeergebied.



### **Parkeren op loopafstand**

Voor de hele stad geldt dat parkeren op loopafstand van de ontwikkeling mag worden opgelost, in een gemeentelijke of particuliere parkeervoorziening. Hierbij gelden de maximale loopafstanden zoals die zijn opgenomen in de beleidsregels

### **Gebruik maken van een gemeentelijke P+R-voorziening of mobiliteitshub**

In A1-gebied, en op andere locaties die in het bereik liggen van een transferium of mobiliteitshub kunnen ontwikkelaars afwijken van de parkeereis als zij voor mobiliteit gebruik maken van deze voorzieningen. Via een plattegrond op onze website wordt aangegeven voor welke locaties dit geldt. Bij individuele bouwontwikkelingen is het niet altijd mogelijk of wenselijk om mobiliteit op eigen terrein te realiseren. Met collectieve voorzieningen in de wijk of aan de rand van de stad kunnen we voorzien in (ruimte-)efficiënte mobiliteitsoplossingen.

### **Maatwerklocaties**

In aangewezen maatwerkgebieden geldt bovenop de standaardafwijkingmogelijkheden het volgende:

- Voor het plangebied kan een maximaal aantal verkeersbewegingen of parkeerplaatsen (parkeerplafond) worden opgelegd bovenop het standaardbeleid dat geldt in de zone.
- In het plangebied zelf, en de omgeving, kan betaald parkeren, zonder draagvlakmeting, worden ingevoerd als dit noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer in het gebied te beperken. Dit moet worden aangetoond met een berekening van de uitwijkbewe-

gingen die te verwachten zijn bij het niet invoeren van betaald parkeren in omliggende gebieden en de gevolgen daarvan op het ontwikkelprogramma.

- Een hogere afwijking van de parkeereis in ruil voor realisatie van extra fietsparkeerplekken of deelauto's is mogelijk, eventueel in combinatie met een MaaS-concept.
- Parkeren op grote afstand is ook buiten A gebied toegestaan, op voorwaarde dat het plangebied binnen het invloedsgebied ligt van een P+R-voorziening. Dit houdt in dat de reisafstand met OV en/of fiets acceptabel is.

### **Bereikbaarheidsfonds**

Bij grotere gebiedsontwikkelingen is het uitgangspunt dat voor het hele gebied een eigen mobiliteitsconcept wordt ontwikkeld. Mogelijk kunnen de grotere gebiedsontwikkelingen via rechtstreekse afspraken wel een deel van hun concept uitwerken via geplande of bestaande (gemeentelijke) voorzieningen voor deelmobiliteit of parkeren op afstand.

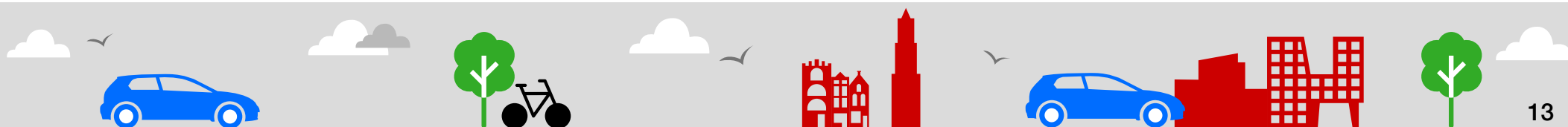
Bij individuele bouwontwikkelingen is het niet altijd mogelijk of wenselijk om als (gedeeltelijk) alternatief voor autoparkeerplaatsen een eigen mobiliteitsoplossing of -concept te realiseren. Wanneer ontwikkelingen in de omgeving liggen van een bestaand of gepland mobiliteitsalternatief, zoals een transferium of een mobiliteitshub, is het onder voorwaarden mogelijk om daar voor invulling van de mobiliteitsbehoefte (gedeeltelijk) op mee te liften. Wanneer in de omgeving van de ontwikkeling geen mobiliteitsalternatieven beschikbaar zijn, is het aan de initiatiefnemer zelf om te voorzien in een passende mobiliteitsoplossing.

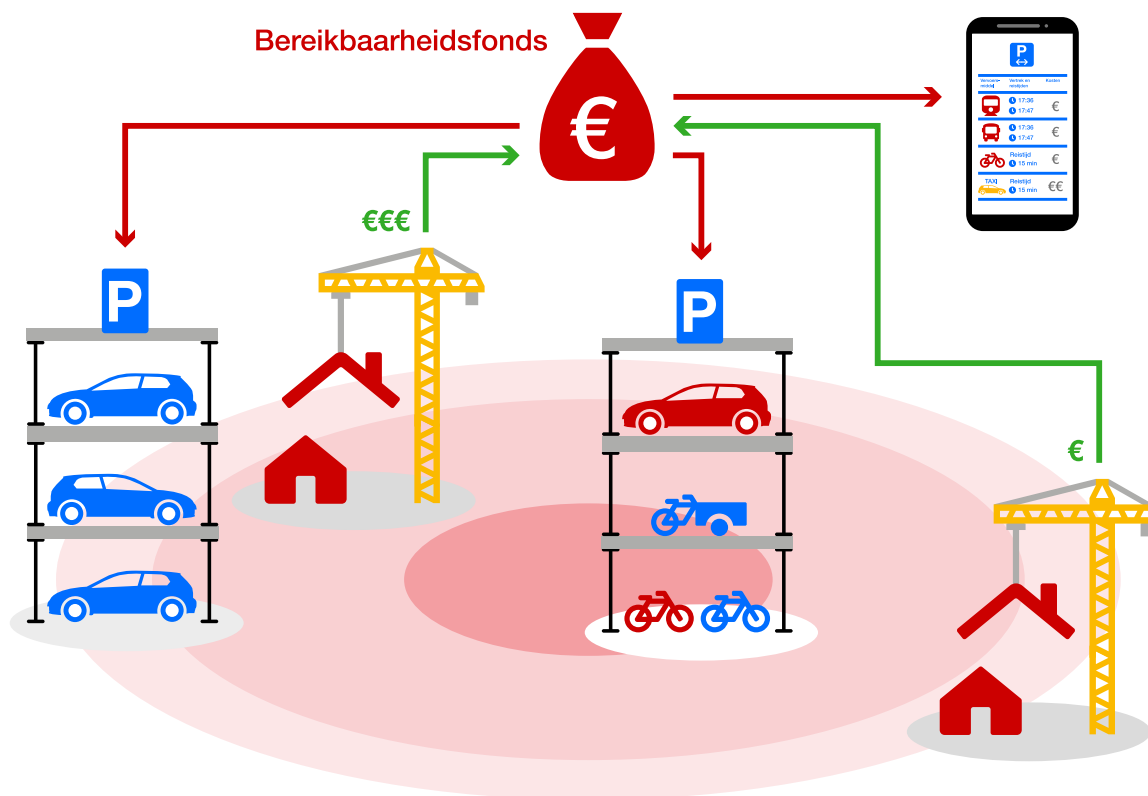
Bij grote gebiedsontwikkelingen kunnen we, via een anterieure overeenkomst, rechtstreeks afspraken maken over realisatie van een mobiliteitsconcept. Daar kan het betalen van een bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds onderdeel van uitmaken.

Bij overige ontwikkelingen is het uitgangspunt dat initiatiefnemers voor iedere parkeerplaats die ze niet aanleggen een bijdrage betalen aan het bereikbaarheidsfonds. Met dit fonds dragen we vervolgens bij aan voorzieningen die een alternatief bieden voor de (privé)auto, zoals transferia en mobiliteitshubs.

De hoogte van het tarief dat initiatiefnemers betalen aan het Bereikbaarheidsfonds is afhankelijk van het geboden mobiliteitsalternatief. Dit werken we verder uit in de beleidsregels en het voorstel Bereikbaarheidsfonds. Bij de verkenning van nieuw bekostigingsinstrumentarium dat voortvloeit uit de investeringsstrategie van de RSU zal de werking van het Bereikbaarheidsfonds worden meegenomen.

Afwijken van de parkeereis fiets is in principe niet toegestaan, maar in geval van sloop/nieuwbouw en/of functiewijzing kan hiervoor een uitzondering worden gemaakt als het niet mogelijk is om op eigen terrein (extra) fietsparkeerplaatsen te realiseren. Ook dit werken we verder uit in de beleidsregels en bij het voorstel Bereikbaarheidsfonds.





Ontwikkelingen die in het invloedsgebied van een transferium of mobiliteitshub liggen, kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte met een bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds. Ontwikkelingen die niet in het invloedsgebied van een transferium of mobiliteitshub liggen, moeten zelf zorgen voor mobiliteitsoplossingen, maar betalen ook voor iedere niet aangelegde parkeerplek een (lagere) bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds.

### 3.2 Ligging parkeervoorzieningen

Fietsparkeervoorzieningen moeten op eigen terrein worden gerealiseerd. Dat geldt in principe ook voor autoparkeervoorzieningen. Uitgangspunt is dat fietsvoorzieningen het meest gunstig zijn gesitueerd, en voorzieningen voor privéauto's het minst gunstig. Dit betekent dat fietsplekken waar mogelijk altijd dichterbij de ingang liggen en/of beter toegankelijk zijn dan autoparkeerplaatsen, en dat deelauto's op een gunstiger plek parkeren dan privéauto's.

#### Fietsparkeren in de buurt

Afwijking van het aantal op eigen terrein te realiseren fietsparkeerplaatsen is mogelijk als de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand worden gerealiseerd, in sommige situaties kan dit ook in de openbare ruimte. Deze afwijking is niet toegestaan voor de fietsstallingen voor bewoners als daardoor niet meer voldaan wordt aan het bouwbesluit. Als fietsparkeren binnen loopafstand wordt geregeld, vragen we geen bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds.

#### Autoparkeren op loopafstand

De parkeereis auto mag deels buiten de bouwplot worden gerealiseerd als de initiatiefnemer aantoont dat binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Hierbij moet de initiatiefnemer aantonen dat deze alternatieve parkeerruimte structureel en duurzaam beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeervraag van de ontwikkeling. Of de loopafstand acceptabel is hangt af van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. In de regel mag alleen van de maximale loopafstand worden afgeweken als



dit kan worden onderbouwd op grond van stedenbouwkundige aspecten en belangen. De acceptatie van loopafstanden wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de hoogte van de parkeertarieven, de parkeerduur en de concurrentiekracht van alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets. Daarom zijn de maximaal acceptabele loopafstanden per zone verschillend.

#### **Autoparkeren buiten loopafstand (transferia)**

In maatwerkgebieden en zone A2 en B1 kan autoparkeren ook buiten loopafstand (bijvoorbeeld op een transferium) worden geregeld.

Voorwaarden hierbij zijn:

- Voor bewoners ligt de autoparkeervoorziening binnen de gemeentegrens, op acceptabele fiets- en/of OV-afstand. Bij de voorziening moet voldoende parkeerruimte aanwezig zijn voor fietsen en auto's.
- Voor bezoekers en werkenden mag de parkeerruimte verder weg liggen. Bij de voorziening moet, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages zoals die zijn opgenomen in de beleidsregels, voldoende autoparkeercapaciteit aanwezig zijn. Het transferium ligt bovendien op een locatie die goed bereikbaar is, en het natransport (met OV en fiets) is goed geregeld. Het tarief voor parkeren en eventuele kosten voor natransport zijn in verhouding met de kosten voor parkeren in de omgeving van de bouwontwikkeling en rondom het transferium zelf.

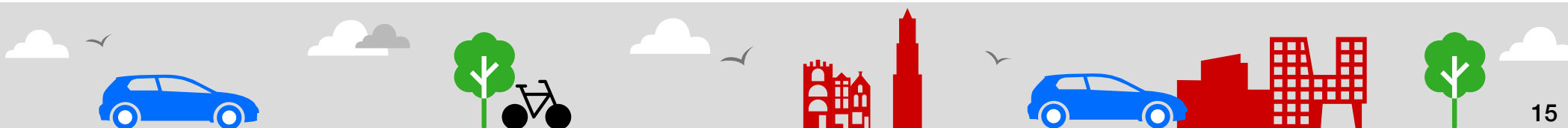
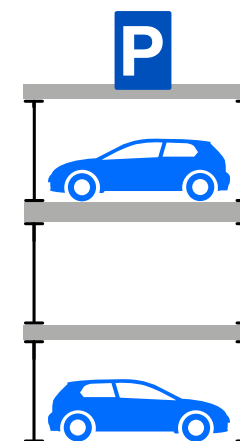
#### **Beschikbaarheid parkeerplaatsen (duurzaam en structureel)**

Wanneer parkeren op loop-, fiets- of OV-afstand wordt geregeld, dan moet de initiatiefnemer aantonen dat de parkeerplaatsen op afstand voor onbepaalde tijd structureel beschikbaar zijn ten behoeve van de bouwontwikkeling. Het is wel mogelijk om wijzigingen aan te brengen als de parkeerplaatsen aantoonbaar niet (meer) nodig zijn. Wanneer de parkeerbehoefte wordt opgelost in een nog te bouwen parkeervoorziening dan moet een parkeerbalans gemaakt worden voor al het afgesproken gebruik, op basis van de tabel met aanwezigheidspercentages in de beleidsregels.

Als ten behoeve van een bouwontwikkeling gebruik wordt gemaakt van bestaande parkeerruimte, dan moet de ontwikkelaar aantonen dat deze parkeerruimte structureel en duurzaam aanwezig is voor de maximale planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Utrecht hanteert echter als uitgangspunt dat aanwezige parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk benut moeten kunnen worden. Dit betekent dat plekken niet meer beschikbaar hoeven te blijven als ze aantoonbaar niet meer nodig zijn ten behoeve van de ontwikkeling. De bewijslast ligt hierbij bij de ontwikkelaar en/of eigenaar van het pand.

De gemeente houdt van de gemeentelijke garages een actueel overzicht bij waarin gehonoreerde aanpassingen op basis van bovenstaande punten periodiek worden verwerkt. Wanneer parkeerplaatsen bij een andere partij dan de gemeente worden afgenomen moet een contract worden overlegd waaruit blijkt dat de parkeerplaatsen duurzaam en structureel beschikbaar zijn.

In een aantal gevallen, wanneer er geen ander gebruik van de openbare ruimte is voorzien, kan voor wat betreft de parkeerbehoefte van bezoekers ook een beroep worden gedaan op de bestaande openbare ruimte als vervangende parkeerruimte, voor zover dit past in een goede ruimtelijke ordening. In de beleidsregels is opgenomen onder welke voorwaarden dit mogelijk is.



### 3.3 Ontwerp en kwaliteitseisen

Fietsparkeren bij woningen moet inpandig worden gerealiseerd, conform het bouwbesluit. Ook voor autoparkeren geldt dat voorzieningen waar mogelijk inpandig, en verdiept gerealiseerd worden. De gemeente Utrecht toetst het ontwerp van fiets- en autoparkeervoorzieningen aan de volgende functionele eisen:

- Ligging: voldoende en logische situering van parkeerruimtes voor lang- en kortparkeerders, en voor bijzondere doelgroepen (mensen met een beperking, laad- en losplekken, deelauto's).
- Maatvoering: minimale afmetingen van parkeer- en verkeersruimtes.
- Toegankelijkheid: is deze voldoende (deuren, hellingen, trappen, liften e.d.) en kunnen de beoogde doelgroepen ook daadwerkelijk gebruik maken van de parkeerruimtes (bijvoorbeeld bezoekers in een garage met dubbelgebruik).
- Aanvullende eisen: zoals mogelijk opgenomen in SpvE, bouwvelop e.d.<sup>5</sup>

Een algemeen ontwerpaspect lichten we hier uit:

- De verhouding tussen het gebruik van auto en fiets kan de komende decennia substantieel verder wijzigen. Daarom is het wenselijk om hier bij het

ontwerp van (inpandige) parkeervoorzieningen rekening mee te houden, bijvoorbeeld door fiets- en autoparkeerruimtes op dezelfde hoogte te realiseren met een flexibele scheidingswand daartussen en in- en uitritten die voor alle voertuigen bruikbaar zijn.

Voor fietsparkeren geldt bovendien:

- dat bij de realisatie van collectieve stallingen voldoende ruimte moet worden gerealiseerd voor bakfietsen, elektrische fietsen, etc.
- dat onder voorwaarden ook voor woningen groter dan 50 m<sup>2</sup> gbo een collectieve stalling kan worden gerealiseerd, in plaats van individuele inpandige fietsenbergingen.<sup>6</sup>
- dat bij woningbouwontwikkelingen ook fietsparkeerplaatsen voor bezoekers moeten worden aangelegd.

En voor autoparkeren geldt:

- dat er vanwege de groei van elektrische en hybride auto's voldoende basisinfrastructuur moet worden aangelegd om de komende jaren zonder hoge investeringen genoeg laadpalen te kunnen bijplaatsen.
- dat bij maatwerklocaties als eis kan worden gesteld dat autoparkeerplaatsen zo veel mogelijk worden geconcentreerd in (liefst gebouwde) voor-

zieningen aan de rand van de ontwikkellocatie, nabij de stedelijke ontsluitingsweg.

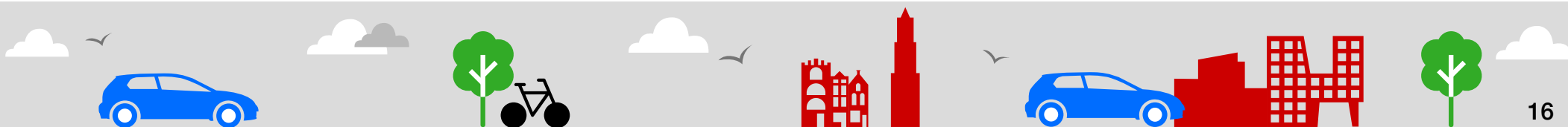
#### Deelmobiliteit en MaaS

Voor deelmobiliteit en MaaS gelden de volgende kwaliteitseisen die moeten zijn uitgewerkt in het Mobiliteitsplan:

- Interoperabiliteit: het digitale platform voor deelmobiliteit en MaaS maakt gebruik van de nationale open standaard (TOMP-API) voor MaaS.
- Monitoring: kwantitatieve en kwalitatieve monitoringsinformatie wordt AVG-proof verzameld om in de toekomst te kunnen bijsturen. Deze informatie is beschikbaar voor een evaluatiegesprek met de gemeente.
- Betaalbaarheid en toegankelijkheid: het deelconcept voorziet in betaalbare en toegankelijke mobiliteit voor alle groepen bewoners en/of andere gebruikers van de ontwikkeling.
- Communicatie en marketing: in de verkoop-/verhuurfase worden toekomstige bewoners geïnformeerd over de dienstverlening met betrekking tot deelmobiliteit en MaaS. In het Mobiliteitsplan wordt toegelicht hoe de doelgroep wordt gestimuleerd om van het deelaanbod gebruik te maken.

<sup>5</sup> Dit geldt alleen voor zaken die niet volledig/uitputtend in het bouwbesluit zijn geregeld.

<sup>6</sup> Bij woningontwikkeling geldt voor fietsparkeren het bouwbesluit met doorgaans individuele inpandige bergruimtes bij de woningen, uitzonderingen daargelaten, zoals woningen tot 50 m<sup>2</sup> gbo. Om uiteenlopende redenen kan het wenselijk zijn om ook voor grotere woningen in appartementencomplexen een collectieve fietsstalling te realiseren. Daarom is een gelijkwaardig alternatief uitgewerkt dat in 2019 al is vastgesteld door de Gemeenteraad. Deze is terug te vinden in bijlage X.





## 4. Beschikbaarheid

Wanneer de parkeereis voor een ontwikkeling en de wijze waarop die gerealiseerd zal worden, is bepaald, is het van belang dat de afspraken daarover nauwkeurig worden vastgelegd. Zo kan de bouwende partij door de gemeente aan de voorgestelde parkeeroplossing worden gehouden. Als bijvoorbeeld is afgesproken om een deel van de autoparkeereis op eigen terrein te voldoen en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van een privaat parkeerterrein op afstand, moet een overeenkomst aan de gemeente overgelegd worden waaruit blijkt dat de parkeerplaatsen structureel en duurzaam beschikbaar blijven voor deze ontwikkeling. De afspraken moeten door de gemeente afdwingbaar zijn. Het is toegestaan om in deze afspraken een wijzigingsclausule op te nemen zodat het aantal overeengekomen parkeerplaatsen na goedkeuring van de gemeente kan worden aangepast op basis van gemeentelijk beleid, gebleken structureel lager gebruik (monitoring), of bijvoorbeeld omdat er inmiddels elders structureel parkeerplaatsen gehuurd worden.

### 4.1 Afspraken voor fiets- en autoparkeren en andere mobiliteitsoplossingen

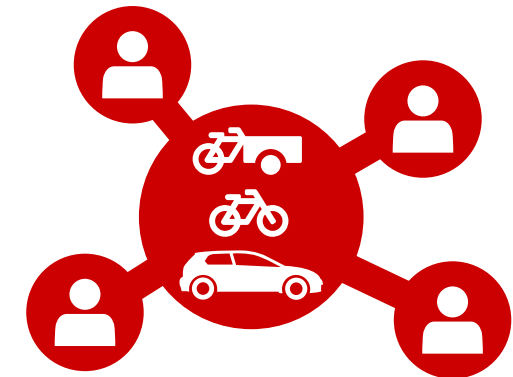
Om het fietsen duurzaam te stimuleren moeten de fietsparkeervoorzieningen blijvend gebruikt kunnen worden door de beoogde doelgroep(en) van de ontwikkeling: bewoners, werkenden, studenten en/of bezoekers. De plannen van de initiatiefnemer worden hieraan getoetst. Deze duurzame beschikbaarheid is vooral een punt van aandacht bij collectieve stallingen, zeker wanneer dubbelgebruik van de fietsplekken mogelijk wordt gemaakt. Ook bij autoparkeren is het van belang dat voorzieningen duurzaam beschikbaar zijn. De gemeente toetst de beschikbaarheid van fiets- en autoparkeerplaatsen aan de hand van de volgende vragen:

- Zijn de afspraken over eigendom, gebruik en beheer van parkeervoorzieningen en eventuele mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's) voldoende vastgelegd?
- Hoe worden de huidige en toekomstige betrokkenen (eigenaren en diverse gebruikersgroepen) voldoende geïnformeerd? Met name bij schaarse collectieve parkeervoorzieningen, bij parkeren op afstand en bij meervoudig gebruik is dit van belang.
- Hoe is geborgd dat de afspraken ook in de toekomst blijven werken (bijvoorbeeld met een kettingbeding voor opvolgende eigenaren)?
- Is vastgelegd wie nu en in de toekomst verantwoordelijk is voor nakoming van de vastgelegde afspraken?

### Deelmobiliteit en MaaS

Voor deelmobiliteit en MaaS gelden concreet de volgende eisen:

- Het deelconcept moet toekomstbestendig worden geborgd.
- De financiering is langjarig geborgd.
- Het aanbod van deelmobiliteit en/of het MaaS-concept kan worden aangepast als dat beter aansluit op de (veranderende) vraag van bewoners en gebruikers in de toekomst
- Het deel- en/of MaaS-concept wordt goed gemonitord. Op verzoek van de gemeente kan het concept met verantwoordelijke en overige belanghebbende partijen worden geëvalueerd.



## 4.2 Uitgifte parkeervergunningen bij bouwontwikkelingen

Het is van belang dat ruimtelijke ontwikkelingen de (extra) autoparkeerbehoefte niet afwentelen op de openbare ruimte. Zo waarborgen we de kwaliteit van de buitenruimte, gaan we zoekverkeer tegen, en zorgen we dat een gebied bereikbaar blijft. In betaald parkeergebied kan dit voldoende worden gereguleerd met betaald parkeren. Dat is de reden waarom in betaald parkeergebied de parkeernormen ook laag zijn.

Autoparkeren moet bij bouwontwikkelingen in beginsel op eigen terrein worden opgelost. Daarom verstrekt de gemeente aan bewoners of werkenden van bouwontwikkelingen in principe geen parkeervergunningen. Een uitzondering hierop zijn situaties waarin het autoparkeren (gedeeltelijk) in de openbare ruimte is opgelost. Bewoners en bedrijven kunnen in dat geval wel recht hebben op een parkeervergunning, bijvoorbeeld als er sprake is van rechtens verkregen niveau of de gemeente akkoord is gegaan met realisatie van het parkeren op straat omdat er voldoende ruimte beschikbaar is. Parkeervergunningen worden in dat geval verstrekt tot maximaal de parkeernorm (bewonersdeel). Wanneer de gehele parkeereis op eigen terrein is voldaan, of op grond van een afwijkingsmogelijkheid minder parkeerplaatsen zijn gerealiseerd dan de parkeereis (met aftrek van dubbelgebruik), komen gebruikers van de bouwontwikkeling nooit in aanmerking voor een parkeervergunning.

Regelgeving hierover is te vinden in de Utrechtse “Beleidsregels uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen”. Het bovenstaande geldt ook voor ontwikkelingen waar pas ná de oplevering fiscaal parkeren wordt ingevoerd. De initiatiefnemer is verplicht om toekomstige gebruikers, verhuurders en eventuele tussenpersonen zoals makelaars vooraf voldoende te informeren over de onmogelijkheid om een parkeervergunning te krijgen. In het mobiliteitsplan dat initiatiefnemers voortaan voor iedere bouwontwikkeling moeten maken, moet worden toegelicht hoe bewoners en gebruikers (ook in de toekomst) worden geïnformeerd over de mogelijkheden rondom parkeren.



Beeldbank gemeente Utrecht.



# 5. Uitvoering

## 5.1 Gebiedsgerichte aanpak

Bouwontwikkelingen staan niet op zichzelf. In veel gevallen geldt dat de omgeving van invloed is op wat er gebouwd kan worden, en op hoe het parkeren wordt geregeld. Daarnaast geldt dat ontwikkelingen ook invloed hebben op de omgeving. Als in een gebied tegelijkertijd op verschillende locaties wordt gebouwd, kan het bijvoorbeeld nuttig zijn om in kaart te brengen wat de gecombineerde effecten zijn van deze ontwikkelingen met betrekking tot de verkeersgeneratie. De effecten van een op zichzelf staande (kleine) ontwikkeling zijn misschien niet zo groot, maar de opgetelde consequenties van meerdere ontwikkelingen zijn dat mogelijk wel. Een gebiedsgerichte aanpak geeft ons de mogelijkheid om voor een heel gebied te bekijken wat de gewenste parkeeraanpak is. Uitgangspunt is dat we voor gebieden een parkeerbalans maken, waarbij we enerzijds de huidige capaciteit (openbaar en privaat) en bezetting in kaart brengen en anderzijds inventariseren wat de toekomstige parkeerbehoeften zijn. Voor grote ontwikkelgebieden, zoals de Merwedekanaalzone en Cartesiusdriehoek, passen we deze strategie al toe. Ook ontwikkelaars kunnen gezamenlijk optrekken om te komen tot een gebiedsgerichte aanpak. Hierbij denken we ook aan projecten waarbij we een uitstraling naar de omliggende (bestaande) wijken verwachten.

We willen de gebiedsgerichte aanpak namelijk ook in de bestaande stad gaan toepassen. Het bereikbaarheidsfonds, dat in paragraaf 3.1 is toegelicht, kan hier een rol bij spelen. Door voor een heel gebied in

kaart te brengen welke (onbenutte) parkeermogelijkheden er zijn, en welke behoefte we in de toekomst verwachten, kunnen we ook parkeeralternatieven zoals parkeren op afstand en deelhubs voor een heel gebied plannen.

## 5.2 Vastleggen van afspraken

We zetten verschillende instrumenten in om de eisen en afspraken voor het realiseren van mobiliteitsoplossingen helder vast te leggen. We lichten het toetsingsformulier en het mobiliteitsplan hieronder kort toe.

### Toetsingsformulier

De parkeereis, afwijkingmogelijkheden, en bijdrage aan het bereikbaarheidsfonds, worden bepaald aan de hand van een standaard toetsingsformulier. Dit formulier is via onze website voor iedereen beschikbaar. Zo kunnen initiatiefnemers gedurende het hele proces zien wat een wijziging van de bouwplannen betekent voor de mobiliteitsbehoefte van een ontwikkeling, en voorkomen we dat bij berekeningen verschillende interpretaties van de beleidsregels worden gehanteerd.

### Mobiliteitsplan

Initiatiefnemers worden voortaan verplicht om een mobiliteitsplan aan te leveren, waarin is toegelicht hoe mobiliteit voor de bouwontwikkeling toekomstvast is geregeld. Dit geldt voor alle bouwontwikkelingen. We bieden hiervoor een aantal standaard formats aan, die initiatiefnemers kunnen gebruiken. Voor kleine ontwikkelingen, waarbij fiets- en autoparkeren

op eigen terrein wordt gerealiseerd, volstaat een eenvoudig invulformulier waarop de initiatiefnemer aangeeft voor wie de parkeerplaatsen beschikbaar komen, en hoe bewoners en gebruikers daarover worden geïnformeerd.

Het vastleggen van parkeerafspraken via een Mobiliteitsplan geeft de gemeente de mogelijkheid om ook in de toekomst te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om onduidelijkheid te voorkomen over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.



# Colofon

**uitgave**

Gemeente Utrecht  
030 - 286 00 00  
parkeervisie@utrecht.nl

**internet**

[www.utrecht.nl/parkeervisie](http://www.utrecht.nl/parkeervisie)

**datum**

december 2020



**Gemeente Utrecht**

**Gemeente Utrecht**

Stadsplateau 1  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht  
030 286 00 00  
info@utrecht.nl