

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	E.R. Verheij	Datum	6 september 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 60318	Kenmerk	8989673/20210621-ev
E-mail	e.verheij@utrecht.nl	Onderwerp	Concept beleidsregels parkeernormen fiets en auto
Bijlage(n)	2	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

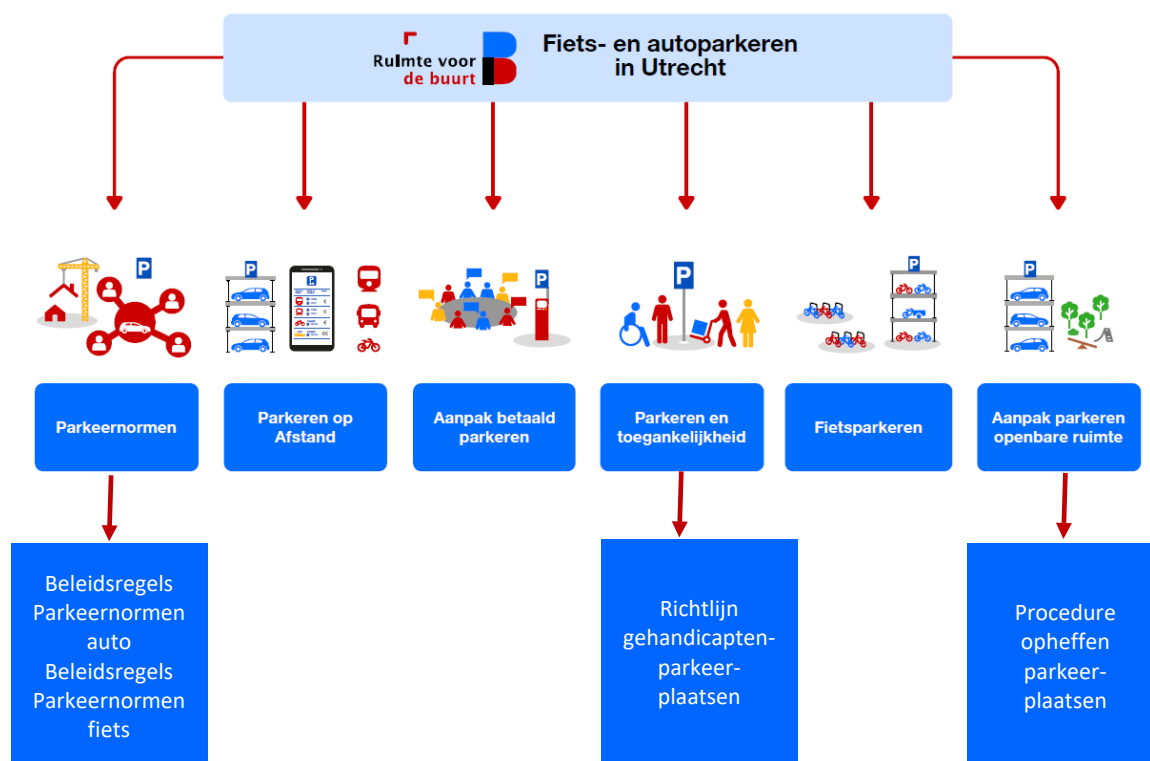
Op 21 mei 2021 heeft u het raadsvoorstel Parkeervisie en de modules 'Aanpak betaald parkeren' en 'Parkeernormen' ontvangen. In de module Parkeernormen staan de beleidskaders voor het parkeernormenbeleid. Na besluitvorming door uw raad geeft het college hier met beleidsregels nadere invulling aan. Hieronder lichten wij de samenhang van de gehele Parkeervisie, modules en de toegezonden beleidsregels toe. Daarna lichten we de belangrijkste punten in de nu toegezonden concept beleidsregels toe.

Uitwerking Parkeervisie in modules

Met de Parkeervisie stelt uw raad de kaders voor fiets – en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren vast, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. We werken de Parkeervisie vervolgens uit in zes verschillende modules:

- Parkeernormen (*aan het raadsvoorstel Parkeervisie toegevoegd*)
- Aanpak betaald parkeren (*aan het Raadsvoorstel Parkeervisie toegevoegd*)
- Parkeerhubs (*eerder aangekondigd als de module Transferia en Parkeren op afstand*)
- Aanpak parkeren openbare ruimte
- Parkeren en toegankelijkheid
- Fietsparkeren

De modules 'Parkeernormen' en 'Aanpak betaald parkeren' liggen momenteel, samen met de Parkeervisie, ter besluitvorming aan u voor. Wij geven de resterende modules in het vierde kwartaal van dit jaar vrij voor inspraak. Hierover informeren wij u nader. In het eerste kwartaal van 2022 bieden wij deze modules ook aan ter besluitvorming in uw raad. In onderstaande infographic is de samenhang van de verschillende producten uitgebeeld.



Wij sturen u bij deze de conceptversies van de beleidsregels parkeernormen fiets en beleidsregels parkeernormen auto. Hiermee informeren wij u over de wijze waarop wij van plan zijn om invulling te geven aan uitgangspunten uit de module Parkeernormen. Na besluitvorming in uw raad over de Parkeervisie en modules Parkeernormen en Aanpak betaald parkeren worden de definitieve beleidsregels door het college vastgesteld.

Beleidsregels Parkeernormen Auto

In de concept beleidsregels Parkeernormen Auto is opgenomen op welke manier de parkeereis auto wordt berekend, welke mogelijkheden er zijn voor inzet van mobiliteitsalternatieven, en welke eisen we stellen aan de realisatie en het beheer van autoparkeerplaatsen en eventuele andere mobiliteitsoplossingen.

Inzet mobiliteitsalternatieven

Binnen het huidige beleid kunnen initiatiefnemers bij ontwikkelingen in betaald parkeergebied maximaal 20% korting krijgen op de parkeereis voor inzet van deelauto's, en maximaal 10% korting voor de realisatie van extra fietsparkeerplaatsen. In de nieuwe concept beleidsregels breiden wij deze mogelijkheden uit, waarbij we voortaan ook onderscheid maken tussen de verschillende gebieden. Hiermee stimuleren we de inzet van alternatieve mobiliteitsoplossingen bij bouwontwikkelingen. De belangrijkste percentages staan in onderstaande tabel:

Alternatieve invulling	A1	A2	B1	B2	C1 en C2
Extra fietsparkeren	30%	20%	15%	0%	0%
Inzet deelmobiliteit (of gebruik mobiliteitshub)	100% (van bewonersdeel parkeereis)	100% (van bewonersdeel parkeereis)	25 tot 50%* (van bewonersdeel parkeereis)	10% (van bewonersdeel parkeereis - maximaal 5)	0%
Parkeren bij voorziening binnen loopafstand	0%	20% (maximaal 5)	50 tot 100%*	50 tot 100 %	50 tot 100%
Parkeren bij voorziening buiten loopafstand	80%	80%	0 tot 20%*	0%	0%

Bij inzet van deelmobiliteit als alternatieve mobiliteitsoplossing, mag een deel van de deelautoplekken worden ingezet voor andere deelvoertuigen, zoals deel(bak)fietsen en deelbromfietsen of -scooters. Dit zijn, zeker voor kortere afstanden, in sommige gevallen goede alternatieven voor de auto. Daarnaast staat in de concept beleidsregels dat in betaald parkeergebied voortaan een maximumpercentage van de parkeereis op eigen terrein daadwerkelijk gerealiseerd mag worden. In A1 is dat 0%, in A2 50% en in B1 75%. Voor het overige deel van de parkeereis moet een alternatieve mobiliteitsoplossing worden geboden. Hierdoor voorkomen we dat er meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan nodig in de gebieden waar voldoende alternatieven zijn voor de (privé)auto.

Eisen voor realisatie en beheer van mobiliteitsoplossingen

In de concept beleidsregels staan concrete eisen met betrekking tot de realisatie en beschikbaarheid van parkeerplaatsen en andere mobiliteitsoplossingen, onder andere ten aanzien van toegankelijkheid voor mensen met een beperking en laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen. Ontwikkelaars stellen voortaan voor iedere ontwikkeling een mobiliteitsbeheerplan op, waarin staat welke mobiliteitsoplossingen voor de ontwikkeling beschikbaar zijn, waarom deze voorzieningen passend zijn voor de ontwikkeling, welke doelgroepen voor welke voorziening in aanmerking komen, hoe de toewijzing en verdeling (ook in de toekomst) plaatsvindt, en hoe toekomstige bewoners en gebruikers daarover worden geïnformeerd. Hierdoor worden ontwikkelaars gestimuleerd om vooraf na te denken over de voorzieningen die zij realiseren, en of die aansluiten op de wensen en behoeften van de doelgroep. Ook zorgen we hiermee dat afspraken over mobiliteitsoplossingen worden vastgelegd, en voorkomen we dat toekomstige bewoners en gebruikers voor verrassingen komen te staan.

Overgangsregeling

In de concept beleidsregels is een overgangsregeling opgenomen voor bouwplannen die binnen een half jaar na een positief antwoord van de gemeente op een indicatieaanvraag een omgevingsvergunning aanvragen, bouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning is aangevraagd, bouwplannen waarvoor een stedenbouwkundig programma van eisen, bouwenvelop, of tender is vastgesteld waarin de parkeereis is opgenomen, en bouwplannen waarvoor de gemeente met de ontwikkelaar een overeenkomst heeft gesloten waarin afspraken zijn gemaakt over de parkeereis. Bij al deze plannen mag de ontwikkelaar de huidige parkeernormen blijven toepassen, zodat er niet op

het laatste moment nog allerlei wijzigingen hoeven te worden doorgevoerd. Bij ontwikkelingen waarvoor ten aanzien van parkeren op dit moment nog niets is vastgelegd, is er de mogelijkheid om alsnog een overeenkomst te sluiten met afspraken over parkeren voordat de nieuwe beleidsregels definitief worden vastgesteld door het college. Zo'n overeenkomst kan ook worden gesloten vooruitlopend op eventuele andere afspraken die nog moeten worden vastgelegd. Zo kunnen voor plannen waarvoor al enige tijd onderhandelingen lopen, maar tot nu toe nog geen afspraken zijn vastgelegd, alsnog de huidige parkeernormen van toepassing blijven. Op dit moment vindt nog de laatste afstemming plaats over de precieze invulling van de overgangsregeling in de Beleidsregels, waarbij we in kaart brengen wat de gevolgen zijn voor lopende projecten. Mogelijk passen we dit onderdeel in de definitieve versie nog iets aan.

Ook hebben we in de concept beleidsregels opgenomen dat ontwikkelaars bij ontwikkelingen buiten betaald parkeergebied waarbij sprake is van sloop/nieuwbouw of functiewijziging van een bestaand pand, mogen uitgaan van een hoger 'rechtens verkregen niveau'. Het rechtens verkregen niveau geeft weer wat de parkeerbehoefte is van de oude of bestaande situatie. Omdat alleen hoeft te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte die de ontwikkeling creëert, mag de bestaande parkeerbehoefte worden afgetrokken van de parkeereis. Door afschaffen van de bandbreedte bij de parkeernormen valt de berekening van de bestaande parkeerbehoefte lager uit, en moeten er bij dit soort ontwikkelingen dus meer parkeerplaatsen worden aangelegd ten opzichte van het huidige beleid. Dit willen we compenseren door buiten betaald parkeergebied uit te gaan van een hoger 'rechtens verkregen niveau'. In betaald parkeergebied zijn voldoende mogelijkheden voor alternatieve invulling van de parkeereis en leidt een lager rechtens verkregen niveau dus niet tot de aanleg van extra parkeerplaatsen.

Beleidsregels Parkeernormen Fiets

In de concept beleidsregels Parkeernormen Fiets is opgenomen op welke manier de parkeereis fiets wordt berekend en welke eisen we stellen aan de realisatie en het beheer van fietsparkeerplaatsen. Het is niet mogelijk om (een deel van) de parkeereis fiets met alternatieven in te vullen. Wel hebben we de mogelijkheid opgenomen om fietsparkeerplaatsen binnen loopafstand van de ontwikkellocatie te realiseren of beschikbaar te stellen. Hiermee geven we ontwikkelaars, met name in de bestaande stad, meer ruimte om te kunnen voldoen aan de parkeereis fiets. Verder staan in de concept beleidsregels parkeernormen fiets geen grote wijzigingen ten opzichte van het huidige beleid.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,