

Artikelsgewijze toelichting op de juridische en technische wijzigingen in het Addendum Nota parkeernormen fiets en auto

Paragraaf 2.3 Tabel fietsparkeernormen wordt als volgt aangevuld

Een gezamenlijke berging voor woningen > 50 m² in appartementsgebouwen (in plaats van individuele bergingen per woning) is toegestaan wanneer voldaan wordt aan de in de bijlage 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.

De gemeente Utrecht krijgt regelmatig verzoeken om een gemeenschappelijke stalling te realiseren in plaats van individuele bergingen bij woningen. Dit is op grond van het bouwbesluit toegestaan bij woningen die kleiner zijn bij 50 m². De gemeente Utrecht is van mening dat dit ook bij grotere woningen kan worden toegestaan als hiermee een (kwalitatief) gelijkwaardige oplossing voor het parkeren van fietsen van bewoners wordt verzorgd. Individuele bergingen blijven het uitgangspunt, maar de gemeente wil tenminste in de volgende gevallen gemeenschappelijke stallingen toestaan:

- als dit leidt tot betere toegankelijkheid vanaf de straat;
- als individuele stallingen niet goed mogelijk zijn vanwege stedenbouwkundige beperkingen;
- als de bouw van goed toegankelijke individuele bergingen aanzienlijk kostbaarder is dan een collectieve stalling.
- In de praktijk betekent dit dat individuele stallingen bij laagbouw woningen de meest logische oplossing biedt en bij gestapelde woningbouw een collectieve stalling. Daarnaast kan een collectieve stalling de beste oplossing bieden bij herontwikkeling van monumenten of als uitwijkgedrag naar de openbare ruimte zeer ongewenst is en gebaat is bij een collectieve stalling.
- Bij collectieve stallingen moet de toegankelijkheid, de sociale- en inbraakveiligheid en het gebruik en beheer van de stallingen voldoende worden geregeld.

Het is belangrijk dat een gemeenschappelijke stalling zodanig is gesitueerd en ingericht, dat deze de in het Bouwbesluit vereiste bergingruimte zoveel mogelijk benadert. Het gaat vooral om eisen op het gebied van het aantal fietsplekken, bereikbaarheid, toegankelijkheid, en de aanwezigheid van vervangende bergingruimte in de woning.

Bij het creëren van gezamenlijke stallingen is het van belang om aandacht te hebben voor het stallen van fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen en voor het stallen van elektrische fietsen.

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.

De raad van State heeft in een recente tussenuitspraak de gemeente opdracht gegeven om nader te motiveren dat er voldoende plekken in de gemeentelijke parkeergarage aanwezig zijn om te voorzien in de (maximale planologische) parkeerbehoefte van een nieuwbouwontwikkeling in het Stationsgebied. Daarbij werd ook gewezen op de mogelijkheden van diverse bestemmingen in de directe omgeving van de parkeergarage om de aanwezige bebouwing nog met 10 % uit te breiden op basis van een binnenplanse afwijkingbevoegdheid. Hierbij zou dan ook de parkeerbehoefte met 10% kunnen toenemen. In deze beroepsprocedure is het beroep ingetrokken zodat er geen einduitspraak is gedaan.

De nota stallen en parkeren heeft als belangrijk uitgangspunt dat bestaande parkeerruimte zoveel mogelijk benut wordt. Daarbij past niet als uitgangspunt dat parkeerruimte onnodig gereserveerd wordt voor eventuele mogelijke ontwikkelingen in de toekomst. Het is wel logisch om bij een

planologische procedure uit te gaan van de maximale planologische mogelijkheden van de bouwontwikkeling. Op dat moment is het immers nog mogelijk en zeker niet onwaarschijnlijk dat gebruik gemaakt wordt van die mogelijkheden.

Dit geldt niet voor de situatie als een gebouw eenmaal gebouwd is. Ten eerste is het fysiek lang niet altijd mogelijk om na de bouw alsnog extra vierkante meters toe te voegen die leiden tot extra parkeerbehoefte. Ten tweede moet dan alsnog een omgevingsvergunning worden aangevraagd ten behoeve van die fysieke vergroting met maximaal 10%. Dus daarbij kan dan alsnog de eis worden gesteld dat er moet worden voorzien in de extra parkeerbehoefte.

Wanneer een functie lange tijd functioneert op een locatie mag ervanuit gegaan worden dat de parkeerbehoefte stabiliseert. Om te voorkomen dat rekening gehouden wordt met een theoretische parkeerbehoefte, wordt met deze toevoeging duidelijk gemaakt dat bij de beoordeling of er nog ruimte is in garages of andere gezamenlijke parkeervoorzieningen, alleen rekening hoeft te worden gehouden met het feitelijke bestaande gebruik en met concrete plannen die zorgen voor extra parkeerbehoefte.

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.

In een aantal recente uitspraken over bestemmingsplannen of omgevingsvergunningen waarmee een woningbouwontwikkeling is mogelijk gemaakt, is door partijen aangevoerd dat niet werd voldaan aan de maximale loopafstand zoals deze was opgenomen in de tabel in paragraaf 5.3 van de Nota parkeernormen fiets en auto. De afstandentabel is bedoeld om indicatief aan te geven wat de gewenste maximale afstand is tussen een functie en de bijbehorende parkeerplaats. Belanghebbenden en de rechter blijken deze maximale afstand als een absoluut gegeven te hanteren. Daarbij is gebleken dat de maximale loopafstand van 50 meter voor bewoners in C gebied niet hanteerbaar is, vooral omdat het hierbij vaak gaat om een parkeernorm van 1,5 voor een woning (dus ook deels voor een tweede auto). In een voltooide woonwijk is het geen gegeven dat er altijd een parkeerplek binnen 50 meter van de woning te vinden is, terwijl er over het algemeen wel voldoende plekken zijn binnen 100 meter. Ook bij bepaalde stedenbouwkundig gewenste oplossingen (een gezamenlijke parkeervoorziening ten behoeve van meerdere woonblokken) kan de maximale loopafstand van 50 meter een hindernis vormen. Daarom wordt voorgesteld de maximale loopafstand voor bewoners in C gebied te wijzigen 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 & Breakfast.

Onlangs heeft de Raad van State de Gemeente Utrecht in een tussenuitspraak opgedragen de parkeerbehoefte van Bed & Breakfast en Beroep aan huis nader te motiveren. Aangezien het beroep in deze zaak is ingetrokken, is er uiteindelijk geen einduitspraak gedaan. De parkeerbehoefte van beide ondergeschikte bestemmingen wordt door gemeente Utrecht gelijkgesteld met de parkeerbehoefte van wonen. Dit kan als volgt worden gemotiveerd:

In Utrecht is op veel plekken in de stad in de bestemming wonen ook beroep aan huis en Bed & Breakfast mogelijk gemaakt. De gedachte hierachter is dat de ruimtelijke gevolgen hiervan beperkt zijn. Planologisch wordt geregeld dat beroep aan huis en Bed & Breakfast ondergeschikt moeten zijn aan de hoofdfunctie Wonen. Beroep aan huis betekent dat de hoofdbewoner (M/V) ook thuis zijn beroep uitoefent. Over het algemeen gebruikt hij zijn eigen auto voor uitoefening van zijn beroep. Extra parkeerbehoefte ontstaat vooral overdag wanneer er over het algemeen voldoende parkeerplekken beschikbaar zijn. Bed & Breakfast zorgt wel voor parkeerbehoefte 's nachts maar tegelijkertijd betekent dit dat een deel van het huis niet gebruikt wordt voor bewoners. De parkeerbehoefte is gelijk aan die van een iets groter gezin met meerdere auto's dat hier ook op grond van de bestemming kan wonen.