

Beleidsregel parkeernormen 2021

en artikelgewijze toelichting



Inhoudsopgave

I	Inleidende bepalingen	
	Artikel 1 Begrippen	1
	Artikel 2 Doel	1
	Artikel 3 Afronden	2
II	Zone A	
	Artikel 4 Aantallen	2
III	Zone B en C	
	Artikel 5 Aantallen	2
	Artikel 6 Deelmobiliteit	2
	Artikel 7 Vrijstelling	3
	Artikel 8 Ontwikkelzones	3
	Artikel 9 Loopafstanden	3
	Artikel 10 Bestaande parkeerplaatsen	3
	Artikel 11 Dubbelgebruik	3
	Artikel 12 Elektrische voertuigen	4
	Artikel 13 Gehandicaptenparkeerplaatsen	5
IV	Functies autoparkeren	
	Artikel 14 Woningen	5
	Artikel 15 Detailhandel	7
	Artikel 16 Kantoren en bedrijven	8
	Artikel 17 Onderwijs en kinderopvang	8
	Artikel 18 Zorginstellingen	9
	Artikel 19 Horeca	10
	Artikel 20 Sportvoorzieningen	11
	Artikel 21 Overige voorzieningen	12
V	Fietsparkeren	
	Artikel 22 Fietsparkeren	13
VI	Slotbepalingen	
	Artikel 23 Overgangsregeling	15
	Bijlage 1 Kaart gebiedsindeling	16
	Artikelgewijze toelichting	
	Inleiding	19
I	Inleidende bepalingen	21
II	Zone A	22
III	Zone B en C	23
IV	Functies autoparkeren	28
V	Fietsparkeren	31
	Instandhoudingsverplichting	34

I Inleidende bepalingen

Artikel 1 - Begrippen

- a. Motorvoertuig: alle gemotoriseerde voertuigen behalve bromfietsen, fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen.
- b. Parkeerbehoefte: het aan de hand van deze beleidsregel vastgestelde aantal parkeerplaatsen voor auto en fiets dat dient te worden gerealiseerd en in stand dient te worden gehouden op eigen terrein.
- c. Parkeren: het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en die gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen.
- d. Parkeerplaats: een verhard oppervlak, bestemd voor het parkeren van een motorvoertuig, met de minimale afmetingen van 2,50 meter breed en 5 meter lang (voor haaksparkeren) of 2 meter breed en 5,50 meter (middenvak) of 6,00 meter (eindvak) lang (voor langsparkeren).
- e. Parkeerplaats voor een deelauto: een parkeerplaats aangewezen met het bord E4 van bijlage 1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV), hetzij met een onderbord met daarop een kenteken, of een onderbord met het opschrift "bestemd voor deelauto's".
- f. Zone-indeling (zoals aangegeven op kaart in bijlage 1):
 - zone A: binnenstad Groningen, hoogstedelijke schilwijken en gebieden rondom stations;
 - zone B: gebied met (deels) een betaald-parkerenregime, niet zijnde de binnenstad van Groningen;
 - zone C: wijken zonder betaald parkeren, landelijk gebied en omliggende dorpen;
 - ontwikkelzones: gebieden waar hetzij normen uit deze beleidsregel van toepassing zijn verklaard of waar een specifieke parkeerbehoefte wordt vastgesteld.
- g. Eigen terrein: het gebied waarover de aanvraag om omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2 zich uitstrekt.
- h. Werknemer: iedere persoon die werkzaam is voor een bedrijf, kantoor, onderneming en wat dies meer zij, in welke arbeidsrechtelijke hoedanigheid ook.
- i. Fietsparkeerplaats: het voor het stallen van een (brom)fiets bestemde ruimte, plaats of voorziening.

Artikel 2 - Doel

Deze beleidsregel dient om te bepalen of bij de verlening van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (bouwen) en/of bij de verlening van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (wijziging gebruik) voor motorvoertuigen en/of (brom)fietsen voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd alsmede in stand wordt gehouden op eigen terrein ten behoeve van de bewoners en gebruikers van datgene wat op grond van deze vergunningen gerealiseerd kan worden.

Artikel 3 - Afronden

Indien de parkeerbehoefte niet uitkomt op een heel getal, dan dient dit getal altijd naar boven afgerond te worden.

II Zone A

Artikel 4 - Aantallen

1. Bij bouwinitiatieven in zone A behoeven in beginsel geen autoparkeerplaatsen te worden gerealiseerd.
2. De getallen met betrekking tot bouwinitiatieven in zone A zoals genoemd in de tabellen die onderdeel uitmaken van deze beleidsregel geven het maximale aantal te realiseren autoparkeerplaatsen aan.

III Zone B en C

Artikel 5 - Aantallen

1. Als de autoparkeerbehoefte voor een bouwinitiatief niet zijnde woningbouw in zone B uit drie of minder parkeerplaatsen bestaat, behoeven deze niet gerealiseerd te worden.
2. Als de autoparkeerbehoefte voor een bouwinitiatief niet zijnde woningbouw in zone C uit één parkeerplaats bestaat, hoeft deze niet gerealiseerd te worden.
3. Indien meerdere aanvragen om vergunning worden ingediend door dezelfde aanvrager met betrekking tot hetzelfde terrein, waarbij tussen de verschillende aanvragen een kennelijke verwevenheid bestaat, is lid 1 (in zone B) of lid 2 (in zone C) slechts eenmaal van toepassing.

Artikel 6 - Deelmobiliteit

1. Dit artikel is van toepassing in de gebieden die vallen onder de werking van de verordening waarin de heffing en inning van parkeerbelastingen wordt geregeld, met uitzondering van het gebied binnen 250 meter loopafstand van de grenzen van deze gebieden.
2. Indien een parkeerplaats voor een deelauto geschikt gemaakt en geschikt gehouden zal worden, kunnen vier parkeerplaatsen in mindering worden gebracht op de parkeerbehoefte.
3. Het bepaalde in lid 2 geldt voor maximaal 20% van de parkeerbehoefte bij woningen.

Artikel 7 - Afwijkingsmogelijkheden

Het college van burgemeester en wethouders kan in de te verlenen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2 besluiten dat niet hoeft te worden voorzien in de parkeerbehoefte of in een

deel van de parkeerbehoefte als wordt voldaan aan één van de volgende afwijkmogelijkheden:

- a. Maatwerk: de afwijking moet onderbouwd worden aan de hand van specifieke kenmerken van de locatie, functie of doelgroep van het project.
- b. Locatie: er moet sprake zijn van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de parkeerbehoefte of waar het in redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voorzien in de parkeerbehoefte.

Artikel 8 - Ontwikkelzones

In de ontwikkelzones (zie de kaart in bijlage 1 van deze beleidsregels) zijn hetzij normen uit deze beleidsregel van toepassing of wordt een specifieke parkeerbehoefte benoemd. Welke parkeernormen van toepassen zijn, wordt vastgelegd in de gebiedsvisie voor de betreffende ontwikkelzone.

Artikel 9 - Loopafstanden

1. Bij het voldoen aan de parkeerbehoefte kan rekening worden gehouden met de aanwezigheid van parkeergelegenheid op afstand.
2. Bij het bepalen van de acceptabele loopafstand dient de *tabel 1 Acceptabele loopafstanden* in acht te worden genomen.
3. Indien er sprake is van twee hoofdfuncties, is de kortste afstand van toepassing.
4. Met loopafstand wordt bedoeld de afstand die op maaiveldniveau afgelegd moet worden.

Tabel 1 - Acceptabele loopafstanden

Hoofdfunctie	Zone A	Zone B	Zone C
Wonen	500 meter	250 meter	150 meter
Winkelen	500 meter	300 meter	300 meter
Werken	500 meter	500 meter	500 meter
Ontspanning	500 meter	300 meter	300 meter
Gezondheidszorg	150 meter	150 meter	150 meter
Onderwijs	500 meter	300 meter	300 meter

Artikel 10 - Bestaande parkeerplaatsen

1. Bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein mogen worden meegerekend om aan de parkeerbehoefte te voldoen.
2. Bij toepassing van lid 1 mag de parkeerbehoefte van reeds aanwezige functies op het eigen terrein niet in het gedrang komen.

Artikel 11 - Dubbelgebruik

1. Indien bij een bouwplan twee of meer functies gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen, worden voor het bepalen van dit dubbelgebruik de aanwezigheidspercentages zoals weergegeven in *tabel II Aanwezigheidspercentages [dubbelgebruik]* toegepast.
2. Onder het begrip functies als bedoeld in lid 1 worden tevens de begrippen *bewoners* en *bezoekers* verstaan.
3. Met behulp van tabel II kan in absolute aantallen het drukste dagdeel worden bepaald. Het drukste dagdeel bepaalt het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Tabel II - Aanwezigheidspercentages [dubbelgebruik]

Functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Woningen	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%	30%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	100%	0%	30%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	100%	40%	30%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfunctie buiten	25%	25%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/ theater/podium	5%	25%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/ serviceflat	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiën- ten/bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	0%	60%	90%	25%
Bibliotheek	30%	70%	100%	0%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	30%	40%	90%	0%	70%	100%	45%
Café	30%	40%	90%	0%	75%	100%	45%

Artikel 12 - Elektrische voertuigen

Parkeerplaatsen binnen een nieuwbouwproject dienen conform het Bouwbesluit 2012, artikel 5.14 t/m 5.16 voorbereid te zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Bewoners en/of gebruikers van een nieuwbouwproject komen niet in aanmerking voor een parkeerplaats in de openbare ruimte gereserveerd voor het opladen van een elektrisch voertuig.

Artikel 13 - Gehandicaptenparkeerplaatsen

1. Gehandicaptenparkeerplaatsen dienen op eigen terrein gerealiseerd te worden.
2. Minimaal 1 op de 50 van de te realiseren parkeerplaatsen voor het bezoekersdeel als bedoeld in de tabellen III t/m XI dient als gehandicaptenparkeerplaats ingericht en ingericht gehouden te worden.

IV Functies autoparkeren

Artikel 14 - Woningen

1. Begrippen:
 - a. woning: een complex van ruimtes, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden;
 - b. eigen erf: het gebied dat bij een woning behoort;
 - c. huishouden: persoon of groep personen die een huishouding voert, waarbij sprake is van een onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan, daaronder niet begrepen kamerverhuur;
 - d. grondgebonden woning: een grondgebonden woning is een gebouw, een vrijstaande woning of meerdere aaneen gebouwde woningen, met uitsluitend woningen naast elkaar (en dus niet boven elkaar). Het gebouw kan qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid worden beschouwd. Een benedenwoning is dus geen grondgebonden woning;
 - e. woning < 50 m²: een woning geschikt voor een eenpersoonshuishouden;
 - f. wooneenheid: de woning van één huishouden als onderdeel van jongerenhuisvesting, van een zorginstelling of zoals bedoeld bij woonschip of woonwagen;
 - g. woonschip: een schip uitsluitend of hoofdzakelijk als woning gebruikt of tot woning bestemd;
 - h. woonwagen: voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.
2. Het aantal autoparkeerplaatsen bij woningen op eigen terrein wordt vastgesteld aan de hand van *tabel III, aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij woningen*.
3. Bij woningen is de parkeerbehoefte inclusief een bezoekersdeel van
 - zone A: 0,1 pp per woning;
 - zone B: 0,2 pp per woning;
 - zone C: 0,3 pp per woning.

4. Voor de vaststelling van de parkeerbehoefte mag rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, zoals aangegeven in *tabel II - Aanwezigheidspercentage [dubbelgebruik]*.
5. Indien een woning beschikt of kan beschikken over een eigen erf mogen parkeerplaatsen op eigen erf worden meegerekend zoals aangegeven in *tabel IV - Aantal parkeerplaatsen bij woningen met eigen erf*, mits de ingang van de woning voldoende bereikbaar is.
6. Als parkeren bij een grondgebonden woning op eigen erf wordt opgelost, dienen op eigen erf twee parkeerplaatsen gerealiseerd te worden wanneer de parkeerbehoefte exclusief het bezoekersdeel hoger is dan één.

Tabel III - Aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij woningen

Functie		Zone A		Zone B				Zone C		Eenheid
				Met betaald parkeren*		Zonder betaald parkeren				
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
Parkeernorm is inclusief bezoekersdeel van		0,1**		0,2**				0,3**		Per woning
Sociale huurwoning ≥ 50 m²		0	1	0,5	1	1	-	1	-	Per woning
Grondgebonden huur- en koopwoningen:										
• rijwoning		0	1,4	0,9	1,6	1,6	-	2	-	Per woning
• (half) vrijstaande woning										
Kleine (<50 m²) niet-grondgebonden huurwoningen*** (eenpersoonshuishoudens):		0	0,3	0,1	0,3	0,3	-	0,3	-	Per woning
Kleine (<50 m²) niet-grondgebonden koopwoningen***:		0	0,5	0,4	0,5	0,5	-	0,5	-	Per woning
Overige niet-grondgebonden huur- en koopwoningen***:	50 tot 80 m²	0	1,1	0,5	1,1	1,1	-	1,1	-	Per woning
	80 tot 100 m²	0	1,3	0,7	1,3	1,3	-	1,3	-	Per woning
	100 tot 150 m²	0	1,6	0,8	1,6	1,6	-	1,6	-	Per woning
	≥150 m²	0	2	0,9	2	2	-	2	-	Per woning
Woonschip / woonwagen		0	0,5	0,5	1	1	-	1	-	Per woon-eenheid

* Ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens met zone B zonder betaald parkeren, dan geldt de norm voor zone B zonder betaald parkeren.

** Wanneer de parkeernorm van de woningen lager ligt dan het bezoekersdeel, wordt het bezoekersdeel verlaagd tot de waarde van de parkeernorm.

*** Benedenwoningen, appartementen, studio's, jongerenwooneenheid.

Tabel IV - Aantal parkeerplaatsen bij woningen met eigen erf

Parkeervoorziening	Aantal parkeerplaatsen		Afmetingen** (lengte x breedte)
	Gebied met betaald parkeren*	Gebied zonder betaald parkeren	
Parkeerplaats op korte enkele oprit	1	1	5 x 2,5 meter
Parkeerplaats op lange enkele oprit	2	1	10 x 2,5 meter
Parkeerplaats op dubbele oprit	2	2	5 x 5 meter
Carport	1	1	6 x 3 meter
Garage	1	0	6 x 3 meter
Garagebox (elders)	1	0	6 x 3 meter
Parkeerplaats in 'voortuin'	1	1	5 x 2,5 meter
Parkeerplaats in 'achtertuin'	1	0	5 x 2,5 meter

* Ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens met zone B zonder betaald parkeren, dan geldt de norm voor zone B zonder betaald parkeren.

** Exclusief benodigde ruimte voor bereikbaarheid woning.

Artikel 15 - Detailhandel

1. Begrippen:

- winkel: een gebouw dat een ruimte omvat die door zijn indeling kennelijk bedoeld is om te worden gebruikt voor detailhandel;
- vvo: verkoopvloeroppervlakte;
- PDV (perifere detailhandelsvestiging): een winkel, niet groter dan 1500 m², binnen branches die van rijkswege zijn toegestaan of die voorkomen buiten winkelcentra;
- GDV (grootschalige geconcentreerde detailhandelsvestiging): een concentratie van detailhandel in niet-volumineuze goederen (eventueel samen met detailhandel in volumineuze goederen), met een minimum vvo van 1.500 m² per vestiging. Een GDV ligt buiten de bestaande winkelgebieden;
- GO: Gebruiksoppervlakte exclusief de externe overige gebruiksfuncties (zoals berging, balkon e.d.).

- Het aantal autoparkeerplaatsen bij detailhandel op eigen terrein wordt vastgesteld aan de hand van *tabel V, aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij detailhandel*.

Tabel V - Aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij detailhandel

Functie	Zone A		Zone B				Zone C		Eenheid
			Met betaald parkeren*		Zonder betaald parkeren				
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
Winkel of (hoofd) winkelgebied	0	3	2,7	3,5	3,5	-	3,5	-	Per 100 m² GO
PDV (< 1.500 m² vvo)	-	-	2,7	3,5	3,5	-	3,5	-	Per 100 m² GO
GDV (> 1.500 m² vvo)	-	-	5	6,5	6,5	-	7,5	-	Per 100 m² GO

* Ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens met zone B zonder betaald parkeren, dan geldt de norm voor zone B zonder betaald parkeren.

Artikel 16 - Kantoren en bedrijven

1. Begrippen:

- a. **Kantoor:** een ruimte die dient voor het uitoefenen van administratieve, boekhoudkundige, financiële, organisatorische en/of zakelijke dienstverlening – niet zijnde detailhandel. Een kantoor is per definitie arbeidsintensief, want er zijn veel werknemers per m². Een kantoor kan veel bezoekers hebben (als er een baliefunctie is) of weinig bezoekers (geen baliefunctie).
- b. **Bedrijf:** per definitie bezoekersextensief (weinig werknemers per m²). Een bedrijf kan veel werknemers hebben per m² (zoals bij een laboratorium of werkplaats) of weinig werknemers (opslag, loods).

2. Het aantal autoparkeerplaatsen bij kantoren en bedrijven op eigen terrein wordt vastgesteld aan de hand van *tabel VI, aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij kantoren en bedrijven*.

Tabel VI - Aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij kantoren en bedrijven

Functie	Zone A		Zone B				Zone C		Eenheid	Opmerking
			Met betaald parkeren*		Zonder betaald parkeren					
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max		
Kantoren										
Arbeidsintensieve en bezoekers-intensieve kantoren (bijvoorbeeld kantoor met baliefunctie)	0	1,8	0,9	2,3	2,3	-	2,8	-	Per 100 m² GO	35 m² GO per medewerker
Arbeidsintensieve en bezoekers-extensieve kantoren (bijvoorbeeld kantoor zonder baliefunctie)	0	1,1	0,6	1,3	1,3	-	1,5	-	Per 100 m² GO	40 m² GO per medewerker
Bedrijven										
Arbeidsextensieve en bezoekersextensieve bedrijven (bijvoorbeeld loodsen en opslag)	0	0,3	0,3	0,4	0,4	-	0,7	-	Per 100 m² GO	100 m² GO per medewerker
Arbeidsintensieve en bezoekersextensieve bedrijven (bijvoorbeeld laboratorium)	0	1	1	1,8	1,8	-	2,3	-	Per 100 m² GO	35 m² GO per medewerker

* Ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens met zone B zonder betaald parkeren, dan geldt de norm voor zone B zonder betaald parkeren.

Artikel 17 - Onderwijs en kinderopvang

1. Begrippen:

- a. **Beroepsonderwijs:** bij beroepsonderwijs wordt de norm voor leslokaal óf collegezaal gehanteerd, al naar gelang de onderwijsvorm. Een leslokaal telt circa 30 zitplaatsen; een collegezaal circa 150.

2. Het aantal autoparkeerplaatsen bij onderwijs en kinderopvang op eigen terrein wordt vastgesteld aan de hand van *tabel VII, aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij onderwijs en kinderopvang*.

Tabel VII - Aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij onderwijs en kinderopvang

Functie	Zone A		Zone B				Zone C		Eenheid
			Met betaald parkeren*		Zonder betaald parkeren				
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
Peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf exclusief kiss en ride	0	0,7	0,4	0,7	0,7	-	0,7	-	Per werknemer
		2,1	0,7	2,1	2,1	-	2,1	-	Per 100 m² GO
Basisschool (regulier en speciaal: ZMLK, MLK, clusterscholen) exclusief kiss en ride	0	0,7	0,4	0,7	0,7	-	0,7	-	Per werknemer
		0,8	0,5	0,8	0,8	-	0,8	-	Per leslokaal
Voortgezet onderwijs	0	0,7	0,4	0,7	0,7	-	0,7	-	Per werknemer
		0,8	0,6	0,8	0,8	-	0,8	-	Per leslokaal
Beroepsonderwijs (mbo, hbo, wo, ROC's)	0	0,7	0,4	0,7	0,7	-	0,7	-	Per werknemer
		6	4	6	6	-	6	-	Per leslokaal
		20	13	20	20	-	20	-	Per collegezaal
Avondonderwijs	0	0,7	0,4	0,7	0,7	-	0,7	-	Per werknemer
		0,8	0,3	0,8	0,8	-	0,8	-	Per student

* Ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens met zone B zonder betaald parkeren, dan geldt de norm voor zone B zonder betaald parkeren.

Artikel 18 - Zorginstellingen

1. Begrippen:
 - a. *Ziekenhuis*: bij een bouwplan van een ziekenhuis moet worden gerekend met parkeerplaatsen per bed voor het deel van het bouwplan waarbij de beddenscapaciteit wordt vergroot. Voor het deel waarbij de zorgondersteuning wordt uitgebreid, wordt gerekend met parkeerplaatsen per 100 m² GO (gebaseerd op de norm voor arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven).
 - b. *Beschermd wonen in / bij zorginstelling*: bij beschermd wonen in een zorginstelling hebben de bewoners een eigen wooneenheid, maar ze wonen niet zelfstandig. Ze hebben gehele of gedeeltelijke zorg nodig. In het geval van beschermd wonen bij een zorginstelling hebben de bewoners een zelfstandige woonruimte, met een fysieke en/of organisatorische relatie met een zorginstelling. De bewoners kunnen van de diensten van de zorginstelling gebruik maken.
2. Het aantal autoparkeerplaatsen bij zorginstellingen op eigen terrein wordt vastgesteld aan de hand van *tabel VIII, aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij zorginstellingen*.

Tabel VIII - Aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij zorginstellingen

Functie	Zone A		Zone B				Zone C		Eenheid
			Met betaald parkeren*		Zonder betaald parkeren				
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
Ziekenhuis	0	1,6	0,9	1,6	1,6	-	1,6	-	Per bed
		2	1,1	2	2	-	2	Per 100 m² GO	
Beschermd wonen in zorginstelling	0	0,7	0,5	0,7	0,7	-	0,7	-	Per wooneenheid
Beschermd wonen bij zorginstelling	0	0,6	0,1	0,6	0,6	-	0,6	-	Per wooneenheid
Medisch en maatschappelijke instellingen (arts, apotheek, Groene Kruis, bloedbank, fysiotherapie, homeopaat, huidverzorging, schoonheidssalon, pedicure, tandarts)	0	2,7	1	2,7	2,7	-	2,7	-	Per 100 m² GO

* Ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens met zone B zonder betaald parkeren, dan geldt de norm voor zone B zonder betaald parkeren.

Artikel 19 - Horeca

1. Begrippen:

- a. *Horecavoorzieningen*: bedrijven of instellingen waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren worden geserveerd voor gebruik ter plaatse, of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt. Dit kan worden gecombineerd met een vermaakfunctie.

2. Het aantal autoparkeerplaatsen bij horeca op eigen terrein wordt vastgesteld aan de hand van tabel IX, aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij horeca.

Tabel IX - Aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij horeca

Functie		Zone A		Zone B				Zone C		Eenheid
				Met betaald parkeren*		Zonder betaald parkeren				
		Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
Horeca -1 (cafetaria's, snackbars, lunchrooms, grillrooms en shoarma-zaken en afhaalrestaurants)		0	5	4	5	5	-	6	-	Per 100 m ² GO**
Horeca -2 (restaurants, bistro's en eet-café's waar ter plaatse gegeten wordt)		0	10	8	10	10	-	10	-	Per 100 m ² GO**
Horeca -3 (café met drank als prioriteit)		0	6	4	6	6	-	7	-	Per 100 m ² GO**
Horeca -4 (discotheek, nachtclub)		0	6	4	6	6	-	7	-	Per 100 m ² GO
Horeca -5 (logies, hotel, pension, bed&breakfast)	* / B&B / pension	0	0,5	0	0,5	0,5	-	0,7	-	Per kamer
	**	0	0,7	0,1	0,7	0,7	-	0,8	-	Per kamer
	***	0	0,8	0,2	0,8	0,8	-	1	-	Per kamer
	****	0	1,1	0,3	1,1	1,1	-	1,3	-	Per kamer
	*****	0	1,3	0,4	1,3	1,3	-	1,5	-	Per kamer

* Ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens met zone B zonder betaald parkeren, dan geldt de norm voor zone B zonder betaald parkeren.

** Inclusief terras.

Artikel 20 - Sportvoorzieningen

1. Begrippen:

- a. *Grootschalige sportvoorzieningen*: voorzieningen waarbij ook aanvullende faciliteiten aanwezig zijn, zoals de verhuur van sportuitrusting en/of horeca. Als deze aanvullende faciliteiten alleen functiegericht zijn, is het uitgangspunt dat de aanvullende faciliteiten geen extra parkeervraag opleveren. Deze faciliteiten worden daarom niet afzonderlijk meegeteld in de parkeerbehoefte.
- b. *Netto terrein*: netto terrein is de daadwerkelijke sportruimte, exclusief kleedruimtes, kantine, toiletten, trapveldjes en dergelijke.

2. Het aantal autoparkeerplaatsen bij sportvoorzieningen op eigen terrein wordt vastgesteld aan de hand van *tabel X, aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij sportvoorzieningen*.

Tabel X - Aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij sportvoorzieningen

Functie	Zone A		Zone B				Zone C		Eenheid
			Met betaald parkeren*		Zonder betaald parkeren				
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
Gymnastieklokaal (bij scholen) voor naschools gebruik	0	1,8	0,8	2	2	-	2,3	-	Per 100 m² GO
Sporthal	0	3	1,8	3	3	-	3	-	Per 100 m² GO
Grootschalige sportvoorziening	0	0,1	0,05	0,1	0,1	-	0,1	-	Per zitplaats
Sportveld (voetbalvelden / atletiekbaan / drafbaan / jeudeboulesbaan)	0	20	13	20	20	-	20	-	Per ha netto terrein
		2,5	1,5	2,5	2,5	-	3,5	Per 100 m² GO	
Dansstudio/ sportschool	0	2,5	0,7	2,5	2,5	-	3,5	-	Per 100 m² GO
Tennisbaan	0	2,5	1,5	2,5	2,5	-	3,5	-	Per baan
Squashhal	0	1,5	0,8	1,5	1,5	-	1,5	-	Per baan
Bowling / biljart / snooker / dartcentrum	0	2	0,7	2	2	-	2	-	Per baan/tafel
Zwembad	0	8	6	9	9	-	10	-	Per 100 m² bas-sinoppervlakte
Manege	0	-	-	-	-	-	0,4	-	Per box
Outdoor / kartbaan / klimhal /indoorski	0	6	5	7	7	-	8	-	Per 100 m² GO
Golfbaan	0	-	-	-	-	-	7	-	Per hole
Jachthaven	0	0,6	0,5	0,6	0,6	-	0,6	-	Per ligplaats

* Ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens met zone B zonder betaald parkeren, dan geldt de norm voor zone B zonder betaald parkeren.

Artikel 21 - Overige voorzieningen

1. Begrippen:
 - a. *Begraafplaats / crematorium / uitvaartcentrum*: de parkeernorm is per uitvaart en daarmee afhankelijk van het aantal uitvaarten dat maximaal gelijktijdig kan plaatsvinden.
2. Het aantal autoparkeerplaatsen bij overige voorzieningen op eigen terrein wordt vastgesteld aan de hand van *tabel XI, aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij overige voorzieningen*.

Tabel XI - Aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij overige voorzieningen

Functie	Zone A		Zone B				Zone C		Eenheid
			Met betaald parkeren*		Zonder betaald parkeren				
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
Museum / bibliotheek	0	0,5	0,3	0,7	0,7	-	1	-	Per 100 m² GO
Bioscoop / theater / schouwburg	0	0,2	0,05	0,2	0,2	-	0,3	-	Per zitplaats
Sociaal-cultureel centrum / wijk- of verenigingsgebouw	0	2	1	2	2	-	2	-	Per 100 m² GO
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	0	4	3	6	6	-	8	-	Per 100 m² GO
Themapark / pretpark / overdekte speelhal / speeltuin	0	8	4	10	10	-	12	-	Per ha netto terrein
Religieuze voorziening	0	0,3	0,1	0,3	0,3	-	0,3	-	Per (zit)plaats
Seksinrichting	0	1	0,5	1	1	-	1	-	Per 100 m² GO
Begraafplaats / crematorium / uitvaartcentrum	-	-	15	25	25	-	25	-	Per uitvaart
Volkstuin	-	-	0,1	0,3	0,3	-	0,3	-	Per perceel
Kinderboerderij	-	-	0,5	1	1	-	1	-	Per 100 m² GO
Camping	-	-	0,8	1	1	-	1	-	Per plaats
Bungalowpark	-	-	0,8	1	1	-	1	-	Per huisje

* Ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens met zone B zonder betaald parkeren, dan geldt de norm voor zone B zonder betaald parkeren.

V Fietsparkeren

Artikel 22 - Fietsparkeren

1. Het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties wordt vastgesteld aan de hand van *tabel XII*.
2. De fietsparkeeroplossingen bij woningen zijn geregeld via het Bouwbesluit. Wanneer voor een gelijkwaardig (collectief) alternatief wordt gekozen, wordt het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen op eigen terrein vastgesteld aan de hand van *tabel XIII*.

Tabel XII - Aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties

KANTOREN	Locatie	Zone A	Zone B	Zone C	Eenheid
Kantoor (personeel)	Algemeen	3,5	2,5	2,5	Per 100 m ² bvo
	Op NS-station	1,8	1,1	1,1	
Kantoor (bezoekers)		8	6	3	Per balie

SCHOLEN	Schoolgrootte	Zone A	Zone B	Zone C	Eenheid
Basischool (leerlingen)	<250 leerlingen	5	4,3	3	Per 10 leerlingen
	250 tot 500 leerlingen	5,8	5	3,5	
	>500 leerlingen	7,2	6,2	4,3	
Basischool (medewerkers)		0,7	0,4	0,2	Per 10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)		16	10	6	Per 100 m ² bvo
Middelbare school (medewerkers)		1,1	0,9	0,7	Per 100 m ² bvo
ROC (leerlingen)		14	12	8	Per 100 m ² bvo
ROC (medewerkers)		1	0,9	0,6	Per 100 m ² bvo

WINKELN & BOODSCHAPPEN		Zone A	Zone B	Zone C	Eenheid
Winkelcentrum		4	2,5	1,5	Per 100 m ² bvo
Supermarkt		4,3	2,7	1,6	Per 100 m ² bvo
Bouwmarkt		0,4	0,25	0,1	Per 100 m ² bvo
Tuincentrum		0,4	0,25	0,1	Per 100 m ² bvo

HORECA	Locatie	Zone A	Zone B	Zone C	Eenheid
Fastfoodrestaurant	Binnen bebouwde kom	35	10	10	Per 100 m ² bvo*
	Buitengebied	5	2,5	2	
Restaurant (eenvoudig)		20	7	3	Per 100 m ² bvo*
Restaurant (luke)		4	2	1	Per 100 m ² bvo*
Café		10	7	3	Per 100 m ² bvo*

* Inclusief terras.

GEZONDHEID & MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN		Zone A	Zone B	Zone C	Eenheid
Apotheek (bezoekers)		10	7	4	Per locatie
Apotheek (medewerkers)		7	4	2	Per locatie
Begraafplaats/crematorium		8	5	3	Per gelijktijdige plechtigheid
Gezondheidscentrum (bezoekers)		3	1,3	1	Per 100 m ² bvo
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,7	0,4	0,3	Per 100 m ² bvo
Kerk/moskee		62	30	20	Per 100 zitplaatsen
Ziekenhuis (bezoekers)		0,6	0,4	0,2	Per 100 m ² bvo
Ziekenhuis (medewerkers)		0,8	0,6	0,3	Per 100 m ² bvo

SPORT, CULTUUR & ONTSPANNING		Zone A	Zone B	Zone C	Eenheid
Bibliotheek		5	3	2	Per 100 m ² bvo
Bioscoop		12	7	2,2	Per 100 m ² bvo
Fitness		8,5	6	3,5	Per 100 m ² bvo
Museum		1,4	0,9	0,5	Per 100 m ² bvo
Sporthal		3,9	2,5	1,4	Per 100 m ² bvo
Sportveld		85	50	30	Per Ha netto terrein
Sportzaal		6,2	4	2,2	Per 100 m ² bvo
Stadion		14	9	5	Per 100 zitplaatsen
Stedelijke evenementen		50	32	18	Per 100 bezoekers
Theater		38	33	28	Per 100 zitplaatsen
Zwembad (openlucht)		43	28	15	Per 100 m ² bassin
Zwembad (overdekt)		32	20	11	Per 100 m ² bassin

Tabel XIII - Aantal aan te leggen (collectieve) fietsparkeerplaatsen bij woonfuncties

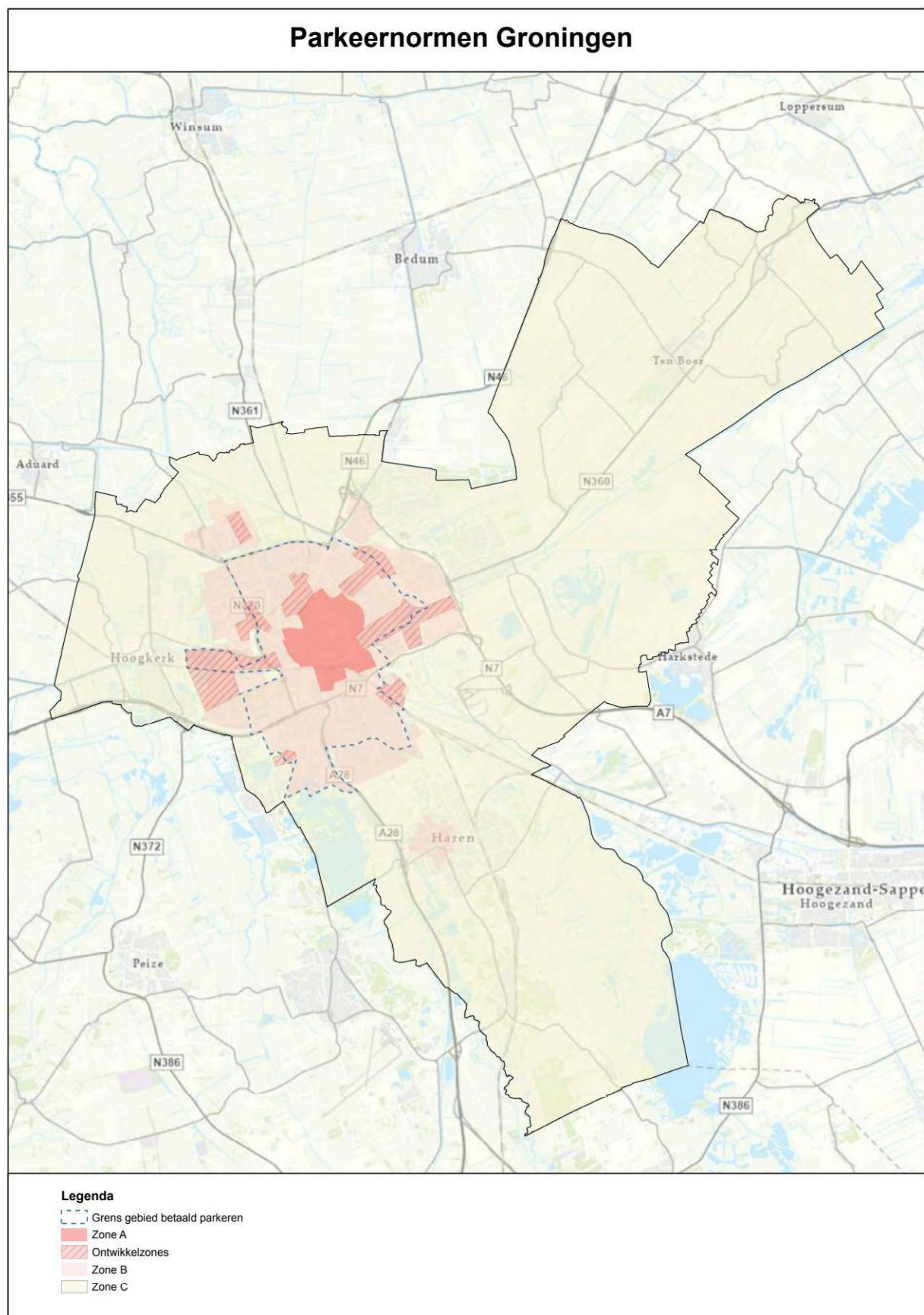
WONINGEN	Kencijfer	Eenheid
Appartementen <50m ²	2	Per woning
Appartementen >50m ²	3	Per woning
Studentenhuizen	1	Per kamer

VI Slotbepalingen

Artikel 23 - Overgangsregeling

Wanneer er een vergaande bouwplanontwikkeling ingezet is waarover aangaande de parkeernormen (andere) schriftelijke afspraken dan vastgelegd in deze beleidsregel gemaakt zijn waarmee het College van B&W of de gemeenteraad (of soms het college van Gedeputeerde Staten van Groningen) hebben ingestemd, gelden er twee toetsingskaders: de schriftelijke afspraken en de Beleidsregel Parkeernormen. In dat geval maakt het College van B&W expliciet een keuze. Deze (eventuele) schriftelijke afspraken zijn na vaststelling in ieder geval nog vijf jaar geldig.

Bijlage 1 - kaart gebiedsindeling



Beleidsregel Parkeernormen 2021

artikelgewijze toelichting

Helper Brink





Inleiding

De gemeente Groningen sprak met het Rijk af dat er 20.000 woningen worden bijgebouwd in 10 jaar. Dat is een forse opgave. Die groei willen we opvangen in de bestaande stad. Zo kunnen we het ruimtelijk karakter van het landelijk gebied rondom de stad bewaren en behouden, en blijft Groningen een prettige en compacte stad waar alle voorzieningen op fietsafstand bereikbaar zijn.

Een gevolg van die keuze is wel dat de bestaande stad verdicht. Dat stelt ons voor een aantal forse uitdagingen. Daarbij is een van de belangrijkste vragen hoe we in de komende jaren die groeiende en verdichtende gemeente gezond, leefbaar en aantrekkelijk kunnen houden. Groningen is weliswaar gezond, groen en gelukkig, maar we willen dat Groningen ook in de toekomst een fijne stad blijft om te wonen, te werken en te verblijven. We willen een gemeente zijn waar leefkwaliteit onbetwist centraal staat.

Dat betekent dat we voorzichtig moeten omspringen met onze openbare ruimte. In een verdichtende stad neemt de druk op die ruimte steeds verder toe. Toch moet er veel gebeuren in die openbare ruimte: we willen dat die veilig en toegankelijk is, geschikt is om te sporten, te spelen en om elkaar te ontmoeten. Tegelijk moet de openbare ruimte óók bijdragen aan de sociale samenhang, en ruimte bieden aan meer openbaar groen en klimaatadaptatie. Daarnaast is de openbare ruimte ook de plek waar we fietsen, lopen of onze auto parkeren. Kortom: willen we Groningen gezond, groen en gelukkig houden, dan moeten we keuzes maken.

Een aantal van die keuzes maakten we al. Dat deden we bijvoorbeeld in de omgevingsvisie voor de stad (The Next City), in de Parkeervisie, de nieuwe Mobiliteitsvisie en in de Leidraad Openbare Ruimte. Ook werd al eerder besloten in een groter gebied betaald parkeren in te voeren. Zo creëren we een doorwaadbare stad waarin langzaam verkeer zoveel mogelijk voorrang krijgt en verkeersstromen gemengd worden, en waarin we parkeeroverlast voorkomen door de parkeerdruk omlaag te brengen. Zo scheppen we ruimte om (met bewoners) straten opnieuw in te richten en fietsers en voetgangers de ruimte te geven.

In deze geactualiseerde Beleidsregel parkeernormen 2021 sluiten we bij die plannen aan waar het gaat om de rol (en de plek) van de geparkeerde auto bij nieuwbouwontwikkelingen. Het belangrijkste uitgangspunt in deze nieuwe norm is dat we geen extra parkeerdruk aan de bestaande stad willen toevoegen. Daarom is elke initiatiefnemer van een bouwplan zelf verantwoordelijk voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte. Die parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost.

Omdat de parkeervraag van nieuwbouwontwikkelingen op eigen terrein moet worden opgelost, komen bewoners van nieuwbouwontwikkelingen in gebieden waar betaald parkeren geldt in principe niet in aanmerking voor het recht op een parkeervergunning in de openbare ruimte. Ook in gebieden waar (nog) geen betaald parkeren geldt, moet de parkeervraag op eigen terrein worden opgelost. Als en wanneer we in een dergelijk gebied zouden besluiten betaald parkeren in te voeren, komen bewoners niet in aanmerking voor het recht op een parkeervergunning in de openbare ruimte.

Op deze manier voorkomen we dat nieuwbouwwontwikkelingen de parkeerdruk in onze vaak drukke straten nog verder opdrijft, houden we de parkeerplekken op straat beschikbaar voor bestaande bewoners, én kunnen we de kwaliteit van de openbare ruimte zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk vergroten. Zo kunnen we met bewoners de andere functies van de straat (spelen, groen, ontmoeten, verblijven) meer ruimte geven.

Dit betekent dat we in principe voor geen van de adressen die ontstaan na vaststelling van deze beleidsregel parkeervergunningen in de openbare ruimte uitgeven. Dit geldt voor alle type parkeervergunningen voor alle doelgroepen. In voorkomende gevallen kan het College van B&W besluiten hierop uitzonderingen te maken. Dat kan bijvoorbeeld nodig zijn waar het sociale huurwoningen betreft (zie bijvoorbeeld onder 1g).

Kader

Een bouwplan voor verbouw, nieuwbouw of (vergunningsplichtige) functieverandering moet worden ingediend bij het Lokaal Bouwen en Wonen van de gemeente Groningen. De gemeente neemt binnen de wettelijk vastgestelde termijnen een besluit. Het bouwplan wordt onder andere getoetst op verkeerskundige aspecten. Onderdeel hiervan is een toets op de manier waarop de parkeerbehoefte wordt opgelost.

Een bouw aanvraag of bouwplan kan op twee momenten worden ingediend: ter voorbehandeling of ter toetsing. In beide gevallen moet (in principe) zijn voldaan aan het oplossen van de parkeerbehoefte op eigen terrein, volgens de Beleidsregel Parkeernormen 2021.

Wanneer er echter parkeernormen in het geldende bestemmingsplan staan, gaan deze vóór de parkeernormen zoals vermeld in deze Beleidsregel Parkeernormen. Wanneer er een vergaande bouwplanontwikkeling ingezet is waarover aangaande de parkeernormen conform overgangsrecht (andere) schriftelijke afspraken gemaakt zijn waarmee het College van B&W of de gemeenteraad (of soms het college van Gedeputeerde Staten van Groningen) hebben ingestemd, gelden er twee toetsingskaders: de schriftelijke afspraken en de Beleidsregel Parkeernormen. In dat geval maakt het College van B&W expliciet een keuze. Deze (eventuele) schriftelijke afspraken zijn na vaststelling in ieder geval nog vijf jaar geldig.

Voor gebiedsontwikkelingen waarin de mobiliteitsoplossing gebiedsgericht wordt ingevuld (ook wel 'ontwikkelzones' genoemd) geldt maatwerk.



I Inleidende bepalingen

Artikel 1.f. zone-indeling

Maatwerk per gebied werkt beter dan algemene normen. Daarom is de stad ingedeeld in drie zones:

- zone A: hoogstedelijk gebied met betaald parkeren, een goede ontsluiting met het openbaar vervoer en/of de mogelijkheid tot parkeren op afstand (P&R) of in een openbare parkeergarage;
- zone B: stedelijk gebied met (deels) betaald parkeren, maar met minder beschikbare alternatieven (openbaar vervoer, parkeren op afstand of openbare parkeergarages);
- zone C: wijken zonder betaald parkeren, landelijk gebied en omliggende dorpen.

Zie de kaart in bijlage 1 van de beleidsregel.

1.g. eigen terrein

Met 'eigen terrein' wordt in deze beleidsregels het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief bedoeld. 'Eigen terrein' wordt soms opgevat als 'eigen erf'. Bij een bouwinitiatief op één perceel is 'eigen erf' en 'eigen terrein' (meestal) hetzelfde.

Bij grotere ontwikkelingen (bv. nieuwbouwwijken) wordt het hele plangebied als het 'eigen terrein' beschouwd. Na oplevering wordt een deel van dat 'eigen terrein' weer openbare ruimte. Het heeft de sterke voorkeur dat de parkeerplaatsen voor bewoners en werknemers op het 'eigen erf' worden gerealiseerd. In de planvorming kan in voorkomende gevallen (bijvoorbeeld bij de realisatie van sociale huurwoningen) overeengekomen worden dat in de (nieuwe) openbare ruimte geparkeerd mag worden. Dit mag echter geen negatief effect hebben op de bestaande openbare ruimte buiten het plangebied of op de kwaliteit van de openbare ruimte binnen het plangebied.

Wanneer in deze nieuwe openbare ruimte (i.e. de openbare ruimte na oplevering) betaald parkeren geldt of gaat gelden, komen slechts die bewoners en bedrijven (van adressen ontstaan na vaststelling van deze beleidsregel) voor wie de parkeerbehoefte in de nieuwe openbare ruimte is opgelost in aanmerking voor parkeervergunningen (en / of bezoekerspassen).

Ook bezoekersparkeren kan binnen het plangebied worden opgelost. Bij grondgebonden woningen is dat vrijwel altijd in de openbare ruimte. Wanneer dat het geval is, worden voor deze plekken geen bezoekersvergunningen uitgegeven. Bij niet-grondgebonden woningen maakt bezoekersparkeren bij voorkeur onderdeel uit van de collectieve parkeerplaats voor bewoners en bezoekers.

1.h. Werknemer

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte moet worden gerekend met het maximum aantal werknemers dat gelijktijdig aanwezig is. Hierbij moet rekening gehouden worden met eventuele parttimers en flexibele of juist vaste, verspreide werktijden (bijvoorbeeld ploegendiensten en evt. overlap daartussen: dan moeten er plekken zijn voor de vertrekkende, maar ook voor de

komende ploeg). Voor de fietsen en scooters die bij bezorgdiensten horen geldt dat zij op het eigen terrein gestald moeten worden.

Artikel 3 - Afronden

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de uiteindelijke parkeerbehoefte ten behoeve van het indienen van de aanvraag wordt het aantal parkeerplaatsen cijfermatig afgerond op hele parkeerplaatsen. Hierbij wordt het aantal parkeerplaatsen afgerond naar boven.



II Zone A

Artikel 4 - Aantallen

In zone A hebben ontwikkelaars de vrijheid om bij de ontwikkeling passende mobiliteitsoplossingen aan te dragen. Daarbij geldt de vrijheid om minder of zelfs geen autoparkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Om te voorkomen dat er extra autoparkeervoorzieningen (met bijbehorende druk op het compacte stratenplan en de schaarse openbare ruimte, al dan niet om die plekken commercieel te verhuren) worden gebouwd, geldt een maximumnorm. In het aantal fietsparkeerplaatsen dient onverkort te worden voorzien.

Nieuwbouw is uitgesloten van parkeervergunningverlening. De ontwikkelaar dient het ontbreken van de mogelijkheid een parkeervergunning in de openbare ruimte aan te vragen op te nemen in huur- en koopovereenkomsten met kettingbedingen en/of splitsingsakten en/of andere contracten.

- 4.1. in zone A (zie kaart in bijlage 1 van de beleidsregels) is het minimaal aan te leggen autoparkeerplaatsen nul.
- 4.2. er mogen niet meer plekken gerealiseerd worden dan voor bewoners, werknemers en / of bezoekers noodzakelijk zijn. Daarom geldt een maximumparkeernorm.

III Zone B en C

Artikel 5 - Aantallen

In zone B wordt een onderscheid gemaakt tussen zone B met en zone B zonder betaald parkeren in de openbare ruimte. De grens tussen beide deelzones is opgenomen op de kaart in bijlage 1 van de beleidsregel. Als die grens in de toekomst wordt aangepast, is voor de bepaling van de juiste parkeerbehoefte de actuele grens tussen gebieden waar wél en waar geen betaald parkeren geldt bepalend.

In zone B met betaald parkeren geldt een minimum- en een maximumnorm. De minimumnorm is gelijk aan het minimale kencijfer van CROW voor zeer sterk stedelijk centrumgebied, zoals beschreven in *Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen*, CROW publicatie 381. Met de maximumnorm wordt geborgd dat geen overmaat aan parkeergelegenheid wordt gecreëerd. In zone B zonder betaald parkeren en in zone C geldt alleen een minimumnorm. Dat is het aantal plekken wat in ieder geval op eigen terrein moet worden aangelegd. Zie ook tabel III.

Ook voor (geheel) zone B en C geldt dat nieuwbouw in principe is uitgesloten van parkeervergunningverlening. Mocht in een gebied op enig moment betaald parkeren worden ingevoerd, dan geldt dat nieuwbouw ontstaan na vaststelling van deze beleidsregel in principe wordt uitgesloten van parkeervergunningverlening. Na invoering van betaald parkeren in een bepaald gebied valt dit gebied vanaf dan onder de norm voor zone B met betaald parkeren.

Valt een ontwikkeling in het gedeelte van zone B waar betaald parkeren geldt, maar ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens tussen betaald en niet betaald parkeren, dan geldt de norm van zone B zonder betaald parkeren of van zone C.

5.1.

Om kleine ontwikkelingen niet zijnde woningbouw in gebieden met betaald parkeren mogelijk te maken, hoeft in een autoparkeerbehoefte van drie parkeerplaatsen of minder niet voorzien te worden. In die gevallen wijst de praktijk vaak uit dat parkeren niet op eigen terrein opgelost kan worden. Het gevolg is dan dat dergelijke bouwplannen niet worden gerealiseerd terwijl volkshuisvestelijk en vanuit economische ontwikkeling van de stad wel gewenst is. Bij woningbouwontwikkelingen geldt deze mogelijkheid niet. Net als bij alle andere ontwikkelingen geldt dat voor deze bouwplannen geen parkeervergunningen (bewonersvergunning, werknemersvergunning of bezoekerspas) worden afgegeven. Het college van B&W kan besluiten hierop uitzonderingen toe te staan.

5.2.

Wanneer een bouwplan, niet zijnde woningbouw, een autoparkeerbehoefte van één parkeerplaats heeft, dan hoeft die niet gerealiseerd te worden. Zo wordt voorkomen dat voor bouwplannen die zeer weinig verkeer aantrekken een oplossing voor de parkeerbehoefte moet worden gezocht. Net als bij alle andere ontwikkelingen geldt dat voor deze bouwplannen geen parkeervergunningen (bewonersvergunning, werknemersvergunning of bezoekerspas) worden afgegeven. Het college van B&W kan besluiten hierop uitzonderingen toe te staan.

5.3.

De in 5.1 en 5.2 genoemde mogelijkheid wordt maximaal één (1) keer per bouwontwikkeling gegeven. Als een bouwontwikkeling opgesplitst wordt ingediend om deze ontheffing te verkrijgen, wordt de ontheffing slechts eenmalig verleend. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt.

Artikel 6 - Deelmobiliteit

6.1

Deelauto's (en / of andere mobiliteitsconcepten) kunnen in gebieden waar betaald parkeren geldt worden ingezet als manier om minder parkeerplekken op eigen terrein te realiseren. In gebieden zonder betaald parkeren is het risico dat bewoners hun eigen auto gewoon op straat (of een straat verderop) parkeren te groot. Als grens worden de loopafstanden in *tabel 1* gehanteerd. Valt een ontwikkeling in een gebied met betaald parkeren, maar ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens van het gebied waar parkeren nog gratis is, dan hebben deelauto's (en / of andere mobiliteitsconcepten) geen meerwaarde in het oplossen van de parkeerbehoefte.

6.2

Door het aanbieden van deelauto's hoeven minder parkeerplaatsen voor auto's te worden gerealiseerd. Een parkeerplaats voor een deelauto (inclusief het aanbieden van de deelauto) vervangt vijf reguliere autoparkeerplaatsen; per saldo zijn per deelauto (incl. plek voor die deelauto) dus vier parkeerplaatsen minder nodig.

6.3

De substitutie als in 6.1. is voor maximaal 20% van de parkeervraag van woningen mogelijk. Aan het inzetten van deelauto's worden geen consequenties verbonden voor het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen.

Artikel 7 - Afwijkingsmogelijkheden

Een plan zonder voldoende parkeeroplossing kan op basis van zwaarwegend belang voldoende gemotiveerd ter besluitvorming worden voorgelegd aan het College van B&W. Het college kan dan gemotiveerd besluiten een algemene vrijstelling te verlenen (op basis van wabo artikel 2.12 lid 1 sub a onder 1, met verwijzing naar het artikel uit het van toepassing zijnde bestemmingsplan). In dat geval hoeft aan (een deel van) de parkeerbehoefte niet voldaan te worden wanneer



in het bouwplan de parkeerbehoefte niet op eigen terrein wordt opgelost en/of wanneer in het bouwplan de parkeerbehoefte niet binnen loopafstand wordt opgelost. In dat geval kan voor de parkeerbehoefte of een deel daarvan) een beroep gedaan kan worden op de overcapaciteit in de openbare ruimte. Dat is mogelijk tot 80% van de parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand.

In deze gevallen kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld over het realiseren van extra fietsvoorzieningen of het compenseren van groen. Een mobiliteitsplan moet onderdeel uitmaken van deze aanvullende afspraken. Deelmobiliteit kan deel uitmaken van dat mobiliteitsplan onder de voorwaarden uit artikel 6.

Bijvoorbeeld in het geval van sociale woningbouw bestaat de mogelijkheid dat afspraken worden gemaakt over het realiseren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte waarbij de woningen niet worden uitgesloten van parkeervergunningen. Ook hierbij worden aanvullende afspraken gemaakt: de parkeerdruk mag niet boven de 80% uitkomen en voor het gebruik van de openbare ruimte wordt een vergoeding overeengekomen. Dit alles mag echter geen negatief effect hebben op de kwaliteit van de openbare ruimte binnen en buiten het plangebied. In gebieden waar betaald parkeren geldt, is het met een mobiliteitsplan mogelijk minder parkeerplaatsen dan de minimum parkeernorm en/of een grotere substitutie dan maximaal 20% (zie artikel 6) van de parkeervraag door deelauto's te realiseren.

Onder een mobiliteitsplan wordt verstaan een breed en samenhangend pakket van mobiliteitsmaatregelen passend bij de doelgroep, waarbij in ieder geval het gebruik van openbaar vervoer, deelfietsen en/of deelauto's wordt gestimuleerd. Daarbij is het aan de ontwikkelende partij te onderbouwen dat d.m.v. dit mobiliteitsplan in voldoende parkeerplaatsen voor auto en fiets is voorzien. Artikel 6 geldt onverkort, i.e. deelauto's (en / of andere mobiliteitsconcepten) kunnen alleen in gebieden waar betaald parkeren geldt worden ingezet als manier om minder parkeerplekken op eigen terrein te realiseren. De brede belangenafweging en besluitvorming door het College van B&W maakt géén onderdeel uit van de parkeertoets, en dient altijd voorgaand aan de vergunningaanvraag plaats te vinden.

Artikel 8 - Ontwikkelzones

In nieuwe ontwikkelzones of -gebieden (zie de kaart in bijlage 1 van de beleidsregels) moeten de parkeernormen voor auto en fiets en locaties van de parkeerplaatsen onderdeel zijn van een gebiedsvisie. In die gebiedsvisie kunnen normen uit zone A, B of C (of delen daaruit, of combinaties daarvan) onverkort van toepassing verklaard worden op deze ontwikkelzones. Zo kunnen bijvoorbeeld aan de randen van een ontwikkelzone de normen van zone C van toepassing worden verklaard, terwijl in het meer urbane centrum van de ontwikkelzone de normen uit zone A kunnen gelden.

Daarbij geniet het de voorkeur parkeren voor auto en fiets niet per ontwikkeling maar voor het hele plangebied op te lossen. Een parkeerbalans kan hierbij als instrument worden ingezet om zicht te houden op het totale benodigde parkeeraanbod voor de gehele gebiedsontwikkeling. In een parkeerbalans wordt in een bepaald gebied de parkeervraag met het (al dan niet bestaande) parkeeraanbod vergeleken, zodat een parkeertekort of overschot in beeld kan worden gebracht. De parkeerbalans kan worden gedifferentieerd naar doelgroep, tijd en locatie. Voor toekomstig

situaties wordt er gebruik gemaakt van prognoses en kencijfers (eventueel op basis van parkeernormen). Wanneer een gebied gefaseerd wordt gerealiseerd moet in iedere fase de parkeerbilans sluitend zijn. In het plangebied is betaald parkeren een randvoorwaarde. Om in dergelijke gebieden efficiënt met de ruimte om te gaan kunnen mobiliteitsconcepten als MaaS (Mobility-as-a-Service) en/of deelauto's een rol spelen. Uitgangspunt is dat het mobiliteitsconcept eveneens op eigen terrein wordt gerealiseerd. Adressen in dergelijke ontwikkelzones komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte.

Dit wordt geregeld in de Parkeerverordening alsmede in de Nadere Regels op de Parkeerverordening. Aangaande deelauto's en MaaS-concepten geldt in ontwikkelzones artikel 6 onverkort.

Artikel 9 - Loopafstanden

Als aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan omdat er voldoende bestaande (en beschikbare) parkeergelegenheid op eigen terrein (op loopafstand) beschikbaar is, hoeft geen (of minder) parkeergelegenheid op eigen terrein te worden aangelegd. In dat geval kan het College van B&W besluiten dat door het inzetten van deze parkeergelegenheid aan de behoefte wordt voldaan.



Artikel 10 - Bestaande parkeerplaatsen

Bij een functiewijziging mag de parkeerbehoefte van de vorige functie niet in mindering gebracht worden op de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. De parkeerplaatsen die op eigen terrein vrijkomen doordat een oude functie verdwijnt mogen wel worden gebruikt. Bij uitbreiding van een bestaande functie moet de parkeerbehoefte berekend worden voor het totale plangebied, dus ook van het al bestaande deel van de functie. Bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein mogen worden gebruikt in de oplossing van de totale parkeerbehoefte. Kortom: bij een functiewijziging dient de parkeerbehoefte die volgt uit de nieuwe functie in zijn geheel op eigen terrein worden opgelost.

Bijvoorbeeld:

- een klein kantoorpand zonder eigen parkeergelegenheid wordt omgebouwd tot appartementencomplex. Het kantoorpand had een parkeerbehoefte van tien plekken. Die tien plekken mogen niet in mindering gebracht worden op de parkeerbehoefte van het appartementencomplex. De parkeerbehoefte van het appartementencomplex moet in zijn geheel op eigen terrein worden opgelost;
- een klein kantoorpand wordt omgebouwd tot appartementencomplex. Het kantoorpand had tien parkeerplekken op eigen terrein. Als die plekken in stand worden gehouden, mogen ze gebruikt worden om (voor een deel) te voldoen aan de parkeerbehoefte van het appartementencomplex.

Artikel 11 - Dubbelgebruik

Wanneer bij een ontwikkeling minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen kan bij het bepalen van de parkeerbehoefte gebruik worden gemaakt van aanwezigheidspercentages. Parkeerplaatsen zijn vaak uitwisselbaar. Daarom is het niet noodzakelijk de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen.

Of parkeerplaatsen kunnen worden uitgewisseld, hangt af van de locatie van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen. Niet alle functies kennen dezelfde bezetting op dezelfde tijdstippen. Bepalend is het dagdeel waarvoor (rekening houdend met dubbelgebruik) in totaal het grootste aantal plekken gerealiseerd moet worden. Zie tabel II.

Artikel 12 - Elektrische voertuigen

Het aantal elektrische auto's blijft stijgen. Elektrisch wordt het nieuwe normaal. Bij nieuwbouw moet de ontwikkelaar daarom voldoende laadpunten realiseren. Ook moeten voldoende aanvullende voorzieningen worden opgenomen voor een verder groeiende vraag. Deze nota sluit daarom aan bij hetgeen in het Bouwbesluit 2012 (artikel 5.14 t/m 5.16) is opgenomen aangaande voorzieningen voor elektrisch laden. De gemeente Groningen zal in de toekomst voor adressen ontstaan na vaststelling van deze beleidsregel geen laadpunten in de openbare ruimte toestaan.

Artikel 13 - Gehandicaptenparkeerplaatsen

Ook gehandicaptenparkeerplaatsen moeten op eigen terrein worden gerealiseerd. Als richtlijn moeten bij bezoekersfuncties 1 op de 50 parkeerplaatsen worden ingericht als gehandicaptenparkeerplaats. Daarbij geldt dat bij 51 parkeerplekken twee parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats worden ingericht en bij 101 drie parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats worden ingericht, et cetera. Bij functies waarbij evident meer gehandicaptenparkeerplaatsen nodig zijn (zoals bijvoorbeeld een verpleeghuis, seniorenflat of gezondheidscentrum) moeten meer gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd worden.

IV Functies autoparkeren

Artikel 14 - Woningen

14.3

Wanneer het voor bezoekers te omslachtig is om op het eigen terrein van het bezoekadres te parkeren, zullen zij de auto in de openbare ruimte parkeren. Daarmee verhogen ze de parkeerdruk alsnog. Daarom:

- 1 moeten bezoekersparkeerplaatsen (daadwerkelijk) toegankelijk zijn voor de bezoekers;
- 2 mogen bezoekersparkeerplaatsen ook binnen het plangebied in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

Er worden aan bewoners en gebruikers van nieuw of (ver-)bouwplannen geen bezoekerspassen uitgegeven voor deze plekken. Voor gebruik van deze plekken moet (in gebieden waar betaald parkeren geldt en binnen het geldende betaalvenster) dan worden betaald.

Wanneer de parkeernorm van de woningen lager ligt dan het bezoekersdeel, wordt het bezoekersdeel verlaagd tot de waarde van de parkeernorm.

14.5

In bouwplannen (vooral bij nieuwbouwwoningen) wordt soms parkeerruimte ingetekend op eigen terrein op een locatie die ook geschikt zou zijn als voor- of achtertuin. Dit wordt parkeren 'achter de heg' genoemd. Dit wordt afgeraden, omdat de praktijk uitwijst dat veel bewoners er in de loop der tijd voor kiezen om deze parkeerplaats op te heffen en de ruimte als tuin in te richten. Parkeren gebeurt dan alsnog in de openbare ruimte, terwijl daar geen parkeerruimte gepland was. Dit gebeurt vooral in gebieden waar geen betaaldparkerenregime geldt. Een verhoogde parkeerdruk op straat is het ongewenste gevolg. Daarom geldt voor gebieden zonder betaald parkeren:

- dat we afraden parkeerruimte in te tekenen op eigen terrein op een locatie die ook geschikt zou zijn als voortuin;
- dat we niet toestaan parkeerruimte in te tekenen op eigen terrein op een locatie die ook geschikt zou zijn als achtertuin;
- dat wel parkeerruimte ingetekend mag worden achter het huis op eigen terrein tussen berging en openbare weg;

Wanneer een bewoner een parkeerplek 'achter de heg' heeft opgegeven voor een voor- of achtertuin, geldt bij de invoering van betaald parkeren niet automatisch een recht op een parkeervergunning. Dit moet in koop- of huurcontracten (i.c.m. kettingsbedingen) voldoende helder zijn. Als men op eigen terrein kan parkeren (of als voorzien is dat op eigen terrein geparkeerd zou moeten worden) dan moet men dat doen. In gebied mét betaald parkeren raden we af parkeerruimte in te tekenen op eigen terrein op een locatie die ook geschikt zou zijn als voortuin, maar staan we toe dat parkeerruimte wordt ingetekend op eigen terrein op een locatie die ook geschikt zou zijn als achtertuin.

Een parkeerplaats op een oprit of in een garage, carport of voor- of achtertuin mag worden meegerekend. In gebieden zonder betaald parkeren mag dat niet wanneer de kans groot is dat de parkeerplaats niet wordt gebruikt en de auto in de openbare ruimte wordt geparkeerd. Zo wordt een garage in de praktijk gebruikt als berging en niet of nauwelijks als parkeerplaats. Van de twee parkeerplaatsen achter elkaar wordt er vaak maar één gebruikt. Wanneer een parkeerplaats wordt gecombineerd met de toegang tot de woning (de voordeur) dient naast de parkeerplaats(en) minimaal 0,75 meter vrijgehouden te worden.

14.6

Parkeren op eigen erf ('achter de heg') zal altijd een of meerdere parkeerplaatsen betreffen. Als de parkeerbehoefte exclusief het bezoekersdeel hoger is dan één, dienen op eigen erf twee parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Er wordt uitgegaan van een hoger autobezit dan één auto per woning. Je parkeert je tweede auto niet op het eigen erf van de burens. Wanneer bewoners en hun bezoek gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen, is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk.



Artikel 16 - Kantoren en bedrijven

In sommige gevallen kan een bedrijf worden onderverdeeld in ruimte met een kantoorfunctie (bedrijfsleiding, administratie) en ruimte met een bedrijfsfunctie (productie). In dat geval kan de parkeernorm per functie gehanteerd worden. De parkeerbehoefte bestaat dan uit de opgetelde deelresultaten.

Voor bedrijvigheid aan huis bestaat geen aparte parkeernorm. De aard van de bedrijvigheid bepaalt of gerekend moet worden met de norm voor kantoren of de norm voor bedrijven. Hierbij hoeft alleen rekening gehouden worden met het vloeroppervlakte waarop de bedrijvigheid wordt uitgeoefend en niet met de oppervlakte van de woning. De woning heeft een eigen parkeernorm.

Ook voor bedrijfsverzamelgebouwen bestaat geen aparte parkeernorm. Voor bedrijven en kantoren die in een bedrijfsverzamelgebouw gevestigd zijn, worden de parkeernormen van tabel VI in combinatie met de aanwezigheidspercentages gebruikt. Als nog niet bekend is welke bedrijven zich gaan vestigen in het bedrijfsverzamelgebouw, wordt de parkeernormering voor arbeidsintensieve en bezoekersintensieve kantoren gebruikt.



Artikel 17 - Onderwijs en kinderopvang

De parkeerbehoefte voor kiss-and-rideplaatsen bij basisscholen en kinderdagopvang wordt berekend met de volgende formule: $([A] \times [B] \times ([D] / [E])) / [C]$

- A. Het aantal leerlingen op de school of de capaciteit op de opvang;
- B. Het gemiddeld aantal kinderen dat met de auto gebracht of gehaald wordt;
- C. Het gemiddeld aantal kinderen per auto;
- D. De gemiddelde parkeerduur in minuten;
- E. De duur van de spits in minuten.

Bij uitbreiding van een bestaande school of kinderopvang kan voor B en C gebruik gemaakt worden van de gegevens over de bestaande situatie. Wanneer die cijfers onbekend zijn of er sprake is van complete nieuwbouw gelden de volgende kencijfers:

- B: Percentage autokinderen voor basisscholen: 14% (0,14)*
Percentage autokinderen voor kinderdagopvang: 50% (0,5)
- C: Aantal kinderen per auto: 1,1 kind/auto
- D: Bij basisscholen 10 minuten. Bij kinderdagopvang 15 minuten. Afhankelijk van de loopafstand van de kiss-and-rideplekken tot de ingang van het gebouw.
- E: Bij basisscholen 15 minuten. Bij kinderopvang 60 minuten.

* voor scholen met een duidelijk groter verzorgingsgebied kan een hoger percentage gelden. Hiervoor geldt maatwerk, (mede) afhankelijk van het verzorgingsgebied en de locatie van de school.

V Fietsparkeren

Artikel 22

De fiets is en blijft een zeer belangrijk vervoermiddel in Groningen. Bijna 60 procent van de vervoersbewegingen in de stad wordt per fiets gemaakt. Naast een al goed functionerende fietsinfrastructuur zijn er voldoende en goede fietsparkeerplaatsen nodig om het fietsen en de openbare ruimte aantrekkelijk te houden. Het fietsparkeren is in Groningen onderdeel van het totale parkeerbeleid. Daarom moeten initiatiefnemers en ontwikkelaars van gebiedsontwikkelingen en bouwprojecten voldoende parkeervoorzieningen voor fietsen realiseren. Daarbij moeten de fietsenstallingen zodanig vormgegeven te worden dat deze ook daadwerkelijk voor fietsparkeren worden gebruikt. Als richtlijn gelden daarbij de kwaliteitseisen zoals geformuleerd in *de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter van de gemeente Amsterdam, datum publicatie 19 maart 2018*.

Ook bij transformatie, herontwikkeling en bestemmingswijziging van bestaande panden kan de behoefte aan parkeervoorzieningen voor fietsen veranderen. Ook bij deze projecten komen de parkeervoorzieningen in principe op eigen terrein, al dan niet inpandig.

Fietsparkeernormen kennen echter niet dezelfde wettelijke basis als autoparkeernormen. Bergruimte en de buitenruimte bij nieuwbouw van woningen zijn in afdeling 4.5 en 4.6 van het Bouwbesluit 2012 voorgeschreven. Daardoor zijn ontwikkelaars verplicht om bij nieuwe woningen een individuele (fietsen)berging te realiseren. Ook biedt dit ruimte voor gelijkwaardige alternatieven. In Groningen geldt bij niet-grondgebonden woningen (appartementen) als gelijkwaardig alternatief een voorkeur voor een gezamenlijke fietsenstalling. Bewoners benutten een gezamenlijke fietsenstalling beter voor het parkeren van hun fiets dan een individuele berging.





Ook moet in Groningen:

- fietsparkeren voor vaste gebruikers (bewoners en werkers) op eigen terrein worden opgelost;
- voor bezoekersparkeren in overleg met de gemeente gekeken worden naar een passende oplossing aansluitend op de vigerende fietsstrategie van de gemeente. Dit kan betekenen dat de fietsparkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein worden gerealiseerd, in de openbare ruimte een plek vinden of worden afgekocht door een storting in het fietsparkeerfonds.¹ Deze gelden worden door de gemeente gebruikt om grootschalig/centrale fietsparkeerlocaties te realiseren.

Voor de fietsen en scooters die bij bezorgdiensten horen geldt dat zij bij het bedrijfsadres op het eigen terrein gestald dienen te worden.

Voor functies waarvoor geen fietsparkeernormen beschikbaar zijn moet de ontwikkelaar een eigen inschatting maken of zoeken naar vergelijkbare voorbeelden elders. Zo zijn aparte kencijfers voor bromfietsen niet voorhanden. Bromfietsen zijn (net als scooters, biro's, canta's en gelijkwaardige voertuigen) onderdeel van de fietsparkeernormen. Het is daarom aan de ontwikkelaar om een inschatting te maken hoe de parkeerplaatsen over de voertuigtypen verdeeld moet worden. Kwalitatieve eisen die aan de stallingen gesteld worden komen overeen met die in het keurmerk FietsParKeur en de Leidraad fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6. In deze normen zijn de belangrijkste kwaliteitseisen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid ook opgenomen.

¹ Voor de uitvoering van het fietsparkeerfonds zal een afzonderlijke uitvoeringsdocument worden uitgewerkt.

De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers 2019 van het Fietsberaad (versie februari 2019, versie 1). Hier is het volgende uitgangspunt gehanteerd:

- Zone A: hoog fietsgebruik
- Zone B: gemiddeld fietsgebruik
- Zone C: laag fietsgebruik

In nieuwe ontwikkelgebieden kunnen de normen voor zone A, B of C (of delen daaruit, of combinaties daarvan) onverkort van toepassing worden verklaard.

Bij de tabellen

Kantoren: Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Voor kantoren met bezoekersfuncties: minimaal 6 fietsparkeerplaatsen.

Basisschool: bij een school met een groot verzorgingsgebied komen weinig kinderen te voet, maar worden ze óf met de auto óf met de fiets gebracht. Hoe groter het verzorgingsgebied, hoe meer fietsen en auto's. Daarom geldt hier maatwerk.

Omvang restaurant: inclusief de oppervlakte van het terras.



Instandhoudingsverplichting

De gemeente Groningen toetst de berekening van de parkeerbehoefte, de onderbouwing daarvan en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien aan de Beleidsregel Parkeernormen 2021. Deze toetsing en de eventuele afspraken die daaruit volgen worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en/of een privaatrechtelijke overeenkomst.

Het vastleggen van parkeerafspraken geeft de gemeente de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals afgesproken. Dat betekent dat handhavend kan worden opgetreden. Ook kan zo geen onduidelijkheid bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Daarbij moet in ieder geval worden vastgelegd dat:

- 1) als bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen blijvend door alle gebruikers van het pand/gebouw te gebruiken zijn.
- 2) parkeergelegenheid bij woningen op eigen terrein niet mag worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat in gebieden waar het stedenbouwkundig ontwerp uitgaat van parkeren op eigen terrein in plaats van in de openbare ruimte, door het toevoegen van bebouwing op eigen terrein de parkeerplaatsen op eigen terrein verdwijnen.

Wanneer deelauto's of een mobiliteitsconcept onderdeel zijn van de parkeeroplossing, moet de manier waarop die deelauto's of een mobiliteitsconcept beschikbaar zijn en blijven zowel in de publiekrechtelijke als privaatrechtelijke afspraken opgenomen worden. Daarin wordt ook opgenomen wat de gevolgen zijn wanneer de service van de deelauto of het mobiliteitsconcept niet langer wordt geboden. Deze afspraken kunnen per ontwikkeling verschillen en zijn maatwerk. Een gevolg is in elk geval dat de gemeente Groningen bij het ontstaan van tekorten geen parkeergelegenheid zal realiseren of vergunningen in de openbare ruimte zal uitgeven.



Ook kunnen

- 1) nadere eisen gesteld worden. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die – indien nodig – alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.
- 2) bij de regels van het bestemmingsplan voorwaardelijke verplichtingen worden opgenomen om bijzondere gebruikersbepalingen vast te leggen. Zo kan in een bestemmingsplan bijvoorbeeld geregeld worden dat een bepaald gebruik slechts is toegestaan als aan een bepaalde voorwaarde wordt voldaan.

In de omgevingsvergunning en/of een privaatrechtelijke overeenkomst wordt in ieder geval opgenomen welke parkeerafspraken met de gemeente gemaakt zijn. Dit betreft onder andere (maar niet uitsluitend) de mogelijkheid een parkeervergunning aan te vragen voor de openbare ruimte (voor bewoners en/of bedrijven en (al dan niet bij invoering van een betaaldparkeren-regime het recht een bezoekerspas te kunnen kopen, het recht op een gehandicaptenparkeerplaats in de openbare ruimte et cetera.

Ook moeten die afspraken voor (toekomstige) gebruikers van de voorzieningen in het bouwplan (bijvoorbeeld huurders / kopers / gebruikers van evt. appartementen) vóór het aangaan van een koop- of huurovereenkomst volkomen helder en duidelijk zijn. Het is aan de ontwikkelaar om (toekomstige) bewoners en andere gebruikers te informeren over de (toekomstige) parkeer-situatie. Deze informatie maakt daarom onderdeel uit van koop of huurovereenkomst en komt ook terug in een (ketting)beding, splitsingsakte of ander contract.