BELEIDSREGELS FIETSPARKEERNORMEN DEN HAAG

3 december oktober 2015

Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling
Afdeling Verkeer

In digitale vorm zijn deze beleidsregels opgemaakt om DUBBELZIJDIG te worden afgedrukt.
Bij enkelzijdig afdrukken treft u daarom lege pagina's aan.

SAMENVATTING

Aanleiding
Den Haag wil met het stellen van fietsparkeernormen bij nieuw- en verbouwontwikkelingen het groeiende gebruik van de fiets faciliteren en stimuleren. De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. Daarnaast wil de gemeente ook voorkomen dat de kwaliteit van de buitenruimte onder druk komt te staan doordat fietsen teveel geparkeerd worden op plaatsen met een intensief gebruik van de openbare ruimte zoals in de binnenstad.

Bij het stellen van fietsparkeernormen is het faciliteren van het groeiende fietsgebruik het uitgangspunt. Daarbij gaat de gemeente uit van een groeiend aandeel van de fiets in de totale verplaatsingen. De fietsparkeernormen worden toegepast op de nieuwbouw en verbouw van kantoren, bedrijven en voorzieningen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Voor de fietsparkeernormen bij woningen wordt de eis uit het bouwbesluit overgenomen, waarin is aangegeven dat bij woningen een berging aanwezig is.

Juridische basis voor fietsparkeernormen
De fietsparkeernormen inclusief de toepassing van de beleidsregels, kunnen vanaf het moment van vaststelling door de gemeenteraad van Den Haag, worden opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen. Als de normen in een bestemmingsplan staan opgenomen, dienen bouwplannen die binnen de regels van het bestemmingsplan vallen te worden getoetst op grond van deze beleidsregels.

Fietsparkeernormen
Omwille van de eenduidigheid is bij het opstellen van fietsparkeernormen zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek rond de parkeernormen voor de auto. Voor het bepalen van de hoogte van de fietsparkeernormen zijn de fietsparkeerkencijfers van het CROW als basis gebruikt. Op basis van gegevens uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) en het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN) van het Centraal Bureau Statistiek, zijn deze cijfers gecorrigeerd voor de Haagse situatie. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen gebieden met een hoog en gebieden met een lager aandeel fietsgebruik aan de bestemmingszijde. Verder is in de normen rekening gehouden de groei van het fietsgebruik in de periode tot 2020 met 30%.

Parkeerbehoefte en parkeereis
Parkeernormen zijn nodig om te kunnen beoordelen of er bij nieuw- en verbouw van vastgoed voldoende rekening wordt gehouden met de fietsparkeerbehoefte die een gebouw genereert. De bewijslast voor het eventuele afwijken van de fietsparkeernormen ligt bij de ontwikkelaar/initiatiefnemer. De initiatiefnemer moet de behoefte aan fietsparkeerplaatsen berekenen en aangeven hoe deze vraag kan worden gefaciliteerd. De parkeer*behoefte* is het getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen volgens de parkeernormen in beginsel beschikbaar moeten zijn

binnen (of in de nabije omgeving van) het concrete bouwplan. Aan de hand daarvan en de specifieke omstandigheden van het plan, stelt de gemeente de specifieke parkeer*eis* op. De parkeereis wordt in de omgevingsvergunning vermeld en is juridisch bindend.

Toepassingskader

In de eerste fase wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling berekend aan de hand van het bouwplan en de daarbij behorende parkeernorm. Dan volgt in de tweede fase het vaststellen van de parkeereis: een nadere beschouwing indien nodig van de berekende parkeerbehoefte. De berekende fietsparkeerbehoefte wordt afgezet tegen de specifieke aard en omvang en de omgeving van het bouwplan om tot een fietsparkeereis te kunnen komen. De grootte van de fietsparkeerbehoefte en de omgeving van het bouwplan zijn daarbij van groot belang. Indien er concrete aanleiding bestaat om de berekende fietsparkeerbehoefte bij te stellen, is het aan de ontwikkelaar om aan te tonen op grond waarvan dat nodig is. Dubbelgebruik kan daar bijvoorbeeld een aanleiding voor zijn. De ontwikkelaar mag natuurlijk wel meer fietsparkeerplaatsen aanleggen dan de berekende parkeerbehoefte.

In het gebied binnen de centrumring, inclusief het gebied rond Den Haag Centraal, en de kuststrook van Scheveningen is de urgentie van de fietsparkeerproblematiek het grootst. Er is hier reeds een nijpend tekort aan fietsparkeerplaatsen. Daarnaast is er een gebrek aan ruimte voor realisatie van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte en kan dit alleen tegen hoge kosten in inpandige voorzieningen. Daarom hanteert de gemeente hier een strengere eis voor de aanwezigheid van fietsparkeerplaatsen voor bezoekers dan in de andere delen van de stad. Het is niet de bedoeling om bouwplannen te frustreren. Voor kleine bouwplannen en vooral verbouwplannen is het vaak onmogelijk om fietsparkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein te realiseren, hiervoor geldt een vrijstellingsgrens. In het centrum en de Scheveningse kuststrook ligt die grens lager dan in de andere delen van stad (respectievelijk minder dan 10 en minder dan 50).

Er kan op twee manieren aan de parkeereis worden voldaan. Op eigen terrein of middels een storting in het fietsparkeerfonds (of een combinatie). Op eigen terrein dienen de fietsparkeerplaatsen goed bereikbaar en comfortabel te zijn. Voor bezoekers is verder de bereikbaarheid belangrijker, voor werknemers en scholieren het comfort. Bij afkoop van de fietsparkeereis middels een storting in het parkeerfonds, dient de gemeente te voorzien in de behoefte van fietsparkeerplaatsen door realisatie en exploitatie van (openbaar toegankelijke) fietsparkeervoorzieningen.

In de derde fase worden de gemaakte afspraken vastgelegd. Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen afspelen.

Inhoud

Samenvatting i

1 Inleiding 3

2 Doel en strekking 5

2.1 Waarvoor worden Fietsparkeernormen opgesteld? 5

2.2 Toepassing van de normen 5

3 Normen om parkeerbehoefte te bepalen 7

3.1 Parkeerbehoefte 7

3.2 Woningen : fietsenberging conform bouwbesluit 7

3.3 Normen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen. 8

3.4 Indeling gebieden parkeernormen hoog-laag 9

4 Toepassingskader 12

4.1 Inleiding 12

4.2 Bepalen fietsparkeerbehoefte 12

4.3 Opstellen van de parkeereis 14

4.3.1 Vrijstelling van de parkeereis 14

4.3.2 De norm gewijzigd toepassen. 15

4.3.3 Voorzien in de fietsparkeerbehoefte 16

5 Afspraken, realisatie en handhaving 21

6 Bijlagen 23

Bijlage 1 Definities Termen en begrippen 23

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages 24

1 INLEIDING

In de Haagse Nota Mobiliteit en in de nota "parkeernormen Den Haag" is aangekondigd dat de gemeente Den Haag normen zal ontwikkelen voor de aanwezigheid van fietsparkeren bij kantoren, bedrijven en voorzieningen. Met het stellen van fietsparkeernormen bij nieuw- en verbouwbouwontwikkelingen wil de gemeente het groeiende gebruik van de fiets faciliteren en stimuleren. De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. Daarnaast wil de gemeente ook voorkomen dat de kwaliteit van de buitenruimte onder druk komt te staan doordat fietsen teveel geparkeerd worden op plaatsen met een hoge ruimtedruk, zoals in de binnenstad.

Bij het stellen van fietsparkeernormen is het faciliteren van het groeiende fietsgebruik het uitgangspunt. In de Haagse Nota Mobiliteit wordt uitgegaan van een groei van het fietsgebruik in de periode 2010 – 2020 met 30%. Daarbij gaat de gemeente uit van een groeiend aandeel van de fiets in de totale verplaatsingen. De fietsparkeernormen hebben betrekking op de nieuwbouw en verbouw van kantoren, bedrijven en voorzieningen waarvoor een omgevingsvergunning[1] verplicht is. Voor de fietsparkeernormen bij woningen wordt de eis uit het bouwbesluit overgenomen, waarin is aangegeven dat bij woningen een berging aanwezig is[2].

De fietsparkeernormen zijn afgestemd op de fietsparkeerbehoefte die samenhangt met het bouwplan. De realisatie van voldoende fietsparkeerplaatsen bij bouwplannen is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers/ontwikkelaar. De initiatiefnemer moet kunnen aantonen dat het plan aan de fietsparkeernormen voldoet. De normen bieden daarmee **geen** oplossing voor het bestaande tekort aan fietsparkeerplaatsen in sommige delen van de stad. Hiervoor wordt ingezet op de uitbreiding van de stallingscapaciteit en handhaving[3]

Met het stellen van parkeernormen voor fietsers, wordt aangesloten op het parkeerbeleid voor auto's. Voor bouwontwikkelingen in de stad is de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid reeds vanaf de jaren '80 een belangrijk uitgangspunt bij bouwontwikkelingen. Feitelijk wordt met de introductie van fietsparkeernormen een inhaalslag gemaakt, waarmee de fiets een volwaardige positie krijgt in het parkeerbeleid van de gemeente. De parkeernormen voor fietsers zijn daarmee integraal onderdeel van het parkeerbeleid van de gemeente. Omwille van de eenduidigheid is bij het opstellen van fietsparkeernormen zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek rond de parkeernormen voor de auto.

---

[1] Sinds de invoering van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo) bestaat de bouwvergunning niet meer, daarvoor in de plaats is de omgevingsvergunning gekomen.
[2] In het bouwbesluit staan voorschriften met betrekking tot het bouwen, gebruiken en slopen van bouwwerken.
[3] Zie Visie Fietsparkeren Binnenstad (RIS 256219)

De gemeente Den Haag is overigens niet de enige gemeente in Nederland die fietsparkeernormen ontwikkelt. Ook andere Nederlandse gemeenten zijn hiermee bezig. Zo heeft de gemeente Utrecht in 2013 normen voor fietsparkeren bij bouwplannen vastgesteld[4]. Ook de gemeente Amsterdam en Rotterdam zijn voornemens om fietsparkeernormen te ontwikkelen.

Leeswijzer

De opbouw van deze beleidsregels is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt aangegeven wat het doel van de parkeernormen is en hoe de juridische basis is geregeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 uiteengezet hoe de nieuwe normen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen zijn bepaald. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op de manier waarop met de normen omgegaan moet worden: het toepassingskader. In hoofdstuk 5 is aangegeven hoe de afspraken voor realisatie van voldoende fietsparkeerplaatsen bij een bouwplan worden vastgelegd.

Aan deze beleidsregels zijn diverse bijlagen toegevoegd. In de tekst wordt specifiek naar deze bijlagen verwezen. Bijlage 1 is echter van algemene aard, daarin is een lijst opgenomen van definities van de begrippen die in deze beleidsregels worden gehanteerd.

[4] Nota stallen en parkeren, gemeente Utrecht

2 DOEL EN STREKKING

2.1 Waarvoor worden Fietsparkeernormen opgesteld?

Fietsparkeernormen zijn nodig om een prognose te kunnen maken van de te verwachten behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Met de fietsparkeernormen, inclusief het toepassingskader, wordt een belangrijke stap gezet op weg naar een transparante en eenvoudige werkwijze bij het opstellen van de fietsparkeereis. Bij het opstellen van de normen wordt rekening gehouden met een groei van het fietsgebruik.

In deze beleidsregels worden normen gesteld aan de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen bij nieuw- en verbouwontwikkelingen van kantoren, bedrijven en voorzieningen. Hierbij is dezelfde functionele indeling gehanteerd als bij de autoparkeernormen. Voor de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplaatsen bij woningen worden de eisen van het bouwbesluit overgenomen.

2.2 Toepassing van de normen

Wellicht is het toepassen van de normen nog belangrijker dan het vaststellen ervan. Wanneer namelijk een prognose is gemaakt van de te verwachten behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen op basis van de normen, dient die verwachting te worden geprojecteerd op de concrete situatie van de betreffende ontwikkeling. Voordat de gemeente bepaalt hoeveel parkeerplaatsen bij het bouwplan gerealiseerd moeten worden dient dus eerst goed gekeken te worden naar de concrete situatie waarbinnen de nieuw- of verbouw is gepland. Om tot een parkeereis te komen wordt de berekende parkeerbehoefte op basis van de fietsparkeernormen in relatie gebracht met de ruimtelijke context van het bouwplan.

2.3 Juridische basis voor fietsparkeernormen

De parkeernormen in deze beleidsregels (inclusief het toepassingskader) hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag voor een omgevingsvergunning op dit moment aan de bouwverordening of het bestemmingsplan. Wanneer bij dergelijke bouwontwikkelingen realisering van parkeerplaatsen wordt geëist, moet die eis rechtmatig zijn. De fietsparkeernormen worden daarom juridisch verankerd om een goede ruimtelijke ordening te waarborgen.

Gemeenten zijn op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening verplicht om bestemmingsplannen te actualiseren. Daar waar een bestemmingsplan geactualiseerd wordt, worden de fietsparkeernormen uit deze beleidsregels overgenomen en wordt verwezen naar het toepassingskader in de meest recente beleidsregels. Ook als er

voor een bouwplan ontheffing van een bestemmingsplan noodzakelijk is, kan als eis worden gesteld dat aan de fietsparkeernormen moet worden voldaan.

De fietsparkeernormen in deze beleidsregels, kunnen vanaf het moment van vaststelling door de gemeenteraad van Den Haag, worden opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen. Als de normen in een bestemmingsplan staan opgenomen, dienen bouwplannen die passen binnen de regels van het bestemmingsplan en liggen binnen het bestemmingsplangebied getoetst te worden op grond deze beleidsregels.

3 NORMEN OM PARKEERBEHOEFTE TE BEPALEN

Fietsparkeernormen worden gehanteerd om de behoefte aan fietsparkeerplaatsen als gevolg van nieuw- en verbouw ontwikkelingen, duidelijk en eenduidig in beeld te brengen. Inzicht in de factoren die de parkeerbehoefte bepalen is daarom een voorwaarde om de hoogte van de normen te kunnen bepalen. Pas wanneer die factoren duidelijk zijn kunnen de normen zelf worden geformuleerd. Zie paragraaf 3.4.

De gemeente Den Haag wil het gebruik van de fiets stimuleren, daarom worden fietsparkeernormen vraagvolgend geformuleerd. De behoefte aan fietsparkeerplaatsen is leidend voor het aanbod. Daarbij is rekening gehouden met een groei van het fietsgebruik in de periode tot 2020.

3.1 Parkeerbehoefte

De gemeente Den Haag hanteert fietsparkeernormen bij de nieuw- en verbouw van vastgoed. Het doel daarvan is, om eenvoudig te kunnen berekenen welke parkeer-behoefte het nieuw te bouwen project naar verwachting zal genereren. Daarmee wordt nog geen uitspraak gedaan over de manier waarop invulling kan worden gegeven aan de behoefte aan fietsparkeerplaatsen. Dat is namelijk afhankelijk van de specifieke aard en omvang en de omgeving van het bouwplan. Met de fietsparkeer-norm wordt in eerste instantie de vraag naar parkeercapaciteit bepaald. In paragraaf 3.2 en 3.3 worden respectievelijk de fietsparkeernormen voor woningen en voor kantoren, bedrijven en voorzieningen toegelicht.

3.2 Woningen : fietsenberging conform bouwbesluit

Vanaf 1 april 2012 geldt het vigerende bouwbesluit waarin de fietsenberging bij woningen verplicht is gesteld[5]. In het bouwbesluit worden eisen gesteld aan de omvang van de berging. In het bouwbesluit is een minimale oppervlaktemaat per woning voldoende voor het tenminste kunnen bergen van enkele fietsen en wat objecten. Een bergruimte mag onder bepaalde voorwaarden gedeeld worden. Hiermee kan bij bijvoorbeeld studentenflats worden volstaan met één gemeenschappelijke fietsenberging.
Het bouwbesluit eist verder dat een bergruimte vanaf de openbare weg al dan niet via de eigen tuin of via een bergingsgang of via een gemeenschappelijke verkeersruimte kan worden bereikt, zonder door de woning te moeten. Een bergruimte op zolder of bijvoorbeeld op de tweede verdieping van een portiekflat zonder lift voldoet niet aan deze eis. Wel zal aan de eis worden voldaan wanneer de bergruimte bijvoorbeeld bereikbaar is via een niet te lange trap die is voorzien van een fietsgootje.

[5] Zie http://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012_nvt/artikelsgewijs/hfd4/afd4-5 voor volledige tekst fietsenberging in bouwbesluit.

Fietsenberging in het bouwbesluit (artikel 4.31)

1. Een woning heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van tenminste 5 m² bij een breedte van tenminste 1,8 m en een hoogte daarboven van tenminste 2,3 m.
2. In afwijking van het eerste kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte tenminste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.
3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

3.3 Normen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen

In het bouwbesluit zijn geen normen opgenomen voor de aanwezigheid van fietsparkeervoorzieningen bij kantoren, bedrijven en voorzieningen. Voor deze functies is het fietsparkeerbeleid in beginsel behoeftevolgend. Dat betekent dat er nu, maar ook in de toekomst, voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd om aan de vraag van werknemers en bezoekers te voldoen.

Voor het bepalen van de hoogte van de fietsparkeernormen zijn de fietsparkeerkencijfers van het CROW[6] als basis gebruikt. Op basis van gegevens uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) en het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN)[7] van het Centraal Bureau Statistiek, zijn deze cijfers gecorrigeerd voor de Haagse situatie. Het fietsgebruik in een aantal delen van Den Haag ligt onder het landelijk gemiddelde. In deze wijken wordt meer gebruik gemaakt van andere vervoermiddelen. Daarom is onderscheid gemaakt tussen gebieden met een hoog aandeel fietsgebruik aan de bestemmingszijde en gebieden met een lager aandeel fietsgebruik aan de bestemmingszijde. In de normen is rekening gehouden met ruimte voor groei van het fietsgebruik in de periode tot 2020 met 30%. Tot slot zijn de cijfers getoetst en gecorrigeerd op de Haagse situatie aan de hand van tellingen "op straat". Om te toetsen of deze vraag overeenkomt met de werkelijke vraag en om te voorzien in een fietsparkeernorm voor functies waarvoor nog geen kengetal beschikbaar was, zijn aanvullende tellingen uitgevoerd bij verschillende functies in de stad. Op basis hiervan is de definitieve lijst met fietsparkeernormen per functie vastgesteld.

Voor een uitgebreide beschrijving van de totstandkoming van de normen wordt verwezen naar de rapportage van Goudappel Coffeng[8].

[6] CROW uitgave 291; leidraad fietsparkeren.
[7] MON Mobiliteitsonderzoek Nederland; Onderzoek Verplaatsingen in Nederland
[8] Goudappel Coffeng; totstandkoming van de getallen.

Figuur 3.1: Onderzoeksmethodoek schematisch weergegeven

3.4 Indeling gebieden parkeernormen hoog-laag

De fietsparkeernormen hebben betrekking op de gehele stad (afgebakend door de gemeentegrenzen). Het fietsgebruik in Den Haag verschilt echter per stadsdeel. Daarom is gekeken naar het fietsgebruik aan de bestemmingskant van de verplaatsing. Welk deel van de verplaatsingen naar kantoren, bedrijven en voorzieningen vindt met de fiets plaats? Er is daarbij gezocht naar een logische gebiedsindeling. Het fietsgebruik in Den Haag valt daarbij uiteen in twee gebieden:

- Gebieden met een hoog fietsgebruik aan de bestemmingszijde; 20 tot 30% van de verplaatsingen naar bestemmingen in deze gebieden worden op de fiets gemaakt. Het gaat om; de Haagse binnenstad, Scheveningen, Haagse Hout, Segbroek, Loosduinen, Moerwijk en Wateringse Veld.

- Gebieden met een laag fietsgebruik aan de bestemmingszijde; minder dan 20% van de verplaatsingen naar bestemmingen in deze gebieden worden op de fiets gemaakt. Binnen dit gebied vallen de wijken Laak, Schilderswijk, Transvaal, Bouwlust, Vrederust, Morgenstond, Ypenburg, Leidschenveen, Vroondaal en de kuststrook van Scheveningen.

Er zijn in Den Haag drie belangrijke verklarende factoren voor de behoefte aan fietsparkeerplaatsen aan de bestemmingszijde:

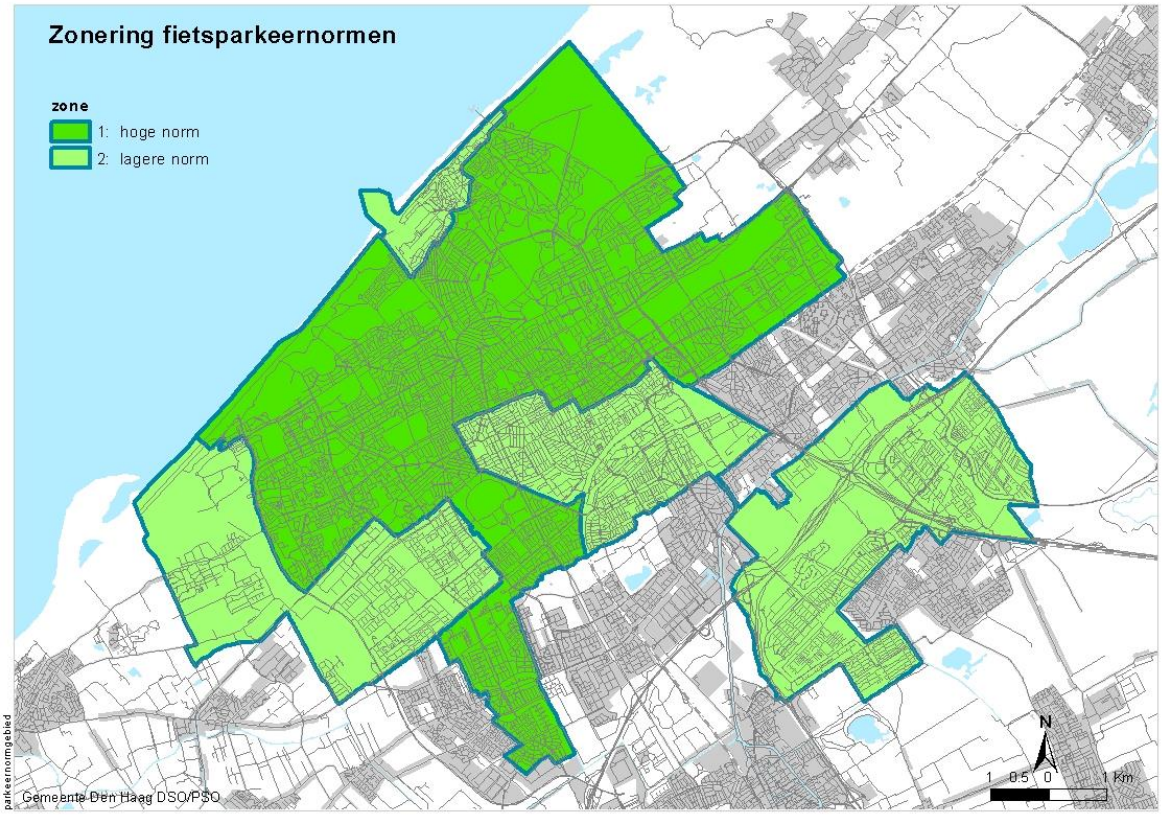
1. Bevolkingsdichtheid van de omliggende wijken; hoe hoger de bevolkingsdichtheid in de omliggende wijk(en), hoe meer vraag naar fietsparkeerplaatsen. Korte verplaatsingsafstanden en een hoge dichtheid van voorzieningen zorgen hier voor een hoog fietsgebruik. Aan dun(ner) bevolkte randen van het stedelijk gebied is het fietsgebruik lager dan in de dichtbevolkte delen van de stad.

2. Bevolkingssamenstelling van de wijken; hoe meer niet-westerse allochtonen, hoe lager de vraag naar fietsparkeerplaatsen. Niet westerse allochtonen maken meer gebruik van het openbaar vervoer en lopen ook meer, het autogebruik en het fietsgebruik liggen lager. Zo wordt in de Schilderswijk veel minder gefietst dan in het Statenkwartier.

3. Snelweg-oriëntatie van de locatie en barrières op de fietsroutes naar het centrum. Hoe sterker een wijk op de snelweg is georiënteerd en hoe groter de afstand en de barrières naar het centrum, hoe lager het fietsgebruik. Dit is goed terug te zien in het fietsgebruik naar bestemmingen in Leidschenveen en Ypenburg.

De gebiedsindeling voor de fietsparkeernormen wijkt daarmee af van de gebiedsindeling van de parkeernormen voor auto's. Dit komt omdat de fietsparkeernormen vraagvolgend zijn en de autoparkeernormen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen sturend zijn. Wel geldt dat in alle gebieden met een lage parkeernorm voor auto's, de hoge parkeernorm voor fietsparkeren van toepassing zijn, zodat het gebruik van de fiets naar deze bestemmingen wordt gestimuleerd.

Figuur 3.3: zonering fietsparkeernormen



Tabel 3.1: Normen voor berekening van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij kantoren, bedrijven en voorzieningen

functie	eenheid	fietsparkeer-normen Hoog	fietsparkeer - normen Laag	aandeel bezoekers
woningen	Aanwezigheid van een fietsenberging conform bouwbesluit			
handel				
groothandel	100 m² bvo	0,06	0,04	80%
showroom	100 m² bvo	0,8	0,5	95%
winkelen				
supermarkt	100 m² bvo	3,2	2	93%
winkel	100 m² bvo	4,2	1,4	80%
werken				
bedrijf	100 m² bvo	0,26	0,17	5%
kantoren zonder baliefunctie (medewerkers)	100 m² bvo	1,5	1	5%
extra baliefunctie bij kantoor (alleen bezoekers)	per balie	4,5	2,9	100%
magazijn	100 m² bvo	0	0	5%
horeca				
café/bar, strandtent	100 m² bvo	10	7	90%
cafetaria/lunchroom	100 m² bvo	10	7	90%
restaurant	100 m² bvo	10	7	80%
hotel	per kamer	0,1	0,075	77%
cultuur				
museum	100 m² bvo	1	0,6	95%
bibliotheek	100 m² bvo	3,3	2,1	97%
religiegebouw	100 m² bvo	5	3,2	100%
bioscoop/theater/schouwburg/congres	100 m² bvo	4,7	3	94%
sociaal cultureel centrum/wijkverenigingsgebouw	100 m² bvo	7,4	4,7	100%
sportvoorzieningen				
sportschool	100 m² bvo	3,4	2,1	87%
sporthal	100 m² bvo	2,7	1,7	95%
sportveld	100 m² terrein	1,3	0,8	95%
zorgvoorzieningen				
ziekenhuis/medisch centrum	100 m² bvo	1	0,7	29%
verpleeg-/verzorgingshuis	100 m² bvo	0,2	0,1	60%
arts/maatschap	100 m² bvo	1,9	1,2	55%
onderwijs				
primair onderwijs	100 m² bvo	6,9	4,4	95%
kinderdagverblijf	100 m² bvo	1,9	1,4	0%
middelbaar onderwijs	100 m² bvo	10,9	7	95%
HBO/ROC	100 m² bvo	9,9	6,3	72%
avondonderwijs	100 m² bvo	7,4	4,7	95%
overig				
begraafplaats/crematorium	begrafenis/crematie	22	14	99%

4 TOEPASSINGSKADER

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de gemeente na overleg met de bouwende partij tot een **fietsparkeereis** komt en afspraken maakt over het faciliteren van de fietsparkeerbehoefte door de ontwikkelaar. In een aantal gevallen zal dit echter niet nodig zijn vanwege de kleine schaal van de ontwikkeling.

Het ontwerpproces heeft over het algemeen een iteratief karakter. Het is van belang dat er in een zo vroeg mogelijk stadium rekening wordt gehouden met de fietsparkeeropgave bij de ontwikkeling. Op basis van de eerste (schets-)ontwerpen wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten fietsparkeerbehoefte bij de ontwikkeling. Het gaat dan om het aantal fietsparkeerplaatsen waar de bouwende partij tijdens het ontwerpproces van kan uitgaan. De bewijslast voor het afwijken van de normatieve fietsparkeerbehoefte ligt bij de ontwikkelaar/initiatiefnemer. De initiatiefnemer moet de behoefte aan fietsparkeerplaatsen berekenen en aangeven hoe deze vraag kan worden opgelost.

De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor het faciliteren van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen die samenhangt met het bouwplan. De ontwikkelende partij heeft ook belang bij realisatie van voldoende fietsparkeerplaatsen voor de werknemers, bezoekers en studenten die op de nieuwe ontwikkeling afkomen. Maar bij veel kleinschalige bouw- en verbouwinitiatieven is het niet goed mogelijk voor de ontwikkelaar om voldoende fietsparkeerplaatsen te realiseren. Het is niet de bedoeling deze bouwontwikkelingen te frustreren. Daarom is een ondergrens ingesteld voor de realisatie van fietsparkeerplaatsen. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de fietsparkeerbehoefte van bezoekers en de fietsparkeerbehoefte van werknemers/scholieren.

Zodra een ontwerp concreet is en een omgevingsvergunning wordt aangevraagd kan de parkeer*behoefte* worden aangescherpt naar de parkeer*eis*. Als binnen het bouwplan bijvoorbeeld niet mogelijk is om fietsparkeerplaatsen te realiseren, is het in sommige gevallen mogelijk om de fietsparkeereis af te kopen. De bewijslast daarvoor ligt bij de ontwikkelaar. De gemeente neemt dan de verantwoordelijkheid van het voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen over.

Vervolgens moeten afspraken gemaakt worden over de concrete invulling van de parkeereis en de eventuele consequenties daarvan. Met andere woorden: waar kunnen de gebruikers van het pand, na realisatie van het bouwplan, werkelijk hun fietsen parkeren?

4.2 Bepalen fietsparkeerbehoefte

Op basis van de fietsparkeernormen en kenmerken van een bouw- of verbouwplan kan de verwachte fietsparkeerbehoefte berekend worden. Bij nieuwbouwplannen

wordt enkel naar de behoefte van de nieuwe functie gekeken op basis van het programma en de ligging in stad. Bij verbouwplannen worden de nieuwe en oude fietsparkeerbehoefte gesaldeerd. De fietsparkeerbehoefte van de oude functie wordt afgetrokken van de fietsparkeerbehoefte van de nieuwe functie.

De parkeerbehoefte maakt duidelijk hoeveel fietsparkeerplaatsen er nodig zijn om alle - voor de betreffende functie(s) gebruikte - fietsen een plek te kunnen bieden. De fietsparkeerbehoefte wordt berekend op basis van drie kenmerken van het bouw/verbouwplan:

- de functie(s);
- de omvang (het aantal m² bvo, het aantal m² terrein, aantal kamers, per locatie of het aantal balies);
- de ligging.

Bij het berekenen van de fietsparkeerbehoefte zijn verschillende gegevens nodig. Deze gegevens verschillen per functie, daarom is het van groot belang om zo concreet mogelijk aan te geven om wat voor een ontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal worden. Op basis van deze gegevens wordt de te hanteren norm bepaald.

Het is goed mogelijk dat voor een bepaalde functie geen specifieke norm is vastgesteld. In dat geval wordt gekozen voor een norm van een functie waarbij het parkeergedrag het best aansluit bij de te bouwen ontwikkeling.

Vervolgens is een opgave nodig van de omvang van de ontwikkeling. De omvang van de ontwikkeling wordt uitgedrukt in aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (bvo), exclusief parkeerruimten (zie Nen-norm 2580). Bij de kantoren, bedrijven en voorzieningen telt het oppervlak van alle gebouwde ruimten dus mee, inclusief bergingen, (buiten)wanden en het verticale verkeersoppervlak.

De aanvrager van de vergunning is verantwoordelijk voor de aanlevering van de benodigde gegevens van het bouwplan. Wanneer de gegevens van het bouwplan bekend zijn, wordt de bijbehorende norm gekozen. Deze norm wordt vermenigvuldigd met het vloeroppervlak van de ontwikkeling.

Afronding
De fietsparkeerbehoefte van een bouwplan wordt in eerste instantie in decimalen uitgerekend. Voor de afronding gelden de volgend regels:

- *bij nieuwbouw met enkelvoudige functie*

Bij nieuwbouw waarin slechts een functie wordt gerealiseerd wordt de berekende parkeerbehoefte naar boven afgerond op gehele getallen.

- *bij nieuwbouw met meerdere functies*

Bij nieuwbouw waarin meerdere functies zijn opgenomen wordt voor de afronding, eerst gekeken naar het maatgevende dagdeel. Dat kan per functie verschillen waardoor parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar kunnen zijn. Hiervoor zijn door het CROW uit onderzoek aanwezigheidspercentages per functie en dagdeel bepaald (zie

paragraaf 4.3.2 onder: *dubbelgebruik*[9]). Voor iedere functie wordt voor het maatgevende dagdeel de fietsparkeerbehoefte afzonderlijk berekend en worden de niet-afgeronde uitkomsten bij elkaar opgeteld. De maatgevende parkeerbehoefte van nieuwbouw plannen is het maximale -niet afgeronde- aantal fietsparkeerplaatsen dat op enig dagdeel voor alle functies tezamen nodig is rekening houdend met de uitwisselbaarheid van fietsparkeerplaatsen. Dit maximum wordt vervolgens op een geheel getal naar boven afgerond.

- *bij verbouwplannen*

In verbouwplannen wordt gekeken naar het in decimalen berekende saldo van de maatgevende fietsparkeerbehoefte van het bestaande (oude) gebouw en de maatgevende fietsparkeerbehoefte na de verbouw. Als het saldo gelijk is aan of hoger is dan de grens van de vrijstelling (zie paragraaf 4.3.1), wordt de maatgevende parkeerbehoefte naar boven op een geheel getal afgerond.

4.3 Opstellen van de parkeereis

De fietsparkeernormen zijn van groot belang bij het voorspellen van de toekomstige fietsparkeerbehoefte. Bij een bouwplan speelt echter meer dan alleen een voorspelling van de toekomstige fietsparkeerbehoefte: er is sprake van een fietsparkeervraag en een fietsparkeeraanbod. Het is goed mogelijk dat de werkelijke parkeervraag afwijkt van de met de parkeernormen berekende parkeerbehoefte.

Voordat de gemeente bepaalt hoeveel fietsparkeerplaatsen bij het bouwplan gerealiseerd moeten worden, dient dus eerst goed gekeken te worden naar de concrete situatie waarbinnen de nieuw- of verbouw is gepland. Anders gezegd: De berekende fietsparkeerbehoefte wordt in relatie gebracht met de context van het bouwplan om tot een fietsparkeereis te kunnen komen. De grootte van de fietsparkeerbehoefte en de omgeving van het bouwplan zijn daarbij van groot belang.

4.3.1 Vrijstelling van de parkeereis

Dit fietsparkeerbeleid is er op gericht om het fietsgebruik in de stad te stimuleren en fietsparkeeroverlast in de openbare ruimte bij bouw- en verbouwplannen te voorkomen. Het is niet de bedoeling om bouwplannen te frustreren. Voor kleine bouwplannen en vooral verbouwplannen is het vaak onmogelijk om fietsparkeerplaatsen voor bezoekers op eigen terrein te realiseren. Bijvoorbeeld bij een kiosk of bij de verbouw van een kleine winkel. In gebieden in de stad met een hoge druk op de openbare ruimte ligt de vrijstellingsgrens voor de parkeerbehoefte van bezoekers lager dan in gebieden met een lagere druk op de openbare ruimte. In het centrum en Scheveningen kuststrook, wordt een ondergrens van 10 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers gehanteerd op basis van de berekende fietsparkeerbehoefte. In de overige delen van de stad wordt een ondergrens van 50 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers gehanteerd. Als de berekende fietsparkeerbehoefte voor bezoekers onder die grens ligt, wordt het bouw- of

[9] Zie ook tabel "Aanwezigheidspercentages" in bijlage 2

verbouwplan vrijgesteld van de fietsparkeereis. Indien de fietsparkeerbehoefte hoger ligt dan de grens dient het bouwplan in de eigen fietsparkeerbehoefte te voorzien.

4.3.2 De norm gewijzigd toepassen

Indien er concrete aanleiding bestaat om de berekende fietsparkeerbehoefte bij te stellen, is het aan de ontwikkelaar om aan te tonen op grond waarvan dat moet gebeuren. Hierna worden enkele argumenten toegelicht die hierbij een rol kunnen spelen:

Dubbelgebruik
De fietsparkeernorm wordt berekend voor de momenten waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootst is. Als binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de hoogtepunten van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen niet altijd op hetzelfde moment. Bij horeca is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts het grootst; bij een bedrijf of een kantoor zal die behoefte vooral overdag zijn. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de fietsparkeerbehoefte van de functies.

Door het combineren van die functies kan (een deel van) de benodigde fietsparkeercapaciteit wellicht dubbel worden gebruikt. In dergelijke gevallen zijn daarom meestal minder fietsparkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen.

Het bepalen van de mate waarin het mogelijk is om dubbelgebruik toe te passen hangt vooral af van de maatgevende momenten van de betreffende functies. Het CROW heeft hiervoor een tabel ontwikkeld waarin aanwezigheidspercentages zijn opgenomen per functie. Op het maatgevende moment is het aanwezigheidspercentage het hoogst (100%). Deze tabel is opgenomen in bijlage 2.

De gemeente wil het efficiënt gebruik van de schaarse openbare ruimte in de stad stimuleren. Er zijn dan ook omstandigheden denkbaar waarin dubbelgebruik met een naburige ontwikkeling/functie ook tot aanpassing van de parkeereis kan leiden. In dit soort gevallen moet de ontwikkelaar met een goed onderbouwd en compleet voorstel komen.

De behoefte aan fietsparkeerplaatsen is groter dan de norm aangeeft
Er geldt geen maximum norm voor de aanwezigheid van fietsparkeervoorzieningen. Ontwikkelaars kunnen er dus altijd voor kiezen om meer fietsparkeerplaatsen te realiseren dan volgens de norm noodzakelijk zijn.

Bijvoorbeeld bij sommige supermarkten kan er een grotere behoefte aan fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn. Bij deze zogenaamde "fietssupermarkten" komt een groot deel van de klandizie op de fiets, waarmee de vraag een factor 3 tot 4 hoger kan liggen dan de norm aangeeft.

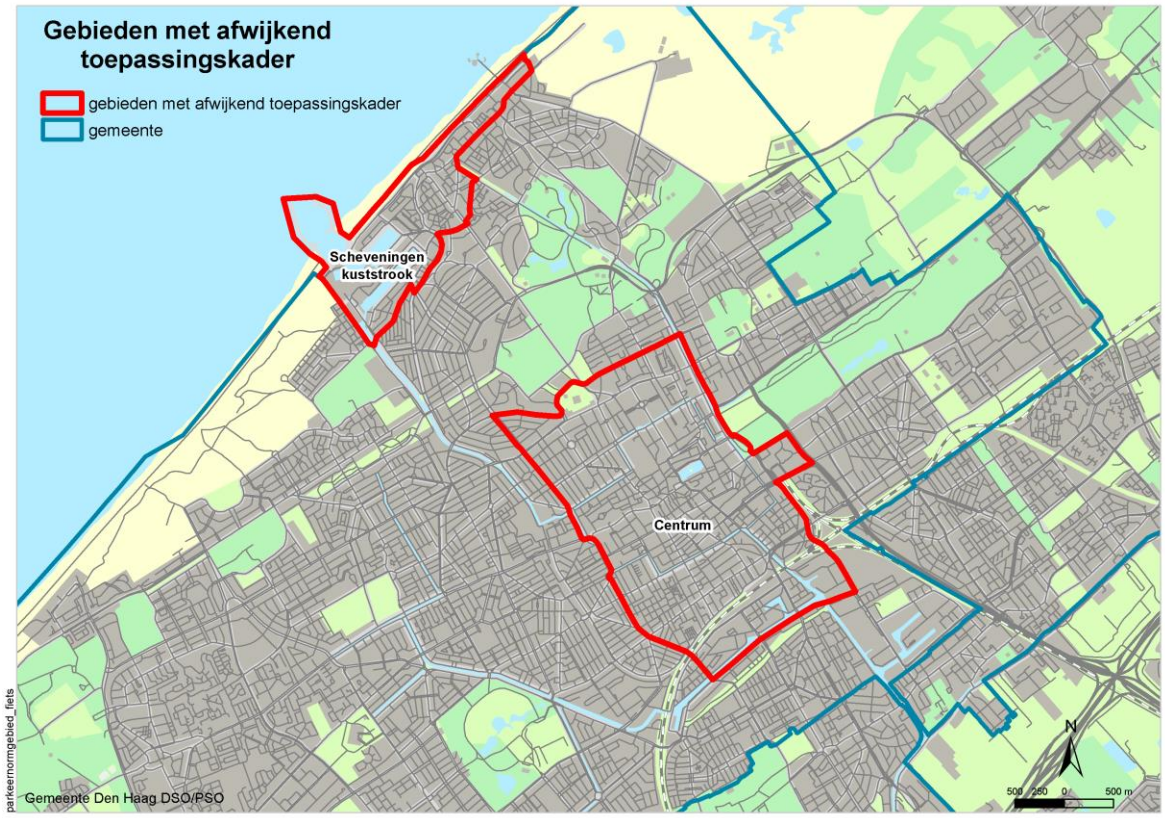
Gebiedsontwikkeling
Bij gebiedsontwikkelingen waarbij sprake is van meerdere functies bij transformatie van bestaande gebouwen of bij sloop- en nieuwbouw, kunnen in een gezamenlijke aanpak door initiatiefnemers en gemeente voordelen bereikt worden in het oplossen van het parkeervraagstuk. Een gebiedsgerichte aanpak biedt mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeervoorzieningen. Daarnaast kunnen bezoekers meerdere bestemmingen in de gebiedsontwikkeling bezoeken waarmee rekening kan worden gehouden in de berekening van de parkeereis, zodat voorkomen wordt dat een overmaat aan fietsparkeerplaatsen ontstaat. Door een efficiënter gebruik van fietsparkeerplaatsen kunnen kostenvoordelen ontstaan bij de bouw en beheer van de nodige parkeervoorzieningen.

Samenwerking biedt ook de mogelijkheid om (tegen lagere kosten en minder ruimtebeslag) een hogere ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te bereiken. Dit is in belang van alle partijen. Daarvoor is maatwerk nodig met goede afspraken en garanties onder andere over hoe de eindsituatie er uit ziet. Afspraken over de fasering en termijnen van de gebiedsontwikkeling en de financiële bijdragen van elk van de betrokken partijen aan de te realiseren fietsparkeervoorzieningen dienen zorgvuldig te worden vastgelegd.
De gemeente kan randvoorwaarden scheppen die marktpartijen bewegen tot het initiëren van of deelnemen aan een gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld via het aanbod van fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte of medewerking aan tijdelijk parkeeroplossingen. Uiteraard zal in de eindsituatie aan de fietsparkeereis voldaan moeten worden.

4.3.3 Voorzien in de fietsparkeerbehoefte

De gemeente biedt ontwikkelaars een aantal mogelijkheden om de berekende fietsparkeerbehoefte van het bouwplan te faciliteren. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in twee gebieden; het centrum en Scheveningen kuststrook, en overige delen van de stad. Er wordt ook onderscheid gemaakt in de fietsparkeerbehoefte voor kortparkeerders en langparkeerders.

Gebiedsindeling toepassing normen
In het centrum en de kuststrook van Scheveningen is de urgentie van de fietsparkeerproblematiek het grootst. Er is hier reeds een nijpend tekort aan fietsparkeerplaatsen. Daarnaast is er een gebrek aan ruimte voor realisatie van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte en kan dit alleen tegen hoge kosten in inpandige voorzieningen. Daarom hanteert de gemeente hier een strengere eis voor de aanwezigheid van fietsparkeerplaatsen voor bezoekers dan in de andere delen van de stad. In onderstaande kaartjes is de begrenzing van deze twee gebieden aangegeven (de exacte begrenzing is te vinden op www.denhaag.nl). De andere delen van de stad vallen onder het gebied met een minder hoge ruimte druk.



Figuur 4.2: gebieden met een hoge ruimtedruk: gebied binnen centrumring en omgeving Centraal Station en gebied Scheveningen kuststrook

Voldoen aan de parkeervraag van bezoekers

Bezoekers van voorzieningen besteden over het algemeen kortere tijd op bestemming. In het centrum en de kuststrook van Scheveningen gelden voor bouwplannen met een fietsparkeervraag van bezoekers van meer dan **10 fietsparkeerplaatsen** de volgende twee mogelijkheden om in de vraag te voorzien:

- In eerste instantie dienen de fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te worden gerealiseerd.

En indien dit niet mogelijk is:

- Afkoop van de fietsparkeereis middels een storting in het parkeerfonds, waarbij de gemeente voorziet in de behoefte van fietsparkeerplaatsen door realisatie en exploitatie van (openbaar toegankelijke) fietsparkeervoorzieningen.

Consequenties: supermarkten, restaurants en de meeste cafés hebben bij nieuwbouw een grotere parkeerbehoefte dan 10 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers. Kleine winkels zoals de bakkers, slagerijen, minisupermarkten, drogisterijen, etc. vallen binnen de vrijstelling.

In de andere delen van de stad wordt voor de fietsparkeervraag van bezoekers een ondergrens van **50 fietsparkeerplaatsen** aangehouden en gelden de volgende mogelijkheden om in de vraag te voorzien:

- In eerste instantie dienen fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te worden gerealiseerd.

En indien dit niet mogelijk is:

- Afkoop van de fietsparkeereis middels een storting in het parkeerfonds, waarbij de gemeente in overleg met de ontwikkelaar voorziet in de behoefte van fietsparkeerplaatsen door realisatie en exploitatie van openbaar toegankelijke fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte of inpandig. Bijvoorbeeld de realisatie van fietsnietjes bij een supermarkt.

Consequenties: alleen bij nieuwbouw van grote supermarkten (groter dan 1600 m2 BVO), restaurants, kantoren met baliefunctie en bij grote culturele centra en sportvoorzieningen, zijn meer dan 50 fietsparkeerplaatsen nodig voor bezoekers.

Voldoen aan de parkeervraag van werknemers, scholieren en studenten
Werknemers scholieren en studenten brengen vaak een dag(deel) door op hun bestemming; dit zijn langparkeerders. Voor deze groepen wordt geen ondergrens aangehouden. Er dient (minimaal) op eigen terrein in de parkeerbehoefte van de langparkeerders te worden voorzien. Bij verbouwplannen wordt vrijstelling verleend aan bouwplannen waarvan de gesaldeerde fietsparkeerbehoefte voor werknemers lager of gelijk is dan 10 fietsparkeerplaatsen. Afkoop is alleen in de binnenstad/Scheveningen een optie, omdat de gemeente hier kan voorzien in fietsparkeerplaatsen in (openbare) stallingen.

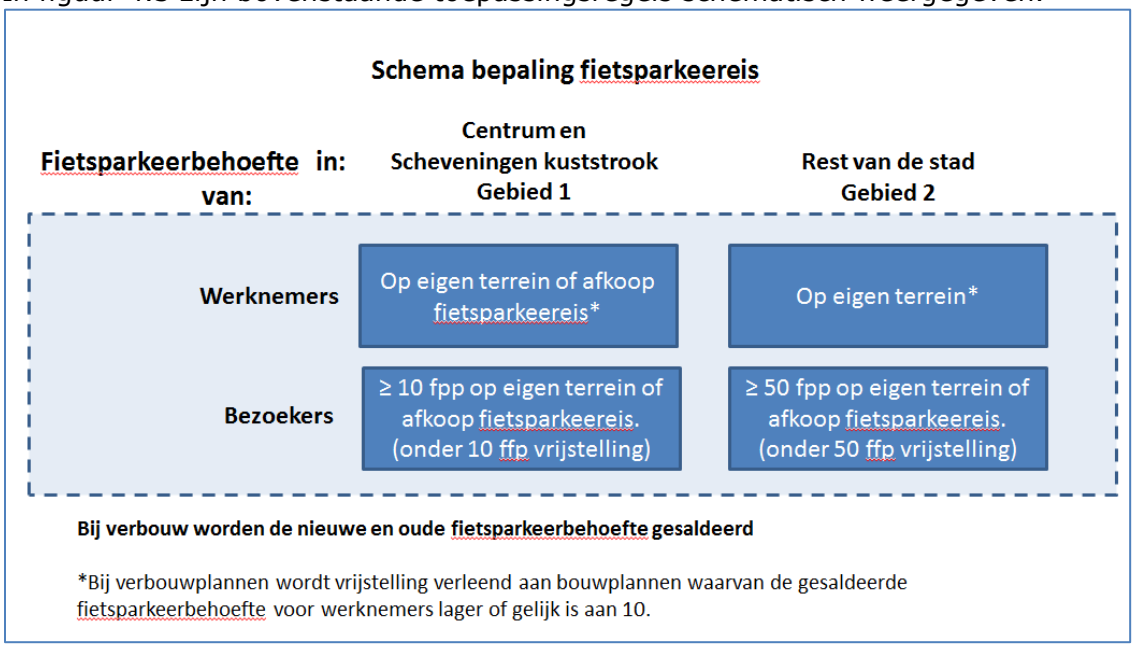
Fietsparkeerplaats op eigen terrein
Bij fietsparkeerplaatsen op eigen terrein kan onderscheid worden gemaakt tussen fietsparkeerplaatsen voor medewerkers en fietsparkeerplaatsen voor bezoekers. De duur van het parkeren speelt daarbij een grote rol, maar ook de bekendheid met de parkeerplaatsen is van belang. Voor kort parkeerders (bezoekers) dienen de fietsparkeerplaatsen vooral snel en zonder barrières bereikbaar te zijn. Voor lang parkeerders (werknemers, scholieren en studenten) is de snelle bereikbaarheid van de fietsparkeerplaatsen minder belangrijk. Voor hen is ook de veiligheid en het comfort (droog en voldoende ruimte) van de fietsparkeerplaats van belang. De gemeente Den Haag wil het fietsgebruik stimuleren. Voldoende, goed bereikbare, comfortabele, verkeersveilig ontsloten fietsparkeerplaatsen dragen daar aan bij.

Afkoop van de fietsparkeereis
In eerste instantie dienen fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te worden gerealiseerd. Wanneer het voor een ontwikkelaar onmogelijk is om goed bereikbare fietsparkeerplaatsen te maken, biedt de gemeente de mogelijkheid aan om de fietsparkeereis af te kopen. Dit kan gelden voor de gehele fietsparkeerbehoefte, maar ook voor alleen het bezoekersaandeel van de fietsparkeerbehoefte. De ontwikkelaar dient voor een ontwikkeling in het centrum of de kuststrook van Scheveningen dan een bedrag van € 2500,- per fietsparkeerplaats in het parkeerfonds te storten. Voor de andere delen van de stad geldt een afkoopbedrag van € 1000,- per fietsparkeerplaats. Het afkoopbedrag in het centrum en Scheveningen is hoger, omdat hier vaker een kostbare inpandige oplossing moet worden gezocht. De bedragen voor de afkoop in deze gebieden zijn gebaseerd op de investeringskosten, inclusief de kosten voor exploitatie van een bewaakte stallingsvoorziening voor een periode van 10 jaar[10], die de gemeente moet maken om de fietsparkeerplaatsen in de omgeving

[10] (Gebaseerd op de investerings- en exploitatiekosten voor de stallingen Rabijn Maarsenplein, Anna van Buerenstraat, Grote Markt (Laan), Grote Marktstraat en Stadhuis)

van de afkoop te realiseren. In andere delen van de stad is de afkoopsom gebaseerd op realisatie van een stallingsoplossing in de openbare ruimte. Hiermee maakt de gemeente wel investeringskosten, maar hoeft geen rekening te worden gehouden met exploitatie van een bewaakte stallingsvoorziening. Het afkoopbedrag in gebieden buiten het centrum en Scheveningen ligt daarom lager. In hoofdstuk 5 wordt de afkoopregeling verder toegelicht.

In figuur 4.3 zijn bovenstaande toepassingsregels schematisch weergegeven.



Figuur 4.3: schema bepaling fietsparkeereis

Kwaliteitseisen

Aan de vormgeving van de fietsparkeervoorziening wordt een aantal kwaliteitseisen gesteld; zodat er een bruikbare stalling ontstaat (conform de aanbevelingen van het CROW in de Leidraad fietsparkeren, publicatie 291)

- Toegankelijkheid. De fietsenstalling is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte. Een locatie aansluitend op aanrijroutes voor fietsers en dicht bij de ingang van het gebouw heeft de voorkeur. Bij inpandige stallingen in grote gebouwen kan de loopafstand worden bekort door 'binnendoor' toegang te geven tot de lift of de centrale hal.
- Inrichting stalling. De fietsvoorziening biedt voldoende maat tussen de geparkeerde fietsen, zodat de stalling goed bruikbaar is. Voor hoog-laag voorzieningen geldt een minimale hart-op-hart afstand van 37,5 cm, voor voorzieningen op een niveau geldt een minimale hart-op-hart afstand van 65 cm.
- Sociale veiligheid. Voldoende sociale veiligheid in en rond de stalling is belangrijk. De ingang van een stalling moet in elk geval goed in het zicht liggen en er moet voldoende verlichting zijn in de stalling en op de route naar de stalling.

- Indien de stalling op -1 of +1 is gesitueerd, is de stalling bereikbaar via hellingbanen of een goed toegankelijke trap met fietsgoot.

5 AFSPRAKEN, REALISATIE EN HANDHAVING

Wanneer de fietsparkeerbehoefte duidelijk is, en ook de manier waarop in die parkeer-behoefte wordt voorzien, moeten de afspraken vastgelegd worden over de concrete invulling van de parkeereis. Met andere woorden: waar kunnen de gebruikers van het pand, na realisatie van het bouwplan, hun fietsen daadwerkelijk parkeren?

Wanneer de fietsparkeereis voor een ontwikkeling en de wijze waarop die gerealiseerd zal worden zijn bepaald, is het van belang dat de afspraken daarover zo worden vastgelegd, dat de bouwende partij aan de voorgestelde fietsparkeer-oplossing kan worden gehouden. In het WABO-dossier en de omgevingsvergunning van het betreffende bouwplan worden de afspraken vastgelegd:

- welke ontwikkeling het betreft;
- een berekening van de parkeerbehoefte, onderverdeeld naar bezoekers en werknemers;
- de parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer de parkeereis lager is vastgesteld dan de berekende parkeerbehoefte;
- bij de parkeereis wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen voor bezoekers en werknemers;
- de wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan door de bouwende partij;
- mogelijke consequenties voor de gebruiker van het pand

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen afspelen.

Afkoopregeling parkeerfonds

Wanneer met een ontwikkelaar wordt overeengekomen dat de fietsparkeereis of een deel daarvan kan worden afgekocht, dient dit in een overeenkomst te worden vastgelegd. Naast bovenstaande afspraken worden ook de voorwaarden en het bedrag van de afkoop vastgelegd in die overeenkomst. De gemeente committeert zich door het aangaan van deze overeenkomst aan het oplossen van het tekort aan fietsparkeerplaatsen dat ontstaat door het bouw- of verbouwplan. Dit kan de gemeente doen door mee te liften met een bestaand project of te investeren in nieuwe fietsparkeerplaatsen. De volgende voorwaarden gelden voor afkoop van de fietsparkeereis middels een storting in het parkeerfonds:

- De gemeente dient zicht te hebben op een alternatieve locatie;
- De gemeente dient binnen 5 jaar na storting een fietsparkeeroplossing te realiseren;
- Die fietsparkeeroplossing dient binnen 500 meter loopafstand van de gekoppelde ontwikkeling te liggen;
- Er dienen door de gemeente of een andere partij voldoende fietsparkeerplaatsen te worden gerealiseerd voor de gebruikers van de ontwikkeling;

- De fietsparkeeroplossing dient ten minste toegankelijk te zijn tijdens de openingstijden van de gekoppelde ontwikkeling.

Handhaving
Met deze beleidsregels fietsparkeernormen beoogt de gemeenteraad een voor de burgers duidelijk en herkenbaar beleid te formuleren. De normen worden opgenomen in de nieuwe bestemmingsplannen en meegenomen als eis in de omgevingsvergunning. Volgens vaste jurisprudentie bestaat er een beginselplicht om handhavend op te treden.

Met betrekking tot de fietsparkeernormen bestaat de handhaving hierin dat bij de eindcontrole van de omgevingsvergunning wordt gekeken of aan alle eisen en voorwaarden, en dus ook aan de gestelde fietsparkeereisen zijn voldaan. Verder is in het Wabo Handhavingsuitvoeringsprogramma (HUP) capaciteit gereserveerd om te reageren op signalen/klachten uit de buurt om bij illegale (ver)bouw en illegaal gebruik van gronden en opstallen over te gaan tot handhaving.

6 BIJLAGEN

Bijlage 1 Definities Termen en begrippen

In de Beleidsregels Fietsparkeernormen Den Haag worden verschillende termen en begrippen gehanteerd die hieronder worden gedefinieerd.

Term / begrip:	Definitie:
BVO	Bruto vloeroppervlak
KBV	Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen
Maatgevende parkeerbehoefte	Het dagdeel van de week waarop de parkeerbehoefte van de betreffende functie het grootst is
Parkeerbehoefte	Het getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen volgens de parkeernormen in beginsel beschikbaar moet zijn binnen (of in de nabije omgeving van) het bouwplan
Parkeereis	Het aantal parkeerplaatsen dat in de omgevingsvergunning wordt vermeld en waarin de aanvrager van de omgevingsvergunning ten behoeve van het bouwplan moet voorzien
Parkeerfonds	Het fonds waarin door de aanvrager van de omgevingsvergunning de overeengekomen of opgelegde afkoopsom dient te storten voor het aantal fietsparkeerplaatsen dat volgens de parkeereis niet wordt gerealiseerd
Fietsparkeernorm	Het door de raad vastgestelde getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen per eenheid en per functie in een bepaald gebied van de stad benodigd zijn met in begrip van het bezoekers parkeren
Parkeeroplossing	De wijze waarop de parkeereis wordt gerealiseerd
Toepassingskader parkeernorm	Het geheel van regels en voorwaarden waarbinnen de parkeernormen worden toegepast
Uitwisselbaarheid (of dubbelgebruik)	Mate waarin een parkeerplaats door verschillende functies gebruikt kan worden (uitgedrukt in percentages)
Verbouw	Een bouwwerk dat gedeeltelijk wordt vernieuwd, veranderd of vergroot
Vrijstelling	De mogelijkheid om de aanvrager van een omgevingsvergunning vrij te stellen van de verplichting tot het realiseren van een zeker aantal fietsparkeerplaatsen

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

Onderstaande tabel bevat richtlijnen die gebruikt worden bij het bepalen van mogelijkheden tot dubbelgebruik van parkeercapaciteit.

De getallen betreffen percentages parkeerdruk. Het maatgevende moment is wanneer de aanwezigheid maximaal is (100%).

Bron: overgenomen uit CROW Kennismodule Parkeren / Hoofdstuk 4, tabel 8 (dd 08-10-2012)

Periode **Functie**	**werkdag-ochtend**	**werkdag-middag**	**werkdag-avond**	**koop-avond**	**werkdag-nacht**	**zaterdag-middag**	**zaterdag-avond**	**zondag-middag**
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%