

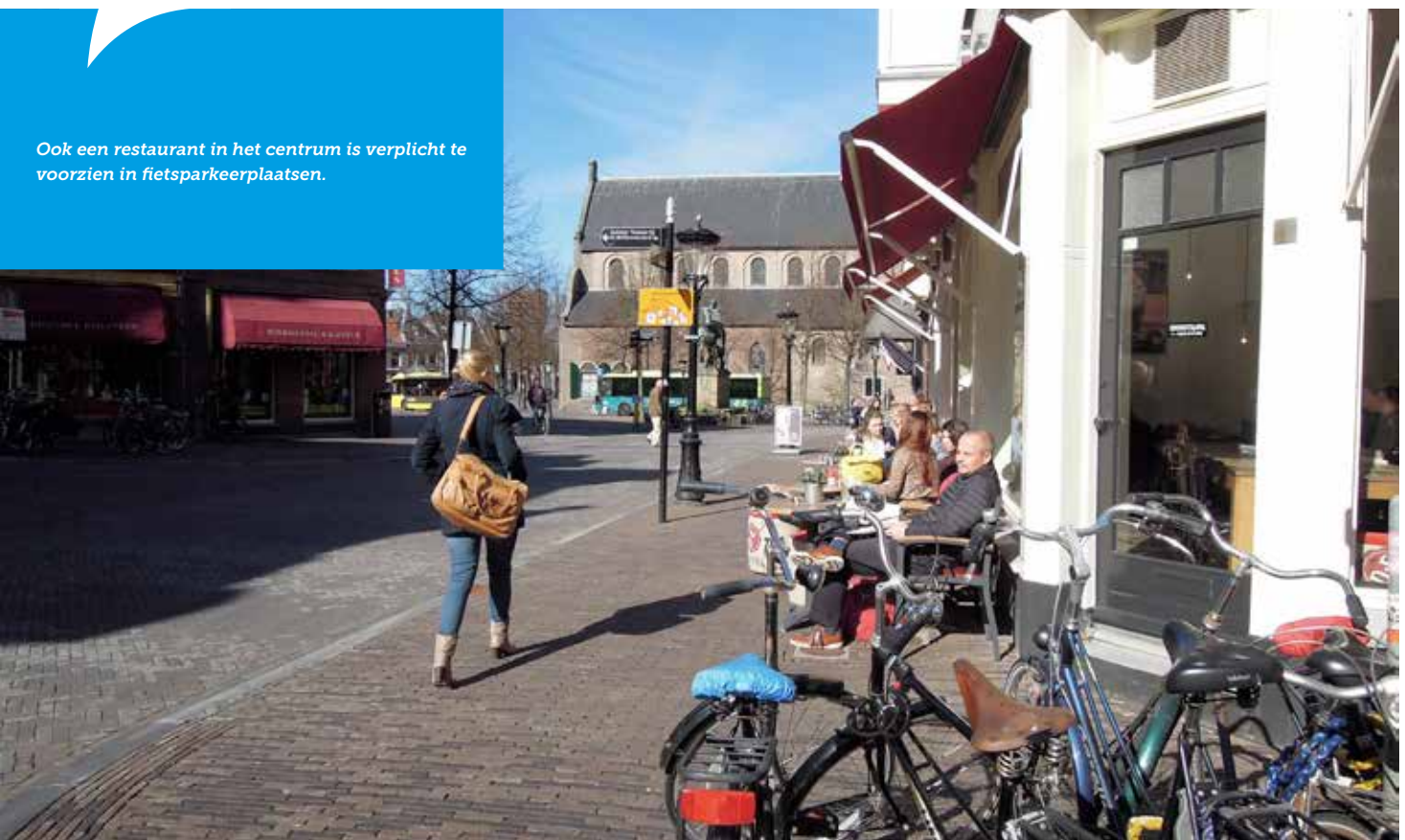
Fietsparkeernormen in de praktijk

Als eerste grote stad in Nederland heeft Utrecht in 2013 fietsparkeernormen vastgelegd voor alle vastgoedontwikkelingen. De normen geven aan hoeveel fietsparkeerplekken minimaal gerealiseerd moeten worden, in principe op eigen terrein. De fietsparkeereis bij een bouwplan is afhankelijk van de functie, de ligging en de omvang van de ontwikkeling.

De normen zijn min of meer te vergelijken met autoparkeernormen, maar er zijn ook verschillen. Zo zijn er voor autoparkeren ook maximumnormen. De fietsparkeernorm geeft alleen aan hoeveel fietsparkeerplaatsen minimaal gerealiseerd moeten worden, maar meer mag ook. Sterker nog, wie meer aanlegt mag in Utrecht vaak iets bezuinigen op het aantal autoparkeerplaatsen.

Het vastleggen van fietsparkeernormen is niet eenvoudig, omdat de wetgeving aan het veranderen is. Sinds april 2012 heeft het Rijk in het Bouwbesluit weer fietsenbergingen verplicht gesteld voor de woningbouw. Gemeenten mogen dan geen aanvullende eisen stellen. Voor andere functies, zoals kantoren en voorzieningen, zijn er geen Rijksnormen meer (er geldt wel een overgangsregeling tot 2017). Gemeenten moeten dat in de toekomst echter regelen via het bestemmingsplan. Utrecht heeft daar niet op gewacht en stelt nu dus al minimumeisen voor het aantal fietsparkeerplekken. In Utrecht wordt bij het fietsparkeren, net als bij het autoparkeren, onderscheid gemaakt in het centrum, de schil rond het centrum en de rest van de bebouwde kom. Ook de categorie-indeling is vrijwel hetzelfde: wonen, werken, winkels, enzovoort. Zo moet een restaurant in het centrum 18 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo) aanleggen, een supermarkt, zowel in het centrum als daarbuiten, 5,3 plaatsen per 100 m² bvo. De rijksnormen voor woningbouw kennen geen onderscheid naar gebiedstype. Uitgangspunt voor de fietsparkeernormen vormden de ken-

Ook een restaurant in het centrum is verplicht te voorzien in fietsparkeerplaatsen.





Bij een kinderdagverblijf behoren minimaal drie bakfietsplaatsen per locatie, zo schrijven de Utrechtse parkeernormen voor.

cijfers van CROW. Soms is er van afgeweken om beter aan te sluiten op de Utrechtse situatie, bijvoorbeeld voor supermarkten, kinderdagverblijven en als het gaat om commerciële dienstverlening. Voor enkele bijzondere functies, zoals een stadion of evenementenhal, wordt geen vaste norm gesteld. In plaats daarvan vraagt de gemeente Utrecht van de ontwikkelaar een mobiliteitsplan. Aan de hand hiervan wordt de fietsparkeereis vastgelegd.

Vrijstellingen

De regeling kent een aantal vrijstellingsmogelijkheden, bijvoorbeeld als er sprake is van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is de parkeereis op eigen terrein te realiseren. Dit geldt bijvoorbeeld vaak voor publieksfuncties in monumentale gebouwen. Maar ook ontwikkelingen in het centrum die niet groter zijn dan 750 m² bvo zijn vrijgesteld van de parkeereis. In die situaties houdt de gemeente de verantwoordelijkheid om voldoende fietsenrekken te plaatsen.

Vrijstelling is ook mogelijk wanneer de fietsparkeerplaatsen niet op eigen terrein maar op acceptabele loopafstand gerealiseerd worden, bijvoorbeeld in het openbare gebied of in een stalling elders. In de praktijk is dit nog maar weinig vorgekomen.

Uit de jurisprudentie bij autoparkeernormen is een belangrijke beperkende regel voortgekomen: voor bestaande gebouwen die een nieuwe functie krijgen moet de fietsparkeereis van de nieuwe functie verminderd worden met de eis voor de huidige functie. Alleen het surplus kan dus als eis gesteld worden. Ook bij sloop-nieuwbouw geldt iets soortgelijks.

	Centrum	Schil om centrum	Rest bebouwde kom
Kantoor (medewerkers)	1,7	1,2	1,2
Restaurant	18	18	15
Supermarkt	5,3	5,3	5,3
Sportschool	5	3,7	2
Theater	24	21	18
Ziekenhuis (bezoekers)	0,5	0,5	0,5
Kinderdagverblijf*	2	2	2
Middelbaar en hoger onderwijs (bezoekers)	12	12	12

Een paar voorbeelden van fietsparkeernormen zoals Utrecht die hanteert (aantal/100 m² bruto vloeroppervlak).

Om de bouw van fietsstallingen te stimuleren en de bouwkosten te verlagen, biedt Utrecht de mogelijkheid om tot 10% minder autoparkeerplekken te realiseren. Voor iedere bespaarde autoplek moet er 1,5 fietsparkeerplek extra worden gemaakt (bovenop de minimumeis). Het is aan de ontwikkelaars om te bepalen of dit past bij het mobiliteitsgedrag van de toekomstige vastgoedgebruikers.

Het Nieuwe Werken

De eerste Utrechtse ervaringen leren dat de normen duidelijk voorzien in een behoefte, maar dat hier en daar ook nog bijstelling nodig is, aldus Rob Tiemersma van de gemeente. Zo kan de norm voor horecabezoek waarschijnlijk wat omlaag. Voor kantoren geldt dat 'Het Nieuwe Werken' tot intensiever gebruik en andere mobiliteitspatronen leidt, waarvoor wellicht normaanpassing nodig is. Verder wordt in de Utrechtse regelgeving voor het fietsparkeren nog geen rekening gehouden met mogelijkheden van dubbelgebruik van fietsplekken in openbare stallingen. Ook is het de vraag hoe een ontwikkelaar gestimuleerd kan worden om nog iets meer te doen dan de minimumeis. Dit is vooral in de woningbouw van belang, omdat de Rijksnormen nogal krap zijn (minimaal 5 m² per woning) bij bijvoorbeeld gezinswoningen.

Tiemersma: 'Tot slot dringt zich door de fietsparkeernormen de vraag op welke instrumenten er zijn om ook in het bestaande vastgoed voldoende fietsparkeerplekken gerealiseerd te krijgen.'

* Minimaal 3 bakfietsplaatsen per locatie