

## PROCESSHEMA VOOR BEPALING PARKEEREIS

(zie voor toelichting het volgende Protocol voor bepaling parkeereis)

### STAP 1 : VASTSTELLEN PARKEERNORMEN

(op basis van het 'Overzicht parkeernormen Tilburg 2011')

### STAP 2: BEREKENEN FEITELIJKE PLAATSBEHOEFTE

- berekening theoretische plaatsbehoefte: omvang x norm opgeteld voor de verschillende functies (a)
- berekening mogelijke winst door dubbelgebruik van plaatsen (b)
- berekening eventuele aftrek voor bestaand tekort op eigen terrein (bij verbouw / vervangende nieuwbouw) (c)
- berekening feitelijke plaatsbehoefte: (a) - (b) - (c)

### STAP 3: BEPALEN PARKEEREIS

(waar en onder welke voorwaarden wordt voorzien in de feitelijke plaatsbehoefte)

Bepaling plaatscapaciteit op eigen terrein (binnen projectgrenzen)

Basisprincipe: onderbrengen feitelijke plaatsbehoefte op eigen terrein  
Als dit lukt: omgevingsvergunning

Bij goede grond voor afwijken van genoemd basisprincipe: oplossing nodig voor tekort aan plaatsen op eigen terrein.

Het college kan ontheffing verlenen als dit plaatstekort wordt gedekt middels één of meer van de volgende vier oplossingen:

- a) benutting structureel aanwezige vrije parkeer capaciteit in de omgeving (voorwaarde o.m. betaling parkeerbijdrage)
- b) gebruikmaking (aan te leggen) plaatsen op particulier terrein elders
- c) aanleg plaatsen op openbaar gebied in de nabijheid
- d) benutting op termijn van in de toekomst beschikbaar komende parkeer capaciteit (voorwaarde o.m. betaling parkeerbijdrage)

Het college kan in bijzondere omstandigheden ontheffing verlenen zonder dat een (volledige) oplossing wordt geboden voor het tekort aan plaatsen op eigen terrein, namelijk:

- A) als het maatschappelijk belang van de bouwontwikkeling dermate hoog wordt geacht
- B) standaard als het gaat om kleine initiatieven in gebied Binnenstad West
- C) standaard als het gaat om bepaalde kleine initiatieven langs een dynamisch lint in Oude Stad

### STAP 4: REGELEN EVENTUEEL BENODIGDE BESLUITVORMING DOOR COLLEGE

Het college dient expliciet over de invulling van de parkeereis voor een specifiek bouwinitiatief te besluiten in geval ontheffing nodig is vanwege:

- toepassing van één of meer van de vier oplossingen a t/m d
- beroep op één van de bijzondere omstandigheden A t/m C
- afwijking van de regels (in het protocol) voor de stappen 1 en 2

## **2. PROTOCOL VOOR BEPALING PARKEEREIS**

### **STAP 1: VASTSTELLEN PARKEERNORMEN**

- 1.1 De te hanteren parkeernormen zijn bijeengebracht in het 'Overzicht parkeernormen Tilburg 2011'
- 1.2 De normen worden primair bepaald door de functie van de bouwontwikkeling
- 1.3 Bij veel functies is de parkeernorm gerelateerd aan een bepaald grondoppervlak. Daarbij geldt als maat het aantal m<sup>2</sup> bvo (bruto vloeroppervlakte) zoals gedefinieerd in NEN 2580
- 1.4 De normen variëren verder met de ligging in de stad. Er worden vier zones onderscheiden die staan aangegeven op de kaart 'Zones parkeernormen Tilburg 2011'
- 1.5 De normen zijn minimumnormen. Uitgaan van een hogere norm is toegestaan
- 1.6 De normen zijn inclusief het aandeel voor bezoekers. In het overzicht met parkeernormen staat voor elk van de functies het aandeel bezoekers aangegeven
- 1.7 De normen voor 'basisonderwijs' en 'crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf' zijn exclusief halen en brengen. Het aantal plaatsen voor halen en brengen dient te worden berekend volgens betreffende rekenmethode van het CROW
- 1.8 Waar voor een bepaalde functie een Tilburgse parkeernorm ontbreekt (in het 'Overzicht parkeernormen Tilburg 2011'), is het betreffende kencijfer van het CROW maatgevend, met het gemiddelde van de minimum- en maximumwaarde als uitgangspunt. Mocht ook een CROW-kencijfer ontbreken dan kan mogelijk worden teruggevallen op parkeergegevens over een bouwwerk met deze functie elders in het land. Anders moet op zoek gegaan worden naar (de norm van) een zo goed mogelijk vergelijkbare functie (qua gebruik en mobiliteitspatroon)

### **STAP 2: BEREKENEN FEITELIJKE PLAATSBEHOEFTE**

- 2.1 Een (ver)bouwplan is opgebouwd uit een of meer functies van een bepaalde omvang. Het aantal benodigde plaatsen voor elk van de samenstellende functies volgt uit vermenigvuldiging van omvang en norm. De theoretische plaatsbehoefte van het totale plan is de som van het aantal benodigde plaatsen voor elk van de samenstellende functies
- 2.2 De feitelijke plaatsbehoefte is het aantal plaatsen dat nodig is als wordt rekening gehouden met het in de praktijk te realiseren dubbelgebruik. Deze feitelijke plaatsbehoefte volgt uit een berekening van het aantal benodigde plaatsen tijdens verschillende kenmerkende dagdelen in een week. Hierbij wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages voor de betrokken functies tijdens bedoelde kenmerkende dagdelen
- 2.3 Bij de berekening van de feitelijke plaatsbehoefte worden als kenmerkende dagdelen aangehouden: werkdag overdag, werkdagmiddag, werkdagavond, koopavond, zaterdagmiddag, zaterdagavond en zondagmiddag
- 2.4 De berekening van de feitelijke plaatsbehoefte omvat afzonderlijke doorrekeningen van het aantal plaatsen voor vaste gebruikers en het aantal plaatsen voor bezoekers. Daarbij geldt als primair uitgangspunt dat er geen dubbelgebruik is van plaatsen voor vaste gebruikers. Pas als (later) blijkt dat ook dubbelgebruik onder vaste gebruikers in de praktijk gegarandeerd is, mag dit worden meegenomen in de berekening
- 2.5 De te hanteren aanwezigheidspercentages vallen samen met die in CROW-publicatie nummer 182. Waar dubbelgebruik is uitgesloten, geldt uiteraard een aanwezigheidspercentage van 100%
- 2.6 De feitelijke plaatsbehoefte komt overeen met het aantal plaatsen dat nodig is tijdens het maatgevende dagdeel. Het maatgevende dagdeel is het dagdeel waarop de meeste plaatsen nodig zijn
- 2.7 Parkeerberekeningen worden uitgevoerd met waarden tot één cijfer achter de komma. Als aan het eind van de berekening het aantal plaatsen moet uitkomen op een heel getal wordt een waarde onder de één afgerond naar één en gelden voor waarden boven de één de normale afrondingsregels (waarbij een decimaal van vijf of hoger wordt afgerond naar boven)
- 2.8 Waar het gaat om verbouw of vervangende nieuwbouw mag de plaatsbehoefte worden verlaagd met een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Hier is dan sprake van een verworven recht waarbij geen oplossing hoeft te worden geboden voor de parkeerdruk die het al aanwezige bouwwerk veroorzaakt op de openbare ruimte. Het eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein mag worden berekend op basis van de vigerende parkeernormen

- 2.9 Soms gaat het toegankelijk maken van de plaatsen op eigen terrein ten koste van een of meer plaatsen in openbaar gebied. Dit plaatsverlies dient te worden gecompenseerd. In een gebied met parkeerregulering is verlies van een plaats waar vergunninghouders mogen staan, alleen aanvaardbaar als het maximum aantal uit te geven vergunningen in betreffend rayon nog niet is bereikt

### **STAP 3: BEPALEN PARKEEREIS**

- 3.1 De parkeereis legt vast waar en onder welke voorwaarden in de feitelijke plaatsbehoefte dient te worden voorzien. Daarbij moet gelden dat met de parkeereis -zonodig via ontheffing- voldaan wordt aan het parkeerartikel in de gemeentelijke Bouwverordening
- 3.2 Het aantal plaatsen dat kan worden gesitueerd op eigen terrein, hangt af van omvang en vorm van het beschikbare parkeerareaal. Plaatsen mogen alleen worden meegerekend als zij goed bereikbaar en voldoende groot zijn. Waar het gaat om plaatsen op eigen terrein bij woningen gelden bepaalde rekenwaarden die vastleggen in welke mate een oprit, garage of carport meetelt. Plaatsen in een gemeenschappelijke garage bij een wooncomplex kunnen volledig worden meegerekend. Het is echter wel van het hoogste belang dat in het (privaatrechtelijk) contract met de ontwikkelaar wordt geregeld dat betreffende garageplaatsen worden meeverkocht/-verhuurd met de woning
- 3.3 Lid 1 van het parkeerartikel schrijft voor dat de feitelijke plaatsbehoefte wordt ondergebracht op eigen terrein. Hierbij geldt een inspanningsverplichting. Waar dit in eerste instantie niet lukt, dient te worden bezien hoe door aanpassing van het (ver)bouwplan de benodigde plaatsen alsnog (zoveel mogelijk) kunnen worden gesitueerd op eigen terrein
- 3.4 De op eigen terrein onder te brengen plaatsen dienen structureel beschikbaar te zijn voor parkeren
- 3.5 Goede gronden om af te wijken van het uitgangspunt dat de benodigde plaatsen worden gevonden op eigen terrein, zijn:
- het eigen terrein is niet bereikbaar
  - inzet van het eigen terrein is vanuit een bredere belangenafweging ongewenst
  - gelet op de locatie van het bouwinitiatief in de stad heeft geconcentreerd parkeren in een nabije garage (eventueel openbaar terrein) voorkeur
- Bij afwijking van bedoeld uitgangspunt om één (of meer) van bovengenoemde redenen, is ontheffing nodig van lid 1 van het parkeerartikel. Een dergelijke ontheffing kan worden verleend op basis van lid 5 (sub a of sub b) van het parkeerartikel
- 3.6 Ontheffing op basis van lid 5 sub b van het parkeerartikel is mogelijk "voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- en stallingsruimte wordt voorzien". Hieraan kan invulling worden gegeven door het tekort aan plaatsen op eigen terrein weg te werken middels een of meer van de volgende vier oplossingen:
1. benutting van structureel aanwezige vrije parkeercapaciteit in de omgeving
  2. gebruikmaking van (aan te leggen) plaatsen op particulier terrein elders
  3. aanleg van plaatsen op openbaar gebied in de nabijheid
  4. benutting op termijn van in de toekomst beschikbaar komende parkeercapaciteit
- 3.6.1 Ontheffing bij benutting van structureel aanwezige vrije parkeercapaciteit in de omgeving is mogelijk onder de voorwaarden dat:
- de structureel aanwezige vrije parkeercapaciteit betreft passende parkeergelegenheid (voor vaste gebruikers en/of bezoekers)
  - de te benutten plaatsen bevinden zich binnen aanvaardbare afstand van het (ver)bouwproject
  - waar het gaat om structureel aanwezige vrije parkeercapaciteit in openbaar gebied mag die (per aanvraag) tot een aantal van in totaal maximaal tien plaatsen worden benut
  - waar het gaat om structureel aanwezige vrije parkeercapaciteit in een aanwezige openbare parkeergarage geldt geen limiet qua aantal te benutten plaatsen. Wel dient in geval het plaatsen voor vaste gebruikers betreft de beschikbaarheid van de te benutten plaatsen te zijn veiliggesteld middels een zaakrechtelijke overeenkomst met een looptijd van ten minste tien jaar
  - voor de te benutten structureel aanwezige vrije plaatsen wordt een parkeerbijdrage afgedragen

- 3.6.2 Ontheffing bij gebruikmaking van (aan te leggen) plaatsen op particulier terrein elders is mogelijk onder de voorwaarden dat:
- het particuliere terrein elders bevindt zich binnen aanvaardbare afstand van het (ver)bouwproject en is waar het gaat om plaatsen voor bezoekers, gemakkelijk vindbaar en toegankelijk
  - de te benutten parkeergelegenheid op particulier terrein elders is nieuw of gedurende een lange periode niet als zodanig gebruikt
  - de (aan te leggen) plaatsen op particulier terrein elders bieden een oplossing voor een periode van ten minste tien jaar
  - bedoelde parkeeroplossing komt financieel geheel voor rekening van de initiatiefnemer van het (ver)bouwproject
- 3.6.3 Ontheffing bij aanleg van plaatsen op openbaar gebied in de nabijheid is mogelijk onder de voorwaarden dat:
- de gemeente kan zich vanuit juridisch en stedenbouwkundig perspectief vinden in de aanleg van extra plaatsen op openbaar gebied
  - de aan te leggen plaatsen bevinden zich binnen aanvaardbare afstand van het (ver)bouwproject
  - de aanleg van de extra plaatsen op openbaar gebied wordt volledig betaald door de initiatiefnemer van het (ver)bouwproject, inclusief een afkoopsom voor het bijbehorende onderhoud en beheer
- 3.6.4 Ontheffing bij benutting op termijn van in de toekomst beschikbaar komende parkeercapaciteit is mogelijk onder de voorwaarden dat:
- voor de op deze wijze op te lossen plaatsen wordt een parkeerbijdrage afgedragen
  - er is een reële kans dat in de toekomst genoeg parkeerplaatsen beschikbaar komen die zijn te benutten als aanvaardbare oplossing voor betreffend bouwinitiatief
  - in afwachting van de gemeentelijke parkeeroplossing mag de druk op de bestaande openbare parkeergelegenheid in de omgeving (in garages en/of openbaar gebied) niet zodanig oplopen dat onverantwoorde knelpunten ontstaan in de sfeer van bereikbaarheid en/of leefbaarheid
- 3.7 Ontheffing op basis van lid 5 sub a van het parkeerartikel is mogelijk "indien het voldoen aan betreffende bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit". Dit is een zogenaamd kapstokartikel waarmee bij uitzondering ontheffing kan worden verleend zonder dat een (volledige) oplossing wordt geboden voor het tekort aan plaatsen op eigen terrein. Dit speelt wanneer het maatschappelijk belang van het (ver)bouwplan zwaarder wordt gewogen dan de negatieve gevolgen -door het uitblijven van een parkeeroplossing- voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Burgemeester en wethouders kunnen daarbij besluiten een verlaagde of geen parkeerbijdrage in rekening te brengen
- 3.8 Betreffend kapstokartikel zal standaard worden ingezet waar het gaat om:
1. kleine initiatieven in gebied Binnenstad West
  2. bepaalde kleine initiatieven langs een dynamisch lint in de Oude Stad
- Bij het verlenen van deze standaardontheffingen hoeft geen parkeerbijdrage te worden afgedragen
- 3.8.1 Kleine initiatieven in gebied Binnenstad West komen in aanmerking voor een standaardontheffing indien:
- het project is gelegen binnen de Cityring westelijk van de Willem II-straat en noordelijk van de Heuvelstraat
  - de feitelijke plaatsbehoefte hoogstens twee bedraagt
- 3.8.2 Bepaalde kleine initiatieven langs een dynamisch lint in de Oude Stad komen in aanmerking voor een standaardontheffing indien:
- het gaat om een zogenaamd K1-initiatief met gedeeltelijke omvorming van een woning in een ruimte voor detailhandel of kleinschalige bedrijvigheid
  - de maximale omvang van bedoelde ruimte niet meer dan 80 m<sup>2</sup> bvo bedraagt

#### **STAP 4            REGELEN EVENTUEEL BENODIGDE BESLUITVORMING DOOR COLLEGE**

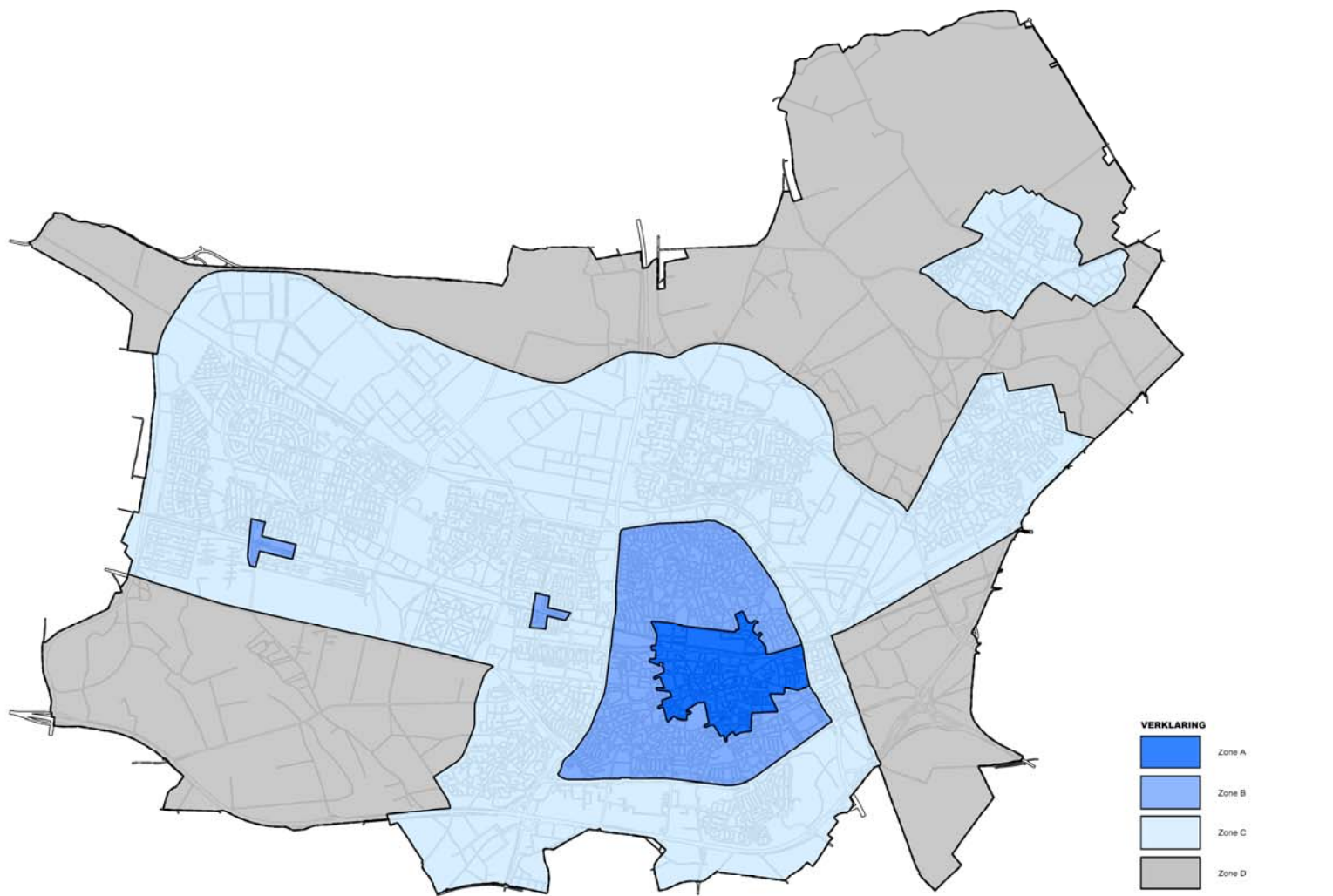
### 3. OVERZICHT PARKEERNORMEN TILBURG 2011

#### Parkeernormen woningen

| Zone   | A<br>Centrum<br>Tilburg | B<br>Schil en<br>voorstads-<br>stations | C<br>Rest<br>bebouwde<br>kom | D<br>Buitengebied | Eenheid norm       | Aandeel<br>bezoek | Opmerkingen  |
|--|-------------------------|---|------------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--|
| Type woning  |                         |   |                              |                   |                    |                   |  |
| Woning (royaal of excellent)<br>van 160 m <sup>2</sup> bvo of groter | 1,6                     | 1,8                                     | 2,1                          | 2,1               | per woning         | 0,3               |  |
| Woning (comfort)<br>van 130 tot 160 m <sup>2</sup> bvo               | 1,5                     | 1,7                                     | 2,0                          | 2,0               | per woning         | 0,3               |  |
| Woning (standaard)<br>van 70 tot 130 m <sup>2</sup> bvo              | 1,4                     | 1,6                                     | 1,7                          | 1,7               | per woning         | 0,3               |  |
| Woning (sub-standaard)<br>van 35 tot 70 m <sup>2</sup> bvo           | 1,1                     | 1,3                                     | 1,3                          | 1,3               | per woning         | 0,3               |  |
| Serviceflat / aanleunwoning<br>van 70 tot 130 m <sup>2</sup> bvo     | 1,0                     | 1,0                                     | 1,0                          | 1,0               | per woning         | 0,3               |  |
| Beschermde woonvorm<br>kleiner dan 70 m <sup>2</sup> bvo             | 0,5                     | 0,5                                     | 0,5                          | 0,5               | per<br>wooneenheid | 0,3               | Huisvesting voor bewoners met een<br>zorgindicatie.<br>Inclusief parkeren personeel (zorg)                           |
| Wooneenheid<br>kleiner dan 35 m <sup>2</sup> bvo                     | 0,3                     | 0,3                                     | 0,3                          | 0,3               | per<br>wooneenheid | 0,2               | Gaat het om een wooneenheid<br>specifiek voor studenten dan ligt<br>de norm in zone A op 0,2 (aandeel<br>bezoek 75%) |

#### Parkeernormen kantoren

| Zone  | A<br>Centrum<br>Tilburg | B<br>Schil en<br>voorstads-<br>stations | C<br>Rest<br>bebouwde<br>kom | D<br>Buitengebied | Eenheid norm               | Aandeel<br>bezoek | Opmerkingen  |
|---|-------------------------|---|------------------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|--|
| Type kantoor  |                         |   |                              |                   |                            |                   |  |
| Commerciële dienstverlening<br>(kantoor met baliefunctie) | 1,8                     | 2,3                                     | 2,5                          | 2,8               | per 100 m <sup>2</sup> bvo | 20%               | Bijvoorbeeld reisbureau, makelaardij,<br>hypotheekadviseur |
| Kantoor zonder baliefunctie                               | 1,2                     | 1,5                                     | 1,7                          | 1,8               | per 100 m <sup>2</sup> bvo | 5%                |  |



### Zonering Parkeernormering

Rp-2011-parkeernormering-01.dgn MvM 23-03-2011

