



PARKEERKADER SPOORZONE 2019

AUTOPARKEREN

Inleiding

Grote gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente vragen om anders om te gaan met de parkeerbehoefte. Bij dergelijke grote ontwikkelingen geven de parkeernormen een best-guess van de te verwachten parkeerbehoefte, maar hier kan in de praktijk anders mee worden omgegaan. Zoals aangegeven in de Nota Parkeernormen 2017 is het bij dergelijke ontwikkelingen mogelijk om een parkeervisie voor het betreffende gebied op te stellen welke als uitgangspunt dient voor het voorzien in de (toekomstige) parkeerbehoefte.

Het uitgangspunt in dergelijke gebiedsontwikkelingen blijft dat de omgeving wordt beschermd tegen overlast door uitwijkgedrag. Dit vereist afspraken over hoe bij deze ontwikkelingen op een gebiedsgerichte manier met het parkeervraagstuk wordt omgegaan. De Spoorzone is een voorbeeld van hoe de gebiedsgerichte parkeeroplossing tot stand kan komen bij een grote gebiedsontwikkeling. En onderliggende parkeervisie Spoorzone is dan ook het kader voor het bestemmingsplan en verdere uitwerking in het omgevingsplan.

Figuur 1: Spoorzone



Ontwikkelpincipe "bouwen met de vraag mee"

Bij een stedelijke ontwikkeling wordt de theoretische parkeerbehoefte bepaald op basis van parkeernormen. Bij oplevering van de ontwikkeling dient een parkeervoorziening beschikbaar te zijn die voorzien in deze parkeerbehoefte. Bij nieuwe vastgoedontwikkelingen in de Spoorzone is het vooraf lastig in te schatten wat de werkelijke parkeervraag is. Door het principe te hanteren dat 'met de vraag' mee wordt gebouwd, spelen wij hierop in. In de praktijk betekent dit dat de werkelijke parkeervraag wordt gemonitord om te bezien wanneer nieuwe parkeerfaciliteiten benodigd zijn. Volgende maaiveldterreinen en/of gebouwde voorzieningen kunnen zodoende tijdig worden gerealiseerd. Bij oplevering van vastgoedontwikkelingen dient een parkeerfaciliteit beschikbaar te zijn van zodanige omvang, dat direct voorzien kan worden in (een deel van) de eerste parkeervraag. Dit ter voorkoming van het weglekken van parkeerders naar naastgelegen wijken. Vervolgens kan worden bezien hoe de parkeervraag zich ontwikkelt en dus wat in het vervolg benodigd is (omvang en momentum).

Door het principe "met de vraag mee bouwen" te hanteren wordt tevens het risico op een onrendabele parkeerexploitatie gereduceerd. Er wordt immers uitgegaan van de feitelijke vraag, waardoor de kans op relatief lege maaiveldterreinen en/of garages kleiner is. Stel dat bij aanvang de faciliteiten beschikbaar zijn zoals de theoretische parkeervraag voorschrijft, dan zal in de praktijk naar alle waarschijnlijkheid sprake zijn van een slecht benutte faciliteit. Tevens wordt een groter beslag gelegd op de beschikbare ruimte dan kennelijk in de praktijk benodigd is. Vanuit het principe van zorgvuldig ruimtegebruik wordt dit onwenselijk geacht.

Het moment waarop ontwikkelingen daadwerkelijk worden gerealiseerd - en daarmee de ontwikkeling van de parkeervraag - laat zich lastig plannen. Op het moment dat een gebouwde voorziening wordt opgeleverd, is het vanuit de parkeerexploitatie bezien wenselijk als deze een hoge bezettingsgraad heeft. De exploitatielasten per parkeerplaats zijn bij een gebouwde voorziening ca. 3 keer zo hoog als bij een maaiveldterrein. Om tot een evenwichtige exploitatie te komen en de aanloopverliezen zoveel als mogelijk te beperken, is het derhalve bij gebouwde voorzieningen belangrijker dat deze vanaf ingebruikname zo snel mogelijk een hoge bezettingsgraad wordt gerealiseerd.

Mobility as a Service in de Spoorzone

Mobility as a Service staat voor een mobiliteitsconcept, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een essentiële verandering hierin is het concept van denken in service levels. Nieuwe services zullen een combinatie vormen tussen openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en privé voertuigen. Steeds vaker worden "Mobility as a Service"-concepten ingezet bij woningbouwprojecten. Het inzetten van bijvoorbeeld deelauto's of zelfs deelscooters bij een (grootschalig) appartementencomplex is van invloed op het autobezit en daarmee de parkeerbehoefte. Naar mate de mobiliteitsmogelijkheden via MAAS worden uitgebreid, wordt de afname van de parkeerbehoefte groter. Deze markt van gedeelde mobiliteit ontwikkelt zich snel. Er zijn ontwikkelingen zichtbaar zoals een toename van elektrisch vervoer, huur- en deelauto's en de eerste zelfrijdende auto's. Niet duidelijk is hoe dit zich verder ontwikkelt en wat uiteindelijk de effecten hiervan zijn op de ontwikkeling van de parkeerbehoefte en de voorzieningen binnen een parkeergarage (zoals toename oplaadpalen). Door het principe te hanteren van "met de vraag mee te bouwen", kunnen de mobiliteitsontwikkelingen worden gemonitord. Ook kan daarmee geanticipeerd worden op het wel of niet bouwen van extra parkeergarage(s).

De parkeernorm voor de Spoorzone

De parkeernorm wordt beschouwd als een getal dat een zo goed mogelijke inschatting geeft van de te verwachte parkeerbehoefte van een vastgoedontwikkeling. De parkeernorm is afgeleid van de parkeerkencijfers van het Kennisplatform CROW zoals deze beschikbaar zijn via de CROW Kennisbank bij de "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie".

Bij het hanteren van de parkeernormen gaan wij uit van een minimaal te realiseren aantal parkeerplaatsen. De hoofdfunctie is bepalend voor de toe te passen parkeernorm. Met het uitgangspunt om uit te gaan van een minimale parkeerbehoefte voorkomen wij dat parkeren een onnodige druk op een bouwplan legt. Niet meer dan minimaal noodzakelijk. De parkeernorm is inclusief het parkeren van de bezoekers van de functie. Het 'aandeel bezoek' geeft het deel van de norm aan dat beschikbaar en toegankelijk moet zijn voor bezoekers. Om de parkeernormen overzichtelijk te houden, hebben wij ervoor gekozen om de belangrijkste functies die in Spoorzone voor komen, op te nemen. Wanneer een specifieke functie niet voor komt in deze parkeervisie wordt gebaseerd op de kencijfers van het CROW of ervaringscijfers bij andere gemeenten, naar redelijkheid een parkeernorm vastgesteld.

De Spoorzone is een centrumstedelijk gebied en gelegen in de directe nabijheid van een OV-knoop (NS station en busstation). Locaties met deze eigenschappen trekken een doelgroep aan die minder waarde hecht aan autobezit en meer gebruik maakt van het openbaar vervoer. De toe te passen parkeernormen zijn weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 1: Parkeernormen voor de functies binnen de Spoorzone

Functie	Eenheid	Spoorzone Tilburg	
		Eigen gebruik	Bezoek
Appartement < 70 m2	woning	0,5	0,3
Appartement > 70 m2	woning	1,0	0,3
Woning grondgebonden	woning	1,0	0,3
Commerciële ruimte	100 m2 bvo	0,5	3,0
Café / Bar	100 m2 bvo	0,5	4,5



Restaurant	100 m2 bvo	0,5	4,5
Kantoren met balie	100 m2 bvo	1,1	0,1
Kantoren zonder balie	100 m2 bvo	1,1	0,1
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,02	0,3
Cultuur	100 m2 bvo	0,2	1,8
Evenement	100 m2 bvo	0,1	1,5
Onderwijs - MBO	100 m2 bvo	0,4	0,1
Onderwijs - HBO	100 m2 bvo	0,3	0,3
Onderwijs - Universiteit	100 m2 bvo	0,7	0,3
Hotel 3 sterren	10 kamers	0,35	1,15
Hotel 4 sterren	10 kamers	0,75	1,95

Rekenen met dubbelgebruik

De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven per functie een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. In sommige situaties vindt een combinatie van functies plaats. In dat geval dient gekeken te worden naar de momenten in de week waarop per functie de parkeervraag zich voordoet. Omdat de parkeerbehoefte van een specifieke functie zich slechts op bepaalde momenten voordoet is soms dubbelgebruik met andere functies te realiseren, hetgeen uit het oogpunt van kostenbesparing en optimaal gebruik van spaarzame ruimte voor alle partijen wenselijk is.

Tabel 2. Aanwezigheidspercentages voor het vaststellen van dubbelgebruik

Dagdeel Functie	Werkdag Overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen								
Eigen gebruik	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	70%
Kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
Sociaal medisch	100%	100%	30%	15%	0%	15%	5%	5%
Ziekenhuis	85%	100%	40%	50%	0%	25%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	40%
Café	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	40%
Bioscoop, theater	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sport	30%	50%	100%	90%	0%	100%	90%	85%
Evenement	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%

In bovenstaande tabel is een overzicht met aanwezigheidspercentages over de specifieke delen van de week opgenomen voor in deze nota voorkomende functies. Deze aanwezigheidspercentages zijn afgeleid van de richtlijnen van het CROW en worden toegepast in de parkeerbalans. De gemeente streeft ernaar het beschikbaar zijn en openbaar toegankelijk houden van parkeerplaatsen voor dubbelgebruik voor de verschillende doelgroepen.

Parkeren in de Spoorzone in gebouwde parkeervoorzieningen

Uiteindelijk wordt de parkeervraag van alle functies in de Spoorzone gefaciliteerd in gebouwde parkeervoorzieningen. Omdat de bouw hiervan niet direct is geregeld starten wij voor het opvangen van de parkeervraag op tijdelijke maaiveldterreinen. In het gebied zijn meerdere nog onbebouwde terreinen beschikbaar, welke ingezet kunnen worden voor de tijdelijke opvang van deze parkeervraag. De voordelen van het inzetten van een maaiveldterrein versus een gebouwde parkeervoorziening, zijn gelegen in een kortere realisatietermijn en het reduceren van financiële risico's.

De doorlooptijd van de realisatie van een maaiveldterrein is immers vele malen korter dan de bouw van een gebouwde parkeervoorziening (enkele weken versus meerdere maanden). Voor de ontwikkeling van de Spoorzone is dat een relevant gegeven. De diverse vastgoedontwikkelingen zijn weliswaar in de tijd geprognosticeerd, maar van veel factoren afhankelijk.

Voor specifieke doelgroepen of specifieke parkeerdoeleinden blijven parkeervoorzieningen in de openbare ruimte beschikbaar. Het betreft bijvoorbeeld een parkeervoorziening voor minder invaliden of een parkeervoorziening voor het laden en lossen. Overige doelgroepen worden zoveel mogelijk gefaciliteerd in de gebouwde parkeervoorzieningen.

Loopafstanden in de Spoorzone

In het parkeerkader zijn geen loopafstanden opgenomen. Dit omdat de gehele parkeerbehoefte van de Spoorzone, binnen de Spoorzone wordt opgelost. De Spoorzone wordt beschouwd als één gebied waarbinnen zowel de functies als hun parkeerbehoefte wordt opgelost. Voorwaarde is wel dat de te realiseren gebouwde parkeervoorzieningen goed verspreid liggen in het gebied, zodat er altijd wel één gebouwde parkeervoorziening op een acceptabele loopafstand ligt.

Waarborgen dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen

De parkeervoorzieningen in de Spoorzone zijn zoveel mogelijk openbaar toegankelijk en voor algemeen gebruik. Hiermee streven wij naar een zo maximaal mogelijk dubbelgebruik.

Afmetingen parkeerplaatsen

Bij de beoordeling of een te realiseren parkeerplaats voldoet aan de gestelde parkeernormen wordt de NEN-richtlijn (NEN-2443) en de richtlijnen opgenomen in de CROW Kennisbank in ASVV 2012, als toetsingskaders voor de minimale afmetingen gehanteerd. Parkeerplaatsen dienen te voldoen aan deze richtlijnen.

Financiering parkeervoorzieningen

Gezien het feit dat parkeren binnen de Spoorzone gebiedsbreed wordt opgelost én het wenselijk is de financiële risico's zoveel als mogelijk te beheersen, dient in aanvulling op het "parkeerkader Spoorzone" aanvullende (privaatrechtelijke) afspraken te worden gemaakt over het eigenaarschap en exploitatierecht van de parkeervoorzieningen in het betreffende ontwikkelgebied. Juist vanwege die lange(re) termijn consequenties is het aanbevelenswaardig dat de gemeente hierin een rol zal spelen. De gemeente heeft immers lange termijn belangen bij de leefbaarheid van het gebied én de naastgelegen gebieden. Die rol kan zowel die van eigenaar als die van exploitant omvatten.

Ter finale zekerstelling van het in de praktijk kunnen uitvoeren van het in dit document beschreven parkeerkader, dienen zodoende privaatrechtelijke afspraken te worden vastgelegd over eigenaarschap en exploitatie voorafgaand aan de realisatie van betreffende vastgoedontwikkeling. Alsdan is er een solide basis om parkeren in de Spoorzone op een goede wijze te organiseren.

Voorwaarden omgevingsvergunning

Bij aanvraag van een omgevingsvergunning, waarbij de ontwikkelaar niet al het parkeren op eigen terrein oplost, dient een notitie te worden toegevoegd waarin de totale parkeerbalans van het gebied in beeld wordt gebracht. Deze parkeerbalans dient in het jaar van oplevering van de ontwikkeling sluitend te zijn. In de parkeerbalans worden monitoringsgegevens meegenomen. Indien de balans niet sluitend is moet er worden aangegeven hoe deze wel sluitend te krijgen is op het moment van oplevering en welke afspraken daaraan ten grondslag liggen.

FIETSPARKEREN

Kader

De basis voor het fietsparkeren ligt in de MobiliteitsAanpak Tilburg 2040 (november 2016). Hierin is opgenomen dat de Spoorzone primair het domein is van voetgangers en fietsen. Hiermee samenhangend is het fietsparkeren van groot belang. Het fietsparkeren is afgestemd op de gebruikersbehoefte tijdens piekmomenten.

Goede voorzieningen voor het stallen van fietsen zijn nodig om het fietsgebruik te stimuleren en om in de stallingsbehoefte te voorzien. Bij iedere vastgoedontwikkeling dient de initiatiefnemer te voorzien in voldoende stallingsvoorzieningen. Dit dient onderbouwd te worden op basis van de kencijfers van het CROW (zie CROW Kennisbank). Deze verwachte stallingbehoefte op basis van het CROW beschouwen wij als een richtlijn. Met de hoge ambitie ten aanzien van fietsstimulering vormen de hoge kencijfers het vertrekpunt, die op basis van argumenten kan worden bijgesteld. Voorzieningen en omstandigheden, zoals de aanwezigheid van een fietsstimulerend mobiliteitsplan en de locatie of het karakter van de voorziening, zijn namelijk van invloed op de omvang van de fietsparkeerbehoefte. Ook bestaat er samenhang tussen fietsparkeren en autoparkeren: naarmate het autoparkeren daalt, stijgt de fietsparkeerbehoefte. Het blijft aan de gemeente om op basis van de onderbouwing bij een vergunningaanvraag te beoordelen in welke mate in de stallingsbehoefte wordt voorzien.

Op eigen terrein of in de openbare ruimte?

In grote lijn zijn er vier functiegroepen aanwezig in de spoorzone:

- Woningen:
 - o Bewoners: fietsparkeren vindt plaats op eigen terrein of inpandig, waar de (brom)fiets overdekt en afgesloten staat geparkeerd. Bijvoorbeeld een berging in de plint van een appartementencomplex;
 - o Bezoekers van woningen: fietsparkeren vindt plaats in de openbare ruimte, bijvoorbeeld met blauwe vakken of nietjes.
- Bedrijven, maatschappelijke functies, winkels, horeca en hotels:
 - o Werknemers: fietsparkeren vindt plaats op eigen terrein of inpandig, waar de (brom)fiets overdekt en afgesloten staat geparkeerd;
 - o Bezoekers van bedrijven en maatschappelijke functies: fietsparkeren vindt plaats in de openbare ruimte of in een centrale voorziening.
- Onderwijsinstellingen:
 - o Werknemers: fietsparkeren vindt plaats op eigen terrein of inpandig, waar de (brom)fiets overdekt en afgesloten staat geparkeerd;
 - o Leerlingen/studenten: fietsparkeren vindt plaats op eigen terrein of inpandig, waar de (brom)fiets overdekt staat geparkeerd;
- Evenementen:
 - o Hiervoor worden tijdelijke fietsparkeerplaatsen ingezet,

Fietsparkeren in de openbare ruimte: ontwerpogave

Kortdurend fietsparkeren vindt plaats in de openbare ruimte. Dit zijn bezoekers van bijvoorbeeld woningen, horeca en de bibliotheek. Het fietsparkeren in de openbare ruimte betreft een ontwerpogave, waar inpassing in de hoogstedelijke omgeving centraal staat. Met ruimte voor creativiteit en innovatie, door bijvoorbeeld een nieuw stallingsconcept te ontwikkelen. Onderdeel van deze ontwerpogave is de aansluiting van fietsparkeerplaatsen/-locaties bij de fietsroutes. Zodat de locatie van het fietsparkeren logisch ligt ten opzichte van de aanrijdroutes, zoals de snelfietsroute langs de Burgemeester Brokxlaan, en bijvoorbeeld het kruisen van voetgangersstromen wordt voorkomen.