

PARKEERKADER SPOORZONE

Inleiding

Binnen de Gemeente Tilburg wordt een parkeervisie gehanteerd als beleidskader voor parkeervraagstukken. In de door de raad vastgestelde parkeervisie is opgenomen dat grootschalige stedelijke ontwikkelingen de vrijheid hebben een autonoom beleidskader op te stellen. Zo wordt maatwerk geleverd voor specifieke gebiedsontwikkelingen. Middels dit "Parkeerkader Spoorzone" wordt hier voor de gebiedsontwikkeling "Spoorzone" invulling aan gegeven.

Principes van het parkeerkader

Achter de vraag aan bouwen

Bij een stedelijke ontwikkeling wordt de theoretische parkeerbehoefte bepaald op basis van parkeernormen. Bij oplevering van de ontwikkeling dient de parkeervoorziening dan beschikbaar zijn. De werkelijke parkeervraag kan in de praktijk echter afwijken van de vooraf berekende theoretische parkeerbehoefte. Uit ervaringscijfers blijkt bijvoorbeeld dat centrumstedelijke woningen (< 70 m², sociaal segment) een lagere parkeervraag kennen dan een vergelijkbare woning buiten het centrum (< 70 m², private huur). Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen is het vooraf lastig in te schatten wat de werkelijke parkeervraag is. Door het principe te hanteren dat 'achter de vraag' aan wordt gebouwd, kan hier op ingespeeld worden. In de praktijk betekent dit dat de werkelijke parkeervraag wordt gemonitord om alsdan te bezien wanneer nieuwe parkeerfaciliteiten benodigd zijn. Volgende maaiveldterreinen en/of gebouwde voorzieningen kunnen zodoende tijdig worden gerealiseerd. De eerste op te leveren vastgoedontwikkeling, zijnde Clarissenhof, vraagt extra aandacht vanuit dit principe. Bij oplevering van de woningen dient reeds 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). De als eerste op te leveren parkeerfaciliteit heeft een omvang van ca. 150 - 175 parkeerplaatsen.

Voorbeeld Clarissenhof:

Aantal woningen	P-vraag theorie	Eerste P-faciliteit	Monitoring	Vervolgactie
339	448 p-plaatsen	150-175 p-plaatsen	Te bepalen	Aanleg extra capaciteit

Door het principe "achter de vraag aan 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 in bovenstaand voorbeeld 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.

De mobiliteit ontwikkelt zich momenteel erg 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 "achter de vraag aan te bouwen", kunnen de mobiliteitsontwikkelingen worden gemonitord. Ook kan daarmee geanticipeerd worden op het wel of niet bouwen van een volgende parkeergarage(s).

Maaiveldterreinen en gebouwde parkeervoorzieningen

De parkeervraag wordt in beginsel gefaciliteerd op de aan te leggen (tijdelijke) maaiveldterreinen. In het gebied zijn meerdere nog onbebouwde terreinen beschikbaar, welke ingezet kunnen worden voor de tijdelijke opvang van de 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. Als uit het monitoren van de parkeervraag blijkt dat extra capaciteit is benodigd, kan daar adequater op worden geanticipeerd. 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 geprognoseerd, maar van veel factoren afhankelijk. 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 exploitatielast per parkeerplaats is bij een gebouwde voorziening ca. 3 keer zo hoog als bij een maaiveldterrein. Ook de capaciteit van een gebouwde parkeervoorziening is hoger dan van een maaiveldterrein; er worden meer parkeerplaatsen op eenzelfde grondoppervlakte gerealiseerd. 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 optimale bezettingsgraad heeft. Door in beginsel maaiveldterreinen aan te leggen is tevens een lagere investering benodigd. Dit is vanuit liquiditeitsoverwegingen een relevant argument. *Let op: bij aantrekken van vreemd vermogen is dit doorslaggevend dan in het geval de gemeente financiert.*

Parkeernorm en aanwezigheidspercentages

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. Rekening houdende met die effecten is tot de volgende parkeernorm gekomen:

Functie	Eenheid	Huidige norm Tilburg		Spoorzone Tilburg	
		Eigen gebruik	Bezoek	Eigen gebruik	Bezoek
Appartement < 70 m2	woning	0,8	0,3	0,5	0,3
Appartement > 70 m2	woning	1,1	0,3	1,0	0,3
Woning grondgebonden	woning	1,1	0,3	1,0	0,3
Commerciële ruimte	100 m2 bvo	0,525	2,975	0,5	3,0
Café / Bar	100 m2 bvo	0,5	4,5	0,5	4,5
Restaurant	100 m2 bvo	1,8	7,2	0,5	4,5
Kantoren met balie	100 m2 bvo	1,44	0,36	1,1	0,1
Kantoren zonder balie	100 m2 bvo	1,06	0,06	1,1	0,1
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,02	0,38	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

(Bron: Empaction, juli 2016)

* niet opgenomen

** 3,5 per 100 m2 bvo

*** 6 per 100 studenten

**** 20 per 100 studenten

Naast een aanpassing van norm spelen tevens de "aanwezigheidspercentages" een belangrijke rol. Binnen de Spoorzone wordt een diversiteit aan functies gerealiseerd. Iedere functie kent een andere parkeervraag, zowel in aantal als moment in de week. Qua momenten kan, conform de CROW-normen, onderscheid worden gemaakt in: werkdag (ochtend, middag, avond, nacht), koopavond, zaterdag (middag, avond) en zondag (middag). De parkeervraag van een functie fluctueert gedurende deze momenten. Een woning heeft bijvoorbeeld een hoge parkeervraag gedurende de werkdagen (avond) en zaterdag (middag). Op een werkdag (ochtend, middag), is de parkeervraag vele malen lager. Bij de functie kantoren is dit precies andersom; de parkeervraag concentreert zich hoofdzakelijk op werkdagen (ochtend, middag). Op overige momenten in de week is de parkeervraag verwaarloosbaar. Deze functies kunnen in belangrijke mate gebruik maken van dezelfde parkeerfaciliteiten (ook wel: dubbelgebruik).

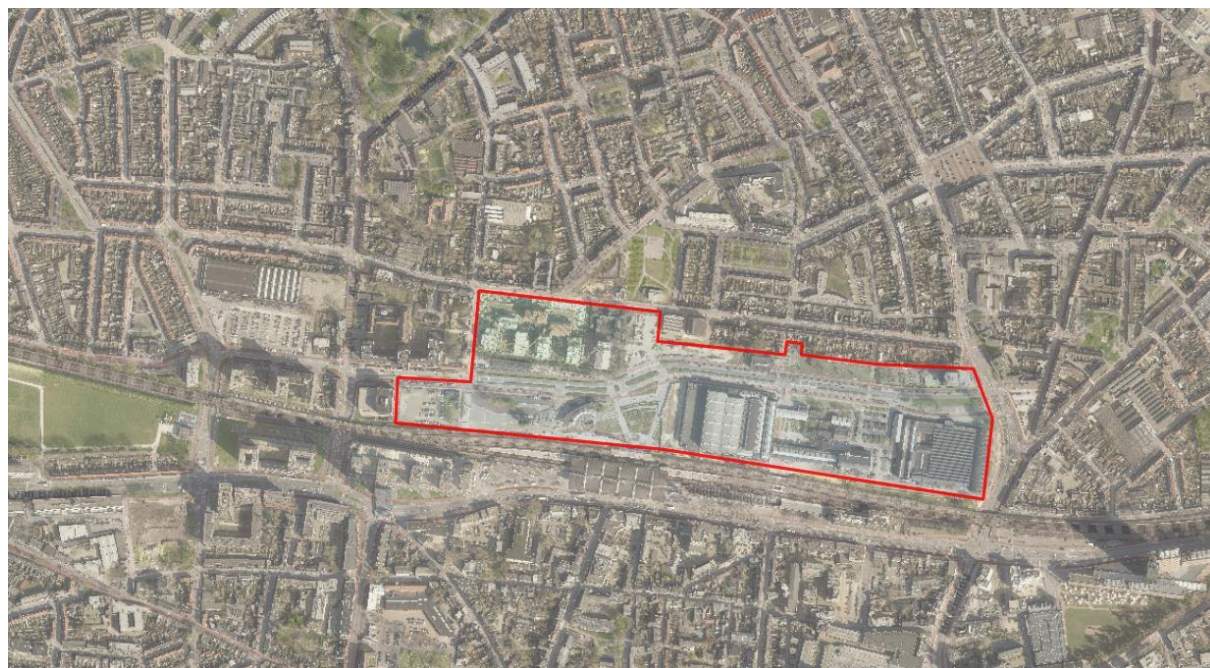
Vanwege de veelvoud aan functies binnen de Spoorzone, wordt voor het bepalen van de totale parkeervraag gebruik gemaakt van het principe van 'dubbelgebruik'. Dit leidt tot een lagere cumulatieve parkeervraag dan wanneer uit wordt gegaan van de optelsom van parkeren per vastgoedontwikkeling. Dit heeft sterke voordelen

voor de voor parkeren benodigde ruimte. Indien er minder parkeervoorzieningen benodigd zijn, kan zuiniger worden omgegaan met de invulling van de diverse gebieden. Ook voor de exploitatie heeft dit een gunstig effect; de bezettingsgraad van de beschikbare parkeervoorzieningen zal immers hoger zijn. De volgende aanwezigheidspercentages worden voor de Spoorzone gehanteerd:

Dagdeel	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Nacht	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Functie	Overdag	middag	avond	avond		middag	avond	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%

(Bron: Empaction, juli 2016)

De normen en aanwezigheidspercentages zijn van toepassing op het volgende gebied:



Parkeervraag vastgoedontwikkeling

Bij het bepalen van de parkeervraag van een vastgoedontwikkeling wordt rekening gehouden met zowel de norm als de aanwezigheidspercentages. Als maatgevend wordt het programma beschouwd zoals men daadwerkelijk realiseert en dus zoals is opgenomen in een aanvraag omgevingsvergunning. Dit betekent dat ingeval sprake is van dubbelgebruik binnen het programma van de specifieke vastgoedontwikkeling, dat dit wordt meegenomen in het bepalen van de parkeervraag. In het eerder gestelde voorbeeld, zal een aanvraag omgevingsvergunning die zowel een component 'wonen' als 'kantoren' bevat dus een lagere parkeervraag hebben dan ingeval deze programmaonderdelen afzonderlijk bij elkaar worden opgeteld. Om de parkeervraag te bepalen, is een berekeningsmodule opgesteld waar het programma - per type functie - wordt ingevoerd:

projectgegevens					parkeernormen			benodigd aantal plaatsen					
omschrijving	typering functie maak keuze	hoeveel m2 bvo	reken-eenheid	aantal m2 per woning	aantal eenheden of m2 bvo	eigen gebruik	aandeel bezoek	totaal norm	aantal eenheden	aantal zonder dubb	aantal eigen	aantal bezoek	controle
1	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
2	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
3	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
4	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
5	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
6	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
7	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
8	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
9	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
10	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
11	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
12	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
13	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
14	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
15	nog invullen		nog invullen		-	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0	0,00
berekening vergoeding te realiseren aantal plaatsen		-											
gerealiseerde POET		-	er wordt niet meer POET in mindering gebracht dan maximaal nodig voor eigen gebruik										
aantal plaatsen na aftrek POET		-											

(Bron: Empaction, oktober 2016)

In de module wordt tevens rekening gehouden met de mogelijkheid om parkeren op eigen terrein te realiseren. Bepaalde type functies vraagt immers om parkeerplaatsen op eigen terrein. Een voorbeeld daarvan is een bedrijfsgebouw binnen het hogere segment, of grondgebonden woningen binnen een bepaalde prijsklasse. Eigenaren c.q. gebruikers van deze functies wensen hun auto, als voorwaarde voor huur/koop, op eigen terrein te plaatsen. Het aantal parkeerplaatsen dat conform de parkeernorm nog in de omgeving opgelost dient te worden, behelst minimaal het aantal parkeerplaatsen voor het aandeel 'bezoek'. Parkeren op eigen terrein wordt dus mogelijk gemaakt voor het aandeel 'eigen gebruik'.

Uitvoering van het parkeerkader

Afspraken over eigenaarschap en exploitatierecht

Zoals eerder gesteld wordt parkeren in de Spoorzone zoveel als mogelijk gebiedsbreed opgelost. Dit vanwege de voordelen van de totaal benodigde capaciteit en het beperken van de financiële risico's. Om het gebiedsparkeren optimaal te laten functioneren is het van belang dat de parkeervoorzieningen voor een ieder toegankelijk zijn. Zo kan de parkeervraag vanuit de diverse functies immers onderling worden uitgeruild. Dat geeft aanleiding om afspraken te maken over het eigenaarschap van de parkeervoorzieningen.

Bij parkeren is de grootste onzekere factor "de vraag". Deze is van veel zaken afhankelijk en laat zich daarom slecht voorspellen. Eerder is daarom mede het principe van "achter de vraag aan bouwen" toegepast. Vanuit de exploitatie bezien, is de vraag echter ook het grootste risico. De inkomsten van een parkeerexploitatie zijn immers in sterke mate afhankelijk van verkoop van abonnementen en kort parkeer uren. Als exploitant is het daarom van belang regie te hebben over de tarieven.

Eigenaar en/of exploitant zijn van een parkeervoorziening is zodoende een weloverwogen keuze met consequenties voor de lange(re) termijn. 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.