

MEMO

PROJECT	Fabriekskwartier Tilburg - Milieutechnische onderzoeken
PROJECTNUMMER	SLM016595
ONDERWERP	Parkeren
REFERENTIE	SLM016595.NOT006.v5.RL.ING
AAN	Triborgh Gebiedsontwikkeling
AUTEUR	Richard Leenards
DATUM	29 juli 2022

1. INLEIDING

Het plangebied Fabriekskwartier ligt aan de Piushaven in Tilburg en nabij de Aabé-fabriek. Dit voormalige bedrijventerrein wordt getransformeerd tot een autoluwe stadsbuurt met maximaal 474 woningen. Verder worden er nog circa 5.000 m² aan andere functies binnen het gebied voorzien, zoals kleinschalige dienstverlening en ambachtelijke bedrijvigheid.

Om de nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken is een globaal bestemmingsplan in voorbereiding. Het plangebied wordt vervolgens in een 5-tal deelgebieden verder ontwikkeld (zie figuur 1.1). Per deelplan zal er een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

In voorliggende notitie wordt de omvang van de totale parkeerbehoefte behorende bij de ontwikkeling (de *parkeereis*) inzichtelijk gemaakt en wordt uiteengezet hoe in deelplan 1 daarop wordt voorgesorteerd. Dat voorsorteren zal zodanig zijn dat deelplan 1 zelfstandig zal voldoen aan de parkeereis die hoort bij dit deelplan.



Figuur 1-1 Plangebied met deelgebieden

2. PROGRAMMA

Na sloop van onder andere de voormalige busremise komen binnen het plangebied maximaal 474 woningen en circa 5.000 m² aan andere functies voor terug. Qua woningtypologie is, uitgaande van het maximaal aantal woningen, de onderstaande verdeling voorzien:

- 92 grondgebonden (rij)woningen;
- 382 appartementen waarvan:
 - o 99 sociale huurappartementen;
 - o 50 middel dure huurappartementen;
 - o 233 koopappartementen.

De overige functies betreffen met name kleinschalige en ambachtelijke bedrijvigheid in de vorm van werken of atelier aan huis.

3. PARKEERNORMEN TILBURG 2017

Voor de parkeervraag bij nieuwe ontwikkelingen in de stad hanteert de gemeente Tilburg beleidsregels, die vastgelegd zijn in de Nota Parkeernormen 2017 (verder te noemen: de Nota). Met die beleidsregels wordt een zo nauwkeurig mogelijke schatting gemaakt van de omvang van de totale parkeerbehoefte behorende bij de ontwikkeling (de *parkeereis*).

De Nota geeft normen voor het aantal parkeerplaatsen dat per functie gerealiseerd dient te worden. In het geval er sprake is van een combinatie van functies, bestaat de mogelijkheid om van dubbelgebruik uit te gaan op basis van aanwezigheidspercentages per functie.

De beleidsregels bieden ruimte om de behoefte aan parkeren te beïnvloeden. Naast regulering in de vorm van betaald parkeren, al dan niet in combinatie met parkeervergunningen, bestaat er de mogelijkheid om deelmobiliteit als onderdeel van een stadsbreed MaaS-concept ("Mobility as a Service") in te zetten.

Op basis van een Raadsbesluit van 18 november 2021 wordt in de loop van 2022 de Nota Parkeernormen geactualiseerd. De gemeente Tilburg heeft de ambitie om de binnenstad steeds autoluwer te laten worden en de behoefte aan parkeren bij binnenstedelijke woonontwikkelingen af te laten nemen. De nieuwe Nota zal handvatten bieden voor het invullen van deze ambitie.

De parkeereis wordt vastgesteld op basis van de berekende parkeerbehoefte. Van de ontwikkelaar wordt verwacht dat deze ervoor zorgt dat in deze parkeerbehoefte binnen het plangebied wordt voorzien.

4. PARKEEREIS

Op basis van de huidige Nota gelden voor de verschillende woningtypen de onderstaande normen voor gebruikers en bezoekers.

Woningtype	Parkeernorm Eigen gebruik	Parkeernorm Bezoekers
Grondgebondenwoningen koop	0,8	0,3
Appartementen sociale huur	0,5	0,3
Appartementen middel dure huur	0,7	0,3
Appartementen koop	0,7	0,3

De overige functies binnen het plangebied betreffen met name kleinschalige en ambachtelijke bedrijvigheid in de vorm van werken of atelier aan huis. Voor deze voorzieningen worden geen extra parkeerplaatsen noodzakelijk geacht, omdat ervan wordt uitgegaan dat hiervoor dubbelgebruik mogelijk is. Dit is mogelijk, omdat het volume van deze functies vele malen kleiner is dan de functie wonen en de vraag naar parkeercapaciteit complementair is. Aan die van wonen Het aanwezigheidspercentage van bewonersparkeren op werkdagen overdag bedraagt namelijk 50%.

DEELMOBILITEIT

De gemeente Tilburg ziet deelmobiliteit als een belangrijk middel om het autobezit (en daarmee de parkeerdruk) in de binnenstad te verlagen. Voor ontwikkelaars betekent dit dat de parkeereis met deelmobiliteit gereduceerd kan worden. De gemeente neemt hierbij een regierol om samen met marktpartijen een hoogwaardig en inclusief aanbod aan deelmobiliteit in Tilburg te organiseren. Van de ontwikkelaars wordt, indien zij hun parkeereis op basis van deelmobiliteit willen verlagen, een financiële bijdrage aan een nog in te richten Mobiliteitsfonds verwacht, alsmede het beschikbaar stellen van parkeer-/stalcapaciteit voor deelvoertuigen.

Hoewel er inmiddels ontwikkelingen gepland zijn waar deelmobiliteit zal worden ingezet om de parkeereis te verlagen (bijv. Koningswei) is deze werkwijze nog niet formeel vastgelegd in beleidsregels. Ook Fabriekskwartier zal van deze mogelijkheid gebruik gaan maken, maar heeft deelmobiliteit in deelplan 1 nog niet nodig om te voldoen aan de parkeernormen.

DOELGROEP MET GEEN TOT NAUWELIJKS AUTOBEZIT

De ontwikkeling Fabriekskwartier is gelegen binnen de gereguleerde parkeerzone A. Onderdeel van de ontwikkeling is het realiseren van 99 appartementen sociale huur. De doelgroep van deze appartementen zit aan de ondergrens van het besteedbare inkomen. Hierbij zal sprake zijn van zeer weinig tot geen autobezit voor dit deel van de ontwikkeling. Op basis hiervan zou voor deze doelgroep uitgegaan kunnen worden van een lagere parkeernorm. Deze verlaagde norm zal voor deelplan 1 niet worden toegepast. In de verdere ontwikkeling van het plan zal het daadwerkelijke autobezit van deze doelgroep worden geëvalueerd en zal, indien van toepassing, in samenspraak met de gemeente gekeken worden in welke mate de parkeernorm voor deze doelgroep naar beneden kan worden bijgesteld.

BEZOEKERSPARKEREN

Fabriekskwartier is een binnenstedelijke woonontwikkeling die bij voorkeur autoluw wordt ingericht. De hoop is dat daarmee ook de behoefte bij bezoekers aan parkeerplaatsen afneemt. Los

daarvan groeit het besef dat met name voor grotere ontwikkelingen de huidige parkeernorm van 0,3 pp per woning te hoog is. Voorzichtigheidshalve wordt daarom gerekend met een aandeel van 0,2 pp per woning, met daarbij de kanttekening dat ook met de huidige parkeernorm dit deelplan kan voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte.

Uitgangspunt is dat deze bezoekersplaatsen binnen de ontwikkeling zelf worden gerealiseerd. Mochten er zich in de loop van de ontwikkeling kansen voordoen om dit anders op te lossen (bijvoorbeeld de komst van een publieke gebiedsgerichte parkeervoorziening), dan zullen deze onderzocht en, indien geschikt bevonden, benut worden.

Bovenstaande resulteert in een parkeereis voor de totale ontwikkeling van 474 woningen binnen het plangebied Fabriekskwartier van 418 parkeerplaatsen, als volgt opgebouwd:

Woningtype	Parkeernorm Gebruikers	Parkeernorm Bezoekers	Parkeereis Gebruikers	Parkeereis Bezoekers
92 grondgebonden woningen koop	0,8	0,2	74	19
99 appartementen sociale huur	0,5	0,2	50	20
50 appartementen middel dure huur	0,7	0,2	35	10
233 appartementen koop	0,7	0,2	163	47
Totaal			322	96

In deze som is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik tussen eigen gebruik en bezoek en met de effecten van een hoogwaardig aanbod deelmobiliteit.

5. FASERING

Fabriekskwartier wordt in een 5-tal deelgebieden ontwikkeld en gerealiseerd. Voor ieder deelgebied wordt een afzonderlijke Omgevingsvergunning aangevraagd. Per vergunningsaanvraag wordt de parkeereis bepaald, waarbij per keer gekeken wordt welke mogelijkheden er zijn om de initiële parkeereis te reduceren op basis van de opties zoals hierboven genoemd.

Per fase zal dan blijken in hoeverre er gebruik gemaakt kan worden van een reductie door inzet van deelmobiliteit en de hoogte van het bedrag dat in dat geval bijgedragen wordt aan het nog in te richten gemeentelijke Mobiliteitsfonds.

Bij de aanvraag van iedere volgende Omgevingsvergunning wordt de parkeerbehoefte van het totale plan geëvalueerd en waar mogelijk vraagvolgend naar beneden bijgesteld.

DEELPLAN 1

De aanvraag voor de Omgevingsvergunning voor deelplan 1 is voorzien in de loop van 2022. Het programma voor deelplan 1 omvat 111 woningen en 200 m² aan andere kleinschalige functies.



Qua woningtypologie geldt de onderstaande verdeling:

- 15 grondgebonden (rij)woningen waarvan
 - o 9 koopwoningen;
 - o 6 (middel)dure huurwoningen;
- 96 appartementen waarvan:
 - o 30 sociale huurappartementen;
 - o 8 middeldure huurappartementen;
 - o 58 koopappartementen.

Opmerking: de 6 grondgebonden huurwoningen worden in fase 1 van de ontwikkeling meegenomen en hiervoor worden separaat 7 afzonderlijke parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd. Dat is conform de beleidsregels uit de Nota Parkeernormen. Deze woningen worden in de navolgende tabellen dus niet meer meegenomen.

Op basis van dit programma leidt dit tot -zonder dubbelgebruik- tot een parkeereis van 90 parkeerplaatsen zoals onderstaand weergegeven.

Woningtype	Parkeernorm Gebruikers	Parkeernorm Bezoekers	Parkeereis Gebruikers	Parkeereis Bezoekers
9 grondgebonden woningen koop	0,8	0,2	7,2	1,8
30 appartementen sociale huur	0,5	0,2	15,0	6,0
8 appartementen middeldure huur	0,7	0,2	5,6	1,6
58 appartementen koop	0,7	0,2	40,6	11,6
Totaal			69	21

Opmerking: In samenspraak met de gemeente willen we ook voor dit deelplan al deelmobiliteit inzetten om zo het autobezit te reduceren. Omdat de beleidsregels hiervoor nog niet zijn vastgesteld worden de details hiervoor later ingevuld en worden de effecten daarvan bij de volgende aanvraag van een omgevingsvergunning volgens de dan geldende beleidsregels verdisconteerd.

TE REALISEREN PARKEERCAPACITEIT

In deelplan 1 wordt een parkeervoorziening gerealiseerd van ca. 110 parkeerplaatsen. Hiermee wordt in deze fase dus overcapaciteit gerealiseerd. Deze overcapaciteit zal “beschermd” moeten worden om de volgende deelplannen conform dezelfde uitgangspunten met betrekking tot parkeren te kunnen realiseren. Bij het toekennen van rechten voor deze plaatsen zal de tijdelijkheid en de beëindiging van het recht expliciet worden vastgelegd, zodat deze overcapaciteit bij de realisatie van volgende deelplannen weer beschikbaar is. Een middel om dit mogelijk te maken is bijvoorbeeld het parkeerrecht jaarlijks te laten verlengen.

6. CONCLUSIE

Voor de ontwikkeling van Fabriekskwartier kan, met het benutten van de mogelijkheden van de huidige en toekomstige Nota Parkeernormen Tilburg, in de parkeerbehoefte van deelplan 1 binnen het plangebied ruimschoots worden voorzien.

De ontwikkeling van het gebied wordt gefaseerd uitgevoerd. Per fase wordt bij de aanvraag Omgevingsvergunning de parkeereis voor het betreffende deelplan bepaald. Onderdeel daarvan is het evalueren van de parkeerbehoefte van de reeds gerealiseerde delen. Daarbij mag de restcapaciteit van eerdere deelplannen worden benut om te voldoen aan de parkeereis. Dat benutten gaat dan conform de dan geldende beleidsregels. Daarbij kan dan ook aanvullend gekeken worden naar kansen om restcapaciteit in bestaande voorzieningen in de directe omgeving beter en flexibeler te benutten.

Tegelijkertijd zullen in lijn met spoor 2 van het nieuw vastgestelde parkeerbeleid de mogelijkheden van de inzet van deelmobiliteit benut gaan worden. Uitgangspunt hierbij is dat de ontwikkelaar een bijdrage levert aan het gemeentelijke Mobiliteitsfonds, dat de ontwikkelaar zorgt voor parkeer- en stalcapaciteit voor deelvoertuigen en dat de gemeente Tilburg afspraken maakt met marktpartijen om een hoogwaardig aanbod deelmobiliteit in te richten. Door deze inzet kan dan een reductie op de parkeereis worden toegepast.