



GEMEENTE TILBURG

Nota Parkeernormen



2023

Bron: Joris Buijs

Datum: november 2023
Status: Definitief

Auteurs:
Floor van Dorresteijn
Matthijs Hidding
Paul van Loon

Inhoudsopgave

Deel A: Gezamenlijk	3
1 Inleiding	4
1.1 Gemeentelijke kijk op parkeernormering	4
1.2 4-sporenbeleid en nota parkeernormen	4
1.3 Parkeernorm en parkeereis	5
1.4 Parkeren en laadpunten	6
1.5 Leeswijzer	6
2 Juridisch kader	7
2.1 Bestemmingsplan	7
2.2 Juridisch kader	7
2.3 Inwerkingtreding	8
3 Vaststellen parkeerbehoefte fiets en auto	9
3.1 Berekening parkeerbehoefte	9
Deel B: Auto	14
4 Beïnvloeden parkeerbehoefte auto	15
4.1 Betaald parkeren (vrijstellingsregel)	15
4.2 Deelmobiliteit	15
4.3 Nulvergunningregeling (vrijstellingsregel)	18
5 Invullen parkeereis auto	19
5.1 Parkeren op eigen terrein	19
5.2 Gebiedsgericht parkeren oplossen	19
5.3 Restcapaciteit gebruiken (vrijstellingsregel)	21
5.4 Private parkeerplaatsen (vrijstellingsregel)	21
5.5 Afkoopregeling (vrijstellingsregel)	21
5.6 Bezoekersparkeren invloedssfeer garage (vrijstelling)	22
5.7 Afwijken van de parkeereis (hardheidsclausule, vrijstellingsregel)	22
6 Uitvoeringsregels	23
6.1 Acceptabele loopafstanden	23
6.2 Afmetingen parkeerplaatsen	23
6.3 Waarborgen gebruik parkeervoorziening	23
Deel C: Fiets	24
7 Invulling parkeereis fiets	25
7.1 Fietsparkeren in de basis op eigen terrein	25
7.2 Fietsparkeren (deels) in de openbare ruimte (vrijstellingsregel)	25
8 Uitvoeringsregels	28
8.1 Acceptabele loopafstanden	28
8.2 Ontwerprichtlijnen kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen	28
8.3 Afmeting scooterparkeerplaatsen	30
Bijlagen	31

Bijlage 1: Zone-indeling parkeernormen	32
Bijlage 2: Parkeernormen auto	33
Bijlage 3: Parkeernormen fiets.....	36
Bijlage 4: Voorbeelden invulling kwaliteitsrichtlijnen	39
Bijlage 5: Richtlijn laadpunten bij nieuwbouw	45

Deel A: Gezamenlijk

1 Inleiding

In 2015 is met het vaststellen van de Omgevingsvisie 2040 de basis gelegd voor de ruimtelijke, maatschappelijke en economische ontwikkeling van Tilburg. Intussen zitten we echter ook met een uitdagende woningbouwopgave van minimaal 25.000 extra woningen in 2040, waarvan een belangrijk deel binnen de Ringbanen wordt gebouwd. Dat betekent een enorme groei in het aantal inwoners met consequenties voor de ruimtelijke ontwikkeling van onze (binnen)stad. Willen we in 2030 -en daarna- een klimaatbestendige, leefbare, economisch vitale en bereikbare stad hebben, dan zijn toekomstbestendige keuzes op het gebied van verkeer, parkeren en bereikbaarheid onvermijdelijk. We zetten meer in op een schaa sprong in het openbaar vervoer en verdere stimulering van het gebruik van de fiets en deelmobiliteit. Tevens voeren we een sturend parkeerbeleid. Met deze instrumenten tezamen sturen we op een verantwoord en doelmatig auto gebruik.

Bijgaande nota parkeernormen 2023 is een vervanging van de nota parkeernormen 2017. Afzonderlijke gebiedsvisies parkeren (voor sommige grote ontwikkelgebieden) blijven onverkort van kracht.

1.1 Gemeentelijke kijk op parkeernormering

Het doel van nota parkeernormen is om ervoor te zorgen dat de mobiliteit voor (toekomstige) bewoners, gebruikers, en bezoekers bij bouwontwikkelingen gefaciliteerd wordt, zodat de locatie toegankelijk is en ook in de toekomst bereikbaar blijft, zonder dat de extra mobiliteitsbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving. Tegelijkertijd voorkomen we met de nota parkeernormen dat er te veel parkeerplaatsen worden aangelegd, en er meer auto's in de stad komen dan nodig is of er een wildgroei van foutgeparkeerde fietsen ontstaat door te weinig fietsparkeerplekken.

We gebruiken de parkeernormen om bij een bouwontwikkeling de theoretische parkeerbehoefte op basis van landelijk gemiddelde voor fietsen en auto's te berekenen. Deze parkeerbehoefte is gebaseerd op een mobiliteitsbehoefte van gebruikers van de nieuwe ontwikkeling. De nota parkeernormen biedt ook mogelijkheden om die mobiliteitsbehoefte anders in te vullen dan met de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein. Denk daarbij aan deelauto's, parkeren op afstand en openbaar vervoer. In praktijk spreken we daardoor ook van mobiliteitsnormen. Bij het op een andere manier invullen van de mobiliteitsbehoefte is het van belang om de omgeving te beschermen tegen eventueel uitwijkgedrag. Ook hiervoor worden regels gesteld in deze nota parkeernormen.

Omdat we het aantal toe te voegen autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen willen begrenzen, maar individuele initiatiefnemers niet altijd de mogelijkheid hebben om alternatieven voor parkeren goed en efficiënt te regelen, introduceren we naast het Parkeerfonds een Mobiliteitsfonds. Met dit fonds kunnen we bijvoorbeeld bijdragen aan het organiseren van een stadsbreed hoogwaardig én betaalbaar aanbod aan alternatieve vormen van mobiliteit, zoals deelmobiliteit of het inrichten van een gebiedsgerichte mobiliteitshubs met deelvoertuigen (zoals auto's, fietsen en scooters).

Om te voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen tot overlast leiden in de omgeving, plaatsen we deze ontwikkelingen op de BROP-lijst (Beperkt Recht Op Parkeerproduct). Hierin staan de afspraken over parkeervergunningen en -abonnementen. Het uitgangspunt is dat gebruikers (en bezoekers) van de nieuwe ontwikkeling niet in aanmerking komen voor een gemeentelijk product.

Tot slot zien we dat steeds meer ontwikkelingen niet op zichzelf staan, maar invloed hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad als geheel. Bij een gebiedsontwikkeling heeft het daarom de voorkeur dat parkeren gebiedsgericht wordt opgelost. De gemeente en initiatiefnemers stellen in die gevallen gezamenlijk een gebieds- en mobiliteitsvisie op.

1.2 4-sporenbeleid en nota parkeernormen

Het vertrekpunt is dat de ontwikkelaar op de eigen ontwikkellocatie voldoet aan de parkeereis auto en aan de parkeereis fiets. Het komt steeds vaker voor, zeker in de binnenstad, dat het financieel of ruimtelijk niet wenselijk of niet mogelijk is om op de eigen ontwikkellocatie aan de parkeereis auto te voldoen. Voor die omstandigheden is door de raad in november 2021 voor de binnenstad het 4-sporenbeleid parkeren en deelmobiliteit vastgesteld. Dat beleid creëert ruimte om verder te kijken dan de eigen locatie en om breder te kijken dan alleen naar parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. In het kort biedt dit beleid de volgende mogelijkheden:

1. Beter benutten van restcapaciteit in bestaande parkeergarages (binnenstad).
2. Met de inzet van deelmobiliteit meer (nieuwe) bewoners verleiden om geen eigen auto te hebben.
3. Gebiedsgericht bijbouwen van parkeercapaciteit (en mobiliteitshubs).

Daarnaast zal actief gekeken worden naar de meerwaarde van parkeren op afstand (Spoor 4). Dergelijke voorzieningen richten zich vooral op langparkeerders, zoals werknemers en bezoekers die een hele dag in de stad verblijven.

1.3 Parkeernorm en parkeereis

De parkeernorm is de rekeneenheid voor het bepalen van het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen en gebruikswijzigingen waarvoor een omgevingsvergunning benodigd is.

De norm voor autoparkeren is zowel een minimum- als een maximumnorm. Door het stellen van een minimumnorm zorgen we ervoor dat ontwikkelingen bereikbaar zijn en goed functioneren. Met een maximumnorm sturen we op het maximum aantal auto's in de stad en beperken we de ruimte die het parkeren van auto's inneemt. Meer parkeerplaatsen heeft ook invloed op het aantal auto's op de weg. Op grond van de bestaande wegcapaciteit, zeker binnenstedelijk, en de behoefte om de stad leefbaar en bereikbaar te houden is het soms nodig om het aantal verkeersbewegingen, en daarmee ook het aantal autoparkeerplaatsen in de stad, te begrenzen. Daarom is de parkeernorm tevens een maximumnorm. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de omgeving en in de stad als geheel.

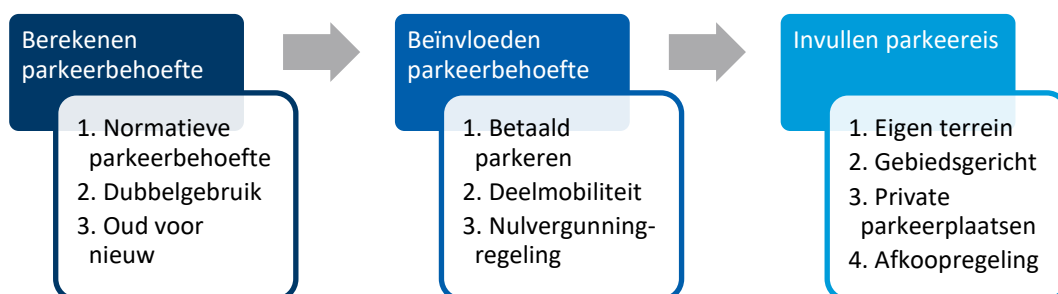
Bij een meer gebiedsgerichte benadering (in alle zones) en bij ontwikkelingen in zone C en D is het denkbaar dat bij een ontwikkeling meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan de parkeereis auto voorschrijft. In zone A en B moet in dat geval het surplus beschikbaar zijn voor de bestaande omgeving of voor toekomstige ontwikkelingen. In zone C en D is het ook mogelijk om het surplus te gebruiken voor de ontwikkeling zelf. Initiatiefnemer dient in zo'n geval wel te onderbouwen waarom een hogere norm nodig is.

Met uitzondering van het voetgangersgebied is de norm voor fietsparkeren op eigen terrein een minimumnorm. Op die manier stimuleren we fietsgebruik bij nieuwe ontwikkelingen.

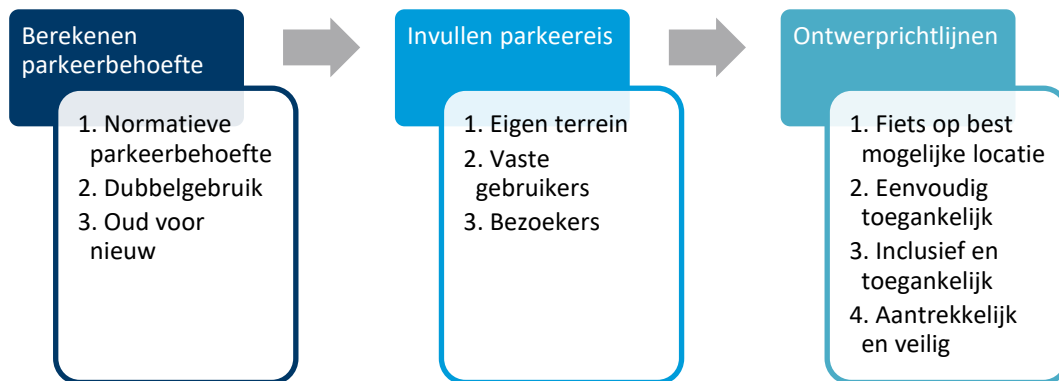
1.3.1 Van parkeernorm naar parkeerplaats

Er is een verschil tussen de parkeernorm, de parkeerbehoefte en de parkeereis. De parkeernorm geeft per functie aan hoeveel (fiets)parkeerplaatsen er gemaakt moeten worden. De parkeerbehoefte geeft aan, aan hoeveel parkeerplaatsen er op een bepaald moment behoefte is. Wanneer er bijvoorbeeld woningen en een school worden gebouwd is de parkeerbehoefte op het maatgevende moment lager dan de parkeernorm van alle functies bij elkaar opgeteld. Die parkeerbehoefte kan beïnvloedt worden, er zijn dan minder parkeerplaatsen nodig. De parkeereis is het uiteindelijke aantal parkeerplaatsen dat de ontwikkelaar moet realiseren. Dit is na een eventuele beïnvloeding van de parkeerbehoefte.

Van parkeernorm naar parkeerplaats



Van fietsparkeernorm naar fietsparkeerplaats



1.4 Parkeren en laadpunten

De stad Tilburg is in ontwikkeling. De komende decennia worden tienduizenden woningen en bijbehorende parkeervoorzieningen gebouwd, terwijl we tegelijkertijd bezig zijn met de transitie van energie en mobiliteit. Voor elektrische personenauto's (ev) voorzien we een sterke groei tot aan 2040. Ons huidige areaal aan laadvoorzieningen (privaat en openbaar) is niet robuust genoeg en heeft een impuls nodig op alle fronten. Om toekomstbestendig te ontwikkelen, gelden richtlijnen voor laadinfrastructuur bij de bouw en verbouw van parkeervoorzieningen. Deze staan in bijlage 5.

1.5 Leeswijzer

Deze nota bestaat uit drie delen.

Deel A: dit onderdeel is toepasbaar op zowel het auto- als fietsparkeren. Het bestaat uit de inleiding (hoofdstuk 1), het juridisch kader (hoofdstuk 2) en de parkeerbehoefte voor de auto en fiets (hoofdstuk 3).

Deel B: dit onderdeel is alleen van toepassing op de auto. In hoofdstuk 4 staat het beïnvloeden van de parkeerbehoefte beschreven. Hoofdstuk 5 gaat over de invulling van de parkeereis. En hoofdstuk 6 bevat de uitvoeringsregels voor autoparkeren.

Deel C: dit onderdeel is alleen van toepassing op de fiets, met in hoofdstuk 7 de invulling van de parkeereis voor fiets en in hoofdstuk 8 de uitvoeringsregels.

2 Juridisch kader

2.1 Bestemmingsplan

De juridisch borging van de parkeernormen is geregeld in het (paraplu)bestemmingsplan “Tilburg, Parkeerregeling 2017” en in locatiespecifieke bestemmingsplannen die zijn (en worden) vastgesteld na het (paraplu)bestemmingsplan “Tilburg, Parkeerregeling 2017”. In de bestemmingsplannen is een dynamische verwijzing opgenomen naar de meest recent vastgestelde parkeernota.

2.2 Juridisch kader

Er bestaan juridische kaders op gemeentelijk en landelijk niveau betreffende parkeervoorzieningen. Dit kader bestaat uit het Bouwbesluit en het bestemmingsplan voor parkeren. In deze paragraaf is toegelicht wat deze kaders betekenen voor het realiseren van parkeervoorzieningen in Tilburg.

2.2.1 Uitwerking eis uit bestemmingsplan

In het (paraplu)bestemmingsplan “Tilburg, Parkeerregeling 2017” en in de locatiespecifieke bestemmingsplannen die zijn (en worden) vastgesteld na dit (paraplu)bestemmingsplan is het volgende opgenomen: ‘De gronden mogen enkel worden bebouwd of gebruikt onder voorwaarde dat in, op of onder het gebouw dan wel op het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, voldoende parkeergelegenheid aanwezig is ten behoeve van het parkeren of stallen van (motor)voertuigen.’ Dit betekent dat op eigen terrein dient te worden voorzien in voldoende parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen, (brom)fietsen, scooters, e.d..

Om te bepalen wat voldoende parkeervoorzieningen voor (motor)voertuigen zijn, wordt in het bestemmingsplan aangegeven dat moet worden voldaan aan de parkeernormen en rekenmethode zoals neergelegd in de nota Parkeernormen Tilburg 2017, ofwel diens meeste recente opvolger. Onderhavige Nota Parkeernormen 2023 is de meest recente opvolger. Randvoorwaarde is dat de parkeercapaciteit op eigen terrein ook in stand wordt gehouden en niet mag worden opgeofferd voor andere doeleinden. Eveneens dienen de bedoelde parkeerplaatsen afmetingen te hebben die afgestemd zijn op gangbare (motor)voertuigen. Wat de gemeente Tilburg ‘voldoende’ acht voor motorvoertuigen, (brom)fietsen, scooters, e.d., staat in deze Nota Parkeernormen 2023 omschreven. Daarbij moet onder ‘parkeernormen en rekenmethode’ worden verstaan de parkeernorm waarbij rekening wordt gehouden met de rekenmethode dubbelgebruik, de regeling ‘oud’ voor ‘nieuw’ en (wanneer van toepassing) deelmobiliteit te weten de parkeerbehoefte (zie verder hoofdstuk 3 en 4).

2.2.2 Vrijstelling

De nota parkeernormen omvat ook een aantal standaard vrijstellingsregels. Wanneer een ontwikkeling niet kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein (om in de parkeerbehoefte te voorzien), is er een vrijstelling op de parkeereis mogelijk. Het basisprincipe bij deze vrijstellingsregels blijft dat de ontwikkeling niet zorgt voor parkeeroverlast in de omgeving.

2.2.3 Eisen Bouwbesluit fietsenbergingen

De aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt door de gemeente getoetst aan het Bouwbesluit. In het Bouwbesluit 2012 is bepaald dat bij nieuw te bouwen woningen een berging gerealiseerd moet worden voor het opbergen van fietsen en/of scootmobielen.

Fietsparkeren voor bewoners is geregeld door het Bouwbesluit 2012. We leggen daarom als gemeente geen afwijkende of extra normen op. Het Bouwbesluit 2012 geeft wel de mogelijkheid om gelijkwaardige alternatieven te realiseren. In bijlage 3 staat voor verschillende woningtypes wat een gelijkwaardig alternatief is. Dit aantal komt overeen met het fietsparkeerkcijfer van CROW (kennisinstituut voor onder andere parkeren, verkeer en vervoer).

Voorkeur voor gelijkwaardig alternatief met gemeenschappelijke berging bij appartementen

De gemeente Tilburg geeft bij appartementen de voorkeur aan een of meerdere gezamenlijke fietsenberging(en), waarbij het aantal fietsparkeerplaatsen gelijk is aan het desbetreffende fietsparkeerkcijfer van CROW. Gemeenschappelijke fietsparkeervoorzieningen voor bewoners worden bij een appartementencomplex namelijk vaak beter benut dan individuele fietsenbergingen. Daarbij geldt een

belangrijke randvoorwaarde: de gemeenschappelijke fietsenberging moet goed bereikbaar, veilig en comfortabel zijn. In bijlage 4 staan ontwerprichtlijnen voor een kwalitatief goede fietsparkeervoorziening.

Aanvullend op een gemeenschappelijke fietsenberging, moeten bij appartementen een individuele berging van minimaal 2,7 m² voor overige spullen van bewoners worden gerealiseerd. Daarnaast zijn ook fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers nodig.

Fietsenberging bij transformatie en verbouw wel wenselijk

Het Bouwbesluit 2012 gaat bij het gedeeltelijk vernieuwen of veranderen of het vergroten van een bouwwerk uit van het 'rechtens verkregen niveau'. Dit houdt in dat de initiatiefnemer minimaal dient te voldoen aan de regels die bij realisatie van het bouwwerk golden. Dat maakt dat het over het algemeen niet verplicht is om een fietsenberging te realiseren voor bewoners na transformatie, bijvoorbeeld van een kantoorgebouw naar woningen. De gemeente onderstreept het belang voor goede voorzieningen voor het parkeren van fietsen, ook bij transformatie- en herontwikkelingsprojecten. Daarom is het uitgangspunt dat ook bij transformatie en verbouw wordt voorzien in voldoende, inclusieve en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen.

2.3 Inwerkingtreding

De Nota Parkeernormen 2023 treedt op 1 januari 2024 in werking.

1. Op aanvragen om omgevingsvergunning voor activiteiten bouwen en/of strijdig gebruik die vóór de inwerkingtreding van deze parkeernota ingediend zijn, zijn de parkeernormen zoals die golden op grond van de 'nota parkeren Tilburg 2017' van toepassing.
2. Op aanvragen om omgevingsvergunning welke binnen 1 jaar na inwerkingtreding van deze nota zijn ingediend, zijn de parkeernormen zoals die golden op grond van de 'nota parkeren Tilburg 2017' van toepassing, mits:
 - a. het bestemmingsplan waaraan de aanvraag wordt getoetst, voor 1 januari 2024 als ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag;
 - b. en de aanvraag past in dat bestemmingsplan, inclusief de in dat bestemmingsplan opgenomen afwijkmogelijkheden;
 - c. en de aanvraag binnen 3 maanden na inwerkingtreding van dat bestemmingsplan is ingediend.

3 Vaststellen parkeerbehoefte fiets en auto

De parkeernorm geeft een zo goed mogelijke inschatting van de verwachte parkeerbehoefte bij een bouwontwikkeling of gebruikswijziging. De Tilburgse parkeernorm is gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. De parkeernormen in dit document staan in bijlage 2 voor de auto en bijlage 3 voor de fiets. Dit zijn normen van de belangrijkste functies die in de gemeente voorkomen. Wanneer een specifieke functie niet voorkomt in de nota stelt te gemeente gemotiveerd een bijpassende parkeernorm vast. Die baseren wij op de meest recente kencijfers van het CROW of ervaringscijfers bij andere gemeenten.

Tilburg is verdeeld in vier zones, A tot en met D (zie bijlage 1). Binnen die zones zien we verschillen in auto- en fietsgebruik en dat werkt door in de bijbehorende parkeernormen. In het meer stedelijke gebied hebben we minder ruimte en zien we meer fietsgebruik en minder autogebruik per functie. Bij de auto gaan we bij zone A en B uit van de normen 'zeer sterk stedelijk' en voor de zones C en D van de normen 'sterk stedelijk'.

Voor het fietsparkeren geldt een hogere norm voor de centrumgebieden zone A en B. Hier is minder ruimte voor autoparkeren en gebruiken meer mensen de fiets voor de korte afstanden. Doordat we extra inzetten op alternatieven voor autogebruik verwachten we dat het fietsgebruik in het centrumgebied van Tilburg hoog is. De fietsparkeernorm in zone A en B richt zich daarom op de bovenkant van de bandbreedte uit de CROW-fietsparkeerkencijfers, met name bij locaties waar veel bezoekers op afkomen. Dat is representatief voor een bovengemiddeld fietsgebruik. In de zones C en D is meer ruimte voor de auto, maar is de fiets nog steeds een belangrijk vervoersmiddel. De fietsparkeernorm voor zone C en D is daarom meestal gelijk aan het kencijfer zoals opgenomen in de CROW-fietsparkeerkencijfers.

Onderdeel van fietsparkeren is het scooterparkeren. Ook hiervoor zijn plaatsen nodig. Op basis van een fietsparkeeronderzoek uit 2021 in Tilburg blijkt dat ongeveer 5% van het aantal tweewielers scooters zijn. Bovenop de fietsparkeerbehoefte in zone B, C en D moeten daarom 5% extra parkeerplaatsen worden aangelegd voor scooters. Wanneer er bijvoorbeeld 100 fietsparkeerplaatsen nodig zijn, worden er 5 extra scooterplaatsen aangelegd.

3.1 Berekening parkeerbehoefte

3.1.1 Parkeernorm (normatieve parkeerbehoefte)

Bij iedere ontwikkeling bepalen we eerst de normatieve parkeerbehoefte. Per functie wordt het normatieve aantal parkeerplaatsen van de ontwikkeling berekend. Dit gebeurt op basis van de parkeernorm per functie. Dit aantal parkeerplaatsen is de parkeerbehoefte die bij het plan hoort. De parkeernorm en parkeerbehoefte worden niet tussendoor afgerond. Alleen bij de uiteindelijke parkeereis vindt afronding op gehele getallen plaats. Hierbij geldt dat tot 0,4 naar beneden wordt afgerond en groter dan 0,4 naar boven wordt afgerond.

Rekenvoorbeeld: Normatieve parkeerbehoefte

In dit voorbeeld ligt de ontwikkeling in zone B. De normatieve parkeerbehoefte is in dit geval 127 voor auto en 546 voor fiets.

Parkeernorm en normatieve parkeerbehoefte auto

Functie	Aantal	Eenheid	Norm	Eenheid	Aantal pp
Appartement 50 m2	40	Stuks	0,5	Woning	20
Grondgebonden woning 100 m2	60	Stuks	0,9	Woning	54
Kantoor	1.000	m2 bvo	0,9	100 m2 bvo	9
Supermarkt	1.300	m2 bvo	2,2	100 m2 bvo	28,6
Bezoek bewoners	100	Stuks	0,15	Woning	15
Totaal					126,6
Normatieve parkeerbehoefte auto					127

Parkeernorm en normatieve parkeerbehoefte fiets

Functie	Aantal	Eenheid	Norm	Eenheid	Aantal pp
Appartementen 50m2 (met fietsenberging)	40	Stuks	2,0	Woning	80
Grondgebonden woning	60	Stuks	6,0	Woning	360
Kantoor	1.000	m2 bvo	2,0	100 m2 bvo	20
Supermarkt	2.000	m2 bvo	4,3	100 m2 bvo	55,9
Bezoek bewoners	100	Stuks	0,3	Woning	30
Totaal					545,9
Normatieve parkeerbehoefte fiets					546

3.1.2 Dubbelgebruik

De normatieve parkeerbehoefte (parkeernorm) houdt geen rekening met de verschillende doelgroepen die functies aantrekken. Zij kunnen op andere tijden gebruik maken van dezelfde plaatsen. Dit heet *dubbelgebruik*. Door dubbelgebruik toe te passen wordt de spaarzame ruimte optimaal ingezet. Door na berekenen van de parkeernorm rekening te houden met dubbelgebruik, de regeling 'oud' voor 'nieuw' en eventueel deelmobiliteit (hoofdstuk 4.2) wordt de parkeerbehoefte bepaald.

Op basis van de aanwezigheidspercentages (deze zijn gelijk voor auto en fiets) van verschillende functies wordt berekend op welk moment er een piekvraag is voor de gehele ontwikkeling. Dit is het *maatgevende moment*. Tabel 1 geeft de aanwezigheidspercentages per doelgroep weer. Voor de wonen geldt een onderscheid tussen de aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers. Dit zijn dus verschillende functies. Voor andere functies is hier geen onderscheid in.

Dubbelgebruik kan alleen worden toegepast als de parkeerplaatsen voor iedere doelgroep die er gebruik van mag maken openbaar toegankelijk zijn. Privé/afgesloten parkeerplaatsen mogen daarom niet zomaar meegenomen worden in de dubbelgebruik berekening. In de praktijk betekent dat niet openbare parkeerplaatsen voor bewoners of een afgesloten personeelsparkeerplaats of -stalling niet mee worden genomen in het doorrekenen van dubbelgebruik tussen de verschillende functies. De uitwisselbaarheid tussen functies moet hard gemaakt kunnen worden.

Opmerking: Voor functies die niet voorkomen in deze tabel zal een zo nauwkeurig mogelijk inschatting worden gemaakt van aanwezigheidspercentages, bij voorkeur op basis van informatie vanuit de CROW-kennisbank.

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	40%	0%	100%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	50%	0%	100%	70%	100%
detailhandel binnenstad	30%	60%	10%	50%	0%	100%	70%	100%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	70%	0%	100%	70%	100%
supermarkt	30%	60%	40%	40%	0%	100%	40%	70%
restaurant, café, bar	30%	40%	90%	90%	0%	70%	100%	50%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/ theater/ podium/ etc.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/ maatschap/ therapeut/ consultatiebureau/ etc.	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/ verzorgingsflat	100%	100%	50%	50%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten incl. bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
Openbaar vervoer	100%	100%	45%	50%	10%	50%	35%	15%

Indien een functie standaard op een meetmoment gesloten is, geldt een aanwezigheidspercentage van 0% voor dat meetmoment

3.1.3 Regeling 'oud' voor 'nieuw'

Bij functiewijzigingen of sloop is er niet alleen sprake van een nieuwe parkeerbehoefte, maar ook van een parkeerbehoefte van de oude functie. Het is niet nodig om een eventueel parkeertekort uit het verleden, dat in de openbare ruimte werd opgelost, te compenseren. Het uitgangspunt is dat de bouwontwikkeling de parkeerdruk op het maatgevende moment in de directe omgeving niet nadelig beïnvloedt.

Om de parkeereis te bepalen trekken we de parkeerbehoefte van de oude functie af van de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Hierdoor wordt op het maatgevende moment het verschil in parkeerbehoefte tussen de oude en nieuwe functie inzichtelijk.

De voorwaarde om deze verrekensystematiek toe te passen is dat de bestaande of voorgaande functie tenminste 3 jaar geleden nog actief is geweest, waarbij de meest recente actieve functie leidend is.

Rekenvoorbeeld: Dubbelgebruik en oud voor nieuw

In dit voorbeeld ligt de ontwikkeling in zone B. Er worden 100 woningen gebouwd, deels (kleine) appartementen en deels (middelgrote) grondgebonden woningen, er verdwijnt een supermarkt van 1.300 m2 bvo. De parkeereis is in dit geval 74 openbare autoparkeerplaatsen, 8 openbare fietsparkeerplaatsen en 440 privé fietsparkeerplaatsen. Het maatgevende moment voor de auto is op de werkdagnacht, voor de fiets op zaterdagavond.

Parkeernorm auto

Functie	Aantal	Eenheid	Norm	Eenheid	Aantal pp
Appartement 50 m2	40	Stuks	0,5	Woning	20
Grondgebonden woning 100 m2	60	Stuks	0,9	Woning	54
Bezoek bewoners	100	Stuks	0,15	Woning	15
Supermarkt (oud)	1.300	m2 bvo	2,2	100 m2 bvo	28,6

Parkeernorm fiets

Functie	Aantal	Eenheid	Norm	Eenheid	Aantal pp
Appartementen 50 m2	40	Stuks	2,0	Woning	80
Grondgebonden 100 m2	60	Stuks	6,0	Woning	360
Bezoek bewoners	100	Stuks	0,3	Woning	30
Supermarkt (oud)	1.300	m2 bvo	4,3	100 m2 bvo	55,9

Aanwezigheidspercentages

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Supermarkt	30%	60%	40%	40%	0%	100%	40%	70%

Parkeereis auto

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Appartement 50 m2	10	10	18	16	20	12	16	14
Gondgebonden woning 100 m2	27	27	48,6	43,2	54	32,4	43,2	37,8
Bezoek bewoners	1,5	3	12	10,5	0	9	15	10,5
Supermarkt (oud)	-8,58	-17,16	-11,44	-11,44	0	-28,6	-11,44	-20,02
Totaal	29,92	22,84	67,16	58,26	74	24,8	62,76	42,28

Parkeereis fiets

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Appartementen 50 m2	40	40	72	64	80	48	64	56
Grondgebonden woning 100 m2	180	180	324	288	360	216	288	252
Bezoek bewoners	3	6	24	21	0	18	30	21
Supermarkt (oud)*	-16,77	-33,54	-22,36	-22,36	0	-55,9	-22,36	-39,13
Totaal niet openbaar toegankelijk **	220	220	396	352	440	264	352	308
Totaal openbaar toegankelijk	-13,77	-27,54	1,64	-1,36	0	-37,9	7,64	-18,13

Vervolg rekenvoorbeeld: Dubbelgebruik en oud voor nieuw

** = bij de regeling oud voor nieuw dient indien nodig onderscheid gemaakt te worden tussen bezoekersparkeren (openbaar) en personeelsparkeren indien dit in het verleden al afgesloten was. In dit voorbeeld was geen sprake van een afgesloten personeelsstalling. Daarmee vervalt het onderscheid tussen bezoekers- en personeelsparkeren.*

*** = let op; hier geldt geen dubbelgebruik, voor deze fietsparkeerplaatsen geldt het uitgangspunt dat het afgesloten privé plekken zijn en daarmee is dubbelgebruik niet mogelijk. In de invulling van de parkeereis dient de ontwikkelaar hier rekening mee te houden.*

Voor de invulling van autoparkeren, zie hoofdstuk 5. Voor de invulling van fietsparkeren, zie hoofdstuk 7.

Deel B: Auto



Bron: Joris Buijs

4 Beïnvloeden parkeerbehoefte auto

Met het doorlopen van de stappen uit hoofdstuk 2 is de parkeerbehoefte bepaald. Om de stad Tilburg in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden is het in sommige gevallen wenselijk om minder parkeerplaatsen te maken. Met name binnenstedelijk, waar voldoende vervoersalternatieven zijn, kunnen we de parkeerbehoefte beïnvloeden. Daarbij is het belangrijk dat we de bestaande omgeving beschermen tegen eventueel uitwijkgedrag. Wanneer een initiatiefnemer de parkeerbehoefte wil beïnvloeden moet er afstemming plaatsvinden met de gemeente. De gemeente bepaalt of het beïnvloeden van de parkeerbehoefte wenselijk is en of vrijstelling verleend wordt.

Het beïnvloeden van de parkeerbehoefte maakt dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn bij een ontwikkeling. Het is belangrijk dat nieuwe gebruikers (bewoners, werknemers, etc.), voordat zij het pand betrekken, volledige en juiste informatie hebben over de parkeermogelijkheden (of het gebrek daaraan). De initiatiefnemer is hiervoor primair verantwoordelijk. Als gemeente zullen we toekomstige bewoners zo goed en specifiek mogelijk informeren over de vraag wat zij van de gemeente qua parkeren mogen verwachten.

4.1 Betaald parkeren (vrijstellingsregel)

Het doel van de nota parkeernormen is de omgeving te beschermen tegen mogelijke parkeeroverlast ten gevolge van een nieuwe ontwikkeling. Wanneer in de omgeving betaald parkeren geldt, kunnen we de omgeving goed beschermen. Dit doen we door bewoners/gebruikers van nieuwe ontwikkelingen geen recht op een parkeervergunning te geven. Een ontwikkeling in zone C met overal betaald parkeren in een straal van minimaal 250 meter, mag daarom in principe de parkeernormen uit zone B toepassen. De gemeente bepaalt of in zo'n geval het hanteren van een lagere parkeernorm wenselijk is.

Deze vrijstellingsregel is mogelijk omdat betaald parkeren voorkomt dat er overlast in de omgeving ontstaat. Het primaire doel van de nota parkeernormen, het beschermen van de omgeving, waarborgen we hierdoor.

4.2 Deelmobiliteit

Het inzetten van deelauto's en andere vormen van deelvervoer bij woonfuncties heeft invloed op het autobezit en daarmee op de parkeerbehoefte. Het effect van deelauto's op het autobezit is afhankelijk van meerdere factoren. Er moeten allereerst voldoende alternatieven zijn voor de eigen auto. Voor de incidentele verplaatsing is de deelauto een goed alternatief voor de eigen auto. Voor de dagelijkse verplaatsing is deelmobiliteit minder geschikt, omdat het gebruik dan al snel te v wordt ten opzichte van een eigen voertuig. Wanneer dagelijkse voorzieningen ook per fiets te bereiken zijn en de werklocatie met het OV (of ook per fiets) is het effect van deelmobiliteit groter. De reductie op de parkeerbehoefte door middel van deelauto's verschilt daarom in de verschillende zones. Vanuit zone A en B is het intercitystation goed bereikbaar, daarnaast bevinden zich hier voldoende voorzieningen op fiets-/loopafstand. In gereguleerd gebied is daarnaast een reductie van het autobezit in principe afdwingbaar. In niet-gereguleerd gebied is zo'n reductie niet afdwingbaar. Daarom is de maximale reductie in niet-gereguleerd gebied aanzienlijk lager dan in gereguleerd (of te reguleren) gebied.

Het inzetten van deelauto's en andere vormen van deelvervoer bij woonfuncties heeft alleen invloed op de parkeerbehoefte van bewoners. Het is niet aannemelijk dat de inzet van deelauto's er ook voor zorgt dat minder bezoekers met de auto komen. Daarom kan de reductie deelmobiliteit alleen worden gebruikt voor het beïnvloeden van de parkeerbehoefte van bewoners.

In zones A, B en C is er een minimale en maximale reductie. De maximale reductie is gebaseerd op de bereikbaarheid ten opzichte van het Intercitystation, de aanwezigheid van betaald parkeren en het type woning. Dit is de reductie die maximaal haalbaar is met de inzet van deelmobiliteit. Initiatiefnemer kan ervoor kiezen om een lagere reductie te hanteren, hiervoor is een minimale reductie opgenomen.

Kijkend naar de verschillende zones in Tilburg betekent dit het volgende:

Zone A: hier zijn voldoende alternatieven voor de dagelijkse verplaatsing. Daarnaast geldt in het overgrote deel van deze zones betaald parkeren.

Zone B: hier zijn ook voldoende alternatieven voor de dagelijkse verplaatsing, maar zijn de kwaliteit en kwantiteit iets minder.

Zone C: hier zijn beduidend minder alternatieven voor de dagelijkse verplaatsing.

Zone D: hier zijn weinig alternatieven voor de dagelijkse verplaatsing. De deelauto dient hier vooral ter vervanging van de tweede auto.

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Sociale woningbouw	30-50%	20-30%	15-30%	10%
Woningen klein en middelgroot	30-40%	20-25%	15-20%	10%
Woningen groot	30%	15-20%	10-15%	10%

Opmerking: Als op het moment dat de woningen worden opgeleverd¹ binnen een straat van 250 meter van de ontwikkeling niet overal sprake is van betaald parkeren, is de maximale reductie in zone B 20% en in zone C 15%

4.2.1 Voorwaarden reductie parkeerplaatsen bij woningen (bijdrage mobiliteitsfonds)

Aan de reductie op de parkeerbehoefte voor bewoners zijn een aantal voorwaarden verbonden. Een hoogwaardig en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit is namelijk alleen haalbaar als alle deeloplossingen per ontwikkeling integraal onderdeel vormen van het grotere aanbod op stadsniveau (openbare ruimte). Daarom legt de ontwikkelaar op eigen terrein parkeer-/stalcapaciteit aan voor de deelvoertuigen en stelt deze kosteloos beschikbaar voor het aanbod deelmobiliteit. De gemeente stemt vervolgens met aanbieders af over het invullen van deelmobiliteit op deze plekken.

De systematiek die we hanteren is daarbij als volgt:

Een ontwikkelaar die met behulp van de inzet van deelmobiliteit in aanmerking wil komen voor een reductie op de parkeerbehoefte voldoet aan de volgende eisen:

- De ontwikkelaar legt op eigen terrein parkeer- en stalcapaciteit aan voor deelmobiliteit.
- Per 25 gerealiseerde woningen wordt tenminste één parkeerplaats (deelauto) en twee stalplaatsen (deelscooter en/of deelfiets) aangelegd, gereserveerd voor deelmobiliteit. Bij 1-25 woningen worden minimaal 1 parkeerplaats en 2 stalplaatsen aangelegd, bij 26-50 woningen minimaal 2 parkeerplaatsen en 4 stalplaatsen, etc.
- De ontwikkelaar levert een bijdrage aan het *Mobiliteitsfonds* van €1.000 per gerealiseerde woning.
- De ontwikkelaar stelt de parkeer- en stalplaatsen kosteloos beschikbaar aan de gemeente. De deelvoertuigen hebben gratis toegang tot de parkeerplaatsen. Deze deelvoertuigen zijn primair gericht op de bewoners van het wooncomplex. De gemeente garandeert de eerste 12 maanden de aantallen die overeenkomen met de parkeer- en stalcapaciteit. Na de eerste 12 maanden kan het aanbod aangepast worden aan de vraag.
- De gemeente is verplicht, op het moment van oplevering van de ontwikkeling, zorg te dragen voor de volledige aanwezigheid van de deelmobiliteit die gebruikt wordt om de reductie op de parkeerbehoefte te verkrijgen. Hiertoe moeten ook de daarvoor benodigde parkeerplaatsen tijdig door de ontwikkelaar gerealiseerd worden.

Opmerkingen:

- Een bijdrage aan het Mobiliteitsfonds staat los van een eventuele bijdrage aan het Parkeerfonds.
- Een ontwikkelaar mag zelf kiezen voor de hoogte van de reductie (binnen de reikwijdte uit paragraaf 4.2).
- De gemeente kan na een aanloopperiode van 12 maanden vanaf oplevering van de ontwikkeling in samenspraak met de eigenaar en de aanbieder de omvang van het aanbod aanpassen aan de vraag.
- Als het voor de ontwikkelaar niet mogelijk is om de benodigde parkeercapaciteit voor deelvoertuigen op eigen terrein aan te leggen, dan wordt per geval gekeken of er een praktische oplossing mogelijk is in de directe omgeving. Alle eventuele kosten, ook structurele, worden doorbelast naar de ontwikkelaar (eenmalige kosten) en/of vastgoedeigenaar (structurele kosten).
- De bijdrage aan het *Mobiliteitsfonds* wordt jaarlijks vastgesteld in het Tarievenbesluit. Wanneer de bijdrage daarin wordt aangepast, verandert voor nieuwe ontwikkelingen ook de bijdrage zoals in deze

¹ Bij het verstrekken van de omgevingsvergunning moet het besluit zijn genomen dat er in dit gebied parkeerregulering komt, wil de ontwikkeling voor de hogere reductie in aanmerking komen.

paragraaf genoemd.

- De verdere uitwerking van het *Mobiliteitsfonds* volgt in een apart raadsvoorstel. Hierin leggen we vast aan welke doelen de bijdrage wordt besteed en hoe hierover verantwoording wordt afgelegd.
- De aangeboden deelmobiliteit staat op korte afstand (maximaal 300m) van de betreffende ontwikkeling.

Rekenvoorbeeld: Inzet deelmobiliteit woningen

In dit voorbeeld ligt de ontwikkeling in zone B, er is betaald parkeren in de omgeving. Er worden 50 grondgebonden woningen gebouwd, er verdwijnt een supermarkt van 2.000 m2 bvo.

De initiatiefnemer wil deelmobiliteit inzetten voor bewoners en kiest voor een reductie van 40%.

- 1 De parkeereis is in dit geval 20 parkeerplaatsen waarvan 2 parkeerplaatsen exclusief voor deelmobiliteit. Daarnaast legt de ontwikkelaar 4 stalplaatsen voor deelfietsen/-scooters aan.
- 2 Alle parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk.
- 3 Het maatgevende moment is op de werkdagnacht.
- 4 De initiatiefnemer betaalt €50.000 aan het mobiliteitsfonds

Functie	Aantal	Eenheid	Norm	Eenheid	Aantal pp
Grondgebonden woning 70 m2 (nieuw)	50	Stuks	0,6	Woning	30
Supermarkt (oud)	2.000	m2 bvo	2,2	100 m2 bvo	44
Bezoek bewoners (nieuw)	50	Stuks	0,15	Woning	7,5

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Supermarkt	30%	60%	40%	40%	0%	100%	40%	70%

Parkeereis auto

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	15	15	27	24	30	18	24	21
Inzet deelmobiliteit	-6	-6	-10,8	-9,6	-12	-7,2	-9,6	-8,4
Parkeerplaatsen deelauto's	2	2	2	2	2	2	2	2
Woningen bezoek	0,75	1,5	6	5,25	0	4,5	7,5	5,25
Supermarkt	-13,2	-26,4	-17,6	-17,6	0	-44	-17,6	-30,8
Totaal	-1,45	-13,9	6,6	4,05	20	-26,7	6,3	-10,95

4.2.2 Bedrijven: mobiliteitsplan

Door het bieden en stimuleren van alternatieve vervoerwijzen kan een bedrijf/organisatie het mobiliteitsgedrag van medewerkers en hun parkeerbehoefte beïnvloeden. Te denken valt aan:

- Inzetten op stimuleren fiets, lopen en/of het openbaar vervoer;
- Samenwerken met andere werkgevers op het gebied van de mobiliteit van medewerkers (community);
- Inzetten op poolauto's/deelauto's, carsharing door medewerkers;

Met een uitgewerkt, onderbouwd en uitvoerbaar *mobilitieitsplan* kan de ontwikkelaar invloed hebben op de parkeerbehoefte (reductie). Het mobiliteitsplan bestaat uit één of meerdere maatregelen. Per maatregel staat weergegeven wat de te verwachten invloed van de maatregel is op het autogebruik en op de parkeerbehoefte van werknemers, en hoe de maatregel wordt uitgevoerd. De initiatiefnemer komt met concrete maatregelen

die in de tijd zijn uitgezet. Ook staat in het mobiliteitsplan hoe de initiatiefnemer overlast in de omgeving voorkomt. Het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de vergunningaanvraag. De gemeente beoordeelt of het mobiliteitsplan (inclusief de voorgestelde reductie) akkoord is.

De bereikbaarheid van een bedrijf zonder auto is afhankelijk van de alternatieve vervoersmogelijkheden om het bedrijf te bereiken. De reductie op de parkeerbehoefte verschilt daarom in de verschillende zones. In gereguleerd gebied kunnen we daarnaast een reductie van het autogebruik afdwingen. In niet gereguleerd gebied is dit niet mogelijk. Daarom is de maximale reductie in niet gereguleerd gebied lager dan in gereguleerd (of te reguleren) gebied.

Kijkend naar de verschillende zones in Tilburg betekent dit het volgende:

Zone A en B: hier zijn voldoende alternatieven om het bedrijf te bereiken (OV, deelsvervoer, fiets). Daarnaast geldt in het overgrote deel van deze zones betaald parkeren. De reductie op de parkeerbehoefte bedraagt daarom in ieder geval 20%. Een hogere reductie is mogelijk als initiatiefnemer dit SMART onderbouwt in een mobiliteitsplan. De maximale reductie is 50%. Wanneer binnen een straal van 250 meter van de ontwikkeling geen betaald parkeren is op het moment dat de ontwikkeling wordt opgeleverd², is de reductie maximaal 20%.

Zone C en D: hier zijn minder alternatieven om het bedrijf te bereiken. De reductie op de parkeerbehoefte is daarom minimaal 10% en maximaal 20%. Wanneer binnen een straal van 250 meter van de ontwikkeling geen betaald parkeren is op het moment dat de ontwikkeling wordt opgeleverd², is de reductie maximaal 10%.

Opmerking: Een bedrijf/organisatie die haar medewerkers stimuleert om niet met de eigen auto naar het werk te komen heeft vaak dienstauto's beschikbaar voor werk-gerelateerde verplaatsingen. Deze dienstauto's buiten werktijden als deelauto beschikbaar stellen voor de omgeving is een sterke pré. De gemeente is bereid over een dergelijke samenwerking in gesprek te gaan.

4.3 Nulvergunningregeling (vrijstellingsregel)

In sommige uitzonderlijke gevallen is parkeren (voor eigen gebruik) op eigen terrein niet mogelijk of niet wenselijk. Denk daarbij bijvoorbeeld aan kleine ontwikkelingen, zoals het splitsen van een woning. Of het een functie voor een hele specifieke doelgroep die nauwelijks of geen eigen autobezit heeft. In dat geval dient initiatiefnemer in een mobiliteitsplan te onderbouwen dat de nieuwe functie voldoende aantrekkelijk is voor een doelgroep zonder eigen autobezit.

In zone A en B zijn voor deze situaties voldoende alternatieve vervoerswijzen beschikbaar, zoals goed Openbaar Vervoer (inclusief natransport), fietsfaciliteiten en deelauto-systemen. In zone A en een groot deel van zone B geldt daarnaast betaald parkeren. Hierdoor is het mogelijk dat gebruikers van de nieuwe functie geen eigen auto nodig hebben en dus ook geen parkeerplaats. De parkeereis van de ontwikkeling kan in dat geval worden bijgesteld naar 0.

Voor de betreffende ontwikkeling hoeven dan geen parkeerplaatsen voor eigen gebruik te worden gerealiseerd. Alle adressen komen op de zogeheten BRON-lijst. Zij komen voor geen enkel type gemeentelijke parkeervergunning of -abonnement in aanmerking. Er zijn een aantal voorwaarden die gelden bij het toepassen van de nulvergunningregeling:

- De nulvergunningregeling wordt alleen toegepast op het deel eigen gebruik. Het is dus niet mogelijk om deze toe te passen op het bezoekersdeel van een functie.
- De nulvergunningregeling geldt alleen in zone A en B. Daarnaast moet bij oplevering van de ontwikkeling² binnen een straal van 250 meter overal betaald parkeren zijn.
- De nulvergunningregeling is alleen toepasbaar op ontwikkelingen met maximaal 5 parkeerplaatsen voor eigen gebruik. Als de nulvergunningregeling wordt ingezet omdat onderbouwd kan worden dat een specifieke doelgroep nu en in de toekomst geen eigen auto heeft, is de nulvergunningregeling toepasbaar op ontwikkelingen met meer dan 5 parkeerplaatsen. Het kan in dat geval voorkomen dat op een deel van de ontwikkeling de nulvergunningregeling wordt toegepast. Initiatiefnemer maakt met een mobiliteitsplan duidelijk dat de woningen nu en in de toekomst bewoners aantrekken zonder eigen auto. Het college beslist of het mobiliteitsplan voldoende onderbouwt dat eigen autobezit hier niet voorkomt.

² Bij het verstrekken van de omgevingsvergunning moet het besluit zijn genomen dat er in dit gebied parkeerregulering komt, wil de ontwikkeling voor de hogere reductie in aanmerking komen.

- De nulvergunningregeling is alleen mogelijk na de reductie deelmobiliteit en een storting in het mobiliteitsfonds. Voor ontwikkelingen van 10 of meer woningen impliceert dit de verplichting van het aanleggen van parkeerplaatsen voor deelvoertuigen.
- De gemeente bepaalt of het toepassen van de nulvergunningregeling een wenselijke oplossing is.

5 Invullen parkeereis auto

Op basis van de uiteindelijke parkeerbehoefte wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen in totaal aangelegd moeten worden. Dit is de *parkeereis*.

5.1 Parkeren op eigen terrein

Het uitgangspunt is dat een ontwikkeling voorziet in de parkeereis op eigen terrein. Om te voorkomen dat er alsnog in de openbare ruimte wordt geparkeerd worden nieuwe ontwikkelingen standaard op de BROP-lijst geplaatst. Ook als er geen sprake is van betaald parkeren. In sommige gevallen is het niet mogelijk of niet noodzakelijk om de parkeereis op eigen terrein op te lossen. Er zijn dan verschillende mogelijkheden om de parkeereis op een andere manier in te vullen. Deze staan in onderstaande paragrafen. De gemeente bepaalt of een dergelijke oplossing wenselijk is. Is dat niet het geval, dan moet de volledige parkeereis op eigen terrein worden ingevuld.

5.1.1 Rekenregels parkeervoorzieningen bij woningen

Bij grondgebonden woningen is parkeren op eigen terrein regelmatig aanwezig in de vorm van een garage of oprit. Deze voorzieningen worden niet altijd voor parkeren gebruikt. Daarom telt hier niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het berekenen van de parkeercapaciteit.

In onderstaande tabel staat per parkeervoorziening de mate waarin parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt. Op basis hiervan wordt de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein bepaald.

Tabel 2: correctiefactor bij parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeervoorzieningen	Theoretisch aantal	Rekenaanal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1 of 2	1,0	Lengte oprit min. 5 m
Garage met enkele oprit	2	1,0	Lengte oprit min. 5 m
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,5	
Dubbele oprit met/zonder garage	2-4	2,0	Breedte oprit min. 5 m
Garagebox niet bij woning	1	0	

5.2 Gebiedsgericht parkeren oplossen

De kencijfers van het CROW gaan uit van individuele ontwikkelingen met ieder hun eigen parkeerbehoefte. Bij grote gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente is de interactie van de verschillende functies een belangrijk element. Die interactie heeft effect op de totale behoefte aan parkeerplaatsen. Daarom vragen dergelijke ontwikkelingen om anders om te gaan met de parkeerbehoefte. De parkeernormen geven hier nog steeds een indicatie van de te verwachten parkeerbehoefte, maar hier kan en zal in de praktijk anders mee worden omgegaan. Bij een gebiedsontwikkeling heeft het de voorkeur dat in samenspraak tussen gemeente en de initiatiefnemer(s) voor het betreffende gebied een mobiliteits- en parkeervisie wordt opgesteld, die als uitgangspunt dient voor het voorzien in de (toekomstige) parkeerbehoefte. Aanvragen van een omgevingsvergunning worden in zo'n geval niet rechtstreeks getoetst aan deze nota, maar op basis van de betreffende gebiedsvisie parkeren.

Een belangrijke randvoorwaarde bij een dergelijke gebiedsontwikkeling blijft dat de directe omgeving van het gebied wordt beschermd tegen overlast door uitwijkgedrag. Dit vereist aanvullende afspraken over hoe bij deze ontwikkelingen op een gebiedsgerichte manier met het parkeervraagstuk dient te worden omgegaan. Maar tegelijkertijd komt dan ook het vraagstuk van regulering van de omgeving aan de orde.

Het is aan de gemeente om in de toekomst grootschalige ontwikkelingen als een grote gebiedsontwikkeling te bestempelen en de processen vervolgens als zodanig in te richten.

5.3 Restcapaciteit gebruiken (vrijstellingsregel)

Als blijkt dat het niet haalbaar is de parkeereis op eigen terrein te realiseren, of wanneer de gemeente dit niet noodzakelijk acht, is het in sommige gevallen mogelijk (structurele) restcapaciteit in de directe omgeving te gebruiken.

Om te bepalen of er sprake is van restcapaciteit op straat, laat de initiatiefnemer voor eigen rekening een onderzoek uitvoeren door een daarin gespecialiseerd en onafhankelijk bureau. De initiatiefnemer stemt voorafgaand aan het onderzoek met de gemeente af over de wijze van onderzoeken. Het onderzoek wordt uitgevoerd na akkoord gemeente.

Er is restcapaciteit op straat als de parkeerdruk in de directe omgeving (met toevoeging van de parkeereis van de ontwikkeling) op alle maatgevend momenten onder 90% blijft. Alle parkeerplaatsen binnen een loopafstand van 100 meter voor bewoners van de ontwikkeling (en 150 meter voor bezoekers en werknemers) zien we als directe omgeving.

Op basis van praktijkervaringen worden aan het benutten van de restcapaciteit in de omgeving voorwaarden gesteld:

- Binnen gereguleerd gebied wordt deze regeling alleen toegepast op het bezoekersdeel van de parkeereis.
- Per ontwikkeling geldt een maximum van 10 parkeerplaatsen (eigen gebruik en bezoek gezamenlijk)

5.4 Private parkeerplaatsen (vrijstellingsregel)

Het is mogelijk om de parkeereis binnen een acceptabele loopafstand (zie paragraaf 6.1) van het bouwplan op te lossen op een privaat terrein of parkeervoorziening. De gemeente bepaalt of de voorgestelde private parkeeroplossing aanvaardbaar is. Initiatiefnemer toont met een overeenkomst aan dat deze parkeerplaatsen tenminste 10 jaar vanaf oplevering van de ontwikkeling beschikbaar zijn en dat deze plekken niet toegekend zijn aan andere bouwplannen. Ook na die 10 jaar blijft de vastgoedeigenaar verantwoordelijk voor het invullen van de parkeereis bij deze ontwikkeling.

Initiatiefnemer toont aan dat in de openbare ruimte tussen de ontwikkeling en de parkeerplaatsen geen parkeeroverlast ontstaat. Daarnaast communiceert initiatiefnemer actief naar nieuwe gebruikers over de parkeeroplossing.

5.5 Afkoopregeling (vrijstellingsregel)

Er zijn ontwikkelingen denkbaar waarbij het niet mogelijk of noodzakelijk is om alle benodigde parkeerplaatsen (dit geldt ook voor de plaatsen voor deelmobiliteit) op eigen terrein te realiseren en waar geen acceptabel aanvullend alternatief in de omgeving wordt gevonden. Er zijn in dat geval een paar uitkomsten mogelijk:

1. Er wordt geen omgevingsvergunning verleend.
2. De geplande functie heeft meerwaarde voor de stad en de gemeente heeft mogelijkheden om binnen acceptabele loopafstanden in de resterende parkeereis (of parkeerplaats voor deelvervoer) te voorzien. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het benutten van capaciteit in een publieke parkeergarage. In dat geval kan het college besluiten om tegen het betalen van een eenmalige vergoeding (afkoopsom) parkeerrechten uit te geven voor deze ontwikkeling. Het maximum aantal uit te geven parkeerrechten is gelijk aan de omvang van het tekort op eigen terrein (deel Eigen Gebruik).

Of er alternatieven worden aangeboden en of de mogelijkheid er is voor het betalen van een afkoopsom is te allen tijde een afweging die het college maakt. Het is dus een gunst en geen recht.

5.5.1 Afkoopsom

De gemeente kan besluiten dat afkoop van de parkeereis mogelijk is wanneer een ontwikkelaar daar niet zelf in kan voorzien. Het college brengt het afkoopbedrag in rekening bij de aanvrager bij verlening van de omgevingsvergunning voor de betreffende planontwikkeling. De afkoop van parkeerplaatsen is alleen mogelijk als de afkoopsom reëel kan worden besteed. De omgevingsvergunning wordt niet eerder verleend dan nadat het verschuldigde afkoopbedrag door de aanvrager van de vergunning is voldaan.

De bijdragen van derden in kader van deelmobiliteit en aankoop parkeerrecht worden vervolgens gestort in een reserve. De middelen worden aangewend om te voorzien in de parkeerrechten van ontwikkelende partijen (voorzieningen om te kunnen parkeren: binnen bestaande parkeervoorzieningen, nieuwe voorzieningen, faciliteren van plekken van particulieren etc.). De ontwikkelaar krijgt het recht op een parkeeroplossing en niet het recht op een specifieke voorziening.

Per afgekochte parkeerplaats geeft de gemeente een recht uit op één parkeerproduct, waarmee in de omgeving van de ontwikkeling kan worden geparkeerd. Dit parkeerproduct is meteen beschikbaar bij ingebruikname van de ontwikkeling. De abonnementskosten voor een dergelijk parkeerproduct staan in de 'Tarieven en Abonnementen Parkeergarages'. De kosten van het parkeerrecht worden in rekening gebracht bij de gebruiker. Het betalen van de afkoopsom geeft gedurende tenminste 10 jaar het recht op dit parkeerproduct.

De hoogte van de afkoopsom is afhankelijk van verschillende variabelen. De variabelen die van invloed zijn op de uiteindelijke bijdrage van de ontwikkelaar om tot een kostendekkende investering en exploitatie te kunnen komen, zijn:

- Soort garage (bovengronds / ondergronds)
- Locatie
- Gebruik
- Beeldkwaliteit van de garage
- Hoogte van de abonnementen voor gebruikers en tarief bezoekersparkeren
- Mogelijkheden van dubbelgebruik
- Eventuele bijdragen van derden in de stichtingskosten (bijvoorbeeld subsidies)

De verdere uitwerking van de afkoopregeling volgt in een apart raadsvoorstel. Het is ook mogelijk dat de gemeente samen met de ontwikkelende partij in een specifiek gebied tot een passende en kostendekkende oplossing komt.

5.6 Bezoekersparkeren invloedssfeer garage (vrijstelling)

In zone A (invloedssfeer garages) wordt al voldoende voorzien in het parkeren voor bezoekers in de verschillende parkeergarages. Hier is nog voldoende restcapaciteit beschikbaar. Dit geldt niet voor bezoek van bewoners, deze bezoekers zijn niet zomaar bereid het uurtarief in de parkeergarage te betalen. Voor bezoek van alle functies behalve wonen, in zone A, geldt daarom een vrijstelling. Dit is alleen van toepassing zolang er nog restcapaciteit in de garage is. Jaarlijks wordt dit met behulp van de parkeerbalans voor de binnenstad geëvalueerd. Deze vrijstelling is daarom van toepassing zolang uit de parkeerbalans blijkt dat de parkeerdruk op acceptabel niveau blijft.

5.7 Afwijken van de parkeereis (hardheidsclausule, vrijstellingsregel)

In gevallen waarin strikte toepassing van deze nota parkeernormen tot een bijzondere hardheid leidt, kan het college van burgemeester en wethouders besluiten af te wijken van de parkeereis. Dit kan alleen indien de aanvrager van de omgevingsvergunning aantoont dat de parkeereis niet (volledig) kan worden opgelost en het college een zwaarwegend belang heeft om af te wijken van de parkeereis.

6 Uitvoeringsregels

6.1 Acceptabele loopafstanden

Bij de inzet van private parkeerplaatsen (paragraaf 5.4) en de afkoopregeling (paragraaf 5.5) maken we gebruik van parkeercapaciteit binnen maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres.

Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de CROW-publicatie. Voor functie wonen wijken we hiervan af. Vanwege de verdichting van steden en de hierdoor steeds schaarser wordende ruimte wordt in de binnenstad een grotere loopafstand geaccepteerd.

Tabel 3: Maximaal acceptabele loopafstanden parkeervoorzieningen

Functie	Maximaal acceptabele loopafstanden	
	Zone A	Zone B, C en D
Wonen (alleen bewoners)	300 meter	100 meter
Bezoekers langverblijf (bijv. vrijetijdsvoorzieningen, onderwijsinstellingen)	600 meter	250 meter
Bezoekers kortverblijf (bijv. wonen, winkels, zorgvoorzieningen)	300 meter	150 meter
Werknemers	800 meter	250 meter
Gezondheidszorg	300 meter	100 meter

6.2 Afmetingen parkeerplaatsen

Bij de beoordeling of een te realiseren parkeerplaats voldoet aan de gestelde parkeernormen wordt de NEN-richtlijn (NEN-2443) als toetsingskader voor de minimale afmetingen gehanteerd. Voor parkeerplaatsen in openbaar gebied geldt dat de parkeerplaatsen moeten voldoen aan de meest recente versie van de ASVV.

6.3 Waarborgen gebruik parkeervoorziening

Parkeervoorzieningen dienen te worden gebruikt door de beoogde doelgroep en worden in stad gehouden. Parkeerplaatsen voor bezoekers van functies moeten vrijelijk toegankelijk, bij voorkeur niet afgesloten van de openbare weg. Dit betekent dat ook bezoekers van de toekomstige functie daadwerkelijk gebruik kunnen maken van de bestemde parkeergelegenheid.

Deel C: Fiets



Bron: Ton van Rooij

7 Invulling parkeereis fiets

7.1 Fietsparkeren in de basis op eigen terrein

In de basis geldt dat fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein worden gerealiseerd. Daarbij maken we onderscheid in de fietsparkeervoorziening voor vaste gebruikers en de fietsparkeervoorziening voor bezoekers. Vaste gebruikers parkeren hun fiets in een overdekte voorziening die afgesloten dan wel bewaakt is. Bezoekers parkeren hun fiets in een openbaar toegankelijke voorziening.

7.2 Fietsparkeren (deels) in de openbare ruimte (vrijstellingsregel)

In sommige gevallen is het niet mogelijk, of noodzakelijk om de volledige fietsparkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. Initiatiefnemer kan in dat geval aan de gemeente voorstellen om gebruik te maken van de openbare ruimte. Daarbij geldt de voorwaarde dat de gemeente zicht heeft op een passende fietsparkeeroplossing, waarbij wat een passende oplossing is door de gemeente wordt bepaald. Er zijn twee mogelijkheden:

1. De gemeente heeft zicht op bestaande fietsparkeerplaatsen op loopafstand in de openbare ruimte. Om te bepalen of er restcapaciteit is, laat de initiatiefnemer voor eigen rekening een onderzoek uitvoeren door een gespecialiseerd en onafhankelijk bureau. De initiatiefnemer stemt voorafgaand aan het onderzoek met de gemeente af over de wijze van onderzoeken.
2. De gemeente ziet de mogelijkheid om op loopafstand nieuwe fietsparkeerplaatsen te realiseren. De kosten voor deze plaatsen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Als de gemeente geen passende oplossing ziet, dient initiatiefnemer de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen.

7.2.1 *Invulling fietsparkeereis transformatie of functiewijziging*

Bij transformatie of functiewijziging is het toegestaan de fietsparkeerbehoefte van bezoekers te salderen met de oude bestaande functies. Het gaat hierbij om de berekende fietsparkeerbehoefte (conform de huidige fietsparkeernormen uit bijlage 3) op het maatgevende moment (op basis van de aanwezigheidspercentages uit tabel 1). Het is niet nodig om een eventueel parkeertekort uit het verleden te compenseren.

Rekenvoorbeeld: Invulling parkeereis transformatie of functiewijziging

In dit voorbeeld ligt de ontwikkeling in zone B. Er worden 100 woningen gebouwd en een supermarkt van 1.300 m2 bvo verdwijnt. Deze supermarkt had in het verleden nog geen onderscheid tussen bezoekersparkeren en personeelsparkeren. De parkeereis is in dit geval 440 privé fietsparkeerplaatsen er zijn 8 extra openbare fietsparkeerplaatsen nodig. Het maatgevende moment is de zaterdagavond.

Parkeernorm en normatieve parkeerbehoefte

Functie	Aantal	Eenheid	Norm	Eenheid	Aantal pp
Appartementen 50 m2 (met fietsenberging)	40	Stuks	2,0	Woning	80
Grondgebonden woningen	60	Stuks	6,0	Woning	360
Bezoek bewoners	100	Stuks	0,3	Woning	30
Supermarkt (oud)	1.300	m2 bvo	4,3	100 m2 bvo	55,9
Totaal					525,9
Normatieve parkeerbehoefte fiets					526

Aanwezigheidspercentages

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Supermarkt	30%	60%	40%	40%	0%	100%	40%	70%
Bezoek bewoners	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Parkeerbehoefte

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Appartementen 50 m2	40	40	72	64	80	48	64	56
Grondgebonden woning	180	180	324	288	360	216	288	252
Bezoek bewoners	3	6	24	21	0	18	30	21
Supermarkt (oud)*	-16,77	-33,54	-22,36	-22,36	0	-55,9	-22,36	-39,13

Parkeereis en uitwerking in de openbare ruimte

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Appartementen 50 m2	40	40	72	64	80	48	64	56
Grondgebonden woning	180	180	324	288	360	216	288	252
Bezoek bewoners	3	6	24	21	0	18	30	21
Supermarkt (oud)*	-16,77	-33,54	-22,36	-22,36	0	-55,9	-22,36	-39,13
Totaal niet openbaar toegankelijk **	220	220	396	352	440	264	352	308
Totaal openbaar toegankelijk	-13,77	-27,54	1,64	-1,36	0	-37,9	7,64	-18,13

* = bij de regeling oud voor nieuw dient indien nodig onderscheid gemaakt te worden tussen bezoekersparkeren (openbaar) en personeelsparkeren indien dit in het verleden al afgesloten was. In dit voorbeeld was geen sprake van een afgesloten personeelsstalling. Daarmee vervalt het onderscheid tussen bezoekers- en personeelsparkeren.

** = hier geldt geen dubbelgebruik, voor deze fietsparkeerplaatsen geldt het uitgangspunt dat het afgesloten privé plekken zijn en daarmee is dubbelgebruik niet mogelijk.

Vervolg rekenvoorbeeld: Invulling parkeereis transformatie of functiewijziging

De 440 fietsparkeerplaatsen voor de woningen dienen ook bij de woningen gerealiseerd te worden. Dit gebeurt op eigen terrein. Voor de 8 openbare fietsparkeerplaatsen dient de ontwikkelaar in eerste instantie dit ook op eigen terrein te realiseren. Indien de ontwikkelaar aantoont dat het realiseren op eigen terrein niet mogelijk is kan de gemeente zoeken naar geschikte bestaande locaties voor fietsparkeren in de buurt of indien niet aanwezig kijken naar een nieuwe locatie voor fietsparkeren. De gemeente geeft aan of er wel of niet een passende oplossing in het gebied is.

8 Uitvoeringsregels

8.1 Acceptabele loopafstanden

Fietsparkeerplekken moeten in de buurt van de functie zijn. Dit voorkomt wildstallen. Per functie is de afstand die men bereid is te lopen van functie tot stalling verschillend. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres.

De acceptabele loopafstanden voor fietsparkeerplaatsen staan in tabel 4.

Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de CROW-publicatie. De gemeente gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie. Daarnaast dient het stallen van fietsen dicht bij de functie gelegen te zijn dan de bijbehorende autoparkeerplaatsen. Dit geldt voor zowel fietsparkeerplekken op eigen terrein als in de openbare ruimte.

Voor het parkeren voor bezoekers is de acceptabele loopafstand sterk afhankelijk van de stedelijke omgeving. In een aantal delen van de stad is het bijvoorbeeld niet toegestaan om fietsen overal in de openbare ruimte te stallen, maar alleen op specifiek aangewezen locaties of de openbare fietsenstallingen. In dat geval is de acceptabele loopafstand langer. Dit treedt met name op in zone A of B. In zone C en D speelt dit minder en is het van belang om op korte afstand het fietsparkeren te faciliteren.

Tabel 4: Maximaal acceptabele loopafstanden parkeervoorzieningen

Functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen (alleen bewoners)	50 meter
Wonen (bezoekers)	50 – 200 meter
Supermarkt	50 – 150 meter
Stadscentrum / winkelgebied	100 – 300 meter
Scholen	100 – 200 meter
Horeca	100 – 200 meter
Zorgvoorzieningen	50 – 150 meter
Bioscoop / theater	50 – 150 meter
Sportlocaties	50 – 150 meter
Werknemers	100 – 200 meter

8.1.1 Aanvullende voorschriften fietsparkeren bij woningen

De invulling van deze fietsparkeervoorzieningen is verschillend voor grondgebonden woningen en appartementen. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets zonder hinder van het overige verkeer (voetgangers) nabij de woning kunnen parkeren, bijvoorbeeld in de voor- of achtertuin of tegen de voorgevel. Bij appartementen parkeren meerdere bezoekers op kleiner oppervlak, waardoor fietsparkeervoorzieningen als nietjes of rekken benodigd zijn. In bijlage 4 staan de ontwerprichtlijnen voor kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen verder toegelicht.

8.2 Ontwerprichtlijnen kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

De gemeente hanteert ontwerprichtlijnen voor de kwaliteit en goede inpassing van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein. Deze ontwerprichtlijnen zijn leidend voor het ontwerp en de inrichting van de fietsparkeervoorziening. De richtlijnen zorgen ervoor dat de fietsparkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruikt worden.

Voor het ontwerp van fietsparkeervoorzieningen gelden de volgende basisontwerpprincipes:

- de fiets staat op de best mogelijke locatie;
- een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen;
- passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen;
- een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening.

In de hiernavolgende paragrafen staat toegelicht hoe deze principes kunnen worden ingevuld.

8.2.1 De fiets staat op de best mogelijke locatie

Om actieve mobiliteit te stimuleren moet de fiets de eerste vervoerskeuze zijn die gebruikers tegenkomen bij vertrek en kan de fiets op de beste plek staan bij aankomst ten opzichte van andere vervoersmiddelen. In de situatie dat de fietsparkeervoorziening niet direct voor de entree geplaatst kan worden, is de voorziening eenvoudig vindbaar en bereikbaar voor alle gebruikers.

Dit kan worden bereikt door fietsparkeervoorzieningen dicht bij de entree van de functie te plaatsen dan parkeervoorzieningen voor andere voertuigen. Het is belangrijk dat de fietsparkeervoorziening op een logische locatie ligt ten opzichte van de aanrijroute(s) voor fietsers. Dat betekent ook dat fietsers zo min mogelijk moeten omlopen om van- en naar de fietsparkeervoorziening te komen. Met name bij bezoekersfuncties draagt een goede zichtbaarheid en herkenbaarheid van de voorziening bij aan het gebruik. Ook kan met duidelijke bewegwijzering op de loop- en fietsroutes van- en naar de voorziening het gebruik worden gestimuleerd.

8.2.2 Een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen

Fietsparkeervoorzieningen zijn voor alle mogelijke gebruikers zeer eenvoudig en veilig toegankelijk. Fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers en voor bakfietsen of aangepaste fietsen (voor mindervaliden) zijn altijd op maaiveldniveau. Ook voor vaste gebruikers zijn fietsparkeervoorzieningen in principe op maaiveldniveau, zeker als de specifieke doelgroep anders geen of weinig gebruik zal maken van de voorziening (bijvoorbeeld ouderen). Waar het overbruggen van een hoogteverschil met een fiets onvermijdelijk is, is het belangrijk dat dit zo comfortabel mogelijk wordt ingericht.

In de praktijk is het overbruggen van een hoogteverschil altijd oncomfortabel met de fiets. Daarom is het belangrijk dat een eventuele hellingbaan of fietstrap voldoende breed is en niet te steil. Bij een fietstrap zijn fietsgoten met de juiste afmetingen aanwezig, eventueel voorzien van elektrische ondersteuning om het gebruik van de fietstrap te vereenvoudigen. Leidraad fietsparkeren van CROW bevat uitgebreide informatie over maatvoering en ontwerprichtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen.

Een ander aandachtspunt voor ontwerp is het aantal deuren, de draairichting en het type deur dat wordt toegepast bij afgesloten fietsparkeervoorzieningen. Deuren zorgen namelijk voor een drempel en vertragen het stallingsproces. Deze vertraging kan worden verminderd door zo min mogelijk deuren toe te passen, deuren met de juiste draairichting te plaatsen of gebruik te maken van een automatische toegangsdeur. Deuren zijn met name een aandachtspunt onder- en bovenaan een fietstrap of hellingbaan.

Verder is het voor een veilige toegang van belang dat bij alle fietsparkeervoorzieningen een veilige plek is om op- en af te kunnen stappen.

8.2.3 Passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen

De fietsparkeervoorziening is passend bij de doelgroepen die gebruik maken van de fietsparkeervoorziening en het type fiets dat deze doelgroep gebruikt. Dat betekent in de eerste plaats dat de fietsparkeervoorzieningen voldoen aan het kwaliteitsniveau gesteld door Fietsparkeur. Ook is het type fietsparkeervoorziening afgestemd op de doelgroep en worden indien nodig meerdere soorten voorzieningen toegepast. Zodat bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met voldoende, passende voorzieningen voor buitenmodelfietsen.

Bij het ontwerpen van de fietsparkeervoorzieningen op de doelgroepen is het belangrijk om twee vragen te stellen: wie gaat hier mogelijk stallen en is het realistisch dat zij met genoeg gebruik gaan maken van deze fietsparkeervoorziening. Voor ouderen, kinderen en gebruikers van zware fietsen is een etagerek bijvoorbeeld geen optie. En bij gezinnen, scholen of winkels is de kans groot dat er plek nodig is voor fietsen met krat voorop of een bakfiets. Daar moeten passende voorzieningen voor worden gerealiseerd. Indien bij gezamenlijke fietsparkeervoorzieningen voor bewoners etagerekken worden toegepast, is het wenselijk om de plekken te nummeren en te koppelen aan een woning. Zo worden de gunstige plekken onderin eerlijk verdeeld. Hierbij is per woning tenminste één van de plekken onderin beschikbaar. Naast de etagerekken dient er ook ruimte te zijn voor fietsen met andere maten.

In sommige situaties zijn aanvullende voorzieningen nodig om fietsgebruik goed te faciliteren, zoals stroompunten of kluisjes voor het opladen van accu's van elektrische fietsen (en scooters) in een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening. Bij zakelijke functies neemt de aanwezigheid van

omkleedmogelijkheid en/of douches een drempel weg voor werknemers om met de fiets van en naar werk te gaan.

Een ander belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp van de fietsparkeervoorziening is de verwachte parkeerduur van de doelgroep. Met name voor kortparkeerders (< 60 minuten) mag de actie van de fiets in het rek plaatsen hooguit enkele seconden in beslag nemen, voordat zij het hinderlijk vinden. Voor veel bezoekers is bovenin een etagerek parkeren dus geen (aantrekkelijke) optie. Op de website van Stichting Fietsparkeur (<https://www.fietsparkeur.nl/>) staat de laatste versie van het normstellende document met geschikte systemen. Deze website bevat een keuzewijzer (<https://www.fietsparkeur.nl/keuzewijzer>) waarmee de juiste fietsparkeervoorziening geselecteerd kan worden voor een specifieke situatie en doelgroep.

8.2.4 Een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening.

De inrichting en locatie van fietsparkeervoorzieningen is zodanig dat de sociale veiligheid van stallers is gewaarborgd. De sociale veiligheid kan worden bevorderd door te zorgen voor een goed overzichtelijke, verlichte, schone en onderhouden fietsparkeervoorziening.

Een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening komt niet alleen voort uit een kwalitatief hoogstaand ontwerp. Even belangrijk zijn adequate afspraken over schoonmaak, beheer en onderhoud. Kapotte verlichting dient snel te worden vervangen en een defecte automatische toegangsdeur moet zo snel mogelijk worden gerepareerd.

Of een fietsparkeervoorziening aantrekkelijk en sociaal veilig wordt gevonden, hangt ook af van de locatie en de doelgroep. Voor bezoekers die lang op een plek stallen heeft een afgesloten, of ten minste een overdekte voorziening vaak de voorkeur. Ook is het van belang dat de route in de stalling logisch en prettig is, bijvoorbeeld door doodlopende paden en verborgen hoeken te voorkomen. Evengoed speelt de route van en naar de fietsparkeervoorziening een rol bij hoe gebruikers de voorziening ervaren. Daarom is ook de directe omgeving van de fietsparkeervoorziening bij voorkeur goed verlicht, overzichtelijk en schoon.

Indien de fietsparkeervoorziening enige vorm van toezicht of bewaking geniet, kan het bevorderlijk werken voor het veiligheidsgevoel om dit buiten de fietsparkeervoorziening zichtbaar en duidelijk aan te geven.

Voorbeelden invulling ontwerpprincipes kwaliteit

Per ontwerpprincipe zijn enkele voorbeelden opgenomen voor een invulling van de ontwerprichtlijnen voor kwaliteit. Deze dienen ter inspiratie en verduidelijking van de richtlijnen. Daarbij geldt dat fietsparkeervoorzieningen altijd afgestemd moeten worden op de situatie en doelgroep: een voorbeeld van een oplossing is dus niet altijd een goede oplossing voor een andere situatie. De voorbeelden zijn opgenomen in bijlage 4.

8.3 Afmeting scooterparkeerplaatsen

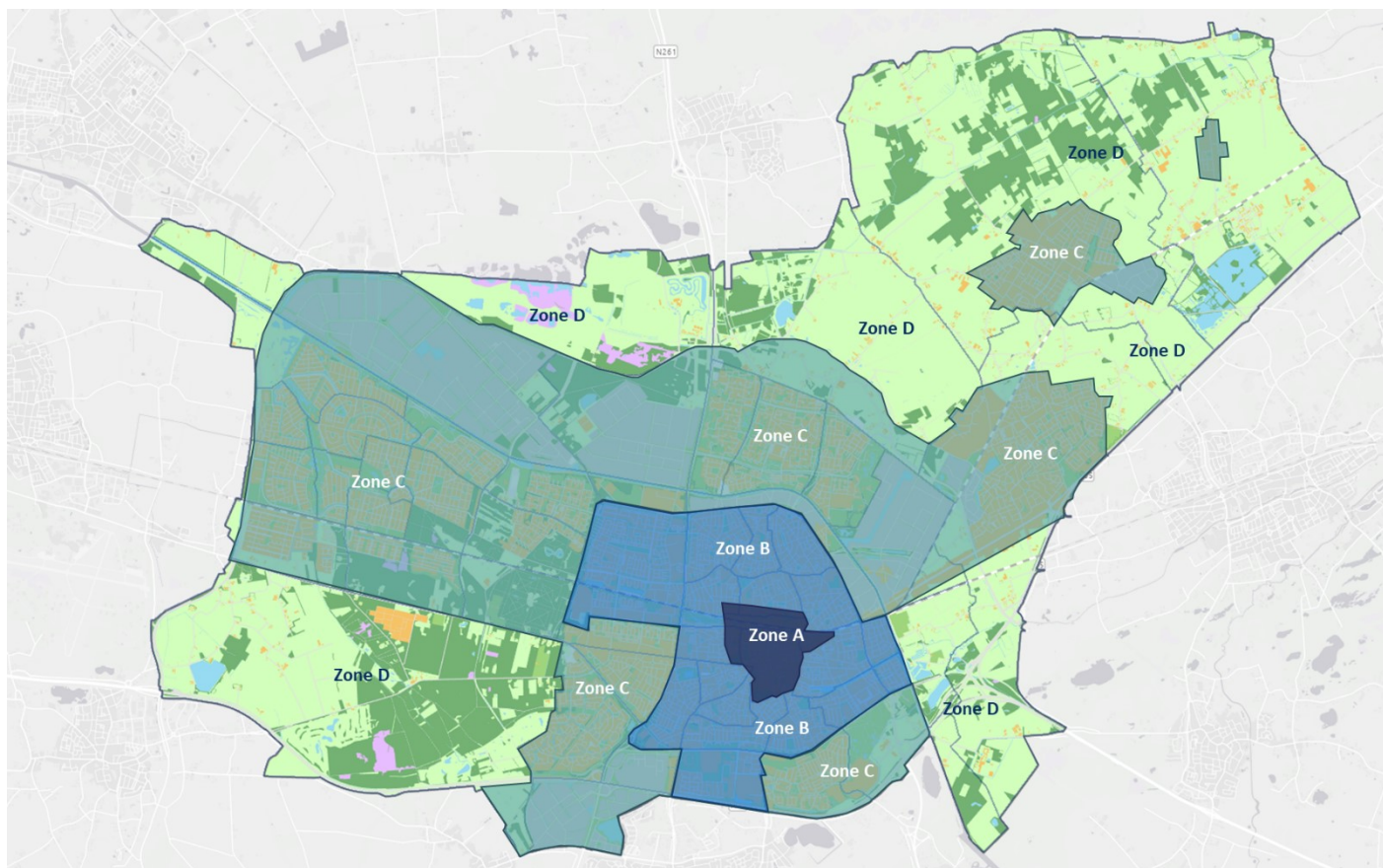
Voor scooterparkeren gelden geen ontwerprichtlijnen zoals bij fietsparkeren. Wel is het belangrijk dat de plekken ook daadwerkelijk door scootergebruikers gebruikt kunnen worden.

Bij de beoordeling of een te realiseren scooterparkeerplaats voldoet aan de gestelde normen, gelden de minimale afmetingen van 1,25m bij 2,50m per scooterparkeerplaats.

Bijlagen



Bijlage 1: Zone-indeling parkeernormen



Bijlage 2: Parkeernormen auto

Wonen

De normen in deze tabel bepalen het aantal parkeerplaatsen dat per woning gerealiseerd moet worden voor bewoners. Het aantal parkeerplaatsen voor bezoek aan bewoners (parkeernorm bezoek woningen) moet hierbij worden opgeteld.

Hoofdgroep Wonen	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Opmerkingen
Grondgebonden woning (groot) > 120 m ² bvo	0,9*	1,0	1,3	1,4	per woning	
Appartement (groot) > 100 m ² bvo	0,8*	0,9	1,2	1,3	per woning	
Grondgebonden woning (midden) 80 – 120 m ² bvo	0,8*	0,9	1,1	1,3	per woning	
Appartement (midden) 70 – 100 m ² bvo	0,7*	0,8	1,0	1,2	per woning	
Grondgebonden woning (klein) 50 – 80 m ² bvo	0,5*	0,6	0,7	0,8	per woning	
Appartement (klein) 50 – 70 m ² bvo	0,4*	0,5	0,7	0,7		
Sociale woningbouw (appartementen sociale huur)	0,4*	0,4	0,6	0,6	per woning	
Sociale woningbouw (grondgebonden woningen sociale huur)	0,6*	0,6	0,7	0,8	per woning	
Serviceflat/aanleunwoning	0,1*	0,3	0,6	0,7	per woning	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen
Wooneenheid <50 m ² bvo zelfstandig wonen	0,2*	0,2	0,4	0,4	per wooneenheid	
Wooneenheid <50 m ² bvo voor niet zelfstandig wonen	0,0*	0,0	0,0	0,0	per wooneenheid	bijvoorbeeld studentenwoningen
Beschermde woonvorm/ verpleeg- en verzorgingstehuis	0,3*	0,3	0,3	0,3	per wooneenheid	
Parkeernorm bezoek woningen	0,1	0,15	0,2	0,3	per woning	

**Dit is de minimumnorm, in zone A is het in overleg met de gemeente mogelijk per eenheid 0,1 parkeerplaats extra aan te leggen*

Werken

Hoofdgroep Werken	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Commerciële dienstverlening met baliefunctie	0,9	1,1	2,0	3,3	per 100 m ² bvo	20%	
Commerciële dienstverlening zonder baliefunctie (kantoren)	0,6	0,9	1,4	2,3	per 100 m ² bvo	5%	
Bedrijf arbeidsintensief	1,0	1,3	1,9	2,1	per 100 m ² bvo	5%	bijvoorbeeld industrie, laboratorium, werkplaats
Bedrijf arbeidsextensief	0,3	0,5	0,7	0,8	per 100 m ² bvo	5%	bijvoorbeeld loods, opslag, transportbedrijf
Bedrijfsverzamelgebouw	0,6	0,9	1,3	1,7	per 100 m ² bvo	5%	gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en -intensieve bedrijven

Winkelen en boodschappen

Hoofdgroep Winkelen en boodschappen	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Winkels binnenstad Tilburg (zone A)	2,7	nvt	nvt	nvt	per 100 m2 bvo	95%	
Winkels wijkcentrum	nvt	2,9	4,1	nvt	per 100 m2 bvo	80%	Vb. Heijhoef, Blaak, Westermarkt, Wagnerplein.
Winkels buurtcentrum (incl. linten en solitaire winkels)	nvt	1,8	2,7	nvt	per 100 m2 bvo	70%	Vb. Bredaseweg, Korvelseweg, Berkel-Enschot
Supermarkt	1,5	2,2	3,9	nvt	per 100 m2 bvo	90%	
Supermarkt XL	4,1	4,8	6,7	nvt	per 100 m2 bvo	85%	verkoopvloeroppervlak > 2.500 m2
Bouwmarkt	nvt	1,2	2,0	2,2	per 100 m2 bvo	90%	verkoopruimte buiten dient te worden meegerekend.
Tuincentrum	nvt	1,8	2,3	2,6	per 100 m2 bvo	90%	
Meubelboulevard, woonboulevard, woonwinkels	nvt	1,2	2,0	nvt	per 100 m2 bvo	95%	

Sport, cultuur en ontspanning

Hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Sporthal/sportzaal (binnen) zonder wedstrijdfunctie	1,2	1,8	2,4	3,2	per 100 m2 bvo	95%	sporthal voor (uitsluitend) een schoolfunctie heeft geen extra parkeervraag
Sporthal (binnen) met wedstrijdfunctie	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,2	+ 0,2	per zitplaats	100%	totale parkeervraag is dan de parkeervraag sporthal + de component voor het aantal zitplaatsen
Sportvelden	nvt	13,0	13,0	13,0	per hectare netto terrein	95%	betreft een globale indicatie van de parkeerbehoefte
Sportschool/dansstudio	0,7	2,3	4,2	6,0	per 100 m2 bvo	90%	
Museum	0,3	0,5	0,9	1,0	per 100 m2 bvo	95%	
Bibliotheek	0,2	0,5	0,8	1,1	per 100 m2 bvo	95%	
Bioscoop	1,6	5,5	8,1	12,7	per 100 m2 bvo	95%	
Theater	5,2	5,7	8,3	10,5	per 100 m2 bvo	90%	
Casino	4,8	5,2	6,0	7,5	per 100 m2 bvo	85%	
Wellnesscentrum/sauna	1,6	3,3	8,8	9,8	per 100 m2 bvo	95%	
Tennishal/tennisbanen	0,2	0,3	0,4	0,4	per 100 m2 bvo	90%	
Zwembad (overdekt en openlucht)	nvt	8,4	10,5	13,6	per 100 m2 bassin	95%	
IJsbaan	nvt	1,8	2,1	2,5	per 100 m2 bvo	95%	
Indoor speeltuin	1,0	1,8	2,8	3,6	per 100 m2 bvo	95%	
Volkstuin	nvt	0,9	1,2	1,3	per 10 tuinen	100%	

Horeca

Hoofdgroep Horeca	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Cafe, bar, cafetaria	4,0	4,0	5,0	5,0	per 100 m2 bvo	90%	
Restaurant	6,0	8,0	12,0	12,0	per 100 m2 bvo	80%	
Hotel	1,5	2,6	4,2	6,3	per 10 kamers	80%	gebaseerd op 3* hotel
Hostel	0,3	0,7	2,2	4,4	per 10 kamers	80%	

Gezondheidszorg

Hoofdgroep Gezondheidszorg	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Huisarts (praktijk)	1,4	1,7	2,7	3,0	per behandelkamer	60%	
Apotheek	1,8	2,3	2,9	3,0	per apotheek	45%	
Fysiotherapiepraktijk/consultatiebureau	0,8	1,0	1,5	1,7	per behandelkamer	60%	
Tandartsenpraktijk/Gezondheidscentrum	1,1	1,3	1,9	2,2	per behandelkamer	50%	
Ziekenhuis	1,1	1,2	1,6	1,9	per 100 m2 bvo	30%	
Crematorium/begraafplaats	nvt	nvt	26,0	26,0	per gelijktijdige plechtigheid	95%	
Religiegebouw	0,1	0,1	0,1	0,1	per bezoekersplaats	95%	

Onderwijs

Hoofdgroep Onderwijs	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Kinderdagverblijf (Creche)	0,7	0,9	1,1	1,4	per 100 m2 bvo	0%	exclusief parkeren bezoekers (Kiss&Ride*)
Basisonderwijs	0,5	0,5	0,5	0,5	per leslokaal	0%	exclusief parkeren bezoekers (Kiss&Ride*)
Middelbare school	2,0	2,6	3,3	3,9	per 100 leerlingen	10%	
Middelbaar Beroepsonderwijs (ROC)	2,8	3,3	4,2	4,9	per 100 leerlingen	10%	
Hogeschool	5,5	6,1	7,5	8,9	per 100 studenten	70%	
Universiteit	8,6	10,2	12,7	14,8	per 100 studenten	50%	
Avondonderwijs	2,7	3,5	5,0	9,5	per 10 studenten	95%	

* Behoeft Kiss&Ride wordt aangevuld met berekening halen en brengen volgens rekenmethode gemeente Tilburg

Bijlage 3: Parkeernormen fiets

Wonen

Hoofdgroep Wonen	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Opmerkingen
Grondgebonden woning	6,0	6,0	5,0	5,0	per woning	
Appartement ≤ 60 m ² (met fietsenberging)	2,0	2,0	2,0	2,0	per woning	
Appartement > 60 m ² (met fietsenberging)	3,0	3,0	3,0	3,0	per woning	
Appartement (zonder fietsenberging)	1,0	1,0	0,5	0,5	per appartement	heeft niet de voorkeur (gaat om situaties t.b.v. buurtstallingen en/of fietstrommels.)
Studentenhuis	1	1	1	1	per kamer	
Bezoekersparkeren*	0,3	0,3	0,2	0,2	per woning	

**Bij bezoekersparkeren bij appartement is het uitgangspunt dat bewoners eerst de eigen fiets-parkeerplekken tegenkomen voordat ze de bezoekersparkeerplekken tegenkomen en dat de bewonersstalling weinig barrières telt (zie ook bijlage 4). Dit in verband met het ongewenst stallen van bewonersfietsen bij bezoekersparkeerplekken.*

Werken

Hoofdgroep Werken	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Opmerkingen
Kantoor (personeel)	3,0	3,0	2,0	2,0	per 100 m2 bvo	hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur en mobiliteitsbeleid van de werkgever heeft invloed. Maatwerk is hierbij van toepassing.
Bezoekersparkeren bij kantoor met balie	5,0	5,0	3,0	3,0	per balie	minimaal 6
Kantoor bij NS-station	1,5	1,5	1,1	n.v.t.		

Winkelen en boodschappen

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Winkelcentrum	4,0	4,0	2,5	2,5	per 100 m2 bvo	90%	
Supermarkt	4,3	4,3	2,7	2,7	per 100 m2 bvo	90%	
Bouwmarkt	0,4	0,4	0,25	0,25	per 100 m2 bvo	90%	verkoopruimte buiten dient te worden meegerekend.
Tuincentrum	0,4	0,4	0,25	0,25	per 100 m2 bvo	90%	
Meubelboulevard / woonboulevard	0,6	0,6	0,4	0,4	per 100 m2 bvo	90%	

Sport, cultuur en ontspanning

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Sporthal	3,9	3,9	2,5	2,5	per 100 m2 bvo	95%	
Sportvelden	85,0	85,0	50,0	50,0	per hectare netto terrein	95%	
Sportzaal	6,2	6,2	4,0	4,0	per 100 m2 bvo	95%	
Fitness	8,5	5,8	2,0	2,0	per 100 m2 bvo	95%	
Museum	1,4	1,4	0,9	0,9	per 100 m2 bvo	95%	
Bibliotheek	5,0	5,0	3,0	3,0	per 100 m2 bvo	95%	
Bioscoop	12,0	7,0	2,2	2,2	per 100 m2 bvo	95%	
Theater	38,0	33,0	18,0	18,0	per 100 zitplaatsen	90%	
Zwembad (overdekt)	32,0	32,0	20,0	20,0	per 100 m2 bassin	95%	
Zwembad (openlucht)	43,0	43,0	28,0	28,0	per 100 m2 bassin	95%	
Stedelijk evenement	50,0	50,0	32,0	32,0	per 100 bezoekers	n.v.t.	

Horeca

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Café of bar	10,0	10,0	7,0	7,0	per 100 m2 bvo	90%	
Friettent, lunchroom, koffie/theehuis, ijssalon etc.	10,0	10,0	5,0	5,0	per 100 m2 bvo	90%	
Restaurant (eenvoudig)	10,0	10,0	7,0	7,0	per 100 m2 bvo	80%	terras meetellen
Restaurant (luke)	4,0	4,0	2,0	2,0	per 100 m2 bvo	80%	
Fastfoodrestaurant	45,0	45,0	10,0	10,0	per locatie	90%	Indien de locatie een regionale functie heeft en daarmee ook meer bezoekers aantrekt is maatwerk noodzakelijk.

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Apotheek (bezoekers)	10,0	10,0	7,0	7,0	per locatie	n.v.t.	
Apotheek (medewerkers)	7,0	7,0	4,0	4,0	per locatie	n.v.t.	
Gezondheidscentrum	2,7	2,7	2,0	2,0	per behandelkamer	50%	
Ziekenhuis (bezoekers)	0,6	0,6	0,4	0,4	per 100 m2 bvo	n.v.t.	
Ziekenhuis (medewerkers)	0,8	0,8	0,6	0,6	per 100 m2 bvo	n.v.t.	
Crematorium/begraafplaats	8,0	8,0	5,0	5,0	per (gedeeltelijk) gelijktijdige plechtigheid	95%	
Religiegebouw	62,0	62,0	30,0	30,0	per 100 zitplaatsen	95%	

Onderwijs

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Kinderdagverblijf/crèche/peuterspeelzaal/ buitenschoolse opvang	1,0	1,0	0,8	0,8	per 100 m2 bvo	20%	
Basisonderwijs (<250 leerlingen)	0,5	0,5	0,4	0,4	per leerling	n.v.t.	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
Basisonderwijs (250 – 500 leerlingen)	0,6	0,6	0,5	0,5	per leerling	n.v.t.	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
Basisonderwijs (>500 leerlingen)	0,7	0,7	0,6	0,6	per leerling	n.v.t.	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
Basisschool (medewerkers)	0,3	0,3	0,2	0,2	per medewerker	n.v.t.	
Middelbare school (leerlingen)	1,0	1,0	1,0	1,0	per leerling	n.v.t.	
Middelbare school (medewerkers)	0,3	0,3	0,2	0,2	per medewerker	n.v.t.	
Middelbaar Beroepsonderwijs (leerlingen)	0,8	0,8	0,7	0,7	per leerling	n.v.t.	
Middelbaar Beroepsonderwijs (medewerkers)	0,3	0,3	0,2	0,2	per medewerker	n.v.t.	

Openbaar vervoer

	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Busstation	61,0	61,0	42,0	42,0	per halterende buslijn	n.v.t.	
Bushalte	4,0	4,0	10,0	10,0		n.v.t.	Vanaf 50 instapers per halte en afhankelijk van het verzorgingsgebied van de halte en frequentie van de buslijn.

Bijlage 4: Voorbeelden invulling kwaliteitsrichtlijnen

In deze bijlage staan voorbeelden van een invulling van de ontwerprichtlijnen voor de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein. Deze voorbeelden zijn gecategoriseerd op de locatie/vindbaarheid, toegankelijkheid, geschiktheid en sociale veiligheid.

Locatie en vindbaarheid

De fietsparkeervoorziening is eenvoudig vindbaar en goed zichtbaar.



Figuur 1 voorbeeld van een herkenbare overkapte fietsparkeervoorziening

Voor een goede vindbaarheid is vaak niet meer nodig dan een herkenbare fietsparkeervoorziening op een logische plek, zoals in het bovenstaande voorbeeld. Extra symbolen en bewegwijzering zijn pas nodig als de voorziening niet direct als een fietsparkeervoorziening herkend zal worden, of als de locatie onlogisch is.



Figuur 2 voorbeelden van fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers op eigen terrein

Waar ruimte schaars is, moet gezocht worden naar een oplossing om voor alle gebruikers een fietsparkeervoorziening op de juiste plek te vinden. Met name voor bezoekers kan dit uitdagend zijn, aangezien deze doelgroep het liefst op het maaiveld en zo dicht mogelijk bij de bestemming parkeert. Een van de oplossingen is om de gevel terug te zetten en deze ruimte gebruiken voor een openbaar toegankelijke fietsparkeervoorziening, zoals is gedaan in de bovenstaande voorbeelden.

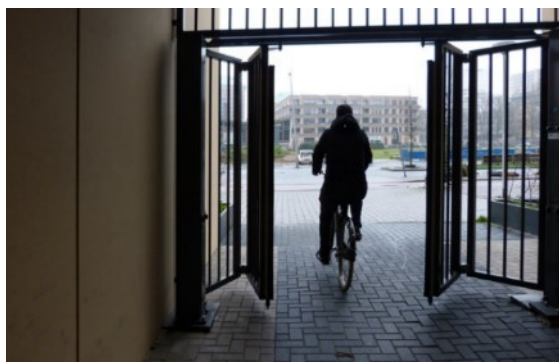
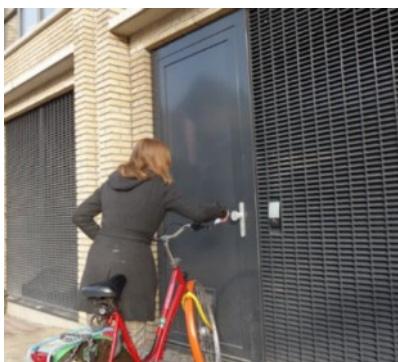


Figuur 3 bewoners gebruiken fietsparkeervoorzieningen bij woningen voor bezoekers

De meest dichtstbijzijnde fietsparkeervoorziening op het maaiveld heeft vaak de eerste keus. Soms wordt daardoor een afgesloten voorziening voor vaste gebruikers niet of minder gebruikt, zoals in het bovenstaande voorbeeld waarin bewoners gebruik maken van fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers. Ook bij wijkwinkelcentra komt het voor dat werknemers een laagdrempelige maaiveldvoorziening verkiezen boven een afgesloten fietsparkeervoorziening die verder weg ligt. Let daarom bij het inrichten van de ruimte op voor wie de voorziening in de praktijk het meest aantrekkelijk is.

Toegankelijkheid

De fietsparkeervoorziening is eenvoudig toegankelijk voor de beoogde doelgroep.



Figuur 4 een automatische toegangsdeur te openen via kaartlezer (links) en automatische speedgates (rechts), uit: Fietsberaadpublicatie 36: Fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen'

Een automatische toegangsdeur kan de fietsparkeer-ervaring vereenvoudigen en versnellen. Aandachtspunten daarbij zijn de locatie van de schakelaar of sensor en de vertraging waarmee de deur reageert. Ook is het gewenst dat een dergelijk systeem niet storingsgevoelig is en afspraken zijn gemaakt over het beheer van het systeem, zodat de voorziening ten alle tijden afgesloten kan blijven.



Figuur 5 (links) een fietsgoot met (elektrische) ondersteuning (rechts) een voorziening op maaiveld voor bezoekers bij een ziekenhuis

Fietsers parkeren het liefst zo dicht mogelijk bij hun bestemming. Een fietsparkeervoorziening voor bezoekers recht voor de deur, zoals in het bovenstaande voorbeeld bij een ziekenhuis, is dus prettig. Ook is er in dit voorbeeld op gelet dat gebruikers met een bakfiets liever geen hoogteverschil of drempel tegenkomen op weg naar hun fietsparkeerplek. Indien het onvermijdelijk is dat een hoogteverschil overbrugd moet worden om bij de fietsparkeervoorziening te komen, is het prettig als dit zo comfortabel mogelijk kan. Een hulpmiddel is een trapgoot die een fiets op de weg naar beneden afremt en op de weg naar boven ondersteunt, zoals in het bovenstaande voorbeeld.

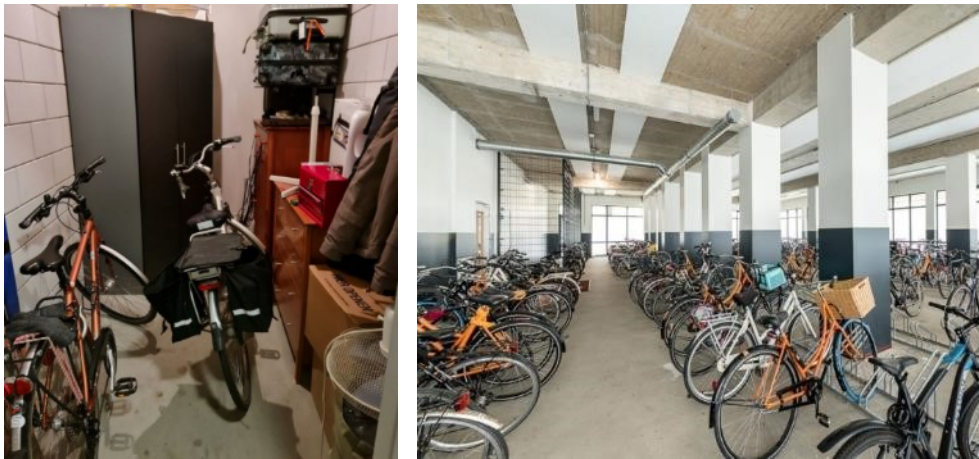
Passende, kwalitatieve fietsparkeervoorziening

De stalling en stallingsvoorzieningen zijn passend bij de doelgroepen en het type fiets dat deze doelgroep gebruikt.



Figuur 6 Coffee and bikes campus van de TU Delft, foto's: Riccardo de Vecchi

In het bovenstaande voorbeeld is een centrale openbare fietsparkeervoorziening bewust gecombineerd met enkele voorzieningen, zoals een koffiebar en een fietsservicepunt. Een goed geplaatste fietsparkeervoorziening nabij functies waar mensen graag met de fiets komen, heeft een aantrekkelijke werking. Etagerekken en een hoogteverschil is voor de doelgroep studenten geen groot obstakel.



Figuur 7 een individuele (fietsen)berging (links) en een gemeenschappelijke fietsenberging bij een appartementengebouw (rechts, Helix in Arnhem)

Een gemeenschappelijke berging is bij appartementen vaak eenvoudiger te bereiken, overzichtelijker, gebruiksvriendelijker en meer ruimte-efficiënt dan een individuele fietsenberging. Zeker voor een studentencomplex, zoals in de rechter figuur hierboven, biedt een gemeenschappelijke fietsenberging voldoende kwaliteit. Een gemeenschappelijke fietsenberging kan ook worden gecombineerd met een gemeenschappelijke reparatieruimte, waar bewoners hun fiets kunnen repareren of kunnen klussen.



Figuur 8 een individuele (fietsen)berging (links) en een gemeenschappelijke fietsenberging bij een appartementengebouw (rechts, Helix in Arnhem)

Voor sommige doelgroepen is het voldoende om een duidelijke locatie voor het parkeren van de fiets te bieden, zonder dat daadwerkelijk rekken benodigd zijn. Een overkapping is bij fietsparkeervoorzieningen in de buitenlucht wel wenselijk.



Figuur 9 een hangstelsysteem voor fietsen in een gezamenlijke fietsparkeervoorziening

Het type gebruiker beïnvloedt voor een groot deel wat voor fietsparkeervoorzieningen passend zijn. Een hangstelsysteem, zoals in het voorbeeld linksboven, vergt over het algemeen wat meer moeite dan een regulier rek. Bij vaste gebruikers kan dat een passende oplossing zijn, ook al zie je dat (ook in het voorbeeld) over het algemeen niet iedereen gebruik wilt maken van dit type voorziening.

Sociale veiligheid

De inrichting en locatie van fietsparkeervoorzieningen is zodanig dat de sociale veiligheid van stallers is gewaarborgd.



Figuur 10 verschillende verlichting en kleurgebruik in fietsparkeervoorzieningen. uit: Inspiratieboek fietsparkeren: Een frisse kijk op fietsparkeren in de binnenstad van Utrecht

In de bovenstaande figuren is te zien wat het effect is van goede verlichting en kleur- en materiaalgebruik op de uitstaling van de fietsparkeervoorziening.



Figuur 11 verschillende verlichting en kleurgebruik in fietsparkeervoorzieningen. uit: Inspiratieboek fietsparkeren: Een frisse kijk op fietsparkeren in de binnenstad van Utrecht

Het zichtbaar maken van toezicht of bewaking bij een fietsparkeervoorziening schrikt niet alleen potentiële fietsendieven af, maar beïnvloedt ook het veiligheidsgevoel van gebruikers en de manier waarop zij de fietsparkeervoorziening in gebruik nemen. Ook bij niet-bewaakte voorzieningen staan soms bordjes met het doel de lezer bewust te maken van het feit dat goed omgegaan dient te worden met de voorziening en de aanwezige fietsen.

Bijlage 5: Richtlijn laadpunten bij nieuwbouw

Deze richtlijn heeft als doel om in de pas te blijven met de opgave die voor ons ligt, namelijk het realiseren van afdoende laadvoorzieningen in de stad om elektrisch vervoer mogelijk te maken en houden. We onderscheiden twee stappen om dat te bereiken; realisatie vanaf heden en het eindbeeld in 2030 voor nieuw- en verbouw van parkeervoorzieningen. De richtlijn is daarmee in lijn met de sterke groei die wordt voorzien, zonder direct bij de aanleg een overmatige hoeveelheid voorzieningen te realiseren.

Tabel 5: Percentage laadpunten per parkeervoorziening

Doelgroep	Percentage laadpunten Vanaf heden	Percentage laadpunten Vanaf 2030
Bewoners wisselplek	10 %	20 %
Bewoners vaste plek	30 %	100 %
Forenzen wisselplek	15 %	35 %
Forenzen vaste plek	30 %	100 %
Bezoekers	5 %	15 %

Ontwikkelaar van de parkeervoorziening houdt rekening met de toekomstige laadbehoefte in 2030 door middel van het aanleggen van extra mantelbuizen in lijn met de regeling van het Bouwbesluit. Het is daardoor nog niet verplicht om direct de hoeveelheid laadvoorziening vanaf 2030 te realiseren, maar het is een voorbereiding om op een later tijdstip met slechts een beperkte inspanning deze extra laadinfra te kunnen realiseren.

Naast de richtlijn blijft het Bouwbesluit van kracht voor nieuwbouw van parkeervoorzieningen. Ontwikkelaar dient rekening te houden met de strengste norm die van toepassing is bij aanvraag van de omgevingsvergunning en bij realisatie.