Parkeernormen Tilburg 2017

Gemeente Tilburg

November 2017

GEMEENTE TILBURG

Auteurs: John Swaans / Rogier Kuypers (Ruimte)

Datum: 8 november 2017

Inhoudsopgave

1. Parkeernormen voor bouwontwikkelingen in Tilburg 3

1.1 Gemeentelijke kijk op parkeernormering 3

1.2 Hoofdlijnennotitie Parkeren 2016 3

2. Vaststellen parkeerbehoefte 4

2.1 Parkeernormen 4

2.2 Berekening parkeerbehoefte 4

2.3 Beïnvloeden parkeerbehoefte 6

2.4 Gebiedsgerichte parkeeroplossing bij grote ontwikkeling 7

2.5 Richtlijn stallingsvoorzieningen fiets 7

3. Vaststellen van de parkeereis 8

3.1 Voldoen aan de parkeereis 8

3.2 Vrijstelling parkeereis 9

3.3 Afkoopregeling 10

3.4 Afwijken van de parkeereis 11

4. Uitvoeringsregels 12

4.1 Acceptabele loopafstanden 12

4.2 Afmetingen parkeerplaatsen 12

4.3 Waarborgen gebruik parkeervoorziening 12

4.4 Registratie parkeren op eigen terrein 12

5. Juridisch-planologische inbedding 14

5.1 Bestemmingsplan 14

5.2 Inwerkingtreding 14

Bijlage1: Parkeernormen 15

Bijlage2: Zone-indeling parkeernormen 18

Bijlage 3: Spelregels afkoopregeling Parkeereis 19

Bijlage 4: Beleidsregel Toepassing Parkeernormen Tilburg 2017 20

1. Parkeernormen voor bouwontwikkelingen in Tilburg

1.1 Gemeentelijke kijk op parkeernormering

Parkeerdruk en -overlast in de openbare ruimte leidt tot leefbaarheidsproblemen in een straat. Met deze nota Parkeernormen stuurt de gemeente Tilburg op de leefbaarheid en het gebruik van de openbare ruimte voor parkeren en hebben we als gemeente een middel in handen om bij nieuwe ontwikkelingen toekomstige parkeeroverlast te voorkomen. Het doel bij parkeernormen is ervoor te zorgen dat een nieuwe (her)ontwikkeling niet leidt tot parkeeroverlast in de omgeving.

Het basisprincipe is dat een nieuwe ontwikkeling de parkeerbehoefte op eigen terrein oplost, tenzij er mogelijkheden zijn om hiervan af te wijken waarbij geen parkeeroverlast voor de omgeving ontstaat. De Nota Parkeernormen 2017 speelt in op deze mogelijkheden. De focus is verschoven van de normen zelf en naar de wijze waarop we omgaan met de normen. Er wordt meer aandacht besteed aan een flexibele invulling van de parkeerbehoefte zoals het benutten van bestaande capaciteit en het beïnvloeden van de parkeerbehoefte door het bieden van aantrekkelijke mobiliteitsarrangementen, deelauto's of goede fietsfaciliteiten.

1.2 Hoofdlijnennotitie Parkeren 2016

Het gemeentelijk parkeerbeleid is vastgelegd in de Hoofdlijnennotitie Parkeren. Deze is april 2016 door de gemeenteraad vastgesteld. Wij richten ons als stad op gastvrijheid voor de bezoeker, een betere leefkwaliteit voor bewoners en economische vitaliteit van de binnenstad. Wij willen de beschikbare parkeercapaciteit optimaal benutten. Daar hoort bij dat wij parkeerders op de juiste plek faciliteren, ook voor specifieke voorzieningen zoals deelauto's, elektrische auto's en andere doelgroepen. Het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit van garages en terreinen leidt tot minder zoekverkeer en blik in de woonstraten en biedt kansen voor versterking van ruimtelijke kwaliteit en nieuw groen. De vastgestelde kaders voor het parkeervraagstuk bij bouwontwikkelingen zijn:

- Voor het inschatten van de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen de CROW-richtlijn te hanteren;
- In de toepassing van parkeernormen meer vrijstellingen te hanteren, zonder daarbij de (directe) omgeving van de ontwikkeling te belasten met (toekomstige) parkeeroverlast;
- Het PPS-gebied in de Spoorzone aan te wijzen als een gebiedsontwikkeling die in zijn eigen parkeerbehoefte moet voorzien, waarbij alleen op (tijdelijke) piekmomenten de parkeercapaciteit in de directe omgeving een uitwijkmogelijkheid is, met name voor bezoekers;
- Het basisprincipe te blijven hanteren dat een nieuwe ontwikkeling de parkeerbehoefte op eigen terrein oplost, maar wel de mogelijkheid te bieden af te wijken van deze verplichting zolang daar met voldoende zekerheid geen parkeeroverlast voor de omgeving uit volgt;
- Indien wordt afgeweken van het basisprincipe daarvoor het instrument van een afkoopregeling in te zetten, waarmee de afkoopsom de gemeente de gelegenheid geeft om zo nodig maatregelen te treffen om (toekomstige) parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen.

2. Vaststellen parkeerbehoefte

2.1 Parkeernormen

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

Bij het hanteren van de parkeernormen gaan wij uit van een minimaal te realiseren aantal parkeerplaatsen. Deze parkeereis dient bij een bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning vereist is, minimaal te worden gerealiseerd. De hoofdfunctie is bepalend voor de toe te passen parkeernorm. Met het uitgangspunt om uit te gaan van een minimale parkeerbehoefte voorkomen wij dat parkeren een onnodige druk op een bouwplan legt. Niet meer dan minimaal noodzakelijk. Het is aan de initiatiefnemer om zo nodig meer parkeerplaatsen te realiseren.

De parkeernorm is inclusief het parkeren van de bezoekers van de functie. Het ‘aandeel bezoek’ geeft het deel van de norm aan dat beschikbaar en toegankelijk moet zijn voor bezoekers.

Het CROW kent voor een range aan functies een parkeernormen. Om de parkeernormen overzichtelijk te houden, hebben wij ervoor gekozen om de belangrijkste functies die in gemeente voor komen, op te nemen. Wanneer een specifieke functie niet voor komt in deze nota stelt de gemeente, gebaseerd op de kencijfers van het CROW of ervaringscijfers bij andere gemeenten, naar redelijkheid een parkeernorm vast. In bijlage 1 zijn de door de gemeente gehanteerde parkeernormen per functie voor verschillende zones in Tilburg weergegeven.

2.2 Berekening parkeerbehoefte

2.2.1 Rekenen met dubbelgebruik

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

De *aanwezigheidspercentages* kunnen alleen worden toegepast wanneer de parkeergelegenheid toegankelijk is voor de verschillende beoogde doelgroepen. Bij het rekenen met dubbelgebruik dient de vindbaarheid van de parkeerlocatie en de maximaal acceptabele loopafstanden voor de verschillende doelgroepen in acht te worden genomen.

	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%	50%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	30%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	30%
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/terapheut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/aanleuningwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patienten inclusief 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%

TABEL 1. AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES VOOR HET VASTSTELLEN VAN DUBBELGEBRUIK

In bovenstaande tabel is een overzicht met aanwezigheidspercentages over de specifieke delen van de week opgenomen voor in deze nota voorkomende functies. Deze aanwezigheidspercentages zijn afgeleid van de richtlijnen van het CROW en worden toegepast in de parkeerbalans. De gemeente stuurt op het beschikbaar zijn en openbaar toegankelijk houden van parkeerplaatsen voor dubbelgebruik voor de verschillende doelgroepen. Bijzondere of lokale omstandigheden kunnen ertoe leiden dat voor specifieke projecten maatwerk moet worden toegepast. Dit is ter beoordeling aan de gemeente.

2.2.2 Rekenregels parkeervoorzieningen bij woningen

In een toekomstige woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk is gebleken dat een deel van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt. Dit leidt ertoe dat auto's van bewoners op de openbare weg worden geparkeerd op plaatsen die voor bezoekers bestemd zijn. De gemeente hanteert bij een ontwikkeling groter dan 10 woningen de correctiefactoren voor parkeerplaatsen op eigen terrein zoals opgenomen in de volgende tabel.

Parkeervoorzieningen	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1 of 2	1,0	oprit min. 5 m diep
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5 m diep
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,5	
Dubbele oprit met of zonder garage	2 – 4	2,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed

TABEL 2. CORRECTIEFACTOR BIJ PARKEERPLAATSEN OP EIGEN TERREIN

2.2.3 Regeling 'oud voor nieuw'

Bij functiewijzigingen waarvoor een omgevingsvergunning vereist is, wordt op basis van de parkeernormen de parkeerbehoefte berekend. Daarbij hoeft niet gecompenseerd te worden voor een eventueel parkeertekort uit het verleden. Ook hier blijft het uitgangspunt dat door de bouwontwikkeling de parkeerdruk op het maatgevende moment in de directe omgeving niet nadelig wordt beïnvloed.

Op basis van de *actuele parkeernormen* wordt berekend wat in de bestaande en toekomstige situatie de parkeerbehoefte is. Het betreft een normatieve vergelijking die op het maatgevende moment van de week het verschil in parkeerbehoefte tussen de oude en nieuwe functie inzichtelijk maakt. De voorwaarde om deze verrekensystematiek toe te passen is dat de bestaande of voorgaande functie tenminste 5 jaar geleden nog actief is geweest, waarbij de meest recente actieve functie leidend is.

2.3 Beïnvloeden parkeerbehoefte

Er zijn mogelijkheden om de behoefte naar parkeren te beïnvloeden door het bieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijze. Door het bieden van vervoersalternatieven wordt het autobezit en/of het autogebruik beïnvloed, wat zijn effect heeft op de parkeerbehoefte. Voorbeelden zijn zoals door de inzet van mobiliteitsmaatregelen bij bedrijven, het bieden van "Mobility as a Service"-concepten of door parkeerregulering (betaald parkeren) sturen op het autobezit en -gebruik. Enkele voorbeelden die effect hebben op het autobezit en autogebruik worden hieronder genoemd.

2.3.1 Sturen door regulering

Op een aantal plekken In en rondom het centrum van Tilburg geldt parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven. Hierdoor parkeren doelgroepen op de juiste plaats. Met de uitgifte van vergunningen aan bewoners en bedrijven heeft de gemeente een middel in handen om te sturen in het gebruik van de openbare parkeerruimte. Er zijn restricties op het verkrijgen van vergunningen. Op deze manier is het mogelijk om de omgeving te beschermen tegen parkeeroverlast. Zie hiervoor de nulvergunningregeling in paragraaf 3.2.3.

2.3.2 Woningbouw: Mobility as a Service

Mobility as a Service staat voor een mobiliteitsconcept, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een essentiële verandering hierin is het concept van denken in service levels. Nieuwe services zullen een combinatie vormen tussen openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en privé voertuigen. Steeds vaker worden "Mobility as a Service"-concepten ingezet bij woningbouwprojecten. Het inzetten van bijvoorbeeld deelauto's of zelfs deelscooters bij een (grootschalig) appartementencomplex is van invloed op het autobezit en daarmee de parkeerbehoefte. Op dit moment is het nog onduidelijk welk effect deze "Mobility as a Service"-concepten hebben op het autobezit onder toekomstige bewoners. Bij het indienen van een vergunningsaanvraag voor een bouwplan dient de initiatiefnemer te onderbouwen op welke wijze deze "Mobility as a Service"- concepten worden ingezet en welk verwacht effect dit heeft op de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners. Het blijft aan de gemeente om op basis van de onderbouwing bij een vergunningaanvraag te beoordelen in welke mate de parkeerbehoefte wordt beïnvloed.

2.3.3 Bedrijven: mobiliteitsplannen

Door het bieden en stimuleren van alternatieve vervoerwijzen beïnvloeden we het mobiliteitsgedrag van medewerkers en kan de parkeerbehoefte worden beperkt. 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.

Een uitgewerkt, onderbouwd en uitvoerbaar mobiliteitsplan kan van invloed zijn op de uiteindelijk benodigde parkeerbehoefte en kan dus leiden tot een reductie van de parkeerbehoefte. In het mobiliteitsplan dient onderbouwd te worden hoe de maatregel van invloed is op het autogebruik en wat dit betekent voor de berekende parkeerbehoefte op basis van de parkeernorm. Een dergelijk mobiliteitsplan maakt vervolgens onderdeel uit van de vergunningaanvraag. Het blijft aan de gemeente om op basis van de onderbouwing bij een vergunningaanvraag te beoordelen in welke mate de parkeerbehoefte wordt beïnvloed.

2.4 Gebiedsgerichte parkeeroplossing bij grote ontwikkeling

Grote gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente vragen om anders om te gaan met de parkeerbehoefte. Bij dergelijke grote ontwikkelingen geven de parkeernormen een best-guess van de te verwachten parkeerbehoefte, maar hier kan in de praktijk anders mee worden omgegaan. Bij deze ontwikkelingen kan door de initiatiefnemer(s) een parkeervisie voor het betreffende gebied worden opgesteld welke als uitgangspunt dient voor het voorzien in de (toekomstige) parkeerbehoefte. Indien een dergelijke visie de goedkeuring van het stadsbestuur heeft gekregen, worden aanvragen van een omgevingsvergunning niet aan deze nota, maar op basis van deze parkeervisie getoetst. Het uitgangspunt in dergelijke gebiedsontwikkelingen blijft dat de omgeving wordt beschermd tegen overlast door uitwijkgedrag. Dit vereist afspraken over hoe bij deze ontwikkelingen op een gebiedsgerichte manier met het parkeervraagstuk wordt omgegaan. De Spoorzone is een voorbeeld van hoe de gebiedsgerichte parkeeroplossing tot stand kan komen bij een grote gebiedsontwikkeling.

2.5 Richtlijn stallingsvoorzieningen fiets

Goede voorzieningen voor het stallen van fietsen zijn nodig om het fietsgebruik te stimuleren. Bij een bouwontwikkeling dient een inschatting van de behoefte aan stallingsvoorzieningen te worden gemaakt op basis van de kencijfers uit de Leidraad Fietsparkeren van de CROW (zie de CROW Kennisbank). Deze verwachte stallingbehoefte beschouwen wij als een richtlijn. Bij het indienen van een vergunningsaanvraag voor een bouwplan dient de initiatiefnemer aan te geven op welke manier wordt voorzien in voldoende fietsstallingsvoorzieningen. Daarbij kunnen openbare collectieve stallingsvoorzieningen in de nabijheid van de ontwikkeling een rol vervullen in het voorzien van de (toekomstige) stallingbehoefte. . Het blijft aan de gemeente om op basis van de onderbouwing bij een vergunningaanvraag te beoordelen in welke mate in de stallingsbehoefte wordt voorzien.

3. Vaststellen van de parkeereis

De parkeereis wordt vastgesteld op basis van de berekende parkeerbehoefte, waarbij afronding naar een heel getal plaatsvindt. Enkele standaard vrijstellingsregels zijn van toepassing op kleine ontwikkelingen en ontwikkelingen in de binnenstad.

Bij bouwontwikkelingen waarbij bestaande parkeercapaciteit verloren gaat moet het verlies van deze capaciteit worden gecompenseerd. Dit geldt zowel voor capaciteit op eigen terrein als in openbaar gebied. Het verlies aan parkeercapaciteit moet binnen het project zodanig worden gecompenseerd dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving.

3.1 Voldoen aan de parkeereis

Het basisprincipe is dat een ontwikkeling in de parkeereis voorziet op eigen terrein. Wanneer niet (volledig) aan dit basisprincipe kan worden voldaan, moet de initiatiefnemer aantonen waarom realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is. In dat geval dient te worden bezien of een aanpassing van het bouwplan of mogelijk andere oplossingen kunnen leiden tot het wel voldoen aan de parkeereis op eigen terrein.
In voorkomende gevallen kan het fysiek onmogelijk of onwenselijk zijn om op het eigen terrein parkeergelegenheid te realiseren, maar bestaat wel de mogelijkheid om de parkeerbehoefte in de directe nabijheid van het bouwplan op te lossen. Wanneer op een andere wijze dan op eigen terrein aan de parkeereis wordt voldaan, moet de initiatiefnemer aangegeven hoe dit gebeurt.

a. Alternatieve private parkeeroplossing

De parkeerbehoefte kan binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan worden opgelost op een privaat terrein of in een private parkeervoorziening. Aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan worden aangewend. Hierbij vragen wij een overeenkomst voor het gebruik van de private parkeervoorziening voor een periode van tenminste 10 jaar voor de betreffende ontwikkeling.

b. Benutten restcapaciteit omgeving

Als blijkt dat de parkeereis niet op eigen terrein kan worden opgelost dan is het mogelijk te onderzoeken of er in de directe omgeving (structurele) restcapaciteit is voor de (resterende) parkeerbehoefte.

Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk in de directe omgeving, met toevoeging van de parkeerbehoefte van de ontwikkeling, onder de 85% blijft. Onder de directe omgeving wordt in dit verband verstaan binnen een straal van 250 meter van de ontwikkeling. Van belang is dat hierbij niet alleen gekeken wordt naar de parkeerbehoefte van de bouwontwikkeling op de verschillende momenten van de week, maar dat tevens helder is wat de structurele beschikbare restcapaciteit in de omgeving is op de verschillende momenten van de week. De initiatiefnemer dient hiervoor voor eigen rekening een onderzoek te laten uitvoeren door een gespecialiseerd onafhankelijk bureau.

3.2 Vrijstelling parkeereis

3.2.1 Vrijstellingsregel kleine ontwikkelingen

Voor kleine bouwontwikkelingen in Tilburg wordt geen parkeereis gesteld. Kleine ontwikkelingen hebben in de regel een marginaal effect op een toename van de parkeerdruk in de omgeving. Onder kleine bouwontwikkelingen wordt verstaan ontwikkelingen met een (toename van de) parkeerbehoefte van maximaal 3 parkeerplaatsen. Indien de (toename van de) parkeerbehoefte bij een bouwontwikkeling niet meer dan 3 parkeerplaatsen bedraagt op het maatgevend moment volgt geen parkeereis. Dit geldt ongeacht de locatie van de ontwikkeling. Indien dit wordt besloten kan sprake zijn van plaatsing op de nulvergunningenlijst (paragraaf 3.2.3).

3.2.2 Vrijstellingsregel bezoekersparkeren binnenstad

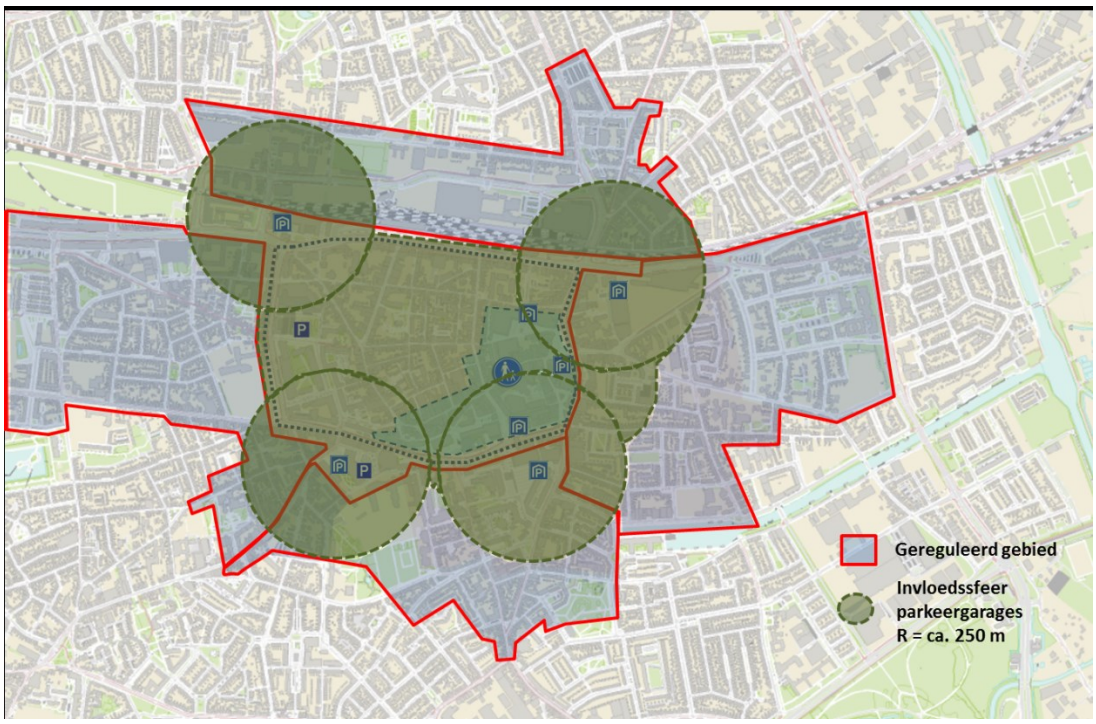
De binnenstad van Tilburg heeft een ruim aanbod aan collectieve gemeentelijke en private parkeergarages. Deze parkeergarages zijn bedoeld voor het faciliteren van de bezoekers aan de binnenstad en bewoners en bedrijven uit de binnenstad. Deze garages hebben op dit moment voldoende restcapaciteit en die zetten wij in om een extra parkeerbehoefte op te vangen.

Daarom stellen wij geen parkeereis voor het bezoekersparkeren bij toekomstige ontwikkelingen binnen de 'invloedssfeer' van de openbare parkeergarage. Deze parkeervoorzieningen zijn beschikbaar voor de bezoekers wanneer de loopafstanden naar de eindbestemming acceptabel zijn. Voor wat betreft de vrijstellingsregel voor bezoekersparkeren hanteren wij een maximale loopafstand, uitgedrukt in een straal van 250 meter rondom de openbare parkeergarages.

Deze vrijstellingsregel is mogelijk omdat:

- door het faciliteren van het bezoekersparkeren in de collectieve en makkelijk vindbare openbare parkeergarages wordt voorkomen dat het parkeeraanbod voor bezoekers van Tilburg versnipperd raakt, waardoor onduidelijkheid voor de bezoeker en daardoor (onnodig) zoekverkeer ontstaat.
- het leidt tot een betere bezetting van de parkeergarages (benutten bestaande restcapaciteit);
- bij bezoekersparkeren eenvoudig *dubbelgebruik* is te realiseren (flexibel en geen plaatsgarantie), het leidt tot het *benutten* van restcapaciteit en een betere *exploitatie* van de parkeergarages.

De restcapaciteit in de gemeentelijke parkeervoorzieningen wordt jaarlijks met behulp van de parkeerbalans voor de binnenstad geëvalueerd. Deze vrijstelling is daarom van toepassing zolang uit deze parkeerbalans blijkt dat de parkeerdruk in de gebouwde voorzieningen op een acceptabel niveau blijft.



AFBEELDING 3. INVLOEDSFEER OPENBARE PARKEERGARAGES BINNEN GEREGULEERD GEBIED (PER MEDIO 2017).

3.2.3 Nulvergunningregeling in gereguleerd gebied

Soms geven initiatiefnemers aan dat zij functies (zoals woningen) realiseren voor een doelgroep die geen of nauwelijks autobezit heeft. De parkeereis zet de haalbaarheid van sommige gewenste ontwikkeling onder druk en leidt in deze gevallen tot ongebruikte parkeerplaatsen. Om meer flexibiliteit te bieden in de parkeeroplossing kan in het gereguleerde gebied gebruik worden gemaakt van de "nulvergunningregeling". Dit betekent dat toekomstige gebruikers (en/of hun bezoekers) worden uitgesloten van het verkrijgen van parkeervergunningen.

In lijn met de centrale gedachte wordt daarmee voorkomen dat de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen wordt afgewenteld op de omgeving. Deze nulvergunningregeling kan alleen van toepassing zijn in gereguleerd gebied omdat het parkeren in die zone (Zone A) gereguleerd is. (zie bijlage 2: zone-indeling parkeernormen). In die zone is de keuze aan de initiatiefnemer om de ontwikkeling doorgang te laten vinden met of zonder (voldoende) parkeergelegenheid op eigen terrein. Voor woonfuncties biedt dit uiteindelijke kopers de mogelijkheid tussen een goedkopere woning zonder parkeerplaats of een duurdere woning met (gebouwde) parkeerplaats. Dergelijke bouwontwikkelingen worden geplaatst op de nulvergunninglijst en hebben vrijstelling van het voorzien in (voldoende) parkeerplaatsen op eigen terrein.

3.3 Afkoopregeling

Er zijn ontwikkelingen denkbaar waarbij het niet mogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren en waar geen beschikbaar alternatief in de omgeving kan worden gevonden. Dan zal de parkeervraag moeten worden opgelost in een nog te realiseren openbare parkeervoorziening. Dit kan in het openbaar gebied zijn of in een gebouwde parkeervoorziening, al dan niet door de gemeente geëxploiteerd.

Indien een bouwplan niet in de parkeereis voorziet en er geen alternatieve mogelijkheden in de omgeving zijn betaalt de initiatiefnemer voor de niet gerealiseerde parkeerplaatsen een bedrag ter compensatie aan de gemeente. De hoogte van het afkoopbedrag is vergelijkbaar met de gemiddelde kosten van het realiseren van een parkeerplaats op maaiveld of in een gebouwde voorziening. Dit is afhankelijk van de betreffende zone waarin het bouwplan wordt gerealiseerd en of het een maatschappelijke of commerciële ontwikkeling betreft. Het tarief voor afkoop wordt jaarlijks vastgesteld in het Tarievenbesluit. De tariefsopbouw voor afkoop is weergegeven in de volgende tabel.

Parkeerzone	**Tarief**	**Indicatie (prijspeil 2018)**		**Basis van het afkoopbedrag**
		Maatschappelijk	Commercieel	
Zone A	Hoog	€ 10.000	€ 15.000	Uitgaande van een mix van de realisatiekosten van een gebouwde parkeervoorziening (onder- en bovengronds).
Zone B	Middel	€ 5.000	€ 7.500	Uitgaande van een mix van een gebouwde parkeervoorziening en een maaiveldterrein.
Zone C en D	Laag	€ 2.000	€ 4.000	Uitgaande van parkeerplaatsen op terreinen en op straat

TABEL 4. BEDRAGEN AFKOOPREGELING VOOR MAATSCHAPPELIJKE EN COMMERCIËLE BOUWPROJECTEN. (PRIJSPEIL 2018)

De gemeente hanteert hierbij het uitgangspunt dat de tarieven voor de afkoopregeling gelden volgens commerciële bouwprojecten tenzij door de initiatiefnemer gemotiveerd wordt aangetoond dat er sprake is van een maatschappelijke bouwproject met een openbaar belang en zonder winstoogmerk.

De afkoop vindt eenmalig plaats bij het verlenen van de omgevingsvergunning van het betreffende bouwplan. De gemeente verplicht zich om met het afkoopbedrag binnen 10 jaar binnen een straal van 600 meter daadwerkelijk extra parkeerplaatsen te realiseren. Uit jurisprudentie blijkt dat voldoende aannemelijk dient te worden gemaakt dat het afkoopbedrag ook daadwerkelijk wordt aangewend om te voorzien in een oplossing voor het betreffende bouwplan. Dit betekent dat indien er sprake is van afkoop, er gezocht wordt naar passende oplossingen voor het bouwplan. Daarbij valt te denken aan het realiseren van extra parkeerplaatsen, het voor openbaar gebruik beschikbaar maken van afgesloten terreinen, het realiseren van fietsenstallingen of het geschikt maken van terreinen voor Park & Ride.

3.4 Afwijken van de parkeereis

Afwijken van de parkeereis kan alleen indien de aanvrager van de omgevingsvergunning aantoont dat de parkeereis niet (volledig) kan worden opgelost. De bevoegdheid voor het afwijken van de parkeereis of afwijken van de tarieven volgens de afkoopregeling ligt bij het college.

4. Uitvoeringsregels

4.1 Acceptabele loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden zoals weergegeven in tabel 5. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges en wordt medebepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven.

Functie	Maximaal acceptabele loopafstanden	
	Binnenstad	Buiten de binnenstad
Wonen	250 - 300 meter	100 - 200 meter
Bezoekers functies (winkels, vrijetijdsvoorzieningen, zorgvoorzieningen, onderwijsinstellingen, etc.)	250 - 600 meter	100 - 250 meter
Werknemers	250 - 800 meter	250 - 800 meter

TABEL 5. MAXIMAAL ACCEPTABELE LOOPAFSTANDEN PARKEERVOORZIENINGEN

Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen van het CROW. Vanwege de verdichting van steden en de hierdoor steeds schaarser wordende ruimte zal in de binnenstad een grotere loopafstand moeten worden geaccepteerd. De gemeente gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie. Hoe groter de maximale loopafstand des te meer flexibiliteit in het vinden van een geschikte parkeeroplossing.

4.2 Afmetingen parkeerplaatsen

Bij de beoordeling of een te realiseren parkeerplaats voldoet aan de gestelde parkeernormen wordt de NEN-richtlijn (NEN-2443) en de richtlijnen opgenomen in de CROW Kennisbank in ASVV 2012, als toetsingskaders voor de minimale afmetingen gehanteerd. Alleen die parkeerplaatsen die voldoen aan deze richtlijnen worden bij toetsing van de vergunningaanvragen door de gemeente overgenomen.

4.3 Waarborgen gebruik parkeervoorziening

Parkeervoorzieningen dienen te worden gebruikt door de beoogde doelgroep. Parkeerplaatsen voor bezoekers van functies dienen toegankelijk te zijn, bij voorkeur niet afgesloten van de openbare weg.

4.4 Registratie parkeren op eigen terrein

Voor nieuwbouwontwikkelingen dat zij (in de basis) moeten voorzien in parkeren op eigen terrein. Om het gebruik van het parkeren op eigen terrein[1] af te dwingen en daardoor extra

[1] Het betreft hier functies die beschikken over een collectieve parkeervoorziening. Immers wordt bij

parkeerdruk in de omgeving te voorkomen, geldt dat nieuwe bouwontwikkelingen met parkeren op eigen terrein op de nulvergunningenlijst worden geplaatst. Dit geldt ook voor ontwikkelingen waar op dit moment nog geen parkeerregulering (betaald parkeren) in de omgeving geldt. Op het moment dat parkeerregulering wordt ingevoerd, komen gebruikers niet in aanmerking voor een vergunning. Zij worden geacht de parkeervoorziening te gebruiken die bij die functie hoort. Dit betekent dat (toekomstige) gebruikers van de functie worden uitgesloten van vergunningen. Uitgezonderd zijn de bouwontwikkelingen waar beschikbare restcapaciteit in de omgeving wordt benut voor het voldoen aan de parkeereis (paragraaf 3.1b).

parkeren op eigen terrein (oprijlaan, garagebox, e.d.) er al rekening mee gehouden dat een deel van de parkeerbehoefte wordt opgelost in het openbaar gebied.

5. Juridisch-planologische inbedding

5.1 Bestemmingsplan

Voor de juridisch borging van de parkeernormen wordt vanuit de bestemmingsplannen verwezen naar de Nota Parkeernormen 2017 en wijzigingen daarvan in de toekomst (dynamische verwijzing). Voor het parkeren wordt een paraplubestemmingsplan opgesteld. Dit paraplubestemmingsplan komt dan in principe over alle nu geldende bestemmingsplan heen te liggen. In nieuwe bestemmingsplannen wordt vervolgens óf exact dezelfde regeling opgenomen als in het paraplubestemmingsplan óf juist een specifieke regeling voor dat plangebied. Vanuit het (paraplu)bestemmingsplan wordt een dynamische verwijzing opgenomen naar de Nota Parkeernormen. Het grote voordeel hiervan is dat bij een toekomstige wijziging in de parkeernormering het niet nodig is om ieder bestemmingsplan te herzien of om een nieuw paraplubestemmingsplan te maken.

Naar verwachting zal in 2021 de nieuwe Omgevingswet in werking treden. Op basis van deze wet bereiden wij een omgevingsplan voor de gehele gemeente voor, die alle bestemmingsplannen vervangt. In het kader van dit omgevingsplan zal het mogelijk zijn om voor het grondgebied van de gemeente parkeereisen te stellen en vervalt deze Nota Parkeernormen als aanvullend kader doordat deze integraal in het omgevingsplan is opgenomen.

5.2 Inwerkingtreding

Na publicatie treedt deze beleidsregel in werking en is deze toepasbaar voor bouwplannen passend in bestemmingsplannen waarin verwezen wordt naar deze nota Parkeernormen en voor bouwplannen passend in de bestemmingsplannen waarin een dynamische parkeerverwijzing is opgenomen.

Voor bouwplannen passend in overige bestemmingsplannen zijn de parkeernormen uit deze Nota Parkeernormen van toepassing op het moment dat het paraplubestemmingsplan Parkeren in werking treedt.

Bijlage1: Parkeernormen

A. Hoofdgroep wonen

Hoofdgroep Wonen	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Bezoekers-aandeel	Opmerkingen
Grondgebonden woning of appartement (duur) > 130 m² bvo	1,1	1,3	1,7	1,8	per woning	0,3	
Grondgebonden woning of appartement (midden) 70 - 130 m² bvo	1,0	1,2	1,6	1,6	per woning	0,3	
Grondgebonden woning of appartement(goedkoop) <70 m² bvo	0,9	1,1	1,4	1,5	per woning	0,3	
Sociale woningbouw (appartementen sociale huur)*	0,8	0,8	0,8	0,8	per woning	0,3	
Sociale woningbouw (grondgebonden woningen sociale huur)*	0,9	1,1	1,25	1,25	per woning	0,3	
Serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,8	0,9	1,0	per woning	0,2	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen
Wooneenheid <35 m² bvo zelfstandig wonen	0,5	0,5	0,6	0,6	per wooneenheid	0,2	bijvoorbeeld kamerverhuur of studio's
Wooneenheid <35 m² bvo voor niet zelfstandig wonen	0,2	0,2	0,3	0,3	per wooneenheid	0,2	bijvoorbeeld studentenwoningen
Beschermde woonvorm/ verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5	0,5	0,5	0,5	per wooneenheid	0,3	

* De parkeernormen voor sociale woningbouw zijn gebaseerd op een gezamenlijk onderzoek van de drie woningcorporaties Tiwos, TBV Wonen en WonenBreburg (Parkeerbehoefte sociale huurwoningen Tilburg, Tiwos, Wonenbreburg, TBV Wonen, juli 2017).

B. Hoofdgroep werken

Hoofdgroep Werken	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Bezoekers-aandeel	Opmerkingen
Commerciele dienstverlening met baliefunctie	1,3	1,6	2,0	3,3	per 100 m2 bvo	20%	
Commerciele dienstverlening zonder baliefunctie (kantoren)	0,9	1,3	1,4	2,3	per 100 m2 bvo	5%	
Bedrijf arbeidsintensief	1,1	1,5	1,9	2,1	per 100 m2 bvo	5%	bijvoorbeeld industrie, laboratorium, werkplaats
Bedrijf arbeidsextensief	0,4	0,5	0,7	0,8	per 100 m2 bvo	5%	bijvoorbeeld loods, opslag, transportbedrijf
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,1	1,3	1,7	per 100 m2 bvo	5%	gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieven en -intensieve bedrijven

C. Hoofdgroep winkelen en boodschappen

Hoofdgroep Winkelen en boodschappen	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Bezoekers-aandeel	Opmerkingen
Winkels binnenstad Tilburg (zone A)	3,1	nvt	nvt	nvt	per 100 m2 bvo	99%	
Winkels wijkcentrum	nvt	3,3	4,1	nvt	per 100 m2 bvo	80%	Vb. Heijhoef, Blaak, Westermarkt, Wagnerplein.
Winkels buurtcentrum (incl. linten en solitaire winkels)	nvt	2,1	2,7	nvt	per 100 m2 bvo	70%	Vb. Bredaseweg, Korvelseweg, Berkel-Enschot
Supermarkt	2,5	3,6	4,4	nvt	per 100 m2 bvo	95%	
Supermarkt XL	4,9	5,8	6,7	nvt	per 100 m2 bvo	85%	verkoopvloeroppervlak > 2.500 m2
Bouwmarkt	nvt	1,5	2,0	2,2	per 100 m2 bvo	90%	verkoopruimte buiten dient te worden meegerekend.
Tuincentrum	nvt	2,0	2,3	2,6	per 100 m2 bvo	90%	
Meubelboulevard, woonboulevard, woonwinkels	nvt	1,6	2,0	nvt	per 100 m2 bvo	95%	

D. Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Bezoekers-aandeel	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	20,0	20,0	20,0	per hectare netto terrein	95%	betreft een globale indicatie van de parkeerbehoefte
Sportschool/dansstudio	0,9	2,9	4,2	6,0	per 100 m2 bvo	90%	
Museum	0,3	0,5	0,9	nvt	per 100 m2 bvo	95%	
Bibliotheek	0,2	0,5	0,8	1,1	per 100 m2 bvo	95%	
Bioscoop	2,2	6,9	8,1	12,7	per 100 m2 bvo	95%	
Theater	5,8	6,4	8,3	10,5	per 100 m2 bvo	90%	
Casino	5,2	5,6	6,0	7,5	per 100 m2 bvo	85%	
Welnesscentrum	nvt	nvt	8,8	9,8	per 100 m2 bvo	99%	
Tennishal/tennisbanen	nvt	0,3	0,4	0,5	per 100 m2 bvo	90%	
Zwembad (overdekt en openlucht)	nvt	9,7	10,5	14,3	per 100 m2 bassin	99%	
Ijsbaan	nvt	nvt	2,3	2,5	per 100 m2 bvo	99%	
Indoor speeltuin	2,2	3,1	4,0	4,9	per 100 m2 bvo	99%	
Volkstuin	nvt	1,1	1,2	1,3	per 10 tuinen	100%	

E. Hoofdgroep horeca

Hoofdgroep Horeca	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Bezoekers-aandeel	Opmerkingen
Cafe, bar, cafetaria	4,0	4,0	5,0	5,0	per 100 m2 bvo	90%	
Restaurant	8,0	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%	

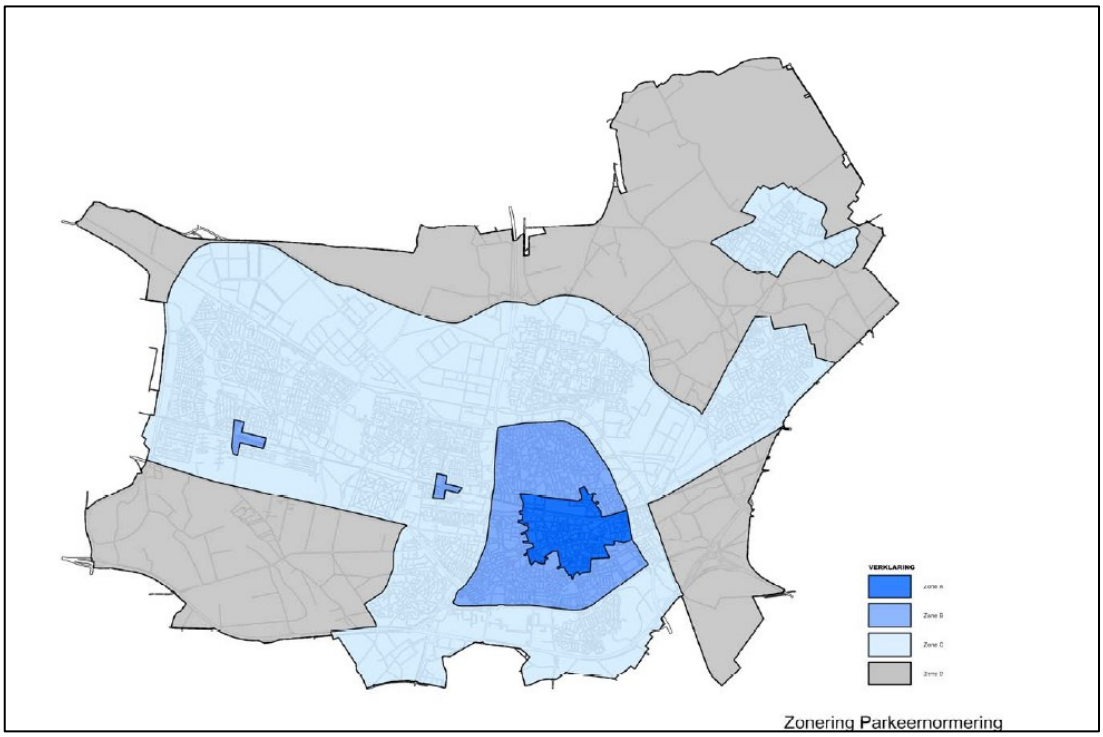
F. Hoofdgroep gezondheidszorg

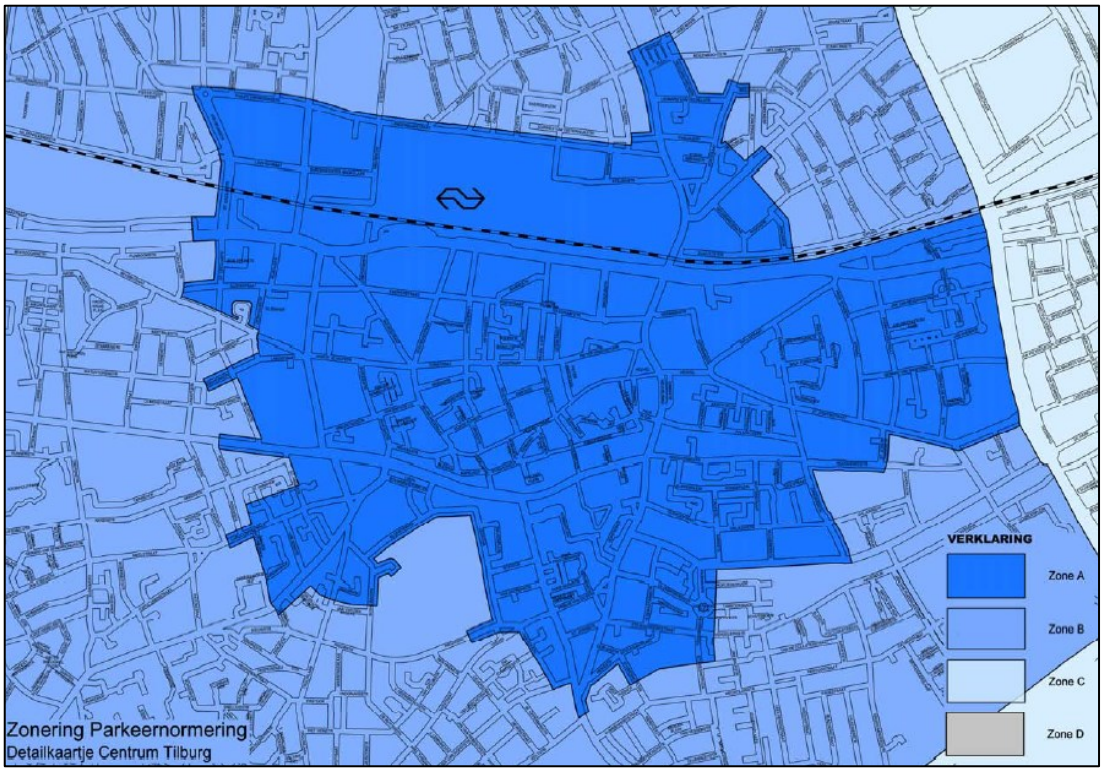
Hoofdgroep Gezondheidszorg	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Bezoekers-aandeel	Opmerkingen
Huisarts (praktijk)	1,8	2,2	2,7	3,0	per behandelkamer	57%	
Apotheek	2,0	2,5	2,9	nvt	per apotheek	45%	
Fysiotherapiepraktijk/consultatiebureau	1,0	1,2	1,5	1,7	per behandelkamer	60%	
Tandartsenpraktijk/Gezondheidscentrum	1,3	1,6	1,9	2,2	per behandelkamer	50%	
Ziekenhuis	1,3	1,5	1,6	1,9	per 100 m2 bvo	30%	
Crematorium/begraafplaats	nvt	nvt	26,6	26,6	per gelijktijdige	99%	
Religiegebouw	0,1	0,1	0,1	0,1	per bezoekersplaats	100%	

G. Hoofdgroep onderwijs

Hoofdgroep Onderwijs	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D	Eenheid	Bezoekers-aandeel	Opmerkingen
Kinderdagverblijf (Creche)	0,8	1,0	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. Indien gewenst aan te vullen met plaatsen voor halen en brengen volgens rekenmethode CROW.
Voortgezet onderwijs	2,3	3,0	3,3	3,9	per 100 leerlingen	10%	
Middelbaar Beroepsonderwijs (ROC)	3,2	3,8	4,2	4,9	per 100 leerlingen	7%	
Hoger Beroepsonderwijs	6,3	6,9	7,5	8,9	per 100 studenten	70%	
Universiteit	9,7	11,5	12,7	14,8	per 100 studenten	50%	
Avondonderwijs	3,0	4,0	5,0	9,5	per 10 studenten	95%	

Bijlage2: Zone-indeling parkeernormen





De afbeeldingen geven de situatie per november 2017 weer. Het gebied Zone A wordt bepaald door de grootte van het gebied van parkeerregulering conform het Aanwijzingsbesluit Betaald Parkeren welke jaarlijks wordt vastgesteld.

Bijlage 3: Spelregels afkoopregeling Parkeereis

De ontvangen bedragen van derden in het kader van de afkoopregeling worden gestort in een voorziening "van derden verkregen middelen die specifiek besteed moeten worden" (artikel 44, lid 2 Besluit Begroting en Verantwoording).

Zoals uit paragraaf 3.3 van de Nota Parkeernormen blijkt, gebeurt dit vanuit het volgende kader:

- Het afkoopbedrag wordt in rekening gebracht bij derden bij verlening van de omgevingsvergunning voor de betreffende bouwontwikkeling;
- Dit wordt vastgelegd in een overeenkomst betreffende de afkoop en de realisatie van een passende parkeeroplossing voor de bouwontwikkeling;
- Deze overeenkomst wordt schriftelijk tussen partijen vastgelegd;
- De vergunning wordt pas verleend nadat het verschuldigde afkoopbedrag door de aanvrager van de omgevingsvergunning is voldaan;
- Realisatie van parkeervoorziening vindt plaats binnen een straal van 600 meter van de beoogde (bouw)ontwikkeling;
- Realisatie van de parkeervoorziening vindt plaats binnen 10 jaar na datum verlening omgevingsvergunning;
- Eventuele terugbetaling van de vergoeding door de gemeente na 10 jaar (indien beoogde parkeervoorziening niet gerealiseerd wordt) gebeurt op basis van de nominale waarde (van eventuele rentevergoeding is geen sprake). Dit wordt eveneens opgenomen in de schriftelijke overeenkomst tussen gemeente en de ontwikkelende partij.

Bijlage 4: Beleidsregel Toepassing Parkeernormen Tilburg 2017

Paragraaf 1: Wettelijk kader en doel

De centrale gedachte bij het hanteren van parkeernormen is dat voorkomen wordt dat nieuwe bouwontwikkelingen leiden tot parkeeroverlast in de omgeving.
Het wettelijk kader wordt gevormd door artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening, artikel 3.2.1., tweede lid onderdeel a van het Besluit Ruimtelijke Ordening (Bro) en de artikelen 2.4 en 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).
Voor de juridisch borging van de parkeernormen wordt vanuit de Tilburgse bestemmingsplannen verwezen naar de Nota Parkeernormen. Een paraplubestemmingsplan is van toepassing op de bestemmingsplannen waar geen verwijzing naar de Nota Parkeernormen is opgenomen.

Paragraaf 2: Begripsbepalingen

In het beleid parkeernormen wordt verstaan onder:

Bouwontwikkeling: Een bouw- of gebruiksontwikkeling waarvoor een aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt ingediend. Het kan gaan over een nieuwbouwontwikkeling, uitbreiding van een bestaande functie of functiewijziging.

Eigen terrein: Het bouwoppervlak waarop de ontwikkeling wordt gerealiseerd, daaronder begrepen het daarbij behorende terrein dat als parkeerterrein is bestemd.

Initiatiefnemer: De initiatiefnemer en/of eigenaar van de grond en opstallen waarvoor de aanvraag om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen of strijdig gebruik is ingediend.

Maatgevend moment: Het moment waarop de functie(s) een maximale parkeerbehoefte heeft en/of de parkeerbehoefte zich het meest laat gelden. Ingeval bij nieuwbouw of functiewijziging een beroep wordt gedaan op eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte dient daarbij tevens het maatgevend moment van deze openbare ruimte in ogenschouw te worden genomen.

Mobility as a Service: Mobility as a Service staat voor een mobiliteitconcept, waarbij consumenten mobiliteit inkopen, in plaats van te investeren in eigen transportmiddelen. Nieuwe concepten vormen een combinatie tussen openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer, deel- en privé voertuigen.

Nulvergunningregeling: Een regeling waarbij toekomstige gebruikers van een functie worden uitgesloten van het recht op één of meer parkeervergunningen.

Parkeerbehoefte: Het aantal parkeerplaatsen dat volgt uit de toepassing van de parkeernorm, bestaande uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De uitkomst is het aantal parkeerplaatsen dat voor een bouwontwikkeling benodigd is om in de behoefte te kunnen

	voorzien.
Parkeerdruk:	De parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen.
Parkeernorm:	Het getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen minimaal moeten worden gerealiseerd bij een bepaalde functie en als basis dient voor het bereken van de parkeerbehoefte.
Parkeerovereenkomst:	Overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente. Hierin worden de gemaakte afspraken over hoe in de toekomstige parkeerbehoefte wordt voorzien vastgelegd.
Restcapaciteit:	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk op straat onder de 85% is.

Paragraaf 3: Bepalen van de parkeerbehoefte

a. De parkeerbehoefte wordt bepaald met toepassing van de normen zoals deze zijn opgenomen in het overzicht parkeernormen (bijlage) van de nota Parkeernormen. Er wordt geacht in de parkeerbehoefte te zijn voorzien indien wordt voldaan aan deze minimum norm.

b. De parkeerbehoefte dient in beginsel op eigen terrein (ontwikkelkavel) te worden gerealiseerd.

c. *Onderscheid tussen vaste gebruikers en bezoekers:* In het berekenen van de parkeerbehoefte wordt onderscheid gemaakt tussen het aandeel vast gebruik en het aandeel bezoekers. Het bezoekersdeel dat op eigen terrein wordt gerealiseerd dient vrijelijk toegankelijk te zijn.

d. *Dubbelgebruik parkeergelegenheid:* Van dubbelgebruik is sprake als het gebruik van de parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar is. De *aanwezigheidspercentages* kunnen alleen dan worden toegepast. Het dubbelgebruik van het aandeel vast gebruik is slechts aan de orde indien de initiatiefnemer kan aantonen dat dit dubbelgebruik in de praktijk kan functioneren.

e. *Functiewijziging*: Bij een functiewijziging wordt de additionele parkeerbehoefte bepaald door een normatieve vergelijking op het maatgevende moment ('regeling oud voor nieuw'). Op basis van de *actuele parkeernormen* wordt berekend wat in de bestaande en toekomstige situatie de parkeerbehoefte is. Parkeerbehoeften van een functie welke langer dan 5 jaar niet actief is geweest worden buiten beschouwing gelaten.

f. *Berekenwijze parkeervoorzieningen bij woningen:* In geval een initiatiefnemer privé parkeerplaatsen bij woningen realiseert waarop geen dubbelgebruik van toepassing is (garage, carport, e.d.), dan geldt bij een ontwikkeling van meer dan 10 woningen dat rekening moet worden gehouden met een correctie in de berekening van de parkeerbehoefte op basis van de correctiefactor (tabel 2).

g. *Fietsparkeren:* Bij iedere bouwontwikkeling dient het voorzien van voldoende stallingsvoorzieningen onderbouwd te worden, waarbij de behoefte wordt ingeschat op basis van de kencijfers van de CROW, zoals opgenomen op de CROW Kennisbank.

h. *Beïnvloeden parkeerbehoefte:* Er bestaan mogelijkheden om het autobezit en autogebruik te beïnvloeden. Bij het indienen van een vergunningsaanvraag voor een bouwontwikkeling dient de initiatiefnemer te onderbouwen welk verwacht effect het de maatregel voor het beïnvloeden van het autobezit heeft op de parkeerbehoefte.

i. *Parkeerbehoefte gebiedsontwikkelingen:* Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van grote ontwikkelingen geven de parkeernormen nog steeds een best-guess van de te

verwachten parkeerbehoefte, maar hier kan in de praktijk anders mee worden omgegaan. Een door de initiatiefnemer opgestelde parkeervisie kan als uitgangspunt dienen in het voorzien van de (toekomstige) parkeerbehoefte indien deze de goedkeuring van de gemeente heeft gekregen.

Paragraaf 4: Bepalen van de parkeereis

a. *Parkeereis:* De parkeereis wordt berekend op basis van de parkeernorm, waarbij afronding naar een heel getal plaatsvindt. De parkeereis dient in beginsel op eigen terrein te worden gerealiseerd.
b. *Compensatie verlies aan parkeercapaciteit:* Als ten gevolge van de bouwontwikkeling bestaan parkeercapaciteit verloren, moet het verlies van deze capaciteit worden gecompenseerd, zodanig dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving.
c. *Alternatieve oplossing voor de parkeereis op eigen terrein:* Voordat wordt beslist over een alternatieve oplossing dan de parkeereis op eigen terrein te realiseren zal de initiatiefnemer moeten aantonen dat ook met een redelijk te achten aanpassing van het bouwvoornemen niet alsnog op eigen terrein kan worden voldaan aan de parkeereis.
d. *Parkeereis (deels) in de omgeving oplossen:* In voorkomende gevallen kan het fysiek onmogelijk of onwenselijk zijn om op het eigen terrein parkeergelegenheid te realiseren, maar bestaat wel de mogelijkheid om de parkeerbehoefte in de directe nabijheid van het bouwplan op te lossen. Wanneer op een andere wijze dan op eigen terrein aan de parkeereis wordt voldaan, moet nauwkeurig aangegeven worden hoe dit gebeurt, bijvoorbeeld:
    I. *Alternatieve private parkeeroplossing:* De parkeerbehoefte kan binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan worden opgelost op een naburig privaat terrein of in een private parkeervoorziening. Aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, door een privaatrechtelijke overeenkomst kunnen worden aangewend voor een periode van tenminste 10 jaar voor de betreffende ontwikkeling.
    II. *Benutten restcapaciteit:* Als blijkt dat de parkeereis niet op eigen terrein kan worden opgelost dan kan worden onderzocht of er in de directe omgeving (structurele) restcapaciteit is waar de (resterende) parkeerbehoefte kan worden opgelost. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk in de directe omgeving, met toevoeging van de parkeerbehoefte van de ontwikkeling, onder de 85% blijft. Onder de directe omgeving wordt in dit verband verstaan binnen een straal van 250 meter van de ontwikkeling. De initiatiefnemer dient hiervoor voor eigen rekening en risico een onderzoek te laten uitvoeren door een gespecialiseerd onafhankelijk bureau.
e. *Vrijstellingsregels van de parkeereis:* Standaard vrijstellingsregels zijn van toepassing op kleine bouwontwikkelingen en bouwontwikkelingen in de binnenstad.
    I. *Vrijstellingsregel kleine ontwikkelingen*: Voor kleine bouwontwikkelingen met een (toename van de) parkeerbehoefte van maximaal 3 parkeerplaatsen wordt geen parkeereis gesteld. Indien dit wordt besloten kan plaatsing op de nulvergunninglijst van toepassing zijn.
    II. *Vrijstellingsregel bezoekersparkeren binnenstad*: Er geldt geen parkeereis voor het bezoekersdeel van de parkeerbehoefte binnen de invloedssfeer van parkeergarages in de binnenstad. Als richtlijn voor deze invloedssfeer wordt een

straal van maximaal 250 meter rondom de openbare parkeergarages gehanteerd (afbeelding 3);

III. *Nulvergunningregeling:* Er geldt vrijstelling van de parkeereis indien gebruik gemaakt wordt van de nulvergunningregeling. Deze regeling waarbij (toekomstige) gebruikers van de functie worden uitgesloten van parkeervergunningen, kan alleen worden toegepast in gereguleerd gebied (zone A).

Paragraaf 5: Afwijken van de parkeereis

Ingeval de ontwikkeling niet in voldoende mate parkeerplaatsen op eigen terrein kan realiseren en geen alternatieve oplossing (in de omgeving) beschikbaar is, kan worden afgeweken van de parkeereis:

a. Afwijken van de parkeereis is alleen mogelijk indien de aanvrager van de omgevingsvergunning aantoont dat de parkeereis niet (volledig) kan worden opgelost.
b. De bevoegdheid voor het afwijken van de parkeereis ligt bij het college en vereist altijd een onderbouwing van de initiatiefnemer.
c. De initiatiefnemer betaalt bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor het betreffende bouwplan voor de niet gerealiseerde parkeerplaatsen een bedrag ter compensatie aan de gemeente (afkoopregeling).
d. De gemeente verplicht zich om met het afkoopbedrag binnen 10 jaar binnen een straal van 600 meter daadwerkelijk extra parkeerplaatsen te realiseren. Dit betekent dat er op voorhand duidelijkheid bestaat hoe de oplossing eruit zal komen te zien.
e. Gebruik maken van de afkoopregeling is geen recht van de initiatiefnemer;
f. Indien wordt afgeweken van de parkeereis waarbij sprake is van een financiële bijdrage sluiten de initiatiefnemer en de gemeente vooraf een parkeerovereenkomst. Hieruit blijkt op welke wijze wordt voorzien in de toekomstige behoefte en welk afspraken partijen onderling hierover hebben gemaakt.

Paragraaf 6: Uitvoeringsregels

a. *Acceptabele loopafstanden:* Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de CROW-publicatie. Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden (tabel 5).
b. *Afmeting parkeerplaatsen:* Voor de afmeting van parkeerplaatsen wordt de NEN-richtlijn (NEN-2443) en de richtlijnen zoals opgenomen op de CROW Kennisbank gehanteerd als toetsingskader.
c. *Toegankelijkheid parkeervoorziening:* De parkeervoorziening dient te worden kunnen gebruikt door de beoogde doelgroep. Parkeerplaatsen voor bezoekers dienen vrijelijk toegankelijk te zijn.
d. *Nulvergunningenlijst:* alle nieuwe ontwikkelingen in Tilburg die voorzien in parkeergelegenheid op eigen terrein worden op de nulvergunninglijst geplaatst. (Toekomstige) gebruikers van de functie(s) komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor straatparkeren. Hiermee wordt het gebruik van de eigen voorzien afgedwongen en wordt voorkomen dat de parkeerbehoefte wordt afgewenteld op het openbaar gebied.

Paragraaf 7: Hardheidsclausule

In die gevallen waarin strikte toepassing van deze beleidsregel tot een bijzondere hardheid leidt, kan het college van burgemeester en wethouders, bijvoorbeeld bij een zwaarwegend economisch of volkshuisvestingsbelang, ten gunste van de initiatiefnemer besluiten af te wijken van deze beleidsregel wanneer zij de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid.

Paragraaf 8: Inwerkingtreding en citeertitel

Deze beleidsregel treedt in werking daags na de publicatie van het vaststellingsbesluit in het gemeentelijk huis-aan-huisblad.

Deze beleidsregel kan worden aangehaald als “Beleidsregel Parkeernormen Tilburg”.