



Nota Parkeernormen 2026

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 autogebruik.

Bijgaande Nota Parkeernormen 2026 (verder: nota parkeernormen) is een actualisatie van de Nota Parkeernormen 2023. 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 (wat kan leiden tot parkeeroverlast). 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 de eigen auto goed en efficiënt te regelen, introduceren we binnen de bestemmingsreserve 'Betaald Parkeren' -een Bestedingsrichting 'Deelmobiliteit' (verder: *Bestedingsrichting Deelmobiliteit*). Met de daarin beschikbare middelen kunnen we bijvoorbeeld bijdragen aan het organiseren van een stadsbreed hoogwaardig én betaalbaar aanbod aan alternatieve vormen van vervoer, 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 de ontwikkelingen die gebruik maken van deelmobiliteit op de BROP-lijst (Beperkt Recht Op Parkeerproduct). Hierin staan de afspraken over gemeentelijke parkeervergunningen en -abonnementen. Het uitgangspunt is dat gebruikers (en bezoekers) van de nieuwe ontwikkeling niet in aanmerking komen voor een ander gemeentelijk parkeerproduct dan het parkeerabonnement voor de gemeentelijke parkeergarage waartoe die ontwikkeling behoort.

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 én 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 en minder op bewoners.

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 per eenheid gemaakt moeten worden. De **parkeerbehoefte** van een ontwikkeling wordt eerst per functie binnen een ontwikkeling berekend aan de hand van de omvang van de functie (hoeveel eenheden) en de aanwezigheidspercentages per dagdeel van de week. Dat levert per functie het aantal parkeerplaatsen op dat er per dagdeel van de week voor deze functie benodigd is (de parkeerbehoefte van deze functie). Bij een ontwikkeling met slechts 1 functie hebben we dan meteen de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Als er meerdere functies binnen een ontwikkeling zijn, dan moeten we de parkeerbehoefte van alle functies (per dagdeel van de week) bij elkaar optellen. De totale som is dan de parkeerbehoefte van de ontwikkeling per dagdeel van de week. Daarbij is verondersteld dat alle functies te allen tijde gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen (maximaal dubbelgebruik).

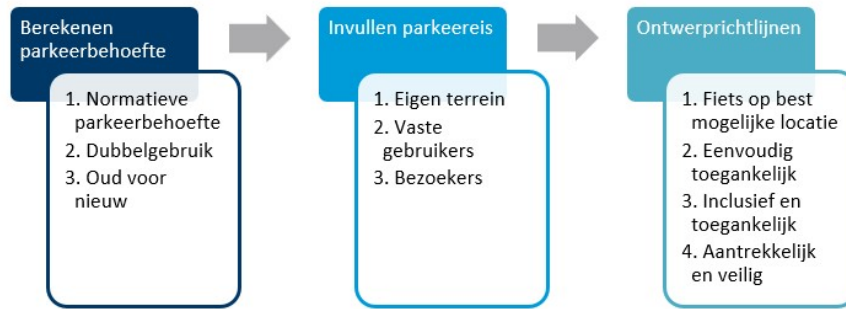
Vervolgens kan de parkeerbehoefte per functie nog beïnvloed worden, bij woningen bijvoorbeeld door de inzet van deelmobiliteit. Dat geeft dan een reductie op de parkeerbehoefte van die functie.

Na de verwerking van alle mogelijke beïnvloedingsfactoren wordt de **parkeereis** van een ontwikkeling gelijk gesteld aan de maximale parkeerbehoefte van die ontwikkeling over de hele week.

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 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 Omgevingsplan

De voorliggende nota parkeernormen heeft een directe relatie met het omgevingsplan. Het omgevingsplan is van toepassing op het gehele grondgebied van de gemeente en bevat de regels die gelden voor de fysieke leefomgeving. Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 zijn alle bestaande bestemmingsplannen (van rechtswege) opgegaan in het tijdelijk deel van het omgevingsplan. De juridisch borging van de parkeernormen is geregeld in het Omgevingsplan Tilburg waaronder voor een groot gedeelte in het tijdelijk deel van het Omgevingsplan "Tilburg, Parkeerregeling 2017". In het omgevingsplan 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 Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) en het Omgevingsplan Tilburg voor parkeren. In deze paragraaf is toegelicht wat deze kaders betekenen voor het realiseren van parkeervoorzieningen in Tilburg.

2.2.1 Uitwerking eis uit Omgevingsplan Tilburg

In diverse tijdelijke delen van het Omgevingsplan Tilburg waaronder voor een groot deel in het tijdelijk deel van het Omgevingsplan Tilburg "Tilburg, Parkeerregeling 2017" is opgenomen dat grond alleen bebouwd mag worden wanneer er 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, et cetera.

Om te bepalen wat voldoende parkeervoorzieningen voor (motor)voertuigen zijn, wordt in het omgevingsplan 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 2026 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 2026 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 Besluit bouwwerken leefomgeving fietsenbergingen

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

De gemeente Tilburg geeft bij appartementen de voorkeur aan een of meerdere gezamenlijke fietsenberging(en), waarbij het aantal fietsparkeerplaatsen gelijk is aan het desbetreffende fietsparkeerkencijfer 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 (conform het Bbl) een individuele berging van minimaal 2,7 m² voor overige spullen van bewoners worden gerealiseerd. Daarnaast zijn ook fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers nodig.

2.3 Inwerkingtreding

De Nota Parkeernormen 2026 treedt op 1 april 2026 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 Parkeernormen 2023' van toepassing.
2. Op aanvragen om omgevingsvergunning welke binnen 10 maanden na inwerkingtreding van deze nota zijn ingediend, is het mogelijk om beroep te doen op de parkeernormen zoals die golden op grond van de 'Nota Parkeernormen 2023', mits:
 - a. het bestemmingsplan waaraan de aanvraag wordt getoetst, voor 1 april 2026 als ontwerpbestemmingsplan ter inzage lag;
 - b. en de aanvraag past in dat bestemmingsplan, inclusief de in dat bestemmingsplan opgenomen afwijkingsmogelijkheden;
 - 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 passende 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 parkeren van scooters, scootmobiele, fatbikes en bakfietsen. Ook hiervoor zijn plaatsen nodig. Op basis van een fietsparkeeronderzoek uit 2021 in Tilburg blijkt dat ongeveer 5% van het aantal tweewielers scooters zijn. Boven op de fietsparkeerbehoefte in zone B, C en D moeten daarom 5% extra parkeerplaatsen worden aangelegd voor scooters, scootmobiele, fatbikes of bakfietsen. Wanneer er bijvoorbeeld 100 fietsparkeerplaatsen nodig zijn, worden er 5 extra parkeerplaatsen voor scooters, scootmobiele, fatbikes of bakfietsen 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 (op basis van de standaard rekenregels voor afronding: alles tot 0,5 naar beneden en alles vanaf 0,5 naar boven).

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 parkeernorm houdt geen rekening met mogelijk dubbelgebruik als verschillende functies ook verschillende doelgroepen aantrekken. Zij kunnen op andere tijden gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen. Door dubbelgebruik toe te passen wordt de beschikbare parkeercapaciteit optimaal ingezet. Door na berekenen van de parkeerbehoefte per functie rekening te houden met dubbelgebruik, de regeling 'oud' voor 'nieuw' en eventueel inzet van deelmobiliteit (hoofdstuk 4.2) wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling 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	Koopavond	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-/verzorgingsstehuis/ 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 m ²	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
Grondgebonden 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

**Vervolg rekenvoorbeeld: Dubbelgebruik en oud voor nieuw
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

* = 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 een



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 duur wordt ten opzichte van een eigen voertuig. Als dagelijkse voorzieningen ook prima per fiets te bereiken zijn en de werklocatie bereikbaar is met het OV (of ook per fiets), dan kan het effect van deelmobiliteit groter zijn. De reductie op de parkeerbehoefte door middel van een aanbod van deelauto's verschilt daarom in de verschillende zones. Vanuit zone A en B is het intercitystation goed bereikbaar. Daarnaast bevinden zich in deze zones 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, waardoor daar de maximale reductie aanzienlijk lager is dan in gereguleerd (of te reguleren) gebied.

Het inzetten van deelauto's en andere vormen van deilvervoer 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. Met de initiatiefnemer wordt afgestemd of er sprake is van een situatie waarin de hogere of de lagere reductie van toepassing is.

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%
Maximale Auto Vervangingsratio (AVR)	1 op 8	1 op 5	1 op 4	1 op 3

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

4.2.1 Voorwaarden reductie parkeerplaatsen bij woningen (bijdrage Bestedingsrichting Deelmobiliteit)

Aan de reductie op de autoparkeerbehoefte 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 dient de ontwikkelaar op eigen terrein parkeercapaciteit aan te leggen voor de deelauto's en stelt de ontwikkelaar deze kosteloos beschikbaar voor het aanbod deelmobiliteit. De gemeente stemt vervolgens met aanbieders van deelmobiliteitsoplossingen 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 volwaardige en volledig ingerichte parkeercapaciteit aan voor (elektrische) deelauto's, dus inclusief oplaadvoorzieningen.
- Per 25 gerealiseerde woningen wordt tenminste één parkeerplaats aangelegd, gereserveerd voor deelauto's. Bij 1-25 woningen worden minimaal 1 parkeerplaats aangelegd, bij 26-50 woningen minimaal 2 parkeerplaatsen, et cetera.

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.



- De ontwikkelaar levert een bijdrage aan de *Bestedingsrichting Deelmobiliteit* in de vorm van een vaste bijdrage plus een bedrag per te realiseren woning². Deze tarieven kunnen jaarlijks door het college worden bijgesteld.
- De ontwikkelaar zorgt ervoor dat, vanaf oplevering de parkeerplaatsen kosteloos beschikbaar zijn voor de gemeente, dan wel voor de provider met wie de gemeente een overeenkomst hierover heeft gesloten, voor het plaatsen van deelauto's. De deelauto's hebben gratis toegang tot de parkeerplaatsen. Deze deelauto's zijn primair beschikbaar voor de bewoners van het wooncomplex. De gemeente borgt met een voorschrift, die aan de omgevingsvergunning voor het project wordt verbonden, dat de parkeercapaciteit voor deelmobiliteit wordt gerealiseerd en in stand worden gehouden. Ook wordt met een dergelijk voorschrift verplicht dat een overeenkomst is gesloten (door de gemeente) met een provider van deelmobiliteit over het leveren van voldoende deelauto's, gelet op de parkeercapaciteit voor dergelijke voertuigen. Dit voorschrift dient te gelden voor een periode van ten minste tien jaar. Eerst na 12 maanden vanaf de realiseren en oplevering van de parkeer- en stalcapaciteit voor deelmobiliteit kan het voorschrift ten aanzien van het aantal beschikbare deervoertuigen naar beneden bijgesteld worden aan de hand van de werkelijke, objectief te verantwoorden, vraag.
- Het weghalen van een deelauto vindt plaats volgens de regels voor afschaling uit bijlage 6.
- De gemeente is verplicht, op het moment van oplevering van de ontwikkeling, zorg te dragen voor de volledige aanwezigheid van de deelmobiliteit die nodig is om de reductie op de parkeerbehoefte te verkrijgen. Hiertoe moeten ook de daarvoor benodigde parkeerplaatsen tijdig door de ontwikkelaar gerealiseerd en opgeleverd worden.
- Voor ontwikkelingen die in een eigen parkeervoorziening gebruik maken van deelmobiliteit voor reductie op de parkeereis geldt dat de gemeente de intentie heeft na 2 jaar de verantwoordelijkheid voor de organisatie van die deelmobiliteit over te dragen aan VVE of belegger. Bij een gebiedsgericht aanbod zal gemeente de regie houden.

Opmerkingen:

- Een ontwikkelaar mag binnen de gegeven marges zelf kiezen voor de hoogte van de reductie, zolang het aantal gereduceerde parkeerplaatsen per deelauto niet hoger is dan de Auto vervangingsratio (AVR) uit bovenstaande tabel. Onderbouwing voor de AVR staat in bijlage 7.
- De gemeente kan na een periode van 12 maanden vanaf oplevering van de ontwikkeling op verzoek van de eigenaar of de aanbieder dan wel wanneer zij zelf belang heeft bij afschaling de omvang van het aanbod aanpassen aan de vraag door een wijziging van het in de omgevingsvergunning opgenomen voorschrift dat hierop ziet. Regels over wanneer afgeschaald mag worden staan beschreven in bijlage 6.
- Als het voor de ontwikkelaar niet mogelijk is om de benodigde parkeercapaciteit voor deervoertuigen 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 verdere uitwerking van de *Bestedingsrichting Deelmobiliteit* volgt in een apart voorstel. 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 400m) 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%. De parkeereis is in dit geval 20 parkeerplaatsen waarvan 2 parkeerplaatsen exclusief voor deelmobiliteit. Alle parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk. Het maatgevende moment is op de werkdagnacht. De initiatiefnemer betaalt €50.000 aan de *Bestedingsrichting Deelmobiliteit*

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

2) Prijspeil 2026: vaste bijdrage van €10.000 (excl. btw) plus een bijdrage van €1000 (excl. btw) per woning



	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 *mobiliteitsplan* 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, deelvervoer, 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 opgeleverd³, 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

3) 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.



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 BROP-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.
- De nulvergunningregeling is alleen mogelijk na de reductie deelmobiliteit en een storting in de *Bestedingsrichting Deelmobiliteit*. 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.

Opmerking: In de Financiële Strategie Parkeren heeft de raad op 31 maart 2025 besloten dat bij vier grote gebiedsontwikkelingen (Kenniskwartier, Tilburg Noord, Stappegoor en Brede binnenstad, incl. Spoorzone en omgeving Piushaven) de gemeente zelf een aantal parkeergarages (*parkeerhubs*) gaat bouwen en exploiteren. Ook in deze gevallen worden de aantallen getoetst aan de spelregels uit deze nota parkeernormen.

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 restcapaciteit in een publieke parkeergarage. In dat geval kan het college besluiten om al dan niet 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).

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 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 parkeerrecht uit, waarmee in de omgeving van de ontwikkeling kan worden geparkeerd. Dit parkeerrecht is meteen beschikbaar bij ingebruikname van de ontwikkeling. De kosten voor een dergelijk parkeerrecht zijn afhankelijk van het specifieke parkeerproduct dat daarbij hoort. De kosten van deze parkeerproducten staan in de 'Tarieven en Abonnementen Parkeergarages'. Het betalen van de afkoopsom geeft gedurende tenminste 10 jaar het recht op het bijbehorende 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 voorstel. 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 voor bezoekers aan de voorzieningen al voldoende voorzien in het parkeren in de verschillende parkeergarages. Die hebben 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 in zone A, uitgezonderd Wonen, 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.

Voor bezoek van woningen rondom openbare parkeergarages (in ieder geval in zone A) is het voor de ontwikkelaar mogelijk om de bijbehorende parkeerbehoefte af te kopen voor €500,- (excl. BTW) per gebouwde woning (prijspeil 2026). Daar staat tegenover dat de bewoner van de nieuwe woning het recht heeft op een bezoekersregeling in de parkeergarage. Daarmee kan het bezoek tot een zeker maximum parkeren tegen een sterk gereduceerd tarief.

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 m ² (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	m ² bvo	4,3	100 m ² 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 m ²	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 m ²	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

Vervolg rekenvoorbeeld: Invulling parkeereis transformatie of functiewijziging

* = 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.

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 treed 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 ontwerp-richtlijnen 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 buitenmodell fietsen.

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 genoegen 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 etagereken 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 etagereken 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.

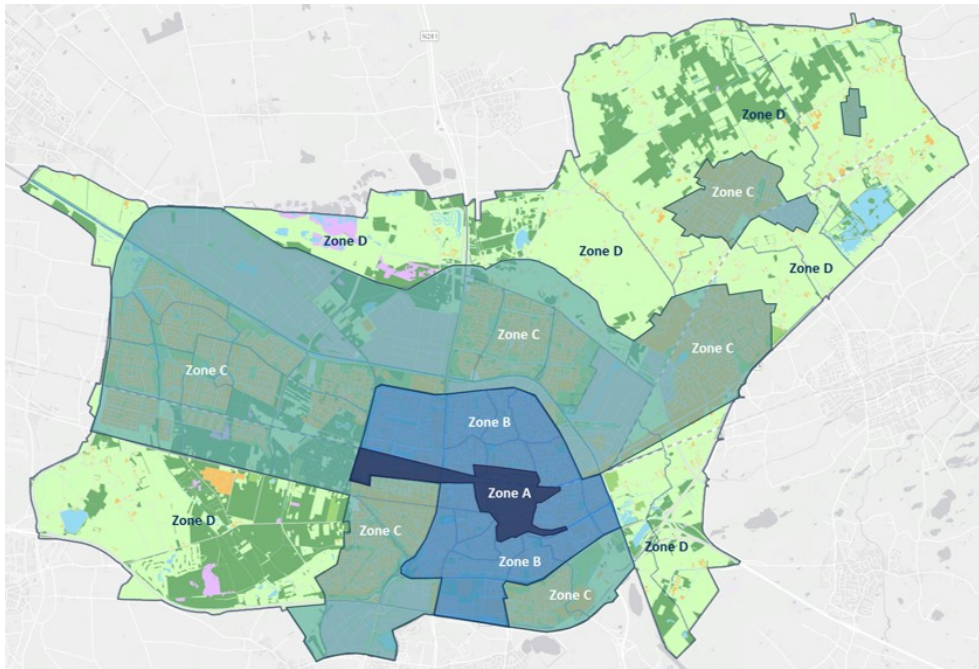
8.3 Afmeting parkeerplaatsen scooters e.d.

Voor scooters, scootmobiels, fatbikes en bakfietsen gelden geen ontwerprichtlijnen zoals bij fietsparkeren. Wel is het belangrijk dat de plekken ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden.

Bij de beoordeling of een te realiseren parkeerplaats voor scooters, scootmobiels, fatbikes en bakfietsen voldoet aan de gestelde normen, gelden de minimale afmetingen van 1,25m bij 2,50m per parkeerplaats.



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	Zo- ne A	Zo- ne B	Zo- ne C	Zo- ne 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	Zo- ne A	Zo- ne B	Zo- ne C	Zo- ne 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 m2 bvo	5%	gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en -intensieve bedrijven
-------------------------------	-----	-----	-----	-----	----------------	----	---

Winkelen en boodschappen

Hoofdgroep Winkelen en boodschappen	Zo- ne A	Zo- ne B	Zo- ne C	Zo- ne D	Eenheid	Aan- deel be- zoek	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 meegeteld.
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	Zo- ne A	Zo- ne B	Zo- ne C	Zo- ne D	Eenheid	Aan- deel be- zoek	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	Zo- ne A	Zo- ne B	Zo- ne C	Zo- ne 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 ka- mers	80%	gebaseerd op 3* hotel
Hostel	0,3	0,7	2,2	4,4	per 10 ka- mers	80%	

Gezondheidszorg

Hoofdgroep Gezondheidszorg	Zo- ne A	Zo- ne B	Zo- ne C	Zo- ne D	Eenheid	Aan- deel be- zoek	Opmerkingen
Huisarts (praktijk)	1,4	1,7	2,7	3,0	per behandel- kamer	60%	
Apotheek	1,8	2,3	2,9	3,0	per apotheek	45%	
Fysiotherapiepraktijk/consultatiebu- reau	0,8	1,0	1,5	1,7	per behandel- kamer	60%	
Tandartsenpraktijk/Gezondheidscen- trum	1,1	1,3	1,9	2,2	per behandel- kamer	50%	
Ziekenhuis	1,1	1,2	1,6	1,9	per 100 m2 bvo	30%	
Crematorium/begraafplaats	nvt	nvt	26,0	26,0	per gelijktijdi- ge plechtig- heid	95%	
Religiegebouw	0,1	0,1	0,1	0,1	per bezoekers- plaats	95%	

Onderwijs

Hoofdgroep Onderwijs	Zo- ne A	Zo- ne B	Zo- ne C	Zo- ne D	Eenheid	Aandeel bezoek	Opmerkingen
Kinderdagverblijf (Crèche)	0,7	0,9	1,1	1,4	per 100 m2 bvo	0%	exclusief parkeren be- zoekers (Kiss&Ride*)
Basisonderwijs	0,5	0,5	0,5	0,5	per leslo- kaal	0%	exclusief parkeren be- zoekers (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%	

** Behoeftte 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 fiets-trommels.)
Studentenhuis	1	1	1	1	per kamer	
Bezoekersparkeer*	0,3	0,3	0,2	0,2	per woning	

**Bij bezoekersparkeer bij appartement is het uitgangspunt dat bewoners eerst de eigen fietsparkeerplekken 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 m ² bvo	hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur en mobiliteitsbeleid van de werkgever heeft invloed. Maatwerk is hierbij van toepassing.
Bezoekersparkeer 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 m ² bvo	90%	
Supermarkt	4,3	4,3	2,7	2,7	per 100 m ² bvo	90%	
Bouwmarkt	0,4	0,4	0,25	0,25	per 100 m ² bvo	90%	verkoopruimte buiten dient te worden meegerekend.
Tuincentrum	0,4	0,4	0,25	0,25	per 100 m ² bvo	90%	
Meubelboulevard / woonboulevard	0,6	0,6	0,4	0,4	per 100 m ² 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 m ² 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 (luxe)	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 overkapt 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. Etagerекken 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 hangstelsel voor fietsen in een gezamenlijke fietsparkeervoorziening

Het type gebruiker beïnvloedt voor een groot deel wat voor fietsparkeervoorzieningen passend zijn. Een hangstelsel, 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 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 uitstalling 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 Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). 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 Bbl 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.



Bijlage 6: Afschalen deelmobiliteit

Na afloop van het eerste jaar mag het afschalen van een deelauto plaatsvinden als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- Indien in twee voorafgaande kwartalen meer dan 95% van de tijd (tussen 9.00 en 24.00 uur) een deelauto vrij beschikbaar is geweest
- Indien op basis van gebruiksdata (verkregen via de aanbieder) kan worden verwacht dat na afschaling in meer dan 50% van de tijd nog steeds een deelauto vrij beschikbaar zal zijn.

Toelichting

Een beschikbaarheid van tenminste 95% betekent dat minder dan 5% van de tijd alle deelauto's tegelijkertijd bezet zijn. Daarmee is er een zekere zin bijna altijd een overaanbod, wat in de regel leidt tot een niet rendabele exploitatie. Afschaling is echter niet wenselijk als blijkt dat een serieus deel van de tijd (meer dan 50%) de overcapaciteit slechts één deelauto bedraagt. In dat geval is er ook minder noodzaak tot afschaling, omdat in dat geval de kans op een rendabele exploitatie van de deelauto's bijzonder groot is. Alle andere deelauto's hebben dan namelijk een bezetting van tenminste 50%.

Overigens is deze voorzichtige vorm van afschaling geen garantie dat er sprake is van een kostendekkende exploitatie. Bij een zeer onevenwichtig gebruik van de deelauto's, bijvoorbeeld alleen in het weekend, kan er nog steeds sprake zijn van een te lage omzet. In dat soort gevallen zal gezocht moeten worden naar andere aanvullende maatregelen om de exploitatie kostendekkend te krijgen. Een betere spreiding van de vraag, bijvoorbeeld door middel van gedifferentieerde tarieven, kan dan aantrekkelijk zijn.

Voorbeeld

Stel een situatie met een aanbod van 2 deelauto's. Als de afgelopen zes maanden in meer dan 95% van de tijd tussen 09:00 en 24:00 uur, er maximaal 1 deelauto werd gebruikt dan mag er één van de auto's worden weggehaald. Uitzondering is het geval als uit de bezettingscijfers blijkt dat we dan in meer dan 50% van de tijd geen beschikbaarheid hebben van een deelauto. In feite betekent dit dat de vraag naar 1 deelauto groot is (meer dan 50%), maar naar twee deelauto's zeer klein (minder dan 5%). Het niet weghalen van de tweede deelauto is in dat geval economisch gezien ook minder een probleem, omdat het gemiddelde gebruik van de twee deelauto's tezamen dan boven de 25% ligt. De tweede auto kan in dat geval nog een rol hebben in een gedifferentieerd aanbod (verschillende type auto's).

Als we dit voorbeeld uitbreiden naar drie deelauto's, dan is het eventueel niet weghalen van de laatste auto, die in minder dan 5% van de tijd iets toevoegt aan een goede beschikbaarheid, economisch gezien zeker geen probleem. In dat geval zijn er namelijk twee deelauto's die een bezetting hebben van meer dan 50%, waarmee het gemiddelde gebruik dan boven de 33% komt. Dit percentage is voor verschillende aanbieders commercieel voldoende voor een kostendekkende exploitatie met een zekere marge.



Bijlage 7: Onderbouwing deelmobiliteit

Onderdeel van deze nota parkeernormen is een reductie op de parkeernorm door middel van de inzet van deelauto's. Deze bijlage onderbouwt waarom de gehanteerde reducties reëel zijn.

Mobiliteitsbeleid

Het mobiliteitsbeleid in de gemeente Tilburg is vastgesteld in verschillende documenten. Overkoepelend geldt de Mobiliteitsaanpak 2040, die is uitgewerkt in een Netwerkanalyse 2040, Fietsagenda, Loopagenda en Parkeer- en deelmobiliteitsbeleid. In de geactualiseerde Netwerkanalyse wordt benoemd op welke manier we met mobiliteit omgaan in Tilburg.

“Voor mobiliteit die past bij een stad die streeft naar brede welvaart, werken we aan het optimaliseren van het autonetwerk en aan een transitie naar meer actief en duurzaam vervoer (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit). De basis hiervoor ligt in de Mobiliteitsaanpak van 2016 en de daaropvolgende agenda's voor fietsen en lopen. Gecombineerd met de eerder vastgestelde (H)OV-agenda bevorderen we het gebruik van openbaar vervoer, lopen en fietsen om de stad goed bereikbaar te houden.” Daarnaast zetten we in op het autoluwer maken van specifieke plekken, waarmee de vrijgekomen ruimte beschikbaar komt voor andere modaliteiten.

Onderzoek Auto Vervangingsratio deelmobiliteit

Autodelen is een innovatief concept. Dat betekent dat de ervaringscijfers zich naar mate de toepassing vordert uitbreiden en het inzicht wordt vergroot. Onder andere voor wat betreft de reductiefactor voor een deelauto. Momenteel voert het landelijke samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit onderzoek uit naar de auto vervangingsratio (AVR) per deelauto. Daarnaast zijn er verschillende onderzoeken bekend die hier uitspraken over doen.

CROW 2018

Uit de Handreiking parkeernormen CROW 2018 volgt dat 1 deelauto 4 tot 8 auto's kan vervangen.

Greenwheels 2019 en 2023

Greenwheels is als aanbieder actief op de deelautomarkt sinds 1995.

Dit bedrijf heeft in 2019⁴ een onderzoek onder haar gebruikers laten uitvoeren door Goudappel Coffeng. Daaruit bleek dat 30% van de Greenwheels gebruikers de eigen auto heeft ingeleverd. Ook is op basis van het onderzoek geconcludeerd dat één geplaatste Greenwheels auto betekent dat er 11 auto's minder in de buurt zijn.

Ook in 2023⁵ heeft Greenwheels een onderzoek onder haar gebruikers laten uitvoeren door Goudappel Coffeng. Wederom bleek dat bijna 30% de eigen auto inleverde. 38% van de Greenwheels-gebruikers zou, indien Greenwheels niet bestond, een auto hebben aangeschaft. Het onderzoek concludeert dat per geplaatste Greenwheels-deelauto er 14 minder privéauto's op straat staan.

CROW/TU Eindhoven 2021

Uit onderzoek van CROW en de TU Eindhoven (2021⁶) blijkt dat in ideale situaties - alternatieven op orde (toegankelijk, betaalbaar) én restrictief parkeerbeleid - tot wel 70% van de nieuwe inwoners bereid is geen auto mee te nemen bij verhuizing naar een binnenstedelijke omgeving. Vooral een hoogwaardig (divers, beschikbaarheidsgarantie, gebruiksgemak, nabij en betaalbaar) aanbod van deelmobiliteit en goed openbaar vervoer en fietsnetwerk blijken sleutels tot succes.

Kennis Instituut Mobiliteit (KIM) 2021

In het onderzoek naar de ontwikkeling en potenties van deelmobiliteit van het KIM (2021⁷) is aangegeven dat Shaheen et al. (2019) in Europese studies van round-trip autodelen zien dat tussen de 15% en 67% van de autodelers een auto wegdoet, en dat tussen de 14% en 34% de aankoop van een auto voorkomt. Samen leidt dit tot een reductie van het autobezit van 4 à 11 auto's per deelauto.

Rebel Group 2023

Rebel Group onderzoekt de AVR in de gemeente Amsterdam en concludeert dat deze in grote mate afhankelijk is van flankerend parkeerbeleid en autodeelbeleid⁸. Reguleren van parkeren en het bieden van voldoende alternatieve vervoersopties (zoals deelauto's) bevorderen de AVR. In dit onderzoek is naar 4 specifieke casusgebieden gekeken, in deze gebieden lag de AVR tussen de 2 en 7,4. De mogelijke

4) [Greenwheels 2019](#)

5) [Greenwheels 2023](#)

6) [CROW/TU Eindhoven 2021](#)

7) [KIM 2021](#)

8) [Rebel - Gemeente Amsterdam 2023](#)



AVR in de rest van de stad lag tussen de 0 (geen aanbod, geen flankerend beleid, geen doelgroep die deelmobiliteit gebruikt) en 10.

Ipsos I&O 2024

Het 'Landelijk gebruikersonderzoek deelmobiliteit'⁹ geeft geen informatie over de vervangingsratio, maar wel over het autobezit bij deelmobiliteitsgebruikers. Als gevolg van het gebruik van deelvervoer heeft 20% van de respondenten de aankoop van een auto uitgesteld, is 25% van plan geen auto meer te kopen en heeft 20% de eigen auto weggedaan. Daarnaast bleek dat ongeveer 7 op de 10 respondenten geen auto bezit.

Deelauto's in Tilburg

Op basis van bovenstaande bronnen blijkt dat de auto vervangingsratio (AVR) per doelgroep en situatie verschilt. Belangrijke voorspeller voor de AVR is de mate van (flankerend) beleid. Zo zorgt beleid gericht op het vergroten van het deelmobiliteitsaanbod voor een hogere AVR. Evenals strenger parkeerbeleid. Aanwezigheid van alternatieven voor de eigen auto en bereikbaarheid van voorzieningen zorgen ook voor een hogere AVR. Dit is in lijn met de reductiepercentages uit paragraaf 4.2. Waarbij de reductiepercentages in hoogstedelijke omgeving (veel alternatieven, goede bereikbaarheid OV, gereguleerd parkeren) hoger zijn dan de reductiepercentages aan de randen van de stad/gemeente. Daarnaast zorgt de aanwezigheid van parkeerregulering ervoor dat nieuwe bewoners geen parkeeroverlast in de bestaande omgeving kunnen veroorzaken. Zij krijgen immers geen parkeervergunning. Tot slot is, met de genoemde reductiepercentages, de maximale AVR 8. Dat is niet hoger dan de vervangingsratio's die in bovenstaande literatuur worden genoemd.

9) Ipsos I&O 2024