

25 september 2024

Sturingsinstrumenten Tilburg

Eindrapport (definitief)

In opdracht van:
Gemeente Tilburg

Opgesteld door:
Robert Boshouwers
Djavan Braumüller



ABEL

Inhoudsopgave

Aanleiding en opdracht

- Aanleiding en opdracht

Deel A: Gemeentelijke sturing in het algemeen

- Sturingsinstrumentarium rondom hubs
- Rolneming
- Instrumentarium ter sturing en bekostiging

Deel B: Hoe doet Tilburg het?

- Viersporenbeleid
- Parkeergarage/hubs in Tilburg
- Parkeerstrategie Tilburg
- Tilburgs planproces
- Belang van goede dekking
- Het mobiliteitsfonds
- Financiële instrumenten gemeenten

Deel C: Kenniskwartier en Kenniskwartier 1^e fase

- Inzoomen op het Kenniskwartier
- Beleidsmatige borging Mobiliteitsstrategie Kenniskwartier
- Voorgenomen borging van het STOMP-principe in het Kenniskwartier
- Voorgenomen parkeerstrategie Kenniskwartier
- Wat moet nog beleidsmatig worden geborgd

Deel D

- Aanbevelingen

Bijlagen

- Fiches deelgebieden Kenniskwartier
- Inventarisatie instrumenten Tilburg

Management samenvatting (1/2)

De opgave

In het Kenniskwartier wordt een groot deel van de verstedelijkingsopgave van Tilburg gerealiseerd. Het doel is om een toekomstbestendig, levendig en inclusief woon-werkgebied te creëren. Dit gebied bestaat uit negen deelgebieden, waaronder Reitse Campus, P&R/Middenbuurt en Westermarkt, die vanwege financiële steun van het Rijk met prioriteit ontwikkeld worden. Deze steun komt met de voorwaarde dat de stad de locaties snel ontwikkelt. Om inzichtelijk te maken welke stappen Tilburg hiertoe kan zetten, wordt in dit rapport toegelicht hoe het Tilburgs-planproces verloopt. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt welk beleid momenteel van kracht is, welk beleid zou moeten gelden maar dat nog niet doet, welke privaatrechtelijke vereisten er zijn en wat dit alles betekent voor de drie deelgebieden die als eerste ontwikkeld zullen worden.

De ruimte is schaars en vraagt om slim beleid

In Tilburg is de ruimte schaars, en de geplande woningbouw en bijbehorende parkeerbehoefte leggen een aanzienlijke druk op deze ruimte. Parkeren op straatniveau botst bovendien met de leefbaarheidsdoelen van de stad. Om deze uitdagingen het hoofd te bieden, heeft Tilburg een viersporenbeleid ontwikkeld.

Het Viersporenbeleid van Tilburg moet dit oplossen

1. Benutten van restcapaciteit in bestaande parkeergarages in de binnenstad.
2. Stimuleren van deelmobiliteit om bewoners te verleiden geen eigen auto

te bezitten.

3. Gebiedsgericht uitbreiden van parkeercapaciteit en mobiliteitshubs.
4. Parkeerstrategie en natransport op basis van hoogfrequent openbaar vervoer, met parkeergelegenheid aan de rand van de stad (transferia).

De Tilburgse parkeerstrategie: optimaal benutten van ruimte en middelen

De parkeerstrategie van Tilburg ondersteunt het viersporenbeleid. De focus ligt op het optimaal benutten van ruimte en het genereren van middelen via het parkeer- en mobiliteitsfonds. Ontwikkelaars kunnen gebruik maken van deelmobiliteitsoplossingen en krijgen een parkeerreductie indien zij voldoen aan voorwaarden zoals het realiseren van deelmobiliteit en een financiële bijdrage van €1.000 per woning aan het mobiliteitsfonds.

Een succesvolle ontwikkeling van het Kenniskwartier vraagt daarbij ook om gebiedsoverstijgend beleid

Voor de succesvolle ontwikkeling van het Kenniskwartier is snel gebiedsoverstijgend beleid nodig. Hoe meer er op hoger niveau wordt geregeld, zoals deelmobiliteit en autoluwe ontwikkelingen, hoe sneller de gebiedsontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Hoewel de eerste kaders zijn vastgelegd in het concept van het omgevingsprogramma, is verdere concretisering nodig. Dit omvat belangrijke structuren zoals de oprichting van een mobiliteits- en parkeerfonds.

Management samenvatting (2/2)

Voor de eerste drie gebiedsontwikkelingen zullen noodverbanden nodig zijn

De eerste drie gebiedsontwikkelingen kunnen niet wachten op het definitieve beleid. Voor deze projecten moeten "noodverbanden" worden toegepast, zoals afspraken met private partijen over het gebruik van restcapaciteit. Waar mogelijk is het belangrijk om processen te standaardiseren en kennis uit te wisselen tussen verschillende ontwikkelingen, bijvoorbeeld door het gebruik van standaardteksten voor het aanpassen van zoneringen.

Vergeet fietsparkeren niet

Fietsparkeren vormt een belangrijke ruimteclaim in autoluwe ontwikkelingen. Momenteel zijn de plannen voor fietsparkeren nog niet volledig uitgewerkt. Het is van belang deze plannen snel te concretiseren, omdat er vaak afhankelijkheden zijn met private partijen. Het opnemen van een instrument zoals de Amsterdamse Bouwbrief, waarin normen kunnen worden vastgelegd, is aanbevolen.



Aanleiding en opdracht



Leeswijzer conceptrapport (Deel A en B)

Het rapport is onderverdeeld in vier secties; In sectie A wordt ingegaan op gemeentelijke sturing in het algemeen, met speciale aandacht voor sturingsinstrumenten met betrekking tot parkeergarages/hubs, de rol van de gemeente, en een overzicht van de sturings- en bekostigingsinstrumenten die specifiek zijn voor Tilburg.

Sectie B richt zich op de werkwijze van Tilburg in relatie tot parkeren, deelmobiliteit en de exploitatie ervan en beschrijft het viersporenbeleid, definieert het onderscheid tussen een hub en een parkeergarage, belicht de werking van de Tilburgse parkeerstrategie en het planproces in Tilburg. Tevens wordt de relatie tussen het Tilburgse planproces en de parkeerstrategie behandeld. Daarna worden de contouren van de businesscase van deelmobiliteit toegelicht. De tekst gaat verder met een bespreking van het mobiliteitsfonds en het parkeerfonds, inclusief eventuele aanvullende financiële instrumenten die kunnen worden toegepast om de middelen in het mobiliteitsfonds aan te vullen.

Sectie C richt zich op de eerste fase van het Kenniskwartier. Hierbij wordt, op basis van de inzichten uit secties A en B, kritisch gekeken naar hoe deze in de praktijk worden toegepast. Concreet worden de beleidsmatige borging van de voorgenomen mobiliteitsstrategie, het STOMP-principe en de parkeerstrategie besproken. Daarnaast wordt inzicht gegeven in welk beleid nog geborgd moeten worden voor een succesvolle ontwikkeling van de eerste fase.

In deel D volgen aanbevelingen aan de gemeente Tilburg. Tot slot zijn in de bijlage fiches opgenomen van de deelgebieden binnen het Kenniskwartier en een inventarisatie van de Tilburgse sturings- en bekostigingsinstrumenten. De

fiches geven een overzicht van de 10 deelgebieden in het Kenniskwartier Tilburg. Elk deelgebied wordt gepresenteerd met twee factsheets, waarin de verhaallijn, het ruimtelijk programma, de bruto parkeerbehoefte, de visie op de parkeerstrategie, het afwegingsproces en de planning en fasering worden belicht.

Aanleiding en opdracht

Gemeente Tilburg zet zich in voor de ontwikkeling van het Kenniskwartier, gelegen tussen Ringbaan-West, Professor Cobbenhagenlaan, campus Tilburg University/ Stadsbos013 en de Westermarkt. Het doel is om dit gebied te transformeren tot een hoogwaardig stadsdeel met ongeveer 7.500 woningen. De mobiliteitsvisie benadrukt een auto-arme aanpak met ruimte voor duurzame mobiliteit.

Voor bepaalde locaties geldt WVG (Wet Voorkeursrecht Gemeente), waardoor de gemeente bij verkoop voorrang heeft om de nieuwe bestemming te laten aansluiten op het omgevingsprogramma. Verder zijn vanuit de nationale versnellingsopgave NOVEX-gelden toegekend en ontvangt Westermarkt vanuit de Woningbouwimpuls (WBI) gelden. Met verschillende geldstromen en urgente behoeften is er een sterke motivatie voor de snelle realisatie van de eerste fase met een kleine 2000 woningen (NB: de afbakening en daarmee aantal woningen van de 1^e fase wordt momenteel herzien).

Het programma omvat ook het beheer van 'stilstaande mobiliteit' (fiets/autoparkeren, deelmobiliteit, mobiliteitshubs, enz.), bij voorkeur op een toekomstbestendige manier die overeenkomt met de rest van de gebiedsontwikkeling en de stad. Zodoende ontstaat bij Gemeente Tilburg de vraag naar een afwegingskader die inzicht geeft in de mogelijke te gebruiken instrumentarium en handelingsperspectief.



DEEL A

Gemeentelijke sturing in het algemeen

In sectie A wordt ingegaan op gemeentelijke sturing in het algemeen, met aandacht voor sturingsinstrumenten met betrekking tot parkeergarages/hubs, de rol van de gemeente, en een overzicht van de sturings- en bekostigingsinstrumenten die specifiek zijn voor Tilburg.



1. Gemeentelijke sturing in het algemeen

1.1 Sturingsinstrumentarium rondom parkeergarages/hubs (1/2)

Een gemeente beschikt over diverse instrumenten om sturing te geven aan parkeergarages en mobiliteitshubs. De beschikbaarheid van een specifiek instrument hangt sterk af van:

- Of het object wordt gerealiseerd in de openbare ruimte of inpandig,
- In het geval van een inpandig geplaatste parkeergarage: of het vastgoed in publiek of privaat bezit is, en
- Of de gemeente een grondpositie heeft.

Hieronder geven we een toelichting op deze instrumenten. Let wel, dit is een beredeneerlijn, dit zal later specifiek worden gemaakt voor gemeente Tilburg.

Parkeergarage/hub in de openbare ruimte: vergunning of ontheffing conform bestaand beleid

In het geval van mobiliteitshubs in de openbare ruimte kan de gemeente sturing uitoefenen door middel van vergunningen of ontheffingen, conform het bestaande beleid. Het beleid, zoals vastgesteld in bijvoorbeeld het parkeerbeleid, of de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), regelt de uitgifte van vergunningen en ontheffingen.

Belangrijk om te benadrukken is dat een vergunning of ontheffing niet gelijkstaat aan een opdracht. In dit geval levert de partij geen dienst of product aan de gemeente, waardoor de gemeente niet dezelfde sturingsmogelijkheden heeft als bijvoorbeeld in de rol van opdrachtgever via een concessie. Daarnaast is de

werking van vergunningen en ontheffingen beperkt tot de openbare weg en de openbare ruimte.

Parkeergarages/hubs in bestaand vastgoed: bij voorkeur in publiek vastgoed, want meer sturingsmogelijkheden

Als een mobiliteitshub op privaat terrein ligt en zich inpandig bevindt, dus niet in de openbare ruimte, valt deze buiten de regelgeving voor vergunningen of ontheffingen. De gemeente kan haar eigen vastgoed, zoals een parkeergarage, beschikbaar stellen voor een mobiliteitshub en eisen stellen aan het mobiliteitsaanbod vanuit haar eigendomspositie. Het verhuren van gemeentelijk vastgoed wordt echter beschouwd als een economische activiteit, waarbij de regels uit de wet Markt en Overheid gelden, inclusief het in rekening brengen van ten minste de integrale kostprijs. Uitzonderingen zijn mogelijk als de gemeenteraad een economische activiteit aanwijst als algemeen belang.

Een mobiliteitshub in privaat vastgoed is ook mogelijk, waarbij de private partij zelfstandig beslissingen kan nemen, zoals het starten van een hub in een private parkeergarage. De gemeente kan als reguliere klant parkeerruimte in een private garage huren en ter beschikking stellen aan aanbieders van deelmobiliteit. Echter, de toekomstvastheid van deze oplossing wordt bepaald door het onderliggende contract, en het blijkt in de praktijk moeilijk om invloed uit te oefenen op de exploitatie van de hub. Publiek-private samenwerking is ook mogelijk, maar hierbij blijft de gemeente afhankelijk van de gemaakte afspraken in de samenwerkingsovereenkomst.

1. Gemeentelijke sturing in gebiedsontwikkelingen

1.1 Sturingsinstrumentarium rondom parkeergarages/hubs (2/2)

Parkeergarages/hubs in nieuw vastgoed

De gemeente heeft op sommige plekken onbebouwde grond in eigendom, waardoor ze sturingsmogelijkheden heeft bij de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Bij de verkoop of uitgifte van te ontwikkelen gronden aan ontwikkelaars kan de gemeente randvoorwaarden stellen, inclusief de mogelijkheid om hubs of deelmobiliteit te integreren. De gemeente kan ook zelf mobiliteitshubs realiseren en exploiteren.

Vanaf 2024 is het omgevingsplan het belangrijkste instrument voor de gemeente om functies op bepaalde locaties te reguleren. Het kostenverhaal speelt hierbij een rol, waarbij private partijen mogelijk bijdragen aan de (her)inrichtingskosten van voorzieningen. De kostenverhaalsopties omvatten een vrijwillige versie (anterieure overeenkomst) en een verplichte versie (exploitatieplan onder de Omgevingswet). Op hoofdlijnen zijn er drie varianten voor mobiliteitsopvang bij gebiedsontwikkelingen:

1. Volledige opvang van mobiliteit binnen de ontwikkeling zelf (privéhub).
2. Opvang van mobiliteit van bewoners en medewerkers binnen de ontwikkeling, met bezoekersparkeren elders.
3. Collectieve oplossing buiten de gebiedsontwikkeling, aan de rand van het gebied.



1.2 Rollnemingn

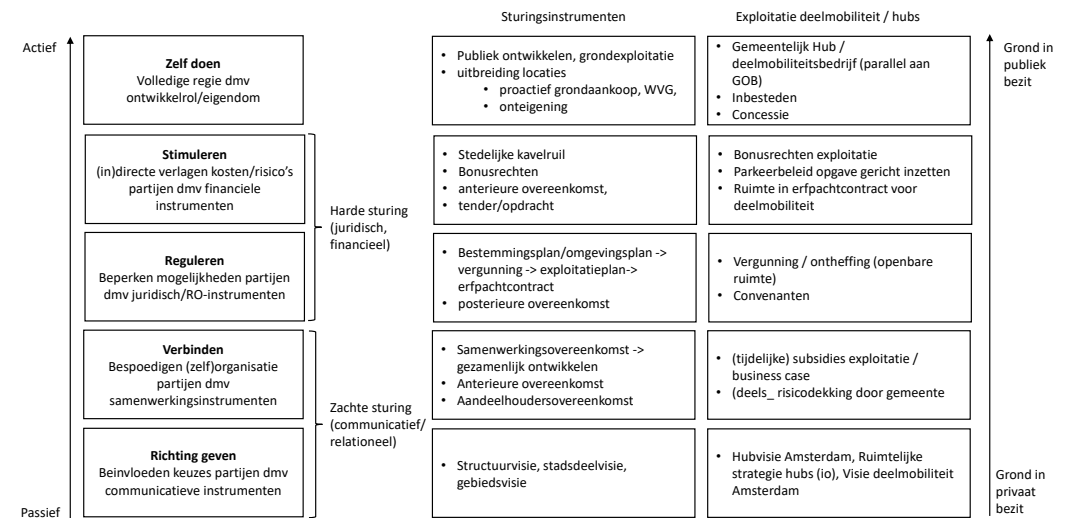
In het kader van gebiedsontwikkeling kan een gemeente verschillende rollen aannemen met betrekking tot zowel de ontwikkeling als de exploitatie, variërend van passieve sturing ('zachte sturing') tot actieve sturing ('harde sturing'). Deze rollen omvatten:

- Richting geven
- Verbinden
- Reguleren
- Stimuleren
- Zelf doen

De keuze voor een specifieke rol hangt voornamelijk samen met de grondpositie van de gemeente. Bij privaat grondeigendom is de keuze in principe beperkt tot zachte sturing, zoals richting geven en verbinden. In het geval van (deels) publiek grondbezit heeft de gemeente de mogelijkheid om 'harder' te sturen door te reguleren of zelf de ontwikkeling en/of exploitatie van de hub uit te voeren.

Nevenstaand figuur biedt een overzicht van mogelijke invullingen van rollen, geordend van passief naar actief. De eerste kolom geeft de rol aan, de tweede kolom belicht de sturingsinstrumenten, en de derde kolom behandelt instrumenten met betrekking tot de exploitatie van deelmobiliteit/hubs. In bijlage 2 van dit rapport staat een overzicht van welke sturings- en bekostigingsinstrumenten in Tilburg worden gebruikt. Daarnaast wordt er ook

inzicht gegeven in welke instrumenten mogelijk kansrijk zijn.

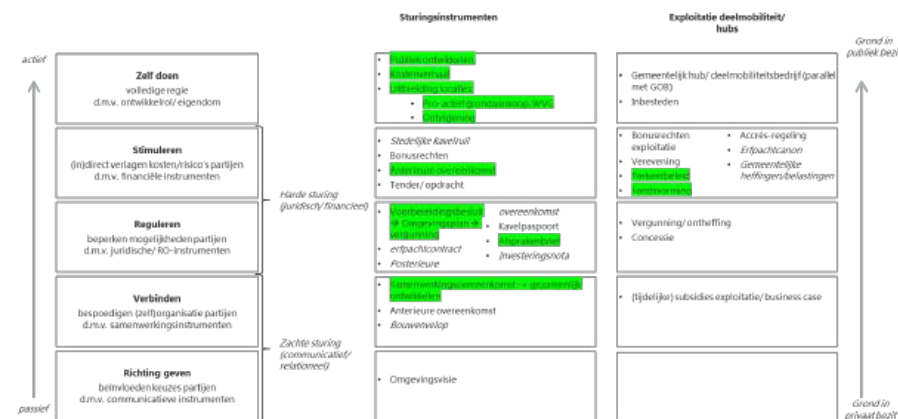


Afbeelding uit rapport 'Afwegingskader wijkhubs' i.o.v. gemeente Amsterdam

1.3 Instrumentarium ter sturing- en bekostiging (1/2)

Tilburg wil een krachtiger beleid voeren om deelmobiliteit te waarborgen en de restcapaciteit in zowel openbare als particuliere parkeergarages beter te benutten. Om zowel deelmobiliteit te waarborgen als restcapaciteit te benutten, zijn langdurige afspraken met particuliere partijen essentieel voor de exploitatie van de parkeergarage en de aanwezige deelmobiliteit.

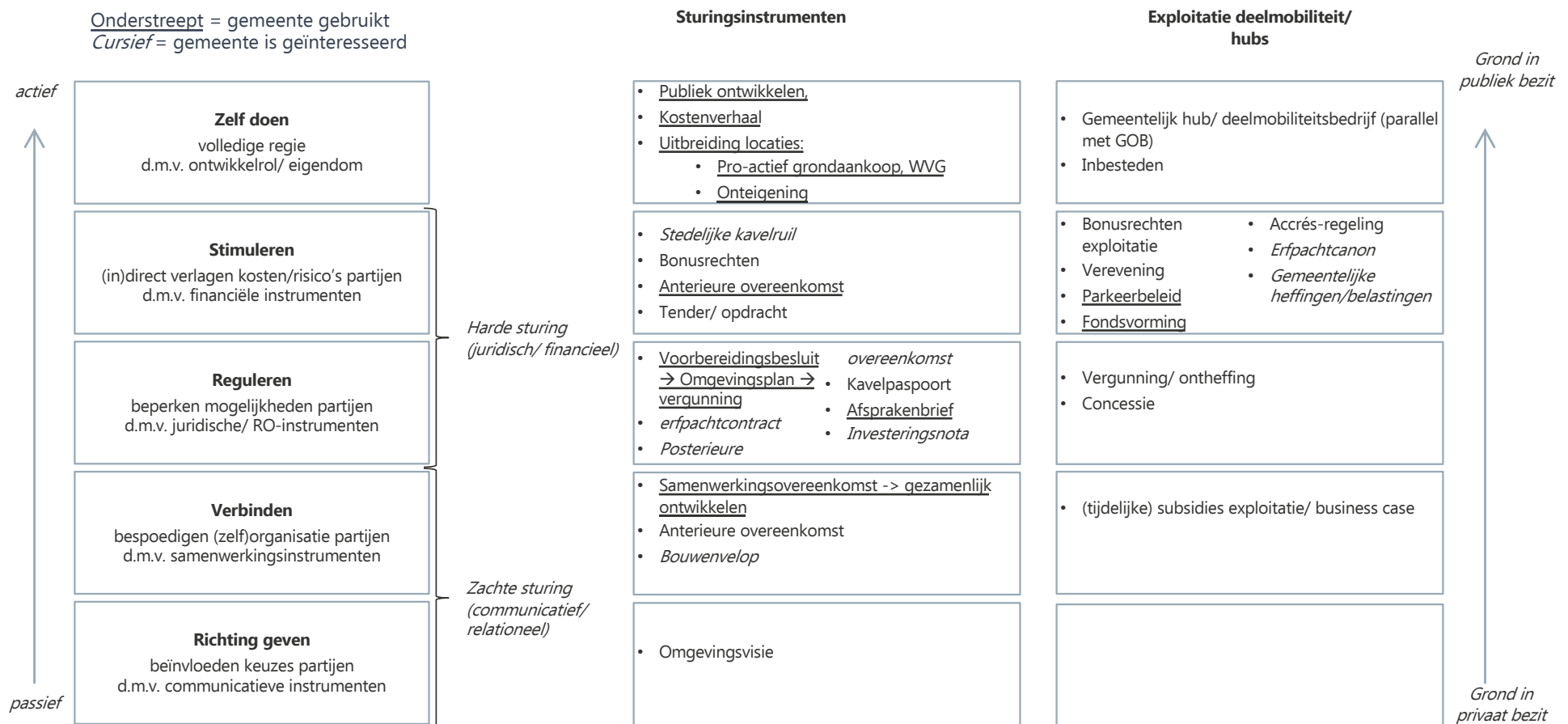
Het eerder gedeelde schema met sturings- en exploitatie-instrumenten is aangepast aan de specifieke situatie in Tilburg om inzichtelijk te maken welke instrumenten toepasbaar zijn, welke momenteel in gebruik (groen) zijn en welke nog niet worden gebruikt maar wel interessant kunnen zijn (cursief). Zie de volgende pagina voor een uitvergroting. Een overzicht van de instrumenten en 'score' voor Tilburg is opgenomen in de bijlage.



1. Gemeentelijke sturing in gebiedsontwikkelingen

1.3 Instrumentarium ter sturing- en bekostiging (2/2)

Onderstreept = gemeente gebruikt
Cursief = gemeente is geïnteresseerd



DEEL B

Hoe doet Tilburg het?

Sectie B richt zich op de werkwijze van Tilburg in relatie tot parkeren, deelmobiliteit en de exploitatie ervan en beschrijft het viersporenbeleid. Hierna wordt het onderscheid tussen een hub en een parkeergarage gedefinieerd. Hierop volgt een paragraaf waar de werking van de Tilburgse parkeerstrategie en het planproces in Tilburg wordt belicht. Tevens wordt de relatie tussen het Tilburgse planproces en de parkeerstrategie behandeld. Daarna wordt de businesscase van deelmobiliteit toegelicht.

De tekst gaat verder met een bespreking van het mobiliteitsfonds en het parkeerfonds, inclusief eventuele aanvullende financiële instrumenten die kunnen worden toegepast om de middelen in het mobiliteitsfonds aan te vullen.



2. Hoe doet Tilburg het

2.1 Viersporenbeleid

Zoals eerder beschreven, staat Tilburg voor een uitdaging met de geplande ontwikkelingen. Met name bij betaalbare woningen ondervinden ontwikkelaars moeilijkheden bij het rond krijgen van hun businesscases, omdat het aanleggen van (veel) ondergrondse parkeerfaciliteiten op het te ontwikkelen perceel kostbaar is en er vaak onvoldoende ruimte is voor benodigde parkeerplaatsen. Bovendien is parkeren op maaiveldniveau in strijd met de gestelde leefbaarheidsdoelen. Om deze uitdaging aan te gaan, richt Tilburg zich op het **creëren van hubs in bestaand vastgoed en het ontwikkelen van hubs in nieuw vastgoed**, met een sterke focus op **maximale sturing**. Het viersporenbeleid is ontwikkeld om dit beleidsmatig te verankeren.

- ▶ Spoor 1. Beter benutten van restcapaciteit in bestaande parkeergarages (binnenstad).
- ▶ Spoor 2. Met de inzet van deelmobiliteit meer (nieuwe) bewoners verleiden om geen eigen auto te hebben.
- ▶ Spoor 3. Gebiedsgericht bijbouwen van parkeercapaciteit (en mobiliteitshubs).
- ▶ Spoor 4: Het ontwikkelen van een parkeerstrategie, in combinatie met natransport op basis van hoogfrequent OV, om het parkeren door bezoekers en werknemers van de binnenstad straks ook te faciliteren aan de rand van de stad (transferia).

Tilburg legt momenteel de nadruk op sporen 1 en 2, waarbij de focus ligt op het beter benutten van (rest)capaciteit en het organiseren van deelmobiliteit. Het gefaseerd uitbreiden van parkeercapaciteit (en mobiliteitshubs) in specifieke gebieden wordt geleidelijk aangepakt.

2. Hoe doet Tilburg het

2.2 Parkeergarages/hubs in Tilburg

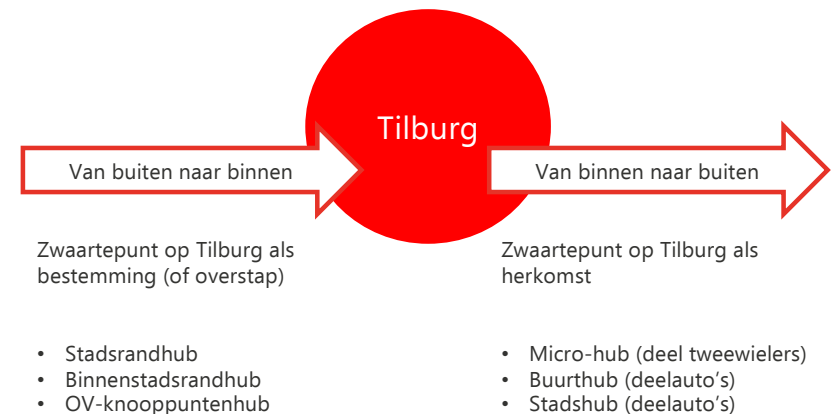
Afbakening begrippen

- Een parkeergarage zonder deelmobiliteit is een parkeergarage, is geen hub.
- Een **private** parkeergarage met deelmobiliteit voor eigen gebruik is geen hub.
- Een mobiliteitshub is **openbaar** toegankelijk. Het gaat wel over autoparkeren en deelmobiliteit (en daaraan gekoppelde energievraag/laden). Het gaat niet over voorzieningen (bv logistiek, maatschappelijke/commerciële plintfuncties)

Zwaartepunt filosofie – primaire doelgroep (functies)

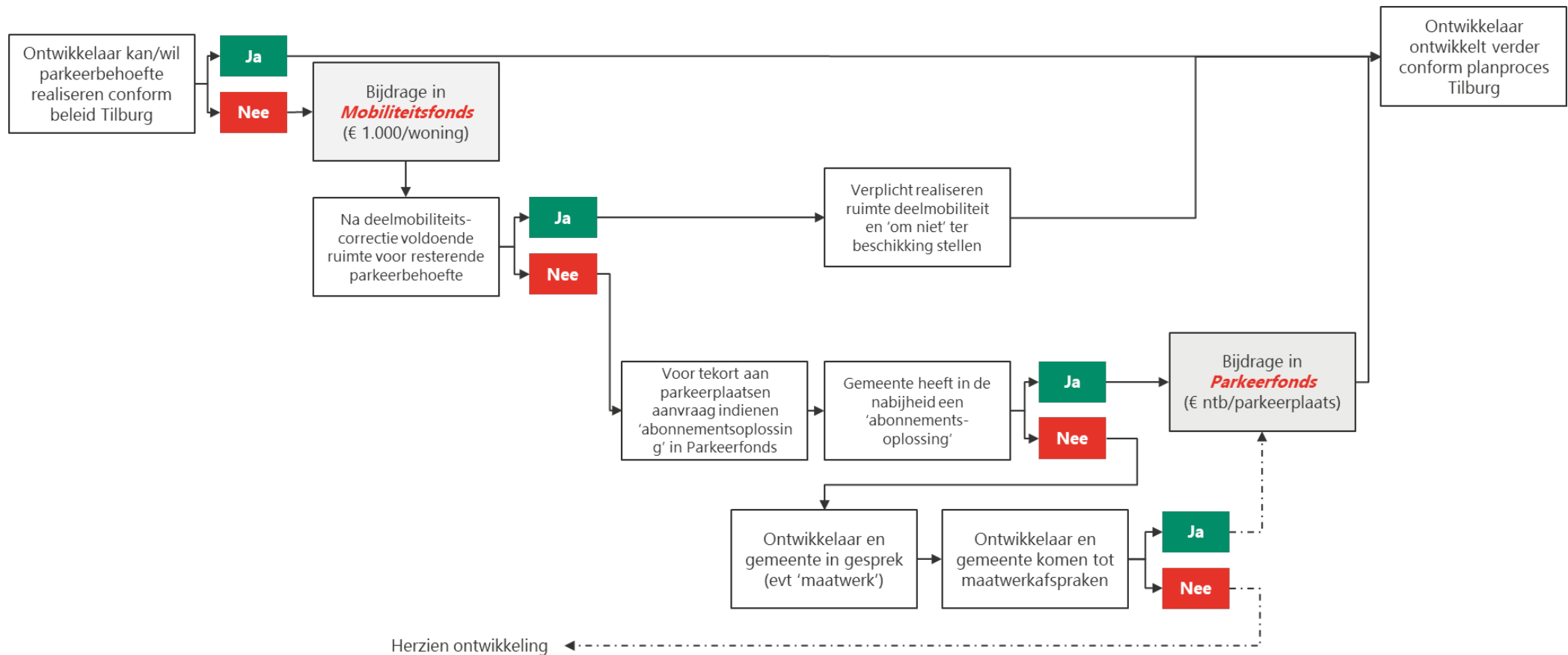
Het soort hub wordt bepaald door:

- Het zwaartepunt van gebruik (is het hoofdzakelijk een herkomst- of bestemmingslocatie)
 - Bestemmingslocaties aan de rand van, of in de stad (stadsrandhub en binnenstadsrandhub) OV-knooppunthub)
 - Bestemmingslocaties bij OV (OV-knooppunthub))
- Bij herkomstlocaties
 - Hubs met deelauto's → wijk- en buurthubs
 - Hubs met deeltweewielers → micohubs



2. Hoe doet Tilburg het

2.3 Parkeerstrategie Tilburg in flowchartvorm (toelichting op sheet 18)



2. Hoe doet Tilburg het

2.4 Hoe werkt de strategie precies?

De parkeerstrategie van Tilburg geeft concreet invulling aan het viersporenbeleid. Enerzijds is de strategie gericht op het verwerven van middelen via het parkeer- en mobiliteitsfonds, en anderzijds streeft het naar het optimaal benutten van de beschikbare ruimte.

Het effectief benutten van ruimte is essentieel, vooral bij binnenstedelijke ontwikkelingen waar vaak beperkte ruimte is om in de parkeerbehoeften te voorzien op het eigen perceel. In dergelijke gevallen kan een ontwikkelaar in aanmerking komen voor een deelmobiliteitsreductie. Hiervoor moet de ontwikkelaar minstens één parkeerplaats voor deelmobiliteit en twee stalplaatsen voor deel-fietsen/scooters realiseren, die kosteloos beschikbaar worden gesteld aan de gemeente. Daarnaast dient de ontwikkelaar verplicht een bijdrage van €1000 per woning te leveren aan het mobiliteitsfonds.

In bepaalde situaties blijkt zelfs na de deelmobiliteitscorrectie onvoldoende ruimte beschikbaar om aan de parkeerbehoefte te voldoen. In dergelijke gevallen moet de ontwikkelaar een aanvraag indienen voor een abonnementsoplossing, waarmee (toekomstige) bewoners kunnen parkeren in een openbare garage. Een vereiste hierbij is dat de garage zich voldoende nabij bevindt. Indien dit mogelijk is kan de ontwikkelaar, na een bijdrage aan het parkeerfonds ontwikkelen. Een kanttekening hierbij is dat niet kan worden voorkomen dat de restcapaciteit op den duur volledig zal worden benut, Tilburg schat dat dit zich in 2027 voor zal doen. Op een gegeven moment zal er dus extra parkeercapaciteit moeten worden gerealiseerd.

Als er onvoldoende restcapaciteit in de nabijheid beschikbaar is, maar de ontwikkeling belangrijk is voor zowel de gemeente als de ontwikkelaar, zal er maatwerk worden overwogen.



2. Hoe doet Tilburg het

2.5 Tilburgs planproces – waar gebeurt wat?

Initiatieffase		Definitiefase	Uitvoeringsfase		Afrondingsfase
Oriëntatie	Haalbaarheid	Definitie	Ontwerp	Realisatie	Projectafronding
Toets op: programma, beleid, bestuurlijke doelen, BP toets en overige ruimtelijke, maatschappelijke, financiële uitgangspunten.	Dekking borgen, haalbaarheidsonderzoek (ruimtelijk, programma, financieel, bestuurlijk, milieukundig), risicoanalyse, gemeentelijke betrokkenheid	Uitgangspunten definiëren (programma, financieel, bestuurlijk, milieu), georganiseerde kostenbewaking, intentieovereenkomst, uitvoeringsstrategie	Het maken van een ontwerp en financiële doorrekening als basis voor de realisatiefase Komen tot overeenkomsten	Daadwerkelijke uitvoering van plannen buiten; technische voorbereiding en uitvoering.	Afsluiten project: afsluiten kostenverhaal, overdracht naar reguliere organisatie
Procesmijlpalen (mijlpalen parkeerstrategie = dikgedrukt)					
-	Deelmobiliteitscorrectie, onderzoek restcapaciteit	Investeringsbesluit, evt. afspraken over 'abonnementsoplossing' , gesprekken voor evt. 'maatwerk' , Intentieovereenkomst, GREX, uitvoeringsstrategie	Projectcontract, bijdrage mobiliteits-/parkeerbonds kostenverhaal, concessieovereenkomst, samenwerkingsovereenkomst	Koop-, verkoop-, huur-, realisatie en/of erfpacht-overeenkomst, omgevingsvergunning,	Afsluiting kostenverhaal

Intermezzo: Belang van goede dekking nader toegelicht

In het proces van gebiedsontwikkeling vormen verschillende posities in de keten elk hun eigen financiële businesscase, waarbij kosten, omzet en het resultaat tussen omzet en kosten worden geanalyseerd. Een 'min' op een van deze posities kan de hele keten doen vastlopen. Vaak ontstaat er een financieel tekort bij parkeeroplossingen, vooral wanneer deze inpandig of ondergronds plaatsvinden, wat lastig terug te verdienen is. De gebruikelijke reacties omvatten het verhogen van opbrengsten, het verlagen van kosten of het aanspreken van overheden voor aanvullende financiering. Echter, publieke middelen zijn niet altijd toereikend om tekorten op te vangen.

De uitdaging wordt groter bij deelmobiliteit, vooral als het marktconforme tarief voor inpandig parkeren niet haalbaar is. De financiële kosten van inpandig parkeren zijn namelijk aanzienlijk hoger dan die van parkeren in de openbare ruimte. Als de deelmobiliteitsaanbieder weinig tot niets betaalt voor inpandig parkeren, brengt dit de business case van de parkeerexploitant in gevaar. Mogelijke oplossingen zijn het vergroten van het verdienvermogen binnen een hub of parkeergarage, bijvoorbeeld door het aanpassen van parkeertarieven en het introduceren van aanvullende commerciële voorzieningen. Een alternatief is het zoeken naar extra financiering via gebiedsontwikkeling en/of samenwerking met gebruikers, bewoners en bedrijven.

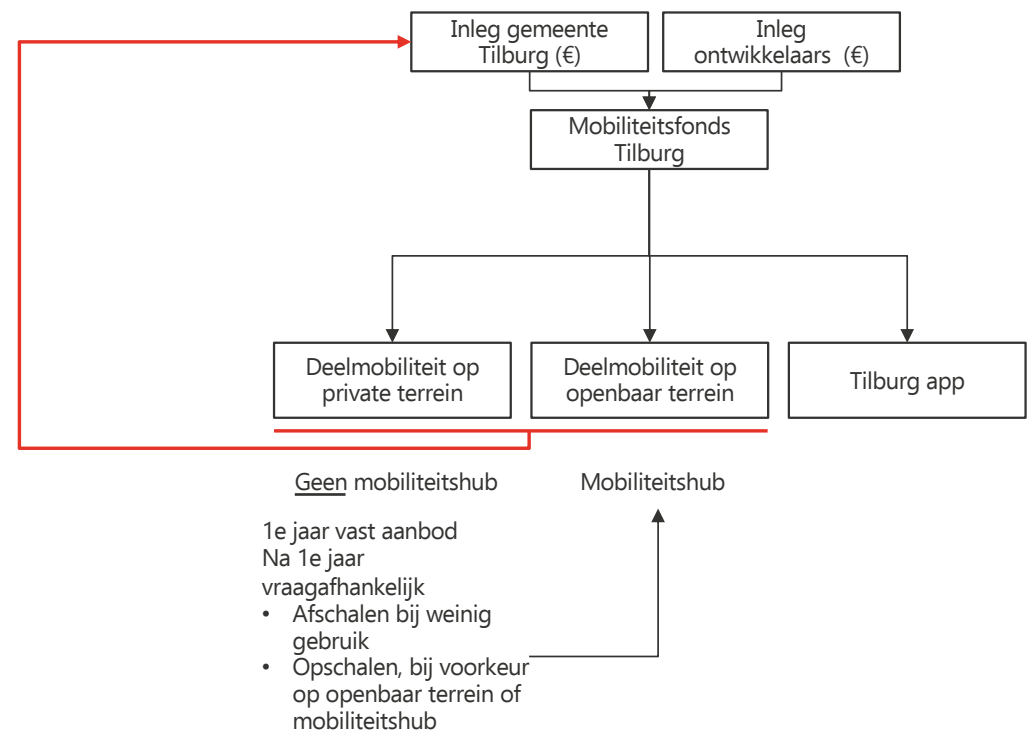
Eigenaar grond	Eigenaar vastgoed	Exploitant	Beheer	Dienstverlener	
- Erfpacht/ huur opstal - (Waardestijging)	- Huur - (Waardestijging)	- Verhuur parkeerplaatsen - Deelmobiliteit	- Vergoeding	- Abonnementen - Pay as you go (gebruik)	OMZET
					OVERSCHOT/TEKORT (DEFICIT)
- Verwerving - Rente	- Verwerving/ huurpenningen grond - OZB - Verzekering - Onderhoud - Algemene kosten	- Huur - Beheerderskosten - Overhead	- Personeel en toezicht - Onderhoud - Nutsvoorzieningen - Schoonmaak - Administratie	- Personeel en toezicht - Huur parkeerplek - Lease voertuigen - Schoonmaak - Administratie	KOSTEN

2. Hoe doet Tilburg het

2.7 Het mobiliteitsfonds

Met de inleg van ontwikkelaar en gemeenten in het mobiliteitsfonds wordt deelmobiliteit op zowel publiek- als privaatterrein bekostigd. Daarnaast zal in een later stadium ook de Tilburgapp worden bekostigd uit het fonds. Het idee is dat de deelmobiliteit zal worden geëxploiteerd door de gemeente – waarmee inkomsten weer terug zullen vloeien in het mobiliteitsfonds, resulterend in een constructie dat lijkt op een revolverend fonds (zie nevenstaand figuur). De wens van de gemeente is de mogelijkheid te hebben om ook te kunnen op- of afschalen naar gelang het gebruik van de deelmobiliteit – de mogelijkheid hiervan wordt momenteel onderzocht.

De kans bestaat dat deelmobiliteit zichzelf, zeker in de eerste jaren, niet volledig zal bedruipen en dat het mobiliteitsfonds niet voldoende middelen zal hebben om de kosten te dekken. Ontwikkelaars zullen terughoudend zijn om incidenteel bij te springen, omdat zij hoogstwaarschijnlijk verwachten dat een enkele bijdrage hun verplichtingen afdekt. Om toch structureel voldoende middelen te hebben voor het borgen van deelmobiliteit heeft de gemeente, naast budgetteringsinterventies zoals ontschotting en allocaties vanuit algemene middelen, ook financierings-/bekostigingsinstrumenten tot haar beschikking om het mobiliteits- en parkeerfonds te vullen. Zie de volgende pagina voor een vergroting van de tabel met instrumenten.



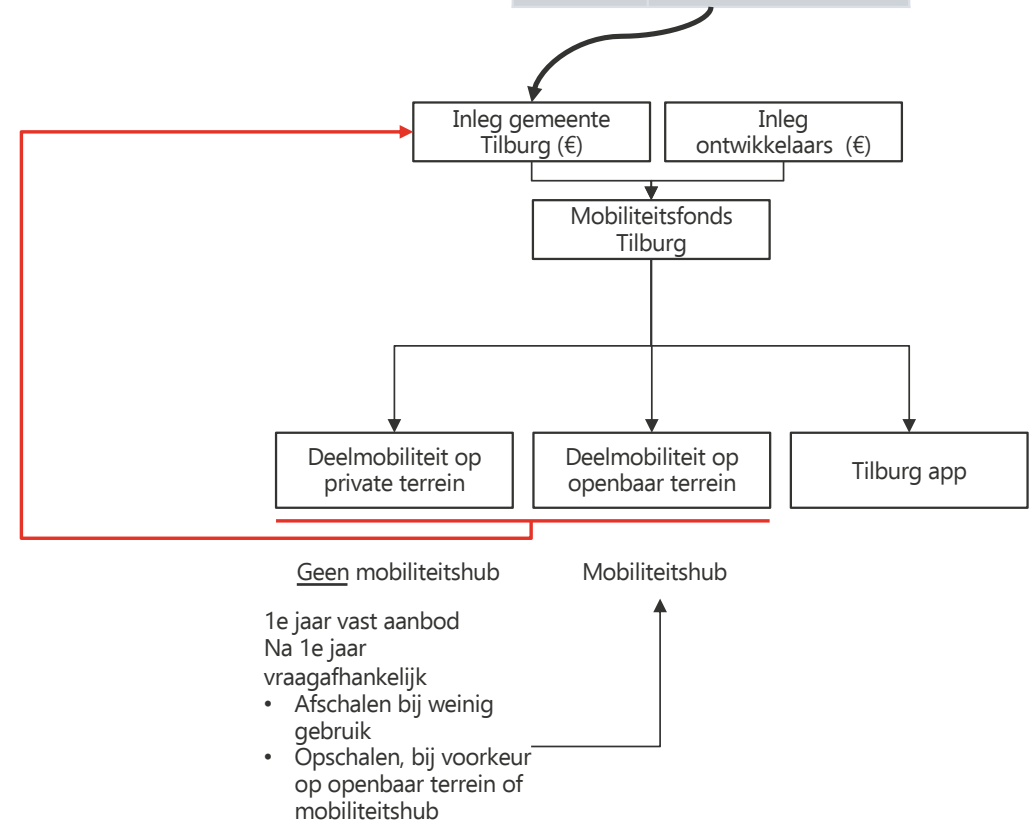
2. Hoe doet Tilburg het

2.8 financierings-/bekostigingsinstrumenten

De kans bestaat dat deelmobiliteit zichzelf, zeker in de eerste jaren, niet volledig zal bedruipen en dat het mobiliteitsfonds niet voldoende middelen zal hebben om de kosten te dekken. Ontwikkelaars zullen terughoudend zijn om incidenteel bij te springen, omdat zij hoogstwaarschijnlijk verwachten dat een enkele bijdrage hun verplichtingen afdekt. Om toch structureel voldoende middelen te hebben voor het borgen van deelmobiliteit heeft de gemeente, naast budgetteringsinterventies zoals ontschotting en allocaties vanuit algemene middelen, ook financierings-/bekostigingsinstrumenten tot haar beschikking om het mobiliteits- en parkeerfonds te vullen. Zie onderstaande tabel.

	Exploitatie parkeergarage/hub/deelmob.
Bestaand instrumentarium	- Gebruikersopbrengsten: - Pay per use - Abonnementen - Inkomsten uit services - Bijdrage uit gebiedsontwikkeling - Opbrengsten parkeren - Afnameverplichtig/ huur door gemeente
Oprekken bestaand instrumentarium	- Erfpacht canon (expl tekort deelmob) - Kostenverhaal, bovenwijkse bijdrage - Dekking vanuit concessie - Publieke grex gebied - Mobiliteitsfonds (met verplichte afdracht)
Alternatieve bekostiging	- Baatbelasting: algemeen (ingezet, OZB), specifiek (gebiedsheffing) - Allocatie overige belastingen

	Exploitatie hub/ deelmob.
Bestaand instrumentarium	- Gebruikersopbrengsten: - Pay per use - Abonnementen - Inkomsten uit services - Bijdrage uit gebiedsontwikkeling - Opbrengsten parkeren - Afnameverplichtig/ huur door gemeente
Oprekken bestaand instrumentarium	- Erfpacht canon (expl tekort deelmob) - Kostenverhaal, bovenwijkse bijdrage - Dekking vanuit concessie - Publieke grex gebied - Mobiliteitsfonds (met verplichte afdracht)
Alternatieve bekostiging	- Baatbelasting: algemeen (ingezet, OZB), specifiek (gebiedsheffing) - Allocatie overige belastingen



DEEL C

Kenniskwartier

In dit deel wordt eerst ingegaan op het Kenniskwartier als geheel, met aandacht voor de geplande mobiliteitsaanpak en de beleidsmatige borging daarvan. Vervolgens worden de drie deelgebieden belicht die als eerst ontwikkeld zullen worden, waarna een diepere blik volgt op de zaken die beleidsmatig moeten worden geborgd. Voor de overige alle deelgebieden zijn fiches opgenomen in de bijlagen waarin in wordt gegaan op de verhaallijn, het ruimtelijk programma, de bruto parkeerbehoefte, de visie op parkeerstrategie, het doorlopen van afwegingscriteria en de planning en fasering. Deze fiches zijn opgesteld in samenwerking met Goudappel.

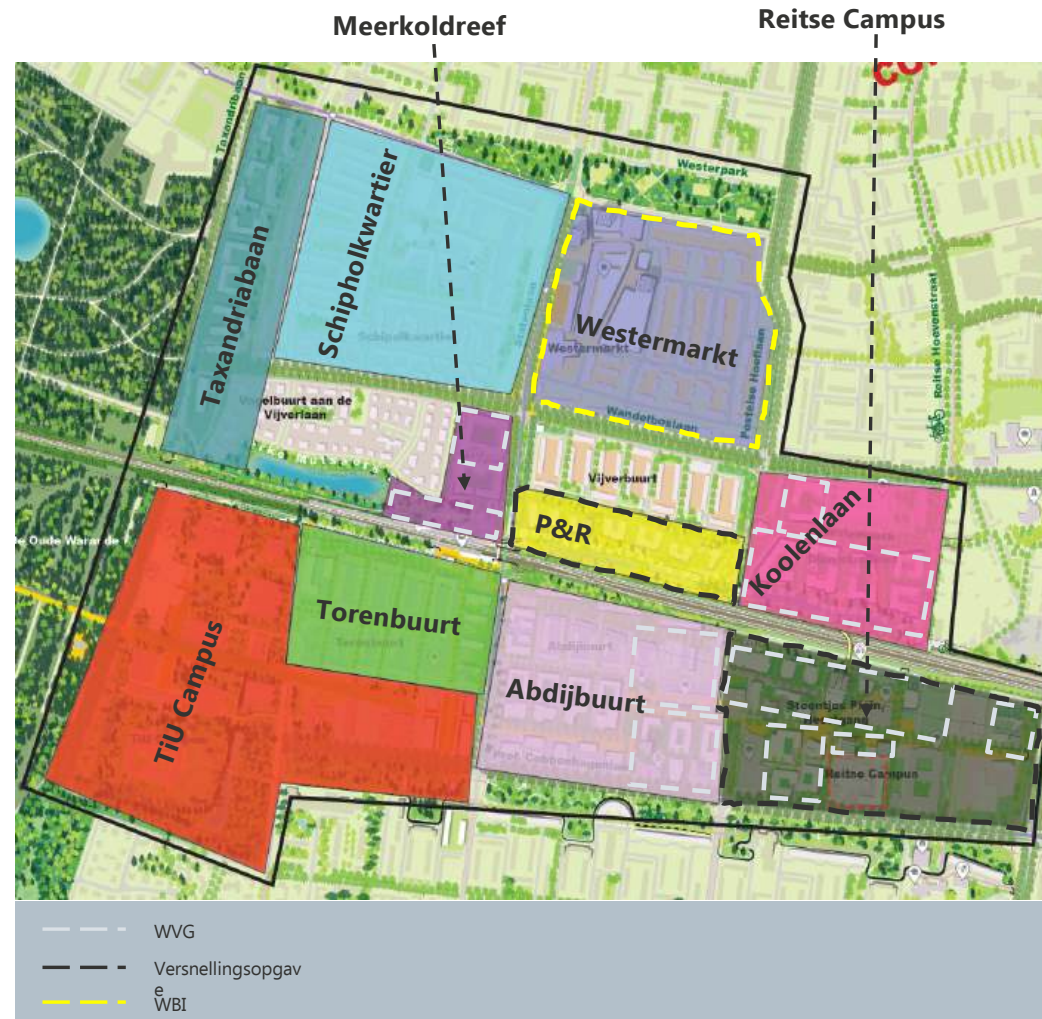


3. Kenniskwartier

3.1 Inzoomen op het Kenniskwartier

In het Kenniskwartier wordt een belangrijk deel van de verstedelijkingsopgave van Tilburg gerealiseerd. De ambitie is om hiervan een toekomstbestendig, levendig, dynamisch en inclusief woon-werkgebied te maken, en het te laten uitgroeien tot een belangrijke (boven)regionale pijler van de Kennisas. Het Kenniskwartier bestaat uit negen deelgebieden: Reitse Campus, Abdijsbuurt, Torenbuurt, Meerkoldreef, P&R/Middenbuurt, Koolenlaan/Dionysusbuurt, Westermarkt, Schipholkwartier en de Taxandrialaan, zoals te zien is op de afbeelding hiernaast. Het rode deelgebied TiU campus maakt geen onderdeel uit van dit rapport.

Twee van de deelgebieden - Reitse Campus en P&R/Middenbuurt - zijn door het Rijk aangewezen als versnellingslocaties. Daarnaast zijn er voor de Westermarkt middelen ter beschikking gesteld vanuit de Woningbouw Impuls. Dit houdt in dat Tilburg extra financiële steun krijgt voor de ontwikkeling van deze drie locaties, maar ook dat de stad aanvullende verplichtingen heeft qua snelheid waarop zij deze locaties moet ontwikkelen.



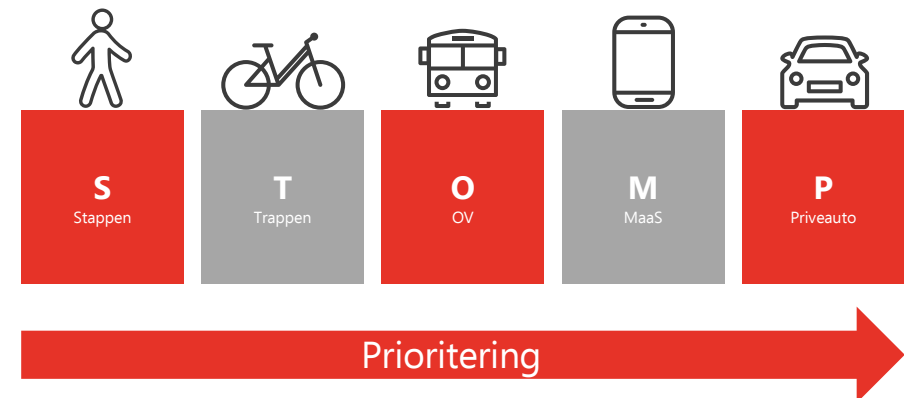
3. Kenniskwartier

3.2 Beleidsmatige borging Mobiliteitsstrategie Kenniskwartier

De kaders voor de mobiliteitsstrategie voor het kenniskwartier zullen als eerst hun borging vinden in het Omgevingseffectrapport (OER), deze is op het moment van schrijven nog niet vastgesteld. Wat in ieder geval vaststaat is dat de woningbouwopgave in Tilburg zal zorgen voor een verdere toename van het aantal verplaatsingen in de stad. Als Tilburg op de traditionele wijze doorgaat, zal het verkeer in 2040 vastlopen door een te groot aantal auto's, waarvoor simpelweg de ruimte ontbreekt. De stad zet daarom in op het vergroten van de capaciteit van het mobiliteitssysteem. Sinds 2016 hanteert Tilburg hiervoor plannen die gebaseerd zijn op de Mobiliteitsaanpak Tilburg (MAT). Dit is een adaptieve aanpak die rekening houdt met zowel infrastructuur als menselijk gedrag, techniek en samenwerking. In de netwerkvisie van 2018 is besloten het 'van binnen naar buiten-principe' toe te passen. Dit betekent dat zoveel mogelijk autoverkeer via de tangen (om de stad) wordt afgehandeld, in plaats van door de stad over de Ringbanen en de Cityring (Parking). Verkeer rijdt zo steeds meer om de stad heen.

Nu is in het OER een verdere herstructurering opgenomen, met de focus op manieren van verplaatsen die per persoon minder parkeerruimte op straat en ruimte op de weg innemen. Hiervoor beoogd de stad het STOMP-principe op te nemen in haar beleid. Dit betreft een ruimtelijk ordeningsconcept waarbij de mens centraal staat. Dit principe geeft prioriteit aan respectievelijk: Stappen (lopen), Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, Mobility as a Service (MaaS, het aanbieden van meerdere mobiliteitsdiensten onder één knop) en tot slot de Particuliere auto (zie nevenstaand figuur). Als de eerste vier goed zijn geregeld, is er minder behoefte aan een privéauto's en komt er meer ruimte vrij voor andere ruimteclaims.

De volgende stap is deze punten uit het OER borgen in het omgevingsprogramma en omgevingsplan respectievelijk



3. Kenniskwartier

3.3 Voorgenomen borging van het STOMP-principe in het Kenniskwartier (1/2)

Stappen

Tilburg maakt lopen de meest aantrekkelijke manier van verplaatsen met goede en veilige wandelroutes, oversteekpaden, en kleinschalige concentraties van voorzieningen zoals kinderopvang, apotheek en kleine supermarkt, zodat alle dagelijkse dingen dichtbij zijn. De openbare ruimte is aantrekkelijk en veilig en nodigt uit om binnen de wijk te voet te verplaatsen. De wijk wordt ook toegankelijk voor mensen met een rolstoel of rollator.

Trappen

Voor langere afstanden wordt het fietsnetwerk verstevigd, vooral in oost-westrichting. Er wordt onderscheid gemaakt tussen snelle fietsverbindingen (naar de binnenstad en Reeshof) en meer op beleving gerichte 'slowlanes' zoals de verlengde Esplanade. Hier wordt fietsen gekoppeld aan activiteit en ruimtelijke functies en mengt het zich met voetgangers. Er komt een riante onderdoorgang voor fietsers en wandelaars onder de Ringbaan-West, waardoor het Spoorpark zonder drukke kruisingen kan worden bereikt en een aantrekkelijke fiets- en wandelroute naar de binnenstad ontstaat. Ook in Noord-Zuid richting worden verbeteringen doorgevoerd, zoals drie nieuwe spooronderdoorgangen voor fietsers en wandelaars. Dit verkleint de maaswijdte van het bestaande fiets- en loopnetwerk en verbetert de verbinding met de snelfietsroutes naar Waalwijk, Breda en Oosterhout. Het winkelcentrum Westermarkt wordt goed bereikbaar voor de nieuwe woningen en inwoners ten zuiden van het spoor.

Openbaar Vervoer

Door het Kenniskwartier komt een snelle hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) verbinding die vanaf het Centraal Station via de Cobbenhagenlaan en de Westermarkt naar de Reeshof rijdt. Deze verbinding krijgt deels een eigen infrastructuur (busbaan) en is snel, comfortabel en frequent. Vanaf de haltes van de HOV-lijn worden comfortabele en veilige loopverbindingen naar bestemmingen in het Kenniskwartier gerealiseerd. Rondom haltes van openbaar vervoer wordt verdicht met een menging van functies, zodat nieuwe bewoners potentiële trein- en busreizigers zijn. Het station Tilburg Universiteit wordt vernieuwd om het aantrekkelijk te maken om via het spoor te reizen. De loop- en fietsverbindingen vanuit het station naar de wijk worden verbeterd. Een hogere sprinterfrequentie wordt verwacht vóór 2030 en in combinatie met een goede mobiliteitshub verhoogt dit het bereik van het station. Er wordt rekening gehouden met een eventuele intercity-status na 2035-2040.

3. Kenniskwartier

3.3 Voorgenomen borging van het STOMP-principe in het Kenniskwartier (2/2)

Mobiliteitsdiensten (MaaS)

De verstedelijking van het Kenniskwartier vereist niet alleen aanpassingen in het netwerk, maar ook een overgang van autobezit naar autogebruik. Door de openbare ruimte aan te passen en nieuwe mobiliteitsdiensten (Mobility As A Service) in te voeren, kan de ruimte voor mobiliteit worden beperkt. Dit komt ten goede aan stedelijke programma's en verblijfsplekken in de openbare ruimte. Er worden centrale mobiliteitshubs gerealiseerd, waar ook deelauto's beschikbaar zijn. Deze hubs zijn goed bereikbaar vanuit de stad en de regio, waardoor minder mensen een eigen auto nodig hebben. Dit is noodzakelijk omdat er minder ruimte voor parkeren op straat komt. Het gebied blijft per auto bereikbaar, maar bewoners worden minder afhankelijk van een eigen auto en gebruiken deze minder vaak.

Privéauto's

Om het Kenniskwartier altijd bereikbaar te houden, wordt de auto-infrastructuur geleidelijk afgebouwd. Tot 2030 betreft dit vooral aanpassingen in de wegen binnen het gebied. Na 2030 worden ook wegen rondom het Kenniskwartier aangepast, zoals de gedeeltelijke afwaardering van Ringbaan West (van 2x2 naar 2x1) en aanpassing van kruispunten. Ook wordt het onmogelijk gemaakt voor doorgaand verkeer om de Statenlaan bij Station Tilburg Universiteit te gebruiken, om de leefbaarheid in het Kenniskwartier te waarborgen. Parkeren wordt een middel om ruimte te creëren. Door te profiteren van parkeerreductie dankzij nabijheid, wordt de afhankelijkheid van een eigen auto verminderd en worden autoritten verminderd, verkort of voorkomen. Parkeren speelt een cruciale rol in de modal-shift op plot- en

wijkniveau. De parkeerreductie wordt ook gebruikt om deelmobiliteit aan te bieden in mobiliteitshubs, wat de vraag naar betaalbare deelmobiliteit stimuleert.



Locaties van de mobiliteitshubs (bron: verkeer in werkdokument)

3. Kenniskwartier

3.4 Voorgenomen parkeerstrategie Kenniskwartier (1/2)

Huidige uitgangspunten

De Nota Parkeernormen stelt dat ontwikkelaars in principe het parkeervraagstuk (voor zowel auto's als fietsen) op eigen terrein moeten oplossen. Voor gebiedsontwikkelingen is dit echter inefficiënt. Een voorbeeld hiervan is de Spoorzone, waar alle autoparkeerplaatsen zijn opgelost in drie gemeentelijke parkeergarages. Ondanks een mix van functies en bezoekers leidt dit tot aanzienlijke exploitatieverliezen.

Voor het Kenniskwartier is een integraal en flexibel parkeerkader essentieel. Door het parkeren te centraliseren in openbare parkeergarages en een duidelijke rol voor de gemeente te definiëren, kan een efficiënte en duurzame parkeeroplossing worden gecreëerd. Daarnaast zorgen specifieke maatregelen zoals mobiliteitsreductie, gefaseerd betaald parkeren en het benutten van private parkeer capaciteit voor een gebalanceerde en toegankelijke parkeersituatie voor zowel bewoners als bezoekers. Door slim om te gaan met restcapaciteit en tijdelijk mobiliteitsmanagement in te richten, kan de parkeerefficiëntie en exploitatie verder worden geoptimaliseerd. Hierna volgt een bondige uiteenzetting van uitgangspunten en punten die aandacht vereisen bij het opstellen van het parkeerbeleid voor het Kenniskwartier.

Behoeftte aan een duidelijk parkeerkader

Voor het Kenniskwartier is een duidelijk parkeerkader noodzakelijk. Hierbij worden de volgende uitgangspunten voorgesteld:

1. Openbare Parkeergarages als Oplossing: Parkeren voor nieuwe ontwikkelingen wordt opgelost in gebouwde, openbaar toegankelijke parkeergarages die tevens fungeren als mobiliteitshubs. De Zwijsengarage in de Spoorzone is een goed voorbeeld met deelauto's, deelscooters en deelfietsen in aparte ruimtes.
2. Rol van de Gemeente: De gemeente wordt exploitant van deze parkeervoorzieningen. Bij standalone gebouwen is de gemeente eigenaar; bij geïntegreerde garages in wooncomplexen is de gemeente huurder voor minimaal 30 jaar. De gemeente is verantwoordelijk voor het Programma van Eisen (PVE) en eigenaar van de parkeerapparatuur.
3. Laadmogelijkheden: Alle garages worden maximaal voorzien van laadmogelijkheden voor elektrische voertuigen.
4. Daar waar nodig afwijken van de Nota Parkeernormen 2023: Op sommige onderdelen wordt minder ruimte gelaten. Bezoekersparkeren wordt bijvoorbeeld altijd opgelost in openbare parkeergarages.
5. Mobiliteitsreductie en Mobiliteitsfonds: Mobiliteitsreductie is verplicht, inclusief een bijdrage aan het Mobiliteitsfonds.
6. Dubbelgebruik en Parkeer-in-Zicht Tool: Dubbelgebruik wordt per deelgebied onderzocht, met mogelijke uitwijk naar aangrenzende gebieden. Het parkeer-in-zicht tool geeft hier inzicht in.

3. Kenniskwartier

3.4 Voorgenomen parkeerstrategie Kenniskwartier (2/2)

Aandachtspunten voor het Kenniskwartier

1. Onbalans in Parkeerdruk: Het programma kent veel woningen en weinig andere functies, waardoor de piekmomenten 's avonds en in het weekend liggen. Hierdoor kan meer woningbouw niet altijd leiden tot meer dubbelgebruik. Deelontwikkelingen die hun eigen parkeeroplossing regelen, zoals hogere segmenten, kunnen bijdragen aan een positieve exploitatie.
2. Parkeerbalans op Werkdagen: Er zal restcapaciteit zijn op werkdagen overdag. Dit betekent dat er geen aparte P+R voorziening nodig is. Een garage nabij het station kan met een dagtarief van €5,00 een P+R-functie vervullen.
3. Tijdelijke Parkeervoorziening: Het is verstandig om ten noorden van Boerke Mutsaers een tijdelijke parkeervoorziening aan te leggen.
4. Gefaseerd Betaald Parkeren: Het gebied krijgt gefaseerd betaald parkeren met tarieven van €0,30 per 30 minuten voor het eerste uur en €0,30 per 10 minuten daarna. Daarnaast komt er een bezoekersregeling voor bestaande bewoners.
5. Afkoopsom voor Parkeren: Het is wenselijk om een afkoopsom (Parkeerfonds) te vragen, zelfs als dit de GREX in de problemen brengt. Het betaald parkeren op straat zal namelijk voldoende middelen genereren om eventuele tekorten in de GREX te dekken.
6. Vergunningen en Bezoekersregelingen: Bewoners van nieuwe complexen krijgen geen vergunning om op straat te parkeren, maar hun bezoekers kunnen wel gebruik maken van restcapaciteit op straat. Alleen bewoners van complexen waar bezoekers op straat moeten parkeren, komen in aanmerking voor een bezoekersregeling.
7. Private Parkeervoorzieningen: Er zijn ook private parkeervoorzieningen in het gebied. Idealiter worden afspraken gemaakt met deze partijen over het benutten van eventuele restcapaciteit, bijvoorbeeld door middel van abonnementen of door deze voorzieningen een openbaar karakter te geven. Restcapaciteit in het weekend kan gebruikt worden om goedkopere parkeerproducten aan te bieden, zoals 5+2 abonnementen. Dit kan voorkomen dat lagere inkomens zich geen auto kunnen permitteren in dit gebied.
8. Tijdelijk Mobiliteitsbedrijf: Analoog aan de ontwikkeling van KnoopXL in Eindhoven, is het te overwegen om een tijdelijk mobiliteitsbedrijf in te richten voor het organiseren van parkeren en deelmobiliteit in het gebied.

3. Kenniskwartier

3.5 Wat moet nog beleidsmatig worden geborgd voor Kenniskwartier als geheel?

Aandachtspunten en hun deadlines Kenniskwartier als geheel (gebaseerd op Dashboard & planning Kenniskwartier v 11-04-2024)

	Beleidsmatig geborgd?	Benodigd	Deadline*
Mobiliteitsvisie Tilburg/Kenniskwartier (b.v. borgen autoluwe ontwikkeling)	Nee, wel aanknopingspunten in OER	Besluit college wijziging omgevingsplan	Oktober 2024
Oprichten parkeer- en mobiliteitsfonds	Nee, wel aanknopingspunt aanwezig in nota parkeernormen 2023	Vaststelling financieringsstructuur en operationele richtlijnen in omgevingsprogramma en juridische borging in omgevingsplan	September 2024
Stedelijke visie of gebiedsvisie Kenniskwartier op deelmobiliteit	Nee, wel aanknopingspunt aanwezig in nota parkeernormen 2023	Vaststelling visie op Deelmobiliteit door college. Afwijkende afspraken kunnen landen in een AO/SOK	Oktober 2024
Aanpassing zonering	Nee	Besluit college wijziging omgevingsplan	Oktober 2024
Parkeerbeleid (o.a. gebruik restcapaciteit en kaders voor het omgaan met disbalans in parkeerdruk)	Nee	Besluit college/gemeenteraad parkeerbeleid Vaststelling operationele richtlijnen in omgevingsprogramma en juridische borging in omgevingsplan Alternatief: afspraken borgen met private partijen in AO gevolgd door een SOK	Juli 2024
Omgevingsvisie WVG gebieden	Nee	Besluit college wijziging omgevingsvisie	Juni 2025

**Deadline gebaseerd op het tijdig realiseren van de eerste ontwikkelingen (Reitse Campus, Middenbuurt en Westermarkt)*

3. Kenniskwartier

3.6 Inzoomen op deelgebieden 1^e fase

Van de negen gebieden bevinden zes zich nog in de visievormende fase. Dit zijn: Abdijbuurt, Meerkoldreef, Schipholkwartier, Torenbuurt, Koolenlaan/-Dionysusbuurt en Taxandriabaan. Voor deze gebieden zijn nog geen concrete plannings vastgesteld. Verder heeft de gemeente in vier gebieden een WVG gevestigd in juni 2022 (zie nevenstaande afbeelding). De Wet voorkeursrecht gemeenten (WVG) geeft gemeenten het recht om als eerste grond te kopen in bepaalde gebieden. Dit helpt bij toekomstige woningbouwprojecten. Met het vestigen van de WVG in 2022 is de gemeente verplicht om binnen 3 jaar, dat wil zeggen voor juni 2025, een nieuw omgevingsvisie vast te stellen voor deze gebieden.

Qua volgorde zullen drie ontwikkeling vooruit lopen op de rest, dat zijn:

- 1) Reitse Campus
- 2) P&R/Middenbuurt
- 3) Westermarkt

Deze gebieden zijn aangegeven met rode pijlen op de afbeelding hiernaast. Om de ontwikkelingen beter te begrijpen, hebben we de projectleiders van de verschillende gebieden geïnterviewd. In de volgende slides geven we per deelgebied context en bespreken we het programma, het parkeerplan, en het fietsparkeerplan. Op basis hiervan identificeren we aandachtspunten en stellen we deadlines vast om de planning succesvol te halen. In bijlage X zijn fiches en gedetailleerde plannings te vinden voor alle deelgebieden.



3. Kenniskwartier

3.7 Inzoomen op deelgebieden 1^e fase – Reitse Campus

Context

Reitse Campus zal als eerste deelgebied in het Kenniskwartier worden ontwikkeld, en zal daarbij dienen als katalysator voor de rest van het gebied. Daarbij is het deelgebied aangewezen als versnellingslocatie door het Rijk en heeft hiervoor vanuit het ministerie van IenW een specifieke uitkering ontvangen, welke als doel heeft om op korte termijn de benodigde bovenplanse infrastructurele voorzieningen te verwezenlijken. Deze beschikking komt met verplichtingen wat betreft de snelheid van de ontwikkeling, welke uiterlijk eind 2027 moet beginnen. Zodoende is er al in 2022 door de gemeente een Wet voorkeursrecht gemeente (WVG) gevestigd voor een viertal percelen

Op de volgende slide is een tabel opgenomen met enkele aandachtspunten en de bijbehorende deadline. Dit

Ruimtelijk programma

Het ruimtelijk programma bevat 2127 woningen, waarvan 1276 toegankelijk zijn voor starters en studenten. Een aandachtspunt is dat het aantal woningen voor starters onder de kritische massa ligt om de beoogde bedrijvigheid en voorzieningen naar het gebied te trekken.

Parkeerstrategie

Gezien het programma gericht op starters en studenten en het streven tot een autoluwe ontwikkeling lijkt het wenselijk om de Reitse Campus toe te voegen aan Zone A van de Nota Parkeernormen. Gezien de snelheid waarop moet

worden ontwikkeld zal dit niet op tijd lukken. Een kansrijk – en sneller – alternatief wordt gezien in het werken met nulvergunningen bij bepaalde woningtype. Daarnaast wordt vanuit het kader van de versnellingsontwikkeling

aan ontwikkelaars meegegeven dat er geen parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd. Verder zal er worden gewerkt met gereguleerd parkeren, bewonersvergunningen en abonnementen. Voor zowel Reitse Campus als omliggende gebieden. De optie hiertoe is geborgd in de nota parkeernormen 2023.

De nulvergunningregeling is alleen mogelijk na de reductie deelmobiliteit en een storting in het mobiliteitsfonds en heeft daarnaast ook een besluit van het college. Voor fietsparkeren zijn er, ondanks de grote ruimteclaim, momenteel geen concrete uitgangspunten

Verder kan er mogelijk gebruik worden gemaakt van private parkeergarages, hier zouden afspraken voor moeten worden gemaakt met private partijen.

Tot slot is er voor de ruimtelijke borging en inpassing van fietsparkeren nog geen concreet plan.

3. Kenniskwartier

3.7 Inzoomen op deelgebieden 1^e fase – Reitse Campus

Gebiedsspecifieke aandachtspunten en hun deadlines Reitse Campus (gebaseerd op Dashboard & planning Kenniskwartier v 11-04-2024)

	Beleidsmatig geborgd?	Benodigd	Deadline
Afspraken fietsparkeren (noodverband)	Ja, geborgd in nota parkeernormen	Afspraken met private partijen in AO gevolgd door een SOK	Juli 2024
Afspraken deelmobiliteit (noodverband)	Ja, geborgd in nota parkeernormen	Vraagt verdere borging in omgevingsplan, specifieke afspraken kunnen landen in een AO/SOK Besluit college wijziging omgevingsplan	31 oktober 2024
Aanpassing Zonering	Nee	Besluit college wijziging omgevingsplan	31 oktober 2024
Afspraken gebruik private parkeergarage(s)	Nee	Afspraken met private partijen in AO gevolgd door een SOK	Juli 2024

3. Kenniskwartier

3.8 Inzoomen op deelgebieden 1^e fase – P&R (Middenbuurt)

Context

Net zoals de Reitse Campus is P&R (middenbuurt) aangewezen als versnellingsgebied. Zo gelden hier dezelfde voorwaarden qua looptijd en planning. Bijzonder aan het gebied is dat de grond in eigendom is van de gemeente. Op het moment van schrijven (midden juni 2024) is de planvorming van P&R nog niet ver qua uitwerking. Op hoofdlijnen wordt gesproken over een hoogwaardige woonomgeving in een groene-blauwe zone. Op de volgende slide is een tabel opgenomen met enkele aandachtspunten en de bijbehorende deadlines.

Ruimtelijk programma

Het voorlopige ruimtelijke programma (8 april 2024) bestaat uit 533 woningen waarbij een relatief groot deel van de woningen bestaat uit sociale huurwoningen en betaalbare koopwoningen. Daarnaast zal een deel van de woningen behoren tot het hogere segment.

Parkeerstrategie

Op hoofdlijnen: weinig dubbelgebruik en een eenduidig programma. Mogelijk zal er restcapaciteit aanwezig zijn waar omliggende gebieden gebruik van kunnen maken. Verder is de wens aanwezig om deelmobiliteit aan te bieden, zeker gezien de nabijheid van het station. Ook hier is er voor de ruimtelijke borging en inpassing van fietsparkeren nog geen concreet plan.

3. Kenniskwartier

3.8 Inzoomen op deelgebieden 1^e fase – P&R (Middenbuurt)

Gebiedsspecifieke aandachtspunten en hun deadlines P&R (gebaseerd op Dashboard & planning Kenniskwartier v 11-04-2024)

	Beleidsmatig geborgd?	Benodigd	Deadline
Afspraken fietsparkeren (noodverband)	Ja, geborgd in nota parkeernormen	Afspraken met private partijen in AO gevolgd door een SOK	Juli 2024
Afspraken deelmobiliteit (noodverband)	Ja, geborgd in nota parkeernormen	Vraagt verdere borging in omgevingsplan, specifieke afspraken kunnen landen in een AO/SOK Besluit college wijziging omgevingsplan	31 oktober 2024
Aanpassing Zonering	Nee	Besluit college wijziging omgevingsplan	31 oktober 2024
Afspraken gebruik private parkeergarage(s)	Nee	Afspraken met private partijen in AO gevolgd door een SOK	Juli 2024

3. Kenniskwartier

3.9 Inzoomen op deelgebieden 1^e fase – Westermarkt

Context

Met de aanwezigheid van een winkelcentrum concentreert Westermarkt zich op lokale economische activiteiten zoals detailhandel en horeca. Het doel is om Westermarkt het voorzieningshart van Tilburg-West te laten blijven, inclusief maatschappelijke voorzieningen, met een autoluwe inrichting. Om de gebiedsontwikkeling te versnellen, vooral voor betaalbare woningen, heeft het Rijk via een Woningbouwimpuls een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de Westermarkt. Deze bijdrage is gebonden aan de realisatie van het opgegeven woningbouwprogramma en de fasering zoals aangegeven in de aanvraag. De gemeente Tilburg moet de realisatie van de woningen en de bijbehorende maatregelen voltooien vóór 30 juni 2033.

Van alle deelgebieden lijken de plannen voor de Westermarkt het meest ver gevorderd. Gezien het belang van de ontwikkeling is tijd de leidende factor, en een mogelijk financieel verlies op de ontwikkeling zou acceptabel zijn. Hiervoor is echter wel instemming van de gemeenteraad nodig. Bovendien zijn er verschillende erfpachtcontracten van kracht in het gebied, wat een complicerende factor vormt. Het veranderen van de voorwaarden zonder draagvlak is geen wenselijke optie.

Ruimtelijk Programma

De afspraken vanuit de Woningbouwimpuls zijn leidend voor het ruimtelijk programma van de Westermarkt. Het project beoogt de realisatie van 766 woningen, waarvan 422 betaalbare woningen: 154 sociale woningen, 161 middenhuurwoningen en 107 betaalbare koopwoningen.

Parkeerstrategie

Parkeren staat al langere tijd onder druk in Westermarkt, vooral voor personen die in het gebied werken. De gemeente is voornemens om de piek bij personeelsparkeren te dempen. Dit vraagt om goede afstemming met de werkgevers in het gebied, maar kan ook meer sturend worden aangepakt door de gemeente met aanpassingen aan het ruimtelijk programma.

De geplande verdichting vraagt om extra aandacht voor het oplossen van de parkeeropgave, en een sluitend parkeerprogramma is een basisvoorwaarde. Uit een interview met de projectleider van de gebiedsontwikkeling bleek dat er een ondergrondse parkeergarage zal worden gerealiseerd, waarbij een deel van het maaiveld parkeren in stand wordt gehouden. Het exacte aantal parkeerplaatsen is op het moment van schrijven nog niet duidelijk. Voor de parkeeropgave van de Westermarkt kan ook worden gekeken naar de restcapaciteit van het Schipholkwartier. Uit het interview kwam verder naar voren dat het gebruiken van restcapaciteit van private garages geen handige oplossing is vanwege het probleem van dubbelgebruik.

Er zal ook worden ingezet op deelmobiliteit, wat voor een B-gebied resulteert in een 20% reductie op de geldende parkeernorm, mits de gevraagde hoeveelheid deelmobiliteit kan worden geborgd.

Het fietsparkeren zal tot slot door de gemeente worden geborgd. Dit zal mogelijk gebeuren met een openbaar toegankelijke, bewaakte fietsenstallingen. Hiervoor zal in een vroeg stadium een pilot voor worden opgezet.

3. Kenniskwartier

3.9 Inzoomen op deelgebieden 1^e fase – Westermarkt

Gebiedsspecifieke aandachtspunten en hun deadlines Westermarkt (gebaseerd op Dashboard & planning Kenniskwartier v 11-04-2024)

	Beleidsmatig geborgd?	Benodigd	Deadline
Erfpachtcontract wijzigen of ontbinden	Nee, grond tot wijziging moet voortkomen uit omgevingplan	Besluit college omgevingsplan. Komen tot wijzigingsovereenkomst met erfpachter (minnelijke schikking), hierbij ook instemming College of Gemeente raad nodig. Doorlopen juridische procedure bij de rechtbank in het geval er niet tot een overeenkomst kan worden gekomen.	September 2024
Sluiten DVO	-	Dienstovereenkomst bedrijven	September 2024

DEEL D

Aanbevelingen



4. Aanbevelingen/reflectie

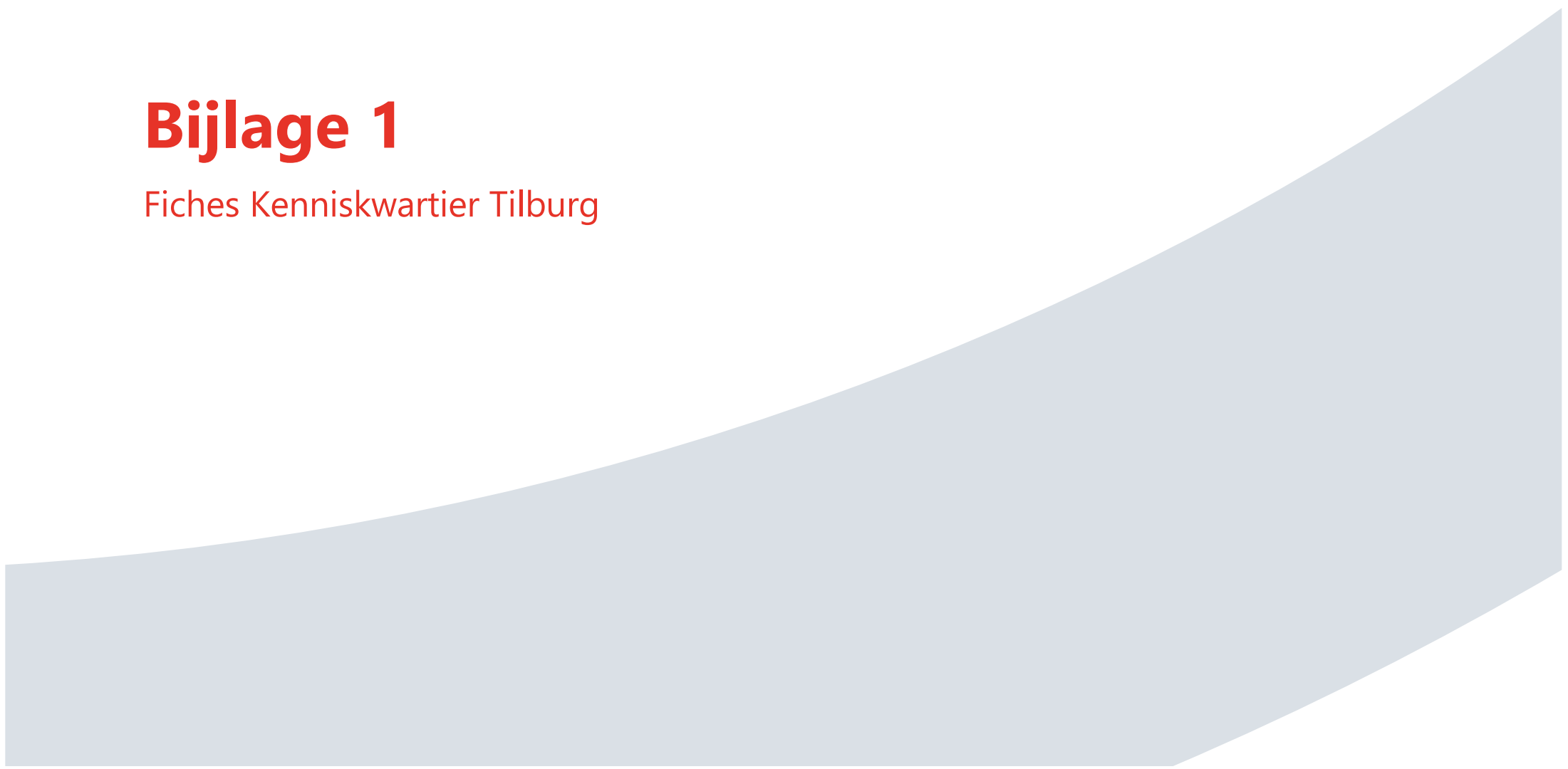
- Er is snel gebiedsoverstijgende beleid nodig voor het kenniskwartier – waaronder voor mobiliteit. Hoe meer gebiedsoverstijgend is geregeld hoe sneller er kan worden ontwikkeld. Denk aan hoe om te gaan met deelmobiliteit, de ambitie om autoluw te ontwikkelen en het gebruik van (private) restcapaciteit. De eerste kaders hiertoe kunnen worden opgenomen in het omgevingsprogramma, waarvan het eerste concept deze zomer zal worden vrijgegeven. Overige operationele, doch zeer belangrijke, structuren dienen in het omgevingsprogramma te landen. Denk hierbij aan de oprichting van het mobiliteits- en parkeerfonds.
- De eerste drie gebiedsontwikkelingen kunnen niet wachten op het vaststellen van dit beleid. Voor deze gebiedsontwikkelingen zullen “noodverbanden” moeten worden toegepast. Dat wil zeggen, aparte afspraken met private partijen om tot komen te een gewenste ontwikkeling. Denk aan het gebruik van private restcapaciteit. Daar waar mogelijk is het verstandig om processen te standaardiseren en kennis uit te wisselen tussen gebiedsontwikkelingen. Bijvoorbeeld door het opstellen van standaardteksten – deze kunnen later in beleid worden geborgd.
- Fietsparkeren heeft een grote ruimteclaim, zeker in autoluwe ontwikkelingen. Op moment van schrijven zijn de plannen rondom fietssparkeren nog vrij precair en impliciet. Het is aan te raden om ook fietsparkeren in een (relatief) vroeg stadium te concretiseren – gezien hier vaak ook afhankelijkheden liggen bij private partijen. Zeker wanneer het nog ontbreekt aan beleid. Het opnemen van een instrument zoals de Amsterdamse Bouwbrief, waarin normen kunnen worden vastgelegd, is aanbevolen.



Bijlagen

Bijlage 1

Fiches Kenniskwartier Tilburg



Fiches Kenniskwartier Tilburg

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



AEBEL

Inhoudsopgave

Deel 1 - Gebiedsniveau

Inleiding	<u>p. 3</u>
Voorgenomen mobiliteitsstrategie	<u>p. 4</u>
Voorgenomen parkeerstrategie	<u>p. 6</u>
Tellocatie parkeren	<u>p. 8</u>
Toekomstige parkeerstructuur	<u>p. 9</u>
Overall planning	<u>p. 10</u>

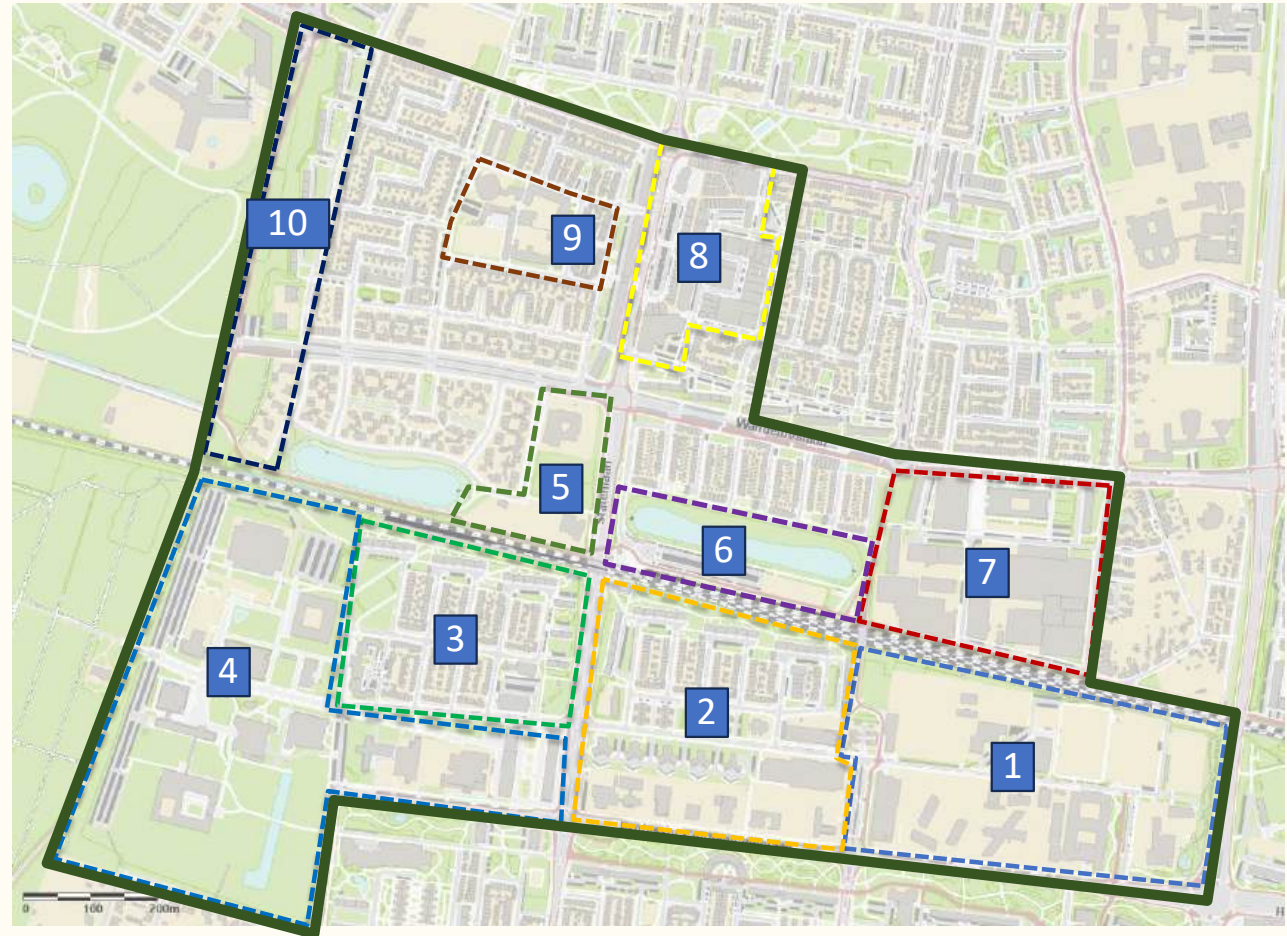
Deel 2 – Fiches per deelgebied

Reitse Campus	<u>p. 12</u>
Abdijbuurt	<u>p. 15</u>
Torenbuurt	<u>p. 18</u>
Meerkoldreef	<u>p. 21</u>
P&R / Middenbuurt	<u>p. 24</u>
Koolenlaan / Dionysusbuurt	<u>p. 27</u>
Westermarkt	<u>p. 30</u>
Schipholkwartier	<u>p. 33</u>
Taxandriabaan	<u>p. 36</u>
Colofon	<u>p. 39</u>

Inleiding

Deze presentatie geeft een overzicht van de 10 deelgebieden van het Kenniskwartier Tilburg, gepresenteerd in fiches. De totstandkoming van dit overzicht is het resultaat van de inspanningen van de strategietafel Kenniskwartier.

Elk deelgebied wordt belicht aan de hand van twee factsheets, waarin in wordt gegaan op de verhaallijn, het ruimtelijk programma, de bruto parkeerbehoefte, de visie op parkeerstrategie, het doorlopen van afwegingscriteria en de planning en fasering.



Voorgenomen mobiliteitsstrategie 1/2

Verstedelijkingsopgave vraagt om mobiliteitstransitie

Tilburg staat - net als vele steden - voor een enorme (woning)bouwopgave waarbij 30.000 extra woningen en 30.000 extra arbeidsplaatsen worden gebouwd tot 2040. In het Kenniskwartier wordt een belangrijk deel van de verstedelijkingsopgave van Tilburg gerealiseerd. Het totale programma op het gebied van wonen en werken zal flink toenemen en het voorzieningenaanbod zal hiermee gelijke tred houden. Als gevolg van deze enorme flinke verstedelijkingsopgave voorzien we in Kenniskwartier tot 2040 een sterke groei van zowel automobiliteit als ook fietsverkeer. Mobiliteit zal -zonder een sterke inzet tot een mobiliteitstransitie- de verdere verstedelijking belemmeren. Zaak is deze trend om te gaan buigen; mobiliteit vormt niet het probleem, maar de oplossing tot duurzame verstedelijking. Niets doen is geen optie; doorgaan op de gebaande weg past ruimtelijk niet. Daarom is een stevige ombouw noodzakelijk naar ruimte-efficiëntere manieren van verplaatsen en minder en korter verplaatsen. Daarbij maken we meer ruimte voor verdichting door ferm afwaarderen van grootschalige auto-infrastructuur, zowel bovenplans als op gebieds- en wijkniveau.

Mobiliteitsconcept Kenniskwartier

Tilburg West is momenteel sterk ingericht op het gebruik van de auto. De grootschalige infrastructuur kent veel dubbele banen. Die breedte is niet altijd nodig. Met minder doorgaande wegen, en minder rijbanen, kunnen we een aantrekkelijker inrichting realiseren en ontstaat er fysieke ruimte voor nieuwe stedelijke functies. In de toekomst prioriteren we de mobiliteitsopties in het Kenniskwartier volgens het 'STOMP'-principe: 1. Stappen (lopen), 2. Trappen (fietsen), 3. Openbaar Vervoer, 4. Mobiliteitsdiensten (parkeerhubs) en 5. Personenauto's.

Stappen

We maken lopen ('stappen') de meest attractieve vorm van verplaatsen met goede en veilige wandelroutes, oversteekpaden, en kleinschalige concentraties van voorzieningen waardoor alle dagelijkse dingen (zoals kinderopvang, apotheek, kleine supermarkt) dichtbij zijn. De openbare ruimte is aantrekkelijk en veilig en nodigt uit om de verplaatsingen binnen de wijk te voet af te leggen. Vanzelfsprekend wordt de wijk toegankelijk voor 'wandelaars op wielen': mensen met een rolstoel of rollator.

Trappen

Voor de wat langere afstanden verstevigen we het fietsnetwerk ('trappen'), vooral in oost-westrichting. We maken onderscheid in snelle fietsverbindingen (naar de binnenstad en Reeshof) en meer op beleving gerichte 'slowlanes' zoals de (verlengde) Esplanade. Hier wordt fietsen gekoppeld aan activiteit en ruimtelijke functies en mengt het zich met de voetganger. We maken een rante onderdoorgang voor fietsers en wandelaars onder de Ringbaan-West, waardoor het Spoorpark zonder drukke kruisingen kan worden bereikt en er een aantrekkelijke fiets- en wandelroute naar de binnenstad ontstaat. Maar ook in Noord-Zuid richting doen we het een en ander. Er komen drie nieuwe spooronderdoorgangen voor fietsverkeer en lopen. Hiermee verkleinen we de maaswijdte van het bestaande fiets- en loopnetwerk en wordt de link met de snelfietsroutes naar Waalwijk, Breda en Oosterhout verbeterd. Ook wordt het winkelcentrum Westermarkt erg goed bereikbaar voor de nieuwe woningen en inwoners ten zuiden van het spoor.

Openbaar Vervoer

Door het Kenniskwartier komt een snelle hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verbinding die vanaf het Centraal Station via de Cobbenhagenlaan en de Westermarkt naar de Reeshof rijdt. Deze verbinding krijgt deels een eigen infrastructuur (busbaan) en is snel, comfortabel en frequent. Vanaf de haltes van de HOV-lijn worden comfortabele en veilige loopverbindingen naar bestemmingen in het Kenniskwartier gerealiseerd. We verdichten rondom haltes van openbaar vervoer met een menging van functies. Alle nieuwe bewoners zijn immers potentiële trein en busreizigers. Om het aantrekkelijk te maken om via het spoor te reizen vernieuwen we het station Tilburg Universiteit. Ook verbeteren we de loop- en fietsverbindingen vanuit het station naar de wijk. Een hogere sprinterfrequentie wordt verwacht vóór 2030 en in combinatie met een goede mobiliteitshub verhoogt dit het bereik van het station. We houden rekening met een eventuele intercity-status (na 2035 – 2040).

Voorgenomen mobiliteitsstrategie 2/2

Mobiliteitsdiensten (MaaS)

De verstedelijking van het Kenniskwartier vraagt naast aanpassingen in het netwerk ook om een transitie van autobezit naar autogebruik. Door aanpassingen aan de openbare ruimte en plaats te maken voor nieuwe mobiliteitsdiensten (Mobility As A Service) kan de totale ruimteclaim voor mobiliteit worden beperkt. Dit kan ten goede komen aan hoogstedelijk programma of verblijfsplekken in de openbare ruimte. We realiseren in het gebied een aantal centrale mobiliteitshubs waar ook deelauto's te vinden zijn. De mobiliteitshub zijn goed bereikbaar vanuit de stad en de regio. We verwachten dat met dit gebruiksgemak er minder mensen een eigen auto nodig hebben. Dit is ook noodzakelijk omdat er minder ruimte voor parkeren op straat komt. Met het totaal aan maatregelen blijft het gebied wel per auto bereikbaar, maar zijn minder bewoners afhankelijk van een eigen auto en gaat men de auto minder vaak gebruiken.

Personenauto's

Om te zorgen dat het Kenniskwartier altijd bereikbaar blijft, waarderen we de auto-infrastructuur geleidelijk af. In eerste instantie (tot 2030) gaat het daarbij vooral om aanpassingen in de wegen binnen het gebied. Na 2030 vraagt dit ook een aantal aanpassingen in de wegen rondom het Kenniskwartier, in samenhang met andere verkeersmaatregelen in de stad zoals opgenomen in de Mobiliteitsanalyse. Het betreft dan de gedeeltelijke afwaardering van Ringbaan West (van 2x2 naar 2x1) en aanpassing van de hieraan gelegen kruispunten. Gelijktijdig is het dan nodig om ter hoogte van Station Tilburg Universiteit doorgaand verkeer over de Statenlaan onmogelijk te maken. We voorkomen zo dat hier teveel doorgaand verkeer gaat rijden, waarmee de leefbaarheid in het Kenniskwartier onder druk zou komen te staan.

Parkeren wordt ruimtemaker. Door enerzijds maximaal te profiteren van parkeerreductie door nabijheid waardoor de eigen-auto-afhankelijkheid wordt getemperd en er autoritten voorkomen, verkort of verminderd worden. Parkeren vormt daarmee een wezenlijke factor in een modal-shift op plot- en wijkniveau. Anderzijds de parkeerreductie gebruiken we ook om gebiedsvoorzieningen aan te kunnen bieden met deelmobiliteit. Met reductie creëren vanuit de verdichting de primaire vraag naar betaalbare deelmobiliteit in mobiliteitshubs.



Locaties van de mobiliteitshubs (bron: verkeer in werkdocument Soraya Ghanem)

Voorgenomen parkeerstrategie 1/2

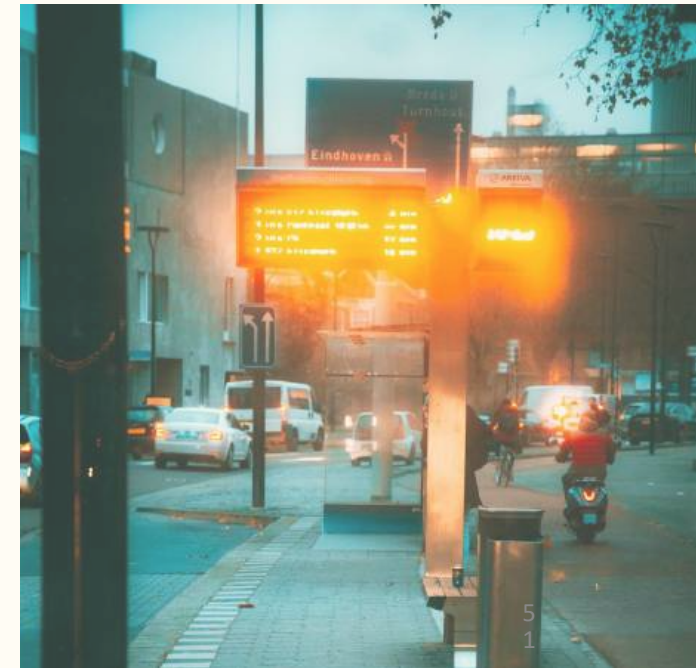
De Nota Parkeernormen heeft als uitgangspunt dat een ontwikkelaar in principe het parkeervraagstuk (auto's en fietsen) op eigen plot oplost. Voor een gebiedsontwikkeling is dat uiteindelijk heel inefficiënt. In de Spoorzone hebben we er destijds voor gekozen al het autoparkeren op te lossen in drie gemeentelijke parkeergarages. Maar ondanks dat er een behoorlijke mix is van functies, en dus ook meer bezoekers, lopen we zelfs daar aan tegen behoorlijke verliezen in de exploitatie. Ik denk dat er ook voor Kenniskwartier behoefte is aan een duidelijk parkeerkader. Daarbij zouden we de volgende uitgangspunten kunnen hanteren:

- Om de openbare ruimte te ontzien wordt het parkeren voor nieuwe ontwikkelingen opgelost in gebouwde parkeergarages.
- In de basis zijn dit openbaar toegankelijke parkeergarages, die ook dienst doen als mobiliteitshub. De Zwijsengarage (Spoorzone) is daar een goed voorbeeld voor: deelauto's op de begane grond in de garage en deelscooters/deelfietsen in een afzonderlijke ruimte met eigen entree.
- De gemeente wordt exploitant van deze parkeervoorzieningen. Als het een standalone gebouw is dan is de gemeente ook eigenaar. Als de openbare garage geïntegreerd is in een wooncomplex, dan is de positie van huurder ook denkbaar. Het huurcontract geldt dan voor een periode van tenminste 30 jaar.
- In alle gevallen geldt dat de gemeente verantwoordelijk is voor het PVE en zelf de eigenaar wordt van de parkeerapparatuur.
- Alle garages zijn maximaal voorzien van laadmogelijkheden.
- We zullen zoveel mogelijk de Nota Parkeernormen 2023 van Tilburg volgen, maar op onderdelen soms wat minder ruimte laten. Bijvoorbeeld:
 - Het bezoekersdeel lossen we sowieso op in openbare parkeergarages.
 - De mobiliteitsreductie is verplicht. En daarmee ook de bijdrage aan het Mobiliteitsfonds.
- Dubbelgebruik zal onderzocht worden per deelgebied, waarin uitwijk naar een direct aangrenzend gebied mogelijk is. Het parkeer-in-zicht tool zal daarin inzicht geven.



Voorgenomen parkeerstrategie 1/2

- Doordat het programma verhoudingsgewijs veel woningen kent en weinig andere functies is er een duidelijke onbalans qua parkeerdruk. De piekmomenten liggen 's avonds/'s nachts en een beetje in het weekend. Dat betekent dat op enig moment meer woningen toevoegen niet meer leidt tot meer dubbelgebruik en dus een positief effect hebben op de exploitatie. Daarom zal slim gekeken moeten worden welke deelontwikkelingen zich lenen om het parkeren voor eigen gebruik zelf op te lossen. Mijns inziens zullen dat ontwikkelingen zijn voor het hogere segment (want parkeerplaatsen zullen waarschijnlijk verkocht worden) en op locaties die qua autobereikbaarheid geen problemen veroorzaken.
- Ook als we niet volledig het parkeren voor bewoners oplossen zal de parkeerbalans op werkdagen overdag restcapaciteit laten zien. Dat betekent dat we normaliter geen aparte P+R voorziening terug moeten laten komen. Door een garage in de omgeving van het station een dagtarief van, zeg, €5,00 te geven is een P+R-functie geregeld.
- He lijkt verstandig om ten noorden van Boerke Mutsaers een tijdelijke parkeervoorziening aan te leggen.
- Het hele gebied krijgt gefaseerd betaald parkeren (vergunningen parkeren). Het tarief is nog te bepalen. Mijn voorzet:
 - 1e uur: €0,30 per 30 minuten
 - Daarna: €0,30 per 10 minuten
- Daarnaast komt er in ieder geval voor bestaande bewoners een bezoekersregeling, zodat deze relatief goedkoop bezoek kunnen ontvangen
- Onduidelijk is nog of we een afkoopsom voor parkeren (Parkeerfonds) moeten vragen. Ik vind van wel, zelfs als dat betekent dat we daarbij de GREX in de problemen brengen. De overtuiging is namelijk dat het betaald parkeren in de openbare ruimte (straatparkeren) voldoende middelen genereert om die extra tekorten in de GREX te dekken.
- Bewoners van nieuwe complexen krijgen geen vergunning om op straat te parkeren. Restcapaciteit kan wel gebruik worden voor hun bezoekers. Alleen bewoners van een complex waarvan bezoekers verwacht worden op straat te parkeren (en niet in een garage) komen in aanmerking voor een bezoekersregeling op straat.
- Op een aantal plaatsen in het gebied zijn ook private parkeervoorzieningen. Bij voorkeur worden met al die partijen afspraken gemaakt over het benutten van eventuele restcapaciteit. Dan kan door middel van abonnementen of door zo'n voorziening een openbaar karakter te geven.
- Restcapaciteit in het weekend bij private partijen kan belangrijk zijn om goedkopere parkeerproducten aan te bieden, zogeheten 5+2 abonnementen. Dit is om enigszins te voorkomen dat lagere inkomens zich in dit gebied geen auto zouden kunnen permitteren.
- Analooq aan de ontwikkeling KnoopXL in Eindhoven is het te overwegen om een tijdelijk mobiliteitsbedrijf in te richten voor het organiseren van parkeren en deelmobiliteit in het gebied.



Tellocatie autoparkeren

Voor het vaststellen van de huidige parkeercapaciteit en – bezetting in het Kenniskwartier heeft GroenLicht in opdracht van de gemeente Tilburg een parkeeronderzoek uitgevoerd. Het parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden in November 2023. Tijdens het parkeeronderzoek zijn alle parkeerkundige momenten in de week tijdens een periode van 2 weken geteld. Het resultaat is een overzicht van de huidige parkeerbezetting en –capaciteit in het gebied. In het parkeeronderzoek zijn alleen openbare parkeerplaatsen geteld. Het onderzoeksgebied is weergegeven op de kaart aan de rechter kant.



Conceptversie – toekomstige parkeerstructuur

Op deze slide is de conceptversie van de toekomstige parkeerstructuur van het Kenniskwartier weergegeven. Op de kaart zijn zowel mogelijke parkeerlocaties als de bijbehorende ontsluiting indicatief weergegeven.

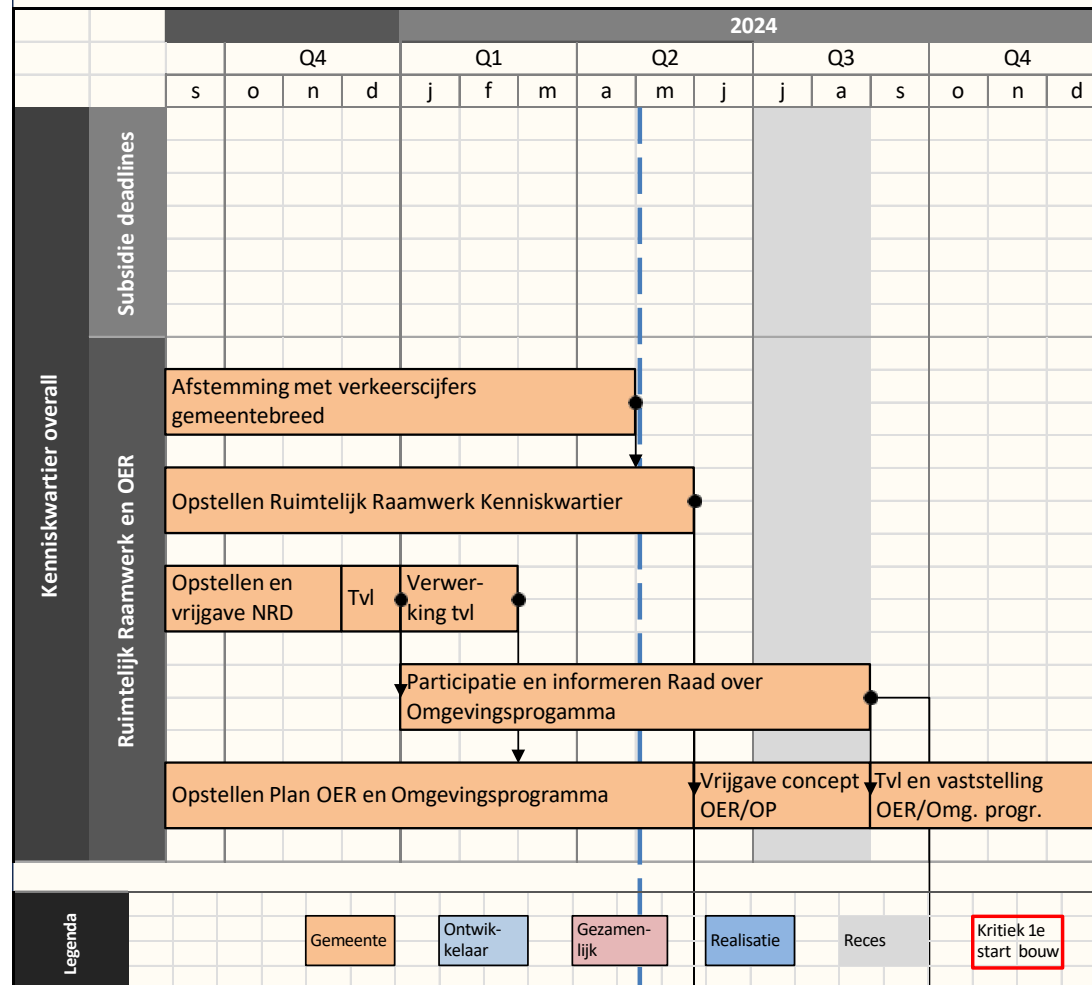
In elk van de verschillende deelgebieden, behalve in het Schipholkwartier, zijn nieuwe parkeerlocaties toegevoegd.

Voor het heel Kenniskwartier laat zich stellen dat er voldoende toekomstige parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, mits er op de reductiemogelijkheden als deelmobiliteit en het aanpassen naar zone A onder het spoor wordt ingegaan.



Tijdlijn Kenniskwartier overall - Ruimtelijk Raamwerk en OER

Op basis van Dashboard & Planning Kenniskwartier v 11-04-2024



Deel 2

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



AEBEL

The map shows the Westerpark area in Amsterdam, with various colored zones and infrastructure. A red arrow points to a specific area in the bottom right corner. The legend indicates:

- WVG
- Versnellingsopgave
- WBI

Hoogstedelijk milieu, young professional omgeving, scholieren/studenten/starters met bijbehorend programma, autoluwe Esplanade verbonden met Spoorpark.

Programma nieuwbouw woningen	Aantal nieuwbouw [# woningen]	Aantal sloop [# woningen]	Programma nieuwbouw voorzieningen	Nieuwbouw [# m2 bvo]	Sloop [# m2 bvo]
Huur sociaal	425		Maatschappelijk - cultuur & welzijn	246	
Huur middelduur	638		Maatschappelijk - zorg & gezondheid	1,031	
Koop betaalbaar	638		Maatschappelijk - onderwijs	942	
Koop duur	213		Maatschappelijk - sport	652	- 1,100
Studenten - zelfstandig	213		Commercieel - kantoor / praktijk / atelier	5,179	- 6,200
Totaal	2127		Commercieel - horeca / retail	2,343	
			Commercieel - leisure / sport	468	
			Overig	140	
			Totaal	11001	- 7300

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeerbehoefte ontwikkelingen	907	943	1707	1547	1489	1233	1630	1333
Huidige bezetting	186	177	75	139	61	88	105	95
Parkeerbehoefte sloop functies	-56	-56	-3	-3	0	0	0	0
Totale parkeerbehoefte	1037	1064	1780	1683	1550	1321	1735	1428
Huidige parkeercapaciteit	205	205	205	205	205	205	205	205
Sloop parkeercapaciteit	-177	-177	-177	-177	-177	-177	-177	-177
Totale parkeercapaciteit	28	28	28	28	28	28	28	28
Parkeerbals	-1009	-1036	-1752	-1655	-1522	-1293	-1707	-1400

Reitse Campus (2/3)

Bruto fietsparkeerprogramma (alleen toe te voegen programma)

Geen dubbelgebruik tussen de doelgroepen, maar wel binnen de doelgroepen

1,49 m2 ruimtebeslag per fiets

Deelgebied	Fietsparkeren Bewoners	Waarvan deelfietsen	Fietsparkeren Medewerkers	Fietsparkeren Bezoekers
Reitse Campus (Zone B & A)	5.897	154	233	329
Reitse Campus	8.787 m2	229 m2	347 m2	490 m2

Visie parkeerstrategie (Paul van Loon)

Gezien de ontwikkelingen lijkt het wenselijk om de Reitse Campus toe te voegen aan Zone A van de Nota Parkeernormen. Dat maakt het parkeervraagstuk iets minder ingewikkeld en blijft uitlegbaar.

Doorlopen afweegkader

- Randvoorwaardelijk: Invoeren van gereguleerd parkeren binnen acceptabele loopafstanden
- Onderscheid tussen versnellingslocaties en overig gebied
- Standaard beleidscorrecties:
 - Maximale ruimte binnen bestaand parkeerbeleid opzoeken
 - Deelmobiliteit aan → -297 parkeerplaatsen op het maatgevend moment, maar +66 deelautos → netto -231 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag
 - Nulvergunningregeling voor bepaalde woningtypen
- Transformeren naar A-gebied
- Er zijn twee private parkeerterreinen (Avans & Magis, tijdelijk Spandonk) met overcapaciteit in het gebied
 - Aandachtspunt: huidige parkeerbezetting van private parkeerterreinen, die gesloopt worden, moet worden meegenomen in de toekomstige parkeerbehoefte
- Hervreiden bij de burens: uit
- Hervreiden voor de burens: uit

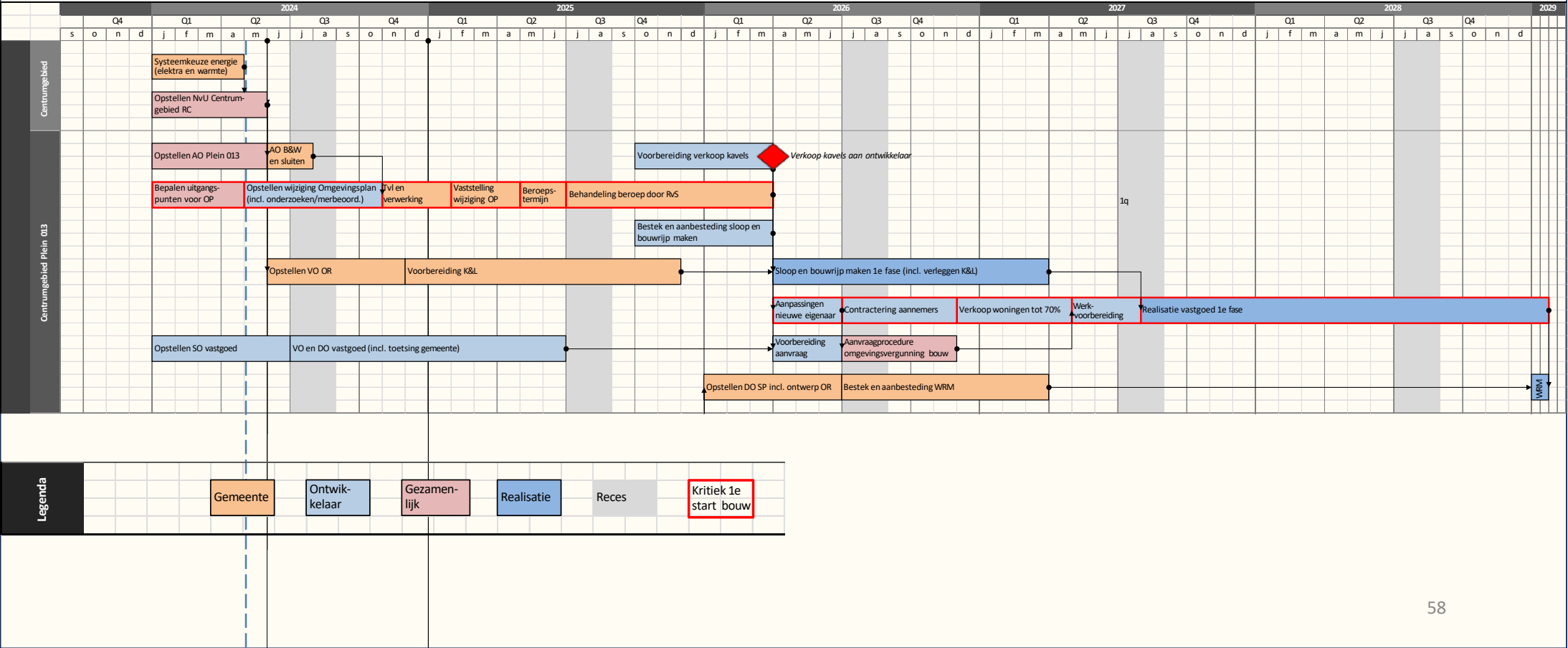
Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Totale parkeerbehoefte	924	951	1514	1456	1246	1170	1507	1238
A – zonering	-134	-144	-281	-254	-204	-209	-282	-226
Totale parkeercapaciteit	28	28	28	28	28	28	28	28
Parkeerbals	-762	-779	-1205	-1174	-1014	-933	-1197	-984
15% reductie overkwaliteit fiets, HOV en autoluwe omgeving	-136	-141	-256	-232	-223	-185	-245	-200

Waarvan 77 deelauto's

Onder het spoor mogelijk A-zonering → hogere reductie deelmobiliteit

Reitse Campus (3/3)

Op basis van Dashboard & Planning Kenniskwartier v 11-04-2024



[illegible]

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeerbehoefte ontwikkelingen	695	721	1198	1114	961	926	1154	917
Huidige bezetting	295	323	278	301	292	232	269	237
Parkeerbehoefte sloop functies	-149	-155	-202	-179	-180	-138	-195	-161
Totale parkeerbehoefte	841	890	1274	1236	1074	1020	1228	992
Huidige parkeercapaciteit	463	463	463	463	463	463	463	463
Sloop parkeercapaciteit	-166	-166	-166	-166	-166	-166	-166	-166
Totale parkeercapaciteit	297	297	297	297	297	297	297	297
Parkeerbalans	-544	-593	-977	-939	-777	-723	-931	-695

Abdijbuurt (2/3)

Bruto fietsparkeerprogramma (alleen toe te voegen programma)

Geen dubbelgebruik tussen de doelgroepen, maar wel binnen de doelgroepen
1,49 m2 ruimtebeslag per fiets

Deelgebied	Fietsparkeren Bewoners	Waarvan deelfietsen	Fietsparkeren Medewerkers	Fietsparkeren Bezoekers
Abdijbuurt (zone A & B)	3.689	86	297	489
Abdijbuurt	5.497 m2	128 m2	443 m2	729 m2

Visie parkeerstrategie

n.t.b.

Doorlopen afweegkader

- Standaard beleidscorrecties: deelmobiliteit, ...
- Zone aanpassen
- Overige publieke maatregelknoppen
- Private maatregelknoppen
- Herverdelen voor de burens
- Herverdelen bij de burens

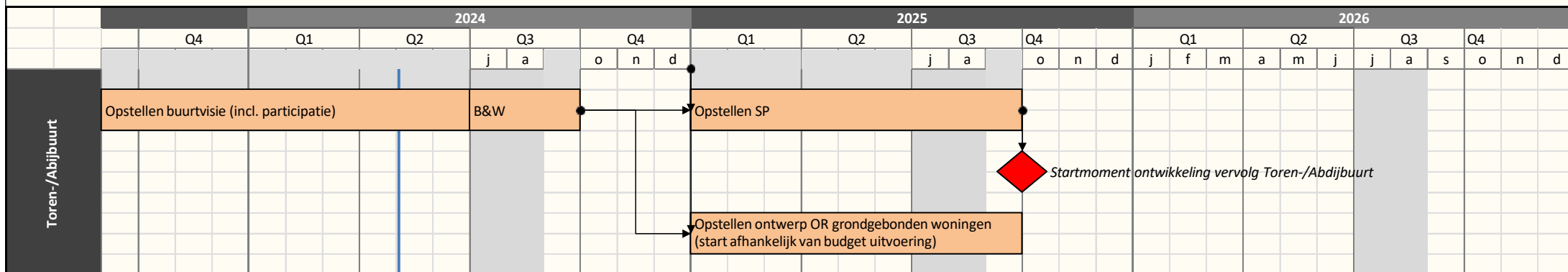
Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Totale parkeerbehoefte	790	839	1149	1129	929	951	1121	904
A – zonering	-123	-128	-224	-206	-168	-176	-220	-179
Totale parkeercapaciteit	297	297	297	297	297	297	297	297
Parkeerbalans	-370	-414	-628	-625	-464	-478	-604	-428
15% reductie overkwaliteit fiets, HOV en autoluwe omgeving	-104	-108	-180	-167	-144	-139	-173	-138

Waarvan 43 deelauto's

Onder het spoor mogelijk A-zonering, hogere reductie deelmobiliteit

Abdijbuurt (3/3)

Op basis van Dashboard & Planning Kenniskwartier v 11-04-2024



Legenda						
	Gemeente	Ontwik- kelaar	Gezamen- lijk	Realisatie	Reces	Kritiek 1e start bouw

Torenbuurt (1/3)



Verhaallijn

Ggb woningen in mix particulier/ sociaal, appartementenzone aan randen herontwikkelen met 7+1 lagen, buurt ligt direct aan zuidzijde nieuw te ontwikkelen station en is nauw verbonden met campus TIU.

Ruimtelijk programma (bron: Gerrit-Jan ontvangen 8 april 2024)

Programma nieuwbouw woningen	Aantal nieuwbouw [# woningen]	Aantal sloop [# woningen]	Programma nieuwbouw voorzieningen	Nieuwbouw [# m2 bvo]	Sloop [# m2 bvo]
Huur sociaal	76		Maatschappelijk - cultuur & welzijn	424	
Huur middelduur	190	- 168	Maatschappelijk - zorg & gezondheid	1,780	- 210
Huur duur	0		Maatschappelijk - onderwijs	1,627	
Koop betaalbaar	190		Maatschappelijk - sport	1,126	
Koop duur	76		Commercieel - kantoor / praktijk / atelier	8,945	
Studenten - zelfstandig	76		Commercieel - horeca / retail	4,047	
Studenten - onzelfstandig	152		Commercieel - leisure / sport	808	
Totaal	760	-168	Overig	242	
			Totaal	18999	-210

Bruto parkeerprogramma incl. maximaal dubbelgebruik (uitgangspunten: parkeernota 2023, geen reductiemaatregelen)

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeerbehoefte ontwikkelingen	447	466	678	659	437	587	670	502
Huidige bezetting	342	343	263	290	316	242	290	265
Parkeerbehoefte sloop functies	-74	-76	-142	-126	-134	-96	-133	-112
Totale parkeerbehoefte	715	733	800	823	619	733	827	655
Huidige parkeercapaciteit	382	382	382	382	382	382	382	382
Sloop parkeercapaciteit	-111	-111	-111	-111	-111	-111	-111	-111
Totale parkeercapaciteit	271	271	271	271	271	271	271	271
Parkeerbalans	-444	-462	-529	-552	-348	-462	-556	-384

Torenbuurt (2/3)

Bruto fietsparkeerprogramma (alleen toe te voegen programma)

Geen dubbelgebruik tussen de doelgroepen, maar wel binnen de doelgroepen
1,49 m2 ruimtebeslag per fiets

Deelgebied	Fietsparkeren Bewoners	Waarvan deelfietsen	Fietsparkeren Medewerkers	Fietsparkeren Bezoekers
Torenbuurt (zone A & B)	1.867	43	332	526
Torenbuurt	2.782 m2	64 m2	495 m2	784 m2

Visie parkeerstrategie

N.t.b.

Doorlopen afweegkader

- Standaard beleidscorrecties: deelmobiliteit, ...
- Zone aanpassen
- Overige publieke maatregelknoppen
- Private maatregelknoppen
- Herverdelen voor de burens
- Herverdelen bij de burens

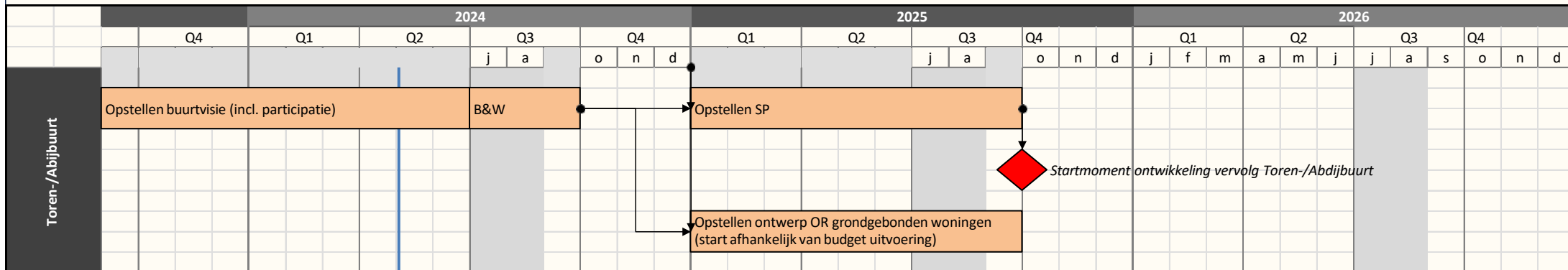
Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Totale parkeerbehoefte	707	725	767	796	580	719	800	634
A – zonering	-74	-76	-114	-110	-69	-103	-114	-91
Totale parkeercapaciteit	271	271	271	271	271	271	271	271
Parkeerbalans	-362	-377	-383	-416	-240	-345	-415	-272
15% reductie overkwaliteit fiets, HOV en autoluwe omgeving	-67	-70	-102	-99	-66	-88	-101	-75

Waarvan 22 deelauto's

Onder het spoor mogelijk A-zonering, hogere reductie deelmobiliteit

Torenbuurt (3/3)

Op basis van Dashboard & Planning Kenniskwartier v 11-04-2024



Legenda						
	Gemeente	Ontwik- kelaar	Gezamen- lijk	Realisatie	Reces	Kritiek 1e start bouw

Meerkoldreef (1/3)



Verhaallijn

Toekomstige stationsomgeving, belangrijke plekwaarde middenin gebied, locatie voor mix van economisch en aanvullend woonprogramma.

Ruimtelijk programma (bron: Gerrit-Jan ontvangen 8 april 2024)

Programma nieuwbouw woningen	Aantal nieuwbouw [# woningen]	Aantal sloop [# woningen]	Programma nieuwbouw voorzieningen	Nieuwbouw [# m2 bvo]	Sloop [# m2 bvo]
Huur sociaal	0		Maatschappelijk - cultuur & welzijn	201	
Huur middelduur	92		Maatschappelijk - zorg & gezondheid	843	
Huur duur	73		Maatschappelijk - onderwijs	771	- 4,200
Koop betaalbaar	92		Maatschappelijk - sport	533	
Koop duur	37	- 1	Commercieel - kantoor / praktijk / atelier	4,237	
Studenten - zelfstandig	37		Commercieel - horeca / retail	1,917	- 1,610
Studenten – onzelfstandig	37		Commercieel - leisure / sport	383	
Totaal	368	-1	Overig	115	
			Totaal	9000	-5810

Bruto parkeerprogramma incl. maximaal dubbelgebruik (uitgangspunten: parkeernota 2023, geen reductiemaatregelen)

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeerbehoefte ontwikkelingen	240	249	372	357	263	312	363	278
Huidige bezetting	61	54	26	28	18	111	51	36
Parkeerbehoefte sloop functies	-70	-76	-59	-59	-1	-46	-65	-33
Totale parkeerbehoefte	231	227	340	327	280	378	349	281
Huidige parkeercapaciteit	222	222	222	222	222	222	222	222
Sloop parkeercapaciteit	-84	-84	-84	-84	-84	-84	-84	-84
Totale parkeercapaciteit	138	138	138	138	138	138	138	138
Parkeerbalans	-93	-89	-202	-189	-142	-240	-211	-143

Meerkoldreef (2/3)

Bruto fietsparkeerprogramma (alleen toe te voegen programma)

Geen dubbelgebruik tussen de doelgroepen, maar wel binnen de doelgroepen
1,49 m2 ruimtebeslag per fiets

Deelgebied	Fietsparkeren Bewoners	Waarvan deelfietsen	Fietsparkeren Medewerkers	Fietsparkeren Bezoekers
Meerkoldreef	1.017	24	157	239
Meerkoldreef	1.515 m2	36 m2	235 m2	356 m2

Visie parkeerstrategie

Ik voorzie hier een garage die een combinatie is van openbaar en privaat en die mogelijk in twee etappes wordt gebouwd. In alle gevallen zou moeten gelden dat de twee uiteinde openbaar zijn, zodat uitwisselbaarheid met de buurt mogelijk blijft. Als in de garage sprake is van een privaat deel, vermoedelijk afgescheiden door een speedgate, dan zal aan de eigenaren van die private parkeerplaatsen wel een jaarlijks bedrag gevraagd worden voor beheer en onderhoud.

Doorlopen afweegkader

- Standaard beleidscorrecties: deelmobiliteit, ...
- Zone aanpassen
- Overige publieke maatregelknoppen
- Private maatregelknoppen
- Herverdelen voor de bureu
- Herverdelen bij de bureu

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Totale parkeerbehoefte	217	212	304	296	239	358	319	256
Totale parkeer capaciteit	138	138	138	138	138	138	138	138
Parkeerbalans	-79	-74	-166	-158	-101	-220	-181	-118
15% reductie overkwaliteit fiets, HOV en autoluwe omgeving	-36	-37	-56	-54	-39	-47	-54	-42

Waarvan 12 deelauto's

Meerkoldreef (3/3)

Planning en fasering?

P&R/Middenbuurt (1/3)



- WVG
- Versnellingsopgave
- WBI

Verhaallijn

Hoogwaardige woonomgeving in groene-blaue zone, deel programma gerealiseerd door corporatie, deel woningen hoger segment

Ruimtelijk programma (bron: Gerrit-Jan ontvangen 8 april 2024)

Programma nieuwbouw woningen	Aantal nieuwbouw [# woningen]	Aantal sloop [# woningen]	Programma nieuwbouw voorzieningen	Nieuwbouw [# m2 bvo]	Sloop [# m2 bvo]
Huur sociaal	160		Maatschappelijk - cultuur & welzijn	49	
Huur middelduur	80		Maatschappelijk - zorg & gezondheid	206	
Huur duur	53		Maatschappelijk - onderwijs	188	
Koop betaalbaar	80		Maatschappelijk - sport	130	
Koop duur	106		Commercieel - kantoor / praktijk / atelier	1,036	
Studenten - zelfstandig	27		Commercieel - horeca / retail	469	
Studenten - onzelfstandig	27		Commercieel - leisure / sport	94	
Totaal	533	0	Overig	28	
			Totaal	2200	0

Bruto parkeerprogramma incl. maximaal dubbelgebruik (uitgangspunten: parkeernota 2023, geen reductiemaatregelen)

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeerbehoefte ontwikkelingen	203	213	400	361	349	286	382	313
Huidige bezetting	291	281	220	201	192	181	214	203
Parkeerbehoefte sloop functies	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale parkeerbehoefte	494	494	620	562	541	467	596	516
Huidige parkeercapaciteit	429	429	429	429	429	429	429	429
Sloop parkeercapaciteit	-216	-216	-216	-216	-216	-216	-216	-216
Totale parkeercapaciteit	213	213	213	213	213	213	213	213
Parkeerbalans	-281	-281	-407	-349	-328	-254	-383	-303

P&R/Middenbuurt (2/3)

Bruto fietsparkeerprogramma (alleen toe te voegen programma)

Geen dubbelgebruik tussen de doelgroepen, maar wel binnen de doelgroepen
1,49 m2 ruimtebeslag per fiets

Deelgebied	Fietsparkeren Bewoners	Waarvan deelfietsen	Fietsparkeren Medewerkers	Fietsparkeren Bezoekers
P&R	1.397	39	35	69
P&R	2.082 m2	58 m2	52 m2	103 m2

Visie parkeerstrategie

N.t.b.

Doorlopen afweegkader

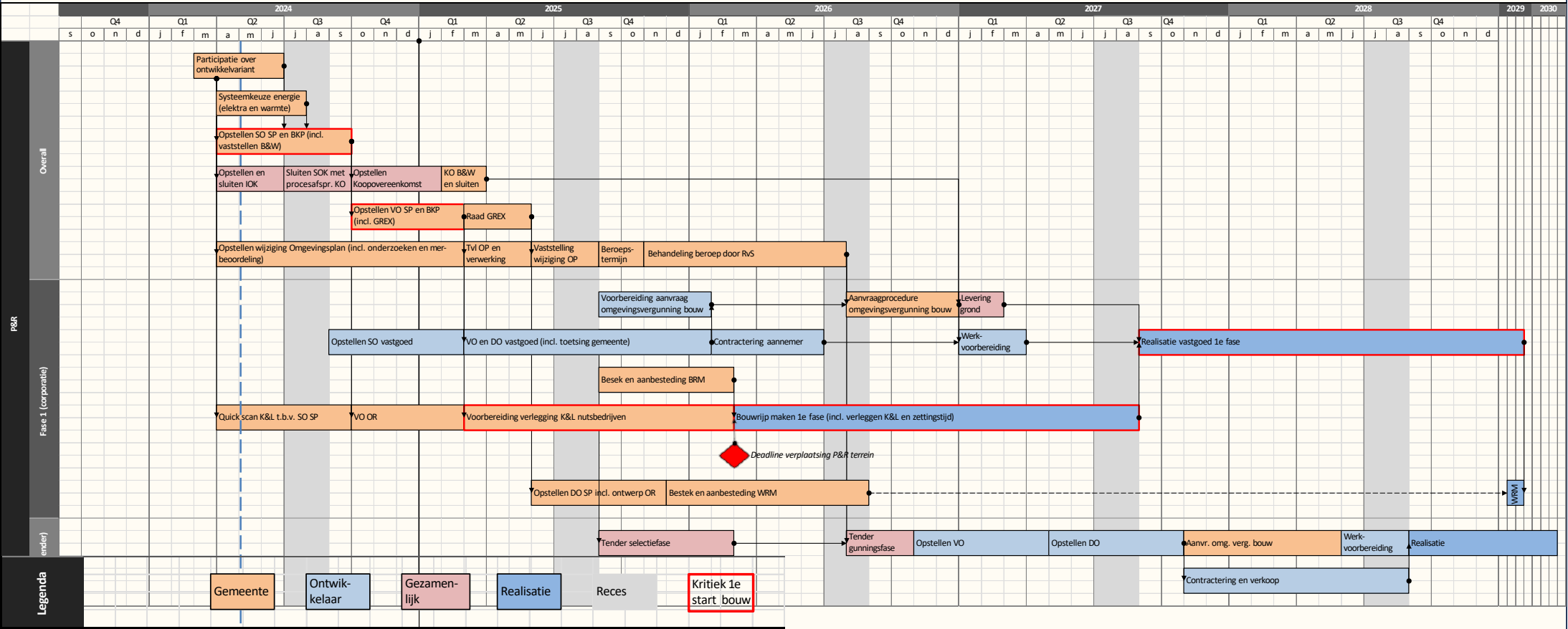
- Standaard beleidscorrecties:
 - Deelmobiliteit aan → -51 parkeerplaatsen op het maatgevend moment, maar +12 deelautos → netto -39 parkeerplaatsen op de werkdagavond
- Zone aanpassen: uit
- Herverdelen bij de burens: uit
- Herverdelen voor de burens: aan

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Totale parkeerbehoefte	479	479	577	526	491	446	560	487
Totale parkeercapaciteit	213	213	213	213	213	213	213	213
Parkeerbalans	-266	-266	-364	-313	-278	-233	-347	-274
15% reductie overkwaliteit fiets, HOV en autoluwe omgeving	-30	-32	-60	-54	-52	-43	-57	-47

Waarvan 20 deelauto's

P&R/Middenbuurt (3/3)

Op basis van Dashboard & Planning Kenniskwartier v 11-04-2024



Herontwikkelen tot hoogstedelijk woon-werkmilieu, groen-blauwe zone aan zijde spoor, noord-zuid verbindingen met Reitse Campus voor LV.

Programma nieuwbouw woningen	Aantal nieuwbouw [# woningen]	Aantal sloop [# woningen]	Programma nieuwbouw voorzieningen	Nieuwbouw [# m2 bvo]	Sloop [# m2 bvo]
Huur sociaal	161		Maatschappelijk - cultuur & welzijn	156	
Huur middelduur	161	- 168	Maatschappelijk - zorg & gezondheid	656	
Huur duur	81		Maatschappelijk - onderwijs	600	
Koop betaalbaar	161		Maatschappelijk - sport	415	- 4,000
Koop duur	161		Commercieel - kantoor / praktijk / atelier	3,295	- 41,200
Studenten - zelfstandig	40		Commercieel - horeca / retail	1,491	
Studenten - onzelfstandig	40		Commercieel - leisure / sport	298	
			Overig	89	
Totaal	805	-168	Totaal	7000	-45200

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeerbehoefte ontwikkelingen	374	389	676	620	564	505	648	522
Huidige bezetting	266	144	77	94	74	154	246	82
Parkeerbehoefte sloop functies	-499	-499	-115	-273	0	-545	-92	-69
Totale parkeerbehoefte	141	34	638	441	638	114	802	535
Huidige parkeercapaciteit	321	321	321	321	321	321	321	321
Sloop parkeercapaciteit	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150	-150
Totale parkeercapaciteit	171	171	171	171	171	171	171	171
Parkeerbalans	30	137	-467	-270	-467	57	-631	-364

Koolenlaan / Dionysusbuurt (2/3)

Bruto fietsparkeerprogramma (alleen toe te voegen programma)

Geen dubbelgebruik tussen de doelgroepen, maar wel binnen de doelgroepen
1,49 m2 ruimtebeslag per fiets

Deelgebied	Fietsparkeren Bewoners	Waarvan deelfietsen	Fietsparkeren Medewerkers	Fietsparkeren Bezoekers
Koolenlaan / Dionysusbuurt	2.192	58	122	193
Koolenlaan / Dionysusbuurt	3.266 m2	86 m2	182 m2	287 m2

Visie parkeerstrategie

N.t.b.

Doorlopen afweegkader

- Standaard beleidscorrecties: deelmobiliteit, ...
- Zone aanpassen
- Overige publieke maatregelknoppen
- Private maatregelknoppen
- Herverdelen voor de burens
- Herverdelen bij de burens

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Totale parkeerbehoefte	114	6	565	380	554	76	741	485
Totale parkeercapaciteit	171	171	171	171	171	171	171	171
Parkeerbalans	57	165	-394	-209	-383	95	-570	-314
(15% reductie overkwaliteit fiets, HOV en autoluwe omgeving)	-56	-58	-101	-93	-85	-76	-97	-78

Waarvan 29 deelauto's

Koolenlaan / Dionysusbuurt (3/3)

Planning en fasering?

Westermarkt (1/3)



Verhaallijn

Voorzieningshart van Tilburg-West met economische en maatschappelijk voorzieningen, winkelcentrum op maaiveld en woningen op lagen erboven.

Ruimtelijk programma (bron: Goudappel parkeerstudie 15 april 2024)

Programma nieuwbouw woningen	Aantal nieuwbouw [# woningen]	Aantal sloop [# woningen]	Programma nieuwbouw voorzieningen	Nieuwbouw [# m2 bvo]	Sloop [# m2 bvo]
Huur sociaal	153		Maatschappelijk - cultuur & welzijn		
Huur middelduur	166		Maatschappelijk - zorg & gezondheid		
Koop betaalbaar	110		Maatschappelijk - onderwijs		
Koop duur	320		Maatschappelijk - sport		
Studenten - zelfstandig	0		Commercieel - kantoor / praktijk / atelier		
			Commercieel - horeca / retail	2400	
			Commercieel - leisure / sport		
			Overig		

Bruto parkeerprogramma incl. maximaal dubbelgebruik (uitgangspunten: parkeernota 2023, geen reductiemaatregelen)

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeerbehoefte ontwikkelingen	323	355	620	578	581	486	626	555
Huidige bezetting	331	446	308	213	201	489	235	303
Parkeerbehoefte sloop functies	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale parkeerbehoefte	654	801	928	791	782	975	861	858
Huidige parkeercapaciteit	513	513	513	513	513	513	513	513
Sloop parkeercapaciteit	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale parkeercapaciteit	513	513	513	513	513	513	513	513
Parkeerbalans	-141	-288	-415	-278	-269	-462	-348	-345

Westermarkt (2/3)

Bruto fietsparkeerprogramma (alleen toe te voegen programma)

Geen dubbelgebruik tussen de doelgroepen, maar wel binnen de doelgroepen
1,49 m2 ruimtebeslag per fiets

Deelgebied	Fietsparkeren Bewoners	Waarvan deelfietsen	Fietsparkeren Medewerkers	Fietsparkeren Bezoekers
Westermarkt	2.154	60	10	86
Westermarkt	3.209 m2	89 m2	14 m2	129 m2

Visie parkeerstrategie

Het rapport van Goudappel is bijna af. De laatste versie geeft mijns inziens voldoende aanknopingspunten voor één ondergrondse parkeergarage.

Doorlopen afweegkader

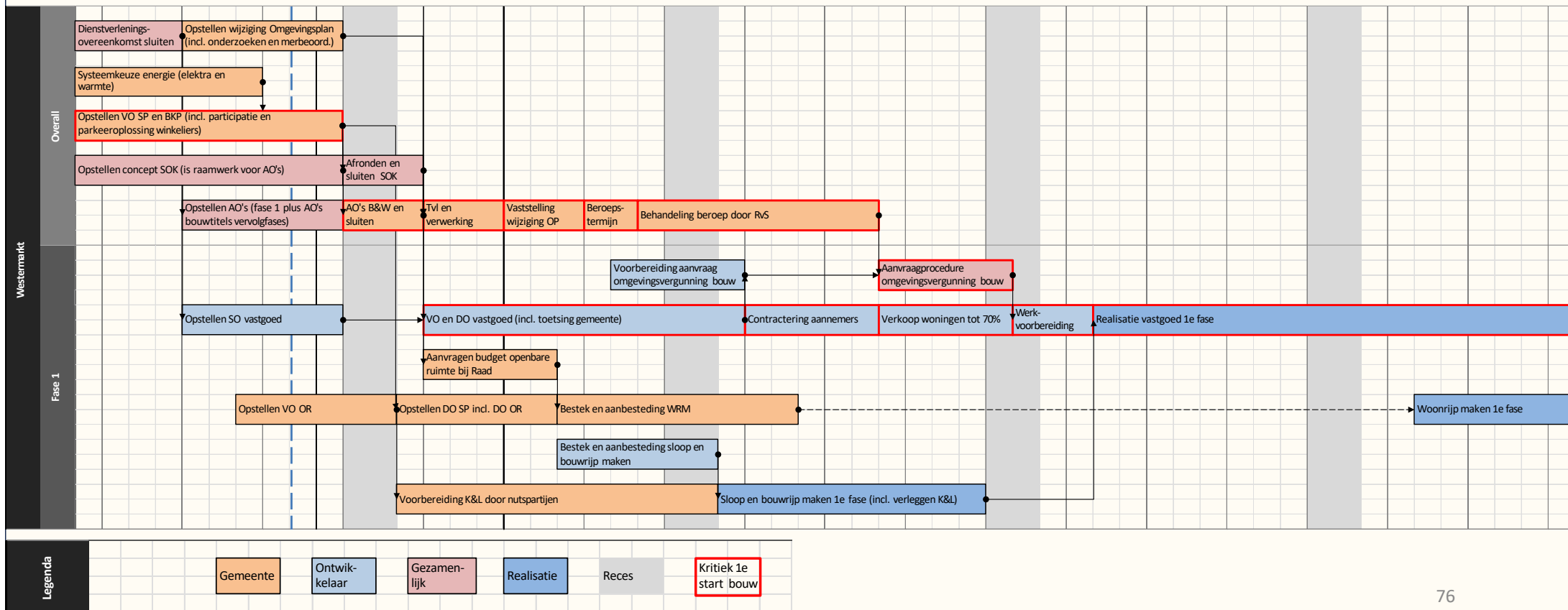
- Deelmobiliteit: aan → - 62 parkeerplaatsen op het maatgevend moment, maar + 30 deelaautos → netto -32 parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag
- Zone aanpassen: uit
- Mogelijk nog restcapaciteit in 1 private garage
- Mogelijk nog restcapaciteit op parkeerterrein universiteit in Vijferbuurt, garageboxen ten oosten van het winkelcentrum en in het P&R deelgebied
- Herverdelen voor de burens: uit
- Herverdelen bij de burens:
 - Mogelijk parkeren voor werknemers uitplaatsen → 20% van het maatgevend moment is werknemers

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Totale parkeerbehoefte	626	773	853	728	696	935	798	807
Totale parkeer capaciteit	513	513	513	513	513	513	513	513
Parkeerbalans	-113	-260	-340	-215	-183	-422	-285	-294
15% reductie overkwaliteit fiets, HOV en autoluwe omgeving	-48	-53	-93	-87	-87	-73	-94	-83

Waarvan 30 deelauto's

Westermarkt (3/3)

Op basis van Dashboard & Planning Kenniskwartier v 11-04-2024



[illegible]

Ruimtelijk programma (bron: Gerrit-Jan ontvangen 8 april 2024)

Bruto parkeerprogramma incl. maximaal dubbelgebruik (uitgangspunten: parkeernota 2023, geen reductiemaatregelen)

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeerbehoefte ontwikkelingen	69	59	36	32	30	26	34	29
Huidige bezetting	336	268	278	311	332	323	310	316
Parkeerbehoefte sloop functies	-33	-52	-6	-32	0	-64	-45	-64
Totale parkeerbehoefte	372	274	308	312	362	285	299	282
Huidige parkeercapaciteit	558	558	558	558	558	558	558	558
Sloop parkeercapaciteit	-190	-190	-190	-190	-190	-190	-190	-190
Totale parkeercapaciteit	368	368	368	368	368	368	368	368
Parkeerbalans	-4	94	60	56	6	83	69	86

Schipholkwartier (2/3)

Bruto fietsparkeerprogramma (alleen toe te voegen programma)

Geen dubbelgebruik tussen de doelgroepen, maar wel binnen de doelgroepen
1,49 m2 ruimtebeslag per fiets

Deelgebied	Fietsparkeren Bewoners	Waarvan deelfietsen	Fietsparkeren Medewerkers	Fietsparkeren Bezoekers
Schipholkwartier	115	3	47	35
Schipholkwartier	172 m2	4 m2	70 m2	52 m2

Visie parkeerstrategie

N.t.b.

Doorlopen afweegkader

- Standaard beleidscorrecties: deelmobiliteit, ...
- Zone aanpassen
- Overige publieke maatregelknoppen
- Private maatregelknoppen
- Herverdelen voor de burens
- Herverdelen bij de burens

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Totale parkeerbehoefte	371	273	304	309	358	284	297	280
Totale parkeercapaciteit	368	368	368	368	368	368	368	368
Parkeerbalans	-3	95	64	59	10	84	71	88
15% reductie overkwaliteit fiets, HOV en autoluwe omgeving	-10	-9	-5	-5	-4	-4	-5	-4

Waarvan 2 deelauto's

Schipholkwartier (3/3)

Planning en fasering?

Taxandriabaan (1/3)



Verhaallijn

Zone als overgang tussen stad en buitengebied.

Ruimtelijk programma (bron: Gerrit-Jan ontvangen 8 april 2024)

Programma nieuwbouw woningen	Aantal nieuwbouw [# woningen]	Aantal sloop [# woningen]	Programma nieuwbouw voorzieningen	Nieuwbouw [# m2 bvo]	Sloop [# m2 bvo]
Huur sociaal	100		Maatschappelijk - cultuur & welzijn	119	
Huur middelduur	67	- 32	Maatschappelijk - zorg & gezondheid	499	
Huur duur	67		Maatschappelijk - onderwijs	456	
Koop betaalbaar	100		Maatschappelijk - sport	315	
Koop duur	267		Commercieel - kantoor / praktijk / atelier	2,505	
Studenten - zelfstandig	33		Commercieel - horeca / retail	1,134	
Studenten - onzelfstandig	33		Commercieel - leisure / sport	226	
Totaal	667	-32	Overig	68	
			Totaal	5322	0

Bruto parkeerprogramma incl. maximaal dubbelgebruik (uitgangspunten: parkeernota 2023, geen reductiemaatregelen)

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Parkeerbehoefte ontwikkelingen	316	328	576	527	491	426	550	446
Huidige bezetting	290	256	315	325	373	271	324	400
Parkeerbehoefte sloop functies	-13	-14	-27	-24	-26	-18	-25	-21
Totale parkeerbehoefte	593	570	864	828	838	679	849	825
Huidige parkeercapaciteit	535	535	535	535	535	535	535	535
Sloop parkeercapaciteit	-197	-197	-197	-197	-197	-197	-197	-197
Totale parkeercapaciteit	338	338	338	338	338	338	338	338
Parkeerbalans	-255	-232	-526	-490	-500	-341	-511	-487

Taxandriabaan (2/3)

Bruto fietsparkeerprogramma (alleen toe te voegen programma)

Geen dubbelgebruik tussen de doelgroepen, maar wel binnen de doelgroepen
1,49 m2 ruimtebeslag per fiets

Deelgebied	Fietsparkeren Bewoners	Waarvan deelfietsen	Fietsparkeren Medewerkers	Fietsparkeren Bezoekers
Taxandriabaan	1.851	49	92	148
Taxandriabaan	2.758 m2	73 m2	139 m2	221 m2

Visie parkeerstrategie

N.t.b.

Doorlopen afweegkader

- Standaard beleidscorrecties: deelmobiliteit, ...
- Zone aanpassen
- Overige publieke maatregelknoppen
- Private maatregelknoppen
- Herverdelen voor de burens
- Herverdelen bij de burens

Planning en fasering

N.t.b.

Onderdeel	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Totale parkeerbehoefte	572	549	805	779	770	648	800	785
Totale parkeercapaciteit	338	338	338	338	338	338	338	338
Parkeerbalans	-234	-211	-467	-441	-432	-310	-462	-447
15% reductie overkwaliteit fiets, HOV en autoluwe omgeving	-47	-49	-86	-79	-74	-64	-83	-67

Waarvan 25 deelauto's

Taxandriabaan (3/3)

Planning en fasering?

Colofon



Bas Govers: Adviseur mobiliteit en ruimte
bgovers@goudappel.nl
06 51 40 20 81



Sören Bigalke: Adviseur Mobiliteit & Parkeren
sbigalke@goudappel.nl
06 11 91 83 83

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Robert Boshouwers: Principal Consultant
Mobiliteit Robert.Boshouwers@Rebelgroup.com
06 50 85 46 56



Djavan Braumuller: Adviseur Mobiliteit
djavan.braumuller@rebelgroup.com
06 27 19 32 82

REBEL

Bijlage 2

Inventarisatie sturings- en bekostigingsinstrumenten
Tilburg



Groen = instrument in gebruik bij gemeente
 Oranje = instrument nog niet in gebruik maar mogelijk kansrijk
 Roze = instrument niet in gebruik

Sturingsinstrumenten
Omgevingsvisie: In een gebiedsdekkende structuurvisie of deelstructuurvisie, geeft men een integrale visie op een gebied. De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van nieuwe ontwikkelingen van dat gebied. Daarnaast bevat het de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. De samenhang met beleid op het gebied van economie, recreatie en dergelijke maakt men duidelijk. De structuurvisie moet een eerlijk beeld schetsen. Er moet in staan hoe en waar de ontwikkelingen plaatsvinden. Als men de verplichting tot het maken van een structuurvisie niet nakomt heeft dat vooral formele gevolgen voor de grondexploitatie. Men kan dan niet bovenplanse kosten voor meerdere locaties of gedeeltes daarvan meenemen in de exploitatieopzet. Dit kan namelijk alleen als er voor locaties of gedeeltes daarvan in een structuurvisie is vastgesteld. Ook kan men in dat geval geen financiële bepalingen in de overeenkomst over grondexploitatie opnemen. De basis daarvoor ligt namelijk ook in een structuurvisie.
Samenwerkingsovereenkomst: Een samenwerkingsovereenkomst is een contract tussen 2 (of meer) partijen waarin de afspraken zijn opgenomen i.v.m. een samenwerking. Door afspraken vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst, is het voor beide partijen duidelijk wat hun rechten en plichten zijn in het kader van de samenwerking.
Wet voorkeursrecht gemeenten: De Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) verplicht eigenaren om een perceel waarop een voorkeursrecht is gevestigd, bij verkoop eerst aan de overheid (de gemeente, provincie of het Rijk) aan te bieden. Deze wet geeft overheden de mogelijkheid om een betere positie – en dus meer grip – op de grondmarkt te krijgen. Bovendien kan prijsopdrijving door speculatie worden voorkomen. Op grond van de Wvg kan de overheid besluiten een voorkeursrecht te vestigen op een perceel grond. Dat mag alleen op percelen die een niet-agrarische bestemming hebben en een nieuwe bestemming krijgen. Zodra het voorkeursrecht definitief is gevestigd, mag de eigenaar het perceel niet meer vrij verkopen. Hij moet het dan eerst aan de betreffende overheidsinstantie aanbieden.
Onteigening: De onteigeningswet schrijft voor hoe de overheid kan onteigenen. Onteigening is alleen mogelijk in het algemeen belang en onder strenge wettelijke voorwaarden, omdat eigendom een belangrijk recht is. Bij onteigening heeft iemand recht op een complete schadeloosstelling.
Grondprijsbeleid: Grondprijsbeleid geeft aan welke grondprijsmethoden de gemeente hanteert met de vastgestelde kaders. Ook geeft het grondprijsbeleid aan welke uitgangspunten ten grondslag liggen aan de grondprijs(methoden). Het grondprijsbeleid is belangrijk voor het voeren van actief (of situationeel) grondbeleid. Hiermee worden immers de prijzen voor de eigen gronden bepaald. Maar ook bij faciliterend grondbeleid moet de wijze van grondprijsbepaling helder zijn voor het kostenverhaal.
Erfpacht contract (voorwaarden): Erfpacht is een zakelijk recht dat de erfpachter de bevoegdheid geeft een anders onroerende zaak te houden en te gebruiken.
Stedelijke kavelruil: Bij stedelijke kavelruil bepalen de eigenaren zelf, op vrijwillige basis, hoe hun woon- en leefomgeving eruit komt te zien. Niet de overheid maar de eigenaren zelf maken, met elkaar, een plan voor hun gebied. Ruilen van eigendom om zo een betere verdeling/inrichting te krijgen is het uitgangspunt.
Bouwenvelop: De bouwenvelop is een methode om het proces van gronduitgifte te vereenvoudigen en stroomlijnen. Het principe van de bouwenvelop-methode is dat de definitieve grondprijs het gewenste bouwprogramma, volume, rooilijnen en dergelijke op een relatief vroeg moment in de ruimtelijke planvorming wordt vastgesteld.
Kavelpaspoort: een document met daarin een korte beschrijving van de kenmerken en prijs van de kavel, een tekening met de afmetingen van de kavel en informatie over de omgeving zijn erin opgenomen. Daarnaast bevat het document een samenvatting van de regels en randvoorwaarden die gelden voor de bouw van de woning(en) en de inrichting van de grond.
Posterieuze overeenkomst: Een grondexploitatieovereenkomst die men sluit na het vaststellen van het exploitatieplan. Een posterieuze overeenkomst mag niet afwijken van het exploitatieplan.
Grondexploitatie: Een grondexploitatie (soms afgekort tot grex) is een begroting die wordt opgesteld om grondkosten en grondopbrengsten van een ruimtelijk ontwikkelingsplan (zoals een nieuw bestemmingsplan) in beeld te brengen. Aan de kostenkant staan de aankoop van grond, het bouwrijp maken ervan, het inrichten van de openbare ruimte en overhead (onder andere de kosten voor het maken van het plan en de begeleiding van de uitvoering ervan). Aan de opbrengstenkant staan de verkoop van bouwrijpe grond en alle eventuele subsidies en bijdragen
Afsprakenbrief: Een afsprakenbrief wordt opgesteld om tussen de gemeente en erfpachter financiële en procesmatige afspraken vast te stellen.
Exploitatieplan: In het geval dat het kostenverhaal niet verzekerd is via een anterieure overeenkomst dient er een exploitatie plan te worden vastgesteld. Het exploitatieplan bevat een grondexploitatieopzet en locatie-eisen. Daarnaast kunnen er bepalingen worden opgenomen over de fasering van de ontwikkeling en de uitvoerbaarheid.
Pro-actief grondaankoop: Verwerven van grond om ontwikkelingen mogelijk te maken. Deze gronden worden na het bouwrijp maken in erfpacht uitgegeven.
Vorbereidingsbesluit: Een verklaring van de gemeenteraad dat een bestemmingsplan voor het betreffende gebied wordt voorbereid met als gevolg dat bouwvergunningen die passen binnen het van kracht zijnde bestemmingsplan toch nog niet mogen worden verleend.
Investeringsnota: De investeringsnota bevat relevante kaders voor contractvorming en vergunningverlening, een uitwerking van het ruimtelijk programma, een ontwerp, een beheerstoets van verschillende aspecten van het toekomstige beheer, de ontwikkelstrategie, een overzicht van de planning en fasering van de gebiedsontwikkeling, verantwoording m.b.t. participatie, een inrichting van de uitvoeringsorganisatie, bij samenwerking met andere partijen een gebiedscontract, een kredietsbesluit en een investeringsbesluit.

Bekostigingsinstrumenten

Anterieure overeenkomst: Elke grondexploitatieovereenkomst die men sluit voor de vaststelling van een exploitatieplan is een anterieure overeenkomst. Deze overeenkomst sluit men in de beginfase van een project vóór de vaststelling van een exploitatieplan. Bij de anterieure overeenkomst hebben alle partijen veel onderhandelingsruimte. Men kan uiteraard afspraken over de grondexploitatie maken. Daarnaast mag men afspraken maken over financiële bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen zoals: groen, recreatiegebieden, waterberging en infrastructuur.

Exploitatieplan: Het publiekrechtelijke kostenverhaal start met het opstellen van een gemeentelijk exploitatieplan. Dat bevat een grondexploitatieopzet en regels voor het omslaan van de kosten over de verschillende uitgiftecategorieën. Daarnaast kan het exploitatieplan gemeentelijke locatie-eisen bevatten voor: de inrichting van de openbare ruimte; de nutsvoorzieningen; het bouwrijp maken.

Kostenverhaal: doel is primair zorg te dragen dat elke private partij ('de zelfrealisator') zijn proportionele deel (mee)betaalt aan de (her)inrichtingskosten van de op de kostensoortenlijst genoemde voorzieningen. Kostenverhaal heeft een vrijwillige versie (de anterieure overeenkomst) en een verplichtende (het exploitatieplan). Maatschappelijke voorzieningen zijn niet opgenomen op de kostensoortenlijst. Vrijwillig is de vereveningsbijdrage af te spreken, maar deze is niet ultiem publiekrechtelijk afdwingbaar; parkeren (NB inclusief p-plaatsen voor deelmobiliteit maar exclusief de exploitatie) en maatregelen rond groen/water (lees: klimaat) zijn opgenomen op de kostensoortenlijst (zie bijgevoegd voorbeeld). Dit geldt ook voor het verwerken van bouwmaterialen gelieerd aan publieke investeringen (openbare ruimte/ infra). Deze bijdragen zijn dus vrijwillig af te spreken maar ook ultiem publiekrechtelijk afdwingbaar. Hier gelden wel immer de ptp-criteria (ook andere functies of gebieden kunnen profiteren van het net of van de mobiliteitshub; en daar waar abonnementsopbrengsten zijn valt dit niet onder de noemer kostenverhaal).

Fondsvorming/ financiële bijdrage: doel is primair om vanuit bouwplannen (die daarvoor ruimte hebben in hun businesscase) een financiële bijdrage te doen aan ruimtelijke investeringen ter bevordering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Straks in de Omgevingswet bestaat voor gemeenten de mogelijkheid om een financiële bijdrage te vragen die vrijwillig overeen te komen is (op basis van art. 13.22 (geïnspireerd op de Wro art. 6.24)) dan wel op basis een verplichtende mogelijkheid – op te nemen in het omgevingsplan- (op basis van art. 13.23/13.24)

Overige heffingen: precariobelasting, reclamebelasting, reinigingsheffingen, parkeerbelasting en rioolheffing.

Accrès-regeling: middelen vanuit geprognoseerde groei Gemeentefonds en OZB (a.g.v. meer grondslag door nieuwbouw) geoormerkt worden voor investeringen in fysieke infrastructuur

Toerekening bovenwijken: Voorzieningen die in de openbare ruimte van of nabij het plangebied worden aangelegd, zoals een ontsluitingsweg of een park, kunnen als 'bovenwijken' worden aangemerkt. Deze voorzieningen zijn niet enkel aan een exploitatie-gebied toe te schrijven, maar zijn van nut voor meerdere gebieden (zowel voor de nieuwe gebiedsontwikkeling als voor de bestaande stad c.q. bestaand bebouwd gebied).

De verevenings-/afkoop-regel: financiële bijdrage aan ruimtelijke ontwikkelingen. Al dan niet om compenserende maatregelen te bekostigen die elders in de gemeente worden toegepast.

Erfpacht canon: De erfpachtcanon is het bedrag dat jaarlijks betaald moet worden aan de erfverpachter. De erfpachtcanon wordt meestal vastgesteld aan de hand van de waarde van de grond. Gemiddeld ligt de erfpachtcanon rond de 5% van de grondwaarde die de grond heeft op het moment dat de erfpachtcanon wordt vastgesteld.

Grondexploitatie: Een grondexploitatie (soms afgekort tot grex) is een begroting die wordt opgesteld om grondkosten en grondopbrengsten van een ruimtelijk ontwikkelingsplan (zoals een nieuw bestemmingsplan) in beeld te brengen.

Aan de kostenkant staan de aankoop van grond, het bouwrijp maken ervan, het inrichten van de openbare ruimte en overhead (onder andere de kosten voor het maken van het plan en de begeleiding van de uitvoering ervan). Aan de opbrengstenkant staan de verkoop van bouwrijpe grond en alle eventuele subsidies en bijdragen

Baatbelasting: Het genot krachtens eigendom, bezit of beperkt recht van een onroerende zaak in een bepaald gedeelte van de gemeente die gebaat is door voorzieningen die tot stand zijn of worden gebracht door of met medewerking van het gemeentebestuur. Er is in de Gemeentewet geen heffingsmaatstaf opgenomen. De gemeentelijke wetgever is dus in beginsel vrij in het kiezen van een heffingsmaatstaf.

Inbesteding: geeft aan dat er binnen een rechtspersoon, opdrachten worden gegeven door onderdelen van die rechtspersoon aan onderdelen van diezelfde rechtspersoon die de opdracht voor andere onderdelen van diezelfde rechtspersoon uitvoeren.

Ondernemersfondsen: Hierbij wordt de opbrengst van een algemene gemeentelijke belasting geheel of gedeeltelijk in de vorm van een subsidie ter beschikking gesteld van de belastingplichtigen. Zij kunnen de subsidie vervolgens aanwenden voor gezamenlijke investeringen.

Gebiedsgerichte ondernemersfondsen (Reclamebelastingfondsen): Een gebiedsgericht ondernemersfonds is grotendeels gelijk aan een gemeentebreed ondernemers-fonds. Het grootste verschil is dat er geen OZB wordt geheven ten behoeve van de subsidie, maar reclamebelasting. Reclamebelasting is een algemene belasting die kan worden geheven terzake van openbare aankondigingen die zichtbaar zijn vanaf de openbare weg (art. 227 Gemeentewet). Anders dan de naam doet vermoeden is het belastbare feit voor de reclamebelasting breder. Ook algemene aankondigingen die geen reclame-uiting zijn, vallen in beginsel onder de reclamebelasting. Voordeel van de reclamebelasting ten opzichte van de OZB is dat de heffing van reclamebelasting wel beperkt kan worden tot een gedeelte van de gemeente (zie hierna).

Ontheffing: Een ontheffing is een besluit waarbij in een individueel concreet geval een uitzondering op een wettelijk verbod wordt gemaakt.