



Hoofdlijnnotitie Parkeren Tilburg 2016

Besluit

De Hoofdlijnnotitie Parkeren Tilburg 2016 vaststellen, met de volgende expliciete besluiten:

Parkeren in de bestaande binnenstad

1. Bezoekers van de binnenstad te faciliteren in parkeergarages en op parkeerterreinen (Louis Bouwmeesterplein, Klipperterrein en Tehatexterrein) en daarnaast kort bezoek aan de binnenstad te faciliteren op de parkeerplaatsen gelegen aan de Cityring.
 - a. De parkeerterreinen krijgen de tariefstelling van het straatparkeren in de binnenstad (huidig € 2,20 per uur).
 - b. Parkeren aan de Cityring krijgt een tarief waardoor kort verblijf gestimuleerd wordt, maar langer verblijf tegen mogelijk een hoger tarief niet onmogelijk wordt.
2. De bewoners (en hun bezoek) primair te faciliteren op de straatparkeerplaatsen in het gebied binnen de Cityring en in de parkeergarages tijdens dalmomenten.
 - c. Het straatparkeren in het gebied binnen de Cityring te bestemmen voor bewoners van de binnenstad en hun visite (bezoekersregeling).
 - d. Onderzoeken op welke wijze de beschikbare restcapaciteit in de parkeergarages in de binnenstad, vooral 's avonds en 's nachts, kan worden benut door bewoners van de binnenstad.
3. Terughoudend om te gaan met het realiseren van extra parkeercapaciteit in de binnenstad.
 - e. In de binnenstad beschikbare restcapaciteit eerst te benutten;
 - f. Geen extra openbare parkeergelegenheid in de binnenstad te realiseren. Pas als blijkt dat er ná benutting van het bestaand parkeerareaal een structureel capaciteitsprobleem te verwachten is, van dit standpunt af te wijken.

P arkeerregulering Oude Stad

1. Het principe van regulering in de Oude Stad op basis van *betaald parkeren* met parkeervergunningen voor *belanghebbenden* te handhaven, maar de systematiek van regulering te vereenvoudigen en uniformeren.
 - a. Het aantal parkeerrayons (vergunninggebieden) te beperken door samenvoeging;
 - b. Tariefwisselingen en wisselende werkingstijden in één gebied te voorkomen;
 - c. Onderzoeken om een deel van de wijk Hoogvenne bij het parkeerregime van de binnenstad te betrekken.

Uitbreiding parkeerregulering

1. Uitbreiding van een reguleringsgebied te organiseren op basis van logische en duidelijk herkenbare deelgebieden (dus niet per straat), met als doel de parkeeroverlast in het hele gebied terug te dringen, dan wel te voorkomen.
 - a. In de tweede helft van 2016 te starten met het systematisch aanpakken dan wel voorkomen van bestaande en toekomstige parkeeroverlast in de wijken gelegen in het gebied binnen de ringbanen (Noordhoek, Sint Anna, Oud Zuid, Hoogvenne, Oud Noord en Theresia e.o.);
 - b. Enquêtes onder bewoners niet meer bindend te laten zijn in de besluitvorming;
 - c. Uitbreiding van het gereguleerd gebied te organiseren binnen de financiële kaders van de gesloten parkeereexploitatie.
2. Binnen de financiële kaders van de parkeereexploitatie te streven naar een verlaging van het tarief voor de 1^e vergunning van bewoners in de Oude Stad (richtbedrag € 5,- per maand)..

Gastvrije stad : de techniek

1. Het parkeerbeleid is ondersteunend aan de ambitie om een leefbare en gastvrije stad te zijn door op een makkelijkere manier te laten betalen en te zorgen voor een plezierig verblijfsklimaat.
 - a. Achteraf betalen voor parkeren te stimuleren en op basis van de werkelijke parkeertijd af te rekenen.
 - b. Terughoudend om te gaan met het instellen van een maximum parkeerduur of te reguleren door alleen een dagtarief te hanteren.
 - c. De dienstverlening nog verder te verbeteren door een digitale uitgifte van parkeerproducten.
 - d. Het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren door oplaadpunten te faciliteren.



2. Ter ondersteuning in het terugdringen van het aantal auto's van bewoners de beschikbaarheid van deelauto's in de stad te stimuleren.

Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen

1. In de toepassing van parkeernormen meer vrijstellingen te hanteren, zonder daarbij de (directe) omgeving van de ontwikkeling te belasten met (toekomstige) parkeeroverlast.
 - a. Binnen de invloedssfeer van de parkeergarages in de bestaande binnenstad bij een nieuwe ontwikkeling geen verplichting te stellen voor het realiseren van bezoekersparkeerplaatsen.
 - b. Voor kleinschalige ontwikkelingen met een beperkte toename in de totale parkeerbehoefte (maximaal 3 parkeerplaatsen) geen verplichting te stellen het parkeren op eigen terrein op te lossen.
2. Het PPS-gebied in de Spoorzone (zie figuur 1, pagina 9) aan te wijzen als een gebiedsontwikkeling die in zijn eigen parkeerbehoefte moet voorzien, waarbij alleen op (tijdelijke) piekmomenten de parkeercapaciteit in de direct omgeving een uitwijkmogelijkheid is, met name voor bezoekers.
3. In alle andere gevallen het basisprincipe te blijven hanteren dat een nieuwe ontwikkeling de parkeerbehoefte op eigen terrein oplost, maar wel de mogelijkheid te bieden af te wijken van deze verplichting zolang daar met voldoende zekerheid geen parkeeroverlast voor de omgeving uit volgt.
4. Indien wordt afgeweken van het basisprincipe daarvoor het instrument van een afkoopregeling in te zetten, waarmee de afkoopsom de gemeente de gelegenheid geeft om zo nodig maatregelen te treffen om (toekomstige) parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen.
 - c. In de hoogte van de afkoopsom een onderscheid aan te brengen tussen maatschappelijke en commerciële ontwikkelingen.
 - d. De hoogte van de afkoopsom te baseren op de onrendabele top van de door de gemeente te bouwen en te exploiteren parkeervoorzieningen en de uitwerking van deze regeling op te nemen in een nieuwe Nota Parkeernormen.
5. Voor het inschatten van de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen de CROW-richtlijn te blijven hanteren.
 - e. Op basis van de meest recente en verlaagde CROW-richtlijn een nieuwe Tilburgse norm vast te stellen.
 - f. De parkeernorm meer af te stemmen op de specifieke invulling van de functie en de locatie van de ontwikkeling. Een gedegen mobiliteitsplan voor de functie kan een voldoende onderbouwing zijn voor een lagere parkeerbehoefte.
6. Deze kaders in de tweede helft van 2016 door het college uit te laten werken in een nieuwe Nota Parkeernormen Tilburg.

Fietsparkeren

1. Het fietsgebruik stimuleren door het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen op logische en veilige locaties, door:
 - a. De huidige en toekomstige behoefte aan fietsparkeerplaatsen te onderzoeken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bewaakt (in gemeentelijke stallingen) en onbewaakt stallen (op straat). In eerste instantie wordt dit onderzoek uitgevoerd voor de Binnenstad. In de tweede fase komen de publiek aantrekkelijke functies in de overige wijken aan bod (wijkwinkelcentra, ziekenhuizen, sportcentra en wijkcentra).
 - b. Het aantal fietsparkeervoorzieningen, indien er voldoende ruimte is, te realiseren op basis van de parkeerbehoefte op piekmomenten.
 - c. Hinderlijk gestalde fietsen buiten de parkeervoorzieningen pas te verwijderen (handhaven) als er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Gevaarlijk geplaatste fietsen en weesfietsen worden wel verwijderd.
 - d. Als er voldoende parkeercapaciteit gerealiseerd is de wijze van handhaving te heroverwegen en ondersteunend te laten zijn aan het optimaal gebruik van de gerealiseerde voorzieningen.
 - e. De gemeentelijke fietsstallingen blijven gratis voor de gebruiker. De exploitatie van de bewaakte stallingen blijft gedekt uit de parkeerexploitatie.
 - f. Te onderzoeken of slimme technieken zoals dynamische capaciteitsaanduiding, apps en een parkeerverwijssysteem voor fietsers een impuls geven aan het comfort en gebruik van de stallingen.
 - g. Zowel in de gemeentelijke stallingen als op straat extra laadpunten te realiseren voor elektrische fietsen.
 - h. Tilburg proeftuin voor deelfietsystemen te laten zijn.
 - i. Bij nieuwbouwontwikkelingen verplicht te stellen dat in voldoende mate wordt voorzien in fietsparkeervoorzieningen. Hiervoor worden normen opgesteld die onderdeel uitmaken van de Nota Parkeernormen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 18 april 2016.



GEMEENTE TILBURG

de griffier,
de voorzitter,