

# Hoofdlijnennotitie Parkeren

Tilburg 2016



**GEMEENTE TILBURG**

## Inhoudsopgave

1.	Aanleiding en opdracht .....	3
2.	Huidige situatie .....	4
3.	Visie en ambitie .....	7
3.1	Omgevingsvisie 2040.....	7
3.2	Tilburgs Mobiliteitsplan 2040.....	7
3.3	Parkeerambitie .....	8
4.	Hoofdkaders .....	10
4.1	Van reguleren naar faciliteren .....	10
4.2	Doelgroepenbeleid.....	11
4.3	Gebiedsgericht, gezamenlijk en toekomstvast .....	13
4.4	Financieel .....	13
5.	Concretisering van de ambities en hoofdkaders.....	14
5.1	Wat betekent BETERE LEEFBAARHEID voor bewoners? .....	14
5.2	Wat betekent GASTVRIJHEID voor bezoekers binnenstad?.....	15
5.3	Wat betekent ondersteuning van de ECONOMISCHE VITALITEIT voor de detailhandel?.....	16
5.4	Wat betekent ondersteuning geven aan een UITMUNTEND VESTIGINGSKLIJMAAT voor bedrijven? .....	17
5.5	Hoe vertaalt de mobiliteitsvisie 2040 zich naar parkeerbeleid?.....	17
5.6	Hoe houden we parkeren voor de gemeente betaalbaar?.....	18
5.7	Hoe blijven we met parkeerbeleid aangesloten op maatschappelijke ontwikkelingen? .....	18
6.	Parkeerregulering.....	20
6.1	Vorm van regulering.....	20
6.2	Gewenste regulering .....	21
6.3.	Wijze van uitbreiding .....	23
7.	Parkeernormering .....	24

# 1. Aanleiding en opdracht

De gemeente Tilburg heeft behoefte aan een nieuwe, stadsbrede, visie op parkeren. Een visie die richting geeft aan en de kaders bepaalt voor besluiten over concrete parkeermaatregelen. Het huidige parkeerbeleid past onvoldoende bij de ambities van de gemeente en de ontwikkelingen in de stad. Waar loopt de stad zoal tegenaan?

- In de loop der jaren zijn door maatwerk lokale oplossingen toegepast, waardoor het parkeerbeleid eenduidigheid mist en onduidelijkheid is ontstaan, vooral bij bezoekers. Denk daarbij aan zaken als: een grote diversiteit aan tarieven en betaaltijden, onduidelijk waar men als bezoeker wel en niet mag parkeren, het per ongeluk betalen van een dagtarief voor een kortstondig bezoek, et cetera.
- Er is geen evenwichtige verdeling in de bezetting van het parkeerareaal. De parkeergarages en enkele parkeerterreinen in Tilburg kennen, zelfs op piekmomenten in de week, restcapaciteit die beter benut kan worden.
- De gemeente heeft te maken met een hoge parkeerdruk in enkele wijken en straten, voornamelijk aan de randen van het gereguleerde gebied. Hierdoor staat de leefbaarheid in de woonwijk onder druk. Dit leidt tot klachten van bewoners. De huidige werkwijze van het straat voor straat uitbreiding van parkeerregulering wordt gekenmerkt door een verplaatsing van het probleem en maatschappelijke weerstand
- In de stad vinden grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen plaats, zoals de Spoorzone en gebiedsontwikkeling Stappegoor, maar ook kleinschaligere ontwikkelingen in de stad. Parkeren is daarbij vaak een issue. Er is een toename van afwijkingsbesluiten bij nieuwe ontwikkelingen.
- In de stad vinden grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen plaats, zoals in de Spoorzone en Stappegoor. Deze ontwikkelingen, maar ook kleinschaligere ontwikkelingen in de stad, vragen flexibelere kaders waarbinnen de bijbehorende parkeervraagstukken worden ingevuld, zowel voor het parkeren van auto's als van fietsen.

Er bestaat behoefte aan heldere kaders waarbinnen dergelijke parkeervraagstukken in de toekomst adequaat kunnen worden aangepakt. De ambitie en kaderstelling zoals opgenomen in deze Nota Parkeren geven houvast bij de beantwoording van dergelijke vragen. Concretisering van de hoofdlijnen zal voor sommige thema's plaatsvinden in afzonderlijke uitwerkingen.

Beleidskeuzes op parkeergebied zijn nodig om invulling te kunnen geven aan de visie en ambitie in de Omgevingsvisie 2040 en het Mobiliteitsplan 2040. Het parkeerbeleid is daarbij ondersteunend aan de ambitie vanuit de Omgevingsvisie 2040:

- Een BETERE LEEFKWALITEIT voor de bewoners
- Een UITMUNTEND VESTIGINGKLIMAAT voor bedrijven.

Wat betreft parkeren worden deze aangevuld met:

- GASTVRIJHEID voor de bezoeker
- ECONOMISCHE VITALITEIT van de detailhandel
- Duurzaamheid, zoals verwoord in de MOBILITEITSVISIE
- Nu en in de toekomst parkeeroplossingen die voor de gemeente BETAALBAAR zijn
- Flexibel genoeg om mee te gaan met MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN

## 2. Huidige situatie

Parkeren in Tilburg is op veel plaatsen goed geregeld. Met uitzondering van enkele (delen van) wijken in de Oude Stad zijn er voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers en bewoners. Ondanks dat sommige parkeergarages op piekmomenten vol staan is er op dit moment in de binnenstad sprake van overcapaciteit.

### Feiten en cijfers

In de binnenstad van Tilburg geldt parkeerregulering (betaald parkeren). Om uitwijkgedrag te voorkomen is in delen van wijken rondom de binnenstad parkeerregulering ingevoerd. Daarmee worden de woonwijken in de Oude Stad beschermt tegen overlast als gevolg van uitwijkgedrag vanuit de binnenstad.

Aan bewoners en bedrijven in het betreffende gebied worden parkeervergunningen en abonnementen verstrekt om in het gebied te parkeren. De aantallen parkeerplaatsen en het aantal uitgegeven vergunningen is als volgt:

Gebied	Vorm	Aantal parkeerplaatsen	Parkeertarief (per uur)	# vergunningen / abonnementen
Binnenstad	Openbare Parkeergarages	2.712	€ 2,00	ca. 1.900
	Straatparkeren	ca. 950	€ 2,20 of dagtarief (€ 16,50)	ca. 700
	<b>Totaal</b>	<b>ca. 3.660</b>		
Oude Stad	Straatparkeren gereguleerd (tarief binnenstad)	ca. 4.000	Rayons dicht bij de binnenstad: € 2,20 óf dagtarief (€ 16,50) Rayons verder van de binnenstad: € 1,00	ca. 3.050
	Straatparkeren (gratis)	ca. 11.160	gratis	-
	<b>Totaal</b>	<b>ca. 15.160</b>		

Per saldo zijn er in de Tilburgse binnenstad en in de Oude Stad voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Een discussiepunt blijft het eerlijk verdelen van de beschikbare parkeerplaatsen. Op sommige plaatsen, met name aan de randen van niet-gereguleerde gebied, staan verschillende doelgroepen elkaar soms in de weg. Dat vraagt om oplossingen, waarbij vooral de gemeente aan zet is, ook al is zij zelf niet de veroorzaker van het probleem.

In de gebieden spelen de volgende zaken:

#### Binnenstad:

- Er is voldoende parkeercapaciteit in de Tilburgse parkeergarages voor bezoekers. Zelfs op maatgevende piekmomenten in de week is er restcapaciteit (maximale bezettingsgraad 75%, oftewel 750 vrije parkeerplaatsen in de gemeentelijke

parkeergarages<sup>1</sup>). Daarnaast is een uitbreiding van parkeerplaatsen voorzien in de private parkeergarage Heuvelpoort.

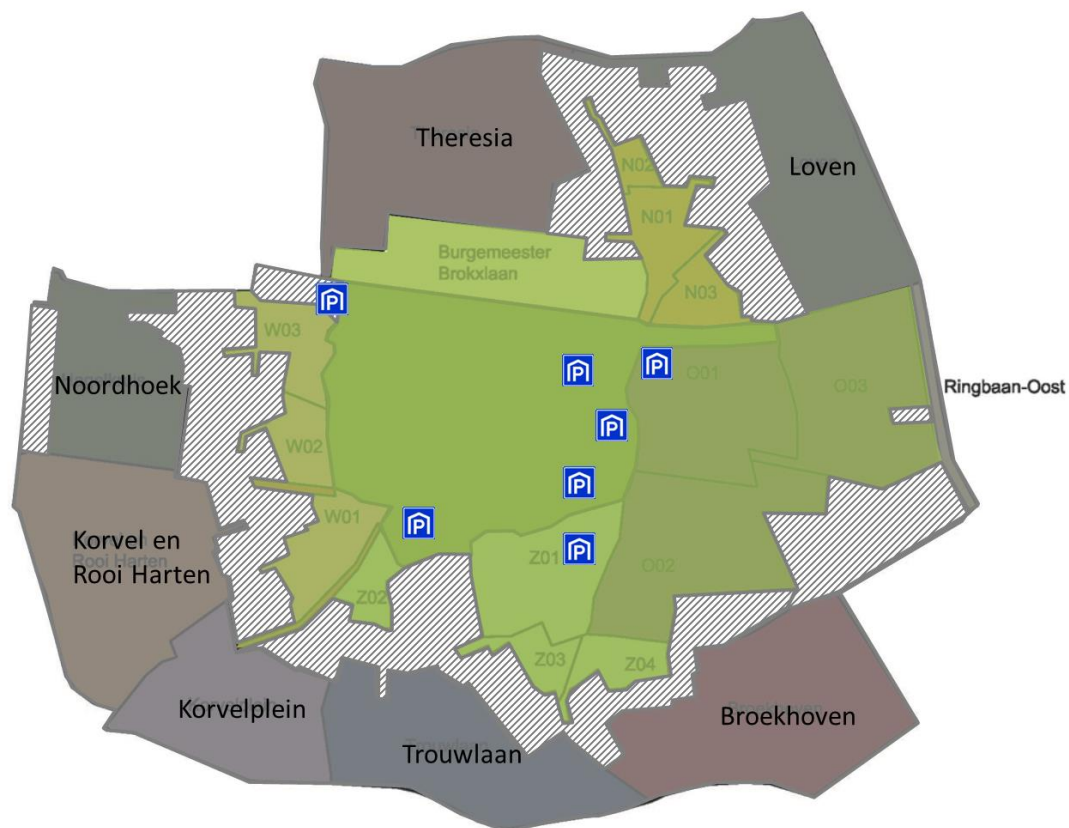
- Eerste bewonersvergunningen in de binnenstad worden toegekend. Er is geen sprake van een wachtlijst voor eerste bewonersvergunningen op straat. Tweede bewonersvergunningen worden niet verstrekt, maar aanvragers worden verwezen naar de parkeergarages (abonnementen). In de binnenstad wordt zeer terughoudend omgegaan met het verstrekken van parkeervergunningen (op straat) aan bedrijven.
- Op straat is het 's avonds (lokaal) druk vanwege de aanwezigheid van bewoners. Op dat moment staan de parkeergarages nagenoeg leeg.

#### **Oude Stad:**

- In de Oude Stad is in een schil rondom de binnenstad (ca. 4.000 pp) parkeerregulering ingevoerd om parkeeroverlast door uitwijkgedrag vanuit de binnenstad tegen te gaan. Waar regulering is ingevoerd is de parkeerdruk gemiddeld genomen laag (ca. 60%) en zijn geen klachten meer van bewoners;
- In de rest van de Oude Stad (ca. 11.000 pp) is geen sprake van regulering. Op enkele locaties in de Oude Stad, met name aan de randen van gereguleerd gebied is de parkeerdruk erg hoog en zijn er zeer regelmatig klachten van bewoners. In een dunne schil (ca. 200 meter rondom het gereguleerde gebied) is de parkeerbezetting op veel momenten van de week hoog (gemiddeld 82%).
- In de overige delen van de Oude Stad zijn er, behoudens enkele straten en wijken, altijd voldoende parkeerplaatsen voor bewoners beschikbaar.
- Ook in de directe omgeving van publiekstrekkingen, zoals grote kantoren (bijvoorbeeld in de omgeving van CZ (Ringbaan West), is er op werkdagen sprake van een hoge parkeerdruk.
- Het aantal verschillende vergunninggebieden is groot, wat soms onnodige beperkingen oplegt aan de parkeermogelijkheden van bewoners.
- De diversiteit aan tarieven is groot. Vooral in de wijk Hoogvenne, waar een uurtarief en dagkaarttarief elkaar afwisselen. Dit komt de duidelijkheid voor de bezoeker niet ten goed, met als gevolg vergissingen die mogelijk leiden tot een bekeuring.

---

<sup>1</sup> Parkeergarage Schouwburg, Emmapassage, Koningsplein, Pieter Vreedeplein en Tivoli-013.



Afbeelding 1: Overzicht gereguleerd gebied (Binnenstad en Oude Stad). De arcering geeft de gebieden aan waar een hoge parkeerdruk is (vooral vanwege uitwijkgedrag vanuit de binnenstad)

#### Overige gebieden:

In de regel is in de overige gebieden in Tilburg geen sprake van structurele parkeerproblemen. Wel doen zich bij grotere gebiedsontwikkelingen specifieke parkeervraagstukken voor, zoals:

- **Stappegoor:** dankzij een gemeentelijke parkeergarage kan het gebied voorzien in de parkeervraag. Aandachtspunt hier is dat de huidige tariefstructuur leidt tot een parkeerexploitatie met een serieuze onrendabele top.
- **Piushaven:** de populariteit van het gebied in combinatie met uitwijkgedrag vanuit de binnenstad zorgt in enkele straten voor parkeeroverlast. Parkeerregulering zal mogelijk noodzakelijk zijn.
- **Spoorzone:** hier moeten de ontwikkelingen nog echt van de grond komen. Parkeren zal daar zoveel mogelijk gebiedsgericht worden opgepakt. Behoorlijke investeringen zijn hiervoor nodig, terwijl de snelheid waarmee het gebied zich ontwikkelt nog onzeker is.

### 3. Visie en ambitie

Bij het bepalen van de hoofdlijnen op het gebied van parkeren, maken we gebruik van de vastgestelde Omgevingsvisie 2040 en van het Tilburgs Mobiliteitsplan 2040, welke op dit moment wordt opgesteld. Deze worden hieronder kort toegelicht.

#### 3.1 Omgevingsvisie 2040

De Omgevingsvisie 2040 is vastgesteld in september 2015. Deze visie geeft richting aan de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en nodigt partijen uit om samen te werken. De visie laat zien hoe de stad zich op de lange termijn kan ontwikkelen. Zo gaan we onze economie versterken en op internationaal niveau een rol van betekenis spelen. We willen dit doen door de krachten te bundelen met Eindhoven, Den Bosch, Breda en Helmond. Samen werken we aan het versterken van de concurrentiepositie, een goede bereikbaarheid en een aantrekkelijke leefomgeving.

Daarnaast willen we een belangrijke spil zijn in de regio Hart van Brabant: een goed bereikbare stad waar bewoners uit de regio naartoe komen voor werk, medische zorg, onderwijs en een compleet aanbod van winkels, cultuur en recreatie. We willen ook een leefbare stad zijn met vitale dorpen, wijken en buitengebied. Dat vraagt om woningen voor alle leefstijlen en een aantrekkelijke woonomgeving. Groen en water dragen daaraan bij. Goede verbindingen tussen de stadsdelen zijn belangrijk, net als een buurt waar bewoners een groot deel van hun leven kunnen blijven wonen en zich thuis voelen.

#### 3.2 Tilburgs Mobiliteitsplan 2040

In samenwerking met onze inwoners, belangenorganisaties en het bedrijfsleven formuleren we dit jaar onze langetermijnvisie voor mobiliteit in het nieuwe Tilburgs Mobiliteitsplan 2040: slim, schoon en veilig. Hierbij gaan we uit van reeds geboekte successen vanuit het Tilburgs Verkeer- en VervoersPlan (TVVP). De Tilburgse infrastructuur ontwikkelde zich de afgelopen jaren immers in sneltreinvaart.

We gaan ideeën ophalen in de stad die inspiratie zijn voor het nieuwe mobiliteitsplan dat voortborduurde op de Omgevingsvisie Tilburg 2040 en gebruik maakt van de Europese SUMP methodiek (Sustainable Urban Mobility Plan). Daarnaast nemen we ook de ervaringen mee die andere steden op dit gebied al hebben opgedaan en kijken we naar de laatste trends en ontwikkelingen.

In 2015 hebben we de eerste drie stappen van dit proces doorlopen. Op dit moment zijn we bezig met de stappen vier en vijf: het ontwikkelen van een gedragen visie en het vaststellen van prioriteiten en meetbare doelen (Visie & Strategie). Deze stappen moeten leiden tot de behandeling van de Visie & Strategie in de gemeenteraad eind dit jaar (Q4 2016). Na dit besluit wordt het uitvoeringsprogramma nader uitgewerkt inclusief financiering en Monitoring & Evaluatie.

Concreet streeft het plan 6 doelen na:

1. Optimale verbindingen voor een betere toegankelijkheid van diverse soorten bestemmingen.
2. Efficiënte verplaatsingen van personen en goederen, faciliteren van de stedelijke groei en versterken van het vestigingsklimaat.

3. Schadelijke milieueffecten en energieconsumptie worden geminimaliseerd.
4. Veiligheid en gezondheid voor inwoners en bezoekers neemt toe.
5. De kwaliteit en attractiviteit van de stedelijke en landelijke omgeving groeit.
6. Tilburg is toonaangevend in zijn mobiliteitsaanpak.

In de Startnotitie is een aantal richtinggevende uitspraken gedaan die de basis vormen van het Tilburgs Mobiliteitsplan 2040:

- De reiziger is belangrijker dan het netwerk.
- De voetganger krijgt een prominente plaats in het centrum.
- De fiets heeft prioriteit.
- Innovatie is een belangrijke drijfveer.
- Tilburg is een proeftuin voor initiatief.
- Grootschalige infra rondom de stad is belangrijk.
- Voor - en natransport worden op maat gemaakt.
- Data wordt ontsloten voor een ieder.

Deze doelen en richtingen vormen de basis bij het bepalen van de hoofdlijnen op het gebied van parkeren.

### 3.3 Parkeerambitie

Tilburg wil zijn goede autobereikbaarheid behouden, zonder het belang van de fietser, voetganger en de OV-reiziger uit het oog te verliezen. Ingezet zal worden op het stimuleren van duurzaam vervoer, zoals de fiets en openbaar vervoer. Het parkeerbeleid faciliteert auto's die het milieu minder belasten, bijvoorbeeld met voldoende oplaadpunten voor elektrische auto's. Daarnaast zullen *deelauto-concepten* actief worden ingezet. Deze hebben namelijk in grootstedelijke centra bewezen effectief te zorgen voor een lager autobezit en voor een selectiever en weloverwogen autogebruik.

Parkeerbeleid begint altijd bij de vraag waar we welke doelgroep willen laten parkeren. Om vervolgens specifieke doelgroepen te verleiden gebruik te maken van de voor hen bestemde parkeerplaats blijft een vorm van parkeerregulering onvermijdelijk. Beprijzing in de vorm van betaald parkeren is daarvoor de meest geëigende vorm om doelgroepen te faciliteren (vergunningen), parkeren door bezoekers te sturen (tariefdifferentiatie) en het parkeerbeleid betaalbaar te houden.

Tilburg wil een *leefbare en gastvrije stad* zijn. Parkeerregulering voorkomt parkeeroverlast door uitwijkgedrag van werknemers of bezoekers. Door de tariefstelling wordt gezorgd dat de parkeer kans van de bewoners gewaarborgd blijft en de woonwijken *leefbaar* blijven. Bij een gastvrij parkeerbeleid hoort een eerlijke manier van betalen en is het parkeerbeleid ondersteunend aan een plezierig verblijfsklimaat. Het tarief op een specifieke parkeerlocatie moet zodanig gekozen zijn dat het alleszins acceptabel is voor de beoogde doelgroep en andere gebruikers ontmoedigd.

Naar verwachting zullen de komende jaren technische ontwikkelingen nog meer in een stroomversnelling komen. Moderne en intelligente (betaal)systemen, op smartphone of in de auto, zullen worden ingezet om de dienstverlening nog verder te verbeteren en de parkeerder nog beter te informeren over de juiste plaats om te parkeren. Hiermee zal het onnodige zoekverkeer in de stad geminimaliseerd worden, wat de leefbaarheid in de stad ten goede komt. Parkeerautomaten op straat verdwijnen op veel plaatsen uit het straatbeeld.



Naast intelligente betaalsystemen in de auto zelf zal de meer zelfstandig rijdende auto zijn intrede doen. Dit lijkt nog ver weg, maar prototypes laten vandaag de dag zien dat de techniek niet meer het struikelblok vormt. Op dat moment is een parkeerplaats dicht bij de eindbestemming minder relevant. Daarom zal terughoudend worden omgegaan met het realiseren van extra parkeercapaciteit in de binnenstad. Pas als blijkt dat er een structureel capaciteitsprobleem te verwachten is, zullen extra parkeerplaatsen worden overwogen. Meer parkeren op afstand (P+R) is daarbij een voordehandliggende aanpak, met name ook voor werknemers. In eerste instantie zal worden ingezet op een efficiënte benutting van het bestaande parkeerareaal.

Op het gebied van parkeren heeft Tilburg de *ambitie* een leefbare, gastvrije, aantrekkelijke, bereikbare en dynamische stad te zijn met het oog gericht op duurzaamheid en innovatie. Het parkeerbeleid ondersteunt hierin door, op plaatsen waar dat nodig is, via regulering er voor te zorgen dat de juiste parkeerder op de juiste plaats kan parkeren. Voor bewoners betekent dit een goede kans op een parkeerplaats in de buurt van hun woning. Voor bezoekers dat er voldoende, makkelijk vindbare parkeermogelijkheden zijn met keuze in het serviceniveau (tarief, loopafstand, betaalmogelijkheden, et cetera). Dat alles binnen de randvoorwaarden van beschikbare fysieke ruimte, leefbaarheid, economische vitaliteit, verkeersveiligheid, kostenefficiëntie en beschikbare middelen.

De nadruk ligt hierbij op eenduidigheid van beleid en efficiency in de uitvoering van parkeerbeheertaken. Eenduidigheid om het voor de bezoekers en bewoners van Tilburg om het parkeren zo eenvoudig mogelijk te maken. Efficiency in de uitvoering wordt voor een deel bereikt door voor uitvoerende taken gebruik te maken van marktpartijen. De gemeente kan zich daarmee als regisseur van de parkeerketen concentreren op de rol van opdrachtgever. Daarnaast zal de komende jaren de parkeerketen een digitaliseringslag doormaken. Doel daarbij is het verbeteren van de kwaliteit van dienstverlening en tegelijkertijd een aanzienlijke kostenverlaging te bewerkstelligen.



## 4. Hoofdkaders

De aanpak van Tilburg op het gebied van parkeren is tweeledig. In dit document schetsen we de hoofdlijnen van het uit te voeren parkeerbeleid met duidelijke kaders. Deze kaders zijn toekomstvast en geven voor langere tijd richting aan verschillende uitvoeringsprogramma's die er gezamenlijk voor zorgen dat binnen de financiële en ruimtelijke mogelijkheden doelgroepen zoveel mogelijk op de voor hen bestemde locaties kunnen parkeren.

De kaders gaan in op wat we in Tilburg willen bereiken. Bij het opstellen van deze kaders kijken we niet alleen 'top down', maar ook 'bottom up'. Hierdoor geven de kaders duidelijk richting aan het oplossen van concrete parkeervraagstukken die op dit moment in Tilburg spelen en voor de kansen die zich voor gaan doen.

### 4.1 Van reguleren naar faciliteren

Tilburg stimuleert het gebruik van duurzame vervoersmiddelen, zoals fiets en OV. Er blijft echter altijd een auto-component bestaan en Tilburg wil bezoekers, bewoners en werknemers van de stad faciliteren, ook als ze met de auto komen. Op diverse locaties botsen de parkeerbelangen van de verschillende doelgroepen. De schaarste aan aantrekkelijke parkeerlocaties dwingt ons keuzes te maken welke doelgroep we (primair) op welke locaties willen faciliteren: de juiste parkeerder op de juiste parkeerplaats. Daarom zijn per parkeerlocatie primaire doelgroepen gedefinieerd. Om doelgroepen te kunnen faciliteren (doel) is, in geval van schaarste, parkeerregulering noodzakelijk (middel).

De volgende algemene kaders zijn bij een faciliterende parkeerregulering van belang:

- Een voorwaarde om op een locatie schaarse parkeerruimte goed te verdelen is het helder hebben welke doelgroep we primair willen faciliteren (doelgroepenbeleid, zie par. 4.2).
- Regulering in Tilburg is op basis van *betaald parkeren*. Betaald parkeren heeft de laatste jaren bewezen effectief en het meest flexibel te zijn in het sturen én faciliteren van bepaalde doelgroepen. Het uitschrijven van naheffingen is geen doel maar een middel om te komen tot een hoge betalingsbereidheid. De uitdaging is om een zo hoog mogelijke betalingsbereidheid te krijgen met zo min mogelijk naheffingen.
- Bij betaald parkeren heeft de gemeente twee sturingsinstrumenten:
  - Generiek: parkeertarief
  - Specifiek: parkeerrecht (vergunning/abbonement)
- Het tarief op een locatie zal zodanig gekozen worden dat het de primaire doelgroepen faciliteert en de andere gebruikers ontmoedigt. Tegelijkertijd moeten tarieven en werkingstijden eenduidig zijn (dus geen lappendeken van verschillende tarieven en tijden waarop betaald parkeren geldt). Er wordt terughoudend omgegaan met het instellen van een verbod op langer parkeren (maximum parkeerduur).
- Restcapaciteit, (parkeerplekken die niet gebruikt worden door de primaire doelgroepen) wordt maximaal aangewend voor het voorzien in de parkeervraag van niet-primaire doelgroepen, bij voorkeur via (flexibele) vergunningen of abonnementen.
- De gemeente is te allen tijde verantwoordelijk voor het voorkomen, dan wel oplossen van parkeerproblemen door *uitwijkgedrag*.

## 4.2 Doelgroepenbeleid

Om schaarse parkeerruimte goed te verdelen, is het belangrijk helder te hebben welke doelgroep op welke plaats dient te parkeren. Op diverse locaties botsen de belangen van verschillende doelgroepen. Daarom wordt per deel van de stad voor bestaande openbare parkeerplaatsen de volgende **primaire** doelgroepen gedefinieerd in volgorde van prioriteitsstelling:

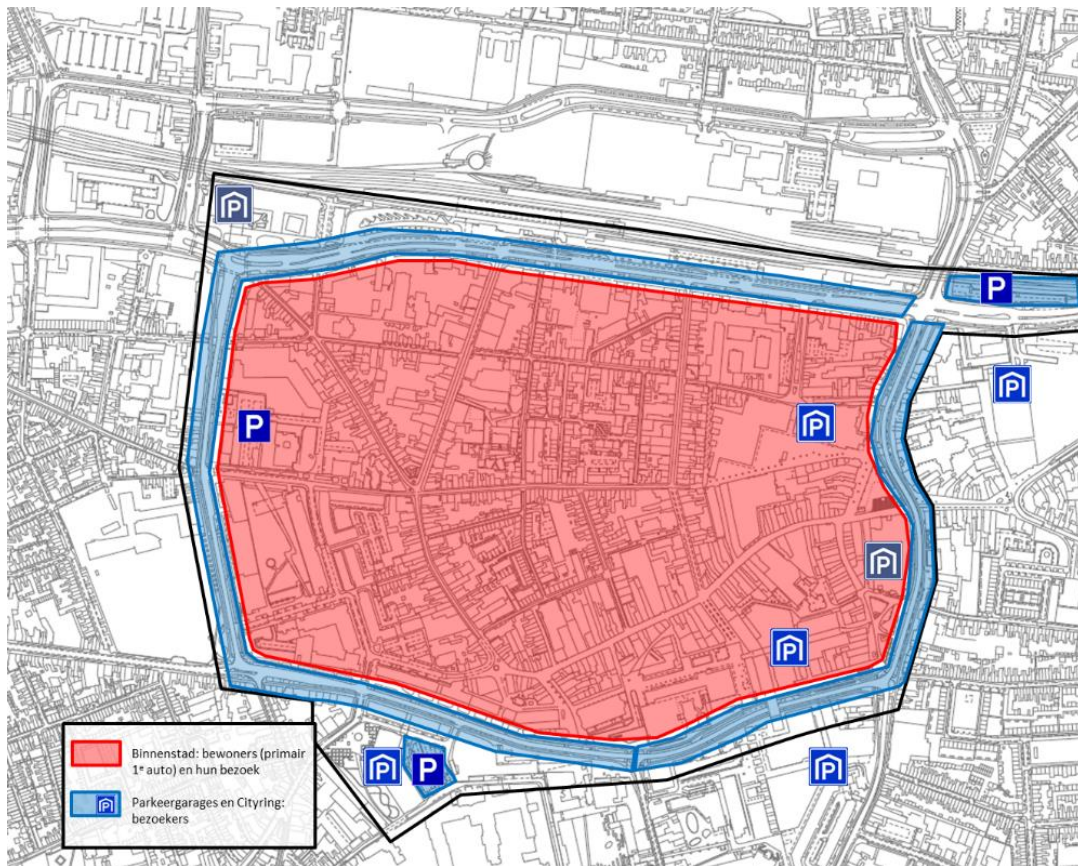
- A. ***In openbare garages, op parkeerterreinen en langs de Cityring in de binnenstad***
  - 1. Bezoekers van de binnenstad.
  - 2. Personen die in het kader van het verlenen van een omgevingsvergunning geacht worden gebruik te maken van de specifieke parkeervoorziening.
- B. ***Straten binnenstad (gebied binnen de Cityring)***
  - 1. Bewoners (1<sup>e</sup> auto) en hun bezoek (visite).
  - 2. Ondernemers die gehuisvest zijn in dit gebied en in aanmerking komen voor een vergunning.
- C. ***In schilwijken (Oude Stad en andere wijken) op straat bij gemengde bestemmingen<sup>2</sup>***
  - 1. Bewoners en hun bezoek (visite).
  - 2. Ondernemers in het gebied.
  - 3. Bij winkelcentra (niet zijnde binnenstad) en andere (grootschalige) (buurt)voorzieningen: tijdens openingstijden van winkel en voorzieningen, bezoekers van deze winkelcentra en voorzieningen.
- D. ***Bedrijventerreinen en kantoorlocaties:*** bezoekers van deze bedrijven en kantoren.

### Toelichting:

**Ad 1:** Met openbare parkeergarages worden bedoeld: Pieter Vreedeplein, 013 Tivoli, Emmapassage, Koningsplein, Schouwburg en de private parkeergarages Knegtel en Heuvelpoort. Door bezoekers vooral naar deze voorzieningen te verleiden zal er ook minder sprake zijn van zoekverkeer. Met parkeerterreinen in de binnenstad worden bedoeld: Louis Bouwmeesterplein, Klipperterrein en Tehatexterrein (Noordhoekring).

---

<sup>2</sup> Zowel woningen als winkels, andere voorzieningen, bedrijven en kantoren



Afbeelding 2: kaart met primaire doelgroepen binnenstad

**Ad 3:** Om eenduidigheid in de regelgeving te krijgen en te houden is het onwenselijk om voor iedere winkel of voorziening specifiek op de openbare weg parkeren voor bezoekers van deze winkel te regelen. Pas als er sprake is van een concentratie van winkels wordt ondersteunend parkeerbeleid een optie. De Oude Stad en wijken daaromheen kennen menging van functies en hebben weinig ruimte voor parkeren op eigen terrein. Meerdere doelgroepen zijn daarom aangewezen op de openbare ruimte. Anderzijds kunnen verschillende doelgroepen op verschillende tijden eenzelfde locatie gebruiken (dubbelgebruik).

**Ad 4:** Parkeren door werknemers en ondernemers, ook op bedrijventerreinen en kantoorlocaties, is primair de verantwoordelijkheid van werkgevers. Toch zal, om uitwijkgedrag te voorkomen, deze doelgroep op specifieke plaatsen door de gemeente gefaciliteerd worden, bijvoorbeeld met een laag dagtarief of speciale terrein-/garageabbonementen. Maar alleen op plaatsen en momenten dat dit geen afbreuk doet aan de parkeermogelijkheden van de primaire doelgroepen.

Opmerkingen:

- In het rijtje van primaire doelgroepen ontbreken de 2<sup>e</sup> auto van de bewoner en de auto van de werknemer. Het kunnen stallen van deze voertuigen wordt niet gezien als de primaire verantwoordelijkheid van de gemeente. Hetgeen niet wil zeggen dat er geen aandacht voor deze groepen zal zijn. Als deze auto's parkeeroverlast veroorzaken dan is de gemeente aan zet om maatregelen te nemen. Een alternatief voor deze auto's wordt geboden op locaties waar restcapaciteit aanwezig is.

- Het expliciet benoemen van primaire doelgroepen betekent NIET dat andere doelgroepen deze parkeerplaatsen niet mogen gebruiken. De expliciete toewijzing geeft aan dat op het moment dat er een te hoge parkeerdruk ontstaat primair de belangen van de primaire doelgroep gefaciliteerd worden. Andere doelgroepen mogen gebruik maken van eventuele *restcapaciteit*. Dit is iets anders dan dat iedereen met eenzelfde prioriteit gebruik kan maken van de beschikbare parkeerplaatsen.
- Aangezien voor iedere doelgroep de parkeervraag over de dag heen niet constant is, is Tilburg terughoudend met het verstrekken van *exclusieve parkeerrechten* voor een specifieke doelgroep.
- De bovenstaande keuze voor primaire doelgroepen heeft ook effect op het vergunningen- en tarievenbeleid. De kaders voor de precieze invulling daarvan is uitgewerkt in de hoofdstuk 6.

### 4.3 Gebiedsgericht, gezamenlijk en toekomstvast

Parkeervraagstukken oplossen per straat- of bouwblok niveau zorgt voor dure, niet-optimale parkeeroplossingen en leiden vaak tot het verschuiven van het probleem. Integraal en gebiedsgericht werken zorgt voor betere oplossingen met meervoudige benutting van parkeerplaatsen. Dit scheelt ook in de kosten van de parkeeroplossing. Parkeren wordt daarom zoveel mogelijk gebiedsgericht aangepakt, op buurt- en projectniveau in zowel bestaande situaties (reguleringsvraagstuk) als bij nieuwbouwontwikkelingen.

Bij een gebiedsgerichte benadering is de gemeente een keyplayer, maar niet de enige speler. Ook partijen als projectontwikkelaars, woningcoöperaties, ondernemers(verenigingen) en bewonersorganisaties hebben hierbij een belangrijke verantwoordelijkheid. Het is aan de gemeente om er voor te zorgen dat de juiste balans gevonden wordt tussen de belangen van de verschillende doelgroepen in een gebied.

### 4.4 Financieel

Het uitgangspunt blijft dat de huidige financiële kaders van de parkeerexploitatie gehandhaafd blijven:

- Gesloten parkeerexploitatie: alle parkeermaatregelen tezamen moeten voor Tilburg tenminste binnen deze kaders kunnen worden ingevoerd en uitgevoerd.
- De exploitatie van de gratis bewaakte fietsenstallingen zijn een integraal onderdeel van deze exploitatie.



## 5. Concretisering van de ambities en hoofdkaders

### 5.1 Wat betekent BETERE LEEFBAARHEID voor bewoners?

#### 5.1.1 Binnenstad

De stad is er niet alleen voor bezoekers. Levendigheid en aantrekkelijkheid worden voor een belangrijk deel ook gecreëerd door de inwoners. Voor hen is leefbaarheid van de openbare ruimte essentieel. Voor de **binnenstad** betekent dit dat de auto minder beeldbepalend is in de woonstraten. Dit doen we door in het gebied binnen de Cityring geen andere gebruikers in deze straten te laten parkeren dan bewoners en hun visite. In navolging van andere steden (bv. Amsterdam) wordt onderzocht of bewoners op termijn met een aantrekkelijk tarief verleid in daluren meer gebruik kunnen maken van de parkeergarages. Door in voldoende mate deelauto's aan te bieden kunnen bewoners die weinig gebruik maken van de auto verleid worden hun auto van de hand te doen. Met een dergelijke set van maatregelen is het denkbaar dat het aantal parkeerplaatsen op straat kan worden teruggebracht en meer ruimtelijke kwaliteit (meer ruimte voor groen en spelende kinderen) kan worden geboden. Door de keuze dat in het gebied binnen de Cityring alleen door vergunninghouders kan worden geparkeerd (en het bezoek van bewoners), zal het aantal verkeersbewegingen afnemen.

In de regel is een vergunninghoudersgebied voor de gemeente duurder dan een fiscaal regime. Voor een deel komt dit door minder inkomsten via de ticketautomaten, maar belangrijker is het feit dat handhavingskosten niet kunnen worden terugverdiend met naheffingen. Foutparkeren is dan namelijk een verkeersovertreding die geïnd worden door het CJIB. En sinds 1 januari 2015 krijgen gemeenten geen vergoeding meer voor de handhavingskosten die zij maken. Om in het gebied binnen de Cityring toch zoveel mogelijk een vergunninghoudersgebied te laten zijn en het aantal verkeersbewegingen van bezoekers te voorkomen, wordt aan de randen van het gebied duidelijk aangegeven dat in het gebied alleen kan worden geparkeerd met een dagkaart. Ten opzicht van de huidige situatie en met de komst van digitale oplossingen zal het gros van de parkeerautomaten in het gebied binnen de Cityring van straat gehaald worden.

Het is essentieel dat handhaving maximaal efficiënt (alles op kenteken en met inzet van scanvoertuigen) kan worden uitgevoerd en dat vergunningen en ontheffingen volledig geautomatiseerd via een E-loket kunnen worden aangeschaft en gewijzigd. Dit maakt het mogelijk om het parkeren ook in de toekomst binnen de financiële kaders van de parkeerexploitatie uit te kunnen voeren.

#### 5.3.2 Buiten de binnenstad

De binnenstad is een gebied dat goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en per fiets, met korte loopafstanden tot de voorzieningen. Daar gelden andere regels en verwachtingen voor leefbaarheid dan in de wijken daaromheen. **Buiten de binnenstad** betekent leefbaarheid in relatie tot parkeren toch vooral plaatszekerheid van de (eerste) auto in de directe nabijheid van de woning en geen parkeeroverlast van derden. Daarnaast moet bezoek ook relatief eenvoudig (en goedkoop) hun auto in de buurt van de woning kunnen parkeren. De meeste woonwijken aan de rand van de binnenstad kennen een mix van functies. Dat impliceert dat meerdere gebruikersgroepen dichtbij de bestemming moeten kunnen parkeren. Een vergunninghoudersgebied met uitsluitend dagkaarten, zoals voorgesteld voor de binnenstad, is dan geen optie.

Gezien de diversiteit aan functies en om het geheel voor de gemeente betaalbaar te houden is betaald parkeren het meest geëigende reguleringsmiddel. Ook hier geldt dat de kosten beperkt blijven, om zo de prijs voor een vergunning zo laag mogelijk te houden. Daarom zal ook hier worden ingezet op kentekenparkeren en handhaven zoveel mogelijk met behulp van scanvoertuigen. Daarnaast helpt het, zowel aan de gebruikerskant als aan de kostenkant, als er een grote uniformiteit bestaat in de uitvoeringsvormen van regulering en reguleringsgebieden zo groot mogelijk zijn.

Hoofdstuk 6 gaat in meer detail in op de problematiek van parkeerregulering in schilwijken die grenzen aan de binnenstad.

## 5.2 Wat betekent GASTVRIJHEID voor bezoekers binnenstad?

Een bezoeker van de binnenstad moet zich welkom voelen. Betaald parkeren kan worden ervaren als een weerstandsfactor. Onderzoeken<sup>3</sup> wijzen elke keer weer uit dat het tarief daarvoor niet de bepalende factor is. Voor het verkrijgen van een goede beleving is het belangrijk om de bezoeker centraal te zetten en gemak, plaatszekerheid, geen kans op een bekeuring en hoogwaardige kwaliteit van de parkeervoorzieningen te bieden. Vandaar de volgende uitgangspunten:

- Faciliteren van alle vervoerswijzen (auto én fiets), zodat de bezoeker zelf zijn keuze kan maken.
- Goede communicatie, zodat je als bezoeker weet waar je kunt parkeren met de auto en de fiets: in parkeergarages, op parkeerterreinen en bewaakte fietsenstallingen.
- Op terreinen het stimuleren van bel/app-parkeren (achteraf en op rekening, waardoor de bezoeker niet met betalen bezig is en geen kans loopt op een naheffing).
- Inzetten op 'zorgeloos' parkeren in parkeergarages, waarbij op basis van kentekenherkenning de slagbomen automatisch openen bij in- en uitrijden, zonder dat een bezoeker langs een betaalautomaat hoeft. Deze functionaliteit is nu al bij veel parkeergarages in Tilburg beschikbaar via een aantal providers van bel/app-parkeren.
- Zoekverkeer voorkomen door goede in-car informatie over beschikbaarheid (bijvoorbeeld door een actieve rol in programma Beter Benutten) en straks de mogelijkheid te bieden van reserveren.

Daarnaast is het belangrijk te constateren dat bezoekers van de binnenstad feitelijk meer de klanten zijn van de binnenstadondernemers dan van de parkeerexploitant. Een intensievere samenwerking tussen de publiekstrekkeners en de parkeerexploitant(en) zal op termijn leiden tot een betere dienstverlening naar de bezoeker. Dit kan door samen met binnenstadondernemers te zoeken naar mogelijkheden om (regelmatige) bezoekers parkeertegoed te geven en hen zo meer te binden. Ook kan bijvoorbeeld gezocht worden naar een parkeertarief dat langer verblijven stimuleert.

---

<sup>3</sup> Zie bijvoorbeeld de CROW-publicatie: Elf waarheden over parkeren, mobiliteit en retail

### 5.3 Wat betekent ondersteuning van de ECONOMISCHE VITALITEIT voor de detailhandel?

Voor de detailhandel is de beleving van de bezoeker erg belangrijk. Vandaar dat ook zij op zoek zijn naar makkelijk vindbare parkeervoorzieningen met een goede uitstraling, op geschikte loopafstand. En naar een parkeerregime dat:

- Een duurzame vervoerskeuze bevordert, maar bezoekers niet doet besluiten een andere bestemming te kiezen.
- Geen noemenswaardige beperking oplegt aan de verblijfsduur en bij voorkeur een langer verblijf stimuleert.
- Keuzemogelijkheden geeft aan de bezoeker (zowel fiets als auto).
- Loyaliteitsprogramma's ondersteunt (klantenbinding).
- Positief bijdraagt aan de beleving van de stad.
- Flexibel kan inspelen op activiteiten en evenementen in de stad.
- Door bezoekers wordt gewaardeerd.

Deze situatie verschilt nog behoorlijk van de dagelijkse praktijk. Betaald parkeren is een sturingsinstrument om te zorgen dat de juiste parkeerder op de juiste plaats parkeert. En ervoor te zorgen dat er voldoende capaciteit voor de beoogde doelgroep beschikbaar is. Betaald parkeren kan daarnaast een marketing instrument zijn, dat een langer bezoek aan het centrum van Tilburg stimuleert.

Garageparkeren wordt gezien als een commerciële activiteit, is daarom ook BTW-belast, maar biedt daarmee wel meer mogelijkheden om in te spelen op activiteiten in de omgeving<sup>4</sup>. Dit is een aanvullende reden om bezoekers meer te verleiden gebruik te maken van de parkeergarages.

Uit diverse onderzoeken<sup>5</sup> blijkt dat bij de keuze om naar een binnenstad te gaan het tarief voor parkeren van ondergeschikt belang is. De consument kiest eerst waar hij naartoe wil, vervolgens hoe hij er naartoe gaat en tenslotte waar hij gaat parkeren. Daarbij zijn de afstand tot de bestemming en de parkeerfaciliteit en de bereikbaarheid van groter belang dan het parkeertarief. Diverse proeven met gratis parkeren hebben daarnaast uitgewezen dat dit niet leidt tot meer bezoekers aan de stad.

Uit onderzoek van het CROW blijkt dat de fietser de belangrijkste klant voor de detailhandelaar is. Per bezoek besteedt een fietser minder geld, maar zij komt wel vaker, waardoor de totale inkomsten uit fietsers het grootst is. Het op de juiste locatie aanbieden van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen blijft daarom een speerpunt in het parkeerbeleid.

Opmerking: de gemeente is niet de enige aanbieder van parkeercapaciteit in parkeergarages in het centrum van Tilburg. Het is in belang van de aantrekkelijkheid van het centrum dat met acties de verschillende exploitanten zoveel mogelijk gezamenlijk optrekken.

---

<sup>4</sup> In tegenstelling tot straatparkeren waar sprake is van een gemeentelijke parkeerbelasting, Hierdoor zijn de mogelijkheden om te variëren in tarief per doelgroep of per evenement zeer beperkt zijn.

<sup>5</sup> Onder andere 'Vervoer en Retail 2013, Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2013),



## 5.4 Wat betekent ondersteuning geven aan een UITMUNTEND VESTIGINGSKLIMAAT voor bedrijven?

Voor het economisch functioneren van de stad is het belangrijk dat bedrijven zich ook in de toekomst in Tilburg willen blijven vestigen. Parkeren speelt daarin zeker een rol. De uitdaging is een balans te vinden tussen enerzijds de verantwoordelijkheid voor het parkeervraagstuk bij de ondernemer te laten en tegelijkertijd binnen de mogelijkheden die er zijn de helpende hand te bieden bij het creëren van oplossingen. Bij nieuwbouw zullen er heldere regels geformuleerd worden over het oplossen van de parkeervraag, waarbij de verantwoordelijkheid voor het oplossen van de parkeerbehoefte bij de ontwikkelaar ligt en de gemeente faciliteert waar dat kan, bijvoorbeeld door:

- Ruimte creëren voor het benutten van restcapaciteit in omgeving voor faciliteren van parkeren door bezoekers. In de binnenstad is voldoende capaciteit in parkeergarages beschikbaar voor bezoekers, waardoor ondernemers voor bezoekers geen parkeerplaatsen hoeven aan te leggen.
- Stimuleren van mobiliteitsprogramma's voor medewerkers.
- Op termijn zorgen van alternatieve parkeermogelijkheden aan rand van de stad (met goed natransport).
- Goede parkeervoorzieningen voor fietsers vereisen of aanbieden.

In hoofdstuk 7 wordt uitgebreider ingegaan op wat dit betekent voor de parkeernormen die Tilburg zal hanteren bij nieuwe ontwikkelingen.

## 5.5 Hoe vertaalt de mobiliteitsvisie 2040 zich naar parkeerbeleid?

Hoewel de mobiliteitsvisie nog niet is vastgesteld ligt een aantal thema's al redelijk vast, zoals:

Thema	Parkeermaatregelen
Reiziger centraal	Gebruiksgemak parkeerder, zoals 'zorgeloos' parkeren of kwalitatief hoogstaande en goed toegankelijke stallingen voor de fiets
Voetgangers en fietsers meer prioriteit, zeker in centrum	Fietsers faciliteren in bewaakte en makkelijk bereikbare stallingen.
Aandacht voor innovatie, met Tilburg als proeftuin	Koploper worden in benutten van toepassingsmogelijkheden van digitalisering, zowel voor de auto als de fiets.
Open data, zodat reiziger maximaal geïnformeerd kan worden over mogelijkheden	Actuele parkeerinformatie via navigatie en APPs, ook voor fietsvoorzieningen

De hier genoemde parkeermaatregelen sluiten prima aan bij de eerder genoemde thema's, zeker ook in combinatie met het geformuleerde doelgroepenbeleid.

## 5.6 Hoe houden we parkeren voor de gemeente betaalbaar?

De standaard manier om iets betaalbaar te houden is de kosten verlagen en de inkomsten verhogen. De traditionele aanpak voor verhoging van de inkomsten is het draaien aan de tarievenknop. Echter, in het kader van gastvrijheid en economische vitaliteit ligt het eigenlijk meer voor de hand om samen met de binnenstadondernemers de aantrekkelijkheid van het centrum te verbeteren en te zorgen voor meer bezoeken. Meer bezoeken is de beste manier om de parkeerinkomsten te verhogen.

Daarnaast helpt het als iedere parkeerder op straat netjes zijn parkeerbelasting betaalt. De betalingsbereidheid is direct gekoppeld aan de pakkans. Met de huidige werkwijze van handhaven de betalingsbereidheid verhogen kan alleen met behulp van kostenverhogende maatregelen (meer handhaafuren). Een (nog) hogere betalingsbereidheid zonder de kosten van handhaving aanzienlijk te verhogen kan alleen met behulp van kentekensparkeren en het gebruik van scanvoertuigen. Dit is zeker het geval als in de digitaliseringsslag wordt bewerkstelligd dat een veel groter percentage van de parkeerders gebruik maakt van bel/app-parkeren. In grote steden wordt al meer dan de helft van het aantal parkeertransacties afgerekend via de mobiele telefoon. In Tilburg is dat nog maar 19% van alle transacties. Mede daarom hebben steden als Amsterdam en Rotterdam kunnen besluiten om als bezuiniging het aantal parkeerautomaten in de straten drastisch te beperken.

## 5.7 Hoe blijven we met parkeerbeleid aangesloten op maatschappelijke ontwikkelingen?

Het parkeerbeleid zal moeten aansluiten op maatschappelijke ontwikkelingen en flexibel genoeg moeten zijn om mee te ontwikkelen ('adaptable to change'). Denk hierbij aan zaken als:

- Toename/afname autobezit ⇒
  - flexibiliteit in parkeernormen
  - terughoudend met parkeervoorzieningen bouwen voor de toekomst
  - profijtbeginsel: de autobezitter/autogebruiker betaalt voor parkeren in de openbare ruimte
- Toename van het aantal fietsers
  - Meer stallingsvoorzieningen, zowel bewaakt als onbewaakt
  - Groei van het OV gebruik zorgt voor toenemende vraag aan stallingen rondom stations

Op dit moment is al een trend zichtbaar dat jongeren in de centra van grote gemeenten veel minder een auto aanschaffen. Het is te verwachten dat de groei van het gebruik van deelauto's de komende jaren zal toenemen. Voor de langere termijn worden zelfrijdende auto's voorzien, die de chauffeur afzetten op de plek van bestemming en vervolgens zelf een parkeerplaats zullen zoeken. Het effect van een dergelijke ontwikkeling op de behoefte aan parkeercapaciteit is ongewis. En dat alles in de context dat vanwege de exploitatiebaarheid parkeergarages gebouwd worden voor een periode van tenminste 40 jaar.

- Mede door online shoppen neiging tot minder bezoekers naar binnenstad ⇒
  - meer beleving, ook bij parkeren
  - stimuleren langer te verblijven

- in samenspraak met binnenstadondernemers: meer klantenbinding

De algemene verwachting is dat de aankopen via internet in snel tempo groeien naar tenminste 30% van het totaal aan bestedingen. Het koopgedrag van de consument is enorm aan verandering onderhevig. De detailhandel zal daarop moeten inspelen. Mensen zullen steeds minder voor een gerichte aankoop komen, maar willen mogelijk wel langer verblijven. Parkeerbeleid kan en moet hierin ondersteunend zijn.

- Flexibilisering en individualisering ⇒
  - digitalisering
  - klantrelatie opbouwen (weet wie je parkeerklanten zijn)

De technieken om klanten persoonlijk te benaderen en maatwerk te leveren ontwikkelen zich in rap tempo. Ook parkeren kan zich daarbij onderscheiden en zo een klantbindende factor worden. In dit opzicht zijn de mogelijkheden enorm, maar is privacy een aspect dat tegelijkertijd zorgt voor enige terughoudendheid bij de implementatie.

- Focus op schone mobiliteit ⇒
  - voordelen bieden aan schone/elektrische auto's, zoals de beste parkeerplekken
  - stimuleren elektrische deelauto's
  - gratis fietsparkeren als onderdeel van parkeerexploitatie

De wetgeving rondom betaald parkeren op straat stamt uit 1991 en is gezien de hedendaagse stand van de techniek ernstig beperkend. Als de juridische ruimte er zou zijn dan kan met kentekensparkeren voor het bepalen van tarieven en/of parkeerrechten prima onderscheid gemaakt worden in bijvoorbeeld type brandstof.

- Veranderende rol overheid ⇒
  - samenwerking met marktpartijen in de uitvoering van parkeertaken
  - samenwerking met (binnenstad)ondernemers in de exploitatie van parkeervoorzieningen
  - overheid daartussen als regisseur van de parkeerketen

Tilburg heeft een groot deel van de uitvoerende parkeertaken al weggelegd bij een marktpartij. Op deze manier verhoogt zij haar eigen flexibiliteit en profiteert van de schaalgrootte en de kennis en ervaring in de markt. Om de binnenstad aantrekkelijk te houden is samenwerking met de publiekstrekkingen in de stad onontbeerlijk. Parkeren zal steeds meer gezien moeten worden als een integraal onderdeel van het bezoek aan de stad. Aan het online kopen van een schouwburgkaartje kan prima een reservering voor de parkeergarage worden gekoppeld. Dit is het niveau van dienstverlening dat de consument steeds meer zal verwachten. En de gemeente is daarin een belangrijke schakel, zowel omdat zij de grootste aanbieder is van parkeercapaciteit en anderzijds omdat zij direct belanghebbende is bij een bloeiende binnenstad.

## 6. Parkeerregulering

Misschien wel het belangrijkste parkeerthema is het terugdringen van parkeeroverlast in woonwijken ten gevolge van uitwijkgedrag door derden, veelal werknemers en soms bezoekers. Deze problematiek doet zich vooral voor aan de rand van gereguleerd gebied en in de directe omgeving van publiekstrekkingen, zoals grote kantoren of onderwijsinstellingen. De vraag is hoe met dergelijke parkeervraagstukken om te gaan?

### 6.1 Vorm van regulering

Iedere oplossing begint met het beantwoorden van de vraag: wie willen we primair kunnen laten parkeren in de straten en gebieden die parkeeroverlast ervaren? In woonwijken zijn dat eigenlijk altijd de bewoners en hun bezoek (visite). Er zal dus iets bedacht moeten worden waardoor het voor die doelgroepen makkelijk is om te parkeren op die parkeerplaatsen en waarbij het voor andere doelgroepen onaantrekkelijk wordt om daar nog te parkeren.

Een oplossing die vaak naar boven komt is invoering van een Blauwe Zone met een maximum parkeerduur van bijvoorbeeld 2 uur. Bewoners kopen daarbij een ontheffing, zodat zij wel langer kunnen staan. Zonder ontheffing zal men gebruik moeten maken van de *parkeerschijf*, waarmee de parkeerder aangeeft hoe laat deze de auto geparkeerd heeft.

Door de hoge kosten van handhaving kan een Blauwe Zone nooit kostendekkend worden ingevoerd. Bij een gemeente van de omvang van Tilburg gaat het altijd om regulering van grotere gebieden. Het gevolg is dat een Blauwe Zone zwaar drukt op de parkeerexploitatie en daarmee als reguleringsvorm voor de gemeente een onaantrekkelijke optie is. Deze situatie is min of meer vergelijkbaar voor regulering door middel van een exclusief vergunninghoudersgebied. Kanttekening daarbij is wel dat in een exclusief vergunninghoudersgebied (E9) alle parkeerrechten op kenteken kunnen worden uitgegeven, waardoor straks efficiency in handhaving mogelijk is.

Een Blauwe Zone heeft enkele serieuze bezwaren, zoals:

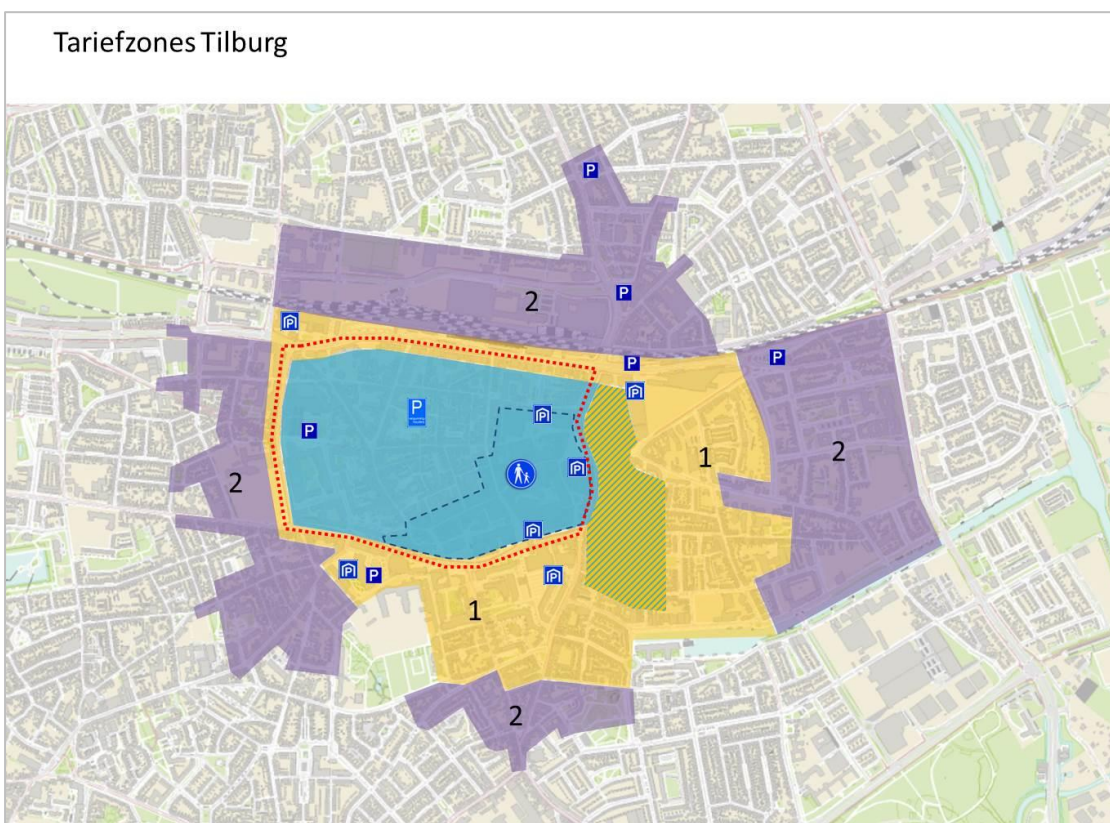
- Een Blauwe Zone is een vorm van een parkeerverbod, waardoor een overtreding een verkeersovertreding is. Een bekeuring kost ongeveer €96 en loopt via het CJIB. De gemeente heeft wel de kosten van handhaving, maar ziet daar geen inkomsten van terug.
- Handhaving in een Blauwe Zone kan in de toekomst niet met een scanvoertuig en moet dus handmatig worden uitgevoerd. Deze kosten zijn hoog en drukken op de parkeerexploitatie.

Blijft over regulering door middel van betaald parkeren. De regulerende werking van betaald parkeren staat niet ter discussie. Zeker als de overlast veroorzaakt wordt door langparkeerders, dan volstaat al een laag tarief. Bewoners en hun bezoek, de primaire gebruikers van de parkeerplaatsen in woonwijken, worden gefaciliteerd met een goedkope bewonersvergunning en een bezoekersregeling, beide op kenteken. Daarmee wordt straks handhaving met behulp van een scanvoertuig mogelijk, waarmee de effectiviteit van handhaving en daarmee de betalingsbereidheid omhoog gaat. Tevens is het belangrijk te constateren dat met betaald parkeren ook andere doelgroepen in een wijk, zoals een crèche of een winkel, ook nog steeds per auto goed bereikbaar blijven. Waar nodig kan de gemeente dat autobezzoek met aanvullende maatregelen extra ondersteunen.

Opmerking: Het is behoorlijk lastig om in woonwijken betaald parkeren kostendekkend in te voeren. Reden is dat de regulering er voor zorgt dat er alleen nog maar mensen parkeren die in de wijk moeten zijn. En dat parkeergedrag wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd met een laag tarief (bewonersvergunning en bezoekersregeling). Dat betekent dat de kosten zo laag mogelijk moeten zijn. De enige manier daarvoor is overstappen op kentekenparkeren en handhaving met scanvoertuigen.

## 6.2 Gewenste regulering

De huidige vorm van regulering wordt gekenmerkt door een versnippering van deelgebieden en een diversiteit aan tarieven, soms ook binnen één gebied. De uitdaging is te komen tot een voor gebruikers heldere indeling in gebieden en regimes. Bijvoorbeeld zal dit betekenen dat er met grotere vergunninggebieden gewerkt zal worden, wat er toe leidt dat een bewoner meer mogelijkheden krijgt voor het vinden van een parkeerplek in de buurt van hun woning.



Afbeelding 3: Tariefzones Tilburg

### Binnenstad

Het gebied binnen de Cityring is een aparte zone, waarbij bezoekers zoveel mogelijk geweerd worden doordat er uitsluitend geparkeerd kan worden door betaling van een hoog dagtarief.

Door aan de randen van het gebied binnen de Cityring aan te geven dat er een regime voor vergunninghouders geldt, wordt de parkeersituatie voor bezoekers verduidelijkt<sup>6</sup>. Op deze

---

<sup>6</sup> Een beperkt aantal kortparkeerplaatsen in het gebied binnen de Cityring (Heuvelstraat en Stationsstraat) komen te vervallen voor bezoekersparkeren.

wijze wordt ook voorkomen dat een parkeerder verrast wordt door het moeten betalen van een dagtarief en dat vergissingen gemaakt worden. Het zorgt ervoor dat het aantal verkeersbewegingen in het gebied binnen de Cityring beperkt wordt, wat bijdraagt aan de ambitie van een leefbare binnenstad.

De bezoekers van de binnenstad worden gefaciliteerd in makkelijk bereikbare parkeergarages en op de parkeerterreinen. De parkeerterreinen Louis Bouwmeesterplein, Klipperterrein en Tehatexterrein krijgen het parkeertarief (uurtarief) van de binnenstad<sup>7</sup>. Op deze parkeerterreinen mogen bewoners (met vergunning) ook parkeren. Door zowel bewoners als bezoekers te faciliteren wordt een meervoudig en daardoor meer efficiënt gebruik van deze parkeerterreinen mogelijk.

Een kort bezoek aan de binnenstad wordt daarnaast gefaciliteerd op de Cityring. De maximale parkeerduur van één uur wordt losgelaten. Als in de praktijk blijkt dat er op de Cityring onvoldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor een kort bezoek, dan zal een hoger tarief bij een langer verblijf op deze parkeerplaatsen (progressief tarief) ervoor zorgen dat parkeren in parkeergarage en op de terreinen gestimuleerd wordt. Goede communicatie is daarbij essentieel.

Onderzocht wordt of de parkeergarages in de binnenstad een belangrijkere rol kunnen vervullen in het voorzien in de parkeerbehoefte van bewoners in de binnenstad, zonder dat daarbij parkeerruimte voor de bezoekers van Tilburg in het geding komt (faciliteren van de juiste parkeerder op de juiste plaats). Het digitaliseren van parkeren (uitgifte en registratie van vergunning en abonnementen) maakt het technisch eenvoudiger om bewoners met een vergunning ook in de parkeergarages te laten parkeren.

### Oude Stad

Rondom de binnenstad is de kans op uitwijkgedrag het grootst. Vandaar dat in een schil rondom de binnenstad eenzelfde tarief en werkingstijd voor betaald parkeren gehanteerd wordt als in de binnenstad (gebied 1, huidige situatie). De wijken nog verder gelegen (gebied 2) worden dankzij de extra loopafstand al voldoende beschermd met een laag tarief (huidige tarief bedraagt €1,00 per uur). Eenduidigheid in parkeerregimes wordt bereikt door zo min mogelijk tariefwisselingen en werkingstijden (tijden waarop betaald parkeren geldt) toe te passen.

De parkeerproblematiek in een deel van de wijk Hoogvenne is vergelijkbaar met die van de binnenstad (het gearceerde gebied in afb. 3). Onderzocht wordt of daar eenzelfde parkeerregime als in de binnenstad ingevoerd kan worden. Hierdoor wordt eenduidigheid in parkeerregimes bereikt met zo min mogelijk tariefwisselingen.

Uitbreidingen van gereguleerde gebieden zal vooral aan de rand van het gebied plaatsvinden (buitenkant) en daarmee logischerwijs een tarief krijgen dat hoort bij gebied 2.

---

<sup>7</sup> De parkeerterreinen Louis Bouwmeesterplein en Klipperterrein geldt (grotendeels) dat er uitsluitend tegen betaling van een dagkaarttarief kan worden geparkeerd.

### 6.3. Wijze van uitbreiding

Parkeeroverlast doet zich vooral voor direct aan de grenzen van het gereguleerde gebied. Het betreft dan meestal slechts enkele straten. Omdat het de openbare weg betreft is het aan de gemeente om voor deze situatie een oplossing te verzinnen. Als de straten met parkeeroverlast toegevoegd worden aan het gereguleerde gebied, dan verplaatst de parkeeroverlast zich naar de aanliggende straten. De gemeente heeft dan het probleem niet opgelost, maar verplaatst. Dit is een onwenselijke situatie.

De gemeente heeft in het verleden diverse keren geprobeerd in één keer een groter gebied te reguleren, recent nog in de wijk Theresia. Probleem daarbij is dat de bewoners in de straten met parkeeroverlast in meerderheid voor zijn, maar de bewoners in de volgende straten in meerderheid tegen. Zij ervaren geen probleem en zitten niet te wachten op de kosten en het gedoe van regulering. In een groter gebied is dus nooit een meerderheid te vinden die zich voorstander toont van regulering. Het gevolg is dat parkeerregulering straat-voor-straat wordt ingevoerd, hetgeen niet effectief is en zorgt voor een verplaatsing van de parkeeroverlast.

Om het probleem van parkeeroverlast door uitwijkgedrag echt op te lossen en de leefbaarheid in woonwijken te waarborgen, is een *gebiedsgerichte aanpak* noodzakelijk. Zelfs in de wetenschap dat draagvlak daarvoor onder de bewoners in het gebied op voorhand niet aanwezig zal zijn. Ook bij de gebiedsbenadering zal in zekere zin sprake zijn van verplaatsing van het probleem. Daarom treft men het volgende opgemerkt:

- Voor degenen die het uitwijkgedrag vertonen wordt de loopafstand naar de bestemming fors groter<sup>8</sup>, waardoor een deel toch voor een andere oplossing zal kiezen.
- Bij het doorschuiven naar de volgende gebieden worden de alternatieven steeds groter, waardoor de overlast zich verspreid en daardoor minder wordt.

Neemt niet weg dat de gemeente ook moet nadenken over een oplossing voor de langparkeerders, waardoor deze minder in de verleiding te komen om gratis in een woonwijk te gaan staan.

---

<sup>8</sup> Uit onderzoek blijkt dat langparkeerders (werknemers) bereid zijn ongeveer 800 meter te lopen voor een gratis parkeerplaats.

## 7. Parkeernormering

Parkeerregulering gaat over het bestrijden van parkeeroverlast in een bestaande situatie. Met parkeernormen heeft de gemeente een middel in handen om bij nieuwe ontwikkelingen toekomstige parkeeroverlast te voorkomen. Doel bij parkeernormen is er voor te zorgen dat een nieuwe (her)ontwikkeling niet leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. De eenvoudigste manier daarvoor is te eisen dat een ontwikkeling op de ontwikkellocatie in zijn eigen parkeerbehoefte voorziet. Om de parkeerbehoefte te bepalen wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen van het CROW, het kennisinstituut dat samen met marktpartijen per functie nauwkeurig bepaald heeft wat de gemiddelde parkeerbehoefte is (per wooneenheid of per 100 m<sup>2</sup> BVO).

In de praktijk blijkt steeds vaker dat deze werkwijze aanpassing behoeft. Oorzaken daarvoor zijn onder andere:

- De ontwikkellocatie is te klein om zelf in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien.
- De kosten voor het op eigen terrein oplossen van de parkeerbehoefte zijn te hoog.
- De omgeving is niet geschikt voor de extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn van parkeren op eigen terrein.

Het gevolg is dat de realisatie van nieuwe ontwikkelingen stagneert. Er is behoefte aan meer flexibiliteit in de manier waarop de gemeente parkeeroverlast bij nieuwe ontwikkelingen kan voorkomen. Mogelijkheden zijn:

- Als een gebied parkeerregulering kent, dan is de omgeving al min of meer beschermd tegen parkeeroverlast.
- Als de omgeving nog restcapaciteit heeft, dan kan deze benut worden zolang er maar geen overlast door ontstaat. Dit is bijvoorbeeld het geval in de binnenstad, waar de parkeergarages op dit moment nog capaciteit over hebben.
- Het nieuwe werken met bijbehorende mobiliteitsprogramma's biedt meer mogelijkheden voor het spreiden en daarmee effectief verlagen van parkeerbehoefte.
- En de gemeente kan de buurt altijd nog beschermen door invoering van parkeerregulering, hetgeen bijvoorbeeld nodig kan zijn als de voor de parkeeroplossing op eigen terrein betaald moet worden, waardoor een gratis omgeving een te aantrekkelijk alternatief wordt.

Een nieuwe nota Parkeernormen zal beter moeten inspelen op de mogelijkheden die er zijn om:

- te voorzien in de parkeervraag (benutten restcapaciteit)
- te sturen op de parkeervraag (mobiliteit)
- te beschermen tegen de parkeervraag (omgeving reguleren).

In de nieuwe nota Parkeernormen wordt in de toepassing van parkeernormen een standaard vrijstelling gehanteerd voor bezoekersparkeren binnen de invloedssfeer van bestaande parkeergarages in de bestaande binnenstad (benutten restcapaciteit) en voor kleinschalige ontwikkelingen met een beperkte toename in de totale parkeerbehoefte (maximaal 3 parkeerplaatsen).

In andere situaties blijft het basisprincipe van toepassing dat een nieuwe ontwikkeling de parkeerbehoefte op eigen terrein oplost. Wel zal de mogelijkheid worden geboden om af te



wijken van deze verplichting zolang daar met voldoende zekerheid geen parkeerverlast voor de omgeving uit volgt. Indien wordt afgeweken van het basisprincipe wordt daarvoor, binnen de juridische randvoorwaarden, het instrument van een afkoopregeling ingezet. Bij de tot stand koming van de nieuwe Nota Parkeernormen wordt deze afkoopregeling uitgewerkt en bezien op al zijn consequenties.