



# Initiatiefvoorstel Parkeernorm Spoorzone

## 1 AANLEIDING

De Spoorzone is in ontwikkeling, net als de mobiliteit van inwoners van Tilburg. Een nieuw stukje Tilburg wordt ontwikkeld en met nieuwe doorgangen onder het spoor door wordt het gebied ontsloten. Nieuwe bewoners van het gebied, vaak ook wonend in kleinere wooneenheden, worden in staat gesteld om optimaal gebruik te maken van de voorzieningen van het openbaar vervoer. We ontwikkelen de Spoorzone echter nog wel met de uitgangspunten uit het Tilburgs Verkeer en Vervoersplan (TVVP) uit 2003. De parkeernormen zijn in de notitie 'Notitie parkeernormen Tilburg 2011' (gebaseerd op CROW-publicatie 182) uitgewerkt, maar verdienen hoognodig een actualisatie, te beginnen met de Spoorzone.

Een gebiedsgerichte aanpak van de vaststelling van de parkeernorm, zoals voorgesteld voor de Spoorzone, kan een positieve en groene impuls geven aan de ontwikkeling van het gebied (Kennisplatform Verkeer en Vervoer/2012; 'Stallen en Parkeren', Gemeente Utrecht/2012). Met een bijstelling wordt het goedkoper om in het gebied te bouwen, met de bespaarde parkeerplekken blijft er meer ruimte voor groen en we spelen toekomstbestendig in op de afnemende mobiliteitsgroei en behoefte.

Mobiliteit is in beweging en dat heeft effecten op de inrichting en voorzieningen in een gebied. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsinstituut doet onderzoek naar trends in mobiliteit. Zij merkt in de Mobiliteitsbalans 2013 de volgende relevante trends op;

- het mobiliteitsgedrag van Nederlandse jongvolwassenen (18-30 jaar) is veranderd, jongeren gebruiken de auto minder vaak en richten zich meer op de fiets en het openbaar vervoer.
- de groei van de binnenlandse mobiliteit vlakt af.
- ouderen leggen meer kilometers af, maar aard van mobiliteit verschuift van woon-werk naar vrijetijdsbeweging.
- het treinverkeer neemt toe.
- de auto blijft een dominant vervoersmiddel.
- flex werken verminderd niet zozeer de beweging, maar wel het tijdstip van de beweging.

- meer gebruik van de e-fiets.

Op basis van deze trends kunnen we een hernieuwde inschatting maken van de mobiliteitsontwikkeling. De Sociaal Economische Raad heeft in het Energieakkoord (2013) een paragraaf over duurzame mobiliteit en transport opgenomen. De 'groene groei-agenda' vormt een nuttig kader om de landelijke mobiliteitsontwikkeling te vertalen naar concrete korte en lange termijnmaatregelen teneinde de mobiliteit in de Spoorzone duurzaam te organiseren.

Het is de intentie dat in de Spoorzone ongeveer 230.000 m<sup>2</sup> bvo vastgoed ontwikkeld wordt. Met de in 2011 uitgewerkte parkeernormen van 2003 komt dit neer op de realisatie van ongeveer 3000 parkeerplaatsen. De wereld is in 10 jaar grondig veranderd en de vraag is gezien de onderzoeksresultaten en nieuwe visies rond vervoer of deze parkeerplaatsen nog wel echt nodig zijn. Met dubbel gebruik van de parkeerruimte, bouwen voor 'wat nodig is' en het creëren van de juiste randvoorwaarden c.q. alternatieven is een besparing mogelijk. Het publiek private samenwerking Mobility-S in Eindhoven laat zien dat men in Eindhoven met bijna de helft van het aantal geplande parkeerplaatsen (6500) uit kan. Met de unieke ligging van de Spoorzone zou Tilburg voor een vergelijkbare ambitie moeten gaan.

## **2 OVERWEGINGEN**

De PvdA is van mening dat de Spoorzone voor iedereen een aantrekkelijk gebied moet zijn om in te wonen, studeren en te werken. Van sociale huur tot zelfbouw. Reuring en ontwikkeling is goed voor het gebied. Het gebied gaat bruisen en wint aan levendigheid. Om de ontwikkeling van het gebied een verdere stimulans te geven denken we dat een aanpassing van de parkeernorm het goedkoper maakt om in het gebied te bouwen. Bovendien kunnen we de ruimtebesparing inkleden met groen, wat in onze stenige binnenstad ook weer bijdraagt aan de zo gewenste leefbaarheid en groene uitstraling van het gebied.

De ligging van de Spoorzone maakt het gebied redelijk uniek in Tilburg. De ontwikkeling vindt vrijwel bovenop het Centraal Station plaats. Dat maakt dat de drempel om gebruik te maken van voorzieningen van het openbaar vervoer zeer laag is. De verwachting is dat het autobezit of de noodzaak van bewoners om een auto aan te schaffen beduidend lager zal zijn dan in andere delen van de stad waar dezelfde parkeernorm van toepassing is. De PvdA is van mening dat er daarom specifiek (gebiedsgericht) om bepaalde functies te kunnen ontwikkelen met redenen afgeweken mag worden van de geldende parkeernorm.

De PvdA Tilburg wil duurzame (slimme) mobiliteit in de Spoorzone stimuleren. Goed voor het milieu, maar ook omdat de mobiliteitsgroei afneemt en veranderd. De vergrijzing neemt toe, het woon-werk verkeer maakt vaker plaats voor vrijetijdsverplaatsingen. Jongeren denken anders over autobezit en delen vaker de auto. Werknemers wordt steeds meer ruimte geboden om thuis te werken.

Kortom, de mobiliteitsbehoefte verandert en wij willen dat als partij faciliteren. Denk dan aan oplossingen als Greenwheels, elektrische laadpalen, Park en Ride-faciliteiten, fietsuitleen, elektrische fietsen enz. Een nieuw te ontwikkelen gebied biedt volop de mogelijkheid om deze en andere mobiliteitsvormen uit te proberen. Met goede alternatieven voor de auto kan worden volstaan met een lagere parkeernorm voor het Spoorzonegebied waardoor investeringen eerder en goedkoper gerealiseerd kunnen worden.

Met VolkerWessels zijn er afspraken gemaakt over een parkeerfonds waarbij de intentie is uitgesproken om een gebiedsbreed mobiliteitsbedrijf in het leven te roepen. De ontwikkeling van dit mobiliteitsbedrijf is voor ons niet zichtbaar en kan volgens de PvdA Tilburg wel een impuls gebruiken.

### **3 BESLUIT**

Het college opdracht te geven tot het voorbereiden van een herijking van de vigerende parkeernorm in de Spoorzone en een voorstel hiervoor voor te leggen aan de raad. Hierbij worden voorbeelden (zoals Mobility-S) en nieuwe noties omtrent het parkeren in stedelijke spoorzonegebieden gebruikt. In het onderzoek moet aan de orde komen of de oude parkeernorm nog voldoet en of dat een lagere parkeernorm wellicht haalbaar zou kunnen zijn en welke consequenties dit heeft voor wat betreft; leefklimaat (groen in de Spoorzone), het nog te realiseren mobiliteitsbedrijf, de aantrekkelijkheid van de Spoorzone, de verkoopbaarheid van de panden, en de effecten op de aanliggende wijken.

**Yusuf Celik**  
**PvdA Tilburg**