

# Mobiliteitsnotitie

## Ontwikkeling TTS fase 2, High Lane Tilburg

in opdracht van



Auteur: Roel Meijs  
Datum: 21 augustus 2020

## 1 Inleiding

### Aanleiding

Op de hoek van de Hart van Brabantlaan en de Sint Cecilliastraat ligt de ontwikkellocatie Tilburg Talent Square (TTS). Fase 1 (TTS-1) is in juni 2013 opgeleverd en bestaat uit wooneenheden voor studenten, commerciële ruimte en bijbehorende parkeerplaatsen. Met fase 2 wil TBV Wonen onder de naam 'High Lane' maximaal 158 huurappartementen (vrije sector en sociaal) en bijbehorende parkeerplaatsen ontwikkelen. Daarbij is een belangrijk gegeven dat in TTS-1 het bezoekersparkeren nooit op eigen terrein is gefaciliteerd. Daardoor is een overschot aan parkeerplaatsen aanwezig. De vraag is nu hoe deze parkeerplaatsen kunnen worden aangewend voor de realisatie van High Lane, zonder problemen terug te leggen naar TTS-1.

### Doel voorliggende notitie

Met een parkeerbalans wordt inzichtelijk gemaakt aan hoeveel parkeerplaatsen de ontwikkeling van High Lane (fase 2) behoefte heeft. Daarnaast willen we laten zien hoeveel parkeerplaatsen er van de al gerealiseerde parkeerplaatsen in TTS-1 redelijkerwijs beschikbaar kunnen worden gemaakt.

In deze notitie wordt beschreven hoe de ontwikkelaar (TBV Wonen) ervoor kan zorgen dat het aantal parkeerplaatsen dat uiteindelijk voor High Lane beschikbaar komt voldoende is om de autobereikbaarheid van de ontwikkellocatie voor eigen gebruikers (en voor bezoek) op niveau te houden, zonder de omgeving te belasten. Randvoorwaarde daarbij is dat ook TTS-1 nog steeds kan voldoen aan de eigen parkeerbehoefte.

Het deel 'eigen gebruik' van de parkeernormen bij wonen is gericht op het faciliteren van het autobezit. Steeds meer ontwikkelingen zetten deelmobiliteit in om daarmee het autobezit te verlagen. Gemeenten zijn bij een goed aanbod aan deelmobiliteit bereid tot een verlaging van de parkeereis. Dit zal binnenstedelijk zeker gaan werken bij specifieke doelgroepen, zoals studenten en young professionals.

Ook TBV Wonen wil met een breed aanbod aan deelmobiliteit de aantrekkelijkheid van de woningen versterken en tegelijkertijd proberen zo min mogelijk te investeren in het faciliteren van extra parkeerplaatsen voor eigen auto's. Daarbij kunnen TTS-1 en TTS-2 als een gezamenlijk complex beschouwd worden, waarbij voor parkeren en het aanbod van deelmobiliteit geen fysiek onderscheid wordt aangebracht.

## 2 Parkeerbalans

In een parkeerbalans wordt berekend wat de parkeerbehoefte zal zijn (over de week verdeeld) en hoe dit met het beoogde aanbod van parkeerplaatsen wordt opgelost. De gemeente Tilburg heeft parkeerbeleid (Parkeernormen Tilburg 2017), waarin is bepaald dat een nieuwe ontwikkeling de parkeerbehoefte op eigen terrein moet oplossen. Deze parkeerbehoefte wordt berekend met de gemeentelijke parkeernormen.

De parkeerplaatsen worden niet aan niet aan specifieke gebruikersgroepen toegewezen, maar zijn voor iedereen toegankelijk. Voor het berekenen van de parkeerbehoefte kan daarom rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen verschillende functies. Dit is van toepassing indien functies op andere momenten van de dag (of week) een maatgevende parkeerbehoefte ervaren. In het parkeerbeleid zijn hiervoor aanwezigheidspercentages per functie opgenomen. Deze parkeernormen en aanwezigheidspercentages zijn op hun beurt gebaseerd op de kencijfers van het CROW (het CROW is een kennisinstituut van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W)).

Met bovenstaand toepassingskader en de beoogde functies en volumes op de ontwikkellocatie, kan de parkeerbalans worden opgesteld.

### Parkeerbehoefte

Vanwege het verschil in verplaatsingsgedrag, en daarmee het autobezit, hanteren gemeenten parkeernormen per gebiedstypen (centrum, schil centrum, restgebied bebouwde kom en buitengebied). Tilburg heeft dit onderverdeeld in de zones A tot en met D (van binnenstad naar buitengebied). De ontwikkeling High Lane is gelegen in zone A.

De parkeernorm bestaat uit een gedeelte voor het eigen gebruik en voor hun bezoek. Er geldt met het parkeerbeleid (paragraaf 3.2.2) een vrijstelling voor bezoekersparkeren. Bezoekers van de binnenstad kunnen namelijk gebruik maken van de openbare parkeergarages. De woningen moeten dan wel binnen de invloedssferen van een parkeergarage liggen (een straal van 250 meter). Voor ontwikkelingen binnen deze straal geldt dan effectief een bezoekersnorm van 0,0. High Lane valt binnen de invloedssfeer van parkeergarage Knegtel, waardoor het bezoekersdeel van de norm niet hoeft worden meegenomen in de berekeningen. Onderstaande parkeernormen gelden voor High Lane:

| Functie                    | Rekeneenheid | Aantal eenheden | Parkeernorm per eenheid |        |
|----------------------------|--------------|-----------------|-------------------------|--------|
|                            |              |                 | Eigen gebruik           | Bezoek |
| Appartementen (70-130 m2)  | woning       | 70              | 0,70                    | 0,00   |
| Appartementen sociale huur | woning       | 88              | 0,50                    | 0,00   |

Voor de ontwikkeling van High Lane wordt de parkeerbehoefte voor bewoners op eigen terrein opgelost, bezoekers kunnen in openbare parkeergarages terecht. Voor de ontwikkeling geldt dan de zogeheten 'Nulvergunningenregeling' (paragraaf 3.2.3 in het parkeerbeleid).

Bewoners worden dan uitgesloten van een parkeervergunning op straat en krijgen ook geen bezoekersregeling (waarmee hun bezoek goedkoop op straat had kunnen parkeren).

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte over de week zijn vervolgens de aanwezigheidspercentages te gebruiken:

| Functie        | aanwezigheidspercentages |                |               |            |               |                 |                |               |
|----------------|--------------------------|----------------|---------------|------------|---------------|-----------------|----------------|---------------|
|                | werkdag ochtend          | werkdag middag | werkdag avond | koop-avond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag |
| Wonen-bewoners | 50%                      | 50%            | 90%           | 80%        | 100%          | 60%             | 80%            | 70%           |

| Functie                    | Aantal Eenheden |          | Parkeernorm   |        | Parkeerplaatsen |          |
|----------------------------|-----------------|----------|---------------|--------|-----------------|----------|
|                            |                 |          | Eigen gebruik | Bezoek | Eigen gebruik   | Bezoek   |
| Appartementen (70-130 m2)  | 70              | woningen | 0,7           | 0,0    | 49,0            | 0,0      |
| Appartementen sociale huur | 88              | woningen | 0,5           | 0,0    | 44,0            | 0,0      |
|                            | <b>158</b>      |          |               |        | <b>93</b>       | <b>0</b> |

| aanwezigheid eigen gebruik |                |               |            |               |                 |                |               |
|----------------------------|----------------|---------------|------------|---------------|-----------------|----------------|---------------|
| werkdag ochtend            | werkdag middag | werkdag avond | koop-avond | werkdag nacht | zaterdag middag | zaterdag avond | zondag middag |
| 24,5                       | 24,5           | 44,1          | 39,2       | 49,0          | 29,4            | 39,2           | 34,3          |
| 22,0                       | 22,0           | 39,6          | 35,2       | 44,0          | 26,4            | 35,2           | 30,8          |

|                |    |    |    |    |    |    |    |    |
|----------------|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Eigen gebruik: | 47 | 47 | 84 | 74 | 93 | 56 | 74 | 65 |
|----------------|----|----|----|----|----|----|----|----|

| aanwezigheid bezoek |   |   |   |   |   |   |   |
|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|
| Bezoek:             | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| TOTAAL  |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|----|
| TOTAAL: | 47 | 47 | 84 | 74 | 93 | 56 | 74 | 65 |

De aanwezigheidspercentages laten zien dat bewoners in de avond en vooral (volledig) in de nacht thuis zijn. De parkeerbehoefte is daardoor het hoogst in de nacht:

Omdat bezoekers geacht worden in de parkeergarage te parkeren is het piekmoment 's nachts als alle bewoners thuis zijn. De parkeerbehoefte bedraagt op dat maatgevende moment **93** parkeerplaatsen.

### Parkeeraanbod TTS-1

Het reeds gerealiseerde TTS-1 kent een overschot aan parkeerplaatsen. Dit feit wordt in een separate mobiliteitsnotitie onderbouwd op basis van de meest recente parkeernormen van Tilburg. Dit overschot is ruim meer dan 93 plaatsen, waardoor met deze parkeerplaatsen de volledige parkeerbehoefte van 'High Lane' kan worden opgelost.

In de praktijk is er bij TTS-1 ten opzichte van de toenmalige parkeernorm ongeveer het dubbele aantal abonnementen uitgegeven aan studenten (71 stuks). Dit aantal kan met natuurlijk verloop snel worden teruggebracht, bijvoorbeeld tot 21 stuks. Ook de 48 abonnementen, die op dit moment vrij verhuurd worden, zijn op korte termijn vrij te maken voor High Lane. Daarmee zijn in totaal op termijn tenminste  $50 + 48 = 98$  parkeerplaatsen in TTS-1 beschikbaar voor de ontwikkeling High Lane.

### 3 Conclusie parkeerbalans High Lane

Op basis van de huidige parkeernormen hoeft de ontwikkeling High Lane geen rekening te houden met het faciliteren van auto's van bezoekers. Dit heeft als gevolg dat (zie tabel op de vorige pagina) High Lane 's avonds een parkeerbehoefte heeft van zo'n 84 parkeerplaatsen en 's nachts, het maatgevende moment, van 93 parkeerplaatsen. Doordat op TTS-1 ook geen bezoek gefaciliteerd wordt, zijn norm-technisch meer dan 93 parkeerplaatsen als overschot beschikbaar en in te zetten voor 'High Lane'. Deze parkeerplaatsen zijn relatief eenvoudig vrij te maken voor de ontwikkeling.

Door een aangepaste omgevingsvergunning aan te vragen en het nieuwe parkeerbeleid van toepassing te verklaren op TTS 1, kan High Lane met de bestaande parkeercapaciteit voldoen aan de parkeereis.

#### *Omgeving*

De parkeereis heeft tot doel te voorkomen dat door de ontwikkeling High Lane parkeeroverlast in de directe omgeving ontstaat. De kans hierop is minimaal omdat aan de parkeereis wordt voldaan. Maar daarnaast moet geconstateerd worden dat de directe omgeving beschermd is door betaald parkeren. Adressen van beide ontwikkelingen komen op de 'nulvergunningenlijst'. Bewoners van zowel TTS-1 als High Lane komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Ook kunnen zij geen bezoekersregeling voor het parkeren op straat krijgen.

#### *Deelmobiliteit*

Met de inzet van deelmobiliteit ontstaat een extra hoogwaardig woonaanbod. De overtuiging is dat dit, zeker gezien de doelgroep studenten, een kwaliteitsslag is voor het woonaanbod TTS-1.

Voor de gemeente is het belangrijk dat hier een goed plan aan ten grondslag ligt. Daarbij geeft zij de voorkeur aan een aanbod deelmobiliteit met verschillende modaliteiten (auto, fiets, scooter, ...) dat eenduidig wordt ontsloten (lees: via 1 app) en dat bij voorkeur geïntegreerd is met het aanbod aan deelmobiliteit in de openbare ruimte. TBV Wonen wil daar graag aan voldoen, omdat deze wensen ook in het belang van de bewoners.

Daarnaast geldt dat de deelmobiliteit straks niet alleen beschikbaar is voor de studenten van TTS-1, maar ook voor de toekomstige bewoners van High Lane. Omdat deze deelmobiliteit al beschikbaar is bij de oplevering van High Lane, is de kans groot dat een deel van de bewoners liever gebruik zal maken van de beschikbare deelmobiliteit dan het bezit van een eigen auto. De directe nabijheid van het NS-station maakt de kans hierop alleen maar groter.

Gezien het hoge verloop onder de bewoners van TTS-1 (studenten) is er geen enkele twijfel dat de 50 parkeerplaatsen tijdig vrijgemaakt kunnen worden voor TTS-2. Een reëel scenario is namelijk dat het voor studenten aantrekkelijker is om deelmobiliteit in combinatie met het bestaande openbaar vervoer te gebruiken. Hiermee wordt vooral betaald voor het gebruik, in plaats van het zelf bezitten van een auto of ander voertuig (ook betalen voor aanschaf, verzekering, parkeervergunning, etc.). Dit is ook in lijn met de huidige parkeernorm voor studenten, die 0,0 bedraagt.