

Tilburg – Fabriekskwartier

Beleidsregel 4: Inrichting openbare ruimte en parkeren

1. Inleiding

De regels van het bestemmingsplan 'Piushavengebied 2009, 6^e herziening (Fabriekskwartier verbrede reikwijdte) bevatten open normen. Deze normen worden uitgewerkt in beleidsregels. Welke beleidsregel op een open norm van toepassing is, wordt bepaald in de regels van het bestemmingsplan.

De beleidsregels kunnen tijdens de planperiode door het college van burgemeester en wethouders worden gewijzigd. Bij toepassing van de beleidsregels moet getoetst worden aan de beleidsregels die gelden ten tijde van de aanvraag om omgevingsvergunning.

De beleidsregels zijn afgeleid van het gebiedsregiedocument 'Fabriekskwartier' van Wissing d.d. september 2020, het stedenbouwkundig plan van Wissing revisie d.d. 21-12-2022 en het van toepassing zijnde gemeentelijk beleid.

2. Toepassing beleidsregel

Om te kunnen bepalen of een bouwplan leidt tot een doelmatige inrichting van de openbare ruimte wordt bij het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning het in deze beleidsregel bepaalde als beoordelings- en toetsingskader gehanteerd.

3. Parkeerbeleid

Mobiliteitsaanpak Tilburg

De 'Mobiliteitsaanpak Tilburg, Samen op weg naar 2040' schetst een toekomst waarin slim en duurzaam vervoer centraal staat. Dat betekent: nieuwe technologieën toepassen, maar ook de gebruiker centraal stellen. Niet als doel op zich, maar om bij te dragen aan een leefbare stad. Daarnaast zet Tilburg in op duurzaamheid: we houden nadrukkelijk rekening met toekomstige generaties.

De gemeentelijke mobiliteitsaanpak is het vervolg op het Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan (TVVP). Dat ging vooral over verkeersstromen en vervoermiddelen. In de nieuwe werkwijze vormt de mens het uitgangspunt: wat hebben inwoners, bezoekers en medewerkers nodig die van A naar B willen? Met deze aanpak wil de gemeente niet alleen verkeersstromen in goede banen leiden, maar ook de kwaliteit van leven in de stad behouden en verbeteren.

Mobiliteitsagenda 013

De hoofdlijnen uit de mobiliteitsaanpak zijn nu uitgewerkt in een agenda met concrete maatregelen en opgaven voor de korte, middellange en lange termijn. In een aantal Tilburgse proeftuinen wordt samen met onderwijs, bedrijfsleven en uiteraard de gebruikers gewerkt aan innovaties op het gebied van slimme mobiliteit. Deze MobiliteitsAgenda013 wordt jaarlijks geactualiseerd in september.

Hoofdlijnennotitie Parkeren 2016

Het gemeentelijk parkeerbeleid is vastgelegd in de Hoofdlijnennotitie Parkeren. Deze is april 2016 door de gemeenteraad vastgesteld. Wij richten ons als stad op gastvrijheid voor de bezoeker, een betere leefkwaliteit voor bewoners en economische vitaliteit van de binnenstad. Wij willen de beschikbare parkeercapaciteit optimaal benutten. Daar hoort bij dat wij parkeerders op de juiste plek faciliteren, ook voor specifieke voorzieningen zoals deelauto's, elektrische auto's en andere doelgroepen. Het beter benutten van bestaande

parkeercapaciteit van garages en terreinen leidt tot minder zoekverkeer en auto's in de woonstraten en biedt kansen voor versterking van ruimtelijke kwaliteit en nieuw groen. De vastgestelde kaders voor het parkeervraagstuk bij bouwontwikkelingen zijn:

- Voor het inschatten van de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen de meest recente versie van de Nota Parkeernormen Tilburg te hanteren;
- In de toepassing van parkeernormen meer mogelijkheden te bieden voor alternatieve oplossingen, zoals de inzet van deelmobiliteit, zonder daarbij de (directe) omgeving van de ontwikkeling te belasten met (toekomstige) parkeeroverlast;
- Als er, ondanks de mogelijkheden van alternatieve oplossingen, de ontwikkeling niet kan voorzien in de parkeerbehoefte dan kan onder voorwaarden het instrument van een afkoopregeling ingezet worden. Dit kan echter alleen als de gemeente ook een reëel alternatief beschikbaar heeft.

Nota 'Parkeernormen Tilburg 2023', parkeernormen voor de auto en voor de fiets

In de nota 'Parkeernormen Tilburg 2023' zijn de geactualiseerde parkeernormen en berekeningsmethode vastgelegd. Deze zijn voor zowel autoparkeren als fiets- en scooterparkeren opgenomen.

Bij het hanteren van de parkeernormen wordt uitgegaan van een te realiseren aantal parkeerplaatsen. Voor de auto betreft dit een minimum en meteen ook maximum norm. Voor fietsparkeren betreft dit een minimumnorm. Deze parkeereis dient bij een bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning vereist is, te worden gerealiseerd. Een ontwikkeling kan uit verschillende functies bestaan. De parkeereis wordt per functie bepaald. De Tilburgse parkeernorm is gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Dit zijn normen van de belangrijkste functies die in de gemeente voorkomen.

Bij de berekening van de parkeerbehoefte wordt rekening gehouden met zaken als dubbelgebruik, regeling 'oud voor nieuw', rekenregels parkeervoorzieningen bij woningen en het beïnvloeden van de parkeerbehoefte door maatregelen als regulering en mobiliteitsplannen bij bedrijven.

De mogelijkheid van inzet van deelmobiliteit is uitgebreid en er zijn rekenregels voor opgenomen. Tenslotte is de richtlijn laadpunten opgenomen.

Plan Fabriekskwartier

Het plan Fabriekskwartier biedt een perfecte kans op gedragsverandering met de doelgroep van nieuwe bewoners die niet standaard een auto bezitten en ook minder gebruik maken van de auto. De locatie ligt op loopafstand van winkelvoorzieningen (AaBe-terrein), de binnenstad en op fietsafstand van het Centraal Station. Indien men toch gebruik wil maken van de auto dan kan dat bij voorkeur via elektrische voertuigen en deelauto's. Om dit te bewerkstelligen geldt een restrictief en sturend parkeerbeleid, met name op gebied van parkeerregulering, nulvergunningenregeling, geen privéparkeerplaatsen en een begrenzing van het aantal parkeerplaatsen. Daar staat tegenover een aantrekkelijke leefomgeving met minder bezoekersparkeerplaatsen, gebruik diverse vormen van deelmobiliteit en makkelijk bereikbare fietsenbergingen (laagdrempelig).

4. Groenbeleid

Nota Groen

De Nota Groen, vastgesteld door de gemeenteraad op 19 april 2010, vormt de herziening van de Groenstructuurplannen uit 1992 en 1998. Tilburg wil zich in de toekomst blijven profileren als een groene stad waar het goed wonen en werken is. Tilburg moet in 2020 een stad zijn waar zowel haar inwoners, bezoekers als bedrijven een aantrekkelijk groene woon- en werkomgeving hebben en waar de recreatieve omgeving wordt ervaren als een kwaliteit van de gemeente. Tilburg streeft er dan ook naar een kwalitatief hoogwaardige groenstructuur duurzaam te ontwikkelen en deze veilig te stellen binnen de stedelijke context. Om dit te bereiken wil het gemeentebestuur de Tilburgers letterlijk en figuurlijk dicht bij groen brengen. Op hoofdlijnen betekent dit:

1. Inzet op buitenstedelijke groengebieden en het groene netwerk;

2. het tot zijn recht laten komen van de verschillende karakters van het groen (klassiek-, recreatief- en natuurlijk groen);
3. het versterken en behouden van het natuurlijk groen.

In 2012 is het bijbehorende Uitvoeringsprogramma Groen en Biodiversiteit vastgesteld.

Agenda groen in de stad

De agenda groen in de stad (vastgesteld door het college op 19 juli 2016) gaat samen met beheerbeleidsplan Groen op Niveau, en de nota's groen en biodiversiteit) over de toekomst van groen in de stad. De agenda groen geeft de kaders om de impuls voor groen in de stad goed in te zetten. Het geeft duidelijk richting aan de groene koers voor de in de omgevingsvisie 2040 omschreven netwerken, gebieden en structuren en omvat een integrale visie op het groen voor de (middel)lange termijn gebaseerd op de drie pijlers klimaatbestendige stad, beleefbaar groen en het verhogen van biodiversiteit.

Voor het halen van de doelstellingen op het gebied van biodiversiteit is de Stadsnatuurkaart 2040 opgesteld (gekoppeld aan agenda groen in de stad). Inmiddels is deze op 10 maart 2022 geactualiseerd (vastgesteld door de raad).

5. Beleid inrichting openbare ruimte

De openbare ruimte dient zodanig ingericht te worden dat een aantrekkelijk verblijfsklimaat ontstaat die veilig, functioneel en goed bereikbaar is. Onder veiligheid wordt verstaan: geen verkeersonveilige situaties, obstakels en sociale veiligheid waarbij de ruimtes goed verlicht zijn en geen onveilige plekken met onvoldoende overzicht.

Het college heeft de loopagenda vastgesteld waarbij wandelen gestimuleerd wordt met oa voldoende brede voetgangersvoorzieningen en toegankelijkheid voor minder validen. Ook routes naar bushaltes in de directe omgeving dienen goed bereikbaar te zijn.

De fietsagenda is gericht op het stimuleren van fietsen en daardoor minder autogebruik oa door het bieden van aantrekkelijke, veilige en directe verbindingen. Daarbij is ook het stallen van fietsen en de manier waarop van belang om snel en makkelijk de fiets te pakken.

Een aantrekkelijk verblijfsgebied kan gecreëerd worden door autovrije/autoluwe zones en nutsvoorzieningen als trafo's in pandig op te lossen en afvalcontainers ondergronds te plaatsen.

De openbare ruimte dient toegankelijk te zijn voor hulpdiensten, verhuizingen, bevoorrading en bezorgdiensten.

6. Groenbeleid natuur in de stad

Nota biodiversiteit

Biodiversiteit omvat de totale verscheidenheid van alle levende planten en dieren op aarde. De biodiversiteit neemt wereldwijd af. Het doel van de nota is de biodiversiteit in de gemeente Tilburg te verhogen en beter te beschermen.

De visie is gericht op twee niveaus. Het eerste niveau is de flora & fauna, het tweede niveau is gericht op de mensen. Voor de flora en fauna wordt ingestoken op drie strategieën, namelijk vergroten, verbinden en versterken. Voor de realisatie van duurzame habitatnetwerken zal vaak gekozen worden voor een combinatie van deze strategieën. In de eerste plaats is dat het vergroten van leefgebieden. In de tweede plaats kan een duurzaam netwerk ontstaan door gelijksoortige leefgebieden met elkaar te verbinden. Tenslotte kan ingezet worden op het verbeteren van de kwaliteit van leefgebieden.

Voor de mensen is natuurbeleving vooral ook van belang in de stad. Door middel van de groene lijnen en de groene gebieden in de stad, kunnen we dicht bij huis ook genieten van de natuur. Als de groene lijnen en groene gebieden helemaal op orde zijn kunnen de planten en dieren tot in de tuin of op het balkon

waargenomen worden.

In de nota worden vijf verschillende landschapstypen onderscheiden (agrarisch landschap, beekdallandschap, heide- en boslandschap, landgoederenzone en stedelijk gebied). Per landschapstype wordt een algemene beschrijving gegeven met bijbehorende doelstellingen, maatregelen en knelpunten.

Stadsnatuurkaart 2040

Biodiversiteit en natuur zijn belangrijk voor al onze inwoners en de aantrekkelijkheid van de stad. Omdat er geen landelijke normen voor de hoeveelheid groen/ecologie in stedelijk gebied bestaan, zijn er beleidsmatige randvoorwaarden en instrumenten die ervoor moeten zorgen dat biodiversiteit in het stedelijk gebied behouden blijft en waar het kan, wordt versterkt. Om ecologie/groen op een duidelijke manier vroegtijdig onderdeel te laten uitmaken van de belangenafweging binnen een ruimtelijke ontwikkeling, zijn de stadsnatuurkaart 2040 en het puntensysteem natuurinclusief bouwen vastgesteld.

Met de stadsnatuurkaart 2040 definiëren we de ecologische structuren op gemeentelijk niveau. Hierbij wordt de systematiek van de provinciale ecologische verbindingzones (EVZ's) doorgetrokken.

Ecologische structuren

De gemeentelijke ecologische structuren op de stadsnatuurkaart 2040 bestaan uit drie verschillende ordes:

- 1e orde: dit zijn de belangrijkste binnenstedelijke ecologische structuren die in het stedelijk gebied lopen en veelal een directe verbinding hebben met buitengebied: o.a. kanaal en spoor. Deze structuur is gemiddeld 20 meter breed (2ha/km) met een minimale breedte van 15 meter op maaiveld.
- 2e orde: de binnenstedelijke ecologische dooradering van de stad. Deze structuur van de 2^e orde is gemiddeld 15 meter breed (1,5ha/km) met een minimale breedte van 10 meter.
- 3e orde: het fijnmazige stedelijke ecologische netwerk, gemiddeld 10 meter breed (1ha/km) met een minimale breedte van 5 meter.

Rondom alle ecologische structuren ligt een 'invloedsfeer-zone', waarvoor geldt dat ontwikkelingen in deze zone geen negatieve effecten mogen hebben op het functioneren van deze gebieden en structuren.

7. Beleidsregel parkeren

7.1 Een aanvraag om omgevingsvergunning wordt getoetst aan de actuele parkeerbehoefte, zoals vermeld in de meest actuele parkeernota, waarbij de normen voor een gereguleerd gebied gelden (nu zone A) en onderstaande regels.

7.2 Bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt de definitieve parkeereis vastgesteld, dat wil zeggen ook bij fasering van het plan.

7.3 Bij het gebruik van deelvoertuigen faciliteert de gemeente het benodigde aantal deelvoertuigen. De ontwikkelaar zal per deelvoertuig een afdracht aan de gemeente doen.

7.4 Alvorens over kan worden gegaan tot aanvraag omgevingsvergunning dient aan te worden getoond:

- op welke wijze de parkeerplaatsen toe worden bedield aan de bewoners;
- dat de geclaimde capaciteit daadwerkelijk beschikbaar is;
- op welke wijze het parkeren voor de overige functies in het plangebied wordt gerealiseerd, al dan niet met gebruikmaking van aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik;
- op welke wijze de parkeerplaatsen voor bezoekers openbaar toegankelijk zijn en in stand worden gehouden;
- op welke wijze 6 extra parkeerplaatsen voor bezoekers bovenop de benodigde parkeerplaatsen (uit de ontwikkeling Wolstad) zijn opgenomen.

- 7.5 De openbare toegankelijkheid van de benodigde bezoekersparkeerplaatsen vanuit de ontwikkeling Wolstad en huidige functies in het gebied dient aangetoond te worden en aangelegd worden conform de regels zoals omschreven in artikel 7.6 van deze beleidsregel.
- 7.6 Alle (voor een deelfase benodigde) parkeerplaatsen dienen op acceptabele loopafstand van de bedoelde deelfase te liggen, zoals opgenomen in de meest actuele parkeernota. Voor woningen geldt een maximale acceptabele loopafstand van 100-200 meter (gemeten vanaf de voordeur), afhankelijk van o.a. de aantrekkelijkheid van de looproute.
- 7.7 Er mogen per deelfase niet meer parkeerplaatsen door bewoners van Fabriekskwartier in gebruik worden genomen dan benodigd conform 7.1.
- 7.8 In het gehele plangebied mogen niet meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan benodigd met inachtneming van het gestelde in 7.1 en 7.9.
- 7.9 Per deelfase dienen per 25 woningen 1 deelauto en een nog nader te bepalen aantal elektrische tweewielers te worden voorzien. Door het gebruik van deelvoertuigen wordt een correctie van 30% op het benodigde aantal parkeerplaatsen toegepast.
- 7.10 De benodigde parkeerplaatsen voor de deelvoertuigen worden meegerekend in de totale parkeerbehoefte.
- 7.11 Het is niet toegestaan om parkeerplaatsen binnen het plangebied aan een specifieke woning toe te wijzen. Uitzondering hierop zijn maximaal 16 parkeerplaatsen die op een separaat toe te wijzen parkeerlocatie worden gerealiseerd en toegewezen worden aan de appartementen en overige ruimten die in eigendom komen van de verkopers van Havendijk 24-24a en 26.
- 7.12 Het parkeren van fietsen voor bewoners van gestapelde woningen mag enkel in pandig worden opgelost.
- 7.13 Voor het parkeren van fietsen door bezoekers in de openbare ruimte dient ten minste 0,5 fietsparkeerplaats per woning te worden gerealiseerd op maximaal 50 meter afstand van bedoelde woning.
- 7.14 Parkeerplaatsen, hellingbanen, kolommen e.d. dienen te voldoen aan NEN 2443 conform het gestelde in de nota 'parkeernormen 2023'.
- 7.15 Binnen het plangebied dienen op nader te bepalen plaatsen voldoende parkeerplaatsen voor minder validen en parkeerplaatsen met laadpalen te worden gesitueerd.

8. Beleidsregel inrichting groene ruimte en verkeer

- 8.1 In het plangebied dienen veilige voetgangersvoorzieningen met een minimale breedte van 1,80m te worden gerealiseerd.
- 8.2 De openbare ruimte dient goed toegankelijk te zijn voor minder validen.
- 8.3 In het plangebied dient een informele route voor fietsverkeer te worden gerealiseerd, waarbij voldaan moet worden aan de volgende voorwaarden:
- De route dient een verbinding te vormen tussen de Havendijk en Fatimastraat;
 - De route dient voldoende doorkijk en open karakter te hebben in verband met sociale veiligheid;
 - De route dient zichtbaar en makkelijk vindbaar te zijn vanaf de bestaande brug 'Den ophef';
 - De route dient onaantrekkelijk voor bromfietzers en scooters uit te worden gevoerd.

- 8.4 dwarsprofielen, parkeervakken, manoeuvreerruimte etc. dienen te voldoen aan de meest actuele versie van de ASVV (CROW-richtlijnen).
- 8.5 De openbare ruimte dient afgestemd te zijn op de perceelsgrenzen (T-hoogtes).
- 8.6 In- en uitritten dienen afgestemd te zijn op de maatgevende voertuigen voor wat betreft voldoende zichtafstand, bijvoorbeeld vanuit een parkeergarage of aansluitende straten.
- 8.7 Parkeren dient plaats te vinden aan de randen van het plangebied, waarbij geen doorgaande verbindingen mogelijk zijn.
- 8.8 Trafo's mogen niet in de openbare ruimte worden geplaatst.
- 8.9 Afvalcontainers dienen ondergronds te worden geplaatst.
- 8.10 De bereikbaarheid van functies binnen het plangebied voor hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance) en verhuisbewegingen dient te allen tijde te worden gewaarborgd.
- 8.11 Het gebruik van een calamiteitenroute door bezorgdiensten en voor bevoorrading dient te worden voorkomen.
- 8.12 Locaties voor bezorgdiensten en bevoorrading dienen herkenbaar aan te worden geduïd, waarbij doorgang voor fietsers en voetgangers niet wordt belemmerd.

9. Beleidsregel ecologische structuur

- 9.1 Rondom alle ecologische gebieden en structuren ligt een 'invloedsfeer-zone' waarvoor geldt dat ontwikkelingen in deze zone geen negatieve effecten mogen hebben op het functioneren van deze gebieden en structuren.
- 9.2 De noordzijde van het plangebied is op de stadsnatuurkaart 2040 begrensd als een ecologische structuur van de 1^e orde. Vanaf de kade van de Piushaven moet een groene ecologische structuur aangebracht worden van gemiddeld 20 meter breed, waarbij een minimum geldt van 15 meter.
- 9.3 Aan de kant van de Wethouder Baggermanlaan ligt een ecologische structuur van de 3^e orde. Voor deze zone geldt dat er een ecologische structuur gerealiseerd moet worden van gemiddeld 10 meter breed, met een minimale breedte van 5 meter.
- 9.4 Wegen en padenstructuren worden niet meegenomen in deze maatvoering, doorsnijding van de ecologische structuur door een weg of pad is toegestaan.
- 9.5 Bij de inrichting van de groenstructuren dient te worden voldaan aan onderstaand gestelde randvoorwaarden:
- Voor de inrichting van ecologische structuren, stapstenen en ecologische corridors dient te worden voldaan aan onderstaande regels:
 - Bomenrijen of lanen moeten bestaan uit meerdere soorten;
 - Plantvakken van 1 soort zijn niet groter dan 50 m².
- Afwijken van bovenstaand is mogelijk met instemming van college.

- b. Beplanting dient een bijdrage te leveren aan biodiversiteit. De planten moeten deel uitmaken van de potentiële natuurlijke vegetatie. Indien dit niet mogelijk is, dienen de planten in ieder geval voedsel te bevatten voor de aanwezige fauna.
- 1e keuze: inheemse beplanting;
 - 2e keuze: klonen (geen gevuldbloemigen) van inheemse beplanting;
 - 3e keuze: uitheemse soorten die enkelvoudige bloemen bevatten en voedsel dragen voor inheemse insecten.
- c. Voor kruiden- en bloemenmengsels dient een inheems kruidenmengsel of een mix van inheems en uitheems kruidenmengsel te worden gebruikt.