

Parkeerbalans kernwinkelgebied

Collegebesluit van 20 juni 2017 - 09

Aanleiding

De binnenstad van Tilburg ontwikkelt zich voortdurend. Er zijn meerdere bouwplannen nog in besluitvormingsproces, in uitvoering of al uitgevoerd. Deze ontwikkelingen leiden tot een gewijzigde parkeervraag en een gewijzigd parkeeraanbod. Daarnaast zijn er ontwikkelingen in de mobiliteit en in het parkeergedrag van bewoners en bezoekers van de stad. Om een goed beeld te krijgen van de huidige bezetting, de benutting van de huidige parkeervoorzieningen, de mogelijkheden om toekomstige groei en toename van parkeervraag op te vangen is vanuit het project Kernwinkelgebied opdracht gegeven tot een parkeeronderzoek. De resultaten van dit onderzoek worden nu voorgelegd.

In november 2016 heeft de raad het stedenbouwkundig plan Kernwinkelgebied vastgesteld. In dit stedenbouwkundig plan is het uitgangspunt gesteld dat bij verdere planvorming van de ontwikkellocaties geen extra centrum stedelijke parkeervoorziening gerealiseerd hoeft te worden. De reden hiervoor is dat het winkelaanbod niet toe neemt in de plannen. Voor de nieuw te realiseren appartementen (24.300m²) zal binnen het bestaande parkeerareaal een oplossing gezocht worden, omdat het niet wenselijk is dat er in het venstertijdengebied ('voetgangersgebied') nieuwe parkeervoorzieningen gerealiseerd worden. Dit is gebaseerd op veronderstelde onderbezetting van het parkeerareaal rondom het centrum. Deze onderbezetting is met dit onderzoek aangetoond. Met het nu voorliggende onderzoek kan beoordeeld worden of de toename van de parkeerdruk daadwerkelijk opgevangen kan worden met de huidige parkeervoorzieningen. Verder onderzoek naar een goede verdeling van de parkeervraag en het monitoren van de parkeerbalans in de toekomst is hierbij wel raadzaam.

Beoogd effect/ bestuurlijk kader

Op 14 november 2016 heeft de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan Verbinding Emmapassage - Pieter Vredeplein vastgesteld. Hierin is het uitgangspunt gehanteerd dat voor de nieuw te realiseren woningen binnen het bestaande parkeerareaal een oplossing wordt gezocht. Het is niet wenselijk dat in het venstertijdengebied (waar de plannen onderdeel van uitmaken) nieuwe parkeervoorzieningen (= extra voertuigbewegingen) worden gerealiseerd.

Besluit

Na raadpleging van de raadscommissie Leefbaarheid op 15 mei 2017 heeft het college

A. Definitief besloten om:

- 1) vast te stellen dat de toename van de parkeerdruk door de toekomstige ontwikkelingen te faciliteren is binnen de huidige parkeervoorzieningen;
- 2) de verdeling van de parkeervraag van de nieuwe bewoners over de bestaande parkeervoorzieningen uit te werken en nader te verkennen welke (technische) maatregelen genomen kunnen/moeten worden om parkeerders (bewoners en bezoekers) optimaal te verdelen over de beschikbare parkeercapaciteit;
- 3) de parkeerbalans jaarlijks te evalueren en te zoeken naar alternatieve oplossingen wanneer blijkt dat de parkeerdruk op een onacceptabel niveau zit

B. besloten uitvoering te geven aan de door de wethouder gedane toezeggingen, met de aantekening voor wat betreft toezegging 56543 dat dit voorstel niet vóór het zomerreces maar in het najaar 2017 naar de raad zal worden toegezonden, omdat voorbereiding hiervan meer tijd vergt.

Argumenten

1. *Het parkeeronderzoek is gedegen uitgevoerd over een ruime periode en ruim meetgebied en geeft een goed beeld van de huidige en toekomstige parkeervraag*

Spark Parkeren heeft een goed onderbouwd onderzoek opgesteld naar de huidige en toekomstige vrije parkeercapaciteit, waarbij gebruik gemaakt is van bezettingsgegevens van parkeergarages over twee jaren (2015 en 2016) en van tellingen voor de parkeervoorzieningen op maaiveld. Voor de interpretatie van deze getallen is gebruik gemaakt van de maximale mediaan (zie bijlage II voor een toelichting over de uitgevoerde berekeningen met de mediaan).

2.a. *Het onderzoek toont aan dat er voldoende vrije parkeercapaciteit is en het is logisch om deze capaciteit in te zetten voor deze ontwikkelingen*

i. *Het onderzoek toont aan dat er voldoende capaciteit is om de extra parkeerdruk van de toekomstige ontwikkelingen op te vangen.*

De parkeerbalans toont aan dat in de toekomstige situatie 794 vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn op het drukste moment, namelijk de zaterdagmiddag. Op dit drukste moment is de gemiddelde gewogen bezetting op gebiedsniveau maximaal 82%. Een bezetting tot 90% wordt acceptabel geacht door Spark Parkeren.

Aangezien zelfs op de drukste momenten nog voldoende vrije parkeercapaciteit aanwezig is, kan de extra parkeerbehoefte van nieuwe bewoners gefaciliteerd worden binnen het bestaande parkeerareaal.

ii. *De ontwikkelingen bevinden zich in het venstertijdgebied*

De woningen die in het kernwinkelgebied worden toegevoegd, bevinden zich in het venstertijdgebied. Daardoor is het niet wenselijk om parkeervoorzieningen op deze locatie toe te voegen, omdat ze niet of moeilijk bereikbaar zijn te maken gedurende de dag.

iii. *Het niet uitbreiden van eigen parkeervoorzieningen voor deze ontwikkelingen leidt tot een betere bezetting en benutting van de huidige parkeervoorzieningen*

Een nadere verkenning van de financiële gevolgen voor de parkeerexploitatie toont aan dat het effect minstens neutraal tot positief is. De verdringing door bewoners wordt gecompenseerd door opbrengst aan abonnementen

2.b. *Sturing op een optimale verdeling van parkeerders over de beschikbare parkeercapaciteit is noodzakelijk zodat bewoners en bezoekers elkaar niet 'verdrijven' in de parkeervoorzieningen.*

Uit de parkeerbalans blijkt dat op een aantal momenten een enkele parkeergarage volledig bezet kan zijn. Dit betekent dat parkeerders niet altijd in hun voorkeursgarage kunnen parkeren en uit moeten wijken naar een andere (volgende) parkeergarage. In het parkeeronderzoek is een aanname gedaan over de verdeling van het bewoners parkeren over de diverse parkeergarages, maar deze aanname kan nog worden aangepast. Om tot een optimale verdeling te komen moet goed overwogen worden waar bewonersvergunningen/abonnementen gegeven worden en waar men geacht wordt te parkeren. De bewoners moeten binnen een acceptabele afstand van hun woning kunnen parkeren en voor de bezoekers van de stad is het gewenst dat zij dicht bij hun bestemming kunnen parkeren. Dit kan conflicteren en hierin kan de gemeente sturend optreden. Naast maatregelen m.b.t. het afgeven van vergunningen kan gestuurd worden op een optimale verdeling en verbetering van de gemiddelde bezetting door middel van een Parkeer Route Informatie Systeem. Eventuele abonnementen worden niet voor een specifieke garage uitgegeven maar voor meerdere waardoor bewoner mogelijkheid krijgt om altijd te parkeren.

2.c. *Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op basis van een model met historische gegevens (ca. 2 jaar), wijzigingen areaal en berekeningen voor de verdeling van de toekomstige parkeerdruk. In de toekomst kan door omstandigheden de parkeerbezetting anders zijn of worden dan voorzien. Het is raadzaam om dit jaarlijks te gaan monitoren, zodat tijdig ingegrepen kan worden indien er aanvullende maatregelen uitgevoerd moeten worden.*

Met het huidige model is de parkeerontwikkeling goed te monitoren. Eventuele toekomstige ontwikkelingen kunnen worden toegevoegd. Op dit moment is een groei van ca. 15%-20% te faciliteren. Bij een bezetting van meer dan 98% wordt de parkeerdruk te hoog geacht.

Indien de parkeerdruk in de toekomst veel meer toeneemt dan verwacht en de 15-20% groei gaat overstijgen, kan er nagedacht worden over bijvoorbeeld de volgende oplossingen:

- Onderzoek bij andere steden over oplossen parkeerdruk in relatie tot acceptabele loopafstand en zoekgedrag
- Faciliteren van parkeren aan de rand van de stad (transferium) met shutteldienst naar centrum
- Er is een mogelijkheid om bij te bouwen bijv. op de Schouwburggarage
- implementeren van een app die bezoekers van de stad begeleid naar een vrije parkeerplaats als aanvulling op het huidige PRIS systeem

3. We betrekken de raad actief bij het besluitvormingsproces

We willen de raad graag betrekken bij de besluiten omtrent het parkeren. Daarom leggen wij de besluiten over het parkeren in het centrum voor wensen en bedenkingen voor aan de raad alvorens het besluit definitief vast te stellen.

4. Nadat de wensen en bedenkingen van de raadscommissie kenbaar zijn gemaakt, kunnen we een definitief besluit inzake het parkeren in en rond de directe centrumgebied nemen.

Het ontwerpbesluit van het college zal voor de gecombineerde raadscommissie Leefbaarheid en Vestigingsklimaat van 15 mei geagendeerd worden. De verwachting is dat daarna op 23 mei het definitief besluit op het parkeren door het college genomen kan worden.

Kosten en dekking

Er is een aanvullende verkenning gedaan naar de financiële gevolgen voor de parkeerexploitatie in het centrumgebied. Door het faciliteren van parkeren voor bewoners in de gemeentelijke parkeergarages, zal het vrij parkeren in de gemeentelijke parkeergarages afnemen en zullen bezoekers eventueel uitwijken naar particuliere garages (zoals b.v. Heuvelpoort). Uit de berekeningen volgt dat de minderopbrengsten van vrij parkeren gecompenseerd worden door de toename van inkomsten voor de abonnementen van bewoners. Indien de bezoeker van het vrij parkeren kiest voor een andere gemeentelijke parkeergarage in plaats van een particuliere is zelfs een positieve bijdrage aan de parkeerexploitatie mogelijk.

Aangezien de parkeervraag van de woningtoename in het project kernwinkelgebied opgevangen kunnen worden in reeds bestaande parkeervoorzieningen wordt er geen extra bijdrage vanuit dit project gevraagd voor parkeervoorzieningen. Indien dat wel was gebeurd had dit een bijdrage van ca 2-2,5 mln betroffen.

Vervolg

We gaan onderzoeken welke (technische) maatregelen genomen kunnen worden om parkeerders (bewoners en bezoekers) optimaal te verdelen over de beschikbare parkeercapaciteit.

We gaan jaarlijks de parkeerbalans evalueren en indien blijkt dat de parkeerdruk op een onacceptabel niveau lijkt te komen zullen er alternatieve oplossingen worden uitgewerkt en voorgelegd aan het college.

BMT heeft een brief ingestuurd met hun reactie op het parkeeronderzoek. Deze brief zal beantwoord worden en ter kennisgeving aan de raad worden gestuurd.

Bijlagen

Bijlage I Parkeeronderzoek

Bijlage II Toelichting berekeningen met mediaan