



# Kadernota

## RUIMTE VOOR WONEN, WERKEN EN MOBILITEIT

mei 2021

# Kadernota Ruimte voor wonen, werken en mobiliteit

## Inhoudsopgave

1. Visie, ambitie en opgaven .....	3
2. Autonome ontwikkelingen middellange termijn .....	4
3. Hoofddoelen en indicatoren.....	5
4. Financieel overzicht.....	8
 Bijlage 1: Bestaande kader- en beleidnota's .....	10
Bijlage 2: Aankondiging van beleidsnota's .....	11



## 1. Visie, ambitie en opgaven

In de Omgevingsvisie Tilburg 2040 staan stevige ambities: Tilburg aantrekkelijk, bereikbaar en concurrerend, als functioneel onderdeel van een groter stedelijk netwerk; met een herkenbare identiteit, meer groen en water en leefbare wijken.

Deze ambitie vraagt om ruimte voor wonen, werken en mobiliteit, en vertaalt zich in een levendige en veerkrachtige stad met een economie die op volle toeren draait. Een stad die inspeelt op de ontwikkelingen van nu en zich robuust ontwikkelt naar de toekomst. Daarmee dragen we bij aan de basis voorwaarden voor brede welvaart en bieden we in onze stad ruimte aan een passende woning, opleiding en werk voor elke Tilburger. Een stad waar bedrijvigheid op verschillende typen werklocaties in de stad een plek vindt en waar we ons op een slimme, veilige en gezonde manier kunnen verplaatsen. Op ruimtelijk-economisch gebied heeft de gemeente met de Omgevingsvisie Tilburg 2040 heldere lijnen uitgezet, in een Brabant-, regio- en een stadsstrategie. Dit vormt een stevige en solide basis voor onze beleidsnota's en uitvoeringsnota's. Deze succesvol ingezette koers voor de stedelijke ontwikkeling houden we vast. We investeren bijvoorbeeld in de binnenstad van de 21<sup>e</sup> eeuw en de voorgenomen ontwikkeling van Wijkevoort. We stemmen ons bereikbaarheidsnetwerk op onze ambities af en maken geld vrij voor het continueren van ruimtelijke verkenningen. We streven naar een flexibele uitvoering van die plannen, met oog voor betaalbaarheid, in de context van de lange termijndoelen van de stad.

We kunnen de verstedelijkingsopgave en ruimtelijk-economische ontwikkeling niet los zien van de grote transformatieopgaven voor klimaat (energietransitie, klimaatadaptatie en circulaire economie), sociaal domein en onze ambities als netwerkstad en als onderdeel van de Brabantmetropool. Alleen in samenhang levert onze inzet een bijdrage aan 'Tilburg gezond en gelukkig' en de welvaart en het welzijn van de Tilburgers. Gevarieerde en kwalitatief hoogwaardige woonmilieus en toekomstbestendige werklocaties versterken de samenhang in de stad en bevorderen een inclusieve stad. Met onze corporaties en ontwikkelende partijen maken we daarnaast afspraken over specifieke huisvestingsbehoeften (bijv. voor arbeidsmigranten, studenten, ouderen of andere bijzondere doelgroepen of maatschappelijke functies). Er is in toenemende mate behoefte aan innovatie-hotspots waar naast bedrijvigheid ook onderwijs een plek vindt. Hotspots waar open innovatie plaatsvindt en waar faciliteiten worden gedeeld. Denk hierbij aan incubators, testomgevingen (fieldlabs) proeftuinen (living labs) en andere campusachtige ontwikkelingen. In onze binnenwijkse bedrijventerreinen zullen we een goede mix van wonen en werken moeten behouden. Ook op de grotere bedrijventerreinen bestaat soms behoefte aan een mate van menging, maar dan vooral van ondersteunende functies.

Onze activiteiten in de Binnenstad van de 21<sup>e</sup> eeuw maken Tilburg meer en meer een plek voor de nieuwe stedelijke samenleving en voor de nieuwe stedelijke economie. Van Museumkwartier tot Piushaven maken we een binnenstad die mensen boeit én bindt. Met het Stadsforum als kruispunt van cultuur, evenementen, groen, economie en ontmoeting. Bij het creëren van brede welvaart zijn voldoende werkgelegenheid in een circulaire en slimme economie belangrijke bouwstenen. Het ontwikkelen van het innovatiedistrict Spoorzone (met onder andere Mindlabs, Station 88 en de LocHal) als brandpunt van ondernemerschap in de stedelijke kenniseconomie en de ambities met betrekking tot de kennis-as Tilburg University campus–Spoorzone passen in de transitie naar deze nieuwe economie. De Spoorzone fungeert door deze ontwikkeling als een aanjager van vernieuwing van de gehele economie van Tilburg en omstreken. Het vestigingsklimaat versterken we verder ook door ontwikkeling van onze landschapsparken.

Mobiliteit is geen op zichzelf staande opgave, maar is wel bepalend en randvoorwaardelijk voor de haalbaarheid en maakbaarheid van onze stedelijke ambities. Vrijwel alle ruimtelijke claims voor wonen en werken hangen direct samen met de opbouw van ons mobiliteitsnetwerk. Het gaat om het gebruiken van bestaande 'ruimte' binnen dit netwerk. Of het gaat juist om extra (verblijfs-) ruimte maken en dus investeren. Als we bijvoorbeeld binnenstedelijk verder willen verdichten dan moeten we anders gaan nadenken over verkeer en mobiliteit in onze stad. Met de Netwerkanalyse, de fiets-, loop- en verkeersveiligheidsagenda's laten we zien wat hiervoor nodig is: herdefinitie ringbanen/tangenten, meer ruimte voor langzaam verkeer en verkeersveiligheid in de oost-west verbinding tussen de stations, en het verder verbeteren van het verblijfsklimaat van de binnenstad. Keuzes op netwerkniveau staan dus niet op zichzelf. De mobiliteitsagenda<sup>013</sup> vormt daarnaast de multimodale basis voor verdere doorontwikkeling van de stad. We geven hiermee aan hoe we gaan sturen op het verminderen van het autobezit in de binnenstad, hoe we stedelijke snelfietsroutes kunnen inzetten voor de verdichting en voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Daarnaast sturen we ook op een toegankelijk systeem voor iedereen met oog voor deelmobiliteit en extra aandacht voor lopen. En we zetten nadrukkelijk in op het verbeteren van de verkeersveiligheid in onze woonwijken en rondom scholen. Maar ook hoe we het toekomstig openbaar vervoer met een nieuw station, met nieuwe technieken ('Mobility as a Service') en met duidelijkere 'dikke' openbaar vervoersassen in de stad kunnen sturen op verdere verstedelijking. Hierbij speelt ook het Wilhelminakanaal een belangrijke rol om invulling te geven aan een trimodale ontsluiting van onze bedrijventerreinen en aan het versterken van het goederenvervoer over water. Deze ingrepen op netwerkniveau kennen een eigen dynamiek en ontwikkelritme en hangen hiermee nauw samen met de maakbaarheid van onze ruimtelijke en economische agenda's. Daarom is de relatie met het (Tilburgs) Meerjaren Investeringsprogramma Programma (T-MIP) van groot belang.

Een samenhangende stedelijke ontwikkelingsstrategie is cruciaal om de langetermijnvisie te vertalen naar ontwikkelingen op korte en middellange termijn. Te zorgen voor de juiste prioritering en fasering. Ondernemers, investeerders, ontwikkelaars en beleggers zijn nodig om te werken aan de toekomst van Tilburg. Hiervoor maken we gebruik van een (Tilburgs) Meerjarig Investerings-Programma stedelijke ontwikkeling (T-MIP), als uitvoeringsprogramma van de Tilburgse lange termijn strategie.

## 2. Autonome ontwikkelingen middellange termijn

De samenstelling van onze bevolking verandert. De samenleving vergrijst nog altijd en het aantal kleinere huishoudens neemt toe. Dat zal leiden tot een blijvende grote vraag naar nieuwe woningen en deels andere woonvormen. Bovendien voorspellen prognoses voor Tilburg een bevolkingsgroei in de komende decennia door (arbeids-) migratie en door een trek naar de steden. Het Rijk legt in de Nationale Omgevingsvisie en in de Ruimtelijk-economische Ontwikkelstrategie sterk de nadruk op integrale, ruimtelijke ontwikkeling (met oog voor klimaatadaptatie), op verdichten rond OV-knooppunten en op de combinatie van functies. Dit moet leiden tot meer 'metromix' van wonen, vermaken en werken.

Qua (ruimte voor) werken zullen dataficering en digitalisering veel economische sectoren beïnvloeden, net als de noodzaak tot verduurzamen, circulair worden en multimodaliteit. Door de ontwikkeling van internetwinkelen zullen binnensteden veranderen van winkelgebied naar 'place to be'.

Voor de komende jaren wordt nog altijd een ontwikkeling verwacht naar steeds grotere distributiecentra. Er is een verdere toename van het aantal zzp'ers en flexwerkers te verwachten, net als veranderende locatievoorkeuren en vestigingscriteria van ondernemers. De situatie rond het

coronavirus laat zien dat dergelijke ontwikkelingen versneld worden. Denk aan thuiswerken (digitalisering) en internetwinkelen. Maar we zien ook dat de waardering van de directe omgeving belangrijker wordt. Een hoogwaardige digitale ontsluiting is voor steeds meer bedrijven een prioritaire vestigingsvoorwaarde door de digitalisering van werkprocessen. De verwachting is dat robotisering vooral op de middellange en lange termijn de ruimtevrage beïnvloedt. Door digitalisering en verduurzaming zien we een verandering in de markt voor bedrijfshuisvesting, in de richting van zowel schaalverkleining en richting schaalvergroting (efficiëntie). Steeds meer bedrijfsactiviteiten zijn mengbaar met wonen. Onder andere door technische oplossingen waardoor bedrijven schoner kunnen produceren of overlast voor de omgeving beperken. De vraag naar functiemenging op werklocaties neemt daardoor toe, waardoor de ruimtelijke verdeling van werken verandert: binnenwijkse terreinen veranderen deels van functie, mede ingegeven door de grote druk op de woningmarkt.

Op de lange termijn zal qua mobiliteit de combinatie van elektrische auto's en autonoom rijden, en dan vooral connectiviteit, de norm worden. De techniek gaat een grote rol spelen binnen het mobiliteitssysteem. Deelmobiliteit/-economie (oa. 'Mobility as a Service') manifesteert zich op korte termijn als eerste in verdichte gebieden en biedt grote kansen in binnenstedelijke verdichtingsopgaven. Dit kan leiden tot minder auto's in de binnenstad. Daarnaast zien we steeds vaker dat alleen een goede autobereikbaarheid voor bedrijven en sectoren onvoldoende is. Vanuit de nationale overheid en de Europese Unie wordt sterk gestuurd op multimodaliteit en schone vervoersvormen.

Bovenvermelde autonome ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en mobiliteit zeggen iets over de invulling en kwaliteit van de (openbare) ruimte. De claim op de openbare ruimte – met name in het binnenstedelijk gebied – wordt steeds groter. Iedereen heeft deze ruimte nodig om ambities waar te maken. Intensief ruimtegebruik of dubbelgebruik wordt een opgave waar met name kansen liggen voor wonen, werken en mobiliteit. Het gaat niet meer om sectorale invulling van ruimte maar juist om het slim en efficiënt te (her)gebruiken ervan. Het gaat in de nabije toekomst ook meer om wederzijdse afhankelijkheden – of integraal denken – binnen gebiedsontwikkeling.

### 3. Hoofddoelen en indicatoren

We werken aan het veld 'Ruimte voor wonen, werken en mobiliteit' aan de hand van drie doelen:

1. Er is een passende woning voor iedere Tilburger;
2. Er is voldoende ruimte voor werken en voor economische ontwikkelingen die bijdragen aan brede welvaart;
3. Mobiliteit in Tilburg vindt plaats op een gezonde, slimme, veilige, duurzame en inclusieve wijze.

Ten opzichte van de Programmabegroting 2020 zijn bovenstaande doelen slechts op een plek gewijzigd: Doel 2 is aangevuld met 'die bijdragen aan brede welvaart'. Voor de specificering van dit doel is gekozen om de gewenste maatschappelijke impact scherper te formuleren.

Bovenstaande doelstellingen houden onmiskenbaar onderling verband: meer ruimte voor economische ontwikkeling en werken zal leiden tot een grotere vraag om huisvesting. Het huisvesten van grotere aantallen mensen zal ook een beslag leggen op de mobiliteit in Tilburg. En een passende woning voor iedere Tilburger en mobiliteit dragen bij aan voldoende ruimte voor economische ontwikkeling.

## *Indicatoren*

### Ad doel 1:

- Kwaliteit van de woning (bron: Lemon)
- Aantal nieuwe woningen
- Sociale voorraad onder aftoppingsgrens
- Sociale voorraad onder liberaliseringsgrens - streefwaarde aanpassen (wordt 800 woningen extra in de periode 2020-2025 ( 5 jaar))

#### **Indicator:**

- Woningbouwprogramma - moet altijd tenminste 10.000 woningen zijn, waarvan de helft in harde plancapaciteit.

We kiezen voor deze extra indicator om een inschatting te maken of we het doel van 950 woningen per jaar kunnen blijven realiseren. We willen door kunnen blijven bouwen.

### Ad doel 2:

- Logistieke hotspot (Top 3)
- Rapportcijfer in bedrijvenpanel voor vestigingsklimaat in Tilburg

#### **Indicatoren:**

- Arbeidsplaatsen per vierkante meter in Tilburg ten opzichte van andere Brabantse steden (bron: Brabant atlas). Met deze indicator bekijken we in hoeverre er intensiever gebruik gemaakt wordt van de beschikbare ruimte. Bovendien zijn we kritisch in het toevoegen van ruimte. We doen dit alleen wanneer dit een maatschappelijke en economische toegevoegde waarde oplevert voor de stad. De verwachting is daarmee dat ook het aantal banen per m2 toeneemt.

*Streefwaarde:* We kiezen voor een relatieve, en niet voor een absolute streefwaarde. We streven naar een plek in de top 3 van Brabantse steden. Op dit moment neemt Tilburg de derde positie in t.o.v. andere steden in Brabant voor wat betreft het aantal banen per m2. De verwachting is dat dit door verdichting en een kritisch vestigingsbeleid toeneemt. Tegelijkertijd is het ook aannemelijk dat door digitalisering/robotisering het aantal arbeidsplaatsen per vierkante meter ook weer kan veranderen. Om die reden kiezen we voor een relatieve, en niet voor een absolute streefwaarde.

- Aanbod-opname ratio bedrijventerreinen (bron: Dynamis, NVM)  
De aanbod-opname ratio is een indicator van de marktdynamiek. Deze ratio geeft aan hoe lang het duurt voor het aanbod aan ruimte geheel opgenomen wordt. Een ratio van 1,5 tot 1 wordt gezien als gezond. (Een ratio van 1,5 staat voor anderhalf jaar voordat het aanbod op een bepaald moment volledig opgenomen is.)

*Streefwaarde:* In 2018 was de aanbod-opname ratio in Tilburg op bedrijventerreinen 1,1 (ten opzichte van het landelijke gemiddelde van 1,6). Hoewel een bepaalde mate van krapte met het oog op herstructureringsambities wenselijk is, is het 't streven om de aanbod-opname ratio van Tilburg richting 1,5 te krijgen.

### Ad doel 3:

- Aantal openbare laadpalen
- Aantal verkeersdoden
- Aantal verkeersgewonden
- Oordeel bereik bus (bron: burgeronderzoek, tweejaarlijks)
- Rapportcijfer autobereikbaarheid binnenstad (bron: burgeronderzoek, tweejaarlijks)
- Aantal slimme verkeerslichten

**Indicatoren:**

- bereidheid deelmobiliteit  
binnen gebiedsontwikkeling speelt dit thema en we vragen de Tilburgers in het Burgeronderzoek wat zij van deel- en E-mobiliteit vinden en of er potentie in zit. Dit monitoren zegt iets over de potentie van MAAS (Mobility as a service, waarbij mobiliteit als een dienst (flexibel) af te nemen is) binnen gebiedsontwikkeling en iets over de bereidheid van de Tilburger om na te denken over het autobezit. Dit zegt dus ook iets over de impact van ons beleid.
- bereidheid elektrisch rijden  
vergroening van het systeem is een forse opgave in de stad. We zetten hier sinds 2020 extra op in. Het is van belang te weten wat de houding van de Tilburger is ten aanzien van elektrisch vervoer
- oordeel fietsen in Tilburg  
fietsen wordt steeds belangrijker in Tilburg als duurzaam alternatief voor de auto. We investeren fors in hardware, stedelijke snelfietsroutes, maar ook in software: mensen bewust maken en verleiden vaker de fiets te nemen.
- fijnmazigheid en toegankelijkheid lopen  
de loopagenda is dit jaar vastgesteld en we monitoren de impact van deze agenda.

## 4. Financieel overzicht

In onderstaande tabel zijn de budgetten van het veld Ruimte voor wonen, werken en mobiliteit verder verbijzonderd naar de taakvelden zoals deze verplicht worden voorgeschreven voor elke gemeente vanuit het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording). Deze taakvelden zijn via het CBS en [Waarstaatjegemeente.nl](http://Waarstaatjegemeente.nl) te raadplegen.

Taakvelden BBV / CBS	Lasten	Baten	Lasten (uitgaven) voor met name	Dekking
Div. Grondexploitatieplannen	45.165	-45.165	Grondexploitatieplannen	
0.3 - Beheer overige gebouwen en gronden	313	-238	Verrekening met grondexploitatie	Algemene middelen
2.1 - Verkeer en vervoer	7.485	-2.438	Afschrijvingen Verkeer en vervoer, fietsforum, verkeersveiligheid	Reserve kapitaallasten, reserve incidentele opgaven, subsidies provincie, restant algemene middelen
2.5 - Openbaar vervoer	38.916		Aandeel organisatiekosten	Algemene middelen
8.1 - Ruimtelijke Ordening	2.465	-991	Nieuwe initiatieven, voorbereiding ontwikkeling haven Loven, aandeel organisatiekosten	Algemene reserve grondexploitatie, reserve herstructurering, restant algemene middelen
8.3 - Wonen en bouwen	17.888	-10.726	Welstand, mutaties reserve herstructurering	Reserve herstructurering, restant algemene middelen
<b>Totaal</b>	<b>73.359</b>	<b>-59.558</b>		

### Investerings

Niet alleen de exploitatiebudgetten (de jaarbudgetten in de begroting), maar ook de investeringsbudgetten (de kredieten) zijn van belang. In de Programmabegroting 2021 (PB 2021) is aanvullende informatie opgenomen, zie onderstaande link:

<https://tilburg.raadsinformatie.nl/document/9289482/1/208911-02%20Bijlage%201%20-%20Programmabegroting%202021%20-%20DEF>

In bijlage 6 van de PB 2021 (blz. 168 e.v.) is een overzicht opgenomen van de investeringsbedragen, die al in de meerjarenraming opgenomen zijn. Die zijn dus gebaseerd op eerdere beslissingen. Deze investeringen zijn niet verder gespecificeerd. Vervolgens zijn de nieuw opgenomen investeringen, die als herijking en als nieuw beleid in de Programmabegroting 2021 zijn opgenomen, toegelicht. De toelichting is per veld van de programmabegroting. De belangrijkste nieuwe investeringen in de PB 2021 zijn voor het veld Ruimte voor wonen, werken en mobiliteit:

- Voorrang voor fietser op de rotonde
- 3<sup>e</sup> ontsluiting Kraaiven



### *Reserves en dekking*

Voor de velden van Vitale stad, zijn een aantal reserves een belangrijke bron. In de informatie die voor de raadsvergadering over de Programmabegroting 2021 beschikbaar is gesteld, zijn de bestedingsplannen voor de reserves en voorzieningen opgenomen, zie link:

<https://tilburg.raadsinformatie.nl/document/9289486/1/208915-06%20Bijlage%204%20-%20Reserves%20en%20Voorzieningen%20-%20DEF>

Voor het veld Ruimte voor wonen, werken en mobiliteit zijn met name van belang:

- B.001 Reserve incidentele opgaven
- B.008 Reserve herstructurering erfpachtomzettingen
- C.015 Algemene bedrijfsreserve grondexploitatie
- C.016 Reserve bovenwijkse voorzieningen

### *Grondexploitatie*

Onder dit veld worden de kosten en opbrengsten van de grondexploitatie verantwoord. De grondexploitatie is een 'gesloten exploitatie'. Dat wil zeggen dat de kosten en opbrengsten per saldo als nihil in de gemeentebegroting opgenomen zijn omdat dit saldo verrekend wordt met de algemene reserve grondexploitatie. Deze algemene reserve wordt ook ingezet voor nieuwe beleid. Zie ook punt 2 hiervoor bij C.015 Algemene bedrijfsreserve grondexploitatie.

## Bijlage 1: Bestaande kader- en beleidnota's

### Kadernota's:

Omgevingsvisie Tilburg 2040

Strategische Meerjarenagenda Hart van Brabant

Tilburg Next, economisch-ruimtelijke visie Binnenstad 21<sup>e</sup> eeuw

### Beleidsnota's:

#### Wonen

Oprichting reserve Volkshuisvesting (1997)

Oprichting Herstructureringsfonds en Beleggingsfonds (2000)

Spelregels reserve Herstructurering (2001, herzien 2011)

Paraplubestemmingsplan kleine appartementen (2019)

Verordening Middenhuur (2019)

Huisvestingsverordening (2020)

Verordening starterslening (2020)

Verordening Stimuleringslening (blijverslening) (2019)

Woonagenda 2020-2025

#### Werken

Tilburg investeert: slimmer, beter en duurzamer *Economische agenda Tilburg 2012-2020* (2012)

Visie verkleuring bedrijventerreinen Tilburg (2016)

Horecabeleid 'Samen Gastvrij' (2017)

Ruimte voor makers: Atelier- en oefenruimtes in Tilburg (2017)

Tilburg Circulair Agenda (2019)

Visie Tilburgse kermis (2020)

Tilburg, Detailhandelsvisie (2020)

Versnellingsagenda Next Economy (2020, Collegebesluit, geen raadsdocument)

Werklocatiebeleid 'Toekomstbestendige werklocaties' (2020)

Agenda Tilburg Circulair 2021-2025 (2021)

#### Mobiliteit

Mobiliteitsaanpak 2040 & Mobiliteitsagenda013 (2016)

Hoofdlijnennotitie parkeren (2016)

Taxikeurmerk (2019)

Netwerkanalyse 2040 (2021)

Het Tilburgs Meerjarig Investeringsprogramma (TMIP) is ontwikkeld als instrument om afwegingen m.b.t. investeringen in de leefomgeving in samenhang en kwalitatief te beoordelen, vanuit het oogpunt van de bijdrage van een project aan de ontwikkeling van de stad.

## Bijlage 2: Aankondiging van beleidsnota's

- Voor mobiliteit komen naast de bestaande uitvoeringsnota's Verkeersveiligheidsagenda (2019), Loopagenda (2020) en de Fietsagenda (2021) de volgende uitvoeringsnota's beschikbaar:
  - agenda Deelmobiliteit
  - agenda Parkeerstrategie
  - agenda Openbaar Vervoer
- Actualisatie stedelijke ontwikkelingsstrategie (als uitvoeringsnota van de Woonagenda – voorjaar 2021 gereed). We werken scenario's uit, waarin we de ambities uit onze Omgevingsvisie combineren met nieuwe ontwikkelingen voor onze leefomgeving. Dit zijn bijvoorbeeld de uitgangspunten van de Nationale Omgevingsvisie of mogelijke gewijzigde woon-werkpatronen door een blijvende toename van thuiswerken.