

Parkeren Praxis-Braat locatie Oosterhout

Parkeerkundige onderbouwing

Opdrachtgever
Titel rapport

Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V.
Parkeren Praxis-Braat locatie Oosterhout

Kenmerk
Datum publicatie
Status

014360.20230207.R1.06
6 november 2023
Definitief

© Copyright Goudappel BV 6-11-23

Samenvatting

In het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor de ontwikkeling van de Praxis-Braat locatie in Oosterhout is behoefte aan inzicht in de parkeersituatie van het bouwplan. Het betreft de ontwikkeling van een viertal woontorens, met daaronder een stallingsgarage voor bewoners. Volgens de meest recente plannen is er in deze stallingsgarage ruimte voor 230 auto's. Daarnaast wordt op eigen terrein ruimte gereserveerd voor 6 deelauto's én 23 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voor bezoekers. In de voorliggende parkeerkundige onderbouwing is getoetst in hoeverre er sprake is van een sluitende parkeerbalans op basis van deze parkeercapaciteit of dat een restant van de parkeerbehoefte op een alternatieve wijze opgevangen moet worden.

Oplossing parkeren niet-openbaar

In het huidige bouwplan zijn in totaal 222 parkeerplaatsen voor bewoners in een stallingsgarage opgenomen. Met een parkeerbehoefte van 317 parkeerplaatsen voor bewoners resulteert dit in een resterende parkeerbehoefte van 95 parkeerplaatsen.

De initiatiefnemer is voornemens deelauto's te plaatsen om de parkeerbehoefte van bewoners te reduceren. Met een reductie van 20% van de parkeerbehoefte van bewoners resulteert dit in een bewonersparkeerbehoefte van 253 parkeerplaatsen. Met een parkeercapaciteit van 222 parkeerplaatsen in de stallingsgarage resulteert dit in een resterende parkeerbehoefte van $(253 - 222 =) 31$ parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment beschikt de parkeergarage van de Thuisvester locatie Ruys de Beerenbrouckplein over een restcapaciteit van 32 parkeerplaatsen. Het is dus mogelijk de volledige resterende parkeerbehoefte op te vangen in deze parkeergarage, wat resulteert in een resterende restcapaciteit van 1 parkeerplaats in het Ruys de Beerenbrouckplein. Deze regeling wordt contractueel vastgelegd met Thuisvester. Het is van belang deze parkeerplaatsen gericht aan te wijzen aan toekomstige bewoners van de sociale huur appartementen.

functie	norm	aantallen	parkeerbehoefte
sociale huur appartementen	0,8	89	71,2
middeldure huurappartementen	1,1	110	121,0
dure huur- & koopappartementen	1,3	96	124,8
totale parkeerbehoefte			317
capaciteit parkeergarage			222
resterende parkeerbehoefte parkeergarage			95
deelauto reductie			-63,4
restcapaciteit Ruys de Beerenbrouckplein			32
Overschot parkeercapaciteit			0

Tabel 1: Parkeerbalans bewonersparkeren

In het bepalen van de beschikbare restcapaciteit is voor het Ruys de Beerenbrouckplein uitgegaan van een maximale bezetting van 100%. Voor een stallingsgarage zijn in het gemeentelijke beleid geen separate afspraken vastgelegd over de maximale parkeerbezetting. Deze ligt alleen vast voor de openbare ruimte. In

overleg met de gemeente is bepaald dat een bezetting van 100% passend is, omdat je in een stallingsgarage geen zoekverkeer hebt.

Oplossing parkeren openbaar toegankelijk

Het uitgangspunt is de parkeerbehoefte van bewoners niet in de stallingsgarage op te vangen, maar zover mogelijk op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op eigen terrein. Op eigen terrein worden 6 parkeerplaatsen voor deelauto's gerealiseerd en 26 parkeerplaatsen voor bezoekers. Omdat de deelauto's in de openbare ruimte staan, en niet in de parkeergarage bestemd voor bewoners, zijn deze in tabel 2 in ogenschouw genomen. Ook is de initiatiefnemer voornemens 12 langspaarkeerplaatsen te realiseren aan de Esdoornlaan.

Uit de onderstaande tabel blijkt dat de bezoekers een parkeervraag van 59 parkeerplaatsen genereren op de maatgevende zaterdagavond. Inclusief 32 parkeerplaatsen op eigen terrein, waarvan 6 gereserveerd voor deelauto's, en 12 extra langspaarkeerplaatsen langs de Esdoornlaan is op de maatgevende zaterdagavond sprake van een resterende parkeerbehoefte van 11 parkeerplaatsen (zie tabel 2).

functie	ongewogen	werkdag avond	zaterdag avond
bezoekers woningen	59,0	47,2	59,0
parkeerplaatsen deelauto	+6	+6	+6
openbare parkeerplaatsen eigen terrein	32	32	32
realisatie extra parkeerplaatsen Esdoornlaan	12	12	12
resterende parkeerbehoefte	-21	-9	-21
restcapaciteit openbare ruimte		23	32
restant restcapaciteit openbare ruimte		14	11

Tabel 2: Parkeeroplossing openbaar toegankelijk

Omdat het niet mogelijk is de parkeerbehoefte van bezoekers volledig op eigen terrein op te vangen is een parkeertelling in de openbare ruimte uitgevoerd om te bepalen of in de directe omgeving van het bouwplan restcapaciteit beschikbaar is om te benutten. Uit de parkeertelling blijkt op de maatgevende werkdagavond een restcapaciteit beschikbaar van 23 parkeerplaatsen. Op de maatgevende zaterdagavond is sprake van een restcapaciteit van 32 parkeerplaatsen. Met de beschikbare restcapaciteit in de openbare ruimte blijkt voldoende restcapaciteit beschikbaar in de openbare ruimte om te benutten (zie tabel 2).

Conclusie

Door het realiseren van een stallingsgarage met 222 parkeerplaatsen en 32 openbare parkeerplaatsen op eigen terrein, het plaatsen van zes deelauto's, het benutten van de beschikbare restcapaciteit in de parkeergarage van het Ruys de Beerenbrouckplein en de openbare ruimte, en het realiseren van 12 extra parkeerplaatsen langs de Esdoornlaan, is een passende parkeeroplossing gevonden. Ook de gemeente Oosterhout kan zich vinden in deze oplossing, en geeft een voorlopig positief advies met betrekking tot parkeren.

Met het aanbieden van 295 bergingen wordt voor de fietsparkeerbehoefte van bewoners een passende oplossing aangedragen. Hetgeen dat nog resteert is de fietsparkeerbehoefte van bezoekers, namelijk afgerond 148 fietsparkeerplaatsen. Het is mogelijk deze in de openbare ruimte op te vangen, of deels in de gezamenlijke interne fietsenstallingen.

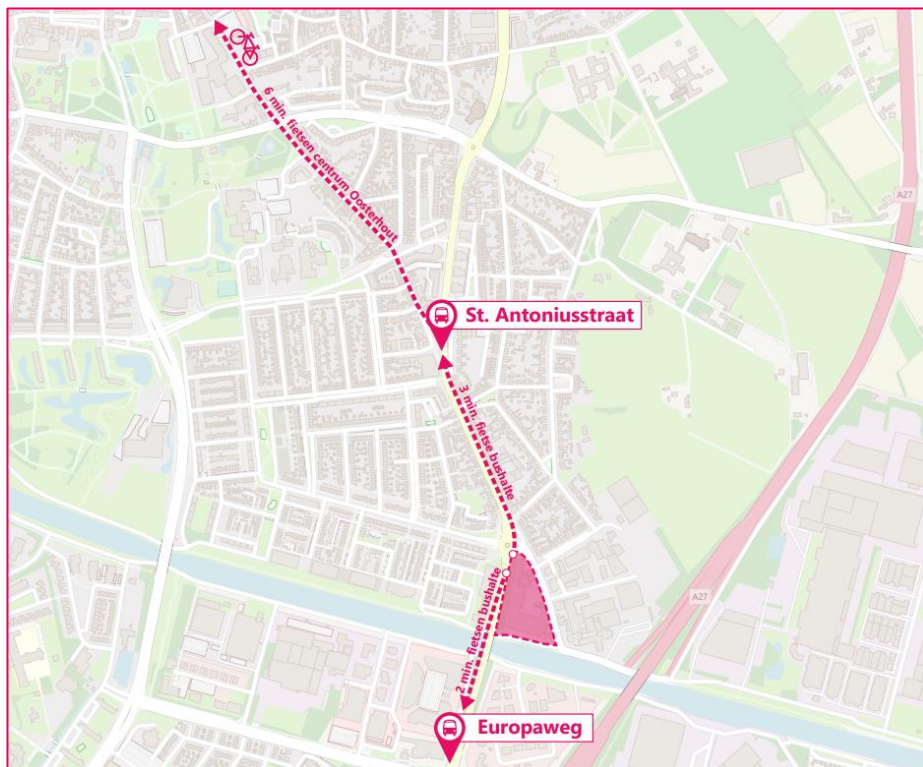
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Functieprogramma	2
1.3 Leeswijzer	3
2. Parkeerdrukmetingen	4
2.1 Onderzoeksopzet	4
2.2 Resultaten	5
3. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid	7
3.1 Auto	7
3.2 Fietsparkeren	9
4. Deelmobiliteit	11
4.1 Uitgangspunten	11
4.2 Faciliteren deelauto's	12
4.3 Borging deelautogebruik	13
4.4 Effect op de parkeerbehoefte	14
5. Parkeeroplossing	16
5.1 Toelichting	16
Bijlage 1 Resultaten parkeerdrukmeting	18
B.1.1 Aangeleverd door NDC	18
B.1.2 Vertaalslag openbare ruimte	19
B.1.3 Vertaalslag Ruys de Beerenbrouckplein	20
Bijlage 2 Onderbouwing effect autodelen	21

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De te transformeren Praxis-Braat locatie is gelegen aan de zuidzijde van Oosterhout en is omsloten door de Esdoornlaan, de Tilburgseweg en het Wilhelminakanaal Noord. Aan de Noordzijde is het plangebied ontsloten via de Tilburgseweg, die een directe en snelle verbinding vormt met het centrum van Oosterhout (zie figuur 1.1). Binnen maar liefst 6 minuten fietsen is het centrum bereikt. Daarnaast liggen twee bushaltes dichtbij de planlocatie, namelijk op 2 en 3 minuten fietsen. De aanleg van een nieuwe snelfietsroute naar Tilburg langs het Wilhelminakanaal en de inrichting van de groene en recreatieve zone langs de Noordoever van het Wilhelminakanaal zorgt ervoor dat ook voor fietsers en voetgangers het gebied kwalitatief zeer goed is ontsloten.



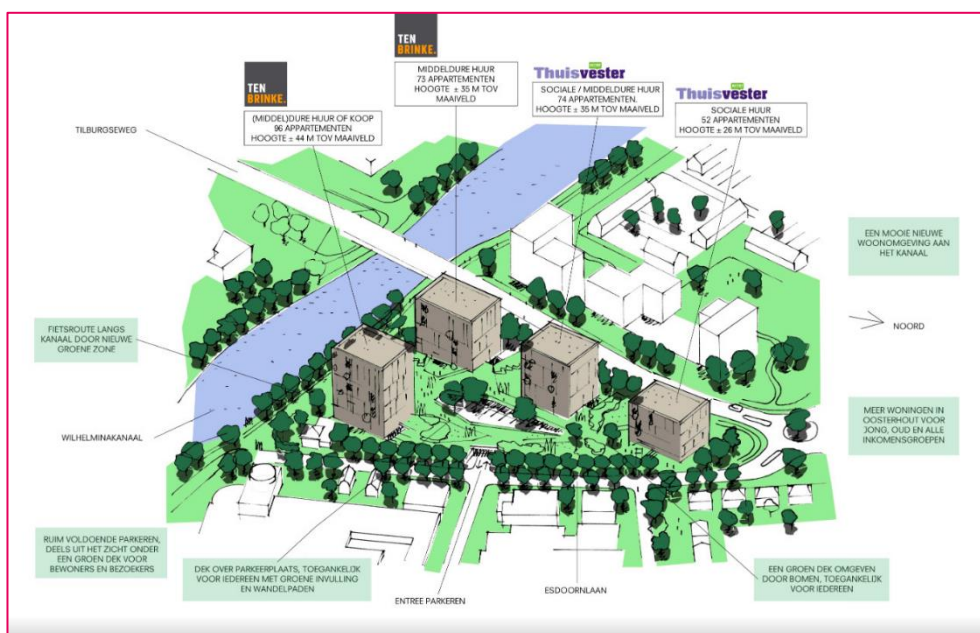
Figuur 1.1: Ligging Praxis-Braat locatie ten opzichte van centrum en nabije bushaltes (bron: OpenStreetMap)

Eind vorig jaar heeft Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V. een principeverzoek ingediend bij de gemeente Oosterhout. Naar aanleiding hiervan heeft de gemeente gevraagd een geactualiseerde parkeerkundige onderbouwing aan te leveren. Begin 2021 heeft Goudappel in opdracht van Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V. een concept parkeerkundige onderbouwing uitgewerkt. Deze geactualiseerde onderbouwing is van belang voor de

aanvraag van de omgevingsvergunning. Er zijn meerdere overleggen met de gemeente Oosterhout geweest waarin de uitgangspunten, werkwijze en resultaten zijn afgestemd.

1.2 Functieprogramma

De ontwikkellocatie is een gebied dat wordt overheerst door bedrijvigheid, waaronder het pand van een Praxis bouwmarkt (niet meer in gebruik) en enkele bedrijfsverzamelgebouwen. De huidige functies worden gesloopt om plaats te maken voor een woningbouwlocatie die wordt verdeeld in vier woontoren. In de torens A en B komen sociale huurwoningen, welke in eigendom zijn van de Brabantse woningcorporatie Thuisvester (zie figuur 1.2). De woontorens C en D worden ontwikkeld door Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V.



Figuur 1.2: Weergave van de vier woontorens van de Praxis-Braat locatie (bron: artikel Brabants Dagblad)

In woongebouw A wordt gemengd wonen gerealiseerd, bestaande uit 51 appartementen met gemeenschappelijke ruimtes. Binnen dit concept zijn 18 kamers bestemd voor cliënten van zorgaanbieders. Voor deze cliënten wordt begeleid wonen mogelijk gemaakt. Zorgaanbieders dragen toekomstige bewoners aan, waarna Thuisvester als verhuurder optreedt. De overige 33 appartementen worden bewoond door reguliere woningzoekenden die bereid zijn bewoners met een zorgvraag te ondersteunen. Ondanks de beperkte zorgvraag mag deze doelgroep wel over een rijbewijs beschikken. Het betekent dus niet dat voor deze woningen alleen een parkeernorm van 0,2 per woning voor bezoek gehanteerd kan worden.

Binnen toren B wordt een deel gereserveerd voor sociale huurappartementen en een deel voor middeldure huur. Toren C bestaat volledig uit middeldure huurappartementen. In toren

D wordt ruimte gereserveerd voor middeldure huur en koop. In tabel 1.1 is het functieprogramma weergegeven. In totaal bevat het plan 295 woningen.

woontoren	functie	omvang	aantallen
A	sociale huur (zorgconcept)	tot 50 m ² bvo	13
	sociale huur (zorgconcept)	van 50 m ² tot 74 m ² bvo	39
B	reguliere sociale huur appartementen	van 50 m ² tot 74 m ² bvo	37
	middeldure huur appartementen	van 50 m ² tot 74 m ² bvo	37
C	middeldure huur appartementen	van 75 m ² tot 99 m ² bvo	36
	middeldure koop appartementen	van 75 m ² tot 99 m ² bvo	37
D	dure koop appartementen	van 75 m ² tot 99 m ² bvo	96
totaal			295

Tabel 1.1: Functieprogramma toekomstige situatie Praxis-Braat locatie

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek toegelicht. Op basis van deze resultaten is bepaald in hoeverre er restcapaciteit beschikbaar is om te benutten voor de ontwikkeling Praxis-Braat. Vervolgens is in hoofdstuk 3 de parkeerbehoefte bepaald volgens gemeentelijk beleid (exclusief mogelijke reducties). In hoofdstuk 4 is ingegaan op het deelmobiliteitsconcept, en het mogelijke effect op de parkeerbehoefte. Als laatste zijn in hoofdstuk 5 de parkeeroplossing en in hoofdstuk 6 de conclusies besproken.

2. Parkeerdrukmetingen

2.1 Onderzoeksopzet

Aangezien de Praxis-Braat locatie niet over voldoende ruimte beschikt om de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein op te vangen is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. De Nota Parkeernormen 2022 van de gemeente Oosterhout biedt een initiatiefnemer namelijk de mogelijkheid (een deel van) de op te lossen parkeerbehoefte in de directe omgeving van het bouwplan op te vangen. Om hier gebruik van te maken mag de bezetting in het onderzoeksgebied niet boven de maximaal wenselijke parkeerbezetting van 85% uitkomen.

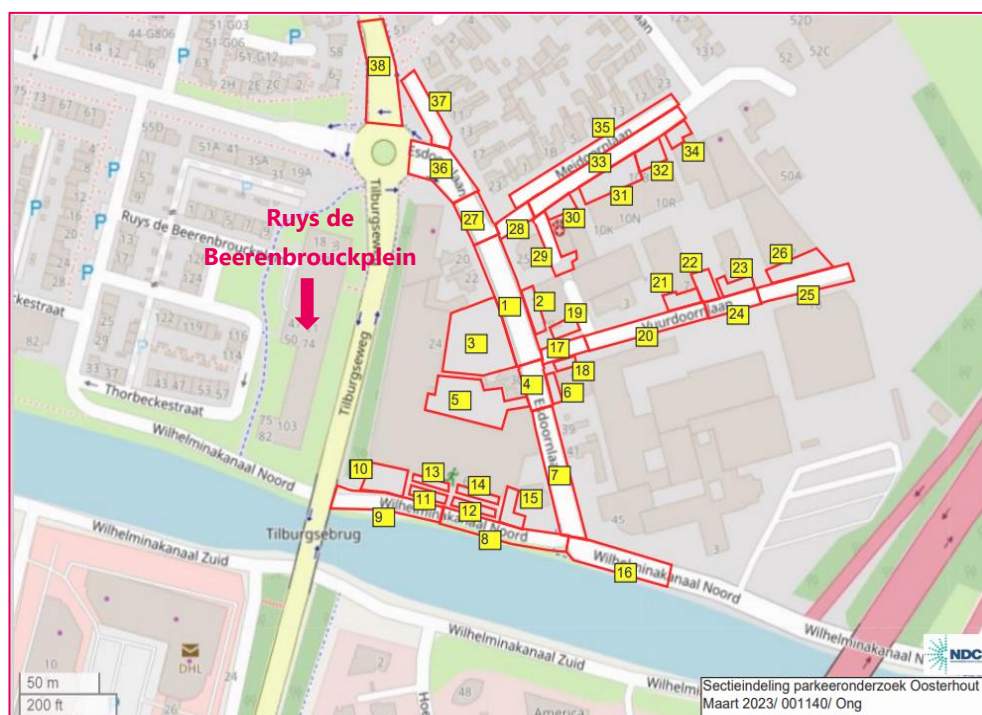
Vanuit stedenbouwkundig en financieel oogpunt heeft het de voorkeur de parkeervraag van bezoekers op te vangen in de directe omgeving van het bouwplan. Vanwege de gebiedskenmerken en de maatgevende momenten van de ontwikkeling, is het onderzoek uitgevoerd op een tweetal werkdagavonden en -nachten, en een zaterdagavond. De uitgangspunten (onderzoekperiode, -momenten, -frequenties, etc.) zijn vooraf afgestemd met de gemeente Oosterhout, en akkoord bevonden. De metingen hebben plaatsgevonden op de volgende momenten:

- dinsdag 7 maart 2023 om 18.00 uur en 24.00 uur;
- donderdag 9 maart 2023 om 18.00 uur en 24.00 uur.;
- zaterdag 15 april 2023 om 18.00 uur.

Binnen een straal van 100 meter (bewoners) en 200 meter (bezoekers van bewoners) loopafstand vanaf de ontwikkellocatie is de aanwezige legale parkeercapaciteit in de openbare ruimte in kaart gebracht (zie figuur 2.1). Het onderzoeksgebied is verdeeld in 38 overzichtelijke secties, waarna per sectie de legale parkeercapaciteit is vastgesteld. Bij het vaststellen van de legale parkeercapaciteit is de RVV1990 als leidraad gebruikt.

Binnen het onderzoeksgebied zijn een aantal secties meegenomen die op privé terrein liggen. Dit zijn de secties 2, 3, 5, 6, 10 t/m 15, 18, 19, 21 t/m 23, 26, 29 t/m 32 en 34. Het uitgangspunt is dat privé parkeerplaatsen, zoals opritten van huizen en privéterreinen, niet als parkeercapaciteit aangewezen kan worden om een resterende parkeerbehoefte op te lossen. In dit onderzoek is daarom uitsluitend de restcapaciteit van de openbaar toegankelijke parkeercapaciteit beschouwd. Ook zijn de secties langs het Wilhelminakanaal Noord niet meegenomen in het bepalen van de beschikbare restcapaciteit in de omgeving. De parkeerplaatsen in deze secties (8, 9 en 16) komen namelijk te vervallen vanwege de realisatie van een snelfietsroute en een groenzone langs het kanaal.

Aanvullend is ook de parkeerdruk in de parkeergarage van de Thuisvester locatie aan het Ruys de Beerenbrouckplein onderzocht. Dit is een bestaand woongebouw, bestemd voor alleen sociale huur. Het inventariseren en tellen is uitgevoerd voor een drietal secties, namelijk A en B (parkeerdek) en C (parkeergarage).



Figuur 2.1: Sectieindeling parkeeronderzoek Oosterhout (bron: NDC)

2.2 Resultaten

In de resultaten is de beschikbare restcapaciteit in de openbare ruimte en in de parkeergarage van het Ruys de Beerenbrouckplein beschouwd. Voor een uitgebreide uiteenzetting van de resultaten per sectie wordt u doorverwezen naar bijlage 1.

2.2.1 Openbare ruimte

Uit tabel 2.1 blijkt het maatgevende moment in de directe omgeving van de Praxis-Braat locatie op dinsdag 7 maart om 18.00 uur te liggen. Tijdens dit moment is een parkeerdruk van 36 geparkeerde voertuigen gemeten, wat met een maximale parkeerbezetting van 85% resulteert in een restcapaciteit van 23 parkeerplaatsen. Tijdens de maatgevende werkdagnacht is een restcapaciteit van 26 parkeerplaatsen gemeten. Tijdens de zaterdagavond is een parkeerdruk van 27 geparkeerde auto's en een restcapaciteit van 32 parkeerplaatsen gemeten.

	Dinsdag 7 maart		Donderdag 9 maart		Zaterdag 15 april
	18.00 uur	24.00 uur	18.00 uur	24.00 uur	18.00 uur
parkeerdruk	36	33	26	31	27
parkeerbezetting	52%	48%	38%	45%	39%
maximale parkeerdruk (85%)	59	59	59	59	59
restcapaciteit	23	26	33	28	32

Tabel 2.1: Restcapaciteit openbare parkeervoorzieningen

2.2.2 Ruys de Beerenbrouckplein

In tabel 2.2 is de restcapaciteit van de parkeergarage en het parkeerdek van het Ruys de Beerenbrouckplein weergegeven. De Thuisvester locatie beschikt op de werkdagnacht over een restcapaciteit van 32 parkeerplaatsen. Op de zaterdagavond bedraagt de restcapaciteit 33 parkeerplaatsen. Tijdens de gemeten werkdagavonden ligt de parkeerdruk beduidend lager dan gedurende de werkdagnacht en zaterdagavond.

	Dinsdag 7 maart		Donderdag 9 maart		Zaterdag 15 april
	18.00 uur	24.00 uur	18.00 uur	24.00 uur	18.00 uur
parkeerdruk	75	106	85	113	112
parkeerbezetting	52%	73%	59%	78%	77%
maximale parkeerdruk (100%)	145	145	145	145	145
restcapaciteit	70	39	60	32	33

Tabel 2.2: Restcapaciteit Ruys de Beerenbrouckplein

De beschikbare restcapaciteit van het Ruys de Beerenbrouckplein is mogelijk te benutten om een deel van de bewonersparkeervraag op te vangen, mits dergelijke afspraken met Thuisvester contractueel worden vastgelegd. Vanwege het karakter van de parkeerplaatsen is het advies hier geen bezoekersparkeren op te vangen. Het heeft de voorkeur bezoekers op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen te laten parkeren. Dit is ook zo vastgelegd in het beleid van de gemeente Oosterhout.

Maximale bezetting stallingsgarage

In het bepalen van de beschikbare restcapaciteit is voor het Ruys de Beerenbrouckplein uitgegaan van een maximale bezetting van 100%. Voor een stallingsgarage zijn in het gemeentelijke beleid geen separate afspraken vastgelegd over de maximale parkeerbezetting. Deze ligt alleen vast voor de openbare ruimte. In overleg met de gemeente is bepaald dat een bezetting van 100% passend is, omdat je in een stallingsgarage geen zoekverkeer hebt.

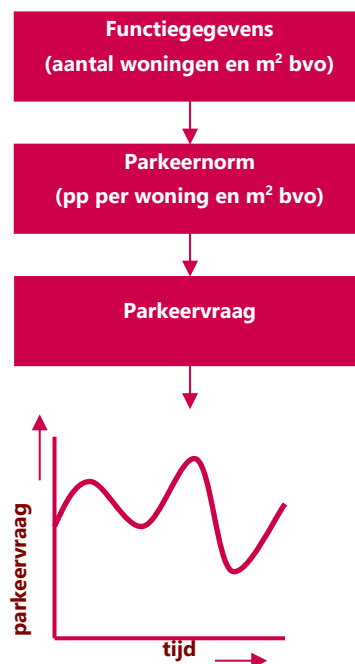
3. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

3.1 Auto

3.1.1 Aanpak

De parkeervraag (aantal benodigde parkeerplaatsen) van de nieuwe functies is bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Oosterhout heeft haar parkeernormen vastgelegd in de 'Nota Parkeernormen 2022' (22 november 2022). De parkeernormen zijn gebaseerd op CROW¹-parkeerkencijfers, én voor bewoners op het daadwerkelijke autobezit afkomstig uit CBS-microdata. De parkeervraag is berekend door de omvang van het functieprogramma van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de huidige parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per eenheid). De stappen die zijn doorlopen bij het berekenen van de parkeervraag zijn weergegeven in figuur 3.1.

Aan de hand van de beschikbare parkeer-capaciteit wordt getoetst in hoeverre voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om te voorzien in de parkeervraag van de ontwikkeling.



Figuur 3.1: Berekening parkeervraag

Aangezien de ontwikkeling een transformatie betreft van een bestaand terrein waarbij huidige functies worden gesloopt, die de parkeerbehoefte oplossen in de openbare ruimte, is de mogelijkheid onderzocht om te mogen salderen. Bij salderen verminder je de parkeervraag van het ruimtelijke plan met de parkeervraag van de reeds bestaande situatie². In dit geval is niet mogelijk te salderen, aangezien het parkeren van de huidige situatie op eigen terrein wordt opgevangen, blijkt uit de uitgevoerde parkeerdrukmetingen.

¹ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.

² Daarbij verdient wel aantekening dat indien een bestaande functie al geruime tijd – meer dan 5 jaar – niet in gebruik is, niet langer gesaldeerbaar mag worden. Aangenomen wordt in dat geval dat aan een leegstaand pand geen parkeervraag kan worden toegerekend.

3.1.2 Gemeentelijke parkeernormen

De gemeentelijke Nota Parkeernormen 2022 benoemt de spelregels en uitgangspunten over hoe de gemeente Oosterhout wenst om te gaan met het definiëren van de parkeerbehoefte bij nieuwbouw-, verbouw- en transformatieprojecten. De parkeernormen (zie tabel 3.1) zijn enerzijds gerelateerd aan de locatie waar een functie is gelegen en anderzijds aan het type functie. Binnen de gemeente Oosterhout zijn twee gebieden benoemd. De Praxis-Braat locatie ligt in 'Zone B' rest bebouwde kom.

functie	functie in beleid	norm	eenheid
sociale huur appartementen	appartementen: sociale huur	1,0	per woning
middeldure huurappartementen	appartementen: koop/huur middelduur	1,3	per woning
dure huur- & koopappartementen	appartementen: koop/huur duur	1,5	per woning

Tabel 3.1: Gehanteerde parkeernormen (inclusief 0,2 parkeerplaatsen per woning voor bezoek)

3.1.3 Aanwezigheidspercentages

Het parkeren wordt opgelost in een stallingsgarage onder het bouwplan, wat dus betekent dat deze alleen toegankelijk is voor bewoners en niet voor bezoekers. De parkeerbehoefte voor bezoekers wordt daarentegen wel openbaar aangeboden, waardoor het voor deze doelgroep mogelijk is rekening te houden met aanwezigheidspercentages. De parkeerplaatsen waar bezoekers gebruik van zullen maken zijn namelijk dubbel te gebruiken.

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Figuur 3.1: Gemeentelijke aanwezigheidspercentages

3.1.4 Resultaat parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte is uitgesplitst in bewoners (in de garage) en bezoekers (in de openbare ruimte).

Bewoners

In tabel 3.2 is te zien dat bewoners volgens gemeentelijk beleid een parkeervraag van 317 parkeerplaatsen genereren. De sociale huurappartementen van Thuisvester genereren een parkeerbehoefte van afgerond 71 parkeerplaatsen. De middeldure huur beschikken over een parkeerbehoefte van 121 parkeerplaatsen en de dure huur & koopappartementen over een parkeerbehoefte van afgerond 125 parkeerplaatsen.

functie	norm	aantallen	parkeerbehoefte
sociale huur appartementen	0,8	89	71,2
middeldure huurappartementen	1,1	110	121,0
dure huur- & koopappartementen	1,3	96	124,8
totaal			317

Tabel 3.2: parkeerbehoefte bewoners

Bezoekers

De parkeervraag van bezoekers is weergegeven in tabel 3.3. In de tabel zijn de maatgevende momenten voor bezoekers uitgelicht. De ongewogen bezoekersparkeerbehoefte is: $295 \times 0,2 = 59$ parkeerplaatsen. Het maatgevende moment voor bezoek is de zaterdagavond.

functie	ongewogen	werkdag avond	zaterdag avond
bezoekers woningen	59,0	47,2	59,0

Tabel 3.3: parkeerbehoefte bezoekers

3.2 Fietsparkeren

3.2.1 Aanpak

De gemeente Oosterhout heeft fietsparkeernormen opgesteld voor nieuwbouw-, verbouw- en transformatieprojecten. De fietsparkeernormen worden als eerste toegepast op niet-woonfuncties. Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn op dit moment de eisen uit het bouwbesluit nog leidend. Het bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden.

Omwille van de eenduidigheid is bij het opstellen van fietsparkeernormen zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek rond de parkeernormen voor de auto. De normen zijn derhalve gespecificeerd voor 2 zones. In dit geval gaat het om normen voor zone B.

Het toepassingskader voor de fietsparkeernormen is echter niet gelijk aan die van autoparkeernormen. De parkeereis voor fietsen dient altijd op eigen terrein te worden opgelost. In deze opgaven is dat ook het uitgangspunt. Bovendien is een gemotiveerde normcorrectie niet mogelijk. De gemeente Oosterhout acht het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen juist complementair aan de gestelde autoparkeernormen.

3.2.2 Gemeentelijke parkeernormen

De gemeentelijke fietsparkeernormen zijn weergegeven in tabel 3.4. De normen voor woningen is exclusief de parkeervraag voor bezoekers. Voor bezoekers geldt 0,5 fietsparkeerplaats per woning als uitgangspunt.

In het plan zijn in totaal 295 bergingen opgenomen. Iedere woning beschikt over een eigen berging, waarmee de volledige fietsparkeerbehoefte van bewoners wordt opgevangen in de externe bergingen. Naast deze bergingen worden aanvullend ook twee collectieve fietsenstallingen op basis van de Amsterdamse bouwbrief gerealiseerd. In deze stallingen worden concreet per woning voor de bouwblokken A en B 2 gelijkvloerse plekken en 1-2 in een hoog rek gerealiseerd.

functie	functie in beleid	norm	eenheid
sociale huur appartementen	appartementen: sociale huur	3,0	per woning
middeldure huurappartementen	appartementen: koop/huur middelduur	4,0	per woning
dure huur- & koopappartementen	appartementen: koop/huur duur	5,0	per woning
bezoekers woningen		0,5	per woning

Tabel 3.4: Gemeentelijke fietsparkeernormen

3.2.3 Resultaat parkeerbehoefte

De volledige fietsparkeerbehoefte van bewoners wordt in interne bergingen opgevangen. Aanvullend worden ook twee gezamenlijke fietsenbergingen gerealiseerd voor de woontorens A en B. Dit is als aanvulling op hetgeen vanuit beleid vereist. Hetgeen dat echter nog resteert is de fietsparkeerbehoefte van bezoekers, namelijk afgerond 148 fietsparkeerplaatsen. Het is mogelijk deze in de openbare ruimte op te vangen, of deels in de fietsenstallingen. Deze oplossing is weergegeven in tabel 3.5.

functie	norm	aantallen	parkeerbehoefte
bezoekers woningen	0,5	295	147,5
capaciteit fietsenstallingen			252
restcapaciteit fietsenstallingen			104

Tabel 3.5: Resterende parkeerbehoefte fiets

In de fietsenstallingen is het ook van belang rekening te houden met fietsen met een afwijkende maat. Zo moet 5% van de fietsparkeerbehoefte worden gereserveerd voor bakfietsen, wat resulteert in 14 parkeerplekken voor een bakfiets. Daarnaast moet 15% van de plekken worden vormgegeven voor buitenmodelfietsen (o.a. fietsen met een krat voorop), wat resulteert in 42 parkeerplekken voor buitenmodelfietsen.

Bij het inrichten van de fietsenstallingen is het mogelijk rekening te houden met een verdeling van de fietsen in een hoog-laag rek. Per woning moeten minimaal 2 fietsparkeerplaatsen in een laag rek aanwezig zijn. De rest kan in een hoog rek worden geplaatst.

4. Deelmobiliteit

4.1 Uitgangspunten

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals nieuwbouw-, verbouw- en transformatieprojecten, dient in voldoende parkeer- en stallingsplaatsen te worden voorzien voor auto's en fietsen. Dit is door de gemeente vastgelegd in de 'Nota Parkeernormen 2022' (22 november 2022). Hierin staat ook de mogelijkheden omschreven om af te wijken van de parkeereis, waaronder het implementeren van deelmobiliteit. Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V. is voornemens deelauto's te stallen bij de ontwikkeling om zo de parkeerbehoefte van bewoners te reduceren. Het huidige plan is om deze deelauto's in de openbare ruimte aan te bieden. Het gaat hierbij om het aanbieden van traditioneel deelautogebruik, namelijk 'roundtrip station based'. De autodeler plaatst de deelauto na gebruik terug op dezelfde locatie/vaste standplaats als waar die de auto gevonden heeft.

4.1.1 Beleid gemeente Oosterhout

De gemeente Oosterhout hanteert het uitgangspunt dat bij een ruimtelijke ontwikkeling maximaal 66% van de gangbare parkeerbehoefte met een alternatief mobiliteitsconcept kan worden ingevuld. Vanwege het gebrek aan beschikbare informatie hanteert de gemeente dit uitgangspunt. Afhankelijk van de ruimtelijke context, het aanwezig zijn van parkeerregulering in de directe omgeving van de woonlocatie en het beperkter aanbieden van parkeerplaatsen voor bewoners op de woonlocatie zelf, wordt bepaald in hoeverre het aanbieden van een alternatief mobiliteitsconcept een effect sorteert op het autobezit van bewoners.

In het geval van Oosterhout zijn de normen voor woningen bepaald op basis van CBS-microdata. Dit resulteert in parkeernormen gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit binnen de gemeente. Dit betekent dat, indien er een reductie wordt toegepast op parkeernormen die in principe direct van invloed is op het aantal auto's van bewoners, er nagenoeg geen 'lucht' in de gemeentelijke parkeernormen zit. Dit betekent dat een reductie van 66% niet realistisch is. Daarnaast ligt de ontwikkellocatie niet in gereguleerd gebied, wat betekent dat je niet gericht kan 'sturen' op een lager autobezit. Voor bewoners met meer auto's blijft het tenslotte mogelijk buiten de woonlocatie te parkeren, of te parkeren op een alternatieve locatie (bijvoorbeeld door het huren van een garagebox of parkeerplaats).

4.1.2 Vervangingswaarde deelauto

Veel verschillende onderzoeken zijn beschikbaar naar de effecten van autodelen op het autobezit (zie bijlage 2). Door in te zetten op deelmobiliteit neemt het aantal huishoudens zonder auto toe, zeker in het geval bij een transitiefase zoals een verhuizing waar Nederlanders ook vaak de keuze maken: 'kopen wij een eigen auto (erbij) of niet?'. Wanneer deelmobiliteit wordt aangeboden in een nieuwe woonomgeving, en dit vanaf het begin duidelijk is bij bewoners, zijn huishoudens met 1 auto ook geneigd de auto in te leveren en deelmobiliteit te gebruiken. In een dergelijke situatie blijkt dat in 14% tot 34% van de

gevallen deelmobiliteit de aankoop van een auto voorkomt, en 15% tot 67% een auto wegdoet. Samen leidt dit tot een reductie van het autobezit van 4 à 11 auto's per deelauto³. De effecten op autobezit uit deze specifieke bron kent een vrij ruime bandbreedte. Uit recent onderzoek is aangetoond dat een vervangingsratio van 1 deelauto die 11-13⁴ particuliere auto's vervangt realistisch is.

Voor de ontwikkelingen van de Praxis-Braat locatie in Oosterhout is gekozen voor een maximale reductie van 20% van de bewonersparkeervraag, aangezien dit een veelvuldig gebruikt uitgangspunt is in gemeenten waar meer ervaring is in het implementeren van een mobiliteitsconcept. De gehanteerde vervangingswaarde betreft dat elke deelauto 11 particuliere auto's vervangt. Theoretisch gezien betekent dit dat er een businesscase is voor 5 tot 6 deelauto's. Aangezien er altijd bewoners zijn die principieel niet meedoen of een andere invulling aan de eigen vervoervraag geven, lijkt een ingroeimodel waarbij eerst 2 of 3 deelauto's worden geplaatst meer reëel. In overleg met een deelmobiliteitsaanbieder en door het gebruik tussentijds te monitoren, wordt het passende aantal binnen de bandbreedte 2 tot 6 deelauto's bepaald. Ten behoeve van de flexibiliteit is het van belang rekening te houden met een ruimteclaim van maximaal 6 deelauto's.

4.2 Faciliteren deelauto's

Om het deelautogebruik maximaal te stimuleren wordt aangeraden de volgende maatregelen te nemen:

- het centraal, voor iedereen in het zicht plaatsen van de deelauto's binnen de planontwikkeling (op eigen terrein);
- variëteit in het aanbod van deelauto's, en het aanbieden van aanvullende diensten (o.a. deelfietsen, bakfietsen, etc.);
- gemak en flexibiliteit in het aanbod, bijvoorbeeld door een huismeester die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoonmaken;
- aanbieden van het mobiliteitsconcept in 1 app. De gebruiker kan met deze app boeken, betalen en het gewenste voertuig openen en sluiten;
- het beschikbaar stellen van een budget voor toekomstige kopers om het deelauto-concept gratis te kunnen proberen (wallet-budget);
- het geven van informatie en het bieden van ondersteuning bij het eerste gebruik van het deelauto-concept (bijvoorbeeld bij aanmelding en/of het installeren van apps);
- eventueel zelfs het via een VVE-constructie verlangen van een verplichte financiële bijdrage van alle bewoners voor het deelauto-concept;
- etc.

³ Sharing strategies: carsharing, shared micromobility (bikesharing and scooter sharing), transportation network companies, microtransit, and other innovative mobility modes, Shaheen, S., Cohen, A., Chan, N. & Bansal, A. (2020)

⁴ 'Autodelen.net (2023) Impactrapport Autodelen in België in 2022' en Goudappel (2019) 'Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt'

Bij de verdere uitwerking van het deelmobiliteitsconcept is het verstandig contact op te nemen met een deelaanbieder. Het advies is dit contact zo snel mogelijk te leggen, om daarmee ook de haalbaarheid van het initiatief te toetsen.

4.3 Borging deelautogebruik

4.3.1 Inzetten op doelgroepen

Om in een deel van de automobilitieitsbehoefte van bewoners te voorzien, en mee te gaan met de huidige wens van voornamelijk starters op de woningmarkt, is de initiatiefnemer voornemens deelauto's bij de ontwikkeling te stallen. Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

Bij het plaatsen van het mobiliteitsconcept is het van belang de deelauto's vanaf het begin aan te bieden op een project. Door deze voertuigen zo vroeg mogelijk in het proces te plaatsen zien bewoners sneller af van de tweede auto of zelfs eerste auto, waardoor de parkeernorm verlaagd kan worden: bij een verhuizing vindt immers een heroverweging van de mobiliteitskeuzes plaats. Op die manier worden de toekomstige bewoners voorafgaand al bewust en enthousiast gemaakt over de aanwezigheid van de deelauto's bij het complex.

Uit onderzoek blijkt dat de meerderheid van deelmobiliteit gebruikers (zeer)positief zijn over hun ervaringen. Maar waar gebruiken zij de deelauto dan voor? Uit onderzoek van I&O research⁵ is het belangrijkste motief voor Nederlanders om niet zelf verantwoordelijk te zijn voor de aanschaf van een eigen auto. Zo maken ook vooral alleenstaanden, huishoudens zonder kinderen en autoloze huishoudens relatief veel gebruik van een deelauto. De deelauto vormt daarentegen geen perfecte oplossing voor huishoudens met al 2 of meer auto's, die samenwonen met een partner en kinderen, of geen goede alternatieven voor de auto hebben. Gezien de geldende gemeentelijke normen worden met deze ontwikkelingen geen huishoudens met 2 of meer auto's aangetrokken.

Door in te zetten op deelmobiliteit neemt het aantal huishoudens zonder auto toe, zeker in het geval bij een transitiefase zoals een verhuizing waar Nederlanders ook vaak de keuze maken: 'kopen wij een eigen auto (erbij) of niet?'. Wanneer deelmobiliteit wordt aangeboden in een nieuwe woonomgeving, en dit ook al vanaf het begin duidelijk is bij de nieuwe bewoners, zijn huishoudens met 1 auto snel geneigd deze in te leveren en deelmobiliteit te gebruiken.

4.3.2 Eigenschappen locatie

Aanwezigheid van het openbaar vervoer en kwalitatieve fiets- en looproutes is een belangrijke variabele om deelmobiliteit te laten slagen, blijkt uit onderzoek van CROW⁶. Bij goede nabijheid van alternatief vervoer, en een beperkende parkeersituatie op een locatie,

⁵ Autodelen in Nederland (I&O Research, 2022).

⁶ Wat is het effect van deelauto's op het autobezit?, CROW-KpVV, april 2021.

gaven respondenten in het maximale geval aan sneller bereid te zijn de auto weg te doen of geen auto aan te schaffen. In het geval van de Praxis-Braat locatie liggen twee bushaltes op loopafstand, ligt het centrum van Oosterhout op fietsafstand, en komt het bouwplan te liggen langs een belangrijke regionale fietsroute. Daarnaast wordt in het plan voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen om de fiets op een veilige manier te kunnen stallen.

4.3.3 Eisen aan exploitant

Het is van belang een aanbieder aan te trekken die ervaring heeft in het aanleveren van deelmobiliteit aan Closed Communities. Dat zijn appartementencomplexen, kantoorgebouwen en bedrijven. De bewuste keuze om deelmobiliteit aan te bieden aan Closed Communities is dat door de warme band van burens, collega's en cetera er meer sociale controle is op het wagenpark en andere modaliteiten: daardoor zijn er nettere auto's, minder schade en auto's waarbij voldoende brandstof getankt is of auto's die voldoende opgeladen zijn.

Een wooncomplex als aan de Esdoornlaan wordt beschouwd als Closed Community, waarbij in dit geval ook omwonenden gebruik kunnen maken van de deelauto's die worden aangeboden in de openbare ruimte. In plaats van overlast te ondervinden, kan de omgeving juist de vruchten ondervinden van deze deelmobiliteitsoplossing. Het openstellen van het deelautosysteem voor omwonenden draagt bij aan het draagvlak van omwonenden voor de ontwikkeling, wat resulteert in een dynamisch en efficiënt systeem.

Wat betreft het beheer en exploiteren van het deelmobiliteitsconcept is het van belang een minimale periode van 5 jaar af te sluiten, met de mogelijkheid het contract met de aanbieder voor nog eens 5 jaar te verlengen. Een dergelijke maatregel zorgt ervoor dat bewoners voor de komende 10 jaar zeker zijn van een deelauto.

Wat betreft de betaalwijze moet het voor de incidentele gebruiker mogelijk zijn te betalen voor de gemaakte kilometers en het brandstofverbruik. Daarnaast moet voor bewoners en andere frequente gebruikers de mogelijkheid bestaan een abonnement af te sluiten. Dit bevordert het gebruik, aangezien abonneementhouders eerder geneigd zijn een deelauto te pakken. Om het deelmobiliteitsconcept te promoten is het tevens aan te bevelen het gebruik voor de eerste 3 maanden kosteloos aan te bieden. Dit biedt nieuwe bewoners een incentive de deelauto daadwerkelijk te gebruiken, wat tevens de kans vergroot op een langdurig gebruik en het afsluiten van een abonnement.

4.4 Effect op de parkeerbehoefte

In tabel 5.1 is de parkeerbehoefte volgens gemeentelijk beleid weergegeven, inclusief het toepassen van een deelautoreductie. Dit resulteert in een parkeerbehoefte van 259 parkeerplaatsen, waarbij de reductie is toegepast op de parkeerbehoefte van alle bewoners. Met een parkeerbehoefte van 317 parkeerplaatsen, en een reductie van 20% van de parkeerbehoefte, resulteert dit namelijk in een deelauto reductie van 63,4 parkeerplaatsen.

Het plaatsen van 6 deelauto's resulteert in een theoretische reductie van 58 parkeerplaatsen ten opzichte van de parkeerbehoefte in tabel 3.2.

functie	norm	aantallen	parkeerbehoefte
sociale huur appartementen	0,8	37	71,2
middeldure huurappartementen	1,1	110	121,0
dure huur- & koopappartementen	1,3	96	124,8
<i>deelauto reductie</i>			-63,4
<i>parkeerplaatsen deelauto</i>			6
totaal			259

Tabel 4.1: Parkeerbehoefte conform beleid na deelauto reductie

Ter verduidelijking is stapsgewijs de deelauto reductie berekening uiteengezet:

1. vertrekpunt is de parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid. Deze bedraagt 317 parkeerplaatsen (zie tabel 3.2);
2. voor de berekeningen is gekozen voor een maximale reductie van 20% van de bewonersparkeervraag. Dit levert de volgende reductie op: $317 \times 20\% = -63,4$ parkeerplaatsen;
3. vervolgens is het van belang het aantal te plaatsen deelauto's te bepalen. Dit is op basis van de deelauto reductie van -63,4 parkeerplaatsen, en een vervangingsratio van 1 deelauto op 11 particuliere auto's (1:11). Het aantal te plaatsen deelauto's bedraagt: $63,4 / 11 = 5,8 =$ afgerond 6 parkeerplaatsen voor deelauto's;
4. De totale parkeerbehoefte na deelauto reductie bedraagt: $317 - (63,4 + 5,8) = 259,4$ parkeerplaatsen. De gemeente gaat uit van rekenkundig afronden, wat resulteert in een parkeerbehoefte van 259 parkeerplaatsen (zie tabel 4.1).

5. Parkeeroplossing

5.1 Toelichting

Oplossing parkeren niet-openbaar

In het huidige bouwplan zijn in totaal 222 parkeerplaatsen voor bewoners in een stallingsgarage opgenomen. Met een parkeerbehoefte van 317 parkeerplaatsen voor bewoners resulteert dit in een resterende parkeerbehoefte van 95 parkeerplaatsen.

De initiatiefnemer is voornemens deelauto's te plaatsen om de parkeerbehoefte van bewoners te reduceren. Met een reductie van 20% van de parkeerbehoefte van bewoners resulteert dit in een bewonersparkeerbehoefte van 253 parkeerplaatsen. Met een parkeercapaciteit van 222 parkeerplaatsen in de stallingsgarage resulteert dit in een resterende parkeerbehoefte van $(253 - 222 =)$ 31 parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment beschikt de parkeergarage van de Thuisvester locatie Ruys de Beerenbrouckplein over een restcapaciteit van 32 parkeerplaatsen. Het is dus mogelijk de volledige resterende parkeerbehoefte op te vangen in deze parkeergarage, wat resulteert in een resterende restcapaciteit van 1 parkeerplaats in het Ruys de Beerenbrouckplein. Deze regeling wordt contractueel vastgelegd met Thuisvester. Het is van belang deze parkeerplaatsen gericht aan te wijzen aan toekomstige bewoners van de sociale huur appartementen.

functie	norm	aantallen	parkeerbehoefte
sociale huur appartementen	0,8	89	71,2
middeldure huurappartementen	1,1	110	121,0
dure huur- & koopappartementen	1,3	96	124,8
totale parkeerbehoefte			317
capaciteit parkeergarage			222
resterende parkeerbehoefte parkeergarage			95
deelauto reductie			-63,4
restcapaciteit Ruys de Beerenbrouckplein			32
Overschot parkeercapaciteit			0

Tabel 5.1: Parkeeroplossing niet-openbaar

In het bepalen van de beschikbare restcapaciteit is voor het Ruys de Beerenbrouckplein uitgegaan van een maximale bezetting van 100%. Voor een stallingsgarage zijn in het gemeentelijke beleid geen separate afspraken vastgelegd over de maximale parkeerbezetting. Deze ligt alleen vast voor de openbare ruimte. In overleg met de gemeente is bepaald dat een bezetting van 100% passend is, omdat je in een stallingsgarage geen zoekverkeer hebt.

Oplossing parkeren openbaar toegankelijk

Naast bewoners genereren de bezoekers ook een eigen parkeerbehoefte, namelijk 59 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 32 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen aangeboden, waarvan 6 voor deelauto's en 26 voor bezoekers. Daarnaast is het mogelijk aan de Esdoornlaan, op kosten van de initiatiefnemer, in totaal 12 langsparkerplaatsen te realiseren. Dit betekent dat er nog een restant is van $(59-26-12 =)$ 21 bezoekers-parkeerplaatsen op de zaterdagavond en $(47,2-26-12=)$ 9 parkeerplaatsen op de werkdagavond. Uit de parkeertelling blijkt dat de openbare ruimte beschikt over een restcapaciteit van 23 parkeerplaatsen op de werkdagavond en 32 op de zaterdagavond. Dit is voldoende om de resterende parkeerbehoefte op te vangen (zie tabel 5.2).

functie	ongewogen	werkdag avond	zaterdag avond
parkeervraag bezoekers woningen	59,0	47,2	59,0
parkeerplaatsen deelauto	+6	+6	+6
openbare parkeerplaatsen eigen terrein	32	32	32
realisatie extra parkeerplaatsen Esdoornlaan	12	12	12
resterende parkeerbehoefte	-21	-9	-21
restcapaciteit openbare ruimte		23	32
restant restcapaciteit openbare ruimte		14	11

Tabel 5.2: Parkeeroplossing openbaar toegankelijk

Conclusie

Voor bewoners worden 222 parkeerplaatsen aangeboden in een stallingsgarage op eigen terrein. Daarnaast beschikt de naastgelegen parkeergarage van de Thuisvester locatie Ruys de Beerenbrouckplein over een restcapaciteit van 32 parkeerplaatsen. Een resterende parkeerbehoefte van 32 parkeerplaatsen van bewoners in toren A kunnen gebruik maken van deze restcapaciteit. Deze maatregel, en het aanbieden van deelauto's, lost de parkeerbehoefte van bewoners op.

De parkeerbehoefte van bezoekers wordt deels op eigen terrein, en deels in de openbare ruimte opgevangen. Op eigen terrein worden 26 parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd. De overige parkeerbehoefte voor bezoekers worden in de openbare ruimte opgevangen. Het is namelijk mogelijk beschikbare restcapaciteit te benutten. Om de parkeerdruk in de openbare ruimte niet teveel te doen toenemen worden op kosten van de initiatiefnemer tevens 12 langsparkerplaatsen langs de Esdoornlaan gerealiseerd.

Met dit totale maatregelenpakket aan parkeeroplossingen wordt een passende parkeersituatie aangeboden.

Bijlage 1 Resultaten parkeerdrukmeting

B.1.1 Aangeleverd door NDC

In de onderstaande figuren is de door NDC aangeleverde en gemeten parkeercapaciteit en parkeerdruk weergegeven. Dit is ook inclusief de resultaten voor het Ruys de Beerenbrouckplein (onderste afbeelding).

Parkeeronderzoek Oosterhout

Dinsdag 7 en donderdag 9 maart 2023

Projectcode: 001140

= 0 - 85% bezetting

= 85 - 100% bezetting

= >100% bezetting

NDC

Openbare parkeerplaatsen

Sectie	Omschrijving sectie	Capaciteiten			Totaal	Opmerkingen
		Vak	Langs	Inv		
1	Esdoornlaan	6			6	
4	Esdoornlaan				0	
7	Esdoornlaan	7			7	
8	Wilhelminakanaal Noord	10			13	
9	Wilhelminakanaal Noord	7			7	
16	Wilhelminakanaal Noord				0	
17	Vuurdoornlaan	1			1	
20	Vuurdoornlaan		13		13	1 kant niet parkeren
24	Vuurdoornlaan		3		3	
25	Vuurdoornlaan		8		8	
27	Esdoornlaan				0	
28	Meidoornlaan	3			3	1 kant niet parkeren
33	Meidoornlaan		4		4	1 kant niet parkeren
35	Meidoornlaan		17		17	
36	Esdoornlaan				0	
37	Esdoornlaan		7		7	
38	Tilburgseweg				0	
Totaal		34	52	0	89	

Dinsdag 7 maart 2023	Donderdag 9 maart 2023		dag 15 april	
16-18 uur	23-01 uur	16-18 uur	23-01 uur	18.00 uur
6	2	3	2	1
0	0	0	1	0
6	7	5	7	5
3	3	2	2	2
3	1	1	1	0
0	0	0	0	0
0	0	1	0	0
1	1	1	1	1
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
2	1	2	1	2
0	0	0	0	0
12	14	9	11	12
0	0	0	0	0
3	4	2	5	4
0	0	0	0	0
36	33	26	31	27

Eigen terrein

Sectie	Omschrijving sectie	Capaciteiten			Totaal	Opmerkingen
		Vak	Langs	Inv		
2	Esdoornlaan	5			5	Eigen terrein
3	Esdoornlaan	60		1	61	1 vak voor garage--> niet meegerekend! Eigen terrein
5	Esdoornlaan		15		15	Eigen terrein
6	Esdoornlaan	3			3	Eigen terrein
10	Wilhelminakanaal Noord	12			12	Eigen terrein
11	Wilhelminakanaal Noord	9			9	Waarvan 4 gereserveerd. Eigen terrein
12	Wilhelminakanaal Noord	11			11	Waarvan 6 gereserveerd. Eigen terrein
13	Wilhelminakanaal Noord	4			4	Eigen terrein
14	Wilhelminakanaal Noord	4			4	2 PP fietsrek-->niet meegerekend! Eigen terrein
15	Wilhelminakanaal Noord	2	2		4	Eigen terrein
18	Vuurdoornlaan	2			2	Eigen terrein
19	Vuurdoornlaan	6			6	Eigen terrein
21	Vuurdoornlaan	5			5	Eigen terrein
22	Vuurdoornlaan	3			3	Eigen terrein
23	Vuurdoornlaan		7		7	Eigen terrein
26	Vuurdoornlaan		12		12	Eigen terrein
29	Meidoornlaan	3			3	Eigen terrein
30	Meidoornlaan	5			5	Eigen terrein
31	Meidoornlaan	1	3		4	Eigen terrein
32	Meidoornlaan		5		5	Eigen terrein
34	Meidoornlaan	6			6	Eigen terrein
Totaal		141	44	1	186	

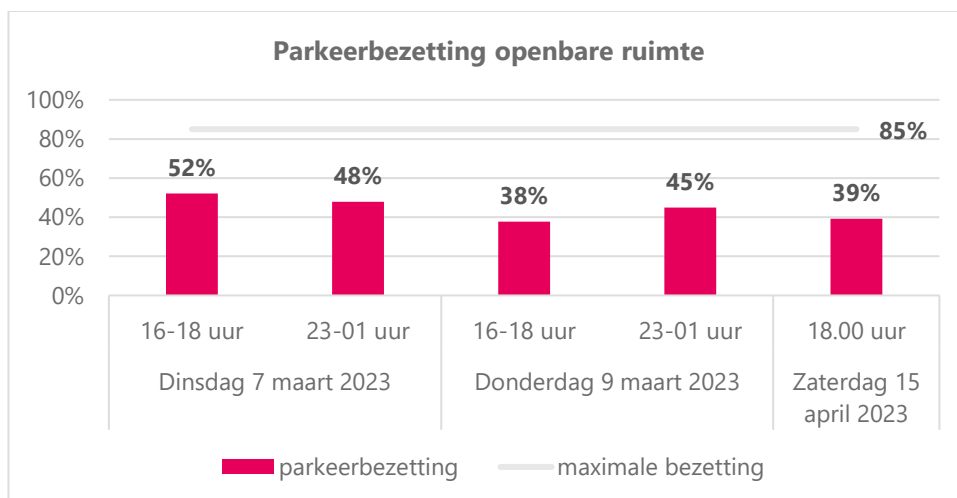
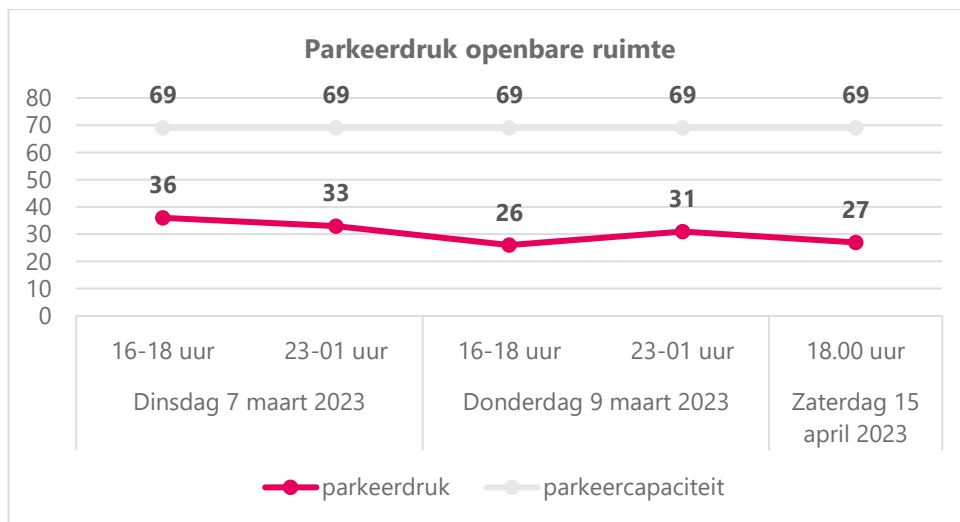
Dinsdag 7 maart 2023	Donderdag 9 maart 2023		dag 15 april	
16-18 uur	23-01 uur	16-18 uur	23-01 uur	18.00 uur
1	1	1	1	2
20	15	16	14	16
1	4	1	2	1
2	2	2	1	1
0	0	0	0	0
6	0	6	4	1
8	0	10	0	2
3	0	0	1	2
0	0	0	0	1
0	0	0	0	1
0	0	0	0	0
1	1	1	1	1
0	0	0	0	0
0	0	1	0	0
4	3	5	4	4
1	0	0	1	7
0	0	2	0	0
2	0	2	1	0
1	1	2	2	0
1	0	0	0	1
0	0	0	0	0
51	27	49	32	40

Sectie	Omschrijving sectie	Capaciteiten			Totaal	Opmerkingen
		Vak	Elec	Inv		
A	Parkeerdek Ruys de Beerenbrouckplein	42		2	44	
B	Parkeerdek Ruys de Beerenbrouckplein	33		2	35	
C	Parkeerkelder Ruys de Beerenbrouckplein	70			70	
Totaal		145	0	4	149	

Dinsdag 7 maart 2023	Donderdag 9 maart 2023		dag 15 april	
16-18 uur	23-01 uur	16-18 uur	23-01 uur	18.00 uur
28	31	27	37	39
19	23	21	27	29
28	52	37	49	44
75	106	85	113	112

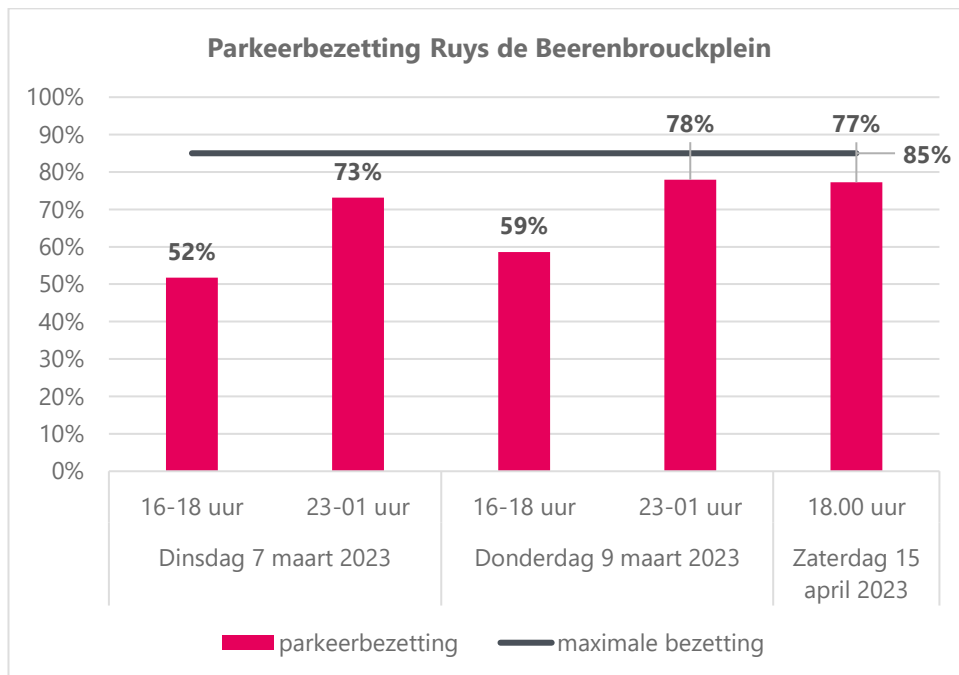
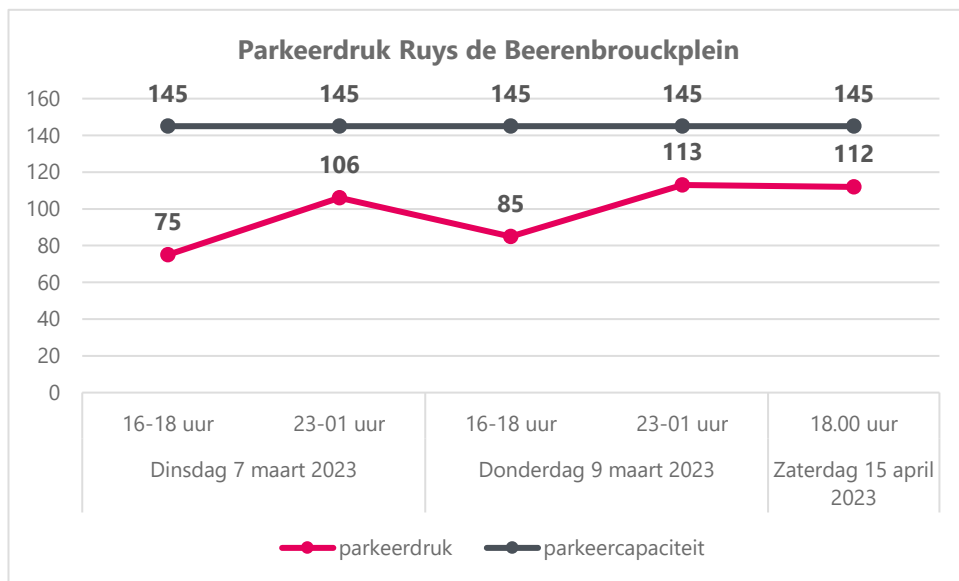
B.1.2 Vertaalslag openbare ruimte

De openbaar beschikbare parkeerplaatsen beschikken over een geïnventariseerde capaciteit van 86 parkeerplaatsen, inclusief capaciteit langs het Wilhelminakanaal Noord. Exclusief deze parkeerplaatsen, die komen te vervallen vanwege het realiseren van een gemeentelijke snelfietsroute, beschikt de openbare ruimte over een capaciteit van 69 parkeerplaatsen. Dit resulteert in de parkeerdruk en -bezetting zoals weergegeven in onderstaande figuren.



B.1.3 Vertaalslag Ruys de Beerenbrouckplein

In de parkeergarage van de Thuisvester locatie aan het Ruys de Beerenbrouckplein is op beide werkdagnachten en op de zaterdagavond de hoogste parkeerdruk gemeten (zie figuur 2.3). Op het drukst gemeten moment waren 113 parkeerplaatsen bezet. De werkdagnacht beschikt over de hoogste bezetting. Gemiddeld bedraagt de bezetting 76% op een werkdagnacht. Tijdens de werkdagavond ligt de parkeerbezetting een stuk lager met een gemiddelde van 55%. Op de zaterdagavond was 77% van de parkeerplaatsen bezet. Dit is echter nog ruim onder de maximaal wenselijke 85%.



Bijlage 2 Onderbouwing

effect autodelen

Deelauto's - auto's die niet in individueel bezit van de bewoners zijn, maar die met de burens worden gedeeld - hebben een verlagend effect op de parkeervraag. Het faciliteren van een of meer deelauto's kan ervoor zorgen dat nieuwe bewoners geen auto's zullen aanschaffen. Het principe van autodelen is dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

Onderzoek naar deelautogebruik

De publicatie 'Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten' uit december 2015 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met ontwikkelingen in binnen- en buitenland, omvang en gebruik van de deelauto, motivaties, ervaringen en voorkeuren, succesfactoren van deelauto-concepten, effecten van autodelen en een blik op de toekomst.

In deze publicatie concludeert het KiM: 'De autodelers in Nederland bezitten nu ruim 30% minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen' (inleiding hoofdstuk 6). Deze conclusie wordt gebaseerd op een aantal elementen. Aan het begin van paragraaf 6.2 staat: 'Sinds respondenten met autodelen zijn gestart, is hun autobezit afgenomen van gemiddeld 0,85 auto's per huishouden naar 0,72 auto's per huishouden (figuur 6.1).' Dit is een afname van 15%.

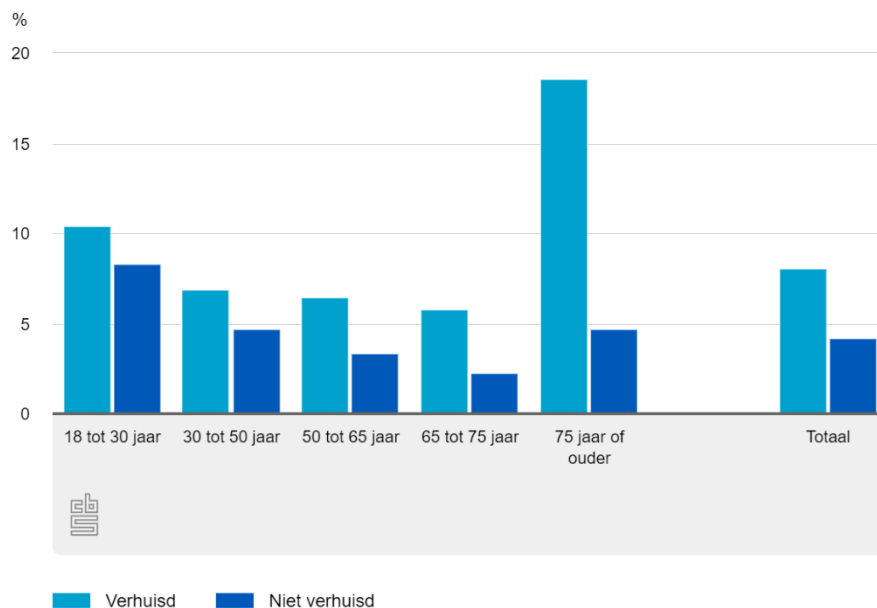
Vervolgens staat in paragraaf 6.2: 'Een groot deel van het deelautogebruik vormt een alternatief voor de aanschaf van een eigen auto. Dat zegt 20% van de autodelers die huren via een organisatie en 40% van de autodelers die huren via een particulier (figuur 6.2). [...] Bovendien gaf 37% van de mensen die wel een auto hadden, aan een extra auto te hebben gekocht als ze niet waren gaan autodelen. De deelauto vervult voor hen blijkbaar de functie van tweede auto. Van de mensen die voorheen geen auto hadden, zou zonder de deelauto 8% wel een eigen auto hebben gekocht.' Het KiM concludeert daarom: 'Als we ook de niet-waarneembare effecten meenemen, is het autobezit van de respondenten gedaald van 1,08 in het nul-alternatief naar 0,72 auto's per huishouden nu: een daling dus van 0,36 auto's per huishouden.' En dat is een afname van 33%. Vervolgens worden in paragraaf 6.2 andere onderzoeken aangehaald, waaruit ook een duidelijke daling van het autobezit blijkt.

Nieuwe mobiliteitskeuzen bij veranderingen in de persoonlijke levenssfeer

Het KiM stelt ook 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (paragraaf 6.1). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken. Dit

wordt ondersteund door statistieken van het CBS, waaruit blijkt dat mensen de auto vaker wegdoen wanneer zij verhuizen (zie ook figuur B1.1).

Autobezitters die in 2017 de auto hebben weggedaan



Figuur B2.1: Autobezitters die in 2017 de auto hebben weggedaan (bron: CBS)

Het beschikbaar stellen van deelauto's kan juist de stimulans zijn om de eigen auto weg te doen. CROW/KpVV stelt in haar factsheet autodelen dat een deelauto 8 tot 13 auto's vervangt⁷. Daarbij gaat het om 4 tot 6 auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft.

Daarnaast leidt de aanwezigheid van regulering in de omgeving tot een grotere stimulans voor het gebruik van de deelauto. Het is ook belangrijk dat er voldoende deelauto's beschikbaar zijn. Het KiM gaat hier niet op in.

Effect van deelauto's is overal te zien

Het toenemende gebruik van deelauto's in Nederland is vooral te zien in de grote steden, maar ook in minder stedelijke gebieden neemt het aantal deelauto's toe⁸. Het grootste gedeelte van de deelauto's is te danken aan carsharing platforms, waar particulieren hun auto te huur aanbieden. In grote steden zijn er logischerwijs meer auto's beschikbaar en is de kans op een goed functionerend deelautosysteem groter dan in minder stedelijke gebieden. Het succes van deelauto's hangt ook samen met de parkeerdruk in wijken, die over het algemeen hoger is in stedelijke gebieden.

Het CROW noemt een aantal effecten van het toenemende deelautogebruik:

⁷ CROW-KpVV, Factsheet 5; Argumenten voor autodelen (2016) .

⁸ CROW, Gebruik deelauto's groeit. Online publicatie uit september 2017.

- Deelauto's zijn nieuwer en schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Ook zijn deelauto's vaker elektrisch. Dit heeft tot gevolg dat de uitstoot per gereden kilometer met een deelauto lager zal zijn dan het Nederlands gemiddelde.
- Naast de milieuvoordelen heeft het toenemende deelautogebruik ook tot gevolg dat er ruimte vrijkomt waar anders auto's geparkeerd stonden. Volgens MoMo Car-Sharing vervangt elke deelauto tussen de 4 en 8 personenauto's. Projectontwikkelaars bieden steeds vaker een deelauto aan om het aantal parkeerplaatsen te kunnen verminderen.
- Door de hoge aanschafkosten van een auto is er geen prikkel om bij elke rit een afweging tussen verschillende modaliteiten te maken. Bij autodelen hangen de kosten bijna volledig af van het gebruik en niet van het bezit. Dit heeft tot gevolg dat het gebruik van de fiets (14%) en het openbaar vervoer (trein: 36%, bus: 28%) toeneemt bij het gebruik van een deelauto.
- Uit onderzoek blijkt dat elke klassieke deelauto (een eigen vloot deelauto's met vaste parkeerplaats die 24 uur per dag beschikbaar is zonder tussenkomst van een persoon) 15 tot 18 gebruikers heeft.
- Het gebruik van een deelauto is goedkoper voor mensen die weinig rijden (<10.000 km per jaar). Nederlanders rijden gemiddeld 9.000 km per jaar, waardoor er dus een grote groep is waarvoor autodelen een kostenbesparing oplevert.
- Autodelen kan bijdragen aan een vermindering van vervoersarmoede. Niet alle plaatsen zijn even goed met het openbaar vervoer te bereiken, waardoor het gebruik van een auto noodzakelijk kan zijn om de arbeidsmarkt te bereiken. Een deelauto biedt een alternatief voor het kopen van een auto, wat niet voor iedereen een mogelijkheid is.
- Openbaar vervoer en autodelen kunnen elkaar ook complementeren, de eerste en laatste (kilo)meters van een reis met het openbaar vervoer zorgen vaak voor een grote stijging van de reistijd. Een deelauto kan de reistijd met het openbaar vervoer flink verminderen, vooral als de toegang tot een deelauto eenvoudig is (denk bijvoorbeeld aan MaaS).

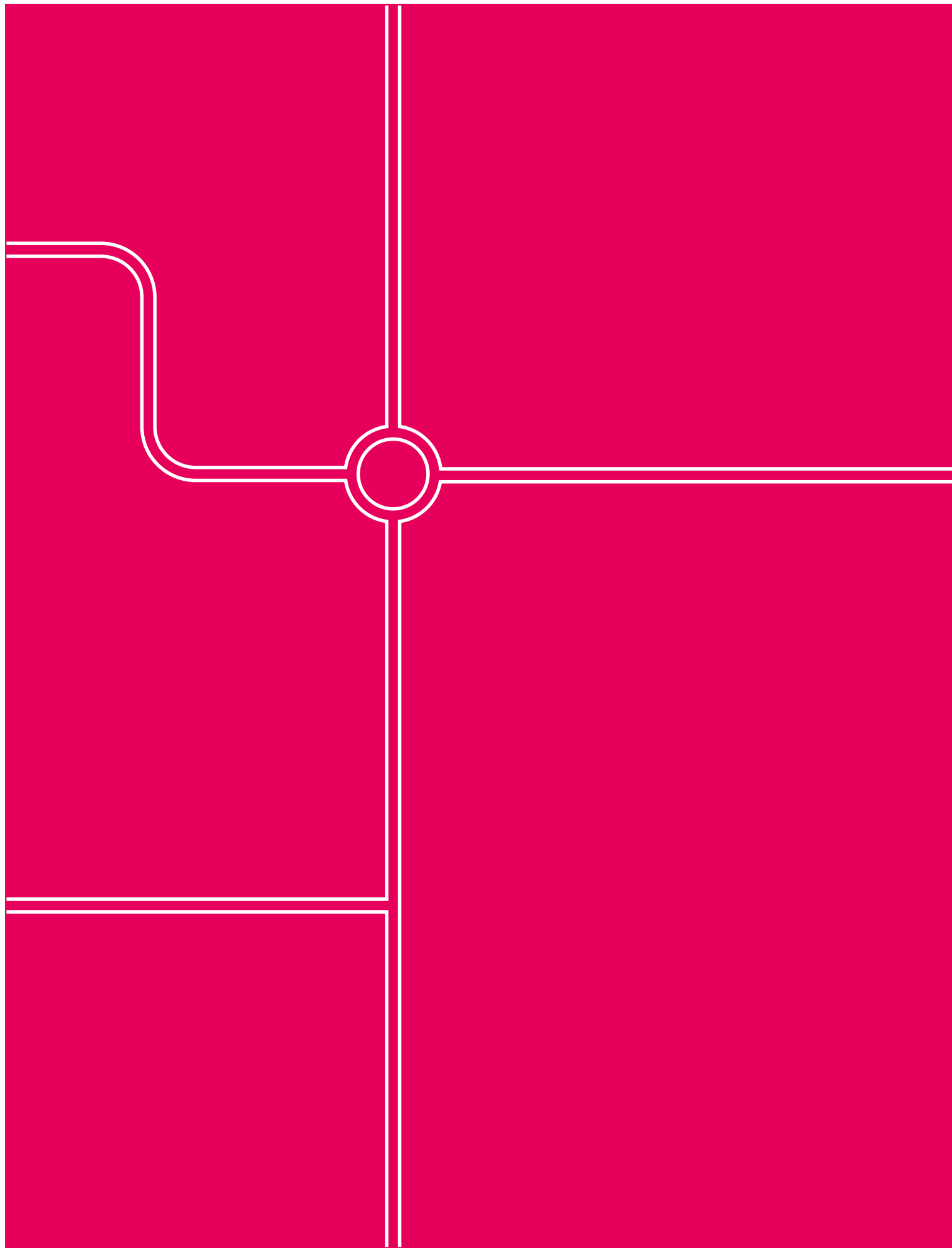
Deelauto's tot nu toe nog vooral in planvorming

De inzet van deelauto's bij ontwikkelingen gebeurt tot nu toe nog vooral in planvorming en niet alleen in de grote gemeenten, maar ook in plaatsen als Haarlem, Delft, Nieuwegein, Houten en Zeist worden als gevolg van de inzet van deelauto's minder parkeerplaatsen gerealiseerd.

De laatste twee jaar zijn op verschillende locaties ook daadwerkelijk deelauto's geplaatst en in gebruik genomen. Hierdoor ontbreekt het nog aan goede openbare evaluatiedata en effecten op de langere termijn. Door verschillende aanbieders wordt van andere aantallen uitgegaan. Wat wij in onze adviespraktijk tegenkomen, zijn:

- een deelauto vervangt 8 tot 13 auto's (CROW);
- een deelauto vervangt 4 tot 8 personenauto's (MOMO-Carsharing);
- een deelauto vervangt 10 personenauto's (gemeente Eindhoven);
- een deelauto vervangt 13 personenauto's (aanbieder Hely);
- een deelauto vervangt 4 tot 8 privéauto's (aanbieder Mobeazy);
- een deelauto vervangt 5 personenauto's (aanbieder WeDriveSolar);
- een deelauto vervangt 7 personenauto's (evaluatie door Samen Slim Reizen Zeist).

Aan de hand van vorenstaande aannames blijkt dat het gehanteerde uitgangspunt dat 1 deelauto 10 privéauto's vervangt in het midden/aan de bovenkant van de bandbreedte ligt.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32