

Bijlage 3a

Bij college en raadsvoorstel Besluit Ontwikkelingsvisie Slotjesveld

24 april 2020

Opgesteld door team Buiten Beleid

Opgave parkeren

Adviesbureau Mecanoo uit Delft heeft de Ontwikkelingsvisie Slotjesveld opgesteld. In samenwerking met de gemeente Oosterhout is een visie gemaakt voor de toekomstige inrichting en bebouwing van het Slotjesveld, inclusief de plaats van het nieuwe gemeentehuis.

Eén van de bouwstenen in de visie is het onderdeel parkeren. De visie geeft aan dat er in de toekomst zoveel mogelijk auto's uit het zicht moeten. Dat betekent parkeren in gebouwen, half verdiept, verdiept in één of meerdere lagen, onder te bouwen gebouwen of onder het park. Een beperkt deel van het parkeren zal altijd op straat mogelijk blijven.

Bij het nadenken over het parkeren spelen twee vragen: hoeveel parkeerplaatsen moeten er aangelegd worden en op welke manier moeten deze aangelegd worden. In deze memo en bijgevoegde overzicht worden de mogelijkheden aangegeven.

Hoeveel parkeerplaatsen moeten er aangelegd worden?

Het parkeerbeleid (Stilstaan in de toekomst) van de gemeente Oosterhout geeft aan hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden per functie. Het parkeerbeleid is beleid van de gemeente Oosterhout en geen wetgeving. Dat betekent dat de gemeente(raad) zelf kan besluiten om anders te handelen als daar aanleiding toe is. Het parkeerbeleid wordt regelmatig geëvalueerd en aangepast. Het is belangrijk om voldoende parkeerplaatsen aan te leggen. Als dat niet gebeurt en er ontstaan problemen met het parkeren, is in het betreffende project meestal geen ruimte en/of geld voor de aanleg van extra parkeerplaatsen en komt er druk op omliggende wijken.

De mobiliteit is enorm in beweging. Het particuliere autobezit lijkt af te nemen. De e-bike maakt het mogelijk om ook iets langere woon-werkafstanden per fiets af te leggen en het gedeeld autobezit neemt toe. Dit soort ontwikkelingen gaan het hardst in de grotere steden, waar de ruimte schaarser is en er een sterk vertakt openbaar vervoer netwerk aanwezig is. In middelgrote steden zoals Oosterhout gaat de ontwikkeling minder hard en is het autobezit nog hoog. Oosterhout kent wel busvervoer maar heeft geen treinstation. Het dichtstbijzijnde station is Breda (afstand Slotjesveld tot Station Breda is 9 kilometer oftewel een half uur fietsen). De verwachting is dat ook in Oosterhout het autobezit en autogebruik zal dalen in de toekomst. Ook de Toekomstvisie Oosterhout 2030 geeft aan dat zowel het openbaarvervoerssysteem als de fietsstructuur versterkt zullen worden.

Dit betekent dat in de toekomstige ontwikkeling Slotjesveld op verschillende manieren omgegaan kan worden met het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. De uitvoering zal gefaseerd gaan en pas over enige jaren starten. Het is van belang om periodiek te monitoren en het beleid aan te passen op de ervaringen en inzichten die er dan zijn.

Er kan in drie scenario's worden gedacht (deze worden in het excel overzicht 3b weergegeven):

Scenario 1: huidige vastgestelde parkeernormen toepassen: voor het huidige programma in de visie betekent dit ca 600 parkeerplaatsen aanleggen. De parkeergarage voor het gemeentehuis heeft 60 plaatsen extra voor bezoekers van de binnenstad (dit in verband met het wegvallen van de parkeerplaats Slotjesveld) en kan buiten kantoor tijden gebruikt worden als openbare parkeergelegenheid.

Indien in dit scenario gekozen wordt voor gedeeld gebruik (bijvoorbeeld tussen bewoners en activiteitencentrum en gymzaal en/of tussen bewoners en medewerkers gemeentehuis) kan het aantal aan te leggen plaatsen 50 tot 100 plaatsen lager worden.

Er is in dit scenario geen flankerend beleid nodig.

Scenario 2: parkeernormen toepassen en voor gemeentehuis uitgaan van 80% van de norm. Dit betekent dat er ongeveer 550 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden.

De parkeergarage voor het gemeentehuis heeft 60 plaatsen extra voor bezoekers van de binnenstad en kan buiten kantoor tijden gebruikt worden als openbare parkeergelegenheid.

Deze 60 extra parkeerplaatsen vormen ook de uitwijkmogelijkheid voor het geval het flankerend beleid voor medewerkers niet werkt.

Indien in dit scenario gekozen wordt voor gedeeld gebruik (bijvoorbeeld tussen bewoners en activiteitencentrum en gymzaal en/of tussen bewoners en medewerkers gemeentehuis) kan het aantal aan te leggen plaatsen 50 tot 100 plaatsen lager worden.

Er is in dit scenario flankerend beleid nodig, gericht op het stimuleren van andere manieren van woon-werkverkeer voor medewerkers van de gemeente zoals fietsen, openbaar vervoer of auto delen.

Scenario 3: parkeernormen aanpassen aan gewenste toekomstige situatie. Dit betekent dat er ongeveer 400 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden.

De parkeergarage voor het gemeentehuis heeft geen extra plaatsen voor bezoekers van de binnenstad maar kan wel buiten kantoor tijden gebruikt worden als openbare parkeergelegenheid.

In dit scenario kan niet tot beperkt gekozen worden voor gedeeld gebruik.

Er zijn in dit scenario verschillende vormen van flankerend beleid nodig. Voor medewerkers van de gemeente moet gewerkt worden aan het stimuleren van andere manieren van woon-werkverkeer zoals fietsen, openbaar vervoer of auto delen. Voor de te bouwen woningen moeten (met ontwikkelaars/bouwers) afspraken gemaakt worden over de inzet van deelauto's. Mogelijk moet te zijner tijd in het gebied en in de omliggende straten / wijken vergunningen parkeren worden uitgebreid om te voorkomen dat de druk in de wijken toeneemt.

Op welke wijze kunnen de parkeerplaatsen aangelegd worden?

Er zijn verschillende manieren om de parkeerplaatsen aan te leggen:

- a) Alles van het maaiveld: dan kan in de vorm van parkeren (half)verdiept onder de bebouwing te leggen in één of meerdere lagen. Er blijft altijd enig parkeren op straat voor onder meer bezoekers, minder validen en bezorgers.
- b) Gedeelte van het maaiveld en gedeelte op straat. Dit kan in diverse verhoudingen. Op het moment dat meer parkeren op maaiveld gerealiseerd moet worden, betekent dit de aanleg (of het behoud) van parkeerplaatsen in het park met toe leidende wegen. Vanwege het feit dat het gebied een grondwaterbeschermingsgebied is, moeten parkeerplaatsen altijd verhard worden.
- c) Alles op straat. Dit betekent de aanleg (of het behoud) van parkeerplaatsen in het park met toe leidende wegen. Vanwege het feit dat het gebied een grondwaterbeschermingsgebied is, moeten parkeerplaatsen altijd verhard worden.

In de Visie Slotjesveld wordt uitgegaan van variant a. Indien gekozen zou worden voor de varianten b of c, vervalt de visie in de zin dat het voorstel van het versterken van het park en de groene uitstraling dan niet meer mogelijk is. Er is in de directe nabijheid geen andere ruimte om parkeren op maaiveld te realiseren.

Financiële consequenties.

De aanleg van parkeerplaatsen kost geld, over het algemeen is het zo dat hoe dieper de grond in, hoe hoger de kosten. Omdat het gebouwd parkeren onder gebouwen komt (zowel bij woningen als bij gemeentehuis als bij voorzieningen) zijn de kosten lager dan wanneer er alleen een verdiepte parkeergarage gebouwd wordt. De parkeervoorziening vormt het fundament van het gebouw.

De half verdiepte parkeerplaatsen die aangelegd worden voor de woningen, worden verrekend in de prijs voor de woningen en doen geen beslag op de middelen van de gemeente.

De parkeerplaatsen die aangelegd moeten worden voor het gemeentehuis, het activiteitencentrum of de gymzaal moeten wel door de gemeente betaald worden. Pas bij

verdere uitwerking kan in beeld gebracht worden wat die kosten zijn. Ook zal dan in beeld gebracht worden of de kosten voor twee lagen verdiept meer of minder zijn dan de kosten voor de aanleg van een hele grote half verdiepte parkeergarage die gedeeltelijk onder het park doorloopt. Op basis van die financiële inzichten en andere voor- en nadelen kunnen in een verdere fase keuzes gemaakt worden.

Een eventuele parkeergarage (half verdiept of geheel verdiept) onder het park moet wel een dusdanige bovenlaag hebben dat die beloopbaar is en dat deze groen ingericht kan worden.

Bij de financiële consequenties kan naast de kostenfactor ook gekeken worden naar mogelijke opbrengsten. Een mogelijkheid is om medewerkers een bijdrage te vragen voor het parkeren in de parkeervoorzieningen. Een andere mogelijkheid is om het gebruik buiten kantooruren als betaald parkeren aan te bieden.

Voorstel nu in de Visie Slotjesveld.

In die Visie Slotjesveld zijn in feite alle benaderingen van het aantal parkeerplaatsen nog mogelijk. Er is gerekend met scenario 2 en dat aantal parkeerplaatsen past in het stedenbouwkundige plan. Meer parkeerplaatsen kan altijd, door meer lagen onder de grond te bouwen, kan er technisch altijd meer parkeren gerealiseerd worden. Dit heeft wel forse financiële consequenties. Het is mogelijk om de komende jaren, in aanloop naar realisatie, per plandeel te kijken naar wat op dat moment de juiste en gewenste benadering is om naar het aantal te realiseren parkeerplaatsen te kijken.

Het op te stellen bestemmingsplan verwijst naar het dan geldende parkeerbeleid van de gemeente. Dit geeft voldoende flexibiliteit.

De visie sluit parkeren op maaiveld uit. Parkeren op maaiveld betekent parkeren op de plek van het park en hiermee vervalt de keuze voor behoud en versterking van het groen.