

De Stationstuinen Barendrecht

Deelrapport parkeren

Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Barendrecht
De Stationstuinen Barendrecht

Kenmerk
Datum publicatie

014356.20230606.R1.03
4 september 2023

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 4-9-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Uw vraag	1
1.3 Onze aanpak	2
1.4 Leeswijzer	3
2. Kenmerken locatie De Stationstuinen	4
2.1 Stedelijkheidsgraad	4
2.2 Bereikbaarheid	4
2.3 Autobezit	5
2.4 Autogebruik	6
3. Parkeerconcept	7
3.1 Parkeren op afstand	7
3.2 Parkeerregulering	8
3.3 Deelmobiliteit in hubs	9
3.4 Huidige parkeernormen	10
4. Passende parkeernormen	12
4.1 Woningen	12
4.2 Voorzieningen	15
4.3 Conclusie passende parkeernormen	17
5. Randvoorwaarden voor succesvolle deelmobiliteit	18
5.1 Het effect van deelmobiliteit	18
5.2 Randvoorwaarden	20
5.3 Conclusie deelmobiliteit	21

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Stationstuinen is een volledige nieuwbouwwijk ten oosten van station Barendrecht, die ruimte moet bieden aan ca. 4.300 woningen en 45.000 m² voorzieningen. De Stationstuinen wordt een gebied met ruimte voor een grote variatie aan woningen, maatschappelijke voorzieningen, onderwijs en ruimte voor research, development en experience.

De Stationstuinen liggen op loopafstand vanaf het treinstation en centrum van Barendrecht. Gezien de ligging ten opzichte van het station is het een ideale knooppuntontwikkeling. Door het bundelen van ruimtelijke ontwikkelingen nabij openbaar vervoersknooppunten vindt integrale gebiedsontwikkeling plaats waarin verschillende functies (wonen, winkels, werken) en modaliteiten (OV, lopen, fiets, auto) samenkomen. Het resultaat van een dergelijke aanpak is een leefbare, duurzame en bereikbare omgeving. Door het clusteren van verschillende functies, en het aanbieden van voldoende mobiliteitsalternatieven, is het mogelijk de auto nagenoeg uit het straatbeeld te laten verdwijnen. De nabijheid van het centrum van Barendrecht en haar voorzieningen heeft daarnaast ook een positief effect op de aantrekkingskracht van De Stationstuinen als woongebied.

Het is de wens van de gemeente Barendrecht dat De Stationstuinen vrijwel autovrij wordt met parkeervoorzieningen in 6 hubs aan de rand van de wijk. De toegang tot de wijk wordt gereguleerd en bij slechts een klein deel van de woningen kan worden geparkeerd onder de woonblokken. Om het parkeren in de openbare ruimte tegen te gaan wordt parkeerregulering ingevoerd. Hierin moet nog een beslissing worden gemaakt in vraagvolgend (marktconform) of sturend parkeerbeleid. In de hubs is ook sprake van parkeerregulering (parkeerrechten voor bewoners en werknemers, betaald parkeren voor bezoekers) en wordt deelmobiliteit aangeboden. De voorzieningen in de wijk krijgen geen bovenwijkse rol. Het uitgangspunt is dan ook dat De Stationstuinen nagenoeg geen bezoekers buiten Barendrecht aantrekken. Alle voorzieningen zijn ondersteunend aan de toekomstige bewoners. Ook wordt met de realisatie van De Stationstuinen ingezet op woningen met een kleinere omvang en wordt 60% binnen het betaalbare segment gebouwd. Hiermee wordt ingezet op het aantrekken van huishoudens met een laag autobezit en -gebruik. Dit alles maakt het mogelijk een reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen te realiseren.

1.2 Uw vraag

Goudappel is gevraagd het volgende aan te leveren:

1. Een onderbouwd advies over de te hanteren parkeernormen per woningcategorie en voor de voorzieningen, met onderscheid naar aandeel bezoek;

2. Advies te geven over de mogelijkheid om deelauto's in te zetten en het effect daarvan op het benodigd aantal te realiseren parkeerplaatsen.

1.3 Onze aanpak

1.3.1 Passende parkeernorm

De gemeente Barendrecht heeft behoefte aan een onderbouwd advies met betrekking tot toe te passen parkeernormen voor De Stationstuinen. De parkeernormen zoals opgesteld in het Ontwikkeldkader voor De Stationstuinen¹ gelden als startpunt en wordt onderzocht of de normen uit het Ontwikkeldkader passend zijn.

Om tot passende parkeernormen voor woningen te komen is gebruik gemaakt van landelijke (niet rechtstreeks openbare) CBS-data over het autobezit, inclusief leaseauto's, per type woning. Voor de passende parkeernormen van voorzieningen is gebruik gemaakt van het Onderzoek in Nederland (ODiN)² en beschikbare CROW uitgangspunten.

Bij het opstellen van de passende parkeernormen is rekening gehouden met twee varianten:

1. de huidige opzet van de autoluwe/vrije wijk met parkeren op afstand, voorzieningen die zijn gericht op de wijk en parkeerregulering met passende tarieven.
2. de huidige opzet van de autoluwe/vrije wijk met parkeren op afstand, voorzieningen die zijn gericht op de wijk en sturend parkeerbeleid (parkeerregulering met plafonds en met sturende tarieven).

1.3.2 Deelmobiliteit en effect op parkeernorm

In het beleid van de gemeente Barendrecht³ wordt benadrukt dat de gemeente wil inzetten op een aantrekkelijk en vitaal Barendrecht, waarbij wordt ingezet op het stimuleren van het fietsgebruik, slimme mobiliteitsoplossingen en het waarborgen van de bereikbaarheid door het openbaar vervoer te stimuleren. Deze aanpak strookt met het inzetten op een mobiliteitstransitie. Deelauto's kunnen bijdragen aan deze transitie, door juist het alternatief te bieden voor die ritten die niet met de fiets of het openbaar vervoer gemaakt kunnen worden. Op basis van de doelstellingen van de gemeente, in combinatie met het mobiliteitsgedrag, de parkeernorm en de vormen van deelmobiliteit die worden ingezet, is op reële wijze inzicht gegeven in het effect van deelmobiliteit op de parkeernormen, en bepalende randvoorwaarden die nodig zijn om deelmobiliteit te laten slagen.

¹ Ontwikkeldkader De Stationstuinen; Ontwikkeldkader voor grondeigenaren, ontwikkelaars en Gemeente, opstellers: gemeentelijk kernteam De Stationstuinen, 14 februari 2022.

² Het ODiN is een continu onderzoek, uitgevoerd door het CBS, naar verplaatsingsgedrag van Nederlanders dat dagelijks plaatsvindt. Op grond van dit onderzoek kan informatie worden verkregen over alle dagelijkse verplaatsingen door Nederlanders op Nederlands grondgebied.

³ Parkeernota Barendrecht, Deel 1: Visie op parkeren gemeente Barendrecht (17-6-2022).

1.4 Leeswijzer

Om tot passende parkeernormen te komen, is het van belang eerst bepalende kenmerken van De Stationstuinen en het bijbehorende parkeerconcept inzichtelijk te krijgen. In hoofdstuk 2 is ingegaan op de locatiekenmerken van Barendrecht en De Stationstuinen. In hoofdstuk 3 is het bijbehorende mobiliteitsconcept behandeld. Specifiek is ingegaan op de factoren die effect hebben op het bepalen van een passende parkeernorm, zoals het parkeren op afstand, parkeerregulering, deelmobiliteit in hubs en de huidige parkeernormen zoals vastgelegd in het Ontwikkeldkader. Vervolgens is in hoofdstuk 4 de passende parkeernormen voor woningen en voorzieningen weergegeven. In hoofdstuk 5 zijn de randvoorwaarden benoemd die het inzetten op deelmobiliteit tot een succes maken.

2. Kenmerken locatie

De Stationstuinen

In dit hoofdstuk zijn de locatiemarken van De Stationstuinen en Barendrecht opgenomen. In de analyse is de focus gelegd op de stedelijkheid, de bereikbaarheid van de ontwikkellocatie en het huidige autobezit en -gebruik.

2.1 Stedelijkheidsgraad

Barendrecht is een gemeente ten zuiden van de gemeente Rotterdam. Gezien de ligging is sprake van een sterke relatie tussen deze twee plaatsen, waardoor Barendrecht functioneert als "satellietstad" van Rotterdam. Volgens recente CBS-cijfers uit 2023 beschikt Barendrecht over 48.805 inwoners. De laatste jaren is geen sprake meer van een grote toename van het aantal inwoners geweest, maar eerder sprake van een stagnatie. De ontwikkeling van De Stationstuinen resulteert in een nieuwe grote woningbouwimpuls, wat als vanzelfsprekend zijn doorwerking heeft op het aantal inwoners.

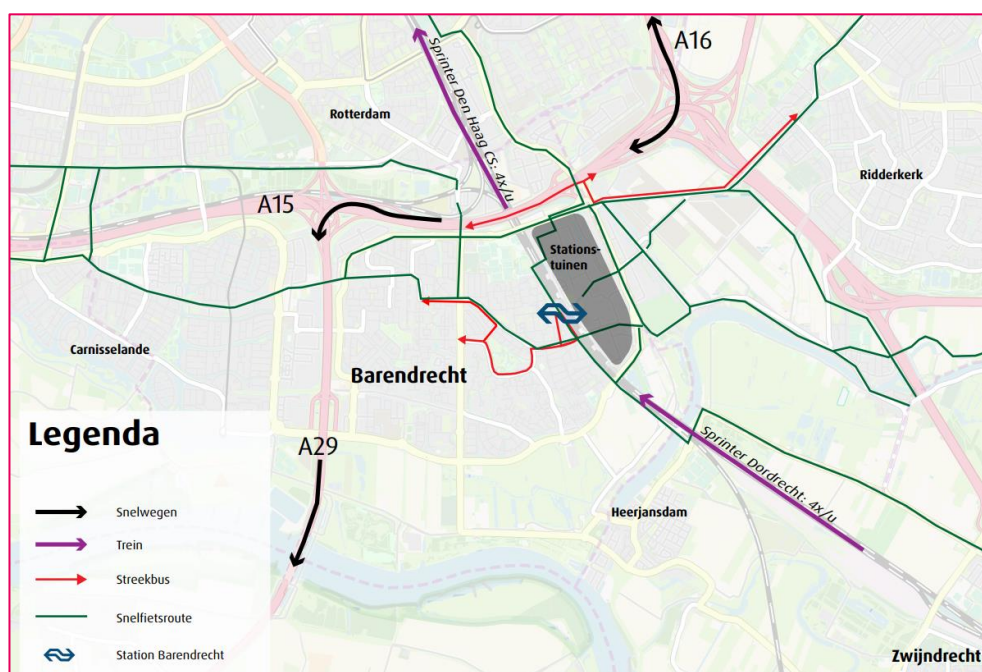
De gemeente Barendrecht kent, op basis van recente CBS gegevens, de stedelijkheidsgraad '2. Sterk stedelijk'. De mate van stedelijkheid wordt bepaald op basis van de gemiddelde omgevingsadressendichtheid (oad) van een gebied. Voor een sterk stedelijk gebied geldt een oad van 1.500 tot 2.500 adressen per km². Barendrecht heeft een oad van 1.680 adressen per km² (op basis van cijfers uit 2023). Barendrecht ligt net boven de grens van 1.500 adressen per km², waardoor de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' passend is.

De stedelijkheid van de gemeente Barendrecht is vergelijkbaar met andere nabij gelegen gemeenten zoals Zwijndrecht, Capelle aan den IJssel, Hellevoetsluis, Alblasserdam en Ridderkerk. De gemeente Rotterdam is aangemerkt als 'zeer sterk stedelijk', net zoals Schiedam en Vlaardingen.

2.2 Bereikbaarheid

De gemeente Barendrecht ligt ten zuiden van de A15, die een fysieke barrière vormt met de stad Rotterdam (zie figuur 2.1). Daarnaast wordt Barendrecht in tweeën gesplitst door de A29 richting Numansdorp en ligt het dicht tegen de A15/A16 richting Dordrecht in het zuiden en Rotterdam in noordelijke richting. De gemeente Barendrecht is dus goed bereikbaar met de auto. Met de trein beschikt Barendrecht over een rechtstreekse verbinding met Rotterdam en Dordrecht. Op het treinstation halteren op dit moment in het

uur vier sprinters in beide richtingen.⁴ Vanaf station Barendrecht vertrekken in totaal 5 buslijnen. Via deze buslijnen staat Barendrecht in rechtstreekse verbinding met Rotterdam Zuidplein, Kralingse Zoom via Keizerswaard, Carnisselande, Ridderkerk en Heerjansdam. Naast de auto is Barendrecht dus ook goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zeker voor de toekomstige bewoners van De Stationstuinen, aangezien het station op loopafstand ligt (zie figuur 2.1). Tevens wordt met de ontwikkeling van De Stationstuinen vooral ingezet op langzaam verkeer (voetganger en fietser), waardoor deze voldoende ruimte krijgen in het plan. Zo zijn het centrum en het treinstation op loopafstand, en worden De Stationstuinen aangesloten op de huidige snelfietsroutes F15 en F16. Via dit netwerk liggen Rotterdam Zuid (Zuidplein) en het centrum van Zwijndrecht op circa 30 minuten fietsafstand.



Figuur 2.1: Ligging en bereikbaarheid Stationstuinen Barendrecht (bron: Open StreetMap)

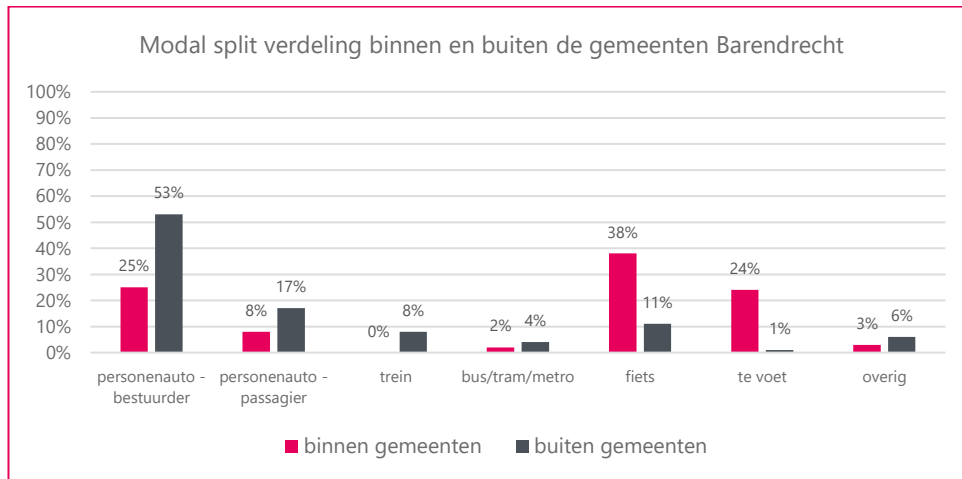
2.3 Autobezit

Het daadwerkelijk autobezit per huishouden is een belangrijke graadmeter in het bepalen van een passende parkeernorm voor woningen. Om die reden is nader onderzocht hoe het gemiddelde autobezit in Barendrecht zich verhoudt tot de rest van Nederland. Volgens de regionale klimaatmonitor van de Rijksoverheid heeft Barendrecht een autobezit van 1,23 auto's per huishouden, ten opzichte van 1,08 gemiddeld in Nederland. De trend in het autobezit is redelijk gelijk aan de algemene trend in Nederland. In Barendrecht groeide het autobezit over de laatste vijf jaar met 1,65%. Dit is iets hoger dan de algemene trend in Nederland (0,93%).

⁴ Vanaf december 2023 wordt dat weer 6 sprinters per uur.

2.4 Autogebruik

Op basis van ODIN is inzicht verkregen in de modal split van Barendrecht (zie figuur 2.2). Hierbij is onderscheid gemaakt naar de ritten binnen Barendrecht en de ritten van of naar Barendrecht.



Figuur 2.2: Modal split in aantal verplaatsingen/ritten, onderverdeeld in verplaatsingen binnen én buiten de eigen gemeenten (bron: ODIN)

Binnen de eigen gemeentegrenzen wordt vooral fietsend en lopend gereisd (62%).⁵ Van de ritten binnen de gemeente Barendrecht wordt 33% met de auto uitgevoerd, waarvan 25% als bestuurder. Voor de verplaatsingen buiten de eigen gemeente ligt het autogebruik hoger. Voor 70% van de verplaatsingen wordt de auto gebruikt, waarvan 53% als bestuurder. Buiten de eigen gemeentegrenzen wordt vaker het openbaar vervoer gebruikt. Het lage aandeel fiets is te verklaren vanwege de lange fietsafstanden tot andere gemeenten met een relatie. Alleen de gemeente Rotterdam, Ridderkerk en Zwijndrecht zijn op fietsafstand, waar deze gemeenten ook goed met de trein zijn te bereiken.

De verdeling over de vervoerwijzen is gebaseerd op alle inwoners in Barendrecht, dus zowel van het centrum als Carnisselande, waarbij de bereikbaarheid van de alternatieven, met name de OV-alternatieven anders is dan voor De Stationstuinen. Met de ontwikkeling van De Stationstuinen wordt vanwege de ligging nabij het station en afstand tot voorzieningen verwacht dat het autogebruik lager zal liggen. De nabijheid van het station en voorzieningen is voor De Stationstuinen namelijk veel beter dan voor een groot deel van Barendrecht.

⁵ 38% fiets + 24% voetganger.

3. Parkeerconcept

Parkeren is een onderwerp dat een sterke invloed heeft op het functioneren van De Stationstuinen. Vanwege het belang van dit thema heeft de gemeente Barendrecht samen met de initiatiefnemers een concrete aanpak uitgewerkt in het 'Plan van Aanpak Mobiliteit'. Zo wordt de nieuwe wijk ingericht volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service, en de Priveauto). Dat betekent dat het verkeer binnen het gebied gestuurd wordt op een prioriteit voor het langzaam verkeer, waarbij de privéauto in de hiërarchie als laatste aanbod komt. Het doel van een dergelijke aanpak is een beperkt autogebruik en -bezit.

Om een openbare ruimte van hoge kwaliteit aan te kunnen bieden is het van belang om het straatparkeren zoveel mogelijk te beperken. Zo speel je namelijk meer ruimte vrij voor groen, water en voor wandelen en fietsen. Om dit te bereiken is in het Ontwikkeldkader veel aandacht besteed aan het parkeerconcept van De Stationstuinen, dat bestaat uit de volgende vier pijlers, die hierna worden toegelicht:

1. Parkeren op afstand;
2. Invoeren van parkeerregulering;
3. Aanbieden van deelmobiliteit in hubs; en
4. Hanteren van lage parkeernormen.

3.1 Parkeren op afstand

Om de openbare ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten, en het straatparkeren zoveel mogelijk te reduceren, worden in De Stationstuinen collectieve parkeervoorzieningen gerealiseerd waarin de auto's van bewoners, bezoekers en werknemers geparkeerd kunnen worden. Door het parkeren in parkeerhubs op te vangen (zie figuur 3.1) staan er minder auto's in de straat voor de deur. Hierdoor kan de ruimte op straat of op eigen terrein voor andere doeleinden worden ingericht dan de auto, wat de ruimtelijke kwaliteit van De Stationstuinen ten goede komt. De collectieve parkeervoorzieningen liggen verspreid in het gebied op acceptabele loopafstanden van de functies. Vanaf de woonblokken liggen de parkeervoorzieningen binnen een straal van 200 meter en voor de overige voorzieningen is een afstand van 250 meter gehanteerd. Ter bevordering van het gebruik van deze parkhubs is het van belang de verschillende looproutes aantrekkelijk in te richten, waarbij de beleving van de voetganger centraal staat.

Ter bevordering van het dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden de parkeerplaatsen in de collectieve parkeervoorzieningen ook zoveel mogelijk openbaar aangeboden. Dit is van belang voor het efficiënt benutten van iedere parkeerplaats, waardoor het ook mogelijk is minder parkeerplaatsen te realiseren. Ook wordt in deze collectieve parkeervoorzieningen deelmobiliteit aangeboden. Dit wordt in paragraaf 3.3 nader toegelicht.



Figuur 3.1: Weergave principe parkeeroplossingen met hubs (in oranje)

3.2 Parkeerregulering

Om parkeerverlast te verminderen of te voorkomen, en om duurzame andere keuzes voor de auto aan te moedigen, is het van belang parkeerregulering in te voeren. Een bepalende factor in het invoeren van gereguleerd parkeren is het toepassen van passende tarieven (marktconform), of het invoeren van sturend parkeerbeleid. Het toepassen van passende tarieven wordt verder in deze rapportage marktconform genoemd. Dit type beleid is momenteel nog de standaard.

Een keuze in één van deze twee regulerings-varianten heeft invloed op het daadwerkelijke autobezit en -gebruik van de toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers. Dit heeft dus ook invloed op het benodigde aantal parkeerplaatsen. Het verschil tussen de twee reguleringsvarianten is:

1. **marktconform parkeerbeleid** het hanteren van een vlak tarief (tijd per euro) is in veel gemeenten nog de meest voorkomende variant. Per doelgroep geldt een vastgelegd tarief zonder ingestelde plafonds, waardoor het voor bijvoorbeeld bewoners mogelijk is meerdere parkeervergunningen aan te vragen.
2. **sturend parkeerbeleid:** bevordert het selectief gebruik van de auto en beperkt hiermee de groei van de automobilité ten gunste van bijvoorbeeld de leefbaarheid. De tarifiering kan per gebied en type aanbod sterk verschillen. Daarnaast worden plafonds ingesteld, om zo het autobezit te beperken.

Voor De Stationstuinen is het uitgangspunt dat de tarieven passen bij het parkeerconcept. Over de hoogte van de tarieven is nog geen besluit genomen. De uitgangspunten zijn dat het straatparkeren duurder is dan hubparkeren en dat het aantal abonnementen en daarmee

het aantal parkeerplaatsen voor bewoners, is gebonden aan een maximum (plafond). Hiermee wordt ingezet op sturend parkeerbeleid.

In tabel 3.1 is een benchmark met parkeertarieven opgenomen.⁶ In Rotterdam gelden voor de hele stad dezelfde tarieven voor zowel abonnementen als vergunningen. Alleen de tarieven voor het straat- en garageparkeren variëren per locatie. In Leidsche Rijn hebben woongebouwen en bedrijven parkeergelegenheid in garages. Bewoners en ondernemers kunnen daarom geen parkeervergunning en abonnementen krijgen. In het centrum van Dordrecht gelden per parkeergarage verschillende tarieven. Wel biedt Dordrecht abonnementen en vergunningen aan, waaronder ook een 2^e vergunning voor bedrijven.

	Rotterdam Centrum	Rotterdam Zuidplein	Leidsche Rijn Centrum	Dordrecht Centrum
bewoners (abonnement; per maand)	€ 31,31	€ 31,31	n.v.t.	€ 20,71
bedrijven (abonnement; per maand)	€ 70,46	€ 70,46	n.v.t.	€ 103,25
bewoners (parkeervergunning; per maand)	€ 8,20/€ 22,10	€ 8,20/€ 22,10	n.v.t.	€ 10,00/€ 30,00
bedrijven (parkeervergunning; per maand)	€ 43,60	€ 43,60	n.v.t.	€ 29,99/€ 59,98
straatparkeren (uurtarief)	€ 5,52	€ 1,92	€ 4,01	€ 3,30
parkeergarages (uurtarief)	€ 3,50	€ 3,16	€ 2,64	€ 1,30 - € 2,30

Tabel 3.1: Benchmark parkeertarieven De Stationstuinen (inclusief btw, prijspeil 2023)

3.3 Deelmobiliteit in hubs

3.3.1 Deelmobiliteit als middel, niet als doel

Hoewel deelmobiliteit inmiddels de status van modern en duurzaam heeft gekregen, mag niet vergeten worden dat het concept geen doel op zich is. De behoefte is gekomen omdat wegen en steden vol staan met auto's, die door enkele personen gebruikt worden en het grootste deel van de tijd stil staan. De inzet van deelmobiliteit kan dus ruimte besparen en biedt de mogelijkheid deze ruimte op andere manieren in te zetten.

De vrijgespeelde ruimte kan worden ingevuld met groen, waarbij meer natuur de stad in wordt gebracht en ook CO₂ uitstoot wordt bestreden. Daarnaast kan de ruimte worden opgevuld met woningen, wat zeker in de huidige woningschaarste een welkome invulling zou zijn. Denk ook aan meer ruimte voor voetganger en fietser, de actieve vormen van verplaatsing. Gezondere levensstijlen worden gestimuleerd. Dit sluit ook aan bij de visie van De Stationstuinen in Barendrecht. Waar het aanbieden van deelauto's aan toekomstige bewoners één van de middelen is om het autobezit en -gebruik te reduceren. Het is een belangrijke maatregel, maar wel maar één binnen een volledig pakket aan maatregelen binnen het vooruitstrevende parkeerconcept.

⁶ Zwijndrecht en Capelle aan den IJssel zijn niet in de benchmark opgenomen, omdat het gebied met parkeerregulering te beperkt is om voor tarieven als referentie te kunnen fungeren.

3.3.2 Invulling van het deelmobiliteitsconcept van De Stationstuinen

Naast deelauto's worden binnen De Stationstuinen ook deelfietsen, -scooters en bakfietsen aangeboden voor bewoners en bezoekers als alternatief voor het gebruik en bezit van een eigen auto. Door het aanbieden van deelvoertuigen in verschillende types en vereenvoudiging van de bereikbaarheid zal het gebruik toenemen. De deelmobiliteitsconcepten worden voor bewoners gebundeld aangeboden in de openbare parkeerhubs.

Zoals benoemd in het Ontwikkeldkader is het uitgangspunt dat maximaal 20% van de parkeervraag in De Stationstuinen kan worden beïnvloed. Van deze 20% kan één deelauto in totaal vijf privéauto's vervangen. Specifiek voor sociale huur geldt dat woningcorporaties, mits goed onderbouwd en geborgd, maximaal 40% van de parkeervraag met deelmobiliteit mag opvangen. Hierbij blijft het uitgangspunt dat één deelauto vijf privéauto's vervangt.⁷

Door in te zetten op het aanbieden van deelmobiliteit neemt de vraag naar parkeerplaatsen af. Voor een deel van de bewoners is namelijk, door de combinatie van goed openbaar vervoer, goede fietsvoorzieningen en de aanwezigheid van deelmobiliteit, een goede mix van alternatieven voor een eigen auto beschikbaar.

3.4 Huidige parkeernormen

Het parkeerbeleid van de gemeente Barendrecht en de daarbij horende parkeernormen zijn vastgesteld in de Parkeernota Barendrecht 2018. Gegeven de ontwikkeling van De Stationstuinen zijn voor dit plan gebiedsspecifieke parkeernormen vastgesteld in het Ontwikkeldkader De Stationstuinen. Vanwege het beoogde parkeerconcept is in het ontwikkelkader op een aantal punten afgeweken van de gemeentelijke normen, namelijk de bezoekersnorm, de parkeernorm voor een campus (ROC), de lage middeldure huur- en koopwoningen en de horecavoorzieningen. Ook is in de parkeernormen voor sociale huur onderscheid gemaakt in primair (met een omvang van 55 tot 60 m² GO) en secundair (een omvang van 65 tot 75 m² GO).

Bij het toepassen van parkeernormen is het van belang rekening te houden met de ligging en stedelijkheid. Op basis van een studie⁸ is voor De Stationstuinen uitgegaan van een 'centrumlocatie' in een 'sterk stedelijk' gebied. Hier ligt het volgende aan ten grondslag:

- de ligging van het gebied naast het station;
- de hoge dichtheid van het bouwprogramma;
- het type woningen dat gerealiseerd gaat worden;
- de opzet met parkeren op afstand.

⁷ Vanuit de gemeente wordt het initiatief genomen om deelmobiliteit uit te rollen binnen De Stationstuinen. Op strategisch niveau maken de gemeente en initiatiefnemers in het gebied bij aanvang van de ontwikkeling afspraken over de langjarige beschikbaarheid en exploitatie van deelmobiliteit. Dit wordt vastgelegd in het Plan van Aanpak Mobiliteit. Indien het gebruik van deelmobiliteit anders uitpakt dan vooraf verwacht, heeft de gemeente de mogelijkheid om de hiervoor genoemde deelmobiliteitsfactor voor latere ontwikkelfases aan te passen.

⁸ Mobiliteitsmilieu Stationstuinen Barendrecht, Goudappel Coffeng, 27 maart 2022.

In de tabellen 3.2 en 3.3 zijn de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader opgenomen. De normen zoals weergegeven in tabel 3.2 voor woonfuncties is exclusief het bezoekersdeel. Voor het bezoekersparkeren is in het Ontwikkeldkader een norm van 0,2 per woning vastgesteld.

woningtype	functie i.r.t. parkeernorm	norm
appartement, sociale huur, primair (55-60 m ²)	huur, etage	0,5
appartement, sociale huur, secundair (65-75 m ²)	huur, etage	0,9
appartement, lage/middeldure huur en koop	koop/huur, etage	0,5
appartement, middeldure huur en koop	koop/huur, etage	1,0
appartement/grondgebonden, duur (75-95 m ²)	koop, etage, duur	1,1
appartement/grondgebonden, duur (95-135 m ²)	vrije sector	1,1
appartement/grondgebonden, duur (> 135 m ²)	koop, tussen/hoek	1,1

Tabel 3.2: Parkeernormen woonfuncties (exclusief bezoekers) (bron: Ontwikkeldkader De Stationstuinen, alle oppervlaktes in m² GO)

functie	typering	norm	eenheid
werken	commerciële dienstverlening (kantoren zonder baliefunctie)	1,4	per 100 m ² bvo
supermarkt	buurtsupermarkt	1,9	per 100 m ² bvo
horeca	café/bar/cafetaria	4,0	per 100 m ² bvo
detailhandel niet dagelijks	hoofdwinkelcentrum en wijkcentrum	3,8	per 100 m ² bvo
campus voortgezet onderwijs	onderwijs (ROC)	3,8	per 100 m ² bvo
primair onderwijs en BSO	kinderdagverblijf	0,9	per 100 m ² bvo
maatschappelijk overig	gezondheidscentrum	4,8	per 100 m ² bvo
cultuur	filmtheater/filmhuis	2,6	per 100 m ² bvo
sport	fitnessstudio/sportschool	1,4	per 100 m ² bvo

Tabel 3.3: Parkeernormen voorzieningen (bron: Ontwikkeldkader De Stationstuinen)

4. Passende parkeernormen

Op basis van de locatie en het parkeerconcept van De Stationstuinen zijn de passende parkeernormen afgeleid. In dit hoofdstuk zijn in paragraaf 4.1 de passende normen voor woningen weergegeven en in paragraaf 4.2 de passende normen voor voorzieningen. Deze passende parkeernormen zijn bepaald op basis van verzamelde data (CBS-microdata, modal splits) en een uitgevoerde referentiestudie.

4.1 Woningen

4.1.1 Aanpak

Op basis van landelijke (niet-rechtstreeks-openbare) CBS-data is onderzoek gedaan naar het daadwerkelijke autobezit per woningtypologie. Omdat de data alleen informatie over autobezit van bewoners bevat zijn de gepresenteerde waarden *exclusief* een bezoekersaandeel. De cijfers over autobezit zijn gebaseerd op landelijke (niet-rechtstreeks-openbare) CBS-data, waar bewerkingsslagen in zijn doorgevoerd. Zo is bovenop de data rekening gehouden met:

- grijze en buitenlandse kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS zijn geregistreerd);
- trend in autobezit.

Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Op basis van grootschalig kentekenonderzoek door Goudappel in woonbuurten in Nederland blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens gemiddeld circa 8% bedraagt. Dit percentage wordt als correctie meegenomen.

Trend in autobezit

In de (niet-rechtstreeks-openbare) CBS-data is geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De microdata zegt iets over het huidige autobezit maar zegt niks over het toekomstige autobezit. Uit een analyse blijkt dat het autobezit in de gemeente Barendrecht over de afgelopen vijf jaar met circa 1,65% is gestegen (zie hoofdstuk 2). Er is in dit onderzoek uitgegaan dat deze trend zich doorzet waardoor het autobezit met 1,65% wordt opgehoogd om rekening te houden met een hoger autobezit in de toekomst.

Bezoekersdeel geen onderdeel van CBS-microdata

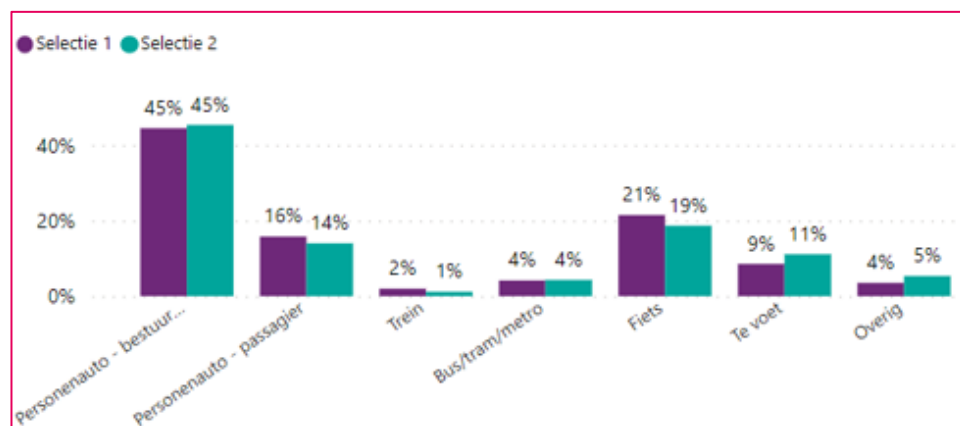
De (niet-rechtstreeks-openbare) CBS-data laat het autobezit per huishouden zien. In gemeentelijke parkeernormen zit echter ook een bezoekersdeel inbegrepen voor het bezoek van woningen. Het bezoekersaandeel vormt geen onderdeel van het autobezit en dient zodoende nog handmatig te worden toegevoegd aan de (niet-rechtstreeks-openbare) CBS-data over autobezit.

4.1.2 Referentiestudie

Bij het opstellen van passende parkeernormen voor De Stationstuinen is een referentiestudie uitgevoerd naar vergelijkbare wijken in Nederland. De geselecteerde referenties zijn bepaald op basis van de ligging ten opzichte van een trein- of metrostation, gelegen in een centrum of schil-centrum en de stedelijkheidsgraad (2. Sterk stedelijk) van de wijk. Daarnaast moeten de bestaande wijken beschikken over een variatie aan verschillende type woningen, bij voorkeur nieuwbouw. De geselecteerde wijken/buurtten zijn:

- Capelle aan den IJssel: de wijk Middelwatering West (deels gereguleerd parkeren);
- Zwijndrecht: de wijken Centrum en Noord (deels gereguleerd parkeren);
- Vlaardingen: de wijk Westwijk (niet-gereguleerd parkeren);
- Leidschenveen Ypenburg (niet-gereguleerd parkeren);
- Utrecht: de wijk Leidsche Rijn (deels gereguleerd parkeren).

In figuur 4.1 is de modal split van Barendrecht (selectie 1) vergeleken met de gemiddelde modal split van de geselecteerde wijken/buurtten (selectie 2; referenties). Uit figuur 4.1 blijkt dat de gekozen referenties een vergelijkbaar gebruik van de vervoerswijzen kennen als Barendrecht, waarmee de geselecteerde wijken/buurtten geschikte referenties zijn.⁹



Figuur 4.1: Vergelijking modal split Barendrecht (paars) met vergelijkbare sterk stedelijke gemeente (groen) (bron: ODIN)

4.1.3 Passende parkeernormen woningen (bewoners) voor De Stationstuinen

Uit de analyse naar het daadwerkelijke autobezit van zowel Barendrecht als de referenties, blijkt nagenoeg geen verschil te zitten in het autobezit in een deels gereguleerde en niet-gereguleerde wijk. Alle geanalyseerde gereguleerde wijken beschikken over vraagvolgend parkeerbeleid, waar dus niet wordt gestuurd op een vergunningenplafond. Het verschil in het daadwerkelijke autobezit tussen gereguleerd en niet-gereguleerd zit met name in de grotere sociale huurappartementen (secundair), de goedkope en middeldure huur en goedkope koopwoningen. Het verschil bedraagt 0,1 parkeerplaats per woning.

⁹ Vergelijking met de individuele wijken/buurtten laat een vergelijkbaar beeld zien.

Met het invoeren van sturend parkeerbeleid wordt een vergunningenplafond ingesteld. Dit houdt in dat per huishouden een maximum van één auto geldt. Dit maakt dus een maximumparkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning mogelijk. Bij vraagvolgend parkeerbeleid blijft het echter mogelijk als bewoner meerdere abonnementen aan te schaffen, waardoor het daadwerkelijke autobezit hoger kan uitvallen. De passende parkeernormen voor De Stationstuinen zijn weergegeven in tabel 4.1. Dit is exclusief het bezoekersparkeren. In de tabel zijn ook de normen weergegeven zoals vastgesteld in het Ontwikkeldkader.

woningtypologie	norm			eenheid
	Ontwikkeldkader	vraagvolgend	sturend	
sociale huur, appartement, primair	0,5	0,5	0,5	per woning
sociale huur, appartement, secundair	0,9	0,7	0,6	per woning
huur, goedkoop, tot 74 m ² gbo	0,5	0,9	0,7	per woning
huur, middelduur, 75 tot 124 m ² gbo	1,0	1,1	1,0	per woning
huur, duur, vanaf 125 m ² gbo	1,1	1,3	1,0	per woning
koop, goedkoop, tot 74 m ² gbo	0,5	1,1	1,0	per woning
koop, middelduur, 75 tot 124 m ² gbo	1,0	1,3	1,0	per woning
koop, duur, vanaf 125 m ² gbo	1,1	1,6	1,0	per woning

Tabel 4.1: Passende parkeernormen woningen De Stationstuinen Barendrecht (exclusief bezoekersparkeren)

Het Ontwikkeldkader gaat uit van een sturend principe van parkeernormen, namelijk dat er maar een beperkt aantal parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Uit tabel 4.1 blijkt dat voor een aantal categorieën woningen van een lagere parkeernorm kan worden uitgegaan dan in het Ontwikkeldkader is opgenomen. Voor andere categorieën juist een hogere parkeernorm van toepassing. Toch zijn de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader passend voor de ontwikkeling van De Stationstuinen. Dit omdat binnen De Stationstuinen een mix aan woningen over de verschillende klassen wordt gerealiseerd en het parkeren binnen hubs is voorzien.

Bezoekersnorm

De passende parkeernormen zoals weergegeven in tabel 4.1 zijn exclusief bezoekersparkeren. Volgens het Ontwikkeldkader is een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning passend voor De Stationstuinen. Uit onderzoek in 16 Nederlandse steden¹⁰ blijkt een waarde van 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers echter ook voldoende in sterk stedelijk gebied (stedelijkheidsgraad 2) met parkeerregulering. Dit is het klimaat dat in De Stationstuinen wordt gecreëerd. Daarnaast beschikken De Stationstuinen over zeer gunstige mobiliteitsalternatieven, en gereguleerd parkeren.

De hoogte van de passende bezoekersnorm is afhankelijk van het type parkeerregulering en eventueel een bezoekersregeling voor het parkeren van bezoek. Wanneer bezoekers het reguliere parkeertarief betalen is het advies om 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoek te

¹⁰ Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, Sweco en Stienstra, bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (november 2021).

hanteren. Echter wanneer er voor wordt gekozen om een bezoekersregeling te introduceren, waarmee bezoekers goedkoper kunnen parkeren, is een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning passend.

4.2 Voorzieningen

4.2.1 Aanpak

Goudappel is sinds lange tijd de adviseur voor CROW op het gebied van parkeerkencijfers en verkeersgeneratiekentallen. Op basis van meerdere factoren, waaronder de modal split van een bepaalde omgeving (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom, buitengebied), het autogebruik per doelgroep (bezoeker, werknemer) en per motief (van/naar het werk, onderwijs, overig) is per variant passende normen voor voorzieningen bepaald. Dit is gedaan door inzicht te krijgen in het autogebruik in Barendrecht.

Een parkeernorm is onderverdeeld in een deel voor werknemers en een deel voor bezoekers (zie tabel 4.2). Om een passende norm te bepalen is het van belang inzicht te krijgen in het autogebruik van deze twee doelgroepen. Het startpunt hierbij zijn de parkeerkencijfers van CROW. Vanwege de ligging ten opzichte van het station, het parkeren op afstand in hubs en de parkeerregulering die gaat gelden, zijn als basis de gemiddelde CROW kencijfers van de stedelijke zone centrum gehanteerd. Deze waarde ligt gelijk aan de parkeernormen in Barendrecht voor het centrumgebied.

functie	typering	CROW kencijfers	aandeel doelgroep		aandeel
		gem.	bezoek	werknemers	bezoek
werken	commerciële dienstverlening	1,6	0,31	1,24	20%
gezondheidszorg	gezondheidscentrum	1,55	0,85	0,70	55%
kinderdagverblijf/bso	kinderdagverblijf (crèche)	0,90	0,00	0,90	0%
basisonderwijs	basisonderwijs	0,75	0,00	0,75	0%
voortgezet onderwijs	ROC	4,20	0,29	3,91	7%
bibliotheek	bibliotheek	0,45	0,44	0,01	97%
muziek- en creativiteitscentra	theater/schouwburg	7,30	6,35	0,95	87%
buurthuis/wijkcentrum	filmtheater/filmhuis	2,60	2,52	0,08	97%
café/bar/cafetaria	café/bar/cafetaria	5,00	4,00	1,00	80%
restaurant	restaurant (incl. fastfoodrestaurant)	9,00	8,10	0,90	90%
sporthal	sporthal	1,45	1,44	0,01	99%
fitness	fitnessstudio/sportschool	1,40	1,30	0,10	93%
voetbal	sportveld	20,0	19,00	1,00	95%
tennis	tennishal	0,30	0,26	0,04	87%
supermarkt	buurtsupermarkt	1,90	1,69	0,21	89%
overig dagelijks en niet-dagelijks	buurtcentrum	3,10	2,23	0,87	72%

Tabel 4.2: CROW kencijfers en aandelen bezoek en werknemers (in parkeerplaatsen per 100 m² bvo, voor basisonderwijs per leslokaal, voor ROC geldt per 100 leerlingen en voor sportveld per hectare)

4.2.2 Autogebruik bezoekers De Stationstuinen

Het uitgangspunt van De Stationstuinen is dat er nagenoeg geen bezoekers van buiten de eigen buurt worden aangetrokken. De voornaamste parkeervraag is die voor werknemers, die gelijk blijft aan de waarde in het CROW kencijfer. Alle voorzieningen zijn ondersteunend voor de te realiseren woonwijk en beschikken *niet* over een bovenwijkse rol. Het autogebruik voor korte ritten is daarom bepalend. In paragraaf 2.4 autogebruik is geconcludeerd dat van de verplaatsingen binnen de eigen gemeentegrenzen 25% met de auto (als bestuurder) worden uitgevoerd, hier zitten ook bovenwijkse ritten bij. Voor De Stationstuinen, waarbij alle voorzieningen buurtgericht zijn, is uitgegaan van een maximaal autogebruik voor bezoekers van 10%.

Voor de variant met het sturende parkeerbeleid, waarbij de tarieven hoger zijn, wordt het nog minder aantrekkelijk voor bezoekers om met de auto naar De Stationstuinen te reizen. Wij verwachten dan ook een verdere reductie op het bezoekersaandeel. Voor de sturende variant gaan wij uit van 5% autogebruik voor bezoekers ten opzichte van de 10% autogebruik voor de marktconforme variant.

4.2.3 Voorstel maatwerknormen voorzieningen

In tabel 4.3 op de volgende pagina zijn de maatwerk parkeernormen weergegeven voor de door de gemeente Barendrecht opgegeven voorzieningen. In vergelijking tot het ontwikkelkader is het functieprogramma voor de voorzieningen nader uitgewerkt, waardoor in deze tabel meer functies zijn weergegeven dan in tabel 3.3. Aangezien De Stationstuinen niet beschikken over een bovenwijkse functie, is het uitgangspunt dat de voorzieningen met name bestemd zijn voor de toekomstige bewoners en gebruikers. Alle functies beschikken dus over een 'buurt/wijkfunctie'.

De parkeernormen binnen het Ontwikkeldkader gaan uit van voorzieningen die ook een bovenwijkse rol vervullen. Daarom liggen de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader hoger dan de maatwerknormen. Gegeven het beoogd uurtarief zijn voor De Stationstuinen de buurtgerichte maatwerknormen passend bij de verdere ontwikkeling. Echter hierbij is het uitgangspunt dat de voorzieningen buurtgericht zijn én dat bezoekers zelf de parkeerkosten dragen. Wanneer dit niet het geval is, bijvoorbeeld omdat het bedrijf dat zij bezoeken betaald (denk aan uitrijkaarten bij bijvoorbeeld een supermarkt), dan gelden de maatwerkparkeernormen niet. In dat geval zijn de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader passend.

functie	typering	norm				eenheid
		CROW	ontwikkeldkader	buurtgericht	buurtgericht - sturend	
werken	commerciële dienstverlening	1,6	1,4	1,4	1,3	per 100 m ² bvo
gezondheidszorg	gezondheidscentrum	1,6	4,8	1,2	1,0	per 100 m ² bvo
kinderdagverblijf/bso	kinderdagverblijf (crèche)	0,9	0,9	0,9	0,9	per 100 m ² bvo
basisonderwijs	basisonderwijs	0,8		0,9	0,9	per leslokaal
voortgezet onderwijs	ROC	4,2	3,8	1,4	1,4	per 100 leerlingen
bibliotheek	bibliotheek	0,5		0,2	0,1	per 100 m ² bvo
muziek- en creativiteitscentra	theater/schouwburg	7,3		3,6	2,3	per 100 m ² bvo
buurthuis/wijkcentrum	filmtheater/filmhuis	2,0	2,6	1,2	0,6	per 100 m ² bvo
café/bar/cafetaria	café/bar/cafetaria	5,0	4,0	4,0	2,9	per 100 m ² bvo
restaurant	restaurant (incl. fastfoodrestaurant)	9,0		5,1	3,5	per 100 m ² bvo
sporthal	sporthal	1,5		0,6	0,3	per 100 m ² bvo
fitness	fitnessstudio/sportschool	1,4	1,4	0,7	0,4	per 100 m ² bvo
voetbal	sportveld	20,0		8,6	4,8	per ha. netto terrein
tennis	tennishal	0,3		0,1	0,1	per 100 m ² bvo
supermarkt	buurtsupermarkt	1,9	1,9	0,9	0,6	per 100 m ² bvo
overig dagelijks en niet-dagelijks	buurtcentrum	3,1	3,8	1,4	1,1	per 100 m ² bvo

Tabel 4.3: Maatwerknormen voorzieningen De Stationstuinen

4.3 Conclusie passende parkeernormen

Op basis van de analyse naar passende parkeernormen blijkt dat voor woningen de sturende parkeernormen uit het Ontwikkeldkader passend zijn voor de ontwikkeling van De Stationstuinen. Dit geldt zowel voor het bewonersdeel als het bezoekersdeel. Daarbij geldt dat de bezoekersnorm nog kan worden gereduceerd tot 0,1 parkeerplaats per woning, wanneer géén bezoekersregeling wordt geïntroduceerd.

Voor de voorzieningen zijn de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader te hoog. Vanwege de buurtgerichte oriëntatie van de voorzieningen en het gegeven dat bezoekers zelf de parkeerkosten betalen kunnen de parkeernormen worden gereduceerd tot de buurtgerichte maatwerknormen uit deze rapportage. Wanneer de voorzieningen niet buurtgericht zijn, of wanneer de bezoekers geen parkeerkosten hoeven te dragen, gelden de parkeernormen uit het Ontwikkeldkader.

5. Randvoorwaarden voor succesvolle deelmobiliteit

Om deelmobiliteit tot een succes te maken, is het van belang een gevoel te krijgen bij de meest recente inzichten met betrekking tot de doelgroepen die gebruik maken van de deelauto, en wat het effect is van deelmobiliteit op het autogebruik en -bezit. Vervolgens worden randvoorwaarden benoemd waar rekening mee moet worden gehouden om deelmobiliteit tot een succes te maken.

5.1 Het effect van deelmobiliteit

Een auto, elektrische scooter of fiets die gebruikt wordt door talloze reizigers: deelmobiliteit belooft minder auto's in de stad. Maar in hoeverre wordt deelmobiliteit daadwerkelijk gebruikt door de huidige consument? Volgens een inschatting van CROW is het totaal aantal deelauto's in 2022 opnieuw toegenomen. Met name het aandeel volledig elektrische deelauto's die de gebruiker opent zonder sleutel en achterlaat op de plaats van vertrek steeg aanzienlijk¹¹. Dit is ook de klassieke deelauto die veelvuldig wordt aangeboden in stedelijke omgevingen bij een (woningbouw) ontwikkeling. Dit zijn deelauto's met een vaste standplaats, al is een diversiteit van het aanbod in deelauto's uiteraard ook belangrijk om aan de individuele vraag van autodelers te voldoen. Bijna de helft van autodelers is namelijk lid van meerdere aanbieders, blijkt uit cijfers van het CROW.

Autodelen groeit het snelst in (zeer)stedelijk gebied, waar momenteel 2% van het totaal aantal particuliere auto's een deelauto betreft. Gezien de stedelijkheidsgraad van Barendrecht zijn De Stationstuinen dan ook een uiterst geschikte ontwikkellocatie om deelauto's, onder bepaalde randvoorwaarden, tot een succes te maken. De mate van verstedelijking van de woonomgeving is namelijk van groot belang, aangezien dit gerelateerd blijkt te zijn aan deelgebruik¹².

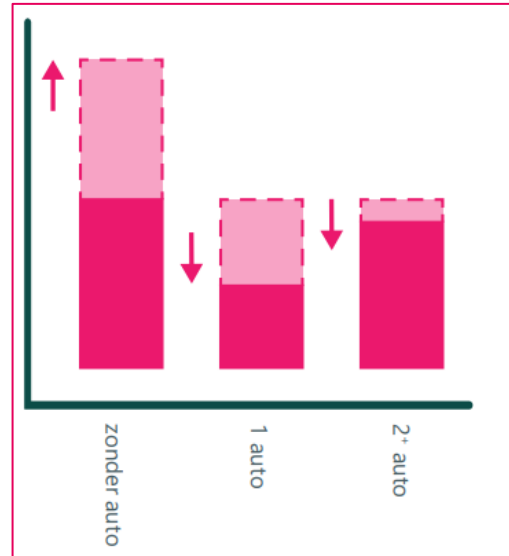
Uit onderzoek blijkt dat ook dat de meerderheid van deelmobiliteit gebruikers (zeer)positief zijn over hun ervaringen. Maar waar gebruiken zij de deelauto dan voor? Uit onderzoek van I&O research¹³ is het belangrijkste motief voor Nederlanders om niet zelf verantwoordelijk te zijn voor de aanschaf van 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

¹¹ Cijfers over het aanbod deelauto's. Geraadpleegd op: <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/jaargangen/2020-1/monitor-1/aanbod-resultaat> (CROW, 2022c).

¹² Verkenning van de kwantitatieve impact van gedragsmaatregelen op mobiliteit (Ecorys, 2022).

¹³ Autodelen in Nederland (I&O Research, 2022).

auto hebben. Dit effect op het autobezit van huishoudens is weergegeven in figuur 5.1. 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 ook geneigd deze 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 deelauto¹⁴. De effecten op autobezit kennen dus een vrij grote bandbreedte. Dit komt door verschillen in de ruimtelijke context (bijvoorbeeld stad versus buitenwijk of landelijk).



Figuur 5.1: Indicatieve visuele weergaven van het effect van deelmobiliteit op het autobezit van huishoudens

De deelaautoritten worden vaak gebruikt ter vervanging van het gebruik van een eigen, geleende of gehuurde auto (38%), of ter vervanging van het openbaar vervoer (35%). Deelmobiliteit zorgt er dus niet alleen voor dat mensen geen eigen auto kopen of gebruiken, maar concurreert ook met andere modaliteiten zoals het openbaar vervoer. Aanwezigheid van het openbaar vervoer daarentegen is ook weer een belangrijke variabele om deelmobiliteit te laten slagen, blijkt uit onderzoek van CROW¹⁵. Bij goede nabijheid van alternatief vervoer, zoals openbaar vervoer, en een beperkende parkeersituatie op een locatie, gaven respondenten in het maximale geval aan sneller bereid te zijn de auto weg te doen of geen auto aan te schaffen. Dit geeft dus aan dat naast de nabijheid van station Barendrecht ook het invoeren van sturend parkeerbeleid én maatregelen om de parkeercapaciteit zoveel mogelijk te reduceren resulteren in een lager autobezit.

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat autodelen het autobezit en het aantal autokilometers daadwerkelijk laat afnemen¹⁶, wat dus ook resulteert in een reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen en verkeersbewegingen. Het daadwerkelijke effect van autodelen, en deelmobiliteit in het breedste zin van het woord, blijft echter onduidelijk, en zeker op de lange termijn. Dit wordt ook onderstreept door het CROW, die wel aangeeft dat er sprake is van een groeipotentie van het gebruik van deelmobiliteit. Dit hangt echter af van

¹⁴ 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)

¹⁵ Wat is het effect van deelauto's op het autobezit?, CROW-KpVV, april 2021.

¹⁶ Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland; Ontwikkelingen, effecten en potentie, Jorritsma et al., Oktober 2021.

zoveel factoren dat dit in de (nabije) toekomst ook weer kan veranderen. Wel verwachten wij dat, mede vanwege de onderzoeksresultaten van CROW (2021), dat door lage parkeernormen te hanteren, gereguleerd parkeren in te voeren en de nabijheid van alternatief vervoer dit uiteindelijk ook minder privé auto's oplevert.

Het fluctuerende effect van de deelauto

Gezien de onzekere aard van het succes van deelmobiliteit is het van belang flexibel te blijven in de toe te passen reducties op de parkeernorm. Het precieze effect op het autobezit van huishoudens is namelijk afhankelijk van meerdere factoren.

5.2 Randvoorwaarden

Ter bevordering van het succesvol aanbieden van deelauto's is het van belang rekening te houden met een aantal randvoorwaarden bij het aanbieden van een dergelijk concept. Voor een maximaal effect is het uiteraard belangrijk dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk gemaakt wordt. Dit betekent onder meer dat:

- Deelauto's binnen maximaal acceptabele loopafstand van de woning (tot 200 meter) zonder teveel barrières beschikbaar zijn voor toekomstige bewoners;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's en alternatieve deelmodaliteiten (zoals een bakfiets, fiets, etc.);
- er voldoende deelauto's beschikbaar zijn. Wanneer dit niet het geval is wordt het concept al snel minder aantrekkelijk en betrouwbaar bevonden door gebruikers;
- het parkeren van de privéauto duurder is ten opzichte van het gebruik van de deelauto. Hierin spelen de parkeertarieven en afspraken met deelaanbieders dus een cruciale rol.

Naast de wijze van aanbieden van deelconcepten zijn er ook verschillende externe omgevingsfactoren die een belangrijke rol spelen in de mate van succes van het invoeren van deelmobiliteit:

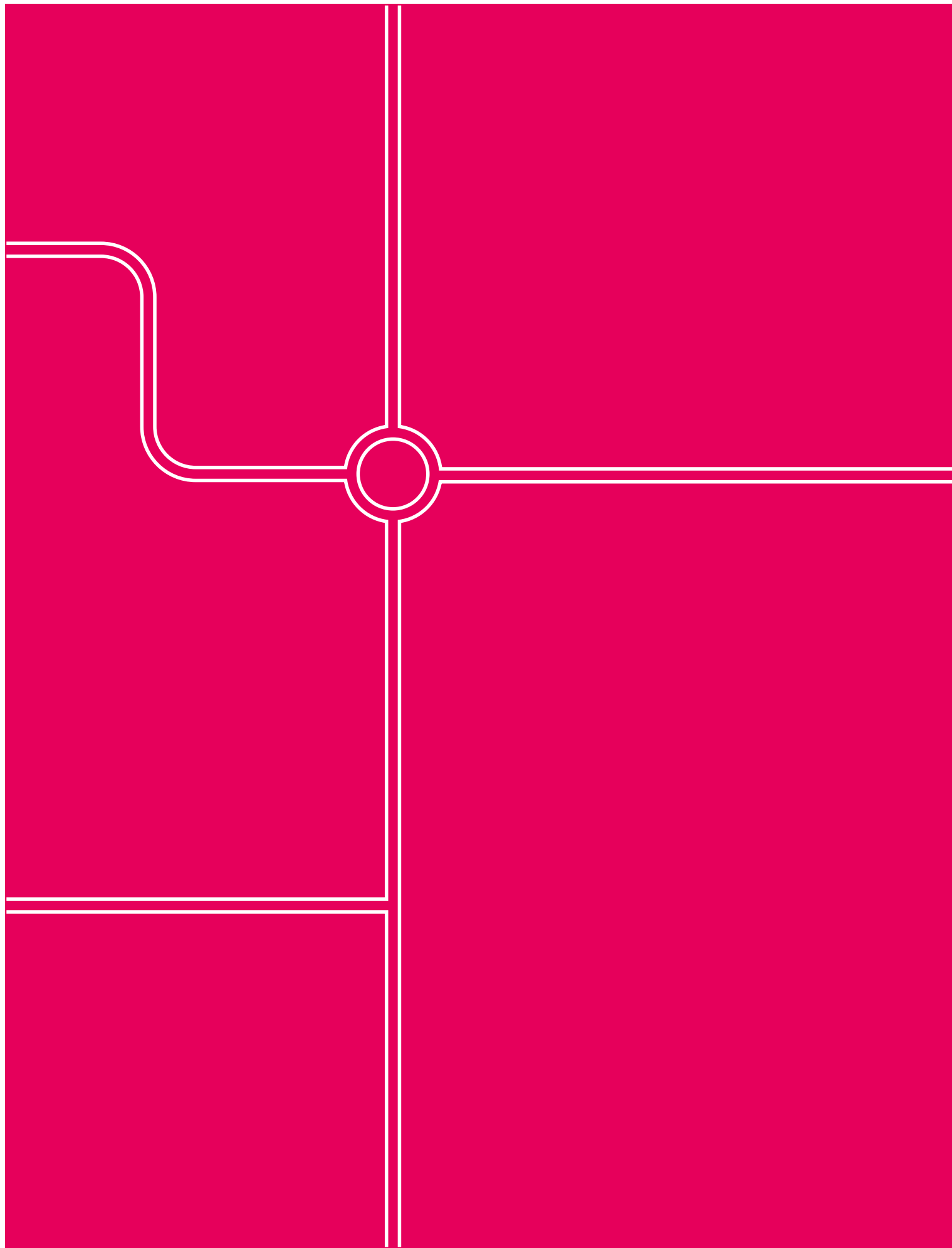
- **flankerend beleid**
 - de aanwezigheid van parkeerregulering in de omgeving vormt een grote stimulans voor het gebruik van de deelauto. Het autobezit moet namelijk ontmoedigd worden;
 - het is van belang te rekenen met lage parkeernormen, wat een laag autobezit van toekomstige bewoners stimuleert;
 - parkeren van privé- en deelauto's op grotere (loop)afstanden mogelijk maken, in bijvoorbeeld een hub. Hierin spelen aantrekkelijke loop- en fietsroutes een belangrijke rol, aangezien een route dan als minder ver wordt ervaren. Mocht het mogelijk zijn, is het advies de privé auto op grotere afstand te plaatsen dan deelmobiliteit;
- **locatie eigenschappen**
 - goede bereikbaarheid naar voorzieningen en werkgelegenheid. De nabijheid van openbaar vervoer (treinstation, metro/trams, HOV-lijnen) en kwalitatieve fiets- en looproutes spelen hierin een belangrijke rol;

- de belangrijkste bestemmingen in de stad en regio zijn snel, frequent en comfortabel lopend, fietsend en met het openbaar vervoer (of een combinatie) te bereiken;
- aangezien deelauto's veelal elektrisch zijn is de aanwezigheid van goede laadfaciliteiten van cruciaal belang;
- mobiliteitshubs waarin deelmobiliteit wordt aangeboden moeten eenvoudig herkenbaar te zijn en goed worden aangegeven (landelijke signing). Deelmobiliteit moet ook geclusterd worden aangeboden, niet versnipperd;
- het deelmobiliteitssysteem in de hele wijk hetzelfde is, en openbaar toegankelijk voor alle bewoners en gebruikers;
- **doelgroep (draagvlak creëren)**
 - het is van belang al in een vroeg stadium (begin bouwproces en informeren potentiële bewoners) belanghebbenden te informeren en te betrekken bij het potentiële deelconcept;
 - het systeem moet begrijpelijk en bekend zijn voor iedere gebruiker;
 - van tevoren is het van belang de bereidheid van de toekomstige gebruikers te meten door middel van bijvoorbeeld een enquête. Dit is ook van belang bij het aantrekken van een potentiële aanbieder.

Bij de plaatsing van het deelmobiliteitsconcept is het van belang de deelauto's vanaf het begin aan te bieden, waarbij projectontwikkelaars en gemeente het gezamenlijk vanaf het begin regelen en de samenwerking vastleggen (minimaal 5 jaar bij exploitatie concept). Door deze voertuigen direct sinds het begin te plaatsen blijkt een deelconcept eerder te slagen. Dit blijkt ook in sterkere mate effect te hebben op het inleveren van een eigen auto (1^e of 2^e), of de keuze te beïnvloeden om überhaupt geen auto te bezitten. Dit resulteert uiteindelijk in een lager autobezit en lagere parkeernorm.

5.3 Conclusie deelmobiliteit

Hoewel de effecten van deelmobiliteit nog onbekend zijn, zijn in deze fase van de ontwikkeling van De Stationstuinen wel uitgangspunten benodigd om te rekenen aan deelmobiliteit. Het uitgangspunt uit het Ontwikkeld kader dat maximaal 20% van de parkeerbehoefte van bewoners kan worden omgezet in deelmobiliteit is in deze fase een goed uitgangspunt om te bepalen hoeveel (parkeerruimte) voor deelmobiliteit benodigd is. Het aantal deelauto's dat daadwerkelijk een plek gaat krijgen zal volgens een ingroeimodel verlopen en moet worden gemonitord.



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