

Deelmobiliteit in het stationsgebied van Best

Opdrachtgever

Titel rapport

Spoorzone Best B.V.

Deelmobiliteit in het stationsgebied van Best

Kenmerk

015034.20240228.R2.04

Datum publicatie

6 mei 2024

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Carlo Bernards

Carlo Bernards & Samir Ajanovic

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 6 mei 2024

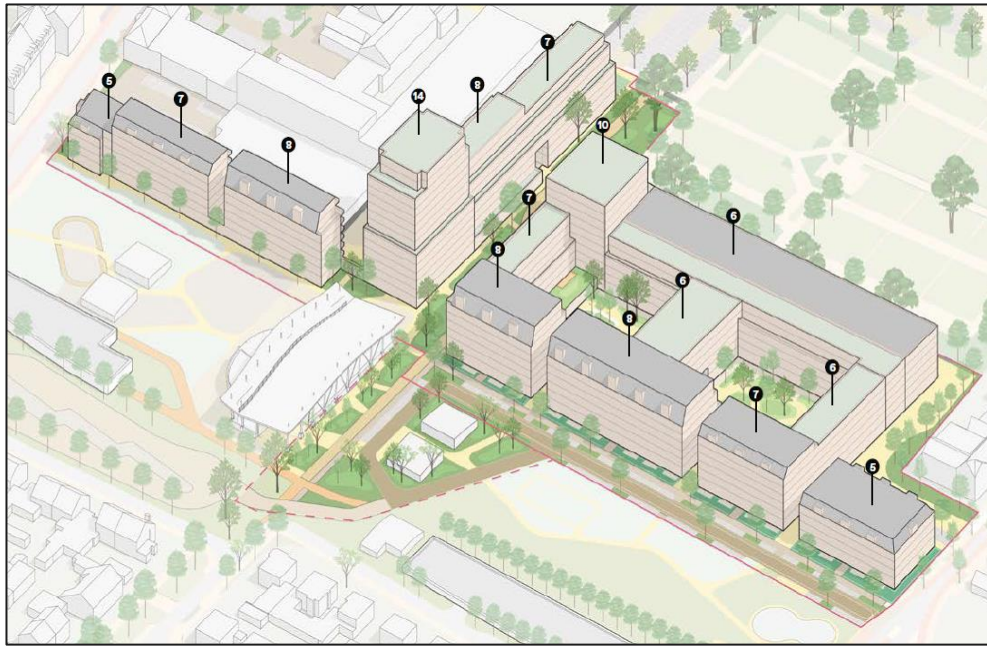
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Vraagstelling	1
1.2 Woningbouwprogramma	2
1.3 Leeswijzer	2
2. Kansrijkheid deelmobiliteit	3
2.1 Waarom deelmobiliteit?	3
2.2 Stationsgebied als ideale locatie in Best	4
3. Aantal deelauto's	8
3.1 Gemeentelijk beleid	8
3.2 Haalbare businesscase	9
4. Gebruiksvriendelijkheid	10
4.1 Locatie van deelmobiliteit	10
4.2 Betaalbaarheid en communicatie	11
4.3 Variatie in aanbod	12
4.4 Deelmobiliteit voor de buurt	13
4.5 Monitoring en opschaling	13
5. Conclusie	14
Bijlage 1 Alternatieve methodiek	16
Bijlage 2 Onderbouwing CBS-data	19

1. Inleiding

1.1 Vraagstelling

Spoorzone Best B.V. (hierna SZB) werkt aan de transformatie van de stationsomgeving in Best. De openbare ruimte rondom het station wordt heringericht, waarbij het aantal parkeerplaatsen op maaiveld wordt verminderd. Tegelijkertijd komt er meer aandacht aan goede voorzieningen voor fietsparkeren en het openbaar vervoer. Daarnaast worden aan de centrumzijde van het stationsgebied circa 600 woningen toegevoegd in diverse categorieën (zie figuur 1.1). Voor de woningen wordt één gezamenlijke parkeergarage gerealiseerd om de parkeerbehoefte op te lossen. Onderdeel van de parkeeroplossing is de inzet van deelmobiliteit. SZB heeft Goudappel B.V. gevraagd om een plan op te stellen waarin de inzet van deelmobiliteit is uitgewerkt. In dit rapport zijn de gehanteerde aanpak, uitgangspunten en conclusies van het onderzoek toegelicht.



Figuur 1.1: Impressie van de beoogde woningbouw aan de centrumzijde van het stationsgebied

1.2 Woningbouwprogramma

De woningbouwontwikkeling betreft de realisatie van 600 appartementen in diverse categorieën. Het beoogde woningbouwprogramma is weergegeven in tabel 1.1.

woningtype	aantal
appartement sociale huur	240 woningen
appartement midden koop 65 m ²	180 woningen
appartement vrije sector duur 89 m ²	120 woningen
appartement vrije sector duur 109 m ²	30 woningen
appartement vrije sector duur 130 m ²	30 woningen
totaal	600 woningen

Tabel 1.1: Beoogde woningbouwprogramma stationsomgeving

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt toegelicht waarom deelmobiliteit interessant is (voor ontwikkelaar én gebruikers) en wordt uiteengezet waarom de Bestse stationsomgeving een ideale locatie is voor de inzet van deelmobiliteit. Hoofdstuk 3 gaat in op de kwantiteit van het aanbod, conform gemeentelijk parkeerbeleid en gebaseerd op een haalbare businesscase. Daarna wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op enkele kwalitatieve aspecten van deelmobiliteit, zoals de locatie en de variatie in aanbod. Hoofdstuk 5 bevat de belangrijkste conclusies van het onderzoek.

2. Kansrijkheid deelmobiliteit

2.1 Waarom deelmobiliteit?

Ruimte besparen

In het gemeentelijke parkeerbeleid van Best is vastgelegd dat de inzet van deelmobiliteit in het stationsgebied kan leiden tot een reductie van 20% op de parkeerbehoefte. Daardoor hoeven er minder parkeerplaatsen aangelegd te worden. Dit is doorgaans een hoge kostenpost, zeker bij gebouwde parkeervoorzieningen zoals parkeergarages. Door de lagere kosten ontstaat een betere businesscase wat ook doorwerkt in de (betere) betaalbaarheid van de woningen, wat weer voordelig is voor de bewoners. In sommige gevallen betekent de inzet van deelmobiliteit ook een kleiner ruimtebeslag voor parkeren, waardoor de openbare ruimte kwalitatiever kan worden ingericht. Hierbij kan gedacht worden aan het toevoegen van meer groen en/of water.

Duurzaamheidsdoelen nastreven

De centrale doelstelling uit het Klimaatakkoord is het behalen van 49% CO₂-reductie in 2030. Deelmobiliteit draagt bij aan die doelstelling. Het autobezit neemt af en tegelijkertijd maken auto's op fossiele brandstof plaats voor elektrische auto's. Deelautogebruik alleen al leidt per autodeler tot 11% minder CO₂-uitstoot, schat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).

Mobiliteitsarmoede terugdringen

Vervoersarmoede – ook wel mobiliteitsongelijkheid genoemd – kan mensen beperken in volwaardige deelname aan de samenleving. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat mensen met onvoldoende toegang tot passend vervoer minder kansrijk zijn op de arbeidsmarkt. Ook kan vervoersarmoede leiden tot een beperkte toegang tot voorzieningen of sociale contacten. Door bestemmingen beter bereikbaar te maken en de barrière van afstand te verkleinen, worden mensen mobieler en wordt de drempel lager om te participeren aan de maatschappij. Mobiliteitshubs en deelmobiliteit zijn middelen om mobiliteitsarmoede terug te dringen. Betaalbare en toegankelijke vervoermiddelen zijn hierbij de randvoorwaarden. Deelmobiliteit heeft de potentie om mensen kansen te bieden en sociale inclusiviteit en brede welvaart te stimuleren.

Mobiliteitstransitie vormgeven

De mobiliteitstransitie draait om de aanpak van maatschappelijke vraagstukken op het gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtelijk kwaliteit en sociale inclusiviteit via schoon en toegankelijk vervoer. In de mobiliteitstransitie is er meer ruimte voor wandelen, fietsen, het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Bij gebiedsontwikkeling wordt vaker gewerkt op basis van het STOMP-ordeningsprincipe (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service (MaaS) en de Privéauto). Daarbij wordt langzaam verkeer, het openbaar vervoer en MaaS centraal gezet. De personenauto krijgt de laagste rangorde in de prioriteitenpiramide. De spaarzame auto's die in het straatbeeld voorkomen zijn bij voorkeur niet langer in bezit van de bestuurders, maar bedoeld voor deelgebruik.

2.2 Stationsgebied als ideale locatie in Best

Om de inzet van deelmobiliteit te laten slagen zijn er meerdere factoren die een rol spelen en die het succes van deelmobiliteit bepalen. Het stationsgebied lijkt op basis van deze factoren een ideale locatie om deelmobiliteit te implementeren. De belangrijkste succesfactoren en de samenhang van deze factoren met het stationsgebied zijn hierna nader toegelicht.

Doelgroep

Iedere doelgroep heeft een andere kijk op (deel)mobiliteit. Zo staat met name de groep jongvolwassenen positief tegenover het gebruik van deelmobiliteit en is deze groeiende groep in grotere mate bereid om geen eerste auto aan te schaffen of een tweede auto weg te doen in ruil voor het gebruiken van een deelauto of andere vormen van (deel)mobiliteit. Bij bijvoorbeeld senioren is de bereidheid om auto te delen waarschijnlijk lager, omdat zij minder bekend zijn met het concept. De mate van succes bij de inzet van deelmobiliteit hangt daarmee ook samen met de doelgroep die beoogd is bij de ontwikkeling.

Het is nog onbekend welke doelgroep de woningen in het stationsgebied zal betrekken. Het is wel aannemelijk dat de goedkope en middeldure appartementen voornamelijk betrokken worden door jonge een-tot-tweepersoonshuishoudens. Deze staan positief tegenover het gebruik van deelmobiliteit. Het is goed om vooraf al bij bewoners kenbaar te maken dat deelmobiliteit beschikbaar is en om eventueel een kennismakingsbudget aan te bieden (dit is nader toegelicht in paragraaf 4.2). Gezien het relatief grote aantal appartementen dat in de goedkope en middeldure categorie valt (420 appartementen in totaal), is sprake van een aantrekkelijke doelgroep voor deelmobiliteitsaanbieders. In het participatietraject is ook meermaals aangegeven door potentiële bewoners dat zij graag gebruik maken van deelmobiliteit en geen eigen auto nodig hebben.

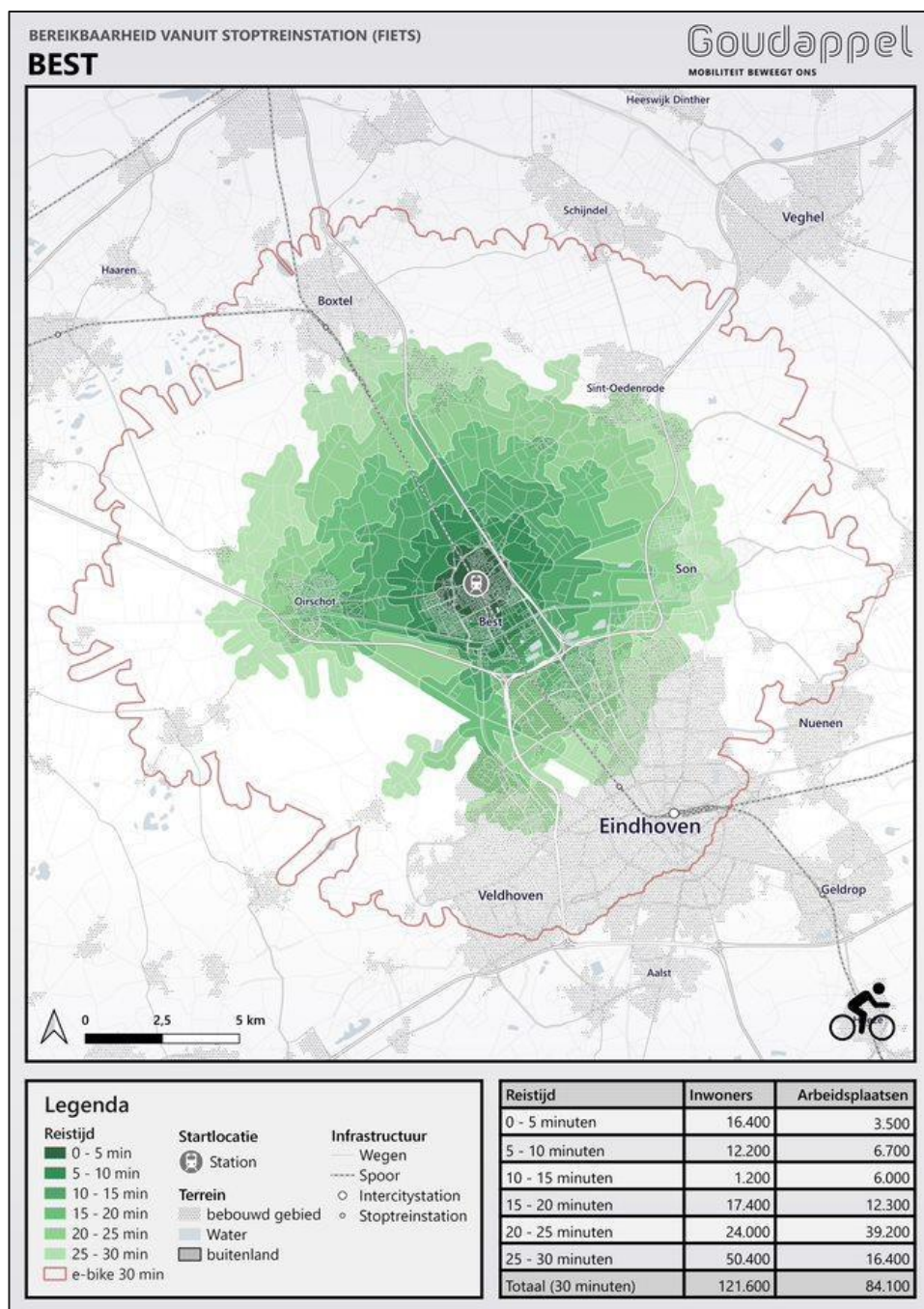
Aanbod alternatieven

Het aanbod van alternatieve vervoerswijzen bepaalt hoe eenvoudig (privé)autoritten verruild kunnen worden door andere modaliteiten. Hoe beter de alternatieven zijn, hoe eerder mensen bereid zijn om hun eigen auto te verruilen voor het gebruiken van een deelauto. Het stationsgebied van Best ligt op steenworp afstand van het station en is daarmee goed verbonden met openbaar vervoer. Vanaf het station vertrekt meerdere keren per uur een trein richting de omliggende steden Eindhoven, 's-Hertogenbosch en Tilburg (zie tabel 2.1). Naast het treinstation halteren er ook diverse buslijnen bij het station die naar diverse bestemmingen in de omgeving rijden (Oirschot, Eindhoven Airport, Winkelcentrum Woensel etc.). Bovendien wordt ruimte gereserveerd voor de mogelijke komst van de Brainportlijn. Deze innovatieve OV-verbinding moet de belangrijkste werklocaties en OV-knopen in de regio Eindhoven met elkaar gaan verbinden. Het aanbod van openbaar vervoer in het stationsgebied is daarom goed tot zeer goed te noemen.

bestemming	reistijd	frequentie
Eindhoven Centraal	9 minuten	4x per uur
's-Hertogenbosch	18 minuten	2x per uur
Tilburg	20 minuten	2x per uur

Tabel 2.1: Reistijden met de trein naar de dichtstbijzijnde steden vanaf station Best

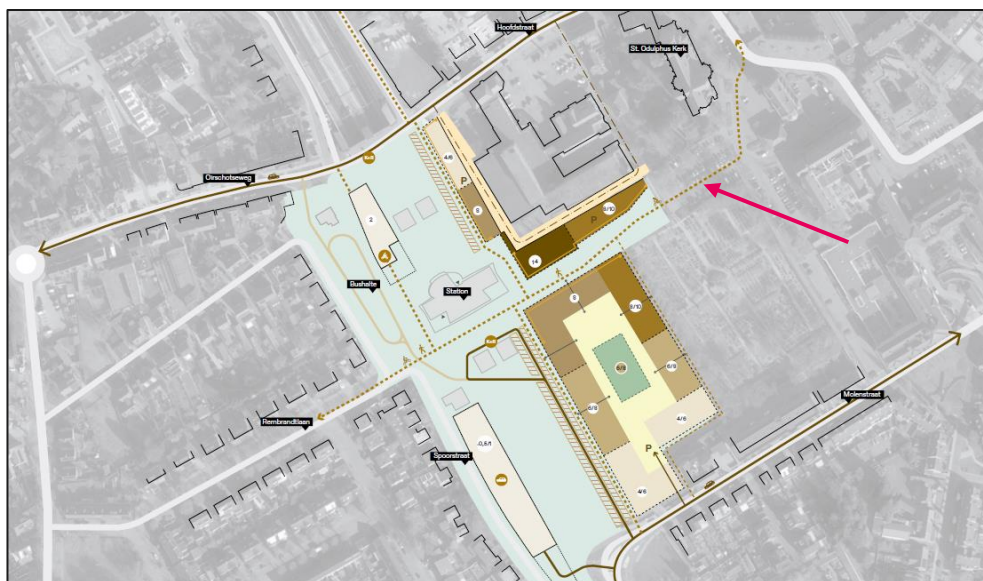
Daarnaast zijn er vele fietspaden die vanuit het stationsgebied naar de woonwijken lopen. Ook zorgen de (toekomstige) doorfietsroutes F2 en F58 voor goede en comfortabele fietsverbindingen met de omliggende kernen buiten Best (richting 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Tilburg). Op de isochronenkaart in figuur 2.1 wordt duidelijk hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden vanaf station Best. Hieruit blijkt dat met de (elektrische) fiets de hele kern van Best en grote delen van Eindhoven bereikt kunnen worden. Voor veel (dagelijkse) voorzieningen is het daarom goed mogelijk om de verplaatsingen per fiets af te leggen.



Figuur 2.1: Bereik in aantal inwoners en arbeidsplaatsen met de (elektrische) fiets

Nabijheid voorzieningen

De nabijheid van voorzieningen bepaalt in hoeverre het voor bewoners mogelijk is om de auto vaker te laten staan om tot dagelijkse voorzieningen te komen zoals supermarkten en scholen. Vanaf het stationsgebied is een uitgebreid aanbod van voorzieningen met detailhandel, leisure, scholen (voor alle leeftijden) en supermarkten beschikbaar door de ligging vlakbij het centrum. Om de verbinding met het centrum (nog verder) te verbeteren wordt in het plan een nieuwe kwalitatieve verbinding voor voetgangers en fietsers gerealiseerd die rechtstreeks van het station naar het centrum loopt (zie figuur 2.2 en 2.3). Hierdoor is het centrum binnen enkele minuten te voet bereikbaar.



Figuur 2.2: Beoogde rechtstreekse verbinding van het station naar het centrum

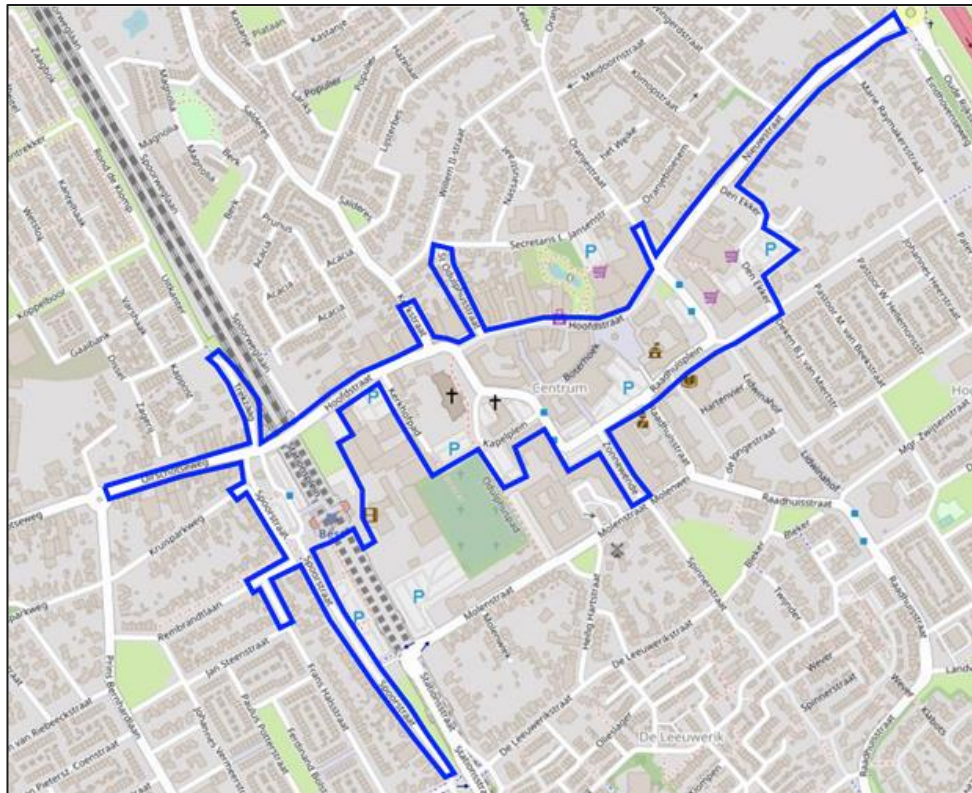


Figuur 2.3: Kwalitatieve inrichting van het Rembrandtpad

Tot slot wordt binnen het plangebied ook circa 2.500 m² bvo aan voorzieningen gerealiseerd. Het uitgebreide voorzieningenaanbod op korte afstand maakt wonen in het stationsgebied aantrekkelijk en maakt het bezit van een eigen auto minder noodzakelijk (en maakt het gebruik van deauto's kansrijk).

Parkeerregulering

Een belangrijke succesfactor voor het gebruik van deelauto's is de aanwezigheid van parkeerregulering. In de huidige situatie is een deel van het gebied al gereguleerd (zie figuur 2.4). Het uitbreiden van parkeerregulering is belangrijk om uitwijkgedrag te voorkomen en het succes van deelmobiliteit te vergroten. Iemand die wel per se een auto wil bezitten en geen parkeerrecht krijgt, overweegt om elders te gaan wonen waar wel ruimte is om de auto te parkeren. Zo wordt de juiste doelgroep aangetrokken en wordt bijgedragen aan de mobiliteitstransitie. De exacte vormgeving van parkeerregulering in het Stationsgebied wordt nog nader uitgewerkt.



Figuur 2.4: Huidige blauwe zone rondom het stationsgebied en centrum in Best

3. Aantal deelauto's

3.1 Gemeentelijk beleid

De gemeente Best bepaalt de parkeerbehoefte van de woningen op basis van haar parkeernormen. Deze zijn vastgesteld in de 'Nota Parkeernormen 2022'. De parkeerbehoefte wordt berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm. De gemeente Best maakt in haar parkeerbeleid onderscheid in verschillende deelgebieden. De 600 appartementen worden gerealiseerd in het stationsgebied. De parkeerbehoefte van de woningbouwontwikkeling is weergegeven in tabel 3.1.

woningtype	functie in beleid	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
appartement sociale huur	sociaal huurappartement vanaf 50 m ²	240	0,7	168
appartement midden koop 65 m ²	koop en vrije sector huurappartement 50-70 m ²	180	0,7	126
appartement vrije sector duur 89 m ²	koop en vrije sector huurappartement 70-110 m ²	120	0,9	108
appartement vrije sector duur 109 m ²	koop en vrije sector huurappartement 70-110 m ²	30	0,9	27
appartement vrije sector duur 130 m ²	koop en vrije sector huurappartement vanaf 110 m ²	30	1,2	36
bezoekers woningen		600	0,2	120
totaal				585

Tabel 3.1: Parkeerbehoefte woningbouwontwikkeling conform beleid

Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte van de woningen in totaal 585 parkeerplaatsen bedraagt inclusief 120 parkeerplaatsen voor bezoekers. De gemeente Best biedt in haar parkeerbeleid de mogelijkheid om 20% van de parkeerbehoefte van het bewonersdeel te reduceren door de inzet van deelmobiliteit. In ruil voor de reductie op de parkeerbehoefte dient er per 20 woningen één deelauto geplaatst te worden. Het effect van de reductie op de parkeerbehoefte en het aantal benodigde deelauto's zijn in tabel 3.2 weergegeven.

woningtype	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
appartement sociale huur	240	0,7	168
appartement midden koop 65 m ²	180	0,7	126
appartement vrije sector duur 89 m ²	120	0,9	108
appartement vrije sector duur 109 m ²	30	0,9	27
appartement vrije sector duur 130 m ²	30	1,2	36
subtotaal bewoners			465
reductie inzet deelmobiliteit (-20%)			-93
aantal benodigde deelauto's			30
bezoekers woningen	600	0,2	120
totaal			522

Tabel 3.2: Parkeerbehoefte woningbouwontwikkeling inclusief deelmobiliteit conform beleid

Uit de tabel blijkt dat door de inzet van deelmobiliteit de parkeerbehoefte is verlaagd tot 522 parkeerplaatsen. Dat zijn netto 63 parkeerplaatsen minder ten opzichte van het scenario zonder deelmobiliteit. Wel dienen er 30 deelauto's in ruil voor de reductie gesteld te worden.

3.2 Haalbare businesscase

Op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid van Best zijn in totaal 30 deelauto's benodigd. Aanbieders van deelmobiliteit hanteren vaak andere uitgangspunten voor het bepalen van het aantal benodigde deelauto's omdat een *haalbare* businesscase voor hen belangrijk is. Zodra er geen haalbare businesscase is voor aanbieders zullen niet (genoeg) deelauto's geplaatst worden (zonder forse financiële bijdragen).

Zoals in hoofdstuk 2.2 beschreven is de Bestse stationsomgeving wel een ideale locatie voor de inzet van deelmobiliteit. Een reductie van 20% lijkt daarom ook reëel, maar wel tegen een andere vervangingswaarde van deelauto's. Het aantal deelauto's dat haalbaar is voor een gezonde businesscase is hierna berekend en nader toegelicht. Er wordt wel een ruimtereservering opgenomen om voldoende ruimte te bieden om te kunnen voldoen aan de parkeereis van de gemeente Best (30 parkeerplaatsen voor deelauto's).

Reële vervangingswaarde

Recent zijn meerdere onderzoeken¹² gepubliceerd over de reële vervangingswaarde van deelmobiliteit. Deze vervangingswaarden zijn beschouwd vanuit het aantal gereduceerde auto's, net zoals is weergegeven in tabel 3.3. Afhankelijk van de doelgroep en locatie vervangt een deelauto 6 tot wel 14 privéauto's (gemiddeld 10 privéauto's per deelauto). Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is het stationsgebied een ideale locatie om deelmobiliteit te exploiteren qua doelgroep en ligging, waardoor aangenomen mag worden dat een gemiddelde vervangingswaarde van 10 personenauto's per deelauto hier reëel is. Uit tabel 3.2 blijkt dat de reductie in totaal 93 parkeerplaatsen conform gemeentelijk beleid bedraagt. Met een gemiddelde vervangingswaarde van 10 privéauto's per deelauto betekent dit dat er een reële businesscase lijkt voor 9 deelauto's.

Een andere benadering die regelmatig door deelautoaanbieders wordt gebruikt gaat uit van 1 deelauto per 50 tot 80 woningen. Dat zou voor de Bestse stationsomgeving uitkomen op zo'n 8 tot 12 deelauto's. Dit ligt in dezelfde range als hiervoor beschreven.

Mocht er in de loop van de tijd meer animo ontstaan, kan het aantal deelauto's worden uitgebreid. Het is aan te raden hiervoor een ruimtereservering op te nemen van maximaal 30 parkeerplaatsen om daarmee wel te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis die 30 deelautoparkeerplaatsen stelt). In het voorlopige stedenbouwkundig plan (VOSP) zijn 9 parkeerplaatsen op maaiveld ingetekend voor deelmobiliteit. Daarmee is er in de startfase voldoende capaciteit om deelauto's te kunnen stallen. Aanvullend is ook een ruimtereservering opgenomen om uit te breiden tot maximaal 30 deelauto's, waarmee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeereis. In bijlage 1 is een alternatieve rekenmethodiek opgenomen die qua aantallen deelauto's in dezelfde range uitkomt als hierboven beschreven.

¹ De impact van station-based autodelen, Greenwheels & Goudappel, november 2023.

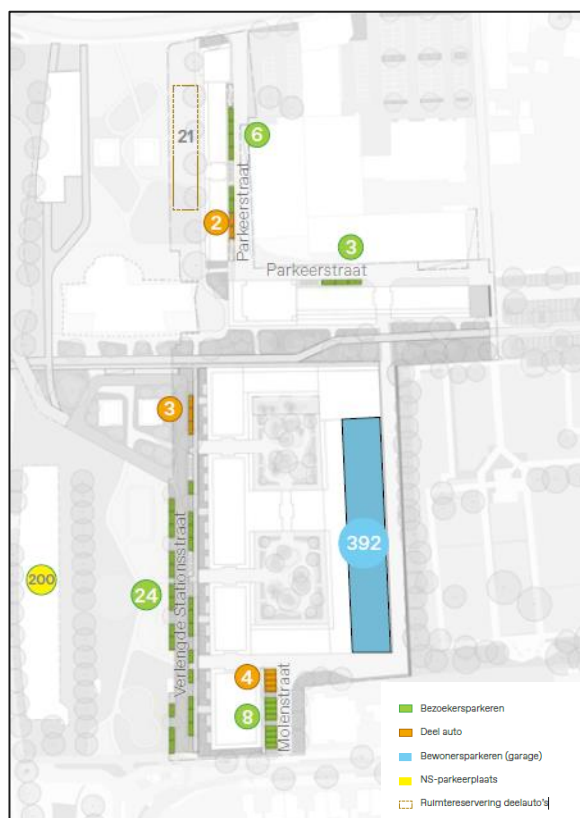
² Impactrapport autodelen in België in 2022, autodelen.net. Dit betreft een Belgisch rapport, maar de conclusies liggen in dezelfde range als bij Nederlandse onderzoeken. Bovendien zijn er op voorhand geen redenen om aan te nemen dat het functioneren van deelmobiliteit in België anders is dan in Nederland.

4. Gebruiksvriendelijkheid

4.1 Locatie van deelmobiliteit

Mensen kiezen vaak die vorm van vervoer die het gemakkelijkst is, hoe dichterbij de voordeur, hoe groter het gebruiksgemak. De deelauto op afstand en de eigen auto vlakbij huis zal niet werken. Andersom geldt juist hoe verder de eigen auto staat, hoe groter de bereikbaarheid is voor het gebruik van alternatieven, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en de deelauto. De CROW-richtlijnen³ hanteren een acceptabele loopafstand van circa 100 tot 350 meter voor de verplaatsing van de voordeur naar een deelauto. Daarbij geldt wel: hoe dichterbij hoe beter.

Voor de Bestse stationsomgeving is hiermee rekening gehouden, door de deelauto's op maaiveld en in het zicht te positioneren (zie figuur 4.1). Ook zijn de deelauto's verspreid over de omgeving verdeeld, waardoor deze altijd dichtbij staan. Daarmee is deelmobiliteit voor iedereen binnen handbereik. De privéauto's worden juist 'verstoppt' in één centrale parkeergarage. Het gebruiken van een deelauto wordt zodoende een voor de hand liggende keuze.



Figuur 4.1: Locatie van deelmobiliteit in het Bestse stationsgebied

³ Inzicht in acceptabele loopafstanden, CROW, 2021.

4.2 Betaalbaarheid en communicatie

De kosten voor gebruikers aan deelmobiliteit kunnen sterk variëren. Dit hangt af van de aanbieder, de frequentie van het gebruik en de afstand die wordt afgelegd. Het bezitten van een privéauto kost echter ook geld, denk aan verzekeringen en de APK (zie ook figuur 4.2).

kostenposten	vaste kosten	variabele kosten
deelauto	• kortingsabonnement, indien daarvoor wordt gekozen	• uur- of dagtarief • kilometerprijs • eventuele parkeerkosten bij een rit
privéauto	• aanschaf en jaarlijkse afschrijving • verzekering • motorrijtuigenbelasting • kosten parkeervergunning (indien van toepassing) • onderhouds- en reparatiekosten • pechhulp	• brandstof • schoonmaakkosten

Tabel 4.2: Overzicht van kostenposten bij deelauto's en privéauto's

Hoe aantrekkelijk het is om van deelmobiliteit gebruik te maken hangt af van het aantal kilometers dat iemand per jaar maakt. Grofweg is een deelauto bij maximaal 10.000 autokilometers per jaar goedkoper. Niet alle autokilometers worden direct vervangen door ritten met een deelauto. Diverse onderzoeken tonen aan dat gebruikers van deelmobiliteit relatief vaker gebruik maken van de fiets en het openbaar vervoer. In het stationsgebied van Best zijn goede voorzieningen voor fietsen en openbaar vervoer aanwezig. Mede daarom lijkt de inzet van deelmobiliteit op deze locatie kansrijk te zijn.

Communicatie en ondersteuning

Voor velen is deelmobiliteit nog een relatief nieuw begrip. Het is daarom cruciaal om toekomstige bewoners vroegtijdig mee te nemen in het nieuwe mobiliteitsconcept en om uit te leggen hoe dat werkt. Regelmatig wordt daarbij ook gebruik gemaakt van een probeerbudget/proefabonnement zodat nieuwe bewoners gratis of tegen een laag tarief de deelauto's kunnen uitproberen. Verder kan ondersteuning geboden worden voor het aanmelden van de app. Daarmee worden bewoners maximaal gestimuleerd om gebruik te maken van de deelauto's. Ook is het goed om de beperkingen voor privéautobezit (als gevolg van de lagere parkeernormen) vroegtijdig kenbaar te maken. Daarmee wordt automatisch een doelgroep aangetrokken die minder afhankelijk is van de auto en die bereid zijn om gebruik te maken van meer duurzame alternatieven.

4.3 Variatie in aanbod

Het woningtype en de doelgroep van de 600 appartementen is niet volledig hetzelfde. Daarom is het aan te raden ook verschillende type voertuigen te plaatsen, zodat bewoners kunnen kiezen welk voertuig op dat moment het beste bij een rit past. Voor tweeverdieners met een kind kan een grotere auto prettig zijn, maar voor een alleenstaande die zijn/haar familie gaat bezoeken is een A-klasse mogelijk ook voldoende. En als iemand wil verhuizen of een groot meubelstuk wil verplaatsen kan een grote auto ook prettig zijn. Door een divers aanbod van deelauto's wordt autodelen flexibel.

Andere vormen van deelmobiliteit

Naast de deelauto bestaan er meerdere vormen van deelmobiliteit zoals deel- (elektrische) fietsen, deelbakfietsen en deelscooters. Een gewone deelfiets is naar verwachting niet haalbaar, aangezien een Nederlander gemiddeld 1,3 fietsen bezit. Voor elektrische fietsen zijn er wel kansen. Op dit moment bedraagt het aandeel elektrische fietsen circa 15% van het totaal maar dit neemt sterk toe (circa 60% van de verkochte fietsen is elektrisch). Het aanbieden van elektrische deelfietsen kan interessant zijn door hoge prijs van een eigen aanschaf en/of de angst voor diefstal of beschadiging van de eigen elektrische fiets. Er is nog weinig bekend over deelfietsen in gebiedsontwikkeling, hier wordt voor nu uitgegaan van een potentie van circa 16-40 elektrische deelfietsen (gelijk aan 2x de potentie voor deelauto's). Deelbakfietsen worden met name gebruikt door gezinnen, maar gezien het grote aandeel relatief kleine appartementen, wordt verwacht dat de potentie voor deelbakfietsen beperkt is tot enkelen. Het is aan te raden om de exacte omvang van de deelfietsen af te stemmen met een aanbieder van deelmobiliteit.

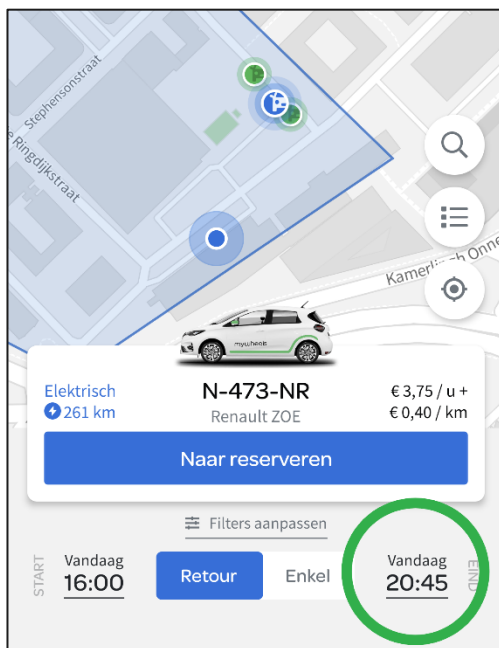
De ervaringen met deelscooters zijn wisselend. In sommige gevallen zijn de deelscooters populair en vormen ze een goede aanvulling op het bestaande mobiliteitsaanbod. In andere gevallen zorgen deelscooters veel overlast (door bijvoorbeeld te parkeren op onwenselijke plekken) en vervangen ze ritten die anders te voet of met de fiets gemaakt zouden worden. In het verleden was de deelscooteraanbieder Felyx actief in Best (als free-floatingstelsel waarbij de scooters niet per se op de plek van herkomst teruggezet hoeven te worden). In oktober 2023 zijn de deelscooters weggehaald en sindsdien zijn er geen deelscooters meer actief in Best.

4.4 Deelmobiliteit voor de buurt

In de berekening voor het aantal benodigde deelauto's is ervan uitgegaan dat de deelauto's alleen door de bewoners van de appartementen gebruikt kunnen worden (vanuit de businesscase voor aanbieders een worstcasescenario). Het is een koppelkans indien besloten wordt om de deelauto's ook door de bestaande buurt te laten gebruiken. Dat maakt de businesscase voor een aanbieder ook nog interessanter. Het gebruik van de deelauto's dient wel goed gemonitord te worden, het mag namelijk niet zo zijn dat door buurtbewoners de bewoners van de appartementen steeds misgrijpen. Als dat het geval is zou het aantal deelauto's opgeschaald kunnen worden zodat meer mensen hier gebruik van kunnen maken zonder daarbij mis te grijpen.

4.5 Monitoring en opschaling

Aanbieders van deelmobiliteit monitoren het gebruik van de deelauto's nauwgezet. Indien blijkt dat de deelauto's intensief gebruikt worden vormt dit de concrete aanleiding om het aantal deelauto's uit te breiden (vergelijkbaar met het monitoren van elektrische laadpalen waarbij indien nodig ook laadpalen worden bijgeplaatst). Dankzij de ruimtereservering van parkeerplaatsen is het mogelijk om snel op te schalen. Het aantal deelauto's dat wordt bijgeplaatst hangt af van het gebruik, maar dit zal in kleine stapjes worden uitgebreid (bijvoorbeeld door op korte termijn steeds één à twee deelauto's bij te plaatsen). Als dan later blijkt dat de deelauto's nog steeds intensief worden gebruikt kunnen er opnieuw deelauto's worden bijgeplaatst. Dit proces verloopt continue tot de maximale parkeercapaciteit van 30 deelauto's wordt bereikt. Naar verwachting zijn er dan ook niet meer dan 30 deelauto's benodigd.



Figuur 4.2: Doordat de deelauto's gereserveerd worden in een app is het voor deelautoaanbieders goed mogelijk om het gebruik van de deelauto's te monitoren

5. Conclusie

Spoorzone Best B.V. heeft Goudappel B.V. om advies gevraagd voor het exploiteren van een deelmobiliteitsconcept in de Bestse spoorzone. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Deelmobiliteit is een kansrijk middel om doelstellingen op het gebied van milieu, efficiënt ruimtegebruik en duurzaamheid te bereiken
- Het Bestse stationsgebied is een ideale locatie om deelmobiliteit te exploiteren wegens de zeer goede OV-verbindingen, de vele voorzieningen op loop- en fietsafstand, de juiste doelgroep en de aanwezigheid van parkeerregulering
- Op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid van Best mag 20% van de parkeerbehoefte gereduceerd worden. Dit komt neer op een reductie van 93 parkeerplaatsen. In ruil daarvoor dienen conform gemeentelijk beleid in totaal 30 deelauto's gestald te worden
- Gebaseerd op de verhouding tussen de parkeernormen en het daadwerkelijke autobezit, is een deelautoaanbod van 9 deelauto's reëler (hetgeen ook aansluit bij de vuistregel die deelautoaanbieders veelal hanteren). In het plan is nu voorzien in 9 parkeerplaatsen voor deelauto's (verspreid over het gebied) met de mogelijkheid om op te schalen tot maximaal 30 deelauto's. Daarmee sluit het deelautoaanbod zowel in de beginfase als in de toekomst goed aan bij de behoefte
- Tot slot is het aan te raden om een gevarieerd aanbod van deelmobiliteit aan te bieden, eventueel inclusief deeltweewielers. Er kan ook overwogen worden om de deelmobiliteit beschikbaar te stellen aan de buurt, waardoor het gebruik van de deelauto's toeneemt. Door het gebruik te monitoren dient voorkomen te worden dat de bewoners (voor wie de deelauto's in eerste instantie zijn bedoeld) misgrijpen. Verder dient er voldoende aandacht te zijn in het communiceren naar en ondersteunen van bewoners over de mogelijkheden van deelmobiliteit.

B

Bijlage 1 Alternatieve methodiek

Parkeernormen v.s. autobezit

De inzet van deelmobiliteit is met name bedoeld voor bewoners die als gevolg van de reductie op de parkeerbehoefte minder auto's bezitten en vaker gebruik maken van duurzame alternatieven. Het gemeentelijke beleid past deze reductie toe op de parkeernormen. Echter dient allereerst onderzocht te worden in hoeverre de parkeernormen aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit. Hieronder wordt een voorbeeld geschetst waarom het vergelijken van het autobezit met de parkeernormen van belang is.

Het toepassen van de reductie van 20% op een parkeernorm van 1,5 ($1,5 - 20\% = 1,2$) terwijl het daadwerkelijke autobezit 1,0 is, zal niet leiden tot een daadwerkelijke afname van het aantal auto's. Doordat het aantal auto's niet daadwerkelijk wordt gereduceerd (wegens 'lucht' in de parkeernorm) ontstaat er ook nauwelijks/geen doelgroep die van deelauto's gebruik wil maken. De bewoners (met een gemiddeld autobezit van 1,0 auto per huishouden) kunnen immers nog 'gewoon' hun eigen auto bezitten bij een parkeernorm van 1,2. Doordat er nauwelijks behoefte is aan deelmobiliteit in dit voorbeeld zal er ook geen haalbare businesscase mogelijk zijn.

Om het autobezit in Best te analyseren heeft Goudappel de beschikking over recente niet-openbare microdata van CBS over het gemiddelde autobezit per bewoonde woning op gemeente-, wijk- en buurtniveau (een uitgebreide onderbouwing van deze data is weergegeven in bijlage 2). Het gemiddelde autobezit voor de betreffende woningtypes van deze ontwikkeling is hiermee geanalyseerd om te bekijken in hoeverre de vigerende parkeernorm aansluit bij het daadwerkelijke autobezit. Het autobezit is afgeleid van de gemeente Best als geheel. Daarvoor is gekozen omdat het aantal appartementen in het stationsgebied en/of het centrum relatief gering is. Daardoor is de data niet voor alle woningtypen betrouwbaar genoeg om uitspraken te kunnen doen over het daadwerkelijke autobezit in dit specifieke gebied. Naar verwachting ligt het autobezit in het centrum/stationsgebied iets lager door de goede OV-bereikbaarheid en de nabijheid van voorzieningen. Het verschil tussen de parkeernorm en het autobezit zoals weergegeven in figuur B1.01 op de volgende pagina zal in de praktijk naar verwachting kleiner zijn.

De data over autobezit is gebaseerd op CBS-microdata waarbij nog wel een bewerkingsslag nodig is. Zo is in deze data nog geen rekening gehouden met de volgende zaken:

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

De twee genoemde elementen worden hierna nader toegelicht.

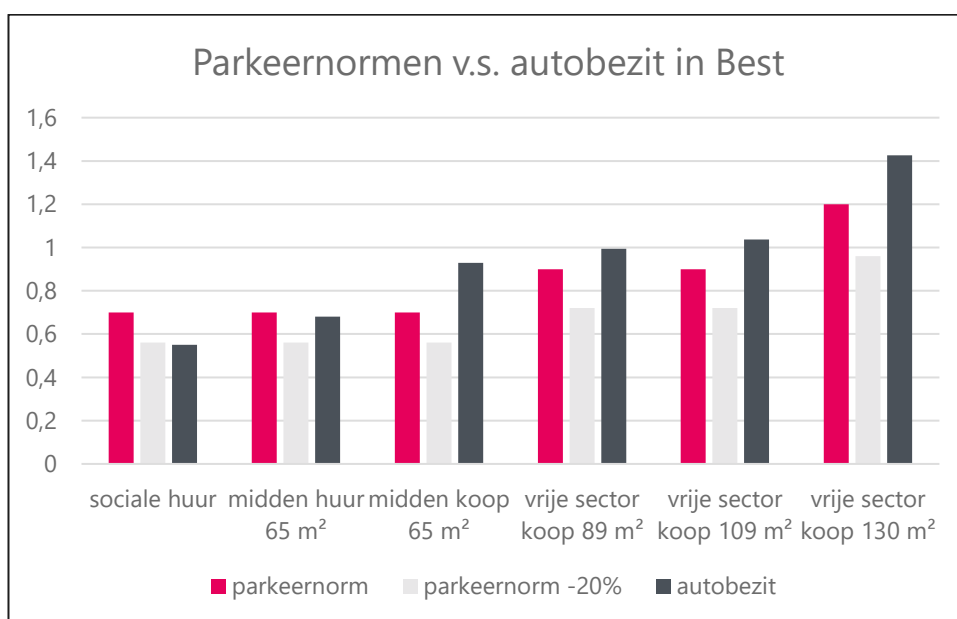
Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet op woonadressen 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. Uit grootschalig veldonderzoek van Goudappel in woonwijken blijkt dat circa 8% van de geparkeerde auto's een bedrijfsauto is of een buitenlands kenteken heeft. Deze 8% is daarom opgeteld bij het gemiddelde autobezit van bewoners in het analysegebied zoals blijkt uit de data. De data toont aan dat het gemiddelde autobezit in de gemeente Best 1,35 auto's per huishouden bedraagt, 8% hiervan komt neer op gemiddeld 0,11 auto's met een grijs kenteken per woning.

Trend in autobezit

In de microdata is verder geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De microdata zegt iets over het huidige autobezit (anno 2022) maar zegt niks over het toekomstige autobezit. Uit data over het gemiddelde autobezit in Best door de jaren heen blijkt dat het autobezit in 2022 ten opzichte van 2017 met circa 1,6% is afgenomen⁴. Voor een robuuste benadering is ervan uitgegaan dat het autobezit anno 2022 niet verder afneemt maar gelijk blijft.

In figuur B1.01 zijn de parkeernormen, het autobezit en het autobezit -20% weergegeven.



Figuur B1.01: Parkeernormen (van stationsgebied) v.s. autobezit in Best als geheel

Uit figuur B1.01 blijkt dat het autobezit bij sociale huurappartementen nog iets lager ligt dan de parkeernorm inclusief 20% reductie. Naar verwachting zorgt de reductie op de parkeernorm daarom niet voor minder auto's bij bewoners van sociale huurwoningen. In dit onderzoek is er daarom worstcase vanuit gegaan dat bewoners van sociale huurwoningen geen gebruik zullen maken van deelmobiliteit. Bij de andere woningtypen is duidelijk te zien

⁴ https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?sel_guid=010d3cc2-384f-45f4-b5a0-6aab540788a0

dat de parkeernorm inclusief 20% reductie lager ligt dan het daadwerkelijke autobezit. Het toepassen van de verlaagde parkeernorm zal daarom naar verwachting ook betekenen dat bewoners geneigd zijn geen eigen auto aan te schaffen of om de (tweede) auto weg te doen. In tabel 3.3 is de berekening weergegeven die inzichtelijk maakt hoeveel auto's daadwerkelijk verdwijnen als gevolg van de verlaagde parkeernorm.

woningtype	parkeernorm -20%	autobezit	verschil	aantal woningen	reductie auto's
appartement sociale huur	0,56	0,55	+0,01	240	0
appartement midden koop 65 m ²	0,56	0,93 ⁵	-0,37	180	-66,6
appartement vrije sector duur 89 m ²	0,72	0,99	-0,27	120	-32,4
appartement vrije sector duur 109 m ²	0,72	1,03	-0,31	30	-9,3
appartement vrije sector duur 130 m ²	0,96	1,43	-0,47	30	-14,1
totaal					-122

Tabel B1.01: Daadwerkelijke reductie in het aantal auto's

Uit de tabel blijkt dat het toepassen van de parkeernormen inclusief reductie kan leiden tot een afname van maximaal 122 auto's. Deze 122 auto's (lees: bewoners) vormen de potentiële doelgroep die gebruik zal maken van deelmobiliteit. Dankzij de aanwezigheid van parkeerregulering in de omgeving (lees paragraaf 2.2) is het niet te verwachten dat de bewoners alsnog hun auto blijven bezitten en deze in de openbare ruimte parkeren.

Reële vervangingswaarde

Recent zijn meerdere onderzoeken gepubliceerd over de reële vervangingswaarde van deelmobiliteit. Deze vervangingswaarden zijn beschouwd vanuit het aantal gereduceerde auto's, net zoals is weergegeven in tabel B1.01. Afhankelijk van de doelgroep en locatie vervangt een deelauto 6 tot wel 14 privéauto's. Dat betekent dat er een reële businesscase lijkt voor 8 tot maximaal 20 deelauto's. Een andere benadering die regelmatig door deelautoaanbieders wordt gebruikt gaat uit van 1 deelauto per 50 tot 80 woningen. Dat zou voor de Bestse stationsomgeving uitkomen op zo'n 8 tot 12 deelauto's. Dit ligt in dezelfde range als hiervoor beschreven. Deze alternatieve rekenmethodiek sluit qua aantallen deelauto's goed aan op de Bestse systematiek die resulteert in 9 deelauto's (met ruimtereservering om op te schalen tot 30 deelauto's).

In het voorlopige stedenbouwkundig plan (VOSP) zijn 9 parkeerplaatsen op maaiveld ingetekend voor deelmobiliteit. Daarmee is er in de startfase voldoende capaciteit om deelauto's te kunnen stallen. Aanvullend is ook een ruimtereservering opgenomen om uit te breiden tot maximaal 30 deelauto's, waarmee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeereis.

⁵ Mogelijk worden de middeldure koopappartementen ook (deels) middeldure huurappartementen. Het autobezit van middeldure huurappartementen ligt lager (zie figuur 3.1). In dat geval zal de potentie voor deelauto's ook iets lager uitvallen. Vanuit het benodigde aantal parkeerplaatsen geredeneerd zijn middeldure koopwoningen zodoende een worst-case scenario.

Bijlage 2 Onderbouwing CBS-data

Goudappel heeft in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven over te hoge parkeernormen voor (sociale) woningbouw. In het kort komt de boodschap erop neer dat er binnen de woningbouw, met appartementen in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen en onnodig hoge kosten die businesscase van ontwikkelingen onder druk zetten. Het probleem wordt veroorzaakt door de parkeernormen die gemeenten hanteren. In de basis dient men te voldoen aan de parkeernorm die de gemeente opstelt voor woningen. Veel gemeenten hebben echter parkeernormen die niet recent zijn en daarmee niet aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit van het type woning dat gerealiseerd wordt.

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar gemeentelijke parkeernormen in Nederland in relatie tot het daadwerkelijke autobezit. Hierbij is gebruik gemaakt van een dataset die tot stand is gekomen door het combineren van gegevens uit analysebestanden/bronnen over bijvoorbeeld type woningen en de ligging van woningen in stedelijk gebied met output van onderzoek op microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over (lease)autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Hiermee kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk-, en buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden wat het feitelijke autobezit is.

Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning, en appartement);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50m² gbo, 50-75m² gbo, 75-100m² gbo, 100-125m² gbo en groter dan 125m² gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld 65-plussers in sociale huurappartementen in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om in discussie te gaan met gemeenten over het aanpassen van de parkeernormen.

De data over het autobezit is exclusief bezoekers en exclusief een aandeel grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en -busjes die mee naar huis worden genomen. Denk hierbij aan busjes van schilders en timmerlui die de bedrijfsbussen na werk mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Omdat de bedrijfsbussen niet geregistreerd staan bij woonadressen zijn deze niet standaard in de data over autobezit bij woningen opgenomen. Het aandeel grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Om rekening te houden met geparkeerde

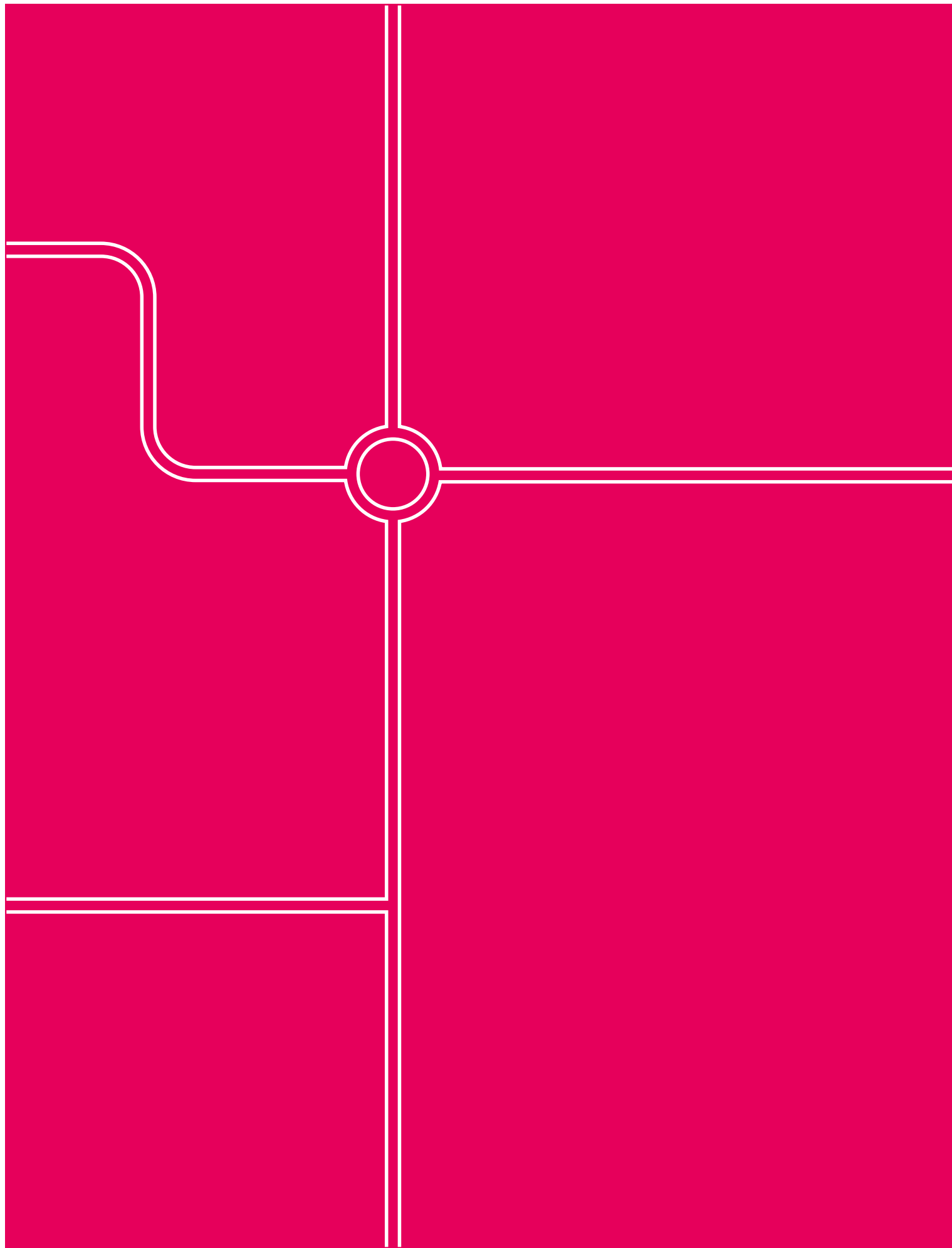
bedrijfsbussen/buitenlandse kentekens in de straat verhogen we de data met een percentage.

Ook voor de trend in autobezit wordt de data opgehoogd met een percentage. Parkeernormen worden namelijk vaak voor langere tijd vastgesteld. Daarom worden de parkeernormen naar boven afgerond om rekening te houden met een lichte stijging in autobezit de komende jaren.

De gebruikte indeling in gemeenten, wijken en buurten is conform de CBS-indeling van 2022. De stedelijkheidsgraad (omgevingsaddressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2021 en is inbegrepen in de data.

De data over het autobezit is inclusief leaseauto's. Zakelijke leaseauto's staan weliswaar op naam van de leasemaatschappijen en niet op naam van de berijders en zijn daardoor dus niet rechtstreeks te koppelen aan type woningen in buurten/wijken waar de berijders wonen. CBS kan deze leaseauto's via afgeschermdes analyses op basis van belastinggegevens toch aan type woningen in buurten/wijken koppelen. Zodoende maken leaseauto's onderdeel uit van de data over autobezit bij woningen.

Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat de oorspronkelijk gebruikte CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerkomgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden zijn (kunnen) worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn door het CBS alle gegevens die betrekking hebben op 16 minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en is het gemiddelde aantal auto's per huishoudens afgerond op 2 decimalen.



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