

**OVER
MORGEN**

Mobiliteit voor de bewoners op het Hero-terrein

Een passend en duurzaam
mobiliteitsconcept

Juni 2021



Leeswijzer

STAP 1

Uitgangspunten
mobiliteitsconcept

STAP 2

Analyse De Toerist

STAP 3

Analyse Hero terrein

STAP 4

Analyse De Hoed

STAP 5

Scenario B -
terugvaloptie

STAP 6

Randvoorwaarden
en wensen
mobiliteitsplan

**OVER
MORGEN**

Inleiding

De wereld om ons heen verandert. Mobiliteit verandert. Woonbuurten veranderen. Sinds een aantal jaar is het gebruik van deelmobiliteit in Nederland exponentieel aan het stijgen. In pioniersprojecten in verschillende steden verandert het straatbeeld al. Bewoners organiseren hun mobiliteit collectief en krijgen daar prettige, groene autoluwe straten voor terug. Voor nieuwbouwonstwikkelingen in de nabijheid van goede openbaar vervoersvoorzieningen biedt dit ook kansen. Het biedt kansen aan nieuwe bewoners om in een meer leefbare buurt te wonen, zonder dat hun mobiliteitsbehoefte in het geding komt.

Hero in Breda is zo'n plek. Aan de rand van de binnenstad, op fietsafstand van een Intercitystation liggen hier kansen om met de juiste inzet van deelmobiliteit een buurt te creëren waar 'groen' dominant is, in plaats van de geparkeerde auto. Een buurt waarbij lopen, (snel)fietsen en OV centraal staan. Een buurt waar het (tweede) autobezit op een natuurlijke wijze wordt ontmoedigd, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid en waarbij de omgeving kan meeprofiten van het aanbod.

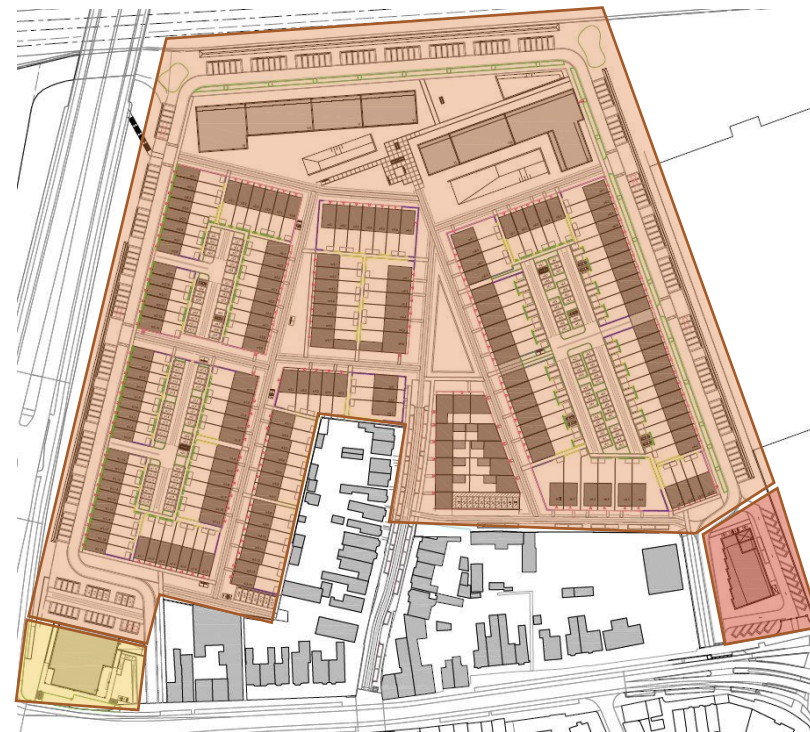
Kortom een buurt die past bij de ambitie van Breda om een stad te zijn met een groen-stedelijk woonklimaat.

Om deelmobiliteit op de juiste manier te implementeren voor het Hero-terrein en de omgeving hebben wij de volgende aanpak beschreven in ons Mobiliteitsconcept. Deze aanpak bestaat uit de drie volgende pijlers:

- Verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer hebben de voorkeur
- Aantrekkelijke alternatieven die passen bij de doelgroep
- Een duurzaam deelmobiliteitsconcept voor gebruiker én aanbieder
- Toekomstbestendige oplossing

We onderscheiden in het Hero-terrein drie clusters; het Hero-terrein met appartementen en eengezinswoningen, De Toerist met appartementen voor starters, commerciële dienstverlening en horeca, en De Hoed met zorgfuncties en zorgwoningen.

De drie clusters verschillen onderling van type woningen, doelgroepen en locatie. De verschillen zijn dusdanig dat in dit mobiliteitsplan elk cluster grotendeels afzonderlijk wordt benaderd met een eigen mobiliteitsconcept. Uitgangspunt daarbij is dat elk cluster zelf voorziet in de parkeerbehoefte en parkeerplaatsen en beschikbaar mobiliteitsaanbod in principe niet zonder onbepaald uitwisselbaar zijn.



Uitgangspunten mobiliteitsconcept

Op het Hero-terrein kiezen bewoners bewust over de manier waarop ze zich verplaatsen. Deze bewuste keuze/bewustwording past bij deze bewoners. Net zoals de bewuste keuze hier te gaan wonen. Bewoners kiezen bewust door de variatie aan modaliteiten die hen geboden wordt. De modaliteitskeuze wordt daarnaast beïnvloed door de wijze waarop het mobiliteitsaanbod aangeboden wordt en door bewoners te informeren over de meest logische (slimste en snelste) manier om naar je bestemming te reizen.

Lopen doe je omdat station, supermarkt en groen voor de deur ligt. Lopen is de snelle, makkelijke en gezonde keuze.

De **fiets** is voor bewoners de beste vriend. Vanuit de ruim gedimensioneerde en hoogwaardige inbandige fietsenstallingen sta je zo op het fietspad dat voor de deur ligt en onderdeel is het van het hoofdnet fiets. Vanaf hier ben je binnen 20 minuten op elke plek binnen de bebouwde kom van Breda. En binnen 20 km, e-bike afstand, zijn alle omliggende woonkernen rondom Breda te bereiken. Als het gebruik van de fiets je zo makkelijk wordt gemaakt, waarom dan iets anders kiezen?

Gebruikers van **deelauto's** hoeven geen auto te bezitten want ze hebben er vaak meerdere tot hun beschikking. Zo ook de bewoners van het Hero-terrein. De keuze aan deelmobiliteit biedt elke bewoner voor elke bestemming een mogelijkheid. Zowel met de ruime keuze aan elektrische auto's als met de **e-bakfiets**. De logische ligging van de deelauto's en bakfietsen maakt het gebruik makkelijk. Je komt het tegen als je onderweg gaat en anderen het zien gebruiken maakt het gemeengoed.

De **privé auto** is er voor bewoners die hechten aan de vrijheid die de auto hen biedt. Ze rijden jaarlijks teveel kilometers om rendabeler dan een deelauto te zijn. Het is fijn dat ze de auto op een veilige plek dichtbij kunnen hebben.



Hero Health Challenge - De Gezondste Wijk

Het Hero-terrein wordt de gezondste wijk van Breda. De fysieke omgeving lokt gezond gedrag uit door de omgeving beweegvriendelijk in te richten. Door een fiets- en wandelvriendelijke wijk te creëren wordt een bijdrage geleverd aan minder autogebruik door bewoners. Het verlaagt de subjectieve én objectieve auto afhankelijkheid. Het deelmobiliteitsaanbod in twee van de drie clusters stuurt naar een actieve modaliteitskeuze. Autobezit wordt in de wijk niet ontmoedigd, maar het gebruik van alternatieven wordt extra makkelijk gemaakt en nabijheid van bestemmingen wordt benadrukt. De algemene mobiliteitsmaatregelen die hierop inspelen sluiten naadloos aan op dit concept dat door AM is geïnitieerd en op het Hero terrein in praktijk wordt gebracht.

Oriëntatie en routes

- Entrees van gebouwen zijn georiënteerd richting en direct aangesloten op routes naar het station/centrum. Dit helpt bewoners te bewegen richting de actieve mobiliteitskeuze.
- Routes door de wijk zijn prettig (groen, direct, intuïtief, veilig). Dit stimuleert wandelen en fietsen door de wijk.

Fietsparkeren

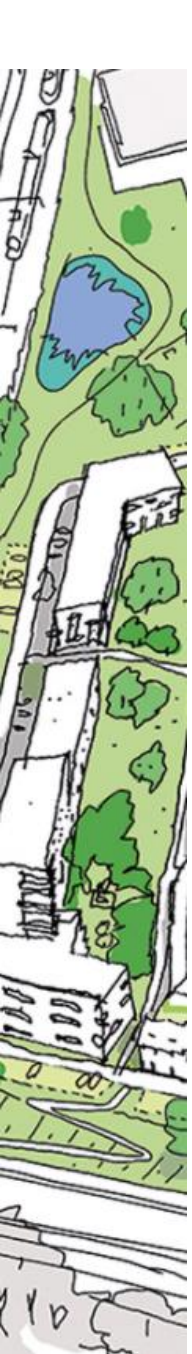
- Fietsparkeren in de appartementengebouwen is hoogwaardig en ruim gedimensioneerd. Fietsparkeer 2.0 wordt hierbij in acht genomen.
- Fietsparkeren vindt plaats in de plint/maaienveld direct gelegen aan voetgangers/hoofdentree én openbare ruimte. Een automatische deur (opent in 2 richtingen) bij aanbieden van een tag/sleutel. Je fiets parkeren is daardoor een prettige en vlotte handeling. Voor je bij je auto bent ben je op de fiets al halverwege het station.
- Aantal plekken conform Bredaas beleid met 3,2 plekken per woning in appartementengebouwen.
- Per woning is er één oplaadmogelijkheid voor elektrische fietsen beschikbaar en per inbandige stalling is 5% van de rekken geschikt voor een buitenmodelfiets (fietsenrek met hart-op-hart-afstand van 50 cm)

Benadrukken nabijheid

Bewoners worden met oriëntatie en logische en directe routes gewezen op de objectieve nabijheid van bestemmingen die te voet of per fiets bereikbaar zijn.

Bewoners worden met actieve reisinformatie zoals vertrektijden, afstanden en reistijd van dagelijkse en relevante bestemmingen gewezen op de subjectieve nabijheid. Iets wat ver weg lijkt wordt met deze informatie dichterbij gebracht en de subjectieve auto afhankelijkheid wordt hiermee verlaagd.

“Ik dacht dat ik de auto nodig zou hebben maar bij nader inzien is deze bestemming met de fiets minstens zo snel te bereiken en het is nog prettiger reizen ook.”



Uitgangspunten mobiliteitsconcept

Het mobiliteitsconcept is beschikbaar als bewoners het nodig hebben. Voldoende kwantitatief deelmobiliteitsaanbod is hierbij van belang. Aan de ene kant zorgt dit ervoor dat gebruikers niet misgrijpen als ze deelmobiliteit nodig hebben. Aan de andere kant mag het aanbod niet zo groot zijn dat de bezettingsgraad per voertuig te laag ligt en het de aanbieder geld kost in plaats van oplevert. Deze balans vinden is belangrijk om het mobiliteitsconcept duurzaam in te zetten.

Een gezonde verhouding van het aantal huishoudens per deelauto geeft inzicht in deze balans. Deze mag niet te laag zijn ($< 1:15$) om de bezettingsgraad per auto te bewaken en niet te hoog ($> 1:25$) om de beschikbaarheid voor gebruikers te garanderen. Van dit aantal huishoudens zal in de praktijk een deel daadwerkelijk gebruiker worden.

Binnen de verschillende gebruikersgroepen is voor deze verhouding wel onderscheid te maken. Zo is het autobezit en het type huishouden van belang om een inschatting te doen van het potentiële gebruik.

Bijvoorbeeld: huishoudens met een eigen auto die de deelauto alleen als 2^e auto gebruiken zijn minder frequente gebruikers dan hetzelfde type huishouden zonder eigen auto. De verhouding deelauto's per huishouden mag bij de 1^e groep hoger liggen dan bij de 2^e groep. En zo geldt voor de doelgroep sociale huur een hogere verhouding dan voor de doelgroep middeldure huur vanwege onbekendheid en betaalbaarheid.

Tot slot; hoe meer **heterogeen de gebruikersgroep** van deelmobiliteit is, hoe gunstiger dit is voor het gebruik. De momenten waarop een deelauto gebruikt wordt kent dan voldoende variatie en dus is efficiënter gebruik mogelijk. Op het Hero terrein is sprake van een voldoende heterogene groep bewoners.

Voor de doelgroepen op deze locatie gaan we uit van de volgende acceptabele verhoudingen, beredeneerd vanuit echte gebruikscijfers van aanbieders:

- **Sociale huur** zonder eigen auto/met eigen auto: 1:25 / 1:50
- **Middeldure huur** zonder eigen auto/met eigen auto: 1:15 / 1:25
- **Eengezins** met eigen auto: 1:40
- **Starters** zonder eigen auto: 1:15

Deze verhoudingen baseren we op ervaringscijfers uit de praktijk van landelijk en lokaal opererende deelautoinitiatieven:

- **GreenWheels:** 24 gebruikers per auto (landelijk gemiddelde, vooral stedelijk gebied)
- **MyWheels:** 20 gebruikers per auto (landelijk gemiddelde, vooral stedelijk gebied)
- **Autodelen Waterland:** Tussen de 7 en 14 gebruikers per deelauto (lokaal initiatief, landelijk gebied)
- **Samen Slim Rijden Zeist:** Tussen de 7 en 10 gebruikers per deelauto (lokaal initiatief, randstedelijk gebied)

Een huishouden is nog geen gebruiker. Bovenstaande ervaringscijfers worden gerealiseerd in **bestaande wijken** waarbij de deelauto later als alternatief is toegevoegd. Een klein percentage van het bestaande aantal huishoudens wordt hierbij gebruiker van een deelauto.

Bij het Hero terrein ligt de kans het mobiliteitsconcept met deelaanbod meteen onderdeel te laten zijn van het woonconcept en bewoners vanaf de start met de voordelen van autodelen te laten kennismaken. Dit maakt een hoger gebruik en verhouding van het aantal huishoudens per deelauto dan in de getoonde voorbeelden mogelijk én realistisch.

Om het gebruik te stimuleren worden bij aanvang tijdelijk meer auto's aangeboden dan in de uiteindelijke situatie nodig zal zijn. Met deze tijdelijke overcapaciteit wordt een verwachte piekvraag door nieuwsgierige bewoners opgevangen en grijpt niemand bij de 1^e kennismaking mis. Dat is essentieel voor de adoptie van het deelmobiliteitsconcept.

Daarnaast is er tijdens deze periode een kortingstarief of starttegoed van toepassing en zijn er een aantal momenten waarop geïnteresseerden een introductie kunnen krijgen ter kennismaking met de auto's en de mobiele app waarmee het gebruik (reservering, openen/sluiten, betalen) is geregeld. Na de 'wenperiode' neemt de bezetting van de aanwezige deelauto's over het algemeen af en wordt het aanbod afgeschaald naar het vooraf bepaalde aantal. Mocht het gebruik tijdens de wenperiode op peil blijven is het logisch de overcapaciteit te behouden.

De exacte invulling hiervan is afhankelijk van en gebeurt in overleg met de uiteindelijke aanbieder. Wij adviseren de wenperiode tot maximaal 6 maanden te laten duren.

Analyse De Toerist

De Toerist is een appartementenblok met 48 koopappartementen voor starters, commerciële dienstverlening en horeca. In de half verdiepte parkeergarage is plaats voor 32 auto's. De locatie van De Toerist is in de uiterst zuidwestelijke hoek en daarmee gunstig gelegen ten opzichte van het centrum van Breda, bushaltes en het treinstation. Volgens de vigerende norm komt De Toerist, inclusief 8 parkeerplekken voor horeca en commerciële dienstverlening op het piekmoment en ná verrekening van dubbelgebruik 13 parkeerplekken tekort.

Parkeerplaatsen beschikbaar			Parkeerplaatsen benodigd	
De Toerist				
Inpandig		32	Toerist studio starter	23,0
			Bezoek	14,4
...			Niet wonen	8,1
...			Deelauto's	0,0
	Subtotaal	32	Subtotaal	45,5
			Resultaat	-13,5

Bewoners van De Toerist wordt de mogelijkheid geboden de eerste stappen te zetten in het betrekken van een moderne woonruimte. De doelgroep zijn starters en beginnende stellen, veelal net actief op de arbeidsmarkt en deze woning wordt gebruikt als opmaat naar de uiteindelijk meest optimale woonruimte. Dit past naadloos in de huisvestingsmogelijkheden die de gemeente Breda aan hun afgestudeerden wil bieden zodat ze langer in Breda blijven. Vanuit het student zijn is deze doelgroep gewend gebruik te maken van de fiets en het openbaar vervoer. Daarnaast is deze doelgroep flexibel en gewend aan de deeleconomie en gebruik te prefereren boven bezit. Dit begint bij het Spotify of Netflix abonnement, gaat verder met de Swapfiets of een abonnement op een deel e-scooter zoals die al in Breda te vinden zijn.

De 32 privé parkeerplaatsen die inpandig beschikbaar zijn worden gebruikt voor bewoners en hun bezoek en werknemers van de horeca en commerciële dienstverlening. Een innovatief en makkelijk te gebruiken toegangssysteem maakt de toegang voor bezoek mogelijk.

Niet-wonen functies

De commerciële dienstverleningsfunctie die in de plint van De Toerist komt bevindt zich in de categorie *Green & Healthy*. De bestaande parkeernorm voor deze functie wordt in acht genomen.

De horecafunctie in De Toerist, waarvoor sinds lange tijd een horecavergunning aanwezig is, is op dit moment nog nader in te vullen. De parkeerbehoefte volgens de parkeernorm is op dit moment hoog maar kan later aangepast worden naar aanleiding van type horeca en openingstijden.

De parkeerbehoefte van het **bezoek** aan deze functies zal in de directe omgeving van De Toerist worden gezocht en opgelost.

Woonfunctie

Voor de toekomstige bewoners van De Toerist zal de prioriteit niet liggen bij het kopen van de 1^e auto. Maar automobility is wel iets waar sommige bewoners op enig moment behoefte aan hebben. Voor de meeste bewoners van De Toerist wordt in die behoefte voorzien door het aanbod van deelauto's die in de parkeergarage staan. Deze deelauto's zijn, anders dan de deelauto's elders in het gebied, alleen te gebruiken door de bewoners van De Toerist. Het **besloten deelautoaanbod** is onderdeel van het woonconcept en de koopovereenkomst. Een eigen parkeerplaats is een keuze en moet apart worden aangekocht. Het aantal deelauto's voor de 48 huishoudens van deze doelgroep is 2 deelauto's. Dit geeft een verhouding van 11 huishoudens (zonder eigen auto) per deelauto.

De deelauto's zijn zero emissie en bieden een kleine variatie aan formaat en actieradius. Zodat ook een bezoek aan een woonboulevard mogelijk is net zoals een trip naar ouders elders in het land. Het deelaanbod is te reserveren, gebruiken en te betalen via één app. De impact van deelauto's op autobezit onder deze doelgroep is groot. Dit is toe te schrijven aan de uitgestelde aanschaf van een eigen auto. Het is daarom aannemelijk dat de netto impact van één deelauto niet de standaard vier maar vijf of wel zes parkeerplaatsen scheelt. Door het expliciete en besloten deelaanbod voor bewoners van De Toerist achten wij een verhouding van 1 deelauto op netto 6 parkeerplaatsen om die reden ook plausibel in Breda bij deze doelgroep.



Analyse De Toerist

De fietsparkeervoorziening (132m²) is uiteraard niet volledig gericht op bezoekers van de Toerist. Om fietsgebruik zo makkelijk en aantrekkelijk mogelijk te maken zijn er ook voor bewoners voldoende parkeermogelijkheden aanwezig in de inpandige stalling op entreeniveau, waar met uitbreidmogelijkheid tot maximaal 100 fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Daarvan zijn 5% van de fietsparkeerplekken geschikt voor buitenmodell fietsen. In deze fietsenstalling is tot slot plaats voor acht scooters, tevens een relevant alternatief voor de auto. Om het gebruik van elektrische scooters te stimuleren zijn op deze scooterplekken oplaadpunten gefaciliteerd. Ook de fietsparkeerplaatsen hebben een oplaadpunt.

Reducerende maatregelen De Toerist:

- Bezoekers en werknemers van de commerciële functie en horeca kennen een maximale parkeerbehoefte van 8 plekken op het piekmoment. Het bezoekersdeel hiervan wordt in de openbare ruimte van het Hero-terrein gezocht en opgelost. Het werknemersdeel parkeert in de parkeergarage van De Toerist.
- Twee deelauto's via een besloten systeem stellen de aanschaf van een eigen auto uit. De netto impact per deelauto is 6 parkeerplaatsen.

Op basis van deze reducerende maatregelen is de mobiliteitsbalans voor De Toerist:

Parkeerplaatsen beschikbaar			Parkeerplaatsen benodigd	
De Toerist				
Inpandig		34	Toerist studio starter	23,0
			Bezoek	14,0
			Niet wonen	8,1
			Compensatie deelauto's	-14,0
...			Deelauto's	2,0
	Subtotaal	34	Subtotaal	33,1
			Resultaat	0,9

Het niet wonen deel bestaat voor meer dan 90% uit bezoek van horeca en commerciële dienstverlening dat in de praktijk geen gebruik kan maken van de parkeergarage onder De Toerist en derhalve in de openbare ruimte van het Hero-terrein parkeert. Het resultaat voor De Toerist slaat daarmee positief uit naar negen parkeerplaatsen.

Tot slot is stadslogistiek een belangrijke schakel in de totale mobiliteitsvraag van het gebied en het gebouw zelf. In de Toerist komt mede daarom een *delivery box* voor de bewoners die desgewenst ook deels voor de buurt toegankelijk is. Dit sluit aan op de doelgroep van de appartementen. Deze doelgroep ziet in dat de noodzaak om een auto te bezitten of gebruiken laag is, zeker als de drempel om goederen te bestellen (verse producten, boodschappen, pakketjes) zo veel mogelijk is weggenomen met een pakketkluis. Samenvattend de onderbouwing af te wijken van het aantal parkeerplaatsen volgens de parkeernorm:

- Appartementen zijn bedoeld voor starters en beginnende stellen; afgestudeerden. Gewend om te delen in plaats van spullen te bezitten.
- Voldoende fietsenrekken en plaats voor acht elektrische scooters, met uitbreidingsmogelijkheid.
- Uitstekende bereikbaarheid van openbaar vervoer, centrum en station; een echte fietslocatie.
- E-bakfietsen op loopafstand beschikbaar om auto-ritjes te voorkomen.
- Horeca en commercie in De Toerist hebben geen grote auto aanzuigende functies. Parkeren voor bezoekers van deze functies wordt in het openbaar gebied rondom De Toerist en in het openbare deel van het Hero-terrein opgelost.
- *Delivery Boxen* inpandig; auto onafhankelijkheid wordt hiermee versterkt.
- Een totaal van 2 deelauto's voor bewoners geven de doorslag, autobezit ligt voor de doelgroep al laag en aanschaf van auto's wordt door mobiliteitsaanbod uit- of afgesteld. De deelauto's zijn beschikbaar in de parkeergarage in beheer en in exploitatie door een professionele partij die zich specialiseert in het aanbieden van deelmobiliteit in hubs bij gebiedsontwikkelingen. Een voorbeeld van zo'n partij is Hely.

Analyse Hero-terrein

Het plan omvat 174 grondgebonden eengezinswoningen, 156 sociale- en middeldure huur appartementen en 24 appartementen in de vrije sector. Elke grondgebonden woning heeft één parkeerplaats op privéterrein. De openbare 183 parkeerplaatsen in het plan zijn flexibel te gebruiken en bedoeld voor bewoners van de appartementen en bezoek.

De vigerende parkeernorm voor de woningen in het gebied schil is: Appartementen: 0,6 per huishouden, Grondgebonden woningen: 1,1 per huishouden, Bezoek: 0,3 per huishouden. Op basis van dit programma en volgens de vigerende parkeernorm komt het huidige plan na verrekening van dubbelgebruik 25 openbare parkeerplekken tekort.

Parkeerplaatsen beschikbaar			Parkeerplaatsen benodigd		
Hero terrein					
Eigen terrein		174	1 per woning	Eigen terrein	174,0
Openbaar		182		Openbaar	206,5
				Deelauto's	0,0
	Subtotaal	356		Subtotaal	380,5
				Resultaat	-24,5

De grondgebonden woningen krijgen elk een eigen parkeerplek en dubbelgebruik of een reductie door mobiliteitsmaatregelen heeft op dat deel van de parkeerplekken geen effect. Het tekort op het Hero-terrein is daarom alleen op te lossen bij de parkeerbehoefte die wordt opgelost op de openbare parkeerplekken.

De doelgroepen die gebruik maken van de openbare parkeerplekken zijn bewoners van de sociale- en middeldure appartementen en bezoek aan de bewoners.

Parkeerreductie

Om de auto afhankelijkheid van de (tweede) autobezit te reduceren is een aantrekkelijk alternatief van cruciaal belang. Alleen een totaalpakket waarin een bewoner niets tekort komt reduceert in 1^e instantie het autogebruik en doet een bewoner vervolgens overwegen afstand te nemen van de eigen auto of de aanschaf van een auto uit- of af te stellen. Het mobiliteitsaanbod, naast de eigen auto, speelt daarop in. De alternatieven moeten flexibel, beschikbaar en betaalbaar zijn.

De deelauto zien wij niet primair als dagelijks woon-werkverkeer. Het is voornamelijk een service voor bewoners die voor hun dagelijkse woon-werkverkeer gebruik zullen maken van fiets of openbaar vervoer.

Deelauto's vinden qua afzet het meeste aansluiting bij bewoners van middeldure appartementen, waarbij het inkomen voldoende is en het autobezit gemiddeld laag ligt getuige ook de parkeernorm van 0,6. Het biedt dus een alternatief voor overwegend de 1^e auto. Daarnaast zijn bewoners van de grondgebonden woningen een potentiële doelgroep van de deelauto als alternatief voor de 2^e auto. Gebruik door de doelgroep sociale huur is op basis van huidige tarieven van deelauto's minder vanzelfsprekend, maar wel aanwezig.

Om de deelauto's goed te laten aansluiten op de behoefte is het aanbod divers, zero emissie en beschikbaar. De auto's zijn verspreid over het terrein maar het merendeel (ca. 2/3^e) concentreert zich in de buurt van de appartementen bij de doelgroep middeldure huur. Het resterende aanbod is centraal beschikbaar en goed te belopen voor gebruik door bewoners van de grondgebonden woningen als 'tweede auto-ritjes' én voor bewoners van buiten het Hero-terrein. De potentiële vraag van omwonenden concentreert zich ten zuiden van het Hero-terrein.

Eerder is toegelicht dat een realistisch aantal deelauto's rekening houdt met de verhouding van het aantal deelauto's per huishouden. Een balans tussen de verhouding beschikbaarheid en voldoende bezetting voor de businesscase voor de aanbieder is belangrijk. Voor het Hero Terrein achten we een verhouding tussen de 1:15 en 1:25 op dit moment acceptabel. Deze verhouding kan omlaag zodra de adoptiegraad stijgt en het gebruik van deelauto's toeneemt. Als de verhouding tussen 1:15 en 1:25 bij aanvang wordt aangehouden komen we uit op zes deelauto's. Dit aantal kan vervolgens in de tijd meegroeien met de vraag. Omdat de ambitie van de gemeente verder gaat dan dat, plaatsen we acht deelauto's. Twee deelauto's meer dan berekend. De verhouding van het aantal deelauto's per huishouden is dan als volgt:

- 15 huishoudens (middelduur en sociaal) zónder eigen auto per deelauto
- 44 huishoudens (middelduur en sociaal én grondgebonden) mét een eigen auto per deelauto





Analyse Hero-terrein

Voor het reducerend effect per deelauto op het aantal parkeerplaatsen kijken we naar de gemeente Eindhoven die de 'standaard' van netto 4 parkeerplaatsen reductie heeft losgelaten. In de schil worden nu 7 plaatsen gereduceerd en in het centrum zelfs 10 per deelauto. Wij volgen deze ambitie op het Hero Terrein met 1:5. Wat betekent dat uitgegaan wordt dat een deelauto 5 parkeerplaatsen netto reduceert. Dit is nog relatief voorzichtig bij een ontwikkeling waar de omstandigheden voor duurzame mobiliteitsstimulering vanaf aanvang goed zijn en bewoners kiezen voor een woonconcept waarbij deelmobiliteit zo nadrukkelijk onderdeel van is.

De grondgebonden woningen met een norm van 1,1 parkeerplaats beschikken allemaal over één eigen privé parkeerplaats. Het restant uit de norm van 0,1 per woning vindt plaats in de openbare ruimte. Echter kunnen de bewoners van de grondgebonden woningen van de gemeente geen aanspraak maken op een parkeervergunning voor die openbare parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen (17 parkeerplaatsen) worden ook niet aangelegd. Doordat de woningen allemaal één eigen parkeerplaats hebben en in het restant aan mobiliteitsbehoefte wordt voorzien met het aanbod uit het mobiliteitsconcept wordt het restant van 0,1 parkeerplaats per grondgebonden woning in dit mobiliteitsconcept niet ingevuld. Er wordt daarmee afgeweken van de 1,1 parkeerplaats per grondgebonden woning.

Naast deelauto's zijn elektrische bakfietsen een realistisch alternatief voor autoritten en het reduceren van autogebruik en -bezit. Deelbare e-bakfietsen zijn snel, flexibel en bieden voor de meeste doeleinden voldoende laadvermogen. Denk aan kinderen, weekboodschappen of spullen van de bouwmarkt of het tuincentrum. De doelgroep die veel profijt heeft en gebruik maakt van deel e-bakfietsen zijn gezinnen. De locaties van deel e-bakfietsen concentreren zich dan ook tussen de grondgebonden woningen. De middenhoven waar geparkeerd wordt zijn hier geschikt voor, of de groene tussengebieden tussen de grondgebonden woningen. Dat e-bakfietsen effect hebben op autogebruik en -bezit is zeer aannemelijk en het reducerende effect dat dit zal hebben dient als kwalitatief extraatje op de overige maatregelen.

Reducerende maatregelen Hero-terrein:

- 8 deelauto's via een openbaar concept. De impact per deelauto is bruto 6 parkeerplaatsen. De totale netto reductie is 40 parkeerplaatsen.
- 17,4 parkeerplaatsen afkomstig van de norm voor grondgebonden woningen worden niet aangelegd.
- Deelbakfietsen ter vervanging van autoritten < 15km.

Het resulteert in een marge op het piekmoment zaterdagmiddag van 29 parkeerplaatsen ten opzichte van het huidige aantal ingetekende openbare parkeerplaatsen. Dit 'overschot' zal als openbaar groen worden ingericht (struikgewas) met de mogelijkheid om deze indien gewenst op een later moment alsnog als parkeerplaats in te richten. Zie hoofdstuk scenario B.

Parkeerplaatsen beschikbaar			Parkeerplaatsen benodigd		
Hero terrein					
Eigen terrein	174	1 per woning	Eigen terrein	174	
Openbaar	182		Openbaar	193	
			Compensatie deelauto's	-48,0	
			Deelauto's	8,0	
			Subtotaal	327,0	
	Subtotaal	356	Resultaat	29,0	

Wanneer rekening wordt gehouden met het bezoekersdeel afkomstig van de horeca en commerciële dienstverlening van De Toerist dat in de openbare ruimte van het Hero-terrein parkeert, bestaande uit 8 parkeerplaatsen op het piekmoment, gaat dit ten koste van bovenstaand resultaat. Er blijven dan 21 van de 29 parkeerplaatsen over die niet hoeven te worden aangelegd en daarom als openbaar groen in het plan terug zullen komen.

Analyse Hero-terrein



Voorgestelde gebieden voor deelauto's (blauw) en deelbakfietsen (groen)

Analyse De Hoed

Zorgcluster De Hoed omvat zorgfuncties waaronder een huisarts met 5 behandelkamers en 20 zorgwoningen. Het gebouw ligt in de zuidoostelijke hoek van het Hero-terrein en heeft weinig verbinding met de rest van het gebied vanwege de afwijkende functie en doelgroep.

De vigerende parkeernorm voor de woningen in het gebied schil centrum is:

- Zorgwoningen: 0,4 per huishouden
- Zorgfunctie overig: 1,8 per 100m²
- Zorgfunctie huisarts: 2,2 per behandelkamer
- Bezoek zorgwoningen: 0,1 per huishouden

Op basis van het programma, de vigerende parkeernorm en na verrekening voor dubbelgebruik heeft het plan voor De Hoed een tekort van nul parkeerplaatsen. Er kunnen 22 parkeerplaatsen op het terrein worden gerealiseerd, de parkeeropgave is 21 volgens de normen. Onderstaande tabel geeft dit weer:

Parkeerplaatsen beschikbaar			Parkeerplaatsen benodigd	
De Hoed				
Rondom		22	Zorgwoningen bewoners	4
	Subtotaal	22	Zorgwoningen bezoek	0
			Zorgfunctie	17
			Subtotaal	21
			Resultaat	

Omdat de Hoed op zichzelf staat en qua functie niet in aanmerking komt om te profiteren van een mobiliteitsconcept zijn er geen mogelijkheden de parkeereis anders op te lossen dan via het daadwerkelijk aanleggen van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Uit navraag blijkt dat onder de bewoners van de zorgwoningen naar verwachting 3 autobezitters zijn die overdag in gebruik zijn voor de woon-werk reis. Het aandeel bezoek is voor deze doelgroep zeer laag, mogelijk nog lager dan de 0,1 uit de norm. De zorg die aan deze bewoners wordt verleend beperkt zich voornamelijk tot de avonden.

Een eventueel tekort aan parkeerplaatsen bij De Hoed kan op het Hero-terrein opgevangen worden. Dit wordt duidelijk wanneer de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies naast elkaar worden gelegd.

De parkeerbehoefte van de Hoed is terug te redeneren naar patiënten van de huisartsen en de huisartsen zelf en tot slot bewoners en bezoekers van de zorgwoningen. Op het Hero terrein daarentegen wordt de parkeerbehoefte bepaald door bewoners van de appartementen en door bezoekers van de appartementen.

Aanwezigheidspercentage de Hoed

Uit de aanwezigheidspercentages blijkt dat de parkeer-piek van de Hoed op werkdagen in de ochtend ligt, terwijl het minst drukke moment voor de Hoed op werkdag nacht en zaterdagochtend ligt.

Aanwezigheidspercentage Hero

Voor het Hero terrein geldt dat het piekmoment op de zaterdagmiddag ligt en het laagste moment op de werkdag in de werkdagochtend ligt.

Een potentieel tekort aan parkeerplaatsen van de Hoed op het piekmoment op de werkdag ochtend kan ruim worden opgevangen op het Hero-terrein door de lage bezetting aldaar.



Scenario B - Terugvaloptie

Scenario B dient als alternatief op het mobiliteitsconcept geschetst in de voorgaande paragrafen.

Dit scenario treedt in werking als blijkt dat het mobiliteitsconcept niet of onvoldoende effect heeft op autogebruik en –bezit en tóch aan de oorspronkelijk parkeernorm moet worden voldaan. De kans dat het mobiliteitsconcept als geheel géén effect heeft en derhalve moet worden voldaan aan de geldende parkeernorm zonder enige reductie is klein. Daarom hanteren we een scenario waarbij het deelmobiliteitsaanbod op het Hero-terrein voor 50% verdwijnt.

Mobiliteitsconcept voor terugvalscenario B

In dit scenario gaan we uit van een tegenvallend gebruik van deelmobiliteit op het Hero terrein. Vier van de acht deelauto's verdwijnen en het effect per auto wordt teruggebracht naar netto vier parkeerplekken reductie per deelauto. Het aantal parkeerplaatsen per grondgebonden woning blijft overeind op één per woning. Het besloten mobiliteitsconcept van De Toerist met twee deelauto's blijft eveneens overeind.

Het Hero-terrein kent dan een positief resultaat van zes parkeerplaatsen ten opzichte van het aantal ingetekende parkeerplaatsen. Echter met het bezoekersdeel van de horeca en commerciële functie van De Toerist dat ook in de openbare ruimte van het Hero-terrein parkeert is het resultaat 3 plekken negatief. Dit effect is rechts in het overzicht weergegeven.

Er ontstaat hierdoor wel ruimte in de parkeergarage van De Toerist. De negen plekken overmaat dienen in dit scenario als optie voor bewoners van het Hero-terrein om hun auto veilig en droog te parkeren. Het *overall* resultaat is daardoor in dit terugvalscenario 7 parkeerplaatsen positief.

De parkeerplaatsen die extra nodig zijn komen uit de 'marge' die scenario A met mobiliteitsconcept heeft opgebouwd ten opzichte van het huidige ontwerp en het aantal ingetekende parkeerplaatsen.

Parkeerplaatsen beschikbaar			Parkeerplaatsen benodigd	
De Toerist				
Inpandig		34	Toerist studio starter	23,0
			Bezoek	14,0
			Niet wonen	8,1
			Compensatie deelauto's	-14,0
			Deelauto's	2,0
...			Subtotaal	25,0
	Subtotaal	34	Resultaat	9,0

Parkeerplaatsen beschikbaar			Parkeerplaatsen benodigd		
Hero terrein					
Eigen terrein		174	1 per woning	Eigen terrein	174
Openbaar		182		Openbaar	201
				Compensatie deelauto's	-20,0
				Deelauto's	4,0
				Subtotaal	359,0
	Subtotaal	356		Resultaat	-3,0

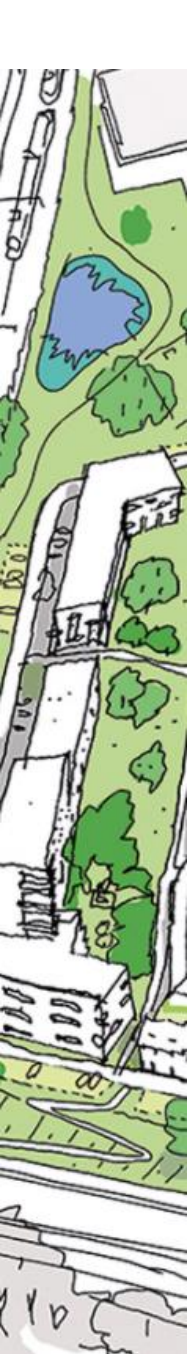
Parkeerplaatsen beschikbaar			Parkeerplaatsen benodigd	
De Hoed				
Rondom		22	Zorgwoningen bewoners	4
	Subtotaal	22	Zorgwoningen bezoek	0
			Zorgfunctie	17
			Subtotaal	21
			Resultaat	1
	Totaal	412	Totaal benodigd	405
			Totaal resultaat	7,0

Totaal 412

-8

+8

OVER
MORGEN



Randvoorwaarden en wensen mobiliteitsplan

- Deelauto's worden geplaatst op goed zichtbare plekken aan de rand van het gebied, verdeeld over drie à vier locaties. Deze locaties zijn voor alle bewoners op loopafstand. De deelauto van het Hero-terrein is toegankelijk voor elke bewoner. Met name voor de grondgebonden woningen geldt dat de deelauto kan faciliteren in 'tweede auto-ritjes'. Deelauto's bieden geen oplossing voor woon-werk ritten. Deel e-bakfietsen worden aangeboden nabij de grondgebonden woningen, om een alternatief te bieden voor autoritten.
- Deelmobiliteit voor iedereen: ook omliggende wijken kunnen van de aanwezige deelmobiliteit in de wijk gebruik maken. Door een grotere groep gebruikers aan te trekken wordt de businesscase voor aanbieders interessanter.
- Qua fasering dient er rekening te worden gehouden met de doelgroepen die van deelauto's gebruik maken. Omdat de bewoners van de appartementen het hoogste gebruik hebben is de oplevering van appartementen in dit geval leidend en dient het deelauto aanbod vanaf dan beschikbaar ter zijn en start vanaf dat moment het kennismakingsaanbod en activatiecampagne.
- Een participatietraject, kennismakingsaanbod en de activatiecampagne dragen bij aan bewustwording en acceptatie van deelmobiliteit in de buurt en het in kaart brengen van de behoefte. Aan de hand van de uitkomsten van de participatiebijeenkomsten willen wij in de fase voorafgaand aan de oplevering van de eerste nieuwe woningen pilots gaan uitvoeren waarin huidige bewoners kennis kunnen maken met deelmobiliteit en het daardoor op de juiste manier weten te waarderen. Om goed van start te gaan wordt in de eerste periode door de aanbieder een overmaat aan aanbod verzorgd, om beschikbaarheid in de adoptiefase te garanderen. Ons advies is om dit tijdens de 1^e zes maanden te doen met twee extra deelauto's. De ruimte die hiervoor nodig is, kan gevonden worden afhankelijk van de fasering van het project.
- Gedurende de eerste twee jaar (na oplevering) blijven we het gebruik en de behoefte monitoren om het aanbod, nadat de bewoners het in de praktijk ervaren, verder te verfijnen. Ook de wensen van toekomstige nieuwe bewoners nemen we mee in dit onderzoek. De adoptie van deelmobiliteit is groter in buurten waarin een duurzame levensstijl en het autoluwe karakter ook in andere elementen is doorgevoerd, zoals pakketkluisen die onnodige vervoersbewegingen van bestelbussen reduceren, energie-neutrale huizen waar bewoners voor het 'volledige pakket' willen gaan en dus graag elektrisch en duurzaam willen rijden.
- Indien na twee jaar na oplevering laatste woning blijkt dat het mobiliteitsconcept onvoldoende aanslaat en daardoor de parkeerdruk in het gebied te hoog wordt zijn er voldoende mogelijkheden om het aanbod parkeervakken uit te breiden, zie daarvoor de terugvaloptie scenario B.

- Gedurende de gebruikperiode (tot en met twee jaar na oplevering laatste woning) worden er geen extra parkeerplekken bijgeplaatst bij signalen van bewoners. Het mobiliteitsconcept heeft de tijd nodig zich te bewijzen en de ene bewoner heeft meer tijd nodig dan de ander. Een logische reactie bij een dergelijk signaal in deze gebruikperiode zou dan zijn dat niet de parkeercapaciteit onvoldoende is maar dat het autobezit te hoog is en gebruik van alternatieven nog te laag.

Ruimtelijke randvoorwaarden:

- Bordjes bij de parkeerplaatsen die de plek voor 'deelauto' aanduidt is gewenst om parkeerplaats beschikbaar te houden gedurende gebruik van deelauto. Dit is een van de voordelen van deelautogebruik; altijd een parkeerplek bij aankomst.
- EV ready parkeerplekken op eigen terrein van grondgebonden woningen.
- Verbindingen en routes voor actieve mobiliteit (lopen of fietsen) worden vanaf de voordeur actief onder de aandacht gebracht met behulp van afstanden en reistijden naar relevante bestemmingen in Breda zoals centrum en station, maar er wordt ook verwezen naar deelauto's en deelbakfietsen op het Hero-terrein