
MEMO

Van : ing. J. Punt
Project : Eureka! Breda
Opdrachtgever : Maas-Jacobs / NBU projectontwikkeling B.V.

Datum : 11 november 2020

Betreft : Mobiliteitstoets Eureka! Breda



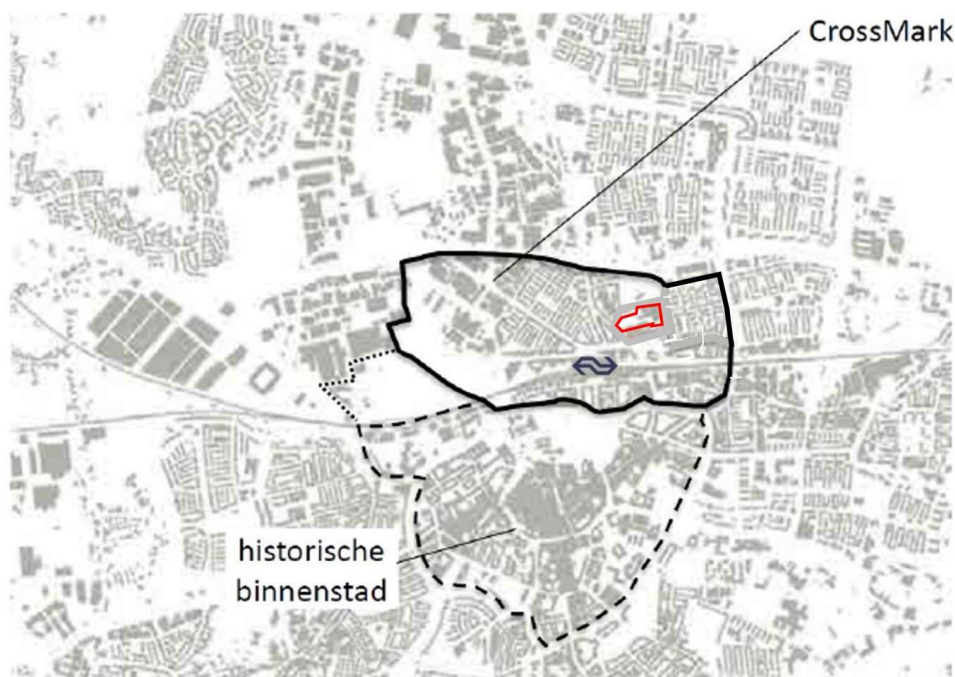
Inleiding

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van maximaal 307 woningen en maximaal 300 m² aan commerciële ruimte op de locatie van het voormalige Euretco-terrein. Het plan voorziet in de realisatie van 76 sociale huurappartementen, circa 176 koopappartementen en circa 55 grondgebonden koopwoningen. Daarnaast is er ruimte voor 300 m² aan commerciële voorzieningen in de vorm van dienstverlening en/of horeca.

Deze notitie geeft inzicht in de mobiliteitseffecten van het plan. Daarbij wordt in eerste instantie nader ingegaan op de ligging van het plangebied en de uitgangspunten ten aanzien van mobiliteit die daarmee samenhangen. Vervolgens wordt inzicht gegeven in de aspecten parkeren (bezoekers en bewoners), de verwachte verkeersintensiteiten, de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid in de nabijheid van het plangebied. Uitgangspunt is dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd en dat de ontwikkeling niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid.

Locatie en ligging

De ontwikkeling ligt in het centrum van Breda op loopafstand en direct ten noorden van station Breda. De locatie maakt onderdeel uit van het gebied Crossmark. Onder die noemer wordt de spoorzone, waar dus ook het Euretco-terrein toe behoort, de komende jaren getransformeerd van grootschalige industriecomplexen naar een compleet nieuw stadsdeel. Het nabijgelegen station Breda is naast een intercity station met directe treinverbindingen naar Roosendaal, Tilburg, Den Bosch en Utrecht ook een hub vanwaar directe treinen naar belangrijke binnenlandse bestemmingen, zoals Rotterdam CS, Schiphol Airport en Amsterdam CS als ook buitenlandse bestemmingen, zoals Antwerpen, Brussel en Parijs, vertrekken en aankomen. Aan de rand van de ontwikkellocatie (Terheijdensweg, Edisonstraat en Doornboslaan) ontsluiten verschillende busverbindingen het gebied. Verder ligt de historische binnenstad van Breda met zijn winkelvoorzieningen ook op loopafstand. Het gebied wordt ontwikkeld als autovrije wijk.



Figuur 1. Ligging plangebied (rood omkaderd) met het station en centrum op loopafstand

Parkeren

De beoogde ontwikkeling bevindt zich in het centrum van Breda op een locatie waar van verschillende vormen van mobiliteit gebruik gemaakt kan worden en belangrijke bestemmingen te voet en per fiets bereikbaar zijn. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is dan ook uitgegaan van een laag autobezit onder de nieuwe gebruikers.

Om de consequenties voor het onderdeel parkeren in beeld te brengen wordt gekeken naar het vigerende parkeernormenbeleid “Herijking nota Parkeer- en Stallingsbeleid 2004” d.d. 20 juni 2013 en de nieuwe nota parkeernormen die in concept gereed is en naar verwachting in het najaar van 2020 wordt vastgesteld. Omdat niet bekend is wanneer de nieuwe nota parkeernormen exact wordt vastgesteld, wordt daarom inzage gegeven in de gevolgen voor het parkeren vanuit zowel de vigerende als de nieuwe normen. Die inzage wordt gegeven door middel van twee afzonderlijke parkeerbalansen.

Uitgangspunten parkeerbehoeftebepaling

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte vanuit zowel de vigerende als de nieuwe normen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

Maximaal mogelijk in bestemmingsplan

Ter onderbouwing van het bestemmingsplan wordt bij het doorrekenen van de parkeerbalansen steeds uitgegaan van wat maximaal mogelijk is in het bestemmingsplan. Voor de woningen en appartementen is het programma voldoende concreet waardoor dit direct doorgerekend kan worden. Voor de commerciële ruimte is die duidelijkheid er nog niet. Daarom wordt hiervoor uitgegaan van wat maximaal in het bestemmingsplan mogelijk is. Dit betreft de volgende functies:

- Horeca
- Dienstverlening (met balie)

Voor zowel het vigerende als het nieuwe parkeernormenbeleid wordt vervolgens afzonderlijk gekeken naar wat de worst-case parkeernorm is die aan bovengenoemde functies te koppelen is. Voor de koopwoningen wordt vanwege deze worst-case aanname bijvoorbeeld uitgegaan van het dure segment.

Gebruik aanwezigheidspercentages

Om de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en te zorgen voor optimale verhouding tussen parkeren en kwaliteit van de openbare ruimte, wordt bij het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen rekening gehouden met het dubbel gebruiken van parkeerplaatsen. Het gebruik over de dag verschilt namelijk per functie. Zo is bijvoorbeeld de vraag naar parkeren voor woningen veelal in de avond het grootst en die van overige functies veelal overdag waardoor, over de gehele dag gezien, dezelfde parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden voor verschillende functies. Om het dubbelgebruik van parkeerplaatsen te bepalen wordt gebruik gemaakt van zogenaamde aanwezigheidspercentages. Deze aanwezigheidspercentages geven aan wat het gebruik van de betreffende functie is per dagdeel. Voor bewoners geldt bijvoorbeeld dat de vraag naar parkeren in de avond vaak volledig is (100%) maar in de ochtend vaak nog maar een gedeelte van de totale vraag, omdat veel mensen dan naar hun werk zijn. Voor de ochtend geldt dan vaak een lager percentage. In zowel het vigerende als het nieuwe (concept)parkeernormenbeleid zijn deze percentages bepaald. Middels de aanwezigheidspercentages kan het maatgevende moment bepaald worden. Dat is het moment van de dag waarop de vraag naar parkeren voor alle functies samen het grootst is.

De aanwezigheidspercentages uit het beleid zijn afgeleid van de aanwezigheidspercentages van het CROW. Voor woonfuncties geldt dat bij de aanwezigheidspercentages ook onderscheid is gemaakt in de vraag naar parkeren van bewoners en bezoekers. Na het doorrekenen van de parkeerbehoefte met dubbelgebruik kan ook het maatgevende moment bepaald worden. Dat is het moment waarop de vraag naar parkeren voor alle functies samen het grootst is. Het maatgevende moment bepaalt de maximale parkeerbehoefte.

Geen gebruik mobiliteitscorrectie

De verwachting is dat het autogebruik en autobezit van de nieuwe bewoners lager zal zijn dan gebruikelijk, gezien de ligging nabij centrum en station. Deze verwachting is echter niet gebruikt bij het doorrekenen van de parkeerbehoefte. Juist omdat de gemeente voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein wil borgen, is het plan getoetst aan de geldende en nieuwe parkeernormen zonder de toepassing van een zogenaamde mobiliteitscorrectie. Als gevolg van deze benadering wordt de invloed van de ligging van het plangebied nabij het station en het centrum en het verlagende effect op de parkeerbehoefte als gevolg van een verwacht lager autogebruik en autobezit, dus niet meegenomen.

Berekening parkeervraag worst-case

Verder zullen bij het berekenen van de parkeerbehoefte zowel de woningen als de commerciële ruimte, worden meegenomen als functies met de grootste vraag naar parkeren. De kans is aanwezig dat er uiteindelijk functies worden gerealiseerd die een lagere parkeerbehoefte hebben. Kortom de berekening van de parkeervraag is worst-case.

Geen saldering

Zowel het vigerende als het nieuwe parkeernormenbeleid bieden de mogelijkheid om te mogen salderen met de oude functie. Dat wil zeggen dat wanneer in de oude situatie de parkeerbehoefte voor een bepaald aantal parkeerplaatsen op straat werd opgevangen, dat in de nieuwe situatie voor dat zelfde aantal ook zou mogen. Dit wordt salderen genoemd en zou dus betekenen dat een deel van de parkeervraag van het plan in de openbare ruimte wordt opgevangen. Van deze mogelijkheid tot salderen wordt geen gebruik gemaakt. Het uitgangspunt is dat parkeren volledig op eigen terrein wordt opgelost.

Hierbij dient wel aangetekend te worden dat parkeren in de openbare ruimte fysiek wel mogelijk is. Het uitgangspunt voor de ontwikkeling is echter dat het parkeren op eigen terrein dermate aantrekkelijk is, dat parkeren in de openbare ruimte niet te verwachten is.

Parkeerbehoeftebepaling op basis van het vigerend parkeernormenbeleid

Volgens het vigerende beleid is de ontwikkeling gelegen in gebied "schil". Voor de sociale huurappartementen en de koopappartementen kan worden aangesloten bij de norm "meergezinswoning, appartement e.d.". De

norm hiervan is 1,4 parkeerplaats per woning/appartement. Voor de grondgebonden woningen kan worden aangesloten bij de norm “eengezinswoning”. De norm hiervan bedraagt 1,7 parkeerplaats per woning.

Bezoekers woningen

Het vigerende beleid houdt rekening met een aandeel van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek. Dit aandeel is verdisconteerd in de totale parkeernorm van de betreffende woonfunctie zoals hierboven aangegeven. Verder dienen conform het parkeernormenbeleid de parkeerplaatsen voor bezoekers te allen tijde openbaar toegankelijk te zijn.

Commerciële ruimte

Aangezien op dit moment nog niet precies duidelijk is wat de exacte invulling wordt van de 300 m² commerciële ruimte, wordt voor het bestemmingsplan uitgegaan van wat maximaal mogelijk is in het bestemmingsplan. Van alle mogelijke functies heeft de functie “horeca”, welke gekoppeld is aan de parkeernorm voor “restaurant”, de hoogste parkeernorm. Voor het gebied “schil” bedraagt deze 8,0 parkeerplaats per 100 m² bvo.

Parkeerbehoefte

De totale parkeerbehoefte van de woningen na dubbelgebruik op het maatgevende moment bedraagt 446 parkeerplaatsen. Het maatgevende moment is de werkdagavond. Op dat moment is de parkeerbehoefte van bewoners 354 en van bezoekers 92 parkeerplaatsen.

Voor de commerciële ruimte wordt uitgegaan van 300 m² restaurant omdat dit deze functie de hoogste parkeernorm heeft. De parkeerbehoefte hiervan bedraagt na dubbelgebruik 24 parkeerplaatsen.

De totale parkeervraag op het maatgevende moment (werkdagavond) komt hiermee uit op afgerond 470 parkeerplaatsen.

Gezien het beperkte aandeel van niet-woonfuncties in de totale ontwikkeling is het effect op het dubbelgebruik van parkeerplaatsen slechts minimaal. Onderstaande tabel geeft dit beperkte effect weer. De percentages vermeld in de tabel zijn de aanwezigheidspercentages conform het vigerende parkeernormenbeleid van de gemeente. Te zien is dat in de avond alle bewoners aanwezig zijn (100%) en in de ochtend maar de helft (50%) omdat veel bewoners dan naar het werk zijn.

Functie	eenheid	aantal	norm	normatief	aanwezigheidspercentages										
					ochtend	%	middag	%	avond	%	koopavond	%	zaterdag	%	
sociale huurwoningen	per aantal	76	1,1	84	42	50%	50	60%	84	100%	75	90%	50	60%	
	aandeel bezoek	76	0,3	23	11	50%	14	60%	23	100%	21	90%	14	60%	
grondgebonden koop duur	per aantal	55	1,4	77	39	50%	46	60%	77	100%	69	90%	46	60%	
	aandeel bezoek	55	0,3	17	8	50%	10	60%	17	100%	15	90%	10	60%	
appartementen koop duur	per aantal	176	1,1	194	97	50%	116	60%	194	100%	174	90%	116	60%	
	aandeel bezoek	176	0,3	53	26	50%	32	60%	53	100%	48	90%	32	60%	
subtototaal wonen				446	223		268		446		402		268		
commercieel													0		
	cafe(taria)	per 100 m2	300	4,5	14	1	10%	7	50%	14	100%	14	100%	14	100%
	restaurant	per 100 m2	300	8	24	2	10%	10	40%	24	100%	24	100%	18	75%
	kantoor met balie	per 100 m2	300	2	6	6	100%	6	100%	0	5%	1	10%	0	5%
Totaal				470	226		277		470		426		286		

Figuur 2: totale parkeervraag conform vigerende parkeernormenbeleid na dubbelgebruik

Parkeercapaciteit op basis van vigerend beleid

De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een aantal bouwblokken. In totaal kunnen op basis van het vigerende beleid 470 parkeerplaatsen worden gerealiseerd onderverdeeld naar bouwblok en gebruikers (bewoners en bezoekers), zoals zichtbaar in bijlage 1. Bij het toedelen van de parkeerplaatsen aan de verschillende functies per blok kan in de meeste gevallen geparkeerd worden in het blok waar de parkeerbehoefte speelt. In een aantal gevallen dient er in een ander blok geparkeerd te worden, maar aangezien de parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar zijn, leidt dat niet tot problemen.

Conclusie

Op het maatgevende moment (werkdagavond) bedraagt de parkeerbehoefte voor bewoners 354 parkeerplaatsen, 92 voor de bezoekers van de bewoners en 24 voor de commerciële ruimte. De totale parkeervraag komt daarmee uit op afgerond 470 parkeerplaatsen. Het plan kan met 470 parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien in deze vraag. Daarmee wordt voldaan aan het vigerende parkeernormenbeleid van de gemeente Breda.

Parkeerbehoeftebepaling op basis van de nieuwe nota parkeernormen

Bij het doorrekenen van nieuwe parkeernormenbeleid wordt uitgegaan van het document “Nota Parkeernormen Breda 2020” d.d. 21 februari 2020 versie 1.1. In deze nota is de ontwikkeling gelegen in het gebied “centrum 2”. Voor de sociale huurappartementen kan worden aangesloten bij de norm “appartement/grondgebonden woning (sociale huur)”. Deze norm bedraagt 0,7 parkeerplaats per woning. Voor de koopappartementen wordt aangesloten bij de hoogst mogelijk norm, namelijk die van “meergezinswoning/appartement (groter dan 90 m²)”. Dit komt overeen met 1,0 parkeerplaats per woning. Voor de grondgebonden woningen kan worden aangesloten bij de norm “eengezinswoning/grondgebonden woning”. Deze bedraagt 1,2 parkeerplaatsen per woning.

Bezoekers woningen

De nieuwe nota gaat uit van een aandeel van 0,2 parkeerplaatsen per woning voor bezoek. Deze zit verdisconteerd in de totale parkeernorm voor de betreffende woonfunctie zoals hierboven genoemd. Verder dienen ook hier conform het parkeernormenbeleid de parkeerplaatsen voor bezoekers te allen tijde openbaar toegankelijk te zijn.

Commerciële ruimte

Omdat de exacte invulling van de commerciële ruimte nog niet bekend is, wordt voor het bestemmingsplan uitgegaan van de functie met de hoogste norm. Net als bij het vigerende beleid betreft dat de functie “horeca”, welke gekoppeld is aan de parkeernorm voor “restaurant”. In het nieuwe beleid bedraagt de norm 8,0 parkeerplaats. per 100 m² bvo.

Parkeerbehoefte

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte op het maatgevende moment, wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages uit het nieuwe parkeernormenbeleid. Onderstaande tabel geeft de parkeerbehoefte weer per dagdeel waarbij per dagdeel ook de aanwezigheidspercentages uit het nieuwe parkeernormenbeleid zijn vermeld per functie.

Functie	eenheid	aantal	norm	normatief	aanwezigheidspercentages															
					werkdag								zaterdag				zondag			
					ochtend	%	middag	%	avond	%	koopavond	%	nacht	%	ochtend	%	middag	%	middag	%
sociale huurwoningen	per aantal	76	0,5	38,0	19,0	50%	19,0	50%	35,0	90%	31,0	80%	38,0	100%	23,0	60%	31,0	80%	27,0	70%
aandeel bezoek (76	0,2	15,2	2,0	10%	4,0	20%	13,0	80%	11,0	70%	0,0	0%	10,0	60%	16,0	100%	11,0	70%
grondgebonden koop duur	per aantal	55	1	55,0	28,0	50%	28,0	50%	50,0	90%	44,0	80%	55,0	100%	33,0	60%	44,0	80%	39,0	70%
aandeel bezoek		55	0,2	11,0	2,0	10%	3,0	20%	9,0	80%	8,0	70%	0,0	0%	7,0	60%	11,0	100%	8,0	70%
appartementen koop duur	per aantal	176	0,8	140,8	71,0	50%	71,0	50%	127,0	90%	113,0	80%	141,0	100%	85,0	60%	113,0	80%	99,0	70%
aandeel bezoek		176	0,2	35,2	4,0	10%	8,0	20%	29,0	80%	25,0	70%	0,0	0%	22,0	60%	36,0	100%	25,0	70%
subtotaal wonen				295,2	126,0			133,0	263,0		232,0		234,0		180,0		251,0		209,0	
commercieel																				
cafe(taria)	per 100 m2	300	4,2	12,6	4,0	30%	6,0	40%		90%	11,0	80%	0,0	0%	10,0	75%	13,0	100%	6,0	45%
restaurant	per 100 m2	300	8	24,0	3,0	10%	10,0	40%	24,0	100%	18,0	75%	0,0	0%	10,0	40%	24,0	100%	18,0	75%
kantoor met balie	per 100 m2	300	1,4	4,2	5,0	100%	5,0	100%		5%	1,0	5%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%
				319,2	130,0			143,0	287,0		250,0		234,0		190,0		275,0		227,0	

Figuur 3: totale parkeervraag conform nieuwe parkeernormenbeleid na dubbelgebruik

Uit berekening van de parkeerbehoefte blijkt dat het maatgevende moment de werkdagavond is. Op dat moment is de parkeerbehoefte van bewoners 212 en van de bezoekers van de bewoners 51 parkeerplaatsen.

Voor de commerciële ruimte wordt uitgegaan van 300 m², "restaurant". De parkeerbehoefte na dubbelgebruik bedraagt 24 parkeerplaatsen.

De totale parkeervraag op het maatgevende moment (werkdagavond) komt hiermee uit op afgerond 287 parkeerplaatsen.

Parkeercapaciteit op basis van nieuw parkeernormenbeleid

De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een aantal bouwblokken. In totaal kunnen er 371 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Rekening houdend met een parkeerbehoefte van 287 parkeerplaatsen betekent dit dat er een overschot in het plan zit van 84 parkeerplaatsen. Bijlage 2 laat de parkeeroplossing zien. Daarop is te zien hoe deze 371 parkeerplaatsen zijn toegedeeld naar bouwblok en naar type woning en gebruiker.

De parkeeroplossing gaat dus uit van in totaal 286 aan bewoners of bezoekers toegedeelde parkeerplaatsen terwijl de vraag vanuit bewoners en bezoekers 287 parkeerplaatsen bedraagt. Dit komt doordat de parkeervraag is afgerond naar boven. Maar zoals eerder aangegeven biedt het plan een overschot waardoor dit ruimschoots kan worden opgevangen.

Alle parkeerplaatsen zijn gerealiseerd op eigen terrein van de ontwikkeling. De meeste bewoners en bezoekers van bewoners kunnen daarbij parkeren in het blok waar ze wonen. Uitzondering daarbij zijn de bezoekers van blok 2, die dienen te parkeren in blok 1 en een deel van de bewoners van blok 3, die dienen te parkeren in blok 2. De parkeervoorzieningen zijn echter met elkaar geschakeld waardoor loopafstanden tussen de blokken minimaal zijn. De toegankelijkheid van alle parkeerplaatsen, ook die ten behoeve van de commerciële ruimte, wordt gereguleerd met een slagboom of een vergelijkbaar systeem. Bewoners hebben toegang met een tag en bezoekers, ook die van de commerciële ruimte, kunnen zich bij de slagboom aanmelden.

Conclusie

Op het maatgevende moment (werkdagavond) bedraagt de parkeerbehoefte voor bewoners 212 parkeerplaatsen, 51 voor de bezoekers van de bewoners en 24 voor de commerciële ruimte. De totale parkeervraag komt daarmee uit op afgerond 287 parkeerplaatsen. Het plan kan in totaal voorzien in 371 parkeerplaatsen. Daarmee is er een overmaat van 84 parkeerplaatsen in het plan opgenomen. Ten behoeve van een optimale toegankelijkheid van de parkeerplaatsen is per bouwblok gezocht naar een oplossing waarbij de vraag naar parkeerplaatsen zoveel mogelijk binnen het betreffende bouwblok wordt opgevangen waardoor de loopafstanden minimaal zijn. In sommige gevallen dient er in een ander blok geparkeerd te worden. De parkeerplaatsen zijn echter met loopverbindingen verbonden met de verschillende blokken waardoor loopafstanden gering zijn.

Aanvullende maatregelen ter voorkoming parkeeroverlast

Ten aanzien van beide benaderingswijzen (vigerend beleid en nieuw beleid) zullen de volgende aanvullende maatregelen worden genomen om eventuele parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen.

Dubbelgebruik in relatie tot 1-op-1 verkoop parkeerplaatsen

Voor de berekening van de parkeerbehoefte in het kader van het bestemmingsplan is gewerkt met aanwezigheidspercentages en daarmee dubbelgebruik. Het effect van dubbelgebruik is echter gering vanwege het lage aandeel niet-woonfuncties in de totale ontwikkeling. Om hoe dan ook voldoende speling in het parkeeraanbod te houden worden parkeerplaatsen niet standaard 1-op-1 verkocht bij de woningen. Zo zal dit bij de sociale woningen niet het geval zijn, maar kan het een mogelijkheid zijn bij de koopwoningen indien de koper hiervoor interesse heeft. Verder geldt dat de aanleg van voldoende parkeerplaatsen bij een ontwikkeling is geborgd middels de parkeerregeling die is opgenomen in een bestemmingsplan. In dit geval is deze regeling onderdeel van artikel 11.1 van de regels. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen wordt getoetst of de ontwikkeling voldoet aan de op dat moment geldende parkeernormen.

Toegankelijkheid parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen kunnen exclusief gebruikt worden door bewoners en bezoekers van de ontwikkeling. Om de toegankelijkheid te reguleren worden de parkeervoorzieningen afgeschermd met een slagboomsysteem met aanmeldmogelijkheid / intercom-verbinding. De mogelijkheid om in de openbare ruimte te parkeren grenzend aan het plangebied is beperkt, waardoor de loopafstanden naar de commerciële ruimtes groot zijn. Daarnaast geldt voor parkeren in de openbare ruimte een regime van betaald- en vergunninghouders parkeren. Hiermee wordt gebruik van deze openbare parkeerplaatsen ontmoedigd. Voor bezoekers van de commerciële ruimtes worden op eigen terrein, direct grenzend aan de commerciële ruimtes, parkeerplaatsen gerealiseerd (zie bijlage 1 en 2). Tenslotte krijgen gebruikers van de commerciële ruimte een uitrijkaart, waardoor ze kosteloos de parkeerplaatsen op eigen terrein bij de commerciële ruimte kunnen gebruiken. Met deze faciliteiten (slagboom, intercom en uitgifte van uitrijkaarten) wordt gestimuleerd dat bezoekers van de commerciële ruimtes ook daadwerkelijk in het plangebied parkeren. Gezien de bestemming is daarnaast alleen dienstverlening en horeca toegestaan en kan er zich geen winkel vestigen op deze locatie.

Uitsluiting bij aanvraag parkeervergunning

Omdat de verwachting is dat op korte termijn de nieuwe parkeernormen door de gemeenteraad worden vastgesteld is in dit mobiliteitsplan de parkeeropgave zowel volgens het vigerende als nog vast te stellen nieuwe parkeernormenbeleid uitgewerkt. In beide gevallen blijkt het parkeren te voldoen aan de eisen van de betreffende beleidsstukken. Omdat er in het plangebied voor voldoende parkeergelegenheid voor alle nieuwe woningen en voorzieningen gezorgd wordt, gaan de nieuwe woningen geen onderdeel uitmaken van het parkeerregime in de omgeving. Bewoners en huurders van de woningen en commerciële ruimte zullen dan ook geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning om te kunnen parkeren in de openbare ruimte waar nu betaald- en vergunninghouders parkeren geldt.

Conclusie parkeren overall

Zowel met het toepassen van de vigerende parkeernormen als met de nieuwe nog vast te stellen parkeernormen wordt voldaan aan de parkeervraag en wordt deze op eigen terrein opgelost. In beide gevallen voldoet het plan dus op het gebied van parkeren.

Er zijn daarnaast aanvullende maatregelen genomen om de overlast voor parkeren in de omgeving te voorkomen. Zo zullen parkeerplaatsen niet 1-op-1 worden verkocht met de woningen, waardoor uitwisseling van parkeerplaatsen mogelijk is. Verder wordt er gewerkt met een aanmeldsysteem met intercom voor het aanmelden van bewoners en bezoekers. Voor de bezoekers van de commerciële ruimte zal worden gewerkt met uitrijkaarten waardoor parkeren binnen het plan aantrekkelijk wordt gemaakt. Ook kunnen gebruikers van de ontwikkeling geen aanspraak maken op een parkeervergunning.

Tenslotte, blijft het ondanks de maatregelen om het parkeren in de openbare ruimte te ontmoedigen en het parkeren op eigen terrein aantrekkelijk te maken, mogelijk om te parkeren in de openbare ruimte. Echter voorziet de ontwikkeling in voldoende mate in parkeren op eigen terrein, waarbij in tegenstelling tot parkeren in de openbare ruimte de parkeerplaatsen dicht bij de woningen/commerciële ruimte liggen, je er droog/overdekt kan parkeren en het gevoel van veiligheid groter is dan wanneer men op straat zou parkeren. Hierdoor is er weinig tot geen aanleiding om te parkeren in de openbare ruimte. De overlast van parkeerders die vanuit het plan in de openbare ruimte gaan parkeren is hiermee dan ook nauwelijks te verwachten.

Verkeer

Toekomstige verkeersintensiteiten omliggende wegen

De gemeente Breda heeft het effect van de toekomstige ontwikkeling van het Euretco-terrein doorgerekend in het BBMA verkeersmodel. Dit is een provinciaal verkeersmodel. Hierin zijn alle ontwikkelingen tot het jaar 2030 met meer dan 10 woningen opgenomen. Naast de voorliggende ontwikkeling zijn onder andere de ontwikkeling van Thes en 5Tracks hierin ook meegenomen. Bij het meenemen in het verkeersmodel van de ontwikkeling op het Euretco-terrein is uitgegaan van een ontwikkeling met 318 woningen. Met het voorliggende bestemmingsplan worden 307 woningen + 300 m2 bvo commerciële ruimte mogelijk gemaakt, wat een vrijwel een identieke verkeersgeneratie geeft.

Onderstaande tabel laat het doorgerekende effect van de planontwikkeling zien op de omliggende wegen. Daarbij is gebruik gemaakt van het BBMA model van de gemeente Breda. De intensiteiten van de huidige situatie, 2020, zijn daarbij vergeleken met de situatie in het jaar 2030. De oorspronkelijke aangeleverde data uit het verkeersmodel, betrof wekdaggemiddelden. Deze zijn doorgerend naar werkdaggemiddelden door de wekdaggemiddelden te vermenigvuldigen met 1,12. Het gebruik van deze omrekenfactor is standaard voor woongebieden.

Straat	Tussen	Intensiteit 2020	Intensiteit 2030	Vershil
		werkdag	werkdag	Werkdag
Terheijdensweg	Nieuwe Kadijk en Lachapellestraat	5.264	6.048	784
Terheijdensweg	Lachapellestraat en Stationslaan	1.456	1.680	224
Stationslaan	Terheijdenstraat en Buspassage West	11.312	13.664	2.352
Liniestraat	Terheijdenstraat en Doornboslaan	7.280	8.176	896
Nieuwe Kadijk	Terheijdensweg en Doornboslaan	47.040	51.408	4.368
Archimedesstraat	Lachapellestraat en Edisonstraat	1.792	2.016	224
Lachapellestraat	Terheijdensweg en Archimedesstraat	1.680	1.680	0
Lachapellestraat	Archimedesstraat en Minckelersstr.	1.120	1.120	0
Minckelerstraat	Lachapellestraat en Terheijdensweg	1.120	1.120	0
Keplerstraat	C. Huygensstraat en Archimedesstraat	1.120	1.120	0
Edisonstraat	C. Huygensstraat en Archimedesstraat	2.576	3.024	448
Marconistraat	Edisonstraat en Keplerstraat	560	560	0
C. Huygensstraat	Liniestraat en Edisonstraat	2.576	3.024	448
Speelhuisplein	Oude Terheijdensweg en Terheijdensweg	1.344	1.568	224
Oude Terheijdensweg	Speelhuisplein en Nachtegaalstraat	560	560	0

Figuur 4: verkeersintensiteiten stationsomgeving (bron: BBMA verkeersmodel)

De parkeervoorzieningen van de planontwikkelingen worden ontsloten op de Archimedesstraat en Lachapellestraat (zie figuur 5).

Copernicusstraat

De Copernicusstraat is niet in dit overzicht opgenomen, maar er wordt uitgegaan dat de Copernicusstraat vanwege de verlengde ligging, een vergelijkbare verkeersintensiteit heeft als de Archimedesstraat. De effecten van de Copernicusstraat zijn dan ook gelijk met die van de Archimedesstraat.

Effecten

Uit de tabel valt op te maken dat de effecten op de wegen rondom het plangebied (Archimedesstraat, Copernicusstraat, Mincklerstraat, Lachapellestraat, Keplerstraat, Edisonstraat) gering zijn. Dit heeft te maken met het feit dat de oude functie is komen te vervallen. Dit zorgde namelijk ook voor verkeer. Een andere verklaring voor het geringe verschil in intensiteiten tussen 2020 en 2030 is dat het verkeer dat als gevolg van de overige ontwikkelingen in het stationsgebied van de komende jaren, in toenemende mate gebruik zullen maken van de randwegen zoals de Terheijdenseweg, Doornboslaan en Stationslaan. Dit alles zorgt ervoor dat ondanks de toename van verkeer van de voorliggende planontwikkeling er ook sprake is van een afname en er per saldo dus nauwelijks toename is van verkeer om de omliggende wegen.

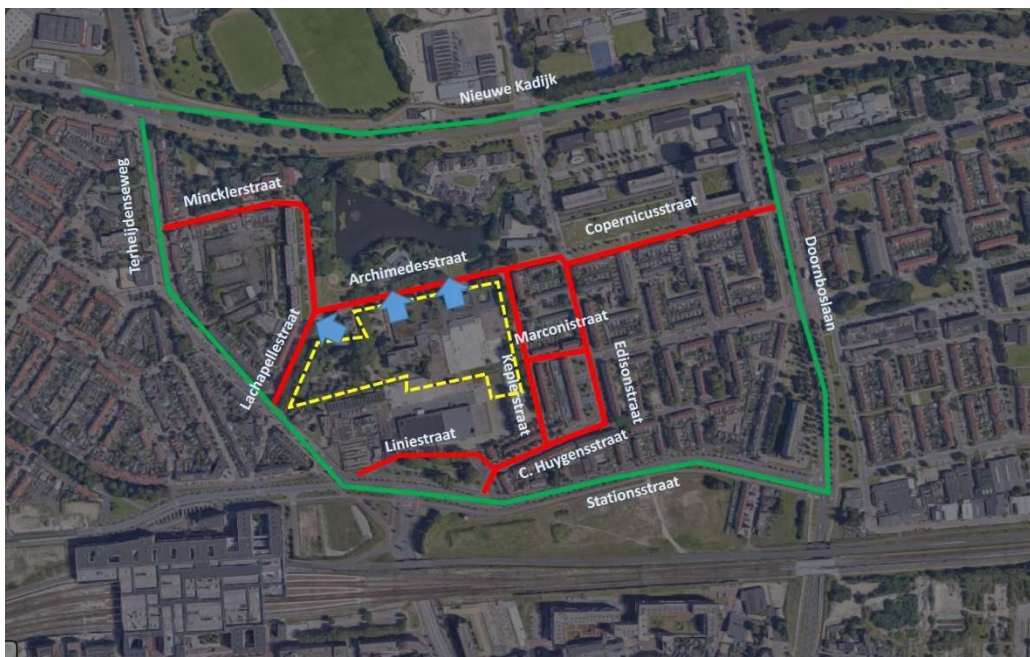
Langs de randen zoals de Terheijdenseweg, Nieuwe Kadijk en Doornboslaan is het effect van de planontwikkeling eveneens nauwelijks merkbaar omdat de verkeersgeneratie van het plan vanaf deze wegen opgaat in het heersende verkeersbeeld. Vanaf hier wordt de daar heersende verkeersintensiteit namelijk voor het grootste deel bepaald door de verkeersgeneratie van de overige woningbouwprojecten in de stationsomgeving en het feit dat er op deze wegen in de situatie zonder planontwikkelingen ook al relatief veel verkeer rijdt. Het effect van de ontwikkeling op het Euretco-terrein is vanaf deze wegen dan ook marginaal. De specifieke effecten van de ontwikkeling van het Euretco-terrein op het kruispunt Terheijdenseweg/Crogtwijk zijn om deze reden in het kader van het bestemmingsplan niet verder onderzocht.

Effecten NRW

In bovenstaande overzicht is geen rekening gehouden met verbetering van de doorstroming op de Noordelijke Rondweg (NRW). De reden hiervoor is dat de NRW nog in een studiefase zit en een voorkeursvariant nog niet is vastgesteld in de raad. De verwachting is overigens dat als gevolg van de NRW de doorstroming op de wegen langs de randen van het gebied, zoals de Terheijdenseweg, Nieuwe Kadijk en de Doornboslaan, zal verbeteren. Het positieve effect op de doorstroming van het verkeer als gevolg van de NRW op de wegen direct rondom het plangebied zoals de Archimedesstraat, Keplerstraat en Copernicusstraat is, echter beperkt.

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Onderstaande figuur geeft het plangebied weer met de omliggende verkeersstructuur. De rode wegen zijn de woonstraten (erftoegangswegen) en de groene wegen hebben een meer ontsluitende functie en kunnen meer verkeer verwerken.



Figuur 5: wegen rondom het plangebied. Ontsluiting parkeervoorzieningen aangegeven met blauwe pijlen.

Duurzaam Veilig geeft een indicatie van wat wegen op basis van een bepaalde inrichting bij benadering aan verkeer kunnen verwerken, voordat het leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid. Voor woonstraten, waar de rode wegen toe behoren, ligt de maximale intensiteit in het minst gunstige geval op maximaal 4.000¹ motorvoertuigen per etmaal. De groene wegen zijn wegen met een meer ontsluitende functie. Ze zijn breder en kunnen meer verkeer verwerken. Duurzaam Veilig geeft voor deze wegen aan dat ze tussen 6.000 en 15.000 motorvoertuigen moeten kunnen verwerken. Rekening houdend met de toekomstige verkeersintensiteiten op die wegen in 2030, zoals weergegeven in figuur 4, leidt de verkeersafwikkeling op geen enkel wegvak of kruispunt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid. Voor het kruispunt Copernicusstraat² met de Doornboslaan kan het zijn dat er gedurende de spitsen soms een wachtrij kan ontstaan. De gemiddelde wachttijd die daarbij ontstaat om de Doornboslaan op en af te rijden blijft, ten opzichte van de huidige situatie waarbij af en toe ook een wachtrij ontstaat, echter laag en is daarmee acceptabel. Ook hier is dus geen knelpunt te verwachten.

De invloed van het plan op de totale verkeersintensiteiten vervalt aan de randen van het plangebied. Dat zijn de groene wegen. Vanaf hier gaat het verkeer verder op in het heersende verkeersbeeld. Dat betekent dat de invloed van het plan op de verkeersafwikkeling van het kruispunt Doornboslaan – Nieuwe Kadijk dermate klein is dat het in het kader van het bestemmingsplan niet noodzakelijk is de verkeersafwikkeling op dit kruispunt na realisatie van het plan te onderzoeken.

Het verkeersmodel gaat uit van een ontsluiting van het plan over de Archimedesstraat, Copernicusstraat en Doornboslaan. In het overzicht van figuur 4 heeft de Liniestraat een relatief hoge verkeersintensiteit in 2030. Deze hoge intensiteit is vooral toe te schrijven aan de ontwikkeling van andere woningbouwprojecten, zoals 5 Tracks en Drie Hoefijzers, en niet aan de planontwikkeling van Euretco, waardoor in het kader van dit bestemmingsplan hier geen aandacht aan hoeft te worden besteed.

Conclusie verkeer

De verkeersintensiteiten op de wegen rondom het plangebied zijn dermate laag dat van knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling in de toekomst geen sprake is. De wachtrij die soms kan ontstaan op het kruispunt Copernicusstraat – Doornboslaan is normaal in een spitsperiode. Ook dat leidt dus niet tot knelpunten.

Bijlagen:

1. Uitwerking parkeeroplossing op basis van vigerende parkeernormenbeleid
2. Uitwerking parkeeroplossing op basis van nieuwe parkeernormenbeleid

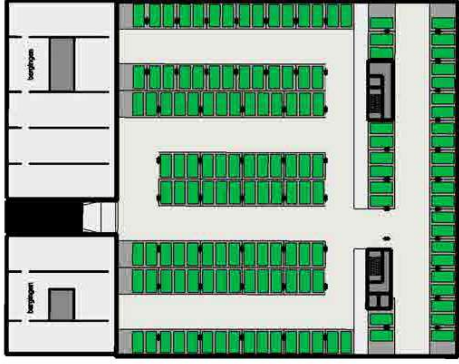
¹ In geval wegen niet breder zijn dan 4,5m. Wegen met een breedte van tussen de 4,5m en 6,2m kunnen circa tussen 4000 en 6000 mvt/etmaal verwerken.

² Voor de Copernicusstraat worden ongeveer dezelfde intensiteiten verwacht als op de Archimedesstraat.

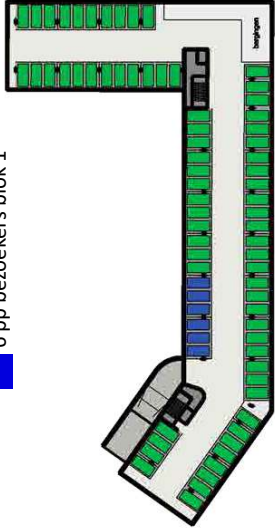
PARKEREN - VIGERENDE NORM

- bewoners parkeren
- bezoekers parkeren
- commercieel
- beschikbaar / niet toegekend

143 PP
143 pp bewoners blok 2



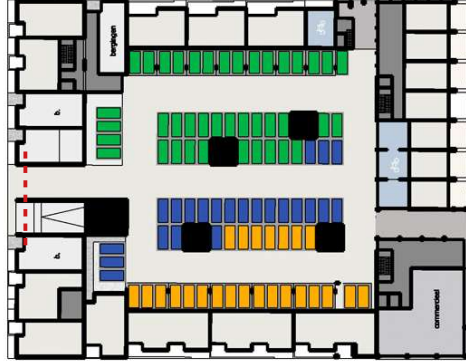
76 PP
70 pp bewoners blok 1
6 pp bezoekers blok 1



PARKEERKELDER
BEGANE GROND

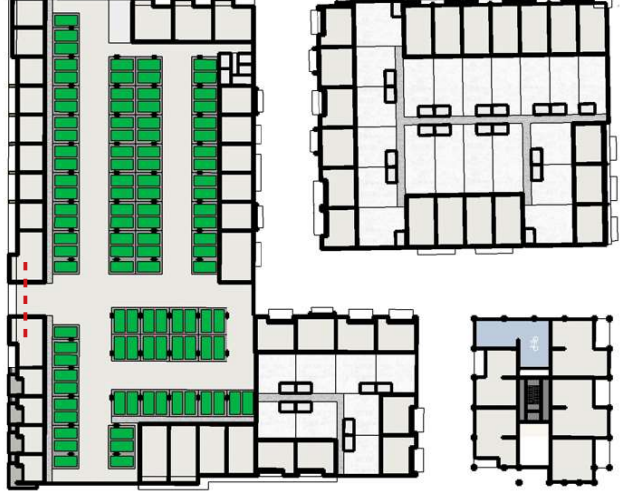
toegangscntrole middels slagboom

toegangscntrole middels slagboom



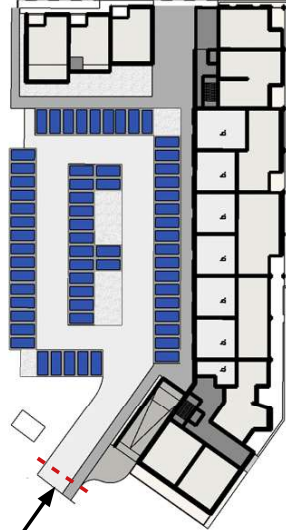
87 PP
26 pp bewoners blok 2
14 pp bewoners blok 3
23 pp bezoekers blok 3
24 pp commerciële ruimte

toegangscntrole middels slagboom



102 PP ONDER DEK
102 pp bewoners blok 3

toegangscntrole middels slagboom



62 PP
13 pp bezoekers blok 1
46 pp bezoekers blok 2
3 pp bezoekers blok 3

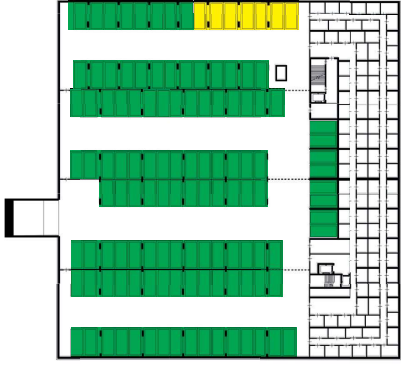
AANWEZIGE PARKEERPLAATSEN

parkeerkelder blok 1	76
binnenterrein blok 1	62
parkeerkelder blok 2	143
binnenterrein blok 2	87
parkeren onder dek blok 3	102
parkeerhof blok 3	0
straatparkeren	0
aanwezig pp totaal	470

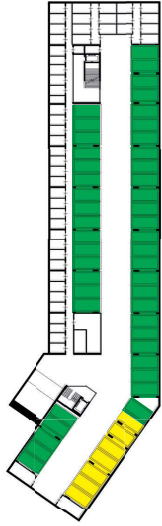
PARKEREN - NIEUWE NORM

- bewoners parkeren
- bezoekers parkeren
- commercieel
- beschikbaar / niet toegekend

123 PP
 90 pp bewoners blok 2
 26 pp bewoners blok 3
 7 pp beschikbaar / niet toegekend



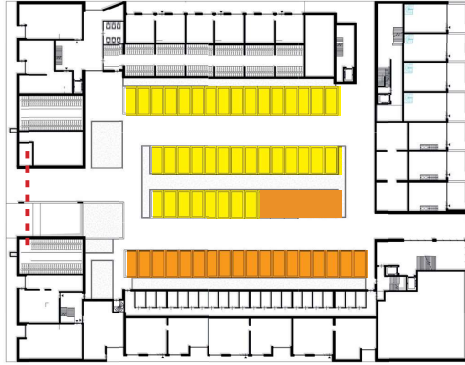
53 PP
 46 pp bewoners blok 1
 7 pp beschikbaar / niet toegekend



PARKEERKELDER
 BEGANE GROND

24 PP
 15 pp bezoekers blok 3
 9 pp beschikbaar / niet toegekend

toegangscontrole middels slagboom



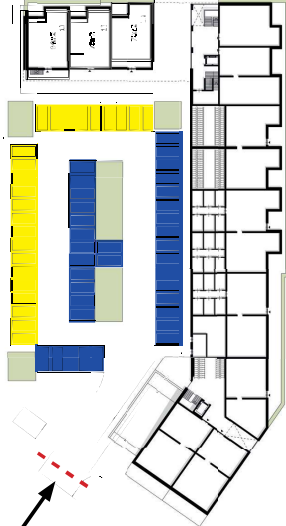
toegangscontrole middels slagboom



50 PP ONDER DEK
 50 pp bewoners blok 3

59 PP
 10 pp bezoekers blok 1
 25 pp bezoekers blok 2
 24 pp beschikbaar / niet toegekend

toegangscontrole middels slagboom



AANWEZIGE PARKEERPLAATSEN

- parkeerkelder blok 1 53
- binnenterrein blok 1 59
- parkeerkelder blok 2 123
- binnenterrein blok 2 62
- parkeren onder dek blok 3 50
- parkeerhof blok 3 24
- straatparkeren 0

aanwezig pp totaal 371

62 PP
 24 pp commerciële ruimte
 38 pp beschikbaar / niet toegekend