

Herontwikkeling Backer en Rueb, Breda

Mobiliteit en parkeren

Opdrachtgever

Titel rapport

Amvest

Herontwikkeling Backer en Rueb, Breda

Mobiliteit en parkeren

Kenmerk

004040.20191202.R1.09

Datum publicatie

23 september 2021

Projectteam Goudappel

AvdR en SB

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 23-9-21

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	1
2. Aanpak en uitgangspunten	2
2.1 Aanpak	2
2.2 Uitgangspunten	3
3. Scenario's mobiliteitconcept	5
4. Benodigd parkeeraanbod per scenario	7
4.1 Benodigd parkeeraanbod 0-scenario	7
4.2 Benodigd parkeeraanbod mobiliteitsconcept 'basis'	7
4.3 Benodigd parkeeraanbod mobiliteitsconcept 'lef'	8
5. Gevoeligheidsanalyse functieprogramma	10
5.1 Functieprogramma varianten	10
5.2 Resultaat variant 1: minimum aantal woningen	10
5.3 Resultaat variant 3: maximaal aantal woningen	11
5.4 Conclusie varianten	12
6. Haalbaarheid scenario's mobiliteitsconcept	13
7. Conclusies	14
Bijlage 1. Mobiliteitsvisie	16

1. Aanleiding

Amvest BV is voornemens het voormalige fabrieksterrein van Backer en Rueb in Breda te herontwikkelen tot een levendige en dynamische woon- en werkomgeving. Het Backer en Rueb terrein is onderdeel van het Havenkwartier, de gemeente heeft een gebiedsperspectief opgesteld voor dit gebied¹. Hierin is opgenomen dat het gebied functioneel complementair moet zijn aan de binnenstad, op andere punten wordt juist gestreefd naar samenhang met de binnenstad. Het benutten van de ligging ten opzichte van het treinstation Breda is onderdeel van de ambitie.

Naast het gebiedsperspectief voor het Havenkwartier heeft Breda ook Bouwstenen voor de Mobiliteitsvisie² opgesteld waarin uitgangspunten voor de toekomst van de mobiliteit in Breda zijn opgenomen. Deze bouwstenen hebben uiteindelijk geleid tot de Mobiliteitsvisie Breda³. In bijlage 1 zijn de relevante uitgangspunten uit deze documenten voor de herontwikkeling van het Backer en Rueb terrein opgenomen.

De sfeer van het voormalige industrieterrein wordt behouden in de plannen van Amvest. Rondom de huidige gebouwen komen bijna 500 woningen, horeca en bedrijven, waarbij de huidige gebouwen een andere functie krijgen. Op deze locatie ontstaat een hoogstedelijk en levendig gebied op 750 meter lopen van het treinstation van Breda waardoor de ontwikkeling zich leent voor een andere inzet van mobiliteit.

De hoge dichtheden die beoogd zijn in het gebied brengen een uitdaging op het gebied van mobiliteit met zich mee. Amvest heeft Goudappel BV gevraagd binnen de planvorming mee te denken op het gebied van mobiliteit en parkeren. Deze rapportage geeft het resultaat hiervan weer.

¹ Gebiedsperspectief Havenkwartier Breda, d.d. 6 juni 2016.

² Bouwstenen voor de Mobiliteitsvisie gemeente Breda, augustus 2019.

³ Mobiliteitsvisie Breda 'Veilig, robuust en duurzaam van A naar B', november 2020.

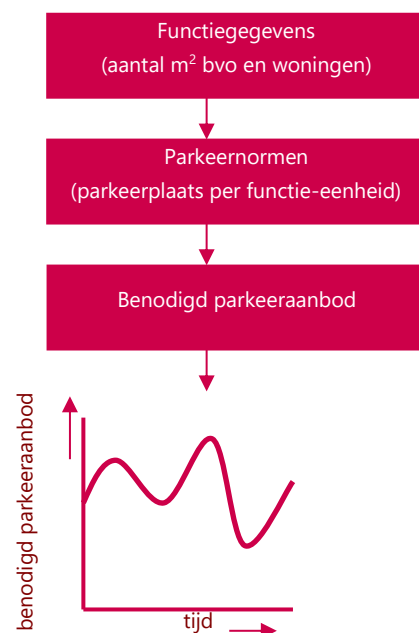
2. Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Voor de ontwikkeling van het Backer en Rueb terrein is het benodigd parkeeraanbod bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormering (normatief benodigd parkeeraanbod). De gemeente Breda heeft recentelijk haar nieuwe Nota Parkeernormen⁴ vastgesteld, hierin is opgenomen welke parkeernormen binnen de gemeente van toepassing zijn op de verschillende functies.

Het benodigd parkeeraanbod is berekend door de omvang van iedere functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning of m² bvo). Bij de woningen is onderscheid gemaakt tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. Bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor bezoekers van woningen de zaterdagavond is.

De parkeerplaatsen die worden gerealiseerd bij de ontwikkeling kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt, dit heet dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Door de toepassing van aanwezigheidspercentages is rekening gehouden met dit effect. In figuur 2.1 is de berekening van het benodigd parkeeraanbod schematisch weergegeven.



Figuur 2.1: Berekening benodigd parkeeraanbod

⁴ Nota Parkeernormen Breda 2021, datum 6 mei 2021, versie 1.9 (na vaststelling in Raad d.d. 29 april 2021 inclusief verwerking van amendement A29042021 Parkeernormen).

2.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

Het functieprogramma zoals aangeleverd door Amvest⁵ is vertaald naar de functie-categorieën van de vastgestelde Nota Parkeernormen 2021. In tabel 2.1 is het volledige functieprogramma met bijbehorende vertaling opgenomen. In de basis zijn er 550 parkeerplaatsen beschikbaar binnen het plangebied.

functie Amvest	functie parkeernormen	omvang	eenheid
appartementen sociale huur	sociale huurwoning	98	woning
appartementen middenduur	appartement en tiny house (<60 m ² gbo)	74	woning
appartementen markthuur	meergezinswoning, appartement	52	woning
appartementen duur	meergezinswoning, appartement	132	woning
grondgebonden markt	eengezinswoning	134	woning
<i>totaal aantal woningen</i>		<i>490</i>	<i>woning</i>
café	café, bar, discotheek	870	m ² bvo
restaurant	restaurant	870	m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	bedrijfsverzamelgebouw	8.820	m ² bvo

Tabel 2.1: Functieprogramma ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

Parkeernormen

In de tabel met de parkeernormen van de gemeente Breda zijn verschillende parkeernormen weergegeven afhankelijk van de functies. In de parkeernormen is onderscheid gemaakt naar ligging binnen het stedelijk gebied. De herontwikkeling van het Backer en Rueb terrein valt in de normeringszone 'centrum 2'. In tabel 2.2 zijn de gehanteerde parkeernormen voor deze studie weergegeven, in de parkeernormen van woningen is onderscheid gemaakt tussen een bewoners- en bezoekersdeel.

functie	parkeernorm	aandeel bezoek	eenheid
eengezinswoning	1,2	0,2	woning
meergezinswoning en appartement	1,0	0,2	woning
sociale huurwoning	0,7	0,2	woning
appartement en tiny house	0,7	0,2	woning
bedrijfsverzamelgebouw	0,9	n.v.t.	100 m ² bvo
café, bar, discotheek	4,2	n.v.t.	100 m ² bvo
restaurant	8,0	n.v.t.	100 m ² bvo

Tabel 2.2: Gehanteerde parkeernormen ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

⁵ Aangeleverd d.d. 5 juli 2021.

Aanwezigheidspercentages

In deze studie is rekening gehouden met dubbelgebruik tussen alle verschillende functie-groepen. Het beoogde plan van Amvest gaat niet uit van exclusieve 'eigen' parkeerplaatsen voor bepaalde doelgroepen, waarbij geen parkeerplaatsen aan particuliere eigenaren worden verkocht. De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.3. De aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen. Deze aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op basis van CROW publicatie 381⁶.

functiegroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	45%
restaurant	10%	40%	100%	75%	0%	40%	100%	75%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
bioscoop/theater/ podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%

Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

⁶ CROW publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', 2018.

3. Scenario's mobiliteitsconcept

De herontwikkeling van het voormalig Backer en Rueb bedrijventerrein valt binnen de gehele ontwikkeling van het Havenkwartier. De gemeente Breda is voornemens om dit gebied te ontwikkelen tot een dynamisch en hoogstedelijk leefgebied waarbij bewoners van het Havenkwartier kiezen voor andere vormen van vervoer zoals autodelen en fietsen. Ook biedt de ligging ten opzichte van het treinstation van Breda een goed alternatief voor de auto.

Bij de ontwikkeling van het Backer en Rueb terrein is Amvest voornemens invulling te geven aan de gemeentelijke ambities door een mobiliteitsconcept met deelmobiliteit te realiseren. Amvest verwacht dat dit mobiliteitsconcept aansluit bij de behoefte van de beoogde doelgroep. Bovendien sluit zo'n mobiliteitsconcept aan bij de Mobiliteitsvisie⁷ en het Gebiedsperspectief Havenkwartier⁸ van de gemeente Breda. Anderzijds dient er wel op een goede manier invulling gegeven worden aan de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige bewoners en bezoekers van het gebied. Daarom is het benodigde parkeeraanbod bepaald voor de volgende 3 scenario's:

- 0-scenario: op basis van de gemeentelijke conceptparkeernormen;
- Basis-mobiliteitsconcept: een deel van de parkeerbehoefte wordt vervangen door deelmobiliteit;
- Lef-mobiliteitsconcept: realisatie van een mobiliteitshub aan de Speelhuislaan en parkeren op afstand.

0-scenario

Binnen het 0-scenario wordt voldaan aan de conceptparkeernormen van de gemeente Breda. Hierbij wordt de volledige parkeerbehoefte op de planlocatie voorzien en zijn alle bewoners voor hun autogebruik afhankelijk van de eigen auto. Dit scenario sluit niet aan bij de specifieke ambities van het Havenkwartier om juist een hoogstedelijk leefgebied voor bewoners te creëren met mobiliteitsconcepten, waardoor bewoners een vervoermiddel niet hoeven te bezitten om daar gebruik van te maken.

Mobiliteitsconcept 'basis'

In het 'basis' mobiliteitsconcept worden 15 deelauto's beschikbaar gesteld voor bewoners, werknemers en bezoekers. Hiermee wordt 20% van de automobilititeit opgevangen met de deelauto's. In het 'basis' mobiliteitsconcept worden deelauto's aangeboden volgens de conservatieve uitgangspunten die de aanbieders van deelauto's hanteren en ook zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen 2021 van de gemeente Breda. De ligging ten opzichte van het treinstation van Breda biedt een alternatief voor automobilititeit. Zowel vaste gebruikers als bezoekers van het gebied parkeren voornamelijk binnen het plangebied.

Om de beschikbare deelmobiliteit in het gebied optimaal onder de aandacht van bewoners en bezoekers van het gebied te brengen wordt deze ondersteunt door de servicedesk die

⁷ Mobiliteitsvisie Breda 'Veilig, robuust en duurzaam van A naar B', november 2020.

⁸ Gebiedsperspectief Havenkwartier Breda, d.d. 6 juni 2016.

Amvest binnen Backer en Rueb realiseert. Hier is een zogenaamde 'community manager' aanwezig. Bij deze servicedesk wordt onder andere de mogelijkheid voor het afleveren van pakketjes en een stomerijservice geboden. De aangeboden deelmobiliteit bestaat uit deelauto's, elektrische (bak)fietsen en scooters, hiermee wordt de noodzaak voor het bezitten van een auto verminderd.

Mobiliteitsconcept 'lef'

Het 'lef' mobiliteitsconcept wordt gekenmerkt door minder parkeerplaatsen in een niet-openbare parkeervoorziening binnen het plangebied en parkeren op afstand op een nog nader te bepalen parkeerterrein in of rondom het Havenkwartier. De gemeente onderzoekt momenteel de mogelijkheid om een HUB op het Steenen Hoofd te realiseren, waarvan eventueel in dit scenario gebruik kan worden gemaakt. Door middel van nog te realiseren loopbruggen tussen de havengebieden liggen al deze potentiële locaties op loopafstand van het plangebied.

Op het beoogde parkeerterrein op afstand is parkeren goedkoper dan voor de parkeer-garage binnen het plangebied. De bewoners van de sociale en middendure woningen maken voornamelijk gebruik van dit terrein. Ook bezoekers worden voor het autoparkeren verwezen naar dit parkeerterrein. Hierdoor wordt binnen het plangebied ongeveer de helft van de het beoogd aantal parkeerplaatsen gerealiseerd (250).

Door het parkeren op afstand worden bezoekers van het gebied gestimuleerd gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen zoals lopen of fietsen. Dit sluit aan bij Mobiliteitsvisie van de gemeente Breda⁹. Hierin staat onder andere dat er onvoldoende ruimte is om de gehele mobiliteitsbehoefte met de individuele auto op te vangen, zie bijlage 1.

In dit mobiliteitsconcept wordt ten opzichte van het basis mobiliteitsconcept het aanbod aan deelmobiliteit verhoogd naar 30%. Dit is hoger dan mogelijk is conform het gemeentelijke beleid en in lijn met een onderzoek van het KiM dat deelmobiliteit leidt tot een 30% lagere parkeerbehoefte.¹⁰ De volumes die aan deelmobiliteit worden aangeboden zijn afhankelijk van de mobiliteitsbehoefte vanuit het gebied en kunnen ook worden gebruikt door andere ontwikkelingen binnen het Havenkwartier. Daarom wordt de ruimte langs de Speelhuislaan ingezet voor deelmobiliteit, zodat deze kan groeien of krimpen naar gelang de behoefte. Uiteraard kunnen op termijn ook andere locaties binnen het Havenkwartier hiervoor worden gebruikt. Binnen dit mobiliteitsconcept kent parkeren binnen het plangebied een hogere prijs. Daarmee wordt parkeren binnen het plangebied ontmoedigd maar niet onmogelijk gemaakt.

⁹ Mobiliteitsvisie Breda 'Veilig, robuust en duurzaam van A naar B', november 2020.

¹⁰ Publicatie 'Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten', december 2015, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

4. Benodigd parkeeraanbod per scenario

In dit hoofdstuk is per scenario het benodigde parkeeraanbod weergegeven.

4.1 Benodigd parkeeraanbod 0-scenario

In tabel 4.1 is het benodigde parkeeraanbod op basis van de gemeentelijke parkeernormen opgenomen. Op basis van de gemeentelijke parkeernormen blijkt dat voor de ontwikkeling van het Backer en Rueb terrein 515 parkeerplaatsen benodigd zijn op het maatgevende moment (werkdagavond). De beoogde 550 parkeerplaatsen zijn voldoende om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod in het 0-scenario, uitgaande van dubbelgebruik.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen sociale huur	24,5	24,5	44,1	39,2	49,0	29,4	39,2	34,3
appartementen middenduur	18,5	18,5	33,3	29,6	37,0	22,2	29,6	25,9
appartementen markthuur	20,8	20,8	37,4	33,3	41,6	25,0	33,3	29,1
appartementen duur	52,8	52,8	95,0	84,5	105,6	63,4	84,5	73,9
grondgebonden markt	67,0	67,0	120,6	107,2	134,0	80,4	107,2	93,8
bezoek woningen	9,8	19,6	78,4	68,6	0,0	58,8	98,0	68,6
café	11,0	14,6	32,9	29,2	0,0	27,4	36,5	16,4
restaurant	7,0	27,8	69,6	52,2	0,0	27,8	69,6	52,2
bedrijfsverzamelgebouw	79,4	79,4	4,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	291	325	515	448	367	334	498	394

Tabel 4.1: Benodigd parkeeraanbod 0-scenario ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

4.2 Benodigd parkeeraanbod mobiliteitsconcept 'basis'

Uitgangspunten 'basis' mobiliteitsconcept

In dit mobiliteitsconcept wordt, conform gemeentelijk beleid, maximaal 20% van de automobilititeit vervangen met het aanbieden voor deelauto's. Daarnaast vervangt elke deelauto 5 reguliere auto's. Dit uitgangspunt wordt veelal aangehouden door andere gemeenten en aanbieders van deelauto's. Op basis van deze uitgangspunten zijn 15 deelauto's benodigd die in totaal 75 reguliere auto's vervangen.

Resultaat

In tabel 4.2 zijn de resultaten van de berekening van de parkeervraag met de toepassing van het 'basis' mobiliteitsconcept weergegeven. Uit deze tabel blijkt dat zonder de toepassing van dubbelgebruik 591 parkeerplaatsen benodigd zijn. Met de toepassingen van dubbelgebruik zijn op het maatgevende moment (werkdagavond) 463 parkeerplaatsen benodigd zijn. Uitgaande van dubbelgebruik van parkeerplaatsen is er voldoende parkeercapaciteit beoogd om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen sociale huur	24,5	24,5	44,1	39,2	49,0	29,4	39,2	34,3
appartementen middenduur	18,5	18,5	33,3	29,6	37,0	22,2	29,6	25,9
appartementen markthuur	20,8	20,8	37,4	33,3	41,6	25,0	33,3	29,1
appartementen duur	52,8	52,8	95,0	84,5	105,6	63,4	84,5	73,9
grondgebonden markt	67,0	67,0	120,6	107,2	134,0	80,4	107,2	93,8
bezoek woningen	9,8	19,6	78,4	68,6	0,0	58,8	98,0	68,6
café	11,0	14,6	32,9	29,2	0,0	27,4	36,5	16,4
restaurant	7,0	27,8	69,6	52,2	0,0	27,8	69,6	52,2
bedrijfsverzamelgebouw	79,4	79,4	4,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
aantal deelauto's	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
reductie deelauto's	-37,5	-37,5	-67,5	-60,0	-75,0	-45,0	-60,0	-52,5
totaal	268	303	463	403	307	304	453	357

Tabel 4.2: Benodigd parkeeraanbod met toepassing 'basis' mobiliteitsconcept ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

4.3 Benodigd parkeeraanbod mobiliteitsconcept 'lef'

Uitgangspunten 'lef' mobiliteitsconcept

Het 'lef' mobiliteitsconcept is een stuk ambitieuzer dan het basisscenario.

- de bewoners van sociale en middendure woningen parkeren op afstand;
- bezoekers komen voornamelijk met de fiets of maken gebruik van de parkeervoorziening op afstand;
- Maximaal 30% van de parkeervraag van alle bewoners wordt vervangen met deelmobiliteit, hiervoor zijn 23 deelauto's benodigd.

Resultaat

In de tabellen 4.3 en 4.4 zijn de resultaten van de berekeningen van het 'lef' mobiliteitsconcept weergegeven. Hierin is onderscheid gemaakt tussen het benodigd parkeeraanbod binnen het plangebied (tabel 4.3) en het benodigd parkeeraanbod op afstand (tabel 4.4). Tussen deze parkeervoorzieningen is geen dubbelgebruik van doelgroepen toegepast.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen markthuur	20,8	20,8	37,4	33,3	41,6	25,0	33,3	29,1
appartementen duur	52,8	52,8	95,0	84,5	105,6	63,4	84,5	73,9
grondgebonden markt	67,0	67,0	120,6	107,2	134,0	80,4	107,2	93,8
bedrijfsverzamelgebouw	79,4	79,4	4,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
aantal deelauto's	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0
reductie deelauto's	-44,0	-44,0	-79,3	-70,5	-88,1	-52,8	-70,5	-61,6
totaal	199	199	201	181	216	139	178	158

Tabel 4.3: Benodigd parkeeraanbod binnen het plangebied met toepassing 'lef' mobiliteitsconcept ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

Uit tabel 4.3 blijkt dat op het maatgevende moment (werkdagnacht) 216 parkeerplaatsen binnen het plangebied benodigd zijn. Omdat de parkeerplaatsen aan de Speelhuiscanalen wordt gereserveerd voor deelmobiliteit is binnen het plangebied een parkeergarage benodigd met een minimale omvang van $(216 - 23 =) 193$ parkeerplaatsen. Uitgaande van 250 parkeerplaatsen in het 'lef' mobiliteitsconcept is er voldoende parkeercapaciteit om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod bij dubbelgebruik.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen sociale huur	24,5	24,5	44,1	39,2	49,0	29,4	39,2	34,3
appartementen middelduur	18,5	18,5	33,3	29,6	37,0	22,2	29,6	25,9
bezoek woningen	9,8	19,6	78,4	68,6	0,0	58,8	98,0	68,6
café	11,0	14,6	32,9	29,2	0,0	27,4	36,5	16,4
restaurant	7,0	27,8	69,6	52,2	0,0	27,8	69,6	52,2
reductie deelauto's	-13,5	-13,5	-24,2	-21,5	-26,9	-16,2	-21,5	-18,9
totaal	57	92	234	197	59	149	251	179

Tabel 4.4: Benodigd parkeeraanbod op afstand met toepassing 'lef' mobiliteitsconcept ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

In tabel 4.4 is opgenomen dat op afstand voor de sociale en middeldure appartementen en bezoekers op het maatgevende moment (zaterdagavond) 251 parkeerplaatsen op afstand benodigd zijn. Door de afstand is het de verwachting dat een deel van de bezoekers aan de horeca met de fiets zal komen. Wanneer we aannemen dat het autogebruik onder horecabezoekers met 50% verminderd door de afstand van de parkeervoorziening, zijn 198 parkeerplaatsen op afstand benodigd uitgaande van dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

5. Gevoeligheidsanalyse functieprogramma

Naast de verschillende mobiliteitsscenario's zijn er ook verschillende varianten in het functieprogramma. Het benodigd parkeeraanbod van deze verschillende varianten is inzichtelijk gemaakt. Hierbij is uitgegaan van het basis scenario zoals omschreven in hoofdstuk 3 van deze rapportage.

5.1 Functieprogramma varianten

In tabel 5.1 is het programma per variant weergegeven. In variant 1 worden minder woningen gerealiseerd en meer commercieel programma. Variant 2 is gelijk aan het programma zoals weergegeven in tabel 2.1 van deze notitie, de resultaten hiervan zijn weergegeven in tabel 4.2. Voor variant 3 is gekozen om het aantal woningen te maximaliseren en minder commercieel programma te realiseren. De resultaten betreffen het aantal parkeerplaatsen dat binnen het plangebied gerealiseerd dient te worden.

functie	variant 1 (minimum wonen)	variant 2 (basis)	variant 3 (maximum wonen)	eenheid
appartementen sociale huur	94	98	107	woning
appartementen middenduur	71	74	80	woning
appartementen markthuur	46	52	57	woning
appartementen duur	125	132	142	woning
grondgebonden markt	134	134	134	woning
<i>totaal aantal woningen</i>	<i>470</i>	<i>490</i>	<i>520</i>	<i>woning</i>
café	1.000	870	750	m ² bvo
restaurant	1.000	870	750	m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	11.000	8.820	5.500	m ² bvo

Tabel 5.1: functieprogramma verschillende varianten in functieprogramma Backer en Rueb, Breda

5.2 Resultaat variant 1: minimum aantal woningen

In tabel 5.2 is het benodigd parkeeraanbod uitgaande van het minimale woonprogramma weergegeven. Het maatgevende moment is net als bij de basisvariant de werkdagavond, op dit moment zijn 463 parkeerplaatsen benodigd binnen het plangebied. Dit is gelijk aan het benodigd parkeeraanbod van de basisvariant.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen sociale huur	23,5	23,5	42,3	37,6	47,0	28,2	37,6	32,9
appartementen middenduur	17,8	17,8	32,0	28,4	35,5	21,3	28,4	24,9
appartementen markthuur	18,4	18,4	33,1	29,4	36,8	22,1	29,4	25,8
appartementen duur	50,0	50,0	90,0	80,0	100,0	60,0	80,0	70,0
grondgebonden markt	67,0	67,0	120,6	107,2	134,0	80,4	107,2	93,8
bezoek woningen	9,4	18,8	75,2	65,8	0,0	56,4	94,0	65,8
café	12,6	16,8	37,8	33,6	0,0	31,5	42,0	18,9
restaurant	8,0	32,0	80,0	60,0	0,0	32,0	80,0	60,0
bedrijfsverzamelgebouw	99,0	99,0	5,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
aantal deelauto's	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
reductie deelauto's	-37,5	-37,5	-67,5	-60,0	-75,0	-45,0	-60,0	-52,5
totaal	283	321	463	402	293	302	454	355

Tabel 5.2: Benodigd parkeeraanbod met programma variant 1 ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

5.3 Resultaat variant 3: maximaal aantal woningen

In tabel 5.3 is het benodigd parkeeraanbod uitgaande van het maximale woonprogramma weergegeven. Door meer woningen is er ook een extra deelauto benodigd ten opzichte van de andere varianten. Het maatgevende moment is in deze variant ook de werkdagavond, op dit moment zijn 466 parkeerplaatsen benodigd binnen het plangebied. Dit is 3 parkeerplaatsen hoger aan het benodigd parkeeraanbod van de basisvariant. Gegeven de parkeercapaciteit van 550 parkeerplaatsen is er, uitgaande van dubbelgebruik, voldoende parkeercapaciteit beoogd om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen sociale huur	26,8	26,8	48,2	42,8	53,5	32,1	42,8	37,5
appartementen middenduur	20,0	20,0	36,0	32,0	40,0	24,0	32,0	28,0
appartementen markthuur	22,8	22,8	41,0	36,5	45,6	27,4	36,5	31,9
appartementen duur	56,8	56,8	102,2	90,9	113,6	68,2	90,9	79,5
grondgebonden markt	67,0	67,0	120,6	107,2	134,0	80,4	107,2	93,8
bezoek woningen	10,4	20,8	83,2	72,8	0,0	62,4	104,0	72,8
café	9,5	12,6	28,4	25,2	0,0	23,6	31,5	14,2
restaurant	6,0	24,0	60,0	45,0	0,0	24,0	60,0	45,0
bedrijfsverzamelgebouw	49,5	49,5	2,5	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0
aantal deelauto's	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0	16,0
reductie deelauto's	-40,0	-40,0	-72,0	-64,0	-80,0	-48,0	-64,0	-56,0
totaal	245	276	466	407	323	310	457	363

Tabel 5.3: Benodigd parkeeraanbod met programma variant 3 ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

5.4 Conclusie varianten

Op basis van de berekening van het benodigd parkeeraanbod binnen de verschillende varianten van het basisscenario, kan worden geconcludeerd dat het benodigd parkeeraanbod binnen de varianten nagenoeg gelijk blijft. Dit betekent dat de beschouwde bandbreedte in woningaantal en commercieel programma geen invloed heeft op het benodigde aantal parkeerplaatsen. Dit biedt flexibiliteit bij de definitieve invulling van het programma.

6. Haalbaarheid scenario's mobiliteitsconcept

Op voorhand is het lastig te bepalen op welk ambitieniveau op het gebied van mobiliteit haalbaar is bij de ontwikkeling van het Havenkwartier. Wanneer het gehele Havenkwartier is ontwikkeld, wordt dit een hoogstedelijk gebied waar circa 1.500 woningen zijn ondergebracht. Backer en Rueb wordt als een van de eerste ontwikkelingen in het gehele Havenkwartier ontwikkeld, waardoor nog geen sprake is van de hoogstedelijke beleving in dit gebied.

Basis mobiliteitsconcept is het uitgangspunt

Voor de ontwikkeling van Backer en Rueb wordt in eerste instantie uitgegaan van het 'basis' mobiliteitsconcept. Het mobiliteitsconcept bestaat uit het aanbieden van 15 deelauto's, waarmee 20% van de parkeervraag van bewoners wordt opgevangen. Dit sluit aan bij de ambities van de gemeente Breda op het gebied van mobiliteit en is op dit moment een gangbaar aandeel om deelmobiliteit te stimuleren en het eigen autobezit te reduceren. Het gebruik van de deelauto's door bewoners zal worden gestimuleerd doordat deze service wordt ondergebracht bij de servicedesk voor Backer en Rueb. Deze servicedesk is een soort 'conciërge' rol, waar bewoners met vragen terecht kunnen en waar bij voorbeeld ook een afleverpunt voor pakketjes en een stomerijservice worden ondergebracht.

Lef mobiliteitsconcept in de toekomst wenselijk

Momenteel staan de uitgangspunten van het 'lef' scenario erg ver van het bestaande beleid en mobiliteitsgedrag in Breda af. Hoewel de verkeersdruk toeneemt, verwacht een groot deel van de bewoners, bezoekers en ondernemers dat parkeerruimte op korte afstand in ruime mate beschikbaar is. Het lijkt daarom niet realistisch om bij realisatie van het programma direct in te zetten op het lef-scenario. Het is mogelijk dat de mobiliteitsbehoefte als gevolg van de veranderende mate van stedelijkheid in de toekomst veranderd.

7. Conclusies

Binnen deze studie is het benodigd parkeeraanbod van drie varianten waarvan twee met verschillende mobiliteitsconcepten voor de ontwikkeling van het Backer en Rueb terrein opgenomen. Deze drie varianten geven als het ware de bandbreedte weer in het effect van verschillende ambitieniveaus op het gebied van mobiliteit. Hieronder zijn de conclusies per variant samengevat.

Zonder toepassing mobiliteitsconcept (0-scenario):

- de volledige parkeerbehoefte wordt binnen het plangebied opgelost;
- met toepassing van dubbelgebruik zijn er 515 parkeerplaatsen benodigd op het maatgevende moment;
- uitgaande van 550 parkeerplaatsen en dubbelgebruik is er voldoende parkeercapaciteit beoogd om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod.

'Basis' mobiliteitsconcept:

- de volledige parkeerbehoefte wordt binnen het plangebied opgelost;
- er worden naast deelfietsen, bakfietsen en scooters, 15 deelauto's ingezet;
- met toepassing van dubbelgebruik zijn er 463 parkeerplaatsen benodigd op het maatgevende moment;
- uitgaande van 550 parkeerplaatsen en dubbelgebruik is er voldoende parkeercapaciteit beoogd om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod.

'Lef' mobiliteitsconcept:

- een deel van de parkeerbehoefte wordt op afstand opgelost;
- door tariefdifferentiatie kiezen bewoners en werkers voor een parkeerplaats binnen het plangebied of op afstand;
- bezoekers parkeren op afstand;
- er worden naast deelfietsen, bakfietsen en scooters 23 deelauto's ingezet;
- met toepassing van dubbelgebruik zijn 216 parkeerplaatsen binnen het plangebied en 251 parkeerplaatsen op afstand benodigd op het maatgevende moment.
- uitgaande van 250 parkeerplaatsen en dubbelgebruik is er voldoende parkeercapaciteit beoogd om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod.

Gevoeligheidsanalyse functieprogramma:

- het benodigd parkeeraanbod uitgaande van functieprogramma variant 1 bedraagt 463 parkeerplaatsen op de werkdagavond;
- uitgaande van 550 parkeerplaatsen en dubbelgebruik is er voldoende parkeercapaciteit beoogd om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod.
- het benodigd parkeeraanbod uitgaande van functieprogramma variant 3 bedraagt 466 parkeerplaatsen op de werkdagavond;
- uitgaande van 550 parkeerplaatsen en dubbelgebruik is er voldoende parkeercapaciteit beoogd om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod.

Beslismoment mobiliteitsconcept:

In eerste instantie zal Amvest inzetten op het 'basis' mobiliteitsconcept, de inzet op het 'lef' scenario brengt op dit moment teveel onzekerheid met zich mee. In samenwerking met de gemeente kan opgeschaald worden naar het 'lef' scenario.

Bijlage 1. Mobiliteitsvisie

De Mobiliteitsvisie van de gemeente Breda bevat verschillende onderdelen. Hierna zijn de relevante onderdelen van de mobiliteitsvisie kort behandeld:

Autoverkeer maakt gebruik van de juiste routes

Er is onvoldoende ruimte in Breda om de volledige mobiliteitsbehoefte met individuele auto's op te vangen. Er wordt geïnvesteerd in de hoofdinfrastructuur waardoor de doorstroming en verkeersveiligheid worden verbeterd. Door het autoverkeer op deze hoofdroutes te concentreren kan langzaam verkeer en openbaar vervoer op het overige wegennet voorrang krijgen op de auto.

Er komt meer ruimte voor langzaam verkeer

Langzaam verkeer krijgt de hoogste prioriteit, binnen 5 kilometer is de fiets het vervoersmiddel. Er wordt gewerkt aan de aanleg van snelfietsroutes. Er wordt zowel geïnvesteerd in verbindingen met omliggende dorpen en steden alsmede in snelle routes binnen de stad.

Breda is grenzeloos verbonden met de wereld

De ruit van Breda staat te vaak vast, Breda probeert te lobbyen om de knelpunten aan te pakken. Tegelijkertijd wordt het aantal verbindingen vanuit het treinstation van Breda uitgebreid en zet Breda in op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) richting Utrecht en Tilburg.

Het openbaar vervoer is een uitnodigend alternatief

Op langere afstanden is het openbaar vervoer een uitnodigend alternatief. De trein of HOV-lijnen zorgen voor verplaatsingen op grotere afstanden naar Tilburg en Utrecht. Ook de omliggende dorpen zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Overstapmogelijkheden op OV haltes staan centraal.

Mobiliteitssystemen zijn optimaal verknoopt

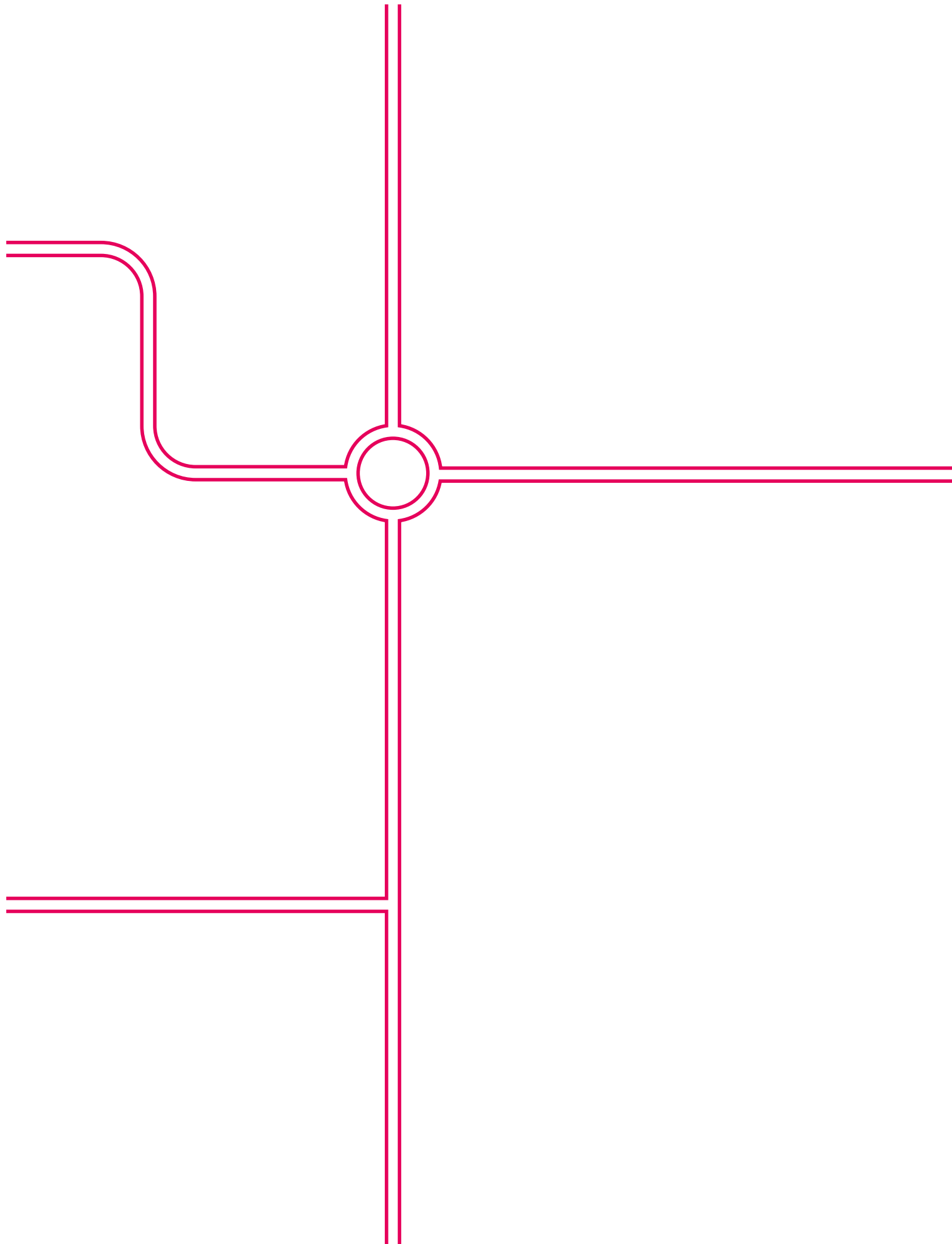
Het verknopen van verschillende mobiliteitssystemen geeft de reiziger meer alternatieven om te schakelen tussen modaliteiten. Er wordt gericht gekeken naar realiseren van hubs op strategische plekken aan de rand van de binnenstad.

Vraag en aanbod van parkeerplaatsen zijn in balans

Breda kent een relatief hoog autobezit. Gereguleerd parkeren wordt uitgebreid binnen Breda, waardoor regulering van de parkeerdruk mogelijk wordt gemaakt. Parkeerplaatsen worden bij voorkeur in gebouwde voorzieningen gerealiseerd en beschikt over voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Special: duurzame mobiliteit

Breda heeft als doel dat in 2044 de mobiliteit helemaal schoon is. Dit moet gebeuren door zoveel mogelijk mobiliteit te voorkomen en de modal split te veranderen zodat fiets, lopen, OV en deelmobiliteit uitnodigende alternatieven zijn voor de auto.



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

Opdrachtgever	Amvest B.V.
Datum	19 januari 2023
Kenmerk	013811.20221219.N1.02
Pagina	1/6

Oplegnotitie herontwikkeling Backer en Rueb, Breda

Amvest B.V. is voornemens het voormalige fabrieksterrein van Backer en Rueb in Breda te herontwikkelen tot een levendige en dynamische woon- en werkomgeving. Rondom de huidige gebouwen op het industrieterrein komen circa 500 woningen, horeca en bedrijven, waarbij de huidige gebouwen een andere functie krijgen. Door de ligging op 750 meter lopen van het treinstation van Breda leent de ontwikkeling zich voor een andere inzet van mobiliteit.

Goudappel B.V. heeft in een voorgaande studie¹ reeds de parkeerbehoefte van verschillende mobiliteitsconcepten inzichtelijk gemaakt. In deze studie zijn drie verschillende varianten van het functieprogramma gehanteerd. Deze varianten sluiten echter niet helemaal aan op de bandbreedte van het programma zoals dat is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. In deze notitie wordt de parkeerbehoefte van een extra variant inzichtelijk gemaakt, te weten de variant met 490 woningen en maximaal 11.000 m² BVO commerciële ruimte.

1. Gewijzigde uitgangspunten

In deze notitie worden de gewijzigde uitgangspunten weergegeven. De overige, ongewijzigde, uitgangspunten zijn beschreven in de voorgaande rapportage².

¹ Rapport 'Herontwikkeling Backer en Rueb, Breda', 23 september 2021 (004040.20191202.R1.09)

² Rapport 'Herontwikkeling Backer en Rueb, Breda', 23 september 2021 (004040.20191202.R1.09)

1.1 Functieprogramma

Binnen de herontwikkeling van het fabrieksterrein van Backer en Rueb in Breda zijn in de basis 490 woningen en 10.560 m² BVO commerciële ruimte beoogd. De parkeerbehoefte behorende bij dat programma is in de vorige studie inzichtelijk gemaakt.

In het ontwerp bestemmingsplan is de volgende bandbreedte voor het programma opgenomen:

- a) 470 woningen en maximaal 13.000 m² BVO commercieel, waarvan 2.000 m² BVO horeca;
- b) maximaal 490 woningen en maximaal 11.000 m² BVO commercieel, waarvan maximaal 1.740 m² BVO horeca;
- c) maximaal 520 woningen en maximaal 7.000 m² BVO commercieel, waarvan maximaal 1.500 m² BVO horeca.

De parkeerbehoefte behorende bij het programma onder a) en c) is in de vorige studie inzichtelijk gemaakt. De parkeerbehoefte voor het programma onder b) wordt in de voorliggende notitie inzichtelijk gemaakt.

In tabel 1 is een overzicht van het functieprogramma van de ontwikkeling weergegeven. Hierin is het verschil inzichtelijk gemaakt tussen het basisprogramma met 490 woningen en 10.560 m² BVO commercieel en het programma in het ontwerp bestemmingsplan met 490 woningen en maximaal 11.000 m² BVO commercieel. In de middelste kolom is de functie conform de Nota Parkeernormen Breda 2021³ opgenomen.

functie Amvest	functie parkeernormen	omvang		eenheid
		- was	- wordt	
appartementen sociale huur	sociale huurwoning	98	98	woning
appartementen middenduur	appartement en tiny house (<60 m ² gbo)	74	74	woning
appartementen markthuor	meergezinswoning, appartement	52	52	woning
appartementen duur	meergezinswoning, appartement	132	132	woning
grondgebonden markt	eengezinswoning	134	134	woning
<i>totaal aantal woningen</i>		<i>490</i>	<i>490</i>	<i>woning</i>
café	café, bar, discotheek	870	870	m ² bvo
restaurant	restaurant	870	870	m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	bedrijfsverzamelgebouw	8.820	9.260	m ² bvo
<i>totaal commercieel</i>		<i>10.560</i>	<i>11.000</i>	<i>m² bvo</i>

Tabel 1: Functieprogramma ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

³ Nota Parkeernormen Breda 2021, datum 6 mei 2021, versie 1.9 (na vaststelling in Raad d.d. 29 april 2021 inclusief verwerking van amendement A29042021 Parkeernormen).

2. Benodigd parkeeraanbod per scenario

Bij de ontwikkeling van het Backer en Rueb terrein is Amvest voornemens invulling te geven aan de gemeentelijke ambities door een mobiliteitsconcept met deelmobiliteit te realiseren. De berekeningen van de parkeerbehoefte is uitgevoerd aan de hand van 3 scenario's voor het mobiliteitsconcept waarop wordt ingezet:

- 0-scenario: op basis van de gemeentelijke parkeernormen;
- Basis-mobiliteitsconcept: een deel van de parkeerbehoefte wordt vervangen door deelmobiliteit (20%);
- Lef-mobiliteitsconcept: realisatie van een mobiliteitshub aan de Speelhuislaan waarmee 30% van de parkeerbehoefte wordt vervangen door deelmobiliteit en parkeren op afstand.

In de volgende secties is per scenario het benodigde parkeeraanbod weergegeven.

2.1 Benodigd parkeeraanbod 0-scenario

In tabel 2.1 is het benodigde parkeeraanbod op basis van de gemeentelijke parkeernormen opgenomen. In het 0-scenario bedraagt de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling van het Backer en Rueb terrein op het maatgevende moment (werkdag avond) 516 parkeerplaatsen. De beoogde 550 parkeerplaatsen zijn voldoende om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod in het 0-scenario, uitgaande van dubbelgebruik.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen sociale huur	24,5	24,5	44,1	39,2	49,0	29,4	39,2	34,3
appartementen middenduur	18,5	18,5	33,3	29,6	37,0	22,2	29,6	25,9
appartementen markthuizen	20,8	20,8	37,4	33,3	41,6	25,0	33,3	29,1
appartementen duur	52,8	52,8	95,0	84,5	105,6	63,4	84,5	73,9
grondgebonden markt	67,0	67,0	120,6	107,2	134,0	80,4	107,2	93,8
bezoek woningen	9,8	19,6	78,4	68,6	0,0	58,8	98,0	68,6
café	11,0	14,6	32,9	29,2	0,0	27,4	36,5	16,4
restaurant	7,0	27,8	69,6	52,2	0,0	27,8	69,6	52,2
bedrijfsverzamelgebouw	83,3	83,3	4,2	4,2	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	295	329	516	448	367	334	498	394

Tabel 2.1: Benodigd parkeeraanbod 0-scenario ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

2.2 Benodigd parkeeraanbod mobiliteitsconcept 'basis'

In dit mobiliteitsconcept wordt, conform gemeentelijk beleid, maximaal 20% van de automobilititeit vervangen met het aanbieden voor deelauto's. Daarnaast vervangt elke deelauto 5 reguliere auto's. Dit uitgangspunt wordt veelal aangehouden door andere gemeenten en aanbieders van deelauto's. Op basis van deze uitgangspunten zijn 15 deelauto's benodigd die in totaal 75 reguliere auto's vervangen.

De parkeervraag voor de ontwikkeling van het Backer en Rueb terrein in Breda met toepassing van het 'basis' mobiliteitsconcept is weergegeven in tabel 2.2. Uit deze tabel blijkt dat op het maatgevende moment (werkdag avond) 463 parkeerplaatsen benodigd zijn. Uitgaande van dubbelgebruik van parkeerplaatsen is er voldoende parkeercapaciteit beoogd om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen sociale huur	24,5	24,5	44,1	39,2	49,0	29,4	39,2	34,3
appartementen middenduur	18,5	18,5	33,3	29,6	37,0	22,2	29,6	25,9
appartementen markthuur	20,8	20,8	37,4	33,3	41,6	25,0	33,3	29,1
appartementen duur	52,8	52,8	95,0	84,5	105,6	63,4	84,5	73,9
grondgebonden markt	67,0	67,0	120,6	107,2	134,0	80,4	107,2	93,8
bezoek woningen	9,8	19,6	78,4	68,6	0,0	58,8	98,0	68,6
café	11,0	14,6	32,9	29,2	0,0	27,4	36,5	16,4
restaurant	7,0	27,8	69,6	52,2	0,0	27,8	69,6	52,2
bedrijfsverzamelgebouw	83,3	83,3	4,2	4,2	0,0	0,0	0,0	0,0
aantal deelauto's	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
reductie deelauto's	-37,5	-37,5	-67,5	-60,0	-75,0	-45,0	-60,0	-52,5
totaal	272	306	463	403	307	304	453	357

Tabel 2.2: Benodigd parkeeraanbod met toepassing 'basis' mobiliteitsconcept ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

2.3 Benodigd parkeeraanbod mobiliteitsconcept 'lef'

Het 'lef' mobiliteitsconcept is een stuk ambitieuzer dan het basisscenario.

- de bewoners van sociale en middendure woningen parkeren op afstand;
- bezoekers komen voornamelijk met de fiets of maken gebruik van de parkeer-voorziening op afstand;
- Maximaal 30% van de parkeervraag van alle bewoners wordt vervangen met deelmobiliteit, hiervoor zijn 23 deelauto's benodigd.

In de tabellen 2.3 en 2.4 zijn de resultaten van de berekeningen van het 'lef' mobiliteitsconcept weergegeven. Hierin is onderscheid gemaakt tussen het benodigd parkeeraanbod binnen het plangebied (tabel 2.3) en het benodigd parkeeraanbod op afstand (tabel 2.4).

Tussen deze parkeervoorzieningen is geen dubbelgebruik van doelgroepen toegepast.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen markthuur	20,8	20,8	37,4	33,3	41,6	25,0	33,3	29,1
appartementen duur	52,8	52,8	95,0	84,5	105,6	63,4	84,5	73,9
grondgebonden markt	67,0	67,0	120,6	107,2	134,0	80,4	107,2	93,8
bedrijfsverzamelgebouw	83,3	83,3	4,2	4,2	0,0	0,0	0,0	0,0
aantal deelauto's	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0	23,0
reductie deelauto's	-44,0	-44,0	-79,3	-70,5	-88,1	-52,8	-70,5	-61,6
totaal	203	203	201	182	216	139	178	158

Tabel 2.3: Benodigd parkeeraanbod binnen het plangebied met toepassing 'lef' mobiliteitsconcept ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

Uit tabel 2.3 blijkt dat op het maatgevende moment (werkdag nacht) 216 parkeerplaatsen binnen het plangebied benodigd zijn. Omdat de parkeerplaatsen aan de Speelhuyslaan worden gereserveerd voor deelmobiliteit is binnen het plangebied een parkeergarage benodigd met een minimale omvang van $(216 - 23 =) 193$ parkeerplaatsen. Uitgaande van 250 parkeerplaatsen in het 'lef' mobiliteitsconcept is er voldoende parkeercapaciteit om te voorzien in het benodigd parkeeraanbod bij dubbelgebruik.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartementen sociale huur	24,5	24,5	44,1	39,2	49,0	29,4	39,2	34,3
appartementen middenduur	18,5	18,5	33,3	29,6	37,0	22,2	29,6	25,9
bezoek woningen	9,8	19,6	78,4	68,6	0,0	58,8	98,0	68,6
café	11,0	14,6	32,9	29,2	0,0	27,4	36,5	16,4
restaurant	7,0	27,8	69,6	52,2	0,0	27,8	69,6	52,2
reductie deelauto's	-13,5	-13,5	-24,2	-21,5	-26,9	-16,2	-21,5	-18,9
totaal	57	92	234	197	59	149	251	179

Tabel 2.4: Benodigd parkeeraanbod op afstand met toepassing 'lef' mobiliteitsconcept
ontwikkeling Backer en Rueb, Breda

In tabel 2.4 is opgenomen dat op afstand voor de sociale en middendure appartementen en bezoekers op het maatgevende moment (zaterdag avond) 251 parkeerplaatsen op afstand benodigd zijn. Door de afstand is het de verwachting dat een deel van de bezoekers aan de horeca met de fiets zal komen. Wanneer we aannemen dat het autogebruik onder horecabezoekers met 50% verminderd door de afstand van de parkeervoorziening, zijn 198 parkeerplaatsen op afstand benodigd uitgaande van dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

2.4 Conclusie scenario's

Het functieprogramma zoals gehanteerd in deze oplegnotitie is overeenkomstig met het functieprogramma gehanteerd in de voorgaande rapportage. Enkel de omvang van de functie 'bedrijfsverzamelgebouw' is enigszins anders. Voor de parkeerbehoefte in het 0-scenario betekent dit dat 516 parkeerplaatsen benodigd zijn, waar in de voorgaande studie dit 515 parkeerplaatsen was. Voor de andere scenario's heeft de verandering van het functieprogramma geen stijging in de parkeerbehoefte tot gevolg.