

RHO ADVISEURS - MEMO

DATUM 21 december 2022
KENMERK 20211472/37636/
VAN Martijn van Delden

PROJECT
OPDRACHTGEVER
BIJLAGE(N)

20211472 Kadasterlocatie Markendaalseweg Breda
BPD Ontwikkeling B.V.
1

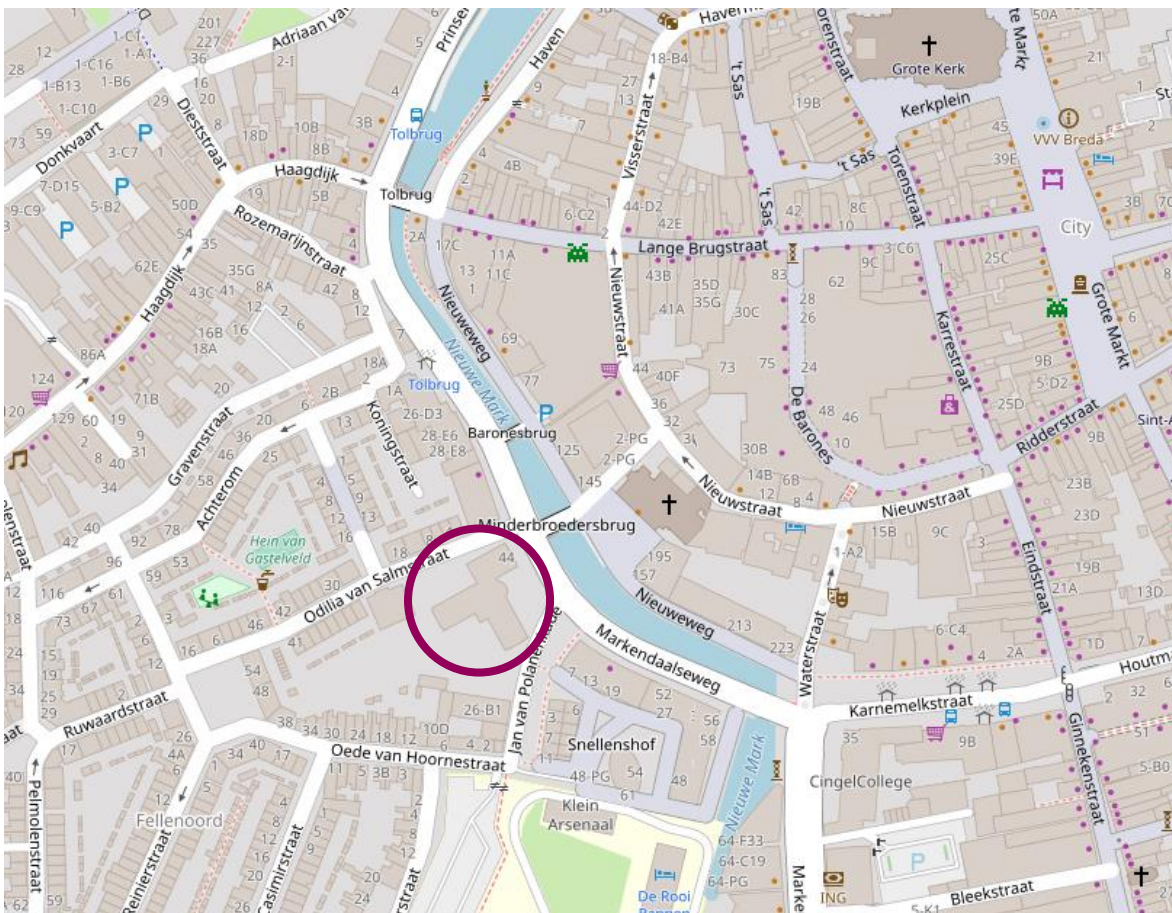
MOBILITEITSPLAN MARKENDAALSEWEG BREDAS

AANLEIDING

Ten zuidwesten van het centrum van Breda, langs de Nieuwe Mark staat aan de Markendaalseweg 44 een kantoorpand, waarin tot 2009 het Kadaster was gevestigd en sindsdien wordt gebruikt door verschillende bedrijven en/of kantoren. Initiatiefnemer BPD is voornemens het pand te slopen en er nieuwbouw te plegen met een mix van woningen en horeca.

LOCATIE

Het plangebied betreft een bedrijfsverzamelgebouw aan de Markendaalseweg 44 in Breda. De ligging van het plangebied is in figuur 1 weergegeven.



Figuur 1 Ligging plangebied

BEOOGDE ONTWIKKELING

Het plan voorziet in maximaal 95 woningen (koop en huur) en 450 m² bvo horeca. In onderstaande tabel is het beoogde programma nader uitgewerkt.

Tabel 1 Beoogd programma

Functie	Aantal / Oppervlakte in m ² (bvo)
Koopappartementen	
<70 m ²	5
70-90 m ²	1
>90 m ²	43
Huurappartementen	
<70 m ²	9
70-90 m ²	25
>90 m ²	12
Horeca	450 m ²

VERKEERSGENERATIE

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 381. Voor het plangebied wordt op basis van de omgevingsadressendichtheid en het autobezit per kengetal het minimum van de bandbreedte aangehouden. De gemeente Breda is volgens het CBS een 'sterk stedelijke' gemeente en het plan ligt in het gebied 'centrum'.

De verkeersgeneratie is bepaald voor een gemiddelde weekdag en een gemiddelde werkdag. De CROW-kentallen gaan uit van weekdagintensiteiten. De gemiddelde werkdagintensiteit is bepaald door gebruik te maken van een omrekenfactor 1,11 welke CROW 381 noemt voor woonfuncties en 1,33 voor werkfuncties. Voor horeca-functies kent CROW geen omrekenfactor.

Bestaande situatie

In de huidige situatie is binnen het plangebied een pand aanwezig wat momenteel gebruikt wordt als bedrijfsverzamelgebouw. Het pand kent een bruto vloeroppervlakte van 4.513 m².

Tabel 2 Verkeersgeneratie bestaande plansituatie

Functie	Functie CROW-381	Aantal / m ²	Kengetal	Verkeersgeneratie	
				weekdag	werkdag
Bedrijfsverzamelgebouw	Bedrijfsverzamelgebouw	4.513 m ² bvo	3,8 per 100 m ² bvo	171,5	228,1
Totaal				172	229

Toekomstige situatie

Voor de berekeningen is uitgegaan dat de appartementen met een maximale oppervlakte van 70 m² vallen binnen de categorie 'goedkoop', de appartementen met een oppervlakte tussen de 70 en 90 m² vallen onder de categorie 'middelduur' en de appartementen die een oppervlakte hebben die groter is dan 90 m² vallen onder de categorie 'duur'.

In CROW-publicatie 381 zijn geen verkeersgeneratiekengetallen voor horeca opgenomen. Aan de hand van de volgende uitgangspunten is daarom de verkeersgeneratie bepaald:

- Het gaat hierom daghoreca eventueel in combinatie met een restaurant dat tot middernacht open is.
- In het geval van een restaurant, opent het restaurant om 11:00. Dit betekent dat het restaurant 13 uur per dag geopend is.
- Aangenomen wordt dat de gemiddelde restaurantbezoek 1,5 uur bedraagt. Dit betekent dat elke dag er afgerond 9 (13/1,5) bezoekenwissels zijn.
- Bij elke bezoekenwissel worden alle beschikbare parkeerplaatsen (6,75) bezet. (Zie voor berekening tabel 12)
- Per bezoek worden er 2 ritten gemaakt (heen en terug).

Met bovenstaande uitgangspunten is de verkeersgeneratie van de horeca bepaald. Deze komt daarmee uit op 121,5 mvt/etmaal (6,75*9*2). CROW 381 geeft geen omrekenfactor voor horecafuncties. Dit betekent dat de verkeersgeneratie op een week- en werkdag gelijk zijn.

Tabel 3 Verkeersgeneratie beoogde planontwikkeling

Functie	Functie CROW-381	Aantal / m ²	Kengetal	Verkeersgeneratie	
				weekdag	werkdag
Horeca		450 m ² bvo	-	121,5	121,5
Koopappartementen					
<70 m ²	Appartementen, koop, goedkoop	5	2,8 per woning	14,0	15,5
70-90 m ²	Appartementen, koop, midden	1	3,7 per woning	3,7	4,1
>90 m ²	Appartementen, koop, duur	43	5,4 per woning	232,2	257,7
Huurappartementen					
<70 m ²	Appartementen, huur, midden/goedkoop	9	1,8 per woning	16,2	18,0
70-90 m ²	Appartementen, huur, midden/goedkoop	25	1,8 per woning	45,0	50,0
>90 m ²	Appartementen, huur, duur	12	3,7 per woning	44,4	49,3
Totale verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling				477	517

Salderen met bestaande situatie

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie in de beoogde situatie, mag met de verkeersgeneratie van de bestaande situatie (229 mvt/etmaal) worden gesaldeer. Per saldo leidt dit tot een toename van de verkeersgeneratie van 288 (517– 229) mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag.

Tabel 4 Verkeersgeneratie per saldo

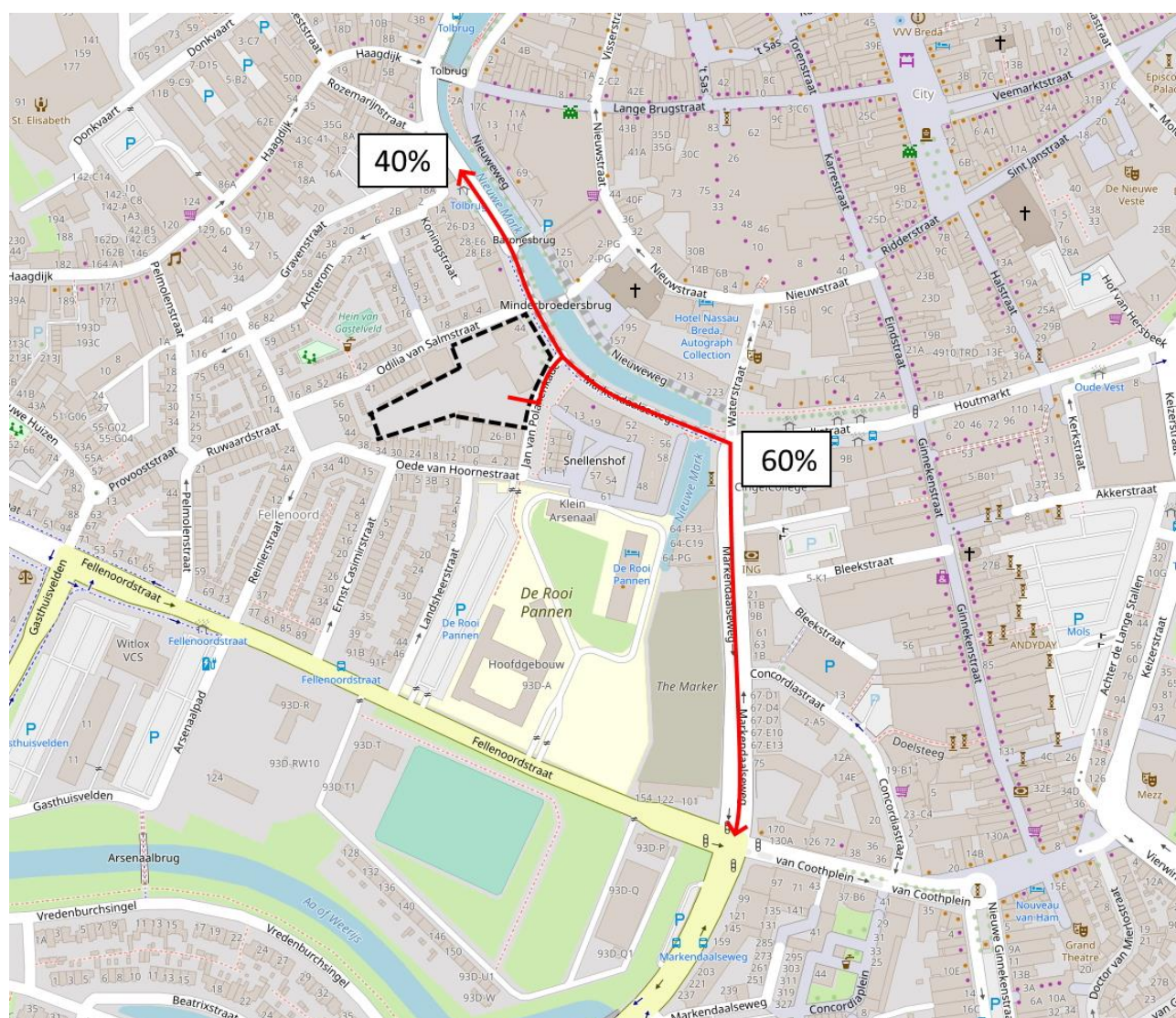
	Verkeersgeneratie werkdag (mvt/etmaal)
Bestaande situatie	229
Toekomstige situatie	517
Per saldo	288

VERKEERSTOEDELING

Om de verkeerskundige effecten van de beoogde ontwikkeling te beoordelen is het belangrijk om in te schatten waar het verkeer langrijdt. Aan de hand van de verkeersstoedeling wordt de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid beoordeeld.

Bestaande situatie

In de bestaande situatie wordt het plangebied via de Jan van Polanenkafe ontsloten. Op basis van de navigatietool van Google Maps en expert judgement is een inschatting gemaakt van de toedeling van het verkeer vanaf het plangebied (zie onderstaande afbeelding).



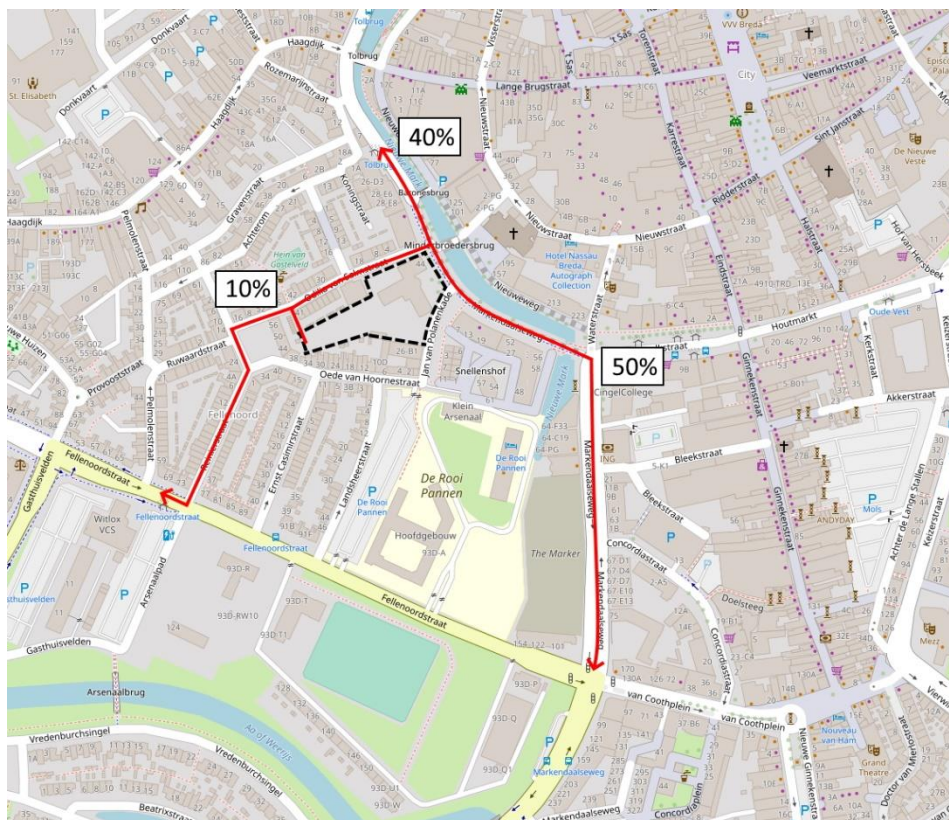
Figuur 2 Verkeersstoedeling bestaande situatie

Toekomstige situatie

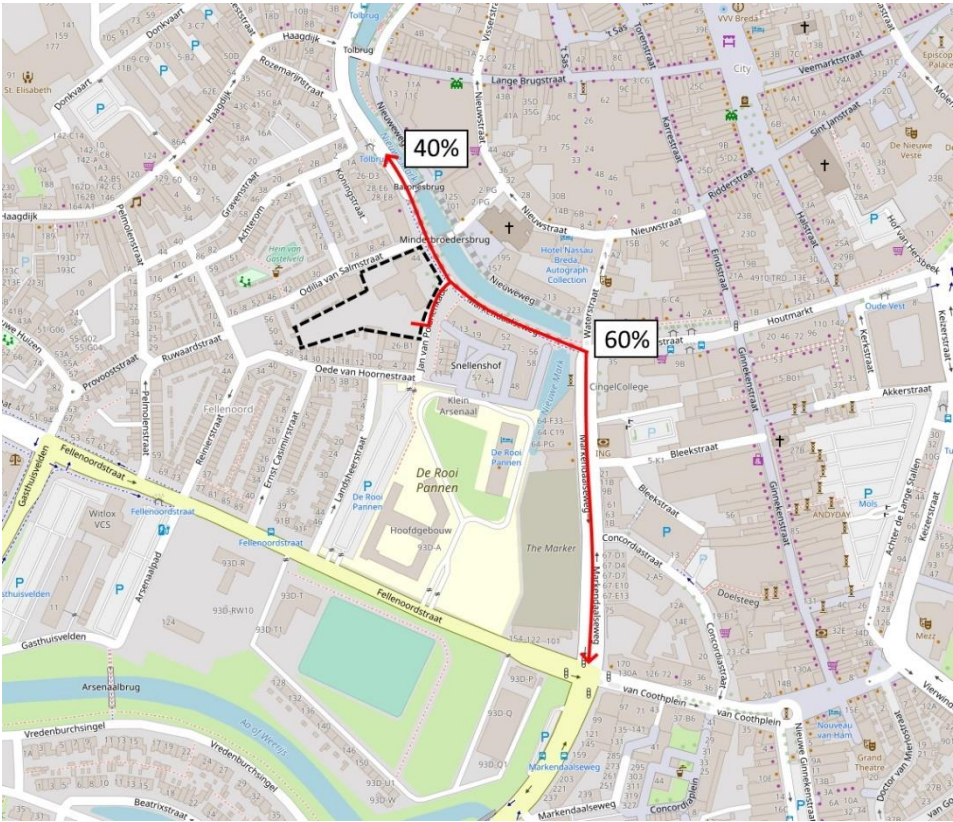
In de toekomstige situatie wordt het plangebied via twee uitritten ontsloten (zie figuur 3). Het achterterrein wordt op de Odilia van Salmstraat ontsloten en de parkeerkelder op de Jan van Polanenkafe. De verkeerstoedeling per uitrit is bepaald op basis van de navigatietool van Google Maps en expert judgement (zie figuren 4 en 5).



Figuur 3 Ligging uitritten achterterrein en parkeerkelder



Figuur 4 Verkeerstoedeling vanaf het achterterrein



Figuur 5 Verkeersverdeling vanaf de parkeerkelder

In de beoogde situatie zullen de huurwoningen in principe worden ontsloten via het achterterrein op de Odilia van Salmstraat. Zij hebben hier de parkeerplaatsen. De koopwoningen, een beperkt aantal huurwoningen en het personeel van de horeca zullen via de Jan van Polanenkaade worden ontsloten. De verdeling tussen de twee uitritten is op basis van de verkeersgeneratie van de gebruikers bepaald, waarbij in dit geval alle huurwoningen toebedeeld zijn aan de ontsluiting van de Odilia van Salmstraat.

Tabel 5 Verkeersgeneratie per uitrit

	Verkeersgeneratie werkdag (mvt/etmaal)
Ontsluiting achterterrein (via de Odilia van Salmstraat)	
Huurwoningen	117
Ontsluiting parkeerkelder (via de Jan van Polanenkaade)	
Koopwoningen	278
Horeca	122
Subtotaal (koopwoningen + horeca)	400
Totaal	517

BEOORDELING VERKEERSAFWIKKELING

Voor beoordeling van de verkeersafwikkeling zijn de werkdagintensiteiten maatgevend. De bestaande situatie kent een verkeersgeneratie van 229 mvt/werkdag en de beoogde planontwikkeling kent een verkeersgeneratie van 517 mvt/werkdag.

Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling is gekeken naar zowel de verkeersafwikkeling op wegvakniveau als op kruispuntniveau. In tabel 6 en 7 is de uiteindelijke verkeerstoedeling als gevolg van de beoogde ontwikkeling minus de bestaande situatie weergegeven op de voornaamste wegvakken en kruispunten.

Wegvakken

Tabel 6 Verkeerstoename als gevolg van plantontwikkeling op omliggende wegvakken in mvt/etmaal

	Oranje Nassauplein	Odilia van Salmstraat	Markendaalseweg / Prinsenkade	Markendaalseweg
Bestaande situatie	0	0	92	137
Totaal bestaand	0	0	92	137
Beoogde situatie				
Achterterrein	12	105	47	59
Parkeerkelder	0	0	160	240
Totaal beoogd	12	105	207	299
Beoogd minus bestaand	12	105	115	162

Kruispunten

Tabel 7 Verkeerstoename als gevolg van planontwikkeling op omliggende kruispunten in mvt/etmaal

	Prinsenkade-Haagdijk	Markendaalseweg en Karnemelkstraat	Markendaalseweg - Fellenoordstraat
Bestaande situatie	92	137	137
Beoogde situatie	207	299	299
Beoogd minus bestaand	115	162	162

Autonoom vs plan

Zoals in tabellen 6 en 7 inzichtelijk is gemaakt verandert als gevolg van het plan de omvang van het verkeer op de omliggende wegen. In onderstaande tabel is de autonome verkeerssituatie op de relevante wegen rondom het plangebied in beeld gebracht. Tevens is per wegvak de verkeerstoename als gevolg van het plan na saldering weergegeven. Dit is gedaan voor het jaar 2022 en het toekomstjaar 2032 (10 jaar vooruit). Voor het berekenen van de verkeersintensiteiten in het toekomstjaar (2032) wordt gebruikt gemaakt van een autonome groei van 1% per jaar.

Tabel 8 Verkeersintensiteiten in de autonome plansituatie in mvt/etmaal (bron: Basec.nl en doorerekend door Rho adviseurs)

	Autonome situatie (2022)	Planbijdrage	Autonome situatie + plan	Toekomstsituatie (autonoom) (2032)	Toekomstjaar + plan
Oranje Nassauplein ¹	750	12	762	828	840
Odilia van Salmstraat ¹	750	105	855	828	933
Markendaalseweg / Prinsenkade	7.678	115	7.793	8.481	8.596
Markendaalseweg	5.384	162	5.546	6.007	6.169

Conclusie verkeersafwikkeling

Wegvakniveau

Oranje Nassauplein en Odilia van Salmstraat

Het Oranje Nassauplein en de Odilia van Salmstraat zijn, conform Duurzaam Veilig, gecategoriseerd als erftoegangsweg. Een erftoegangsweg kan normaal gesproken een verkeersintensiteit tussen de 4.000 en 6.000 mvt/etmaal vlot en veilig verwerken. Gezien de huidige inrichting van de Oranje Nassauplein en Odilia van Salmstraat en de lage intensiteit op de wegen zal de verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Markendaalseweg/Prinsenkade

De Markendaalseweg/Prinsenkade kent in de toekomstige autonome situatie een verkeersintensiteit van circa 8.500 mvt/werkdag. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal dit toenemen met circa 105 mvt/werkdag. Gezien de huidige verkeersintensiteit en de relatief lage verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling, kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling op de Markendaalseweg/Prinsenkade niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling.

Markendaalseweg (tussen Karnemelkstraat en Concordiastraat)

De Markendaalseweg is, conform Duurzaam Veilig, gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden kan normaal gesproken een verkeersintensiteit tussen de 10.000 en 15.000 mvt/etmaal vlot en veilig verwerken. Aangezien er op de Markendaalseweg geen vrijliggende fietspaden of fietssuggestiestroken aanwezig zijn komt de capaciteit op de Markendaalseweg lager te liggen. Naar verwachting ligt deze capaciteit tussen de 6.000 en 10.000 mvt/etmaal. In de autonome situatie bedraagt de verkeersintensiteit op de Markendaalseweg circa 5.400 mvt/etmaal. Als gevolg van de beoogde planontwikkeling zal dit met circa 160 mvt/etmaal toenemen. Gezien de bestaande intensiteiten en de inrichting van de Markendaalseweg zal de relatief lage toename van circa 160 mvt/etmaal geen effect hebben op de verkeersafwikkeling op de Markendaalseweg.

Kruispuntniveau

Zoals in tabel 7 te zien is zal de verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling maximaal 162 mvt/etmaal bedragen. Rekening houdend met het drukste uur² zullen er maximaal 17 mvt per uur extra van de verschillende kruispunten gebruik maken. Een toename van 17 mvt per uur betekent een gemiddelde toename van 1 auto per 3 minuten. Deze relatief geringe verkeerstoename kan naar verwachting zonder problemen worden verwerkt door de verschillende kruispunten.

¹ Geen intensiteiten bekend. Gezien de beperkte functies langs de straat en de beperkte mogelijkheden voor doorgaand verkeer en de intensiteiten op vergelijkbare wegen in de directe omgeving, wordt aangenomen dat de intensiteit circa 750 mvt/etmaal bedraagt.

² Vuistregel in de verkeerskunde: drukste uur is 10% van de etmaal intensiteit

BEOORDELING VERKEERSVEILIGHEID

Oranje Nassaplein en Odilia van Salmstraat

Gezien de huidige verkeersintensiteit en de relatief lage verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling, kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling op het Oranje Nassaplein en de Odilia van Salmstraat niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid.

Markendaalseweg/Prinsenkade

Gezien de huidige verkeersintensiteit en de relatief lage verkeerstoename als gevolg van de beoogde ontwikkeling, kan worden geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling op de Markendaalseweg/Prinsenkade niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid.

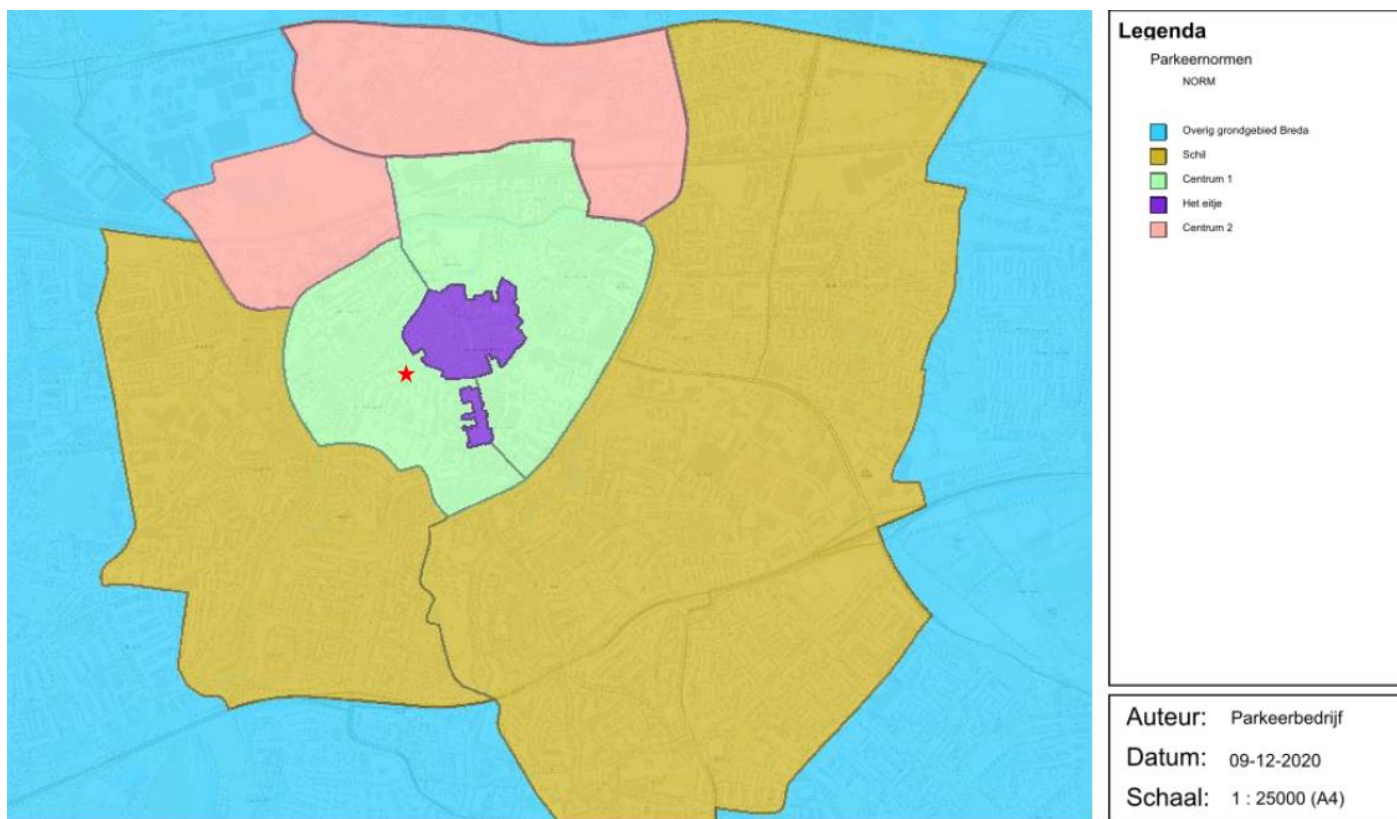
Markendaalseweg

Tot aan de kruising met de Karnemelkstraat zijn op de Markendaalseweg geen vrijliggende fietspaden of fietssuggestiestroken aanwezig. De fietser zal de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerd verkeer, al maken veel fietsers ook gebruik van de aan de overzijde gelegen Nieuweweg. Daarom zal de toename van 162 mvt/etmaal wegens de inrichting van het wegprofiel en de lage maximumsnelheid (30 km/uur) niet leiden tot knelpunten in de verkeersveiligheid.

PARKEERVRAAG AUTOPARKEREN

Het bepalen van de parkeervraag start met het bepalen van de parkeerbehoefte.

De parkeerbehoefte is berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen 'Nota Parkeernormen Breda 2021'. Het gemeentelijk parkeerbeleid hanteert een gebiedsindeling. Hieruit valt af te leiden dat de ontwikkeling is gelegen in 'Centrum 1'.



Figuur 6 Gebiedsindeling Breda (Bron: Nota Parkeernormen Breda 2021)

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Breda maakt voor woningen onderscheid in het formaat van de woningen. In tabel 9 zijn de normatieve parkeernormen te zien die gelden voor de beoogde ontwikkeling. Per woning geldt een bezoekersaandeel in het gebied 'Centrum 1' van 0,1 per woning. Voor horeca geldt een bezoekersaandeel van 80% van de parkeernorm.

Tabel 9 Parkeernormen per functie

Functie	Functie p-beleid	Parkeernorm		
		Norm	Eenheid	Aandeel bezoek
Woningen				
<70 m2	Appartement/tiny house (kleiner dan 70 m ² bvo)	0,6	per woning	0,1
70-90 m2	Appartement/grondgebonden woning (tussen 70 m ² en 90 m ² bvo)	0,7	per woning	0,1
>90 m2	Meergezinswoning/appartement (groter dan 90 m ² bvo)	0,9	per woning	0,1
Horeca	Restaurant	1,5	per 100 m ² bvo	1,2 (80%)

Conform het parkeerbeleid van de gemeente wordt de parkeerbehoefte altijd afgerond op hele parkeerplaatsen. Hierbij geldt dat tot 0,5 naar beneden wordt afgerond en groter dan 0,5 naar boven wordt afgerond.

Normatieve parkeerbehoefte (stap 1a Nota Parkeernormen Breda 2021)

De normatieve parkeerbehoefte van de koopwoningen en huurwoningen is hieronder bepaald.

Tabel 10 Normatieve parkeerbehoefte koopwoningen

Functie	Aantal	Parkeernorm		Bewoners deel		Bezoekers deel		Totaal
		norm	eenheid	norm	p-behoefte	norm	p-behoefte	
Appartement/tiny house (kleiner dan 70 m2 bvo)	5	0,6	Per woning	0,5	2,5	0,1	0,5	3,0
Appartement (tussen 70 m2 en 90 m2 bvo)	1	0,7	Per woning	0,6	0,6	0,1	0,1	0,7
Appartement (groter dan 90 m2 bvo)	43	0,9	Per woning	0,8	34,4	0,1	4,3	38,7
Totaal	49				37,5		4,9	42,4

Tabel 11 Normatieve parkeerbehoefte huurwoningen

Functie	Aantal	Parkeernorm		Bewoners deel		Bezoekers deel		Totaal
		<u>norm</u>	<u>eenheid</u>	<u>norm</u>	<u>p-behoefte</u>	<u>norm</u>	<u>p-behoefte</u>	
Appartement/tiny house (kleiner dan 70 m ² bvo)	9	0,6	Per woning	0,5	4,5	0,1	0,9	5,4
Appartement (tussen 70 m ² en 90 m ² bvo)	25	0,7	Per woning	0,6	15,0	0,1	2,5	17,5
Appartement (groter dan 90 m ² bvo)	12	0,9	Per woning	0,8	9,6	0,1	1,2	10,8
Totaal	46				29,1		4,6	33,7

Tabel 12 Normatieve parkeerbehoefte horeca

Functie	Oppervlakte in m ² bvo	Parkeernorm		Personeels deel		Bezoekers deel		Totaal
		<u>norm</u>	<u>eenheid</u>	<u>norm</u>	<u>p-behoefte</u>	<u>norm</u>	<u>p-behoefte</u>	
Horeca	450	1,5	Per 100 m ² bvo	0,3	1,35	1,2	5,4	6,75
Totaal								6,75

De totale normatieve parkeerbehoefte voor de koopwoningen bedraagt afgerond 42 parkeerplaatsen, voor de huurwoningen bedraagt deze afgerond 34 parkeerplaatsen en voor de horeca afgerond 7 parkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte is daarmee in totaal 83 parkeerplaatsen.

Salderen bestaande parkeerbehoefte (stap 1b Nota Parkeernormen Breda 2021)

In de huidige situatie is binnen het plangebied een pand aanwezig wat momenteel gebruikt wordt als bedrijfsverzamelgebouw. Het pand kent een bruto vloeroppervlakte van 4.513 m².

Tabel 13 Normatieve parkeerbehoefte bestaande plansituatie

Functie	Oppervlakte in m ² bvo	Parkeernorm		Personeels deel		Bezoekers deel		Totaal
		<u>norm</u>	<u>eenheid</u>	<u>norm</u>	<u>p-behoefte</u>	<u>norm</u>	<u>p-behoefte</u>	
Bedrijfsverzamelgebouw	4.513	0,8	Per 100 m ² bvo	0,76	34,3	0,04	1,8	36,1
Totaal								36,1

De totale normatieve parkeerbehoefte van de bestaande situatie bedraagt afgerond 36 parkeerplaatsen. De volledige parkeerbehoefte wordt in de bestaande situatie op eigen terrein voorzien. Doordat deze parkeerplaatsen komen te vervallen

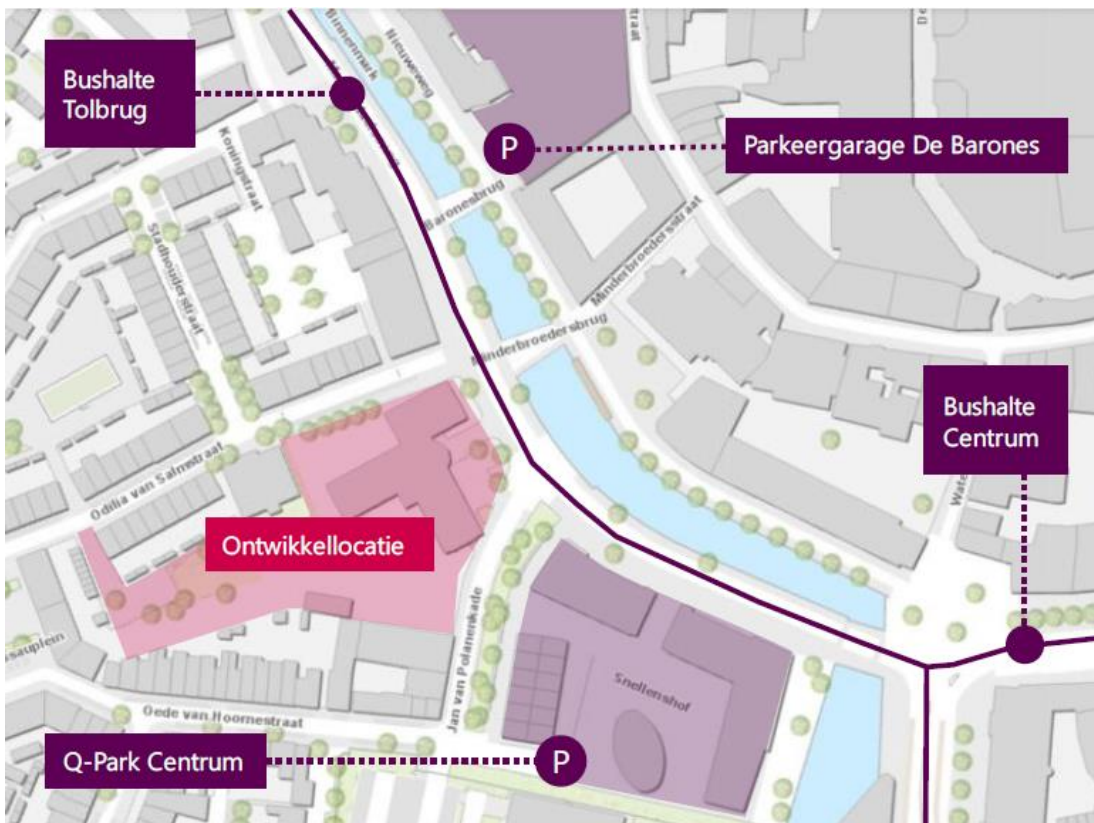
is salderen niet mogelijk. Daarnaast is salderen niet mogelijk omdat de parkeerbehoefte van de huidige en nieuwe functie andere maatgevende momenten heeft.

Mobiliteitscorrectie (stap 2 Nota Parkeernormen Breda 2021)

In de nota parkeernormen wordt de mogelijkheid geboden om gebruik te maken van een mobiliteitscorrectie indien de specifieke omstandigheden daar aanleiding toe geven. Specifieke omstandigheden kunnen bijvoorbeeld zijn dat de ontwikkeling op een locatie ligt waar op korte afstand (hoogwaardige) openbaar vervoer aanwezig is. In dat geval mag een correctie op de normatieve parkeerbehoefte worden toegepast.

De ontwikkellocatie ligt in het centrum van Breda tussen de Markendaalseweg, Odilia van Salmstraat en de Jan van Polanenkade in. In figuur 8 is te zien dat twee bushaltes binnen loopafstand van de ontwikkellocatie liggen. De bushalte bij de Tolbrug is in circa 100 meter te bereiken en de bushalte centrum ligt op circa 200 meter loopafstand. Deze bushaltes geven toegang tot een groot deel van de stedelijke en regionale bussen van Breda. Het treinstation van Breda ligt op 1,5 kilometer afstand (6 minuten fietsen).

Vanwege de nabijheid van de voorzieningen en de goede alternatieven voor de auto middels openbaar vervoer, is er naar verwachting een lage auto-afhankelijkheid van bewoners. Het toepassen van een mobiliteitscorrectie op de parkeerbehoefte van de bewoners is daarmee te onderbouwen.



Figuur 7 OV-voorzieningen rondom plangebied

De beoogde ontwikkeling ligt conform de Nota parkeernormen 2021 in gebied 'Centrum 1'. Volgens deze zelfde nota bedraagt de maximale mobiliteitscorrectie in het gebied 'Centrum 1' 20%.

Toepassing mobiliteitscorrectie – alleen voor bewoners huurwoningen

De mobiliteitscorrectie wordt alleen toegepast voor de bewoners van de huurwoningen. Dit omdat de doelgroep voor deze huurwoningen naar verwachting jonger is en het autobezit van huurders van woningen lager ligt dan kopers van woningen. De mobiliteitscorrectie zal niet worden toegepast voor de bezoekers van de huurwoningen of de bewoners en bezoekers van de koopwoningen. Bij de bewoners van de koopwoningen wordt uitgegaan van regulier autobezit.

De berekende normatieve parkeerbehoefte van de bewoners van de huurwoningen ligt op 29,1 parkeerplaatsen (zie tabel 11) Uitgaande een mobiliteitscorrectie van 20% komt de parkeerbehoefte voor het bewonersdeel van de huurwoningen uit op afgerond 23 parkeerplaatsen (zie onderstaande tabel).

Tabel 13 Parkeerbehoefte bewoners huurwoningen na mobiliteitscorrectie

Functie	Normatieve parkeerbehoefte	Mobiliteitscorrectie	Parkeerbehoefte na mobiliteitscorrectie
Parkeerbehoefte bewoners	29,1	20%	23,3 pp
Totaal			23 pp

De uiteindelijke parkeervraag is bedraagt daarmee 77 parkeerplaatsen. Voor de koopwoningen is dit afgerond 42 parkeerplaatsen, voor de huurwoningen bedraagt deze na mobiliteitscorrectie afgerond 28 parkeerplaatsen (23,3 voor bewoners en 4,6 voor bezoekers) en voor de horeca afgerond 7 parkeerplaatsen.

PARKEERAANBOD/PARKEEROPLOSSING AUTOPARKEREN

In eerste instantie zal in worden gegaan op de parkeeroplossing voor de bewoners van de koopwoningen en het personeel van de horeca. Vervolgens zal in worden gegaan op de parkeeroplossing voor de bewoners van de huurwoningen en ten slotte op de parkeeroplossing van de bezoekers van zowel de koop als huurwoningen en de bezoekers van de horeca.

Bewoners koopwoningen en personeel horeca

Onder de nieuwbouw wordt een parkeerkelder met 55 parkeerplaatsen aangelegd, bereikbaar via de Jan van Polanenkaade (bijlage 1). Een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkelaar is om voor elk koopappartement 1 parkeerplaats in deze parkeerkelder toe wijzen aan de bewoners. Ook voor het personeel van de horeca wordt 1 parkeerplaats in de kelder toegevoegd.

De parkeerbehoefte van de bewoners van de koopwoningen (afgerond 38) is lager dan dat er aan parkeerplaatsen in de parkeerkelder zullen worden toegewezen voor de bewoners (49). Voor de horeca wordt bij het toewijzen van parkeerplaatsen precies voldaan aan de parkeerbehoefte van het personeel van de horeca (1,35 is afgerond 1). Met het maximaal 1-op-1 toewijzen van parkeerplaatsen voor de 49 koopwoningen en de realisatie van 1 parkeerplaats voor het personeel voor de horeca voorziet de parkeerkelder in een passende parkeeroplossing voor deze groepen.

Tabel 14 Invulling parkeerkelder

	Aantal woningen	Parkeerbehoefte	Toegewezen	Capaciteit	Restcapaciteit
Koop (bewoners)	49	37,5	49		
Personeel horeca	1	1	1		
Subtotaal			50	55	5

Met een parkeercapaciteit in de kelder van 55 parkeerplaatsen blijft er nog een restcapaciteit in de kelder over van 5 parkeerplaatsen.

Bewoners huurwoningen

Zoals berekend in tabel 13 komt de totale parkeerbehoefte van de bewoners van de huurwoningen, na het toepassen van de mobiliteitscorrectie uit op 23 parkeerplaatsen. Het achterterrein voorziet in de realisatie van 18 parkeerplaatsen (bijlage 1). Met een restcapaciteit in de parkeerkelder van 5 parkeerplaatsen kan de totale parkeerbehoefte van de bewoners van de huurwoningen daarmee op eigen terrein worden opgelost.

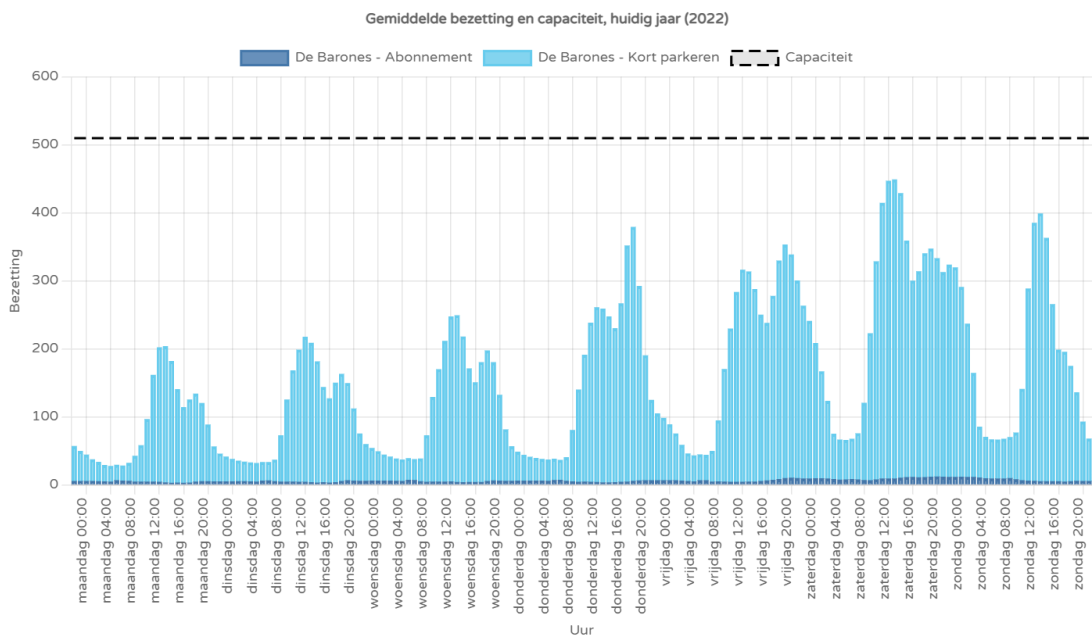
Bezoekers woningen en horeca

Nu de parkeerbehoefte van de bewoners van de woningen (koop en huur) en het personeel van de horeca is opgelost op eigen terrein, is er nog een parkeeroplossing benodigd voor de bezoekers van de woningen en de bezoekers van de horeca. Omdat er geen ruimte meer is op eigen terrein, zal hiervoor gebruik worden gemaakt van openbare parkeerplaatsen (in de openbare ruimte of in openbare parkeergarages). Dit is stap 6 van de Nota Parkeernormen Breda 2021.

Zoals in tabel 10, 11 en 12 is berekend, bedraagt de totale parkeerbehoefte voor de bezoekers van de woningen en van de horeca afgerond 15 parkeerplaatsen ($4,9 + 4,6 + 5,4$).

De bezoekers van de woningen en de horeca zullen, net als voor woningen en horeca elders in het centrum, gebruik gaan maken van de betaalde parkeervoorzieningen in de omgeving. In de directe omgeving zijn twee parkeergarages aanwezig (zie figuur 7). Het betreft de parkeergarage De Barones en de parkeergarage Centrum van Q-park. In totaal hebben deze parkeergarages een parkeercapaciteit van 870 parkeerplaatsen (510 in De Barones en 360 bij Q-park). De parkeergarages liggen op loopafstand van de ontwikkeling. Deze parkeergarages worden voornamelijk gebruikt door bezoekers van het centrum (winkels, bedrijven en horeca) en bewoners en bezoekers van de woningen in het centrum. In de avond zijn veel werknemers die gebruik maken van deze parkeergarages vertrokken. Ook winkelpubliek dat het centrum van Breda bezoekt is in de (zaterdag-) avond vaak al vertrokken. Hierdoor komt er op die momenten in principe parkeercapaciteit vrij. Dit blijkt ook uit de gemiddelde bezetting gemeten voor parkeergarage De Barones (figuur 8). In de avonden neemt de bezetting af, op zaterdagavond (19.00 uur) is de gemiddelde bezetting 347 parkeerplaatsen. Juist in de avond is de vraag naar parkeren van de bezoekers van de woningen en de horeca van de beoogde ontwikkeling het hoogste (zie tabel 15).

Gezien de hoge capaciteit van de twee parkeergarages, 870 parkeerplaatsen in totaal, en het feit dat op het maatgevende moment (zaterdagavond) de voornaamste gebruikers van de parkeergarages minder gebruik maken van de parkeergarages, mag aangenomen worden dat de volledige parkeerbehoefte van de bezoekers van de woningen en de horeca (restaurant) (afgerond 15 parkeerplaatsen) kan worden opgevangen in deze omliggende parkeergarages, zonder dat dit leidt tot capaciteitsproblemen. Mocht er op bepaalde momenten toch geen restcapaciteit aanwezig zijn in de omliggende parkeergarages, dan kunnen de bezoekers op andere parkeervoorzieningen parkeren zoals parkeervoorziening(en) Gasthuisvelden.



Figuur 8 Parkeerbezetting parkeergarage De Barones 2022 (bron: gemeente Breda)

Tabel 15 Aanwezigheidspercentages (conform gemeentelijk parkeerbeleid)

	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	nacht	middag	avond	middag
Woning bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
	1,0	1,9	7,6	6,7	0,0	5,7	9,5	6,7
Restaurant	10%	40%	100%	75%	0%	40%	100%	75%
	0,5	2,2	5,4	4,1	0,0	2,2	5,4	4,1
Totaal	1,5	4,1	13,0	10,8	0,0	7,9	14,9	10,8

De om-
liggende straten (zoals Odilia van Salmstraat) zijn onderdeel van een parkeervergunninggebied. Met de gemeente Breda is afgesteld dat de bewoners van de nieuwe woningen worden uitgesloten van de mogelijkheid tot het aanvragen van een parkeervergunning voor henzelf en een bezoekersregeling.

PARKEERVRAAG FIETSPARKEREN

De fietsparkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van de gemeentelijke fietsparkeernormen uit de ‘Nota Parkeernormen Breda 2021’.

Tabel 6 Fietsparkeerbehoefte beoogde planontwikkeling

	Aantal	P-norm per woning	P-behoefte
Woningen			
<70 m ²	14	3,2	44,8
70-90 m ²	26	3,2	83,2
>90 m ²	55	3,2	176
Subtotaal woningen	95		304
	Aantal m ² bvo	P-norm per 100 m ²	P-behoefte
Horeca	450 m ²	10	45
Totaal			349

In totaal bedraagt de normatieve fietsparkeerbehoefte afgerond 349 fietsparkeerplaatsen.

PARKEERAANBOD/PARKEEROPLOSSING FIETSPARKEREN

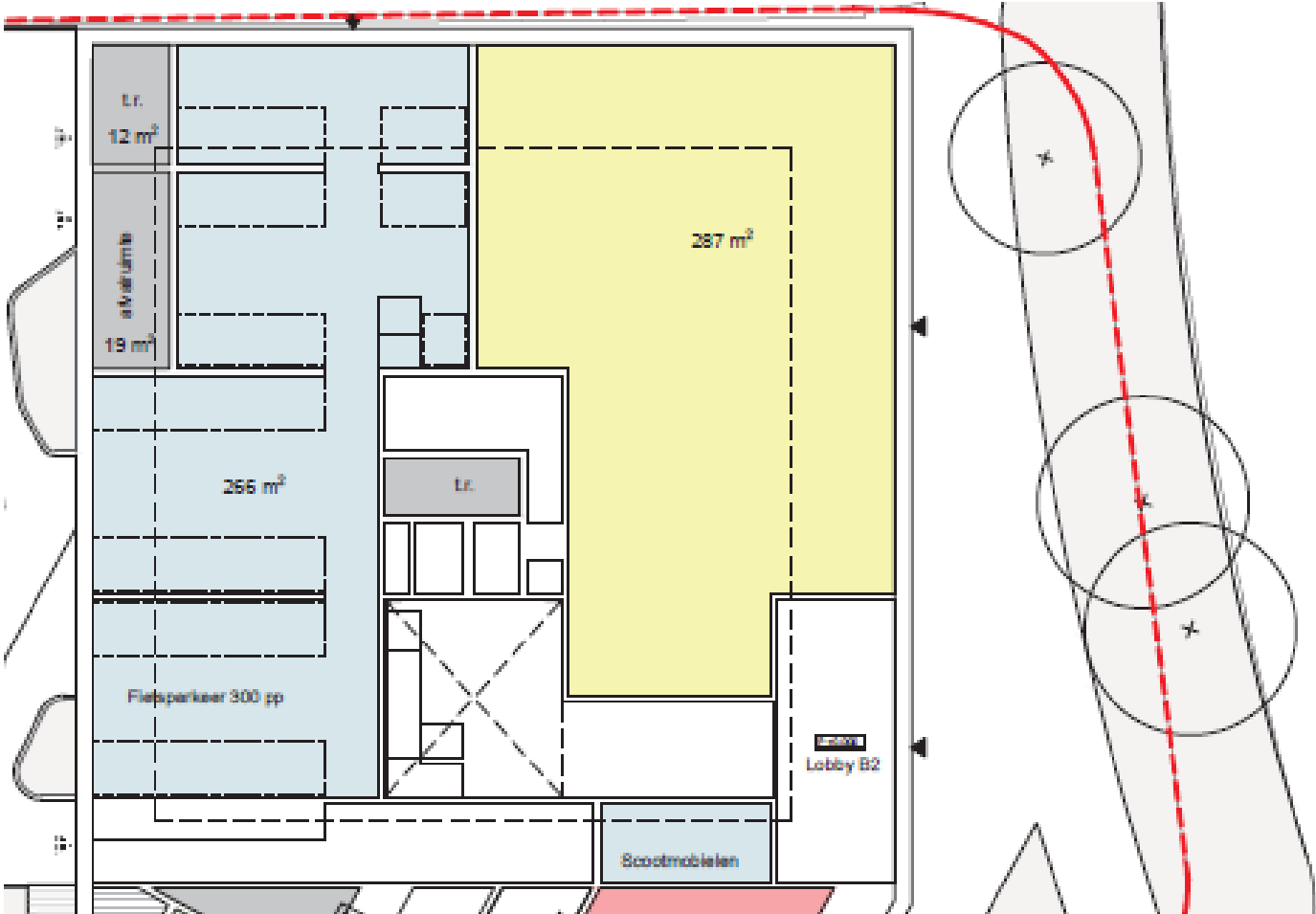
Uitgangspunt bij de toepassing van fietsparkeernormen is dat de vereiste fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. In twee gebieden, het Eitje en in het gebied Centrum 1, is dit conform de 'Nota Parkeernormen Breda 2021' in veel gevallen niet haalbaar. Voor de bewoners en vaste gebruikers is het uitgangspunt op eigen terrein te voorzien in een oplossing. Voor bezoekers kan dat ook in bestaande fietsenstallingen of in de openbare ruimte.

In totaal zullen er 300 fietsparkeerplaatsen in de nieuwbouw en daarmee op eigen terrein worden gerealiseerd (bijlage 1). Aanvullend zullen 50 fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte aan de Markendaalseweg en Jan van Polanenkafe worden aangelegd. Hiermee wordt voorzien in een passende oplossing.

Parkeeroplossing auto's op achterterrein (18 parkeerplaatsen op eigen terrein)



Parkeeroplossing fietsen inpandig (300 parkeerplaatsen)



Parkeeroplossing fietsen openbaar (25 fietsbeugels met elk 2 plekken en daarmee 50 parkeerplaatsen)

