

Onderbouwing parkeernormering voor  
Bernard de Wildestraat in Breda

in opdracht van WonenBregburg en AM

|                      |                                                                         |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| <i>datum</i>         | 2-10-2022                                                               |
| <i>kenmerk</i>       | 75850 WonenBregburg/AM: B. de Wildestraat                               |
| <i>opsteller</i>     | Ineke Spapé                                                             |
| <i>opdrachtgever</i> | Angela Werner en Ad Vingerhoets (WonenBregburg)<br>en Ewout Visser (AM) |

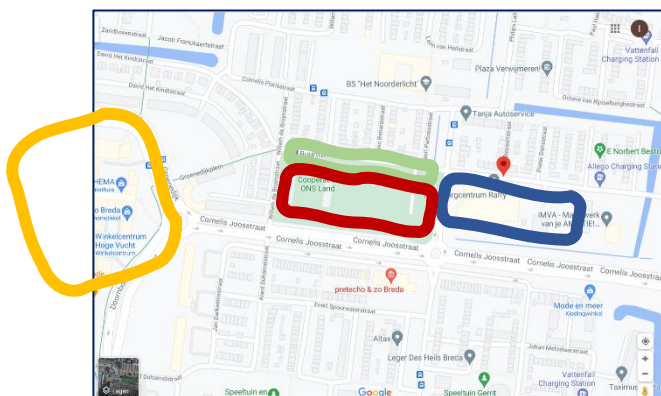
## Inhoudsopgave

|                                                                                                                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>0. Uitgangssituatie en achtergrond B. de Wildestraat</b>                                                                                                             | <b>3</b>  |
| <b>1. Onderzoeksvraag 1: wat is de huidige parkeercapaciteit en parkeerdruk in het onderzoeksgebied?</b>                                                                | <b>7</b>  |
| <b>2. Onderzoeksvraag 2: wat is er nodig conform vigerende parkeernormering en wat voor aanpassing levert parkeersaldering vanuit verleden en parkeerdrukmeting op?</b> | <b>11</b> |
| <b>3. Onderzoeksvraag 3: heeft de parkeergarage van Raffy restcapaciteit en kan die ingezet worden?</b>                                                                 | <b>15</b> |
| <b>4. Onderzoeksvraag 4: kan deelmobiliteit verder bijdragen aan een aanpassing van de parkeereis?</b>                                                                  | <b>17</b> |
| <b>5. Conclusies en beantwoording onderzoeksvragen</b>                                                                                                                  | <b>19</b> |
| <b>Bijlage 1. Overzicht parkeerdrukonderzoek</b>                                                                                                                        | <b>23</b> |

## 0. Uitgangssituatie en achtergrond B. de Wildestraat

### 0.1 Wat is het plan voor de Bernard de Wildestraat?

- Lokale opgave is meer woningen bouwen, maar ook bijdragen aan verdichting, meer leefkwaliteit en meer groen. In Breda moeten de komende tijd 6.000 woningen gebouwd worden. Een versnellingsopgave acht het Bredase college nodig, gelet op de huidige stikstofdiscussie. WonenBredburg wil aan de versnelling bijdragen, maar wil dat doen in een afgewogen en op deze tijd passende wijze. Een bouwopgave van deze tijd is onlosmakelijk (en passend binnen Bredaas beleid) verbonden met een realistische en goed onderbouwde parkeeropgave: niet teveel (verspilling van ruimte, geen ruimte voor andere functies als groen en klimaatadaptatie), maar ook niet te weinig: dat kan tot parkeeroverlast in omliggende woongebieden leiden. Hoe deze opgave ingevuld kan worden, is mede van invloed op leefbaarheid en verkoop/verhuurbaarheid enerzijds en financiële haalbaarheid/kosten-batenverhoudingen anderzijds.
- In het plan voor de Bernard de Wildestraat wil WBB samen met AM een complex met ca 200 appartementen en 55 zorgwoningen bouwen. De gemeente Breda heeft ingestemd (29 januari 2021) met het initiatiefplan van WonenBredburg en AM Wonen voor de ontwikkeling van woningen en woonzorg aan de locatie Bernard de Wildestraat in Hoge Vucht.



Afbeelding 0.1: ligging complex in omgeving Bernard de Wildestraat (in rood: het geplande nieuwbouwcomplex. In geel: stadsdeelwinkelcentrum Hoge Vucht. In groen: langspaarkeerplaatsen bij vorige woonfunctie. In blauw: Huize Raffy met (eronder) een eigen parkeergarage)

#### Plan Bernard de Wildestraat:

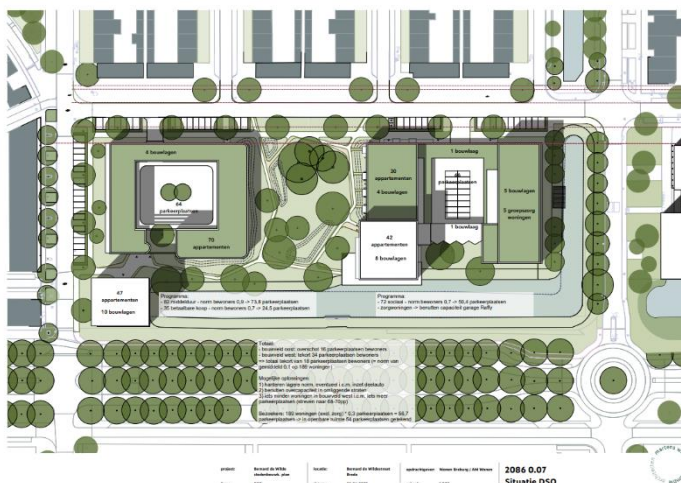
- Aan de Bernard de Wildestraat in Breda bouwt WonenBredburg samen met AM vooralsnog ca. 200 appartementen plus 55 zorgwoningen, waar in 2010 een complex gesloopt is (rode rechthoek).
- Vlak ernaast (in blauw): het bestaande zorgcomplex Raffy, met een eigen parkeergarage. Die beschikt over (betaalde) parkeerplaatsen; er wordt weinig gebruik van gemaakt. Huize Raffy gaat ook uitbreiden met een zorgprogramma.
- Langspaarkeerplaatsen langs de straat (in groen) hoorden bij het in 2010 gesloopte complex (van 152 appartementen), waardoor parkeersaldering mogelijk is.
- Aan de westzijde: het stadsdeelwinkelcentrum Hoge Vucht, met busverbinding en goede fietsvoorzieningen (in geel).

De nieuwbouw én de bestaande bouw moeten in samenhang gezien worden: beide functies vragen om parkeerruimte: de een met nieuwe, eigen voorzieningen. Het bestaande zorgcomplex Raffy met een heroverweging van de bestaande parkeergebruik en dat van de directe omgeving. Doel is die parkeerbehoefte zo efficiënt mogelijk op te lossen.

- De locatie ligt tussen de Bernard de Wildestraat, Tilman Suysstraat, Cornelis Joosstraat en Willem de Bruynstraat en is onderdeel van een masterplan van AWG Architecten waarvan het oostelijk deel is gerealiseerd. Het westelijk deel ligt sinds de sloop van de flats van WonenBredburg in 2010 braak en diende als buurttuin. Het stedenbouwkundig plan is van Humblé Martens en Willems Architecten i.s.m. Flux Landscape. Samen ontwikkelden ze vijf varianten op basis van verschillende principes, met haaks- versus langsparkeren, minder parkeren, parkeren in het park en met toevoeging van patio-woningen. Dat resulteerde voor parkeren in uiteindelijk een parkeeroplossing met in het westelijke deel 64 en in het oostelijke deel 66 autoparkeerplaatsen. (bron: Humblé, Martens en Willems en Flux).

## 0.2 Het beoogde woningprogramma

- Beoogd is een programma van ca. 200 nieuwbouwappartementen aan de Bernard de Wildestraat, waarvan een deel sociale huur (WBB) en een deel middeldure huur (<€ 850). Daarnaast is er een zorgprogramma: het bestaande zorgcomplex Raffy wordt uitgebreid met 55 zorgeenheden. Deze onderbouwing gaat uit van dit woningprogramma (bron: AM, juli 2022).
- Gelet op de beoogde doelgroep is een inpandige parkeeroplossing (garage) financieel niet haalbaar.
- Het stedenbouwkundig plan is van Humblé Martens en Willems Architecten i.s.m. Flux Landscape.



Afbeelding 0.2: Plankaart (bron: AM, juli 2022)

## 0.3 Visie op optimale combinatie van inpassing en programma → bandbreedte

- Insteeek bij de inpassing van de nieuwbouw in de bestaande omgeving is, dat er op basis van de voorgestelde ruimtelijke inpassing gewerkt wordt met een bandbreedte voor het woningbouwprogramma: in het plan wordt onderzocht hoe de woningen en woonzorg-eenheden op een goede manier ruimtelijk en verkeerskundig kunnen worden ingepast. De huidige parkeerdruk is daarom onderzocht.
- Uitgangspunt is, dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woon-zorg-eenheden (categorie zorg) op basis van de verwachte overcapaciteit in de bestaande parkeergarage van Huize Raffy (aan te tonen met een parkeerduuronderzoek) opgevangen kan worden binnen die overcapaciteit in garage.
- De overige woningen betreffen in beginsel 50% sociale huurwoningen en 50% middeldure huurwoningen (70-90 m<sup>2</sup> en 50-70 m<sup>2</sup> BVO). Voor de bewonersparkeerplaatsen worden twee parkeervoorzieningen gerealiseerd, met parkeerdekken. Bezoekersparkeerplaatsen vindt plaats in de openbare ruimte, zoals voorheen (met de gesloopte flats).

## 0.4 Doel en onderzoeksvragen

- Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen, veranderen of uitbreiden van gebouwen dan wel voor het afwijken van de planregels over het toegestane gebruik, toets de gemeente Breda of in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van auto's en fietsen. Hierbij wordt rekening gehouden met de omvang van het gebouw en de activiteiten die plaatsvinden in het gebouw. Het parkeren of stallen van auto's en fietsen dient plaats te vinden in, op of onder het gebouw of het bijbehorende onbebouwde terrein. Het benodigde aantal parkeerplaatsen voor auto's en fietsen wordt vastgesteld aan de hand van de Nota Parkeernormen Breda 2021<sup>1</sup>. De gemeente Breda heeft haar parkeernormering verankerd in deze nota. Het college van burgemeester en wethouders kan met een omgevingsvergunning afwijken van de vigerende parkeernormering uit genoemde nota op basis van een op de situatie toegesneden onderbouwing en zo tot een zogeheten mobiliteitscorrectie komen. De gemeente geeft in haar beleid aan, dat er op basis van de parkeernota tot 30% van de parkeerbehoefte op alternatieve wijze (bv. met deelmobiliteit) kan worden gefaciliteerd. Zo een mobiliteitscorrectie dient te worden onderbouwd met een mobiliteitsplan, toegesneden op de situatie. Voorliggend zo een onderbouwing.
- Uitgaande van het aangegeven programma (zie 0.2) op deze locatie en het gegeven parkeerbeleid (aangeduid als 'overig') wordt de genormeerde parkeerbehoefte voor ca. 200 woningen en 55 zorgwoningen in hoofdstuk 2 toegelicht.
- Voor de nieuwbouw aan B. de Wildestraat willen beide initiatiefnemers bezien of het nieuwbouwplan qua parkeren haalbaar is vanuit het vigerende parkeerbeleid en daarbij een beroep doen op

<sup>1</sup> Nota Parkeernormen Breda. Gemeente Breda, 2021

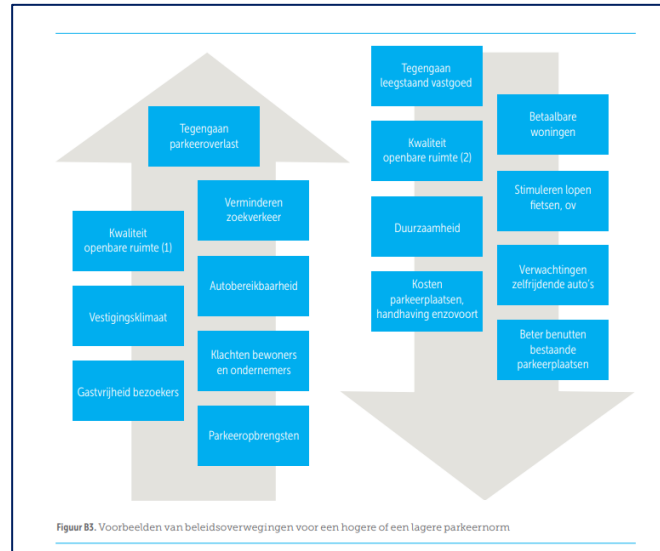
voornoemde mogelijkheid tot een correctie op de vigerende autoparkeernorm. Ze hebben daartoe, na toerekening van de gevraagde parkeernormering, verschillende redenen:

- Er lijkt te benutten overcapaciteit aanwezig in de directe buurt (in dit geval: overcapaciteit in de bestaande Raffygarage).
- Er lijkt overcapaciteit in de omliggende straten aanwezig, die benut kan worden (in dit geval: de B. d Wildestraat zelf, maar ook aanliggende en omliggende straten).
- Er kan aanspraak gedaan worden op de salderingsmogelijkheid vanwege de oude situatie (in dit geval de salderingsmogelijkheid voor voormalige langspaarkeerplekken van de gesloopte flatwoningen langs de B. de Wildestraat).
- Er kan deelmobiliteit worden ingezet.
- Om de optimale balans te vinden voor een verkeerskundige correcte en ruimtelijk kwalitatieve inpassing, onderbouwen we deze balans met deze notitie. Deze notitie onderbouwt deze correctie. In stappen (zie hfdst 2) komen we tot een onderbouwde aanpassing van de parkeereis voor de nieuwe appartementen aan de Bernard de Wildestraat:
  1. Er lijkt in de directe buurt geen parkeeroverlast (hetgeen met een parkeeronderzoek kan worden vastgesteld) → **onderzoeksvraag 1: wat is de huidige parkeercapaciteit en parkeerdruk in de het onderzoeksgebied?** We bekijken de parkeerdruk in de directe buurt met een parkeerdrukmeting op de door de gemeente aan te geven tijden en bepalen zo het druktebeeld voor relevante momenten. Vermoedelijk gaat dat om en bewonersmomenten en de drukste bezoekersmomenten (zondagmiddag?) om te bezien of er in de directe omgeving ruimte is (en effectief met parkeer ruimte om te blijven gaan).
 

*Afb. 0.3: Indruk onderzoeksgebied B. de Wildestraat en omgeving (Google)*
  2. Op die plek stonden eerder 152 appartementen (en dus is parkeersaldering mogelijk) → **onderzoeksvraag 2: wat is er nodig conform vigerende parkeernormering en wat voor aanpassing levert parkeersaldering vanuit verleden en parkeerdrukmeting op?** Daarbij gaan we in op punten als: wat was de oude parkeersituatie, wat is de parkeernorm nu en wat is de huidige parkeerdruk in/om het nieuwbouwcomplex? We toetsen de plannen van AM/WBB aan vigerende gemeentelijke parkeernormen en bepalen of er sprake is van een parkeertekort of -overschot als het parkeren conform de gemeentelijke eisen wordt opgelost. Hamvraag is vooral of de nieuwbouw de parkeerdruk in het omliggende gebied, de bestaande buurten, niet vergroot.
  3. Er lijkt direct naast het nieuwbouwcomplex parkeercapaciteit over in de parkeergarage van Huize Raffy (en dus efficiënter met parkeerruimte en maatschappelijke budgetten omgegaan kan worden) → **onderzoeksvraag 3: heeft de parkeergarage van Raffy restcapaciteit en kan die ingezet worden?** Of: welke mogelijkheden biedt de parkeerbalans van verzorgingstehuis Raffy, met zowel haar specifieke, niet meer autorijdende cliënten en met een naar zeggen vaak half lege parkeergarage?
  4. Er liggen kansen met actuele trends en maatschappelijke ontwikkelingen met nieuwe woongroep (groen en gele leefstijlen) → **onderzoeksvraag 4: kan deelmobiliteit verder bijdragen aan een aanpassing van de parkeereis?**
- Na bespreking van het Initiatiefplan met de gemeentelijke projectleiders heeft WonenBreda samen met AM besloten deze onderbouwing voor parkeren en mobiliteit te maken, om te kunnen bepalen of en hoe tot een afgewogen parkeereis én parkeeraanbod te komen is. Alleen op deze manier ontstaat de mogelijkheid om ook aan een andere wens tegemoet te komen en **daarmee een hoger doel te dienen**: namelijk meer woon- en belevingskwaliteit te bieden aan de Bernard de Wildestraat zelf. Door een afgewogen parkeerbalans: niet teveel, maar ook niet te weinig parkeerplaatsen. Invulling hiervan kan met de buurt samen worden gedaan.

## 0.5 Visie op parkeren

De visie is simpel: niet teveel en niet te weinig en vooral een goede balans proberen te vinden tussen parkeerdruk en ongebruikte parkeerplaatsen en tussen voor parkeren benodigde ruimte en de behoefte de B. de Wildestraat te vergoeden. Dat doen we door te zoeken naar kansen vanuit de omgeving om bij te dragen aan een verbetering van de omgevingskwaliteit.



Afbeelding 0.4: beleidsafwegingen: een niet te hoge, maar ook niet te lage parkeernorm. Bron: **crow\_p381\_deel-b\_web-(1)**

## 0.6 Leeswijzer

Deze onderbouwing gaat in navolgende hoofdstukken in op de volgende deelvragen:

1. Onderzoeksvraag 1: wat is de huidige parkeercapaciteit en parkeerdruk in het onderzoeksgebied en in de garage van Huize Raffy? **Zie hoofdstuk 1.**
2. Onderzoeksvraag 2: wat is er nodig conform vigerende parkeernormering en wat voor aanpassing levert parkeersaldering vanuit verleden en parkeerdrukmeting op? Hamvraag is vooral of de nieuwbouw de parkeerdruk in het omliggende gebied, de bestaande buurten, niet vergroot. **Zie hoofdstuk 2.**
3. Onderzoeksvraag 3: heeft de parkeergarage van Raffy restcapaciteit en kan die ingezet worden? **Zie hoofdstuk 3.**
4. Onderzoeksvraag 4: kan deelmobiliteit verder bijdragen aan een aanpassing van de parkeereis? **Zie hoofdstuk 4.**

Zo wordt in deze rapportage invulling gegeven aan het doel om een meer reële, doch optimale parkeeropgave te onderbouwen (niet teveel, niet te weinig) voor het nieuwbouwcomplex en het bestaande complex Huize Raffy.

In **hoofdstuk 5** volgen de conclusies.

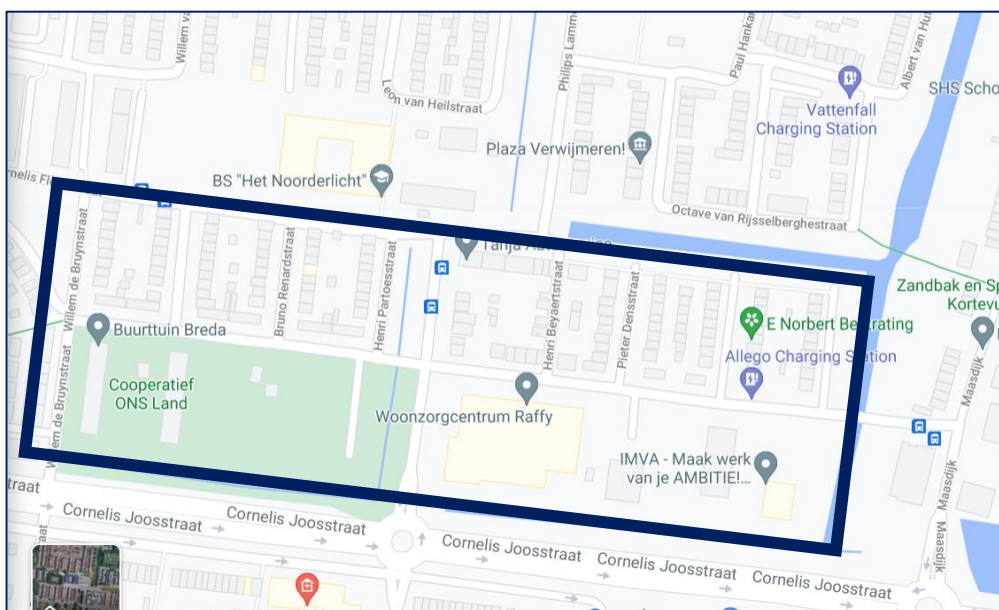
In **bijlage 1** een overzicht van het uitgevoerde parkeeronderzoek om de (over)capaciteit te onderzoeken.



## 1. Onderzoeksvraag 1: wat is de huidige parkeercapaciteit en parkeerdruk in het onderzoeksgebied?

### 1.1 Parkeeronderzoek Bernard de Wildestraat en omgeving

- Om de theoretische parkeerbalans te vergelijken met de feitelijke situatie op straat, heeft SOAB de parkeercapaciteit bepaald en een parkeerdrukmeting uitgevoerd op donderdag 24 juni en 1 juli en zaterdag 26 juni en 3 juli 2021 (resp. werk- en weekenddag), in onderstaand gebied. Op donderdag 1 en zaterdag 3 juli is de parkeerdruk in de garage van Huize Raffy onderzocht.
- Ten tijde van het parkeeronderzoek was nog grotendeels sprake van coronamaatregelen. Zo was de lunchroom nog (net) gesloten vanwege corona. Er waren dus veel bewoners thuis of thuis aan het werk. Bewonersparkeren is in woongebieden maatgevend. Normaliter is dan de avond/nachtsituatie van belang en bepalend, maar nu is ook de dagsituatie mede maatgevend, met veel bewoners die thuis waren of thuis werkten. Desondanks was er ruime overcapaciteit.



Afbeelding 1.1 Het onderzoeksgebied wordt begrensd door Bernard de Wildestraat (zuidkant), het water (oostkant), de Willem de Bruynstraat (westkant) en omvat de noord-zuidgeoriënteerde liggende dwars/woonstraten (9 straten) en de parkeergarage van Huize Raffy

- Doel was om de parkeerdruk op een aantal maatgevende momenten te bepalen. De maatgevende momenten zijn vooraf gecheckt bij Huize Raffy, de gemeente, WonenBreburch en bij de Wijkraad. Daaruit kwamen de volgende zeven momenten:
  - Donderdag: piektijd kantoor Raffy, met bewoners, vrijwilligers, zorg- en kantoorpersoneel en bezoekers van de fysio en de lunchroom:
    - tussen 11.00 en 13.00 uur
    - tussen 16.00 en 17.00 uur
    - avond: bewonersparkeren (Raffy: heeft dan geen kantoorpersoneel en geen bezoekers, wel zorgpersoneel): 18.00-19.00 uur
    - nacht: alleen bewonersparkeerdruk: 22.00-23.00 uur
  - Zaterdag: piektijd bewoners en wat bezoekers:
    - tussen 14.00 en 15.00 uur
    - avond: bewonersparkeren (Raffy: heeft dan geen kantoorpersoneel en geen bezoekers, wel zorgpersoneel): 18.00-19.00 uur
    - nacht: alleen bewonersparkeerdruk: 22.00-23.00 uur

## 1.2 De parkeerdruk in de straten rond Bernard de Wildestraat

In bijlage 1 (en aan het einde van deze paragraaf) is een totaaloverzicht van de onderzoeksgegevens opgenomen.

Samengevat kunnen we concluderen, dat er in het onderzoeksgebied gemiddeld meer dan voldoende parkeer-ruimte beschikbaar is, door de week en in het weekend. Zelfs in coronatijd. De parkeerdruk in de avonden en vooral de nacht is hoger: dan zijn alle bewoners er. Maar nog steeds is er ruimte.

De parkeerdruk vanuit de diverse functies van Huize Raffy kan overdag goed opgevangen worden in het gebied en in de garage van Huize Raffy (zie ook 4.3), ook als de lunchroom weer draait.

| Straatnaam                        | gemiddelde parkeerdruk | Opmerkingen per straat                                                             |
|-----------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Bernard de Wildestraat            | 42%                    | altijd plek                                                                        |
| Joseph Poelaertstraat             | 31%                    | altijd plek                                                                        |
| Lodewijk Roelandstraat            | 57%                    | avonden hogere druk, overdag genoeg plek                                           |
| Pieter Densstraat                 | 56%                    | avonden hogere druk, overdag genoeg plek                                           |
| Henri Bevaertstraat               | 83%                    | alle momenten hoge (relatieve) parkeerdruk, gaat over weinig plekken               |
| Tilman Suysstraat                 | 62%                    | vaker hogere (relatieve) parkeerdruk, gaat over weinig plekken                     |
| Henri Partoesstraat               | 37%                    | altijd plek                                                                        |
| Bruno Renardstraat                | 40%                    | altijd plek                                                                        |
| Jan Anneessenstraat               | 63%                    | avonden hogere druk                                                                |
| Willem de Bruynstraat             | 28%                    | altijd plek                                                                        |
| gemiddelde parkeerdruk per moment | 50%                    | Gemiddeld over gehele gebied ruim voldoende capaciteit, gemiddeld lage parkeerdruk |

| Legenda | Interpretatie                                                                                                          |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0-59%   | tot 80%: parkeerdruk geen probleem                                                                                     |
| 60-79%  |                                                                                                                        |
| 80-89%  | vanaf geel (>80%): hoge parkeerdruk, zeker in beleving van mensen: parkeerders 'zien' weinig lege plekken bij aankomst |
| 90-99%  |                                                                                                                        |
| 100%    |                                                                                                                        |
| >100%   | >100%: illegaal parkeren                                                                                               |

Tabel 1.1 Gemiddelde parkeerdruk in het onderzoeksgebied

Het onderzochte gebied heeft een capaciteit van 251 parkeerplaatsen in de straten (excl. 98 pp. in de garage van Huize Raffy), de meeste in langspareervorm.

Er zijn 98 parkeerplaatsen in de garage van Huize Raffy. Meer over de parkeerdruk van Huize Raffy is opgenomen in par. 2.3. In deze paragraaf meer over de parkeerdruk in de openbare ruimte.

### Conclusie straatparkeren in het onderzoeksgebied

Opvallende punten rond parkeren op straat in het onderzoeksgebied:

- Gemiddeld is er in het onderzochte gebied ruim voldoende capaciteit (licht groen: 50%) op de meeste momenten en in de meeste straten.
- Wat betreft de straten:
  - In de avonden/nachten is de druk met name wat hoger in de kleine dwarsstraten, zoals de Henri Bevaertstraat (in geel), maar die straten hebben een lage parkeerplaatscapaciteit.
  - De Bernard de Wildestraat fungeert voor deze (en andere )dwarsstraten als overlooptgebied.
- Bezien we de momenten, dan valt op:
  - Dat de parkeerdruk in de avonden/nachten met gemiddeld 62 en 61% hoger is dan die overdag.
  - Dat de parkeerdruk in de straten met een kleine capaciteit (5-6 pp) snel hoog is, zowel overdag en 's nachts: Henri Bevaertstraat en Tilman Suysstraat. Maar ook daar kunnen parkeerders uitwijken naar de Bernard de Wildestraat.
  - Op de Bernard de Wildestraat ter hoogte van de buurttuin staan altijd vijf tot zes bedrijfsbusjes geparkeerd.



- In de doodlopende dwarsstraten aan de oostzijde van het onderzoeksgebied worden de uiteinden van die straten ook benut als parkeerplekken.
- In de Bernard de Wildestraat, bij het beoogde plangebied, is overdag voldoende parkeerruimte, zo rond de 50% ofwel **125 pp. zijn onbezet**. In de avonduren staan er vaak 5-6 (steeds dezelfde) bedrijfsbusjes.

| Onderzoeksmoment: Donderdag 24 juni 2021 11-13 uur |            |           |           | Dodag 24-6-2021, 16-17 uur |           |           | Dodag 24-6-2021, 18-19 uur |           |           | Dodag 24-6-2021, 22-23 uur |           |           | Za 26-6-2021, 14-15 uur |           |           | Zadag 26-6-2021, 18-19 uur |           |           | Zadag 26-6-2021, 22-23 uur |           |           |
|----------------------------------------------------|------------|-----------|-----------|----------------------------|-----------|-----------|----------------------------|-----------|-----------|----------------------------|-----------|-----------|-------------------------|-----------|-----------|----------------------------|-----------|-----------|----------------------------|-----------|-----------|
| Straatnaam                                         | Capaciteit | Bezetting | Druk in % | Capaciteit                 | Bezetting | Druk in % | Capaciteit                 | Bezetting | Druk in % | Capaciteit                 | Bezetting | Druk in % | Capaciteit              | Bezetting | Druk in % | Capaciteit                 | Bezetting | Druk in % | Capaciteit                 | Bezetting | Druk in % |
| Bernard de Wildestraat                             | 89         | 47        | 53%       | 89                         | 41        | 46%       | 89                         | 36        | 40%       | 89                         | 30        | 34%       | 89                      | 41        | 46%       | 89                         | 35        | 39%       | 89                         | 34        | 38%       |
| Joseph Poelaertstraat                              | 12         | 1         | 8%        | 12                         | 3         | 25%       | 12                         | 3         | 25%       | 12                         | 6         | 50%       | 12                      | 2         | 17%       | 12                         | 5         | 42%       | 12                         | 6         | 50%       |
| Lodewijk Roelandstraat                             | 23         | 10        | 43%       | 23                         | 8         | 35%       | 23                         | 7         | 30%       | 23                         | 19        | 83%       | 23                      | 10        | 43%       | 23                         | 20        | 87%       | 23                         | 17        | 74%       |
| Pieter Densstraat                                  | 23         | 12        | 52%       | 23                         | 7         | 30%       | 23                         | 9         | 39%       | 23                         | 19        | 83%       | 23                      | 7         | 30%       | 23                         | 15        | 65%       | 23                         | 21        | 91%       |
| Henri Beyaertstraat                                | 5          | 4         | 80%       | 5                          | 4         | 80%       | 5                          | 4         | 80%       | 5                          | 4         | 80%       | 5                       | 4         | 80%       | 5                          | 4         | 80%       | 5                          | 5         | 100%      |
| Tilman Suysstraat                                  | 6          | 6         | 100%      | 6                          | 4         | 67%       | 6                          | 3         | 50%       | 6                          | 4         | 67%       | 6                       | 2         | 33%       | 6                          | 4         | 67%       | 6                          | 3         | 50%       |
| Henri Partoesstraat                                | 14         | 9         | 64%       | 14                         | 6         | 43%       | 14                         | 4         | 29%       | 14                         | 6         | 43%       | 14                      | 3         | 21%       | 14                         | 2         | 14%       | 14                         | 6         | 43%       |
| Bruno Renardstraat                                 | 23         | 11        | 48%       | 23                         | 10        | 43%       | 23                         | 4         | 17%       | 23                         | 14        | 61%       | 23                      | 4         | 17%       | 23                         | 11        | 48%       | 23                         | 10        | 43%       |
| Jan Anneessenstraat                                | 23         | 10        | 43%       | 23                         | 9         | 39%       | 23                         | 11        | 48%       | 23                         | 20        | 87%       | 23                      | 10        | 43%       | 23                         | 21        | 91%       | 23                         | 20        | 87%       |
| Willem de Bruynstraat                              | 33         | 10        | 30%       | 33                         | 7         | 21%       | 33                         | 6         | 18%       | 33                         | 12        | 36%       | 33                      | 7         | 21%       | 33                         | 11        | 33%       | 33                         | 11        | 33%       |
| gemiddelde parkeerdruk per moment                  | 251        | 120       | 52%       | 251                        | 99        | 43%       | 251                        | 87        | 38%       | 251                        | 134       | 62%       | 251                     | 90        | 35%       | 251                        | 128       | 57%       | 251                        | 133       | 61%       |

Tabel 1.2 Overzicht van het parkeeronderzoek: alle onderzoeksmomenten en alle onderzochte straten, met in kleur de parkeerdruk. Zie bijlage 1 voor een leesbare versie.

### 1.3 Parkeerdruk parkeergarage Raffy

- De parkeergarage van Huize Raffy is bereikbaar via de Bernard de Wildestraat. De toegang werkt met een slagboom en pasjes. De garage heeft een capaciteit van 98 parkeerplaatsen, waarvan 6 gehandicaptenplaatsen. De parkeergarage biedt plaats aan bewoners van de drie (zorg)appartementen boven en naast het hoofdgebouw. Via de garage hebben de verschillende wooncomplexen elk eigen toegangen tot de parkeergarage. Bij de ondergrondse toegangen zijn ook laadplekken voor scootmobielen.
- Naast bewoners van de appartementen parkeren er ook een beperkt aantal personeelsleden (zorg en management) van Huize Raffy en enkele bezoekers van de bewoners van de verpleegafdeling. De laatste groep betaalt daarvoor.
- Personeel van Huize Raffy heeft een gelimiteerd aantal pasjes (20 stuks). Op het moment dat er meer Raffy-personeel met pasjes gebruik wil maken van de garage, is dat onmogelijk. De slagboom gaat dan niet open.
- In de garage is op donderdag 1 en zaterdag 3 juli overdag de parkeerdruk onderzocht, niet in de nacht, omdat er dan noch personeel noch bezoekers zijn.

| Parkeergarage Raffy     | Tijdstip  | Capaciteit | Bezette pp. | Waarvan bezette invalide | Bezettingspercentage |
|-------------------------|-----------|------------|-------------|--------------------------|----------------------|
| Testdag vrijdag 18 juni | 9.00 uur  | 98         | 48          | 2                        | 49%                  |
| Donderdag 1-7           | 11-13 uur | 98         | 55          | 2                        | 56%                  |
|                         | 16-17 uur | 98         | 38          | 2                        | 39%                  |
|                         | 18-19 uur | 98         | 27          | 1                        | 28%                  |
| Zaterdag 3-7            | 14-15 uur | 98         | 47          | 2                        | 48%                  |
|                         | 18-19 uur | 98         | 23          | 1                        | 23%                  |
| <b>Totaal/gemiddeld</b> |           | <b>98</b>  | <b>40</b>   | <b>1,7</b>               | <b>40%</b>           |

Tabel 1.3 Bezetting parkeergarage Raffy juli 2021

- Bij een gemiddelde bezetting van 40% zijn er 58 parkeerplaatsen vrij.
- In de onderzoeksperiode waren er **minimaal 43 parkeerplaatsen vrij en maximaal 75 parkeerplaatsen**. Kortom: uit het parkeerdrukonderzoek blijkt, dat er flink wat ruimte in de garage is. De coronaperiode heeft wel wat effect hierop gehad, maar de garage herbergt grotendeels personeel, dat ook in de coronaperiode aanwezig was. Zelfs op de piektijd in de garage, donderdag lunchtijd, is er op straat in het gebied rondom Huize Raffy meer dan voldoende parkeerruimte beschikbaar: 48% vrije plekken (zie tabel 1.2). Het lijkt dus efficiënt om de overcapaciteit in de garage te benutten voor personeel en bezoekers van ook de nieuwe zorgappartementen. Hoofdstuk 3 gaat hier verder op in.

**Onderzoeksvraag 1: wat is de huidige parkeercapaciteit en parkeerdruk in het onderzoeksgebied?**

**Antwoord: zowel parkeercapaciteit en parkeerdruk zijn in het onderzoeksgebied inclusief de parkeergarage van Huize Raffy in beeld gebracht en die laten in de omgeving van de B. de Wildestraat een in te zetten overcapaciteit zien**

- Er is op basis van onderzoek in het onderzoeksgebied als in de parkeergarage van Huize Raffy sprake van een overcapaciteit aan parkeerplaatsen.
- Op straatniveau is er ruim voldoende capaciteit (licht groen: 50%) op de meeste momenten en in de meeste straten. Dat komt neer op zo'n 125 onbenutte parkeerplaatsen. Dat betekent met dit aantal onbenutte plekken, dat er in de openbare ruimte meer dan genoeg ruimte is om nieuwe woningen met bijbehorende parkeerbehoefte op te vangen.
- De parkeerdruk van bewoners laat de hoogste belasting zien: op een donderdagavond tussen 22 en 23 uur is 62% van de parkeerplaatsen in het gebied bezet.
- De Bernard de Wildestraat fungeert voor enkele dwarsstraten met (overdag) een hogere parkeerdruk als overloopgebied, maar ook daar en dan loopt de parkeerdruk nooit hoger op dan 53% en blijven er veel parkeerplekken onbenut.
- Ook de (beperkte) parkeerdruk in de garage laat zien, dat er vaak rond de 50 parkeerplaatsen vrij zijn. De extra benodigde parkeercapaciteit van 25 parkeerplaatsen voor de 55 nieuwe woonzorgwoningen kan derhalve in de parkeergarage worden opgevangen. Dit betreft zowel de doelgroep personeel als bezoekers.
- Ten tijde van het parkeeronderzoek was nog grotendeels sprake van coronamaatregelen. Zo was de lunchroom nog (net) gesloten vanwege corona. Er waren dus veel bewoners thuis of thuis aan het werk. Bewonersparkeren is in woongebieden maatgevend. Normaal is dan de avond/nachtsituatie van belang en bepalend, maar nu is ook de dagsituatie mede maatgevend, met veel bewoners die thuis waren of thuis werkten. Desondanks was er ruime overcapaciteit.

## 2. Onderzoeksvraag 2: wat is er nodig conform vigerende parkeernormering en wat voor aanpassing levert parkeersaldering vanuit verleden en parkeerdrukmeting op?

### 2.1 Wat was er aan parkeerplaatsen in de oude situatie?

- Doel van WBB en AM is met deze voorliggende onderbouwing te zoeken naar een optimale combinatie van een reële parkeernorm, gebaseerd op de parkeernormering, passend bij de beoogde doelgroep van het nieuwe complex, maar met oog voor een goede parkeerbalans: niet teveel, niet te weinig. Hamvraag is vooral of de nieuwbouw de parkeerdruk in het omliggende gebied, de bestaande buurten, niet vergroot.
- In 2010 zijn 152 flatwoningen gesloopt. Op afbeelding 2.1 is een impressie van de situatie met de toenmalige flatwoningen opgenomen en op afbeelding 2.2 de langspaarkeerplaatsen in openbaar gebied voor de toenmalige flatgebouwen. Het lijkt gelet op het voorgaande gebruik van de langspaarkeerplaatsen langs de B. de Wildestraat en gelet op de aangetoonde leegstaande parkeercapaciteit langs de B. de Wildestraat (zie ook onderzoeksvraag 1) reëel om de langspaarkeerplaatsen aan deze straat mee te nemen in een saldering, met name voor het bezoekersparkeren van de nieuwbouw.



Afb. 2.1 Oude situatie met de 4 inmiddels gesloopte flats



Afb. 2.2 Te salderen langspaarkeerplaatsen bij de huidige(tijdelijke) buurttuin, waar eerst de gesloopte 152 flatappartementen stonden. Deze werden ook door de voormalige flatbewoners gebruikt.

- Voormalige flatbewoners maakten in de oude situatie gebruik van de langspaarkeerplaatsen aan de B. de Wildestraat. Het lijkt in die lijn logisch dat voor de nieuwbouw over te nemen en ervan uit te gaan, dat deze parkeerplaatsen weer gebruikt kunnen worden door met name de bezoekers van de nieuwbouwapartementen. Toekomstige bewoners maken veelal gebruik van de parkeerdekken, toegankelijk met een slagboom.
- Met langsparkeren ontstaat een rustig straatbeeld en kan met een efficiënte parkeervulling ruimte ontstaan voor een vergroening bij de herinrichting (en versmalling) van de B. de Wildestraat. Voor de CrK (Commissie Ruimtelijke Kwaliteit) was het verminderen van het huidige versteende profiel een belangrijk onderdeel.

### 2.2 Vigerende Bredase parkeernormen: theoretische genormeerde parkeerbehoefte

- Te hanteren parkeernormen voor nieuwbouw zijn de vigerende parkeernormen van de gemeente Breda<sup>2</sup>, van 2021, inclusief het zogeheten VVD-Amendement.
- Het gebied de Hoge Vucht valt gebiedsmatig in de parkeernormennota onder 'overig'.
- Volgens de huidige woningbouwprogrammering gaat het om de volgende woningaantallen met bijbehorende normering (bron: WBB, september 2022 en parkeernormen gemeente Breda), zoals opgenomen in tabel 2.1.
- We gaan daarna in par. 2.3 en erna achtereenvolgens in op de normering van de zorgwoningen en daarna de nieuwbouwwoningen.

<sup>2</sup> Nota Parkeernormen Breda. Gemeente Breda, 2021

| Parkeernormering B. de Wildestraat (gebied 'overig' conform Nota Parkeernormen Breda) |                |                          |                       |                        |                     |                      |                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------|-----------------------|------------------------|---------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Woonprogramma en parkeernormbepaling deel sociaal WonenBredurg                        |                |                          |                       |                        |                     |                      |                                                                                          |
| Woningtype                                                                            | BVO m2         | Aantal wooneenheden      | Norm bewonersparkeren | Norm bezoekersparkeren | Aantal pp. bewoners | Aantal pp. bezoekers | Totaal aantal parkeerplaatsen                                                            |
| Zorgwoningen                                                                          | 45             | 55                       | 0,1                   | 0,3                    | 5,5                 | 16,5                 | 22 pp.                                                                                   |
| Sociale huur                                                                          | 70-90          | 72                       | 0,7                   | 0,3                    | 50,4                | 21,6                 | 72 pp.                                                                                   |
| Subtotaal                                                                             |                | 127                      |                       |                        |                     |                      | 94 pp. (incl zorgwoning.)                                                                |
| Woonprogramma en parkeernormberekening deel AM                                        |                |                          |                       |                        |                     |                      |                                                                                          |
| Middeldure huur                                                                       | 70-90<br>50-70 | 82<br>35                 | 0,9<br>0,7            | 0,3<br>0,3             | 73,8<br>24,5        | 24,6<br>10,5         | 133,4 → 134 pp.                                                                          |
| Subtotaal                                                                             |                | 117                      |                       |                        |                     |                      |                                                                                          |
| Totaal                                                                                |                | 189 + 55 zorg = 244 app. |                       |                        | 154,2 pp.           | 73,2 pp.             | 227,4 pp → 228 pp:<br>205,4 pp. → 206 voor appartementen + 22 pp. voor zorgappartementen |

Tabel 2.1: overzicht woningprogramma en bijbehorende parkeernormering, september 2022 (bron: AM, WBB en gemeente Breda)

## 2.3 Parkeernormering zorgwoningen op basis van Bredase normen

Voor het zorgprogramma met een beperkte uitbreiding van 55 zorgappartementen voor Huize Raffy:

- Het gaat theoretisch om 55 nieuwe woonzorg-eenheden met een bijbehorende parkeernorm van 0,6/eenheid, namelijk 0,3 voor bewoners en 0,3 voor bezoekers → met 55 zorgwoningen betekent dat een genormeerde parkeerbehoefte van totaal 25 parkeerplaatsen, inclusief bezoekers.
- We zien echter in toenemende mate een grotere groep zorgwoningbewoners met een toenemend zwaarder zogeheten 'zorgzwaartepakket' (ZZP), die niet of nauwelijks meer op straat komt en dus niet meer of veel minder mobiel is en zeker geen auto meer bezit dan wel auto kan of mag rijden. De huidige bewoners van Huize Raffy laten dit patroon ook zien. Om die reden gaan we uit van een norm van 0,1: nog enkele bewoners zijn dan nog zelf per auto actief (hoewel de ervaringen lager zijn). **Met 55 zorgwoningen betekent dat een genormeerde parkeerbehoefte van totaal 22 parkeerplaatsen, inclusief bezoekers.**
- Voor het behouden van het groene karakter van het plan en de beoogde herinrichting van de B. de Wildestraat en vanuit efficiency-overwegingen (gebruiken wat er al is) **adviseren we om deze 22 plekken in de naastgelegen bestaande parkeergarage van Raffy te positioneren.** Gelet op:
  - 1) de korte loopafstand naar de huidige garage.
  - 2) dezelfde eindgebruikers (grotendeels personeel).
  - 3) het gegeven dat de garage voldoende capaciteit heeft om deze plaatsen op te vangen, lijkt dit een reële mogelijkheid.
- Raffy biedt geen deelmobiliteit en geeft in een gesprek aan dat ook niet te doen. Deelmobiliteit onder personeel lijkt gelet op wisselende shifts, dag-/nachtdiensten, gespreide herkomsten van personeel, afstemmingen en aantallen deeltijders geen optie.
- In hoofdstuk 4 (onderzoeksvraag 4) stellen we als overweging voor een buurthub op te nemen in de parkeergarage van Huize Raffy. Mogelijk is dan ook een klein deel van het Raffypersoneel voor de overdagsituatie toch hiertoe te verleiden.

## 2.4 Parkeernormering nieuwbouwappartementen op basis van Bredase normen

- De huidige woningbouwprogrammering gaat vooralsnog uit van ca. 200 appartementen plus 55 zorgwoningen, met de in tabel 2.1 aangegeven verdeling.
- De precieze verdeling naar woningtype blijkt minder van belang als het gaat om normering: meer kleinere woningen met een lagere normering zijn in aantallen vergelijkbaar met minder grotere woningen met een hogere parkeernorm. Bij een programma met meer middeldure huur- en koopwoningen stijgt het benodigde te realiseren parkeerplaatsen.

- Het meest optimale programma met een goede mix in segmenten en een beperkte stijging van het aantal parkeerplaatsen omvat vooralsnog ca. 200 appartementen (excl. het zorgprogramma).

## 2.5 Voorgestelde correcties op vigerende parkeernormering in stappen

Bovenstaande overzicht vormt het vertrekpunt: het zijn de aantallen conform de vigerende gemeentelijke parkeernormen. Als gesteld zien we correctiemogelijkheden, zoals het Bredase beleid dat toestaat. We bouwen dat op in verschillende stappen, beginnend bij de vigerende parkeernormering uit tabel 2.1:

- **Stap 1: vertrekpunt: totale vigerende genormeerde parkeerbehoefte, overall**
  - 55 zorgappartementen, met ZZP (zorgzwaartepakketten) onderbouwde parkeernorm 0,4 inclusief bezoekers → genormeerde parkeerbehoefte 22 parkeerplaatsen.
  - ➔ Bij het geplande aantal van ca. 200 appartementen en de in tabel 2.1 aangegeven parkeernormen is de totale parkeerbehoefte derhalve **228 parkeerplaatsen inclusief de 22 pp. voor de zorgwoningen**.
- **Stap 2: 1<sup>e</sup> correctie: we brengen een deel van de genormeerde parkeerbehoefte van de zorgwoningen van Raffy onder in de bestaande garage**
  - ➔ De genormeerde parkeerplaatsen van de nieuwe Raffy-zorgappartementen worden in de onderbette parkeergarage van Huize Raffy ondergebracht en de 22 benodigde plekken voor personeel en bezoekers worden in mindering gebracht op de op straat af te wikkelen parkeerdruk. Dan dienen dus  $228 - 22 = 206$  **normatieve parkeerplaatsen op straat of op eigen terrein gerealiseerd te worden**.
- **Stap 3: 2<sup>e</sup> correctie: genormeerde parkeerbehoefte bewoners op eigen terrein (poet): op parkeerdekken**
  - Voor de nieuwbouw worden op eigen terrein, op parkeerdekken met slagbomen, 64 parkeerplaatsen (AM: parkeerdek west) en 66 parkeerplaatsen (WBB: parkeerdek oost) opgenomen voor de bewoners zelf. Totaal zijn dat **130 pp. op de parkeerdekken**.
  - ➔ Er zijn conform poet 154,2 parkeerplaatsen voor bewoners nodig (zie tabel 2.1), derhalve is er **een tekort van 31 pp. voor bewoners op de dekken, waarvan WonenBreda een overschot heeft van 66-50,4 = 15 pp en AM een tekort heeft van 64-98,3 = 34,3 pp**. Bewoners kunnen echter van beide dekken gebruik maken. Een tekort dient op eigen terrein of met (aan te tonen) overcapaciteit in de bestaande straten of met behulp van deelmobiliteit te worden opgevangen (zie hfdst. 4). Gelet op de in het parkeeronderzoek aangetoonde ruime overcapaciteit van gemiddeld 125 pp. in het omliggende gebied en het wederkerige gebruik van de dekken kan dit hierin opgevangen worden.
- **Stap 4: 3<sup>e</sup> correctie: toepassen salderingsregeling**
  - Bezoekersparkeren voor de nieuwbouw en een deel van het bewonersparkeren voor het westelijke plandeel kan vanwege de overcapaciteit en de salderingsregeling op straat worden gefaciliteerd. De dekken zijn immers voorzien van een slagboom en niet toegankelijk voor bezoekers.
  - Vanwege de sloop van 152 flatwoningen met bezoekers parkeerplaatsen langs de B. de Wildestraat kan de salderingsregeling toegepast worden voor het bezoekersparkeren van de nieuwbouw. Het voormalige langsparkergebied behorend bij de sloopflats omvat qua lengte ruim drie vijfde van de totaal aan de B. de Wilde gelegen (89) langsparkerplekken aan de zuidzijde van de straat.
  - ➔ **Uitgaande van saldering zijn er 53 pp. beschikbaar: langs de B. de Wildestraat (35 pp) en Willem de Bruynstraat (18 pp) (zie tabel 2.2).**

## 2.6 Conclusie

- In de openbare ruimte (op de W. de Bruynstraat en langs de zuidzijde van de B. de Wildestraat) is voor bewoners- en bezoekersparkeren in het stedenbouwkundige VO parkeercapaciteit toegevoegd, respectievelijk 18 en 35 pp., in de garage 25 pp en op de parkeerdekken 64 + 66 pp. (zie tabel 2.2). In totaal is dus een capaciteit beschikbaar van 208 pp.

|                 | Willem de Bruynstraat | Bernard de Wildestraat | Parkeerdek west | Garage Raffy | Parkeerdek oost | Totaal beschikbaar |
|-----------------|-----------------------|------------------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------------|
| Parkeerplaatsen | 18 pp.                | 35 pp.                 | 64 pp.          | 25 pp.       | 66 pp.          | 208                |

Tabel 2.2: overzicht beschikbaar parkeeraanbod rond de nieuwbouw (bron: aangepaste bewerking, basis Flux, informatie september 2022)

- Uitgaande van de genormeerde parkeerbehoefte van totaal 206 pp. (zie tabel 2.1) en de beschikbare capaciteit van 208 pp. (zie tabel 2.2) betekent dit een overschot van 2 pp. (208-206). Daarnaast is in hoofdstuk 1 geconstateerd dat er in het gebied een overschot aan parkeerruimte is, in de directe omgeving van de B. de Wildestraat.

- Om de B. de Wildestraat stedenbouwkundig een woonstraatuitstraling te geven, kunnen de langs-parkeerplaatsen over de hele staatlengte vervangen worden door dwarsparkeren (in boomstroken). De rijloper wordt daardoor tevens versmald, gunstig om de snelheid te verlagen. Een goede balans in het parkeeraanbod draagt ook bij aan de door bewoners gewenste versterking van het woonkarakter van de B. de Wildestraat.
- De vraag of de nieuwbouw de parkeerdruk in het omliggende gebied, in de bestaande buurten, vergroot, kan dus beantwoord worden met dat daarvan geen sprake is, er met dit voorgestelde woningprogramma zelfs een klein parkeeroverschot is van 2 pp. en er daarnaast in de buurt sprake is van een flinke overcapaciteit.
- Wat betreft het programma voor de plint van het oostelijke bouwdeel wil Huize Raffy de invulling van een van de appartementen, zoals in het VO-opgenomen, flexibel houden. Men heeft aangegeven dat het vanuit welzijn wenselijk is om de mogelijkheid te hebben om een appartement op de begane grond aan het park als ontmoetingsruimte voor de eigen bewoners te kunnen transformeren. Dit heeft echter vanwege intern gebruik geen consequenties voor de parkeerdruk.

**Onderzoeksvraag 2: wat is er nodig conform vigerende parkeernormering en wat voor aanpassing levert parkeersaldering vanuit verleden en parkeerdrukmeting op?**

**Antwoord: de omgeving van de B. de Wildestraat biedt ook volgens de Bredase parkeernormering genoeg ruimte om de parkeerdruk op te vangen, correcties zijn reëel**

Voor het plan van AM en WonenBredurg aan de B. de Wildestraat met ca. 200 reguliere woningen en 55 zorgappartementen voor Huize Raffy zijn verschillende correcties onderbouwd:

- Het bewoners- en bezoekersparkeren voor de uitbreiding van Huize Raffy (22 pp.) wordt opgelost in de eigen parkeergarage, die voldoende overcapaciteit bleek te hebben.
- Het bewonersparkeren van de nieuwbouwappartementen met 130 pp. kan niet geheel op de parkeerdekken worden afgewikkeld. Met name het westelijke deel laat een tekort zien van 23,4 plekken, het oostelijke parkeerdek kent een overschot van 7,2 plekken.
- Saldering is van toepassing. De salderingsregeling met voorheen langspaarkeerplekken biedt meer dan voldoende capaciteit om en in bezoekersparkeerbehoefte te voorzien en een veiligere en fijnere woonstraatrichting te realiseren voor de B. de Wildestraat.
- Kijkend naar de naar het plangebied toe te rekenen parkeercapaciteit van 208 pp. en de berekende parkeernormering van 206 pp. is er een parkeeroverschot is van 2 pp.

|                 | Willem de Bruynestraat | Bernard de Wildestraat | Parkeerdek west | Garage Raffy | Parkeerdek oost | Totaal beschikbaar |
|-----------------|------------------------|------------------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------------|
| Parkeerplaatsen | 18 pp.                 | 35 pp.                 | 64 pp.          | 25 pp.       | 66 pp.          | 208                |

- De vraag of de nieuwbouw de parkeerdruk in het omliggende gebied, in de bestaande buurten, vergroot, kan dus beantwoord worden met dat daarvan geen sprake is, er met dit voorgestelde woningprogramma zelfs een klein parkeeroverschot is van 2 pp. en er daarnaast in de buurt sprake is van een flinke overcapaciteit.
- Dat betekent dat het voorgestelde woningprogramma nog iets uitgebreid kan worden met 2-3 woningen.
- Een mogelijk flexibele insteek van Huize Raffy om een van de plintappartementen om te zetten in een interne ontmoetingsruimte heeft geen effect op de parkeerdruk.



### 3. Onderzoeksvraag 3: heeft de parkeergarage van Raffy restcapaciteit en kan die ingezet worden?



Afb. 3.1 Aanduiding parkeergarage WonenBredburg Raffy



Afb. 3.2 Ingang parkeergarage

#### Huize Raffy en zijn gebruikers

Om meer te weten te komen over het functioneren van Huize Raffy, karakteristieken en patronen van de gebruikers, is een gesprek gevoerd met Sandra Dirven (manager facilitaire diensten, Raffy-Leystroom) en Angela Werner (WonenBredburg) en is een locatiebezoek uitgevoerd, in juni 2021. Onderstaande informatie is tijdens dat gesprek en locatiebezoek opgehaald.

- Huize Raffy heeft meer vestigingen, aan de B. de Wildestraat ligt een van de vestigingen.
- Momenteel werken er zo'n 100 fte (inclusief back office) op deze locatie van Huize Raffy en huisvest Raffy zo'n 100 bewoners. Verder zijn er gemiddeld zo'n 30 vrijwilligers, voor de lunchroom, zorgondersteuning, chauffeursdiensten, Tafeltje-Dek-Je en de technische ondersteuning.
- De zorgpiek (ca. 50 personeelsleden aanwezig) ligt tussen 7 en 11 uur. De kantoorpiek (ca 20 stafleden) ligt op kantoor tijden (8.30-17.30 u).
- Voor het personeel zijn de dins- en donderdagen de drukste dagen.
- Overall zijn de zater- en zondagen de drukste dagen, vanwege activiteiten en vanwege bezoekers. Ook doordeweeks, als er evenementen zijn, is het drukker. Het gaat bv om activiteiten als line-dancing en yoga, maar ook om losse activiteiten.
- De lunchroom is alleen overdag open en trekt dan gemiddeld zo'n 30 bezoekers.
- In het gebouw is ook een fysiotherapie, die mensen trekt. Aantallen zijn niet bekend.
- De avonden zijn nooit druk: dan is er geen personeel en komen er geen bezoekers.
- In de weekenden zijn er meer bezoekers dan door de weeks, terwijl dat voor het kantoorpersoneel andersom is.

#### Huize Raffy in relatie tot mobiliteit

- Raffy heeft geen gegevens hoe het personeel of bezoekers naar de locatie komen, maar de indruk is, dat het merendeel van het personeel met de fiets komt (55%), 30% per auto en 15% te voet of met het openbaar vervoer.
- Raffy wil dit verder onderzoeken. Men baseert dit op de aantallen fietsen, die beneden in de fietsenstalling in de garage staan.

### Huize Raffy in relatie tot parkeren

- Raffy heeft geen gegevens hoe het personeel of bezoekers naar de locatie komen, maar de indruk is, dat het merendeel per auto komt.
- Huize Raffy huurt van WonenBregburg 20 parkeerplaatsen in de garage. Op basis van kentekenregistratie wordt vastgesteld of de 20 gereserveerde Raffyplekken beschikbaar zijn. Als de 20 Raffyplekken bezet zijn, gaat de slagboom niet open. Dat komt gemiddeld 1 keer per week voor.
- Bezoekers staan grotendeels geparkeerd op straat, een klein deel staat in de garage. Bezoekers moeten betalen in de garage, op straat is het gratis. De meeste bezoekers kiezen dan ook voor de gratis optie op straat.
- Er ontstaat overlast in de buurt, als de garage afgesloten wordt, zo was de garage een jaar of 2 geleden tijdelijk dicht voor werkzaamheden en kwamen er klachten vanuit de buurt.
- Ook kan er parkeeroverlast zijn bij een speciale activiteit of evenement. Raffy informeert de buurt als er evenementen op handen zijn. Zo probeert men een goede band te behouden.

#### Onderzoeksvraag 3: heeft de parkeergarage van Huize Raffy restcapaciteit en kan die worden ingezet?

##### Antwoord: ja

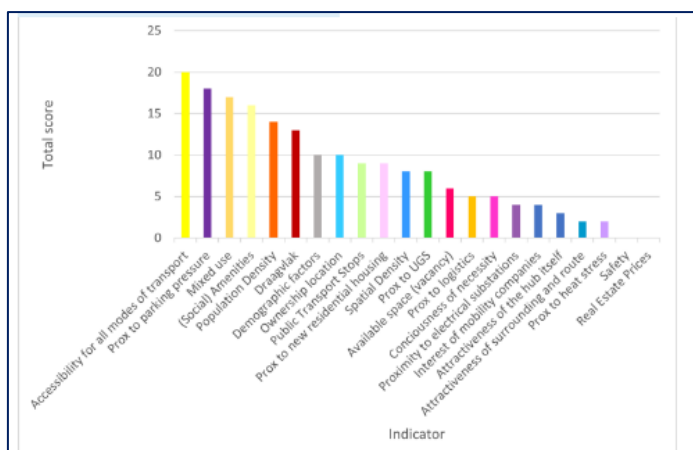
- Er is op basis van onder sprake van een overcapaciteit van 50 parkeerplaatsen. De extra benodigde parkeercapaciteit van 25 parkeerplaatsen voor de 55 nieuwe woonzorgwoningen kan derhalve in de parkeergarage worden opgevangen, omdat daar sprake is van een overcapaciteit van ca. 50 parkeerplaatsen.
- Dit betreft zowel de doelgroep personeel als bezoekers.
- Er is dus zelfs nog sprake van extra overcapaciteit van nog een keer 25 pp.
- Wel stellen we voor betaald parkeren voor bezoekers daarom te laten vervallen.
- In het geval van evenementen of acties blijft het van belang dat Huize Raffy daarover met de buurt communiceert.

#### 4. Onderzoeksvraag 4: kan deelmobiliteit verder bijdragen aan een aanpassing van de parkeereis?

##### Deelmobiliteit: kansrijker voor de nieuwe dan voor de bestaande bewoners of bezoekers

###### ■ Stap 5: 4<sup>e</sup> correctiefactor: introductie deelmobiliteit

- Nadat in par. 2.5 een aantal correctiefactoren is beschreven rond de genormeerde parkeerbehoefte, kan het introduceren van deelmobiliteit als stap 5 of 4<sup>e</sup> correctiefactor leiden tot een verdere afstemming tussen parkeervraag en parkeeraanbod.
- De gemeente heeft de wens de flinke verhardingsoverspanning (voorterrein terugliggende garageboxen - trottoir – rijbaan – parkeerstrook) te versmallen en te vergroenen bij een aankomende herinrichting van de B. de Wildestraat. Met deelmobiliteit kan een reductie van eigen autobezit en daarmee de parkeerdruk worden bewerkstelligd en ontstaat ruimte voor meer woon- en leefomgevingskwaliteit.
- In een recent verschenen masterthesis is onderzoek gedaan naar succesfactoren voor deelmobiliteit<sup>3</sup>. Factoren als bereikbaarheid van mobiliteitsmodi, betaald parkeren en omgevingsfactoren als nabijheid en aanwezigheid van voorzieningen zijn hierbij bepalend. Deze criteria pakken matig positief uit voor dit deel van de Hoge Vucht, met vlakbij het stadsdeelwinkelcentrum en de ligging aan een buslijn (lijn 2), met 2 haltes binnen loopafstand. Belangrijke ‘dissatisfactor’ is het ontbreken van parkeerdruk en het ontbreken van een betaald parkeerregiem.



Tabel 4.1 Succesfactoren voor deelmobiliteit

- Als deelmobiliteit kansrijk is, kan de gemeentelijke parkeereis conform het vigerende beleid gereduceerd worden. De gemeente geeft aan, dat op basis van het parkeernormeringsbeleid tot 30% van de parkeerbehoefte op alternatieve wijze (bv. met deelmobiliteit) kan worden gefaciliteerd. Dat betekent dat de parkeernormering voor de 200 appartementen (excl. de zorgappartementen) verder omlaag gaat. Met het ruime aanbod aan parkeerplaatsen in de omgeving (faciliteert autogebruik), het ontbreken van pushmaatregelen als betaald parkeren en het berekende overschot in parkeerplaatsen bij de nieuwbouwplannen is de noodzaak om deelmobiliteit te ondersteunen niet groot en is de kans van slagen klein. Bezoekers zijn lastiger voor deelmobiliteit te bereiken dan bewoners.
- Onderbouwd is, dat de parkeercapaciteit bij deze nieuwbouwplannen in de beoogde programmering resulteert in een parkeeroverschot en dus past binnen de door de gemeente gestelde parkeereisen. Daarnaast is er in het gebied rondom de nieuwbouw sprake van een grote overcapaciteit.
- Er is binnen de berekende vigerende parkeernormering en bij de aangegeven woningprogrammering mogelijkheid enkele appartementen toe te voegen.
- We zien de eventuele mobiliteitscorrectie derhalve als toekomstpotentie om nog meer te kunnen vergroenen.
- Huize Raffy biedt geen deelmobiliteit en heeft ook niet de intentie hiertoe. Deelmobiliteit onder personeel lijkt gelet op wisselende shifts, dag-/nachtdiensten, gespreide herkomsten van personeel, afstemmingen en aantallen deeltijders geen optie.
- De beoogde doelgroep van de nieuwbouwwoningen, jong, startend op de woningmarkt en werkend, zien we als deels kansrijk: een aantal van hen zal een attractief aanbod aangrijpen. Vanuit de huidige bewoners rondom de B. de Wildestraat, met name senioren en gezinnen, zal naar alle

<sup>3</sup> Bron: master thesis Anna Lisa Knaack, Spatial Planning Specialization Urban and Regional Mobility, Radboud University Nijmegen, January 2021

waarschijnlijkheid weinig interesse komen in deelconcepten. Een enkeling zal bij het daadwerkelijke aanbod in de buurt mogelijk gebruik maken van het dan aanwezige aanbod. De huidige situatie, met hoge brandstofprijzen, vergroot de kansrijkheid voor deze groepen wel, al zal daarvoor een gerichte communicatiestrategie nodig zijn.

- Overigens kan het juist met de aanwezigheid van een balie en (besloten en dus controleerbare) parkeergarage van Huize Raffy een interessante combinatie voor de nieuwbouw- en bestaande bewoners worden, om deelmobiliteit in de vorm van een kleine buurthub te realiseren. In de garage zouden onder toezicht enkele e-deelauto's en deel-(e)-fietsen neergezet kunnen worden, waar omwonenden gebruik van kunnen maken. We denken daarbij aan een try-out van een jaar met 2 auto's en 2 e-bikes. Dat schept ruimte in de straat (minder parkeren) en verhoogt de sociale cohesie. Dat de Raffygarage nog een extra overcapaciteit heeft van ca. 25 plaatsen is een mooi vertrekpunt. Een nadere marktverkenning in het gebied zou uit kunnen wijzen of zo een buurthub juist in de garage of wellicht in de openbare ruimte gelokaliseerd kan worden.
- Laatste aandachtspunten in relatie tot deelmobiliteit: tot slot dient in de openbare ruimte bij de inzet op duurzame mobiliteit ook gedacht te worden aan fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers en opstelruimte voor deelscooters, ook een vorm van deelmobiliteit.

#### Onderzoeksvraag 4: kan deelmobiliteit verder bijdragen aan een aanpassing van de parkeereis?

**Antwoord: deelmobiliteit is kansrijker voor de nieuwe dan voor de bestaande bewoners (en bezoekers), maar mogelijk is een buurthub in de parkeergarage een optie**

- De beoogde doelgroep van de nieuwbouwwoningen, jong, startend op de woningmarkt en werkend, zien we als deels kansrijk: een aantal van hen zal als er een attractief aanbod van deelmobiliteit, bv in de vorm van een buurthub is, deze mogelijkheid aangrijpen. Mogelijk is een buurthub in de parkeergarage van Huize Raffy een optie voor het bieden van mobiliteitskeuzes voor zowel de nieuwbouw- als huidige bewoners.
- De huidige bewoners rondom de B. de Wildestraat zullen naar alle waarschijnlijkheid weinig interesse tonen in deelconcepten. Een enkeling zal bij het daadwerkelijke aanbod in de buurt (bv een buurthub in de parkeergarage van Huize Raffy) mogelijk gebruik maken van het dan aanwezige aanbod. Bezoekers zijn nog lastiger voor deelmobiliteit te benaderen.
- Dat de Raffygarage nog een extra overcapaciteit heeft van ca. 25 plaatsen is een mooi vertrekpunt.
- Om voor een mobiliteitscorrectie van max. 30%, ofwel 60-73 pp. in aanmerking te komen, dient een mobiliteitsonderbouwing overlegd te worden. Met deelmobiliteit kan de parkeernormering voor de 200 appartementen (excl. de zorgappartementen) verder omlaag. Maar met het ruime aanbod aan parkeerplaatsen in de omgeving (faciliteert autogebruik), het ontbreken van pushmaatregelen als betaald parkeren en het berekende overschot in parkeerplaatsen bij de nieuwbouwplannen is de noodzaak om deelmobiliteit te ondersteunen niet groot. Bezoekers zijn lastiger voor deelmobiliteit te bereiken dan bewoners. In het geval gedacht wordt aan flankerende beleidsmaatregelen, dan kan gedacht worden aan de inzet van deelauto's en deel(e)-fietsen in bij voorbeeld een buurthub. In de parkeergarage van Huize Raffy of in de openbare ruimte zouden onder toezicht enkele e-deelauto's en deel-(e)-fietsen neergezet kunnen worden, waar omwonenden gebruik van kunnen maken. We denken daarbij aan een try-out van een jaar met 2 e-auto's en 2 e-bikes.
- Onderbouwd is, dat de parkeercapaciteit bij deze nieuwbouwplannen in de beoogde programmering resulteert in een parkeeroverschot en dus past binnen de door de gemeente gestelde parkeereisen. Daarnaast is er in het gebied rondom de nieuwbouw sprake van een grote overcapaciteit.
- Er is binnen de berekende vigerende parkeernormering en bij de aangegeven woningprogrammering mogelijkheid enkele appartementen toe te voegen.
- Uitgangspunt daarbij is, dat de verdere invulling van de woningbouwprogrammering steeds voldaan wordt aan de gemeentelijke randvoorwaarden inzake de parkeernormering.
- Tot slot dient in de openbare ruimte wel gedacht te worden aan fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers en opstelruimte voor deelscooters.

## 5. Conclusies en beantwoording onderzoeksvragen

### 5.1 Conclusies

- Door zorgvuldiger om te gaan met parkeerruimtebeslag (niet teveel en niet te weinig) wordt niet alleen voorkomen om onnodig budget te besteden aan niet-gebruikte voorzieningen, maar ontstaat bij herinrichting van de B. de Wildestraat meer ruimte voor leefkwaliteit (groen, spelen, verkeersveiligheid, ontmoeten, klimaatadaptatie). Overcapaciteit aan parkeren kan worden ingezet voor meer veiligheid, groen en leefkwaliteit. Dit nadrukkelijk advies van de CrK (Commissie Ruimtelijke Kwaliteit) ligt ten grondslag aan deze parkeeronderbouwing.
- Slim omgaan met parkeren en deelmobiliteit vormt dus de sleutel, ook om de verkeerssituatie veiliger, groener en leefbaarder te maken. Maar hoeveel auto- en parkeerruimte is optimaal, en welke kwaliteit komt er voor terug? Met deze onderbouwing is beargumenteerd dat het zinvol is de balans te zoeken tussen niet teveel parkeerbeslag, maar ook niet te weinig. Dat is gebeurd door enerzijds kritisch de parkeernormering te bezien (zo efficiënt mogelijk), maar anderzijds realistisch te zijn (indicatief parkeeronderzoek). Zo komen we tot een optimum parkeernormering, met oog voor de toekomst. Insteek is om het geplande woningprogramma op een goede manier ruimtelijk en verkeerskundig in te passen in de bestaande omgeving en zo te voldoen aan de gemeentelijke randvoorwaarden rond parkeernormering. Daarom is het nodig de huidige parkeerdruk in de buurt te onderzoeken, te kijken naar de genormeerde parkeerbehoefte en bijbehorend ruimtebeslag om tot een effectieve parkeerbalans te komen.
- Voor het plan van AM en WonenBredurg aan de B. de Wildestraat met de geraamde 200 nieuwbouwwoningen bedraagt de genormeerde parkeerbehoefte 206 parkeerplaatsen (exclusief de 22 pp. voor de zorgwoningen), voor bewoners en bezoekers. Maar passend binnen het Bredase parkeernormeringsbeleid zien we mogelijke correcties zoals:
  - 1<sup>e</sup> correctie: Het bewoners- en bezoekersparkeren voor de uitbreiding van Huize Raffy (22 pp.) wordt opgelost in de eigen parkeergarage, die voldoende overcapaciteit bleek te hebben. Daarna is er nog steeds sprake van een overcapaciteit in garage, die bv in de vorm van een buurthub kan worden ingezet.
  - 2<sup>e</sup> correctie: het bewonersparkeren van de nieuwbouwwoningen met 130 pp. grotendeels op de beide parkeerdekken. Met een genormeerde behoefte van 154,2 pp. is er een tekort van 24,2 pp. voor bewonersparkeren (zie tabel 2.1). Het WonenBredurgdeel (oostelijk) kent een overschot van  $66 - 50,4 = 15$  pp en het westelijke deel (AM) kent een tekort van  $64 - 98,3 = -34,3$  pp. Bewoners kunnen van beide parkeerdekken gebruik maken. Het dan resterende tekort van ca. 19 pp. dient op eigen terrein of met (aan te tonen) overcapaciteit in de bestaande straten of met behulp van deelmobiliteit te worden opgevangen (zie hfdst. 4). Gelet op de in het parkeeronderzoek aangetoonde ruime overcapaciteit van gemiddeld 125 pp. in het omliggende gebied kan dit hierin opgevangen worden.
  - 3<sup>e</sup> correctie: in de openbare ruimte (op de W. de Bruynestraat en langs de zuidzijde van de B. de Wildestraat) is voor bewoners- en bezoekersparkeren in het stedenbouwkundige VO parkeercapaciteit toegedeeld, respectievelijk 18 en 35 pp., in de garage 25 pp en op de parkeerdekken 64 + 66 pp. (zie tabel 2.2). In totaal is dus een capaciteit beschikbaar van 208 pp.

|                 | Willem de Bruynestraat | Bernard de Wildestraat | Parkeerdek west | Garage Raffy | Parkeerdek oost | Totaal beschikbaar |
|-----------------|------------------------|------------------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------------|
| Parkeerplaatsen | 18 pp.                 | 35 pp.                 | 64 pp.          | 25 pp.       | 66 pp.          | 208                |

Tabel 2.2: overzicht beschikbaar parkeeraanbod rond de nieuwbouw (bron: aangepaste bewerking, basis Flux, informatie september 2022)

Uitgaande van de genormeerde parkeerbehoefte van totaal 206 pp. (zie tabel 2.1) en de beschikbare capaciteit van 208 pp. (zie tabel 2.2) betekent dit een overschot van 2 pp. (208-206). Er wordt daarmee voldaan aan de geldende gemeentelijke randvoorwaarden inzake parkeernormering, terwijl er in hoofdstuk 1 bovendien geconstateerd dat er een overschot aan parkeerruimte is in de directe omgeving van de B. de Wildestraat.

| Parkeernormering B. de Wildestraat (gebied 'overig' conform Nota Parkeernormen Breda) |                |                               |                       |                        |                     |                      |                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------|-----------------------|------------------------|---------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Woonprogramma en parkeernormbepaling deel sociaal WonenBredurg                        |                |                               |                       |                        |                     |                      |                                                                                                     |
| Woningtype                                                                            | BVO m2         | Aantal wooneenheden           | Norm bewonersparkeren | Norm bezoekersparkeren | Aantal pp. bewoners | Aantal pp. bezoekers | Totaal aantal parkeerplaatsen                                                                       |
| Zorgwoningen                                                                          | 45             | 55                            | 0,1                   | 0,3                    | 5,5                 | 16,5                 | 22 pp.                                                                                              |
| Sociale huur                                                                          | 70-90          | 72                            | 0,7                   | 0,3                    | 50,4                | 21,6                 | 72 pp.                                                                                              |
| Subtotaal                                                                             |                | 127                           |                       |                        |                     |                      | 94 pp. (incl zorg-won.)                                                                             |
| Woonprogramma en parkeernormberekening deel AM                                        |                |                               |                       |                        |                     |                      |                                                                                                     |
| Middeldure huur                                                                       | 70-90<br>50-70 | 82<br>35                      | 0,9<br>0,7            | 0,3<br>0,3             | 73,8<br>24,5        | 24,6<br>10,5         | 133,4 → 134 pp.                                                                                     |
| Subtotaal                                                                             |                | 117                           |                       |                        |                     |                      |                                                                                                     |
| Totaal                                                                                |                | 189 + 55<br>zorg=<br>244 app. |                       |                        | 154,2 pp.           | 73,2 pp.             | 227,4 pp → 228 pp:<br>205,4 pp. → 206 voor<br>appartementen +<br>22 pp. voor zorg-<br>appartementen |

Tabel 2.1: overzicht woningprogramma en bijbehorende parkeernormering, september 2022 (bron: AM, WBB en gemeente Breda)

- 4<sup>e</sup> correctie: deel(auto)mobiliteit in bv de vorm van een goed-functionerende buurthub (bv in samenwerking met Huize Raffy, zie par. 5.1) zou conform de Nota Parkeernormen 2021 van de gemeente Breda maximaal tot een reductie van 30% op de genormeerde parkeereis kunnen leiden. Een eventuele reductie in de parkeervraag door de inzet van deelmobiliteit, specifieke doelgroepen of iets dergelijks, is geduid, niet noodzakelijk gelet op het parkeeroverschot en kan verder uitgewerkt worden als dit gewenst is.
- De vraag of de nieuwbouw de parkeerdruk in het omliggende gebied, in de bestaande buurten, vergroot, kan dus beantwoord worden met dat daar geen sprake is vanwege de nieuwbouwplannen en dat er bovendien in de buurt zelfs sprake is van een flinke overcapaciteit. Onderbouwd is, dat de parkeercapaciteit bij deze nieuwbouwplannen in de beoogde programmering resulteert in een parkeeroverschot en dus past binnen de door de gemeente gestelde parkeereisen. Daarnaast is er in het gebied rondom de nieuwbouw sprake van een grote overcapaciteit.
- Er is binnen de berekende vigerende parkeernormering en bij de aangegeven woningprogrammering zelfs mogelijkheid enkele appartementen toe te voegen.
- Er is binnen de berekende vigerende parkeernormering en bij de aangegeven woningprogrammering mogelijkheid enkele appartementen toe te voegen.
- Uitgangspunt daarbij is, dat de verdere invulling van de woningbouwprogrammering steeds voldaan wordt aan de gemeentelijke randvoorwaarden inzake de parkeernormering.
- Mochten WonenBredurg en Raffy alsnog een van de appartementen in de plint van het oostelijke deel willen omzetten in een voor Raffy interne ontmoetingsruimte (dus geen extern bezoekers), dan blijft de parkeerdruk ongewijzigd. Dit is eerder beschreven in het door SOAB uitgevoerde parkeeronderzoek 'Onderbouwing parkeren B. De Wildestraat', in opdracht van WonenBredurg van oktober 2021 en in een onderzoek naar de effecten van scenario's met meerdere variaties in (maatschappelijke) functies in de plint van het oostelijke deel.



## 5.2 Overzicht onderzoeksvragen en beantwoording

- Tot slot vatten we de 4 onderzoeksvragen en de beantwoording daarvan samen:

### Onderzoeksvraag 1: wat is de huidige parkeercapaciteit en parkeerdruk in het onderzoeksgebied?

**Antwoord: zowel parkeercapaciteit en parkeerdruk zijn in het onderzoeksgebied inclusief de parkeergarage van Huize Raffy in beeld gebracht en die laten in de omgeving van de B. de Wildestraat een in te zetten overcapaciteit zien**

- Er is op basis van onderzoek in het onderzoeksgebied als in de parkeergarage van Huize Raffy sprake van een overcapaciteit aan parkeerplaatsen.
- Op straatniveau is er ruim voldoende capaciteit (licht groen: 50%) op de meeste momenten en in de meeste straten. Dat komt neer op zo'n 125 onbenutte parkeerplaatsen. Dat betekent met dit aantal onbenutte plekken, dat er in de openbare ruimte meer dan genoeg ruimte is om nieuwe woningen met bijbehorende parkeerbehoefte op te vangen.
- De parkeerdruk van bewoners laat de hoogste belasting zien: op een donderdagavond tussen 22 en 23 uur is 62% van de parkeerplaatsen in het gebied bezet.
- De Bernard de Wildestraat fungeert voor enkele dwarsstraten met (overdag) een hogere parkeerdruk als overloopgebied, maar ook daar en dan loopt de parkeerdruk nooit hoger op dan 53% en blijven er veel parkeerplekken onbenut.
- Ook de (beperkte) parkeerdruk in de garage laat zien, dat er vaak rond de 50 parkeerplaatsen vrij zijn. De extra benodigde parkeercapaciteit van 25 parkeerplaatsen voor de 55 nieuwe woonzorgwoningen kan derhalve in de parkeergarage worden opgevangen. Dit betreft zowel de doelgroep personeel als bezoekers.
- Ten tijde van het parkeeronderzoek was nog grotendeels sprake van coronamaatregelen. Zo was de lunchroom nog (net) gesloten vanwege corona. Er waren dus veel bewoners thuis of thuis aan het werk. Bewonersparkeren is in woongebieden maatgevend. Normaliter is dan de avond/nachtsituatie van belang en bepalend, maar nu is ook de dagsituatie mede maatgevend, met veel bewoners die thuis waren of thuis werkten. Desondanks was er ruime overcapaciteit.

### Onderzoeksvraag 2: wat is er nodig conform vigerende parkeernormering en wat voor aanpassing levert parkeersaldering vanuit verleden en parkeerdrukmeting op?

**Antwoord: de omgeving van de B. de Wildestraat biedt ook volgens de Bredase parkeernormering genoeg ruimte om de parkeerdruk op te vangen, correcties zijn reëel**

Voor het plan van AM en WonenBreda aan de B. de Wildestraat met ca. 200 reguliere woningen en 55 zorgappartementen voor Huize Raffy zijn verschillende correcties onderbouwd:

- Het bewoners- en bezoekersparkeren voor de uitbreiding van Huize Raffy (22 pp). wordt opgelost in de eigen parkeergarage, die voldoende overcapaciteit bleek te hebben.
- Het bewonersparkeren van de nieuwbouwappartementen met 130 pp. kan niet geheel op de parkeerdekken worden afgewikkeld. Met name het westelijke deel laat een tekort zien van 23,4 plekken, het oostelijke parkeerdek kent een overschot van 7,2 plekken.
- Saldering is van toepassing. De salderingsregeling met voorheen langsparkerplekken biedt meer dan voldoende capaciteit om en in bezoekersparkeerbehoefte te voorzien en een veiligere en fijnere woonstratinrichting te realiseren voor de B. de Wildestraat.
- Kijkend naar de naar het plangebied toe te rekenen parkeercapaciteit van 208 pp. en de berekende parkeernormering van 206 pp. is er een parkeeroverschot is van 2 pp.

|                 | Willem de Bruynestraat | Bernard de Wildestraat | Parkeerdek west | Garage Raffy | Parkeerdek oost | Totaal beschikbaar |
|-----------------|------------------------|------------------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------------|
| Parkeerplaatsen | 18 pp.                 | 35 pp.                 | 64 pp.          | 25 pp.       | 66 pp.          | 208                |

- De vraag of de nieuwbouw de parkeerdruk in het omliggende gebied, in de bestaande buurten, vergroot, kan dus beantwoord worden met dat daarvan geen sprake is, er met dit voorgestelde woningprogramma zelfs een klein parkeeroverschot is van 2 pp. en er daarnaast in de buurt sprake is van een flinke overcapaciteit.
- Dat betekent dat het voorgestelde woningprogramma nog iets uitgebreid kan worden met 2-3 woningen.
- Een mogelijk flexibele insteek van Huize Raffy om een van de plintappartementen om te zetten in een interne ontmoetingsruimte heeft geen effect op de parkeerdruk.

### Onderzoeksvraag 3: heeft de parkeergarage van Huize Raffy restcapaciteit en kan die worden ingezet?

#### Antwoord: ja

- Er is op basis van onder sprake van een overcapaciteit van 50 parkeerplaatsen. De extra benodigde parkeercapaciteit van 25 parkeerplaatsen voor de 55 nieuwe woonzorgwoningen kan derhalve in de parkeergarage worden opgevangen, omdat daar sprake is van een overcapaciteit van ca. 50 parkeerplaatsen.
- Dit betreft zowel de doelgroep personeel als bezoekers.
- Er is dus zelfs nog sprake van extra overcapaciteit van nog een keer 25 pp.
- Wel stellen we voor betaald parkeren voor bezoekers daarom te laten vervallen.
- In het geval van evenementen of acties blijft het van belang dat Huize Raffy daarover met de buurt communiceert.

### Onderzoeksvraag 4: kan deelmobiliteit verder bijdragen aan een aanpassing van de parkeereis?

#### Antwoord: deelmobiliteit is kansrijker voor de nieuwe dan voor de bestaande bewoners (en bezoekers), maar mogelijk is een buurthub in de parkeergarage een optie

- De beoogde doelgroep van de nieuwbouwwoningen, jong, startend op de woningmarkt en werkend, zien we als deels kansrijk: een aantal van hen zal als er een attractief aanbod van deelmobiliteit, bv in de vorm van een buurthub is, deze mogelijkheid aangrijpen. Mogelijk is een buurthub in de parkeergarage van Huize Raffy een optie voor het bieden van mobiliteitskeuzes voor zowel de nieuwbouw- als huidige bewoners.
- De huidige bewoners rondom de B. de Wildestraat zullen naar alle waarschijnlijkheid weinig interesse tonen in deelconcepten. Een enkeling zal bij het daadwerkelijke aanbod in de buurt (bv een buurthub in de parkeergarage van Huize Raffy) mogelijk gebruik maken van het dan aanwezige aanbod. Bezoekers zijn nog lastiger voor deelmobiliteit te benaderen.
- Dat de Raffygarage nog een extra overcapaciteit heeft van ca. 25 plaatsen is een mooi vertrekpunt.
- Om voor een mobiliteitscorrectie van max. 30%, ofwel 60-73 pp. in aanmerking te komen, dient een mobiliteitsonderbouwing overlegd te worden. Met deelmobiliteit kan de parkeernormering voor de 200 appartementen (excl. de zorgappartementen) verder omlaag. Maar met het ruime aanbod aan parkeerplaatsen in de omgeving (faciliteert autogebruik), het ontbreken van pushmaatregelen als betaald parkeren en het berekende overschot in parkeerplaatsen bij de nieuwbouwplannen is de noodzaak om deelmobiliteit te ondersteunen niet groot. Bezoekers zijn lastiger voor deelmobiliteit te bereiken dan bewoners. In het geval gedacht wordt aan flankerende beleidsmaatregelen, dan kan gedacht worden aan de inzet van deelauto's en deel(e-)fietsen in bij voorbeeld een buurthub. In de parkeergarage van Huize Raffy of in de openbare ruimte zouden onder toezicht enkele e-deelauto's en deel(e)-fietsen neergezet kunnen worden, waar omwonenden gebruik van kunnen maken. We denken daarbij aan een try-out van een jaar met 2 e-auto's en 2 e-bikes.
- Onderbouwd is, dat de parkeercapaciteit bij deze nieuwbouwplannen in de beoogde programmering resulteert in een parkeeroverschot en dus past binnen de door de gemeente gestelde parkeereisen. Daarnaast is er in het gebied rondom de nieuwbouw sprake van een grote overcapaciteit.
- Er is binnen de berekende vigerende parkeernormering en bij de aangegeven woningprogrammering mogelijkheid enkele appartementen toe te voegen.
- Uitgangspunt daarbij is, dat de verdere invulling van de woningbouwprogrammering steeds voldaan wordt aan de gemeentelijke randvoorwaarden inzake de parkeernormering.
- Tot slot dient in de openbare ruimte wel gedacht te worden aan fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers en opstelruimte voor deelscooters.

## Bijlage 1. Overzicht parkeerdrukonderzoek

| Onderzoekmoment: Donderdag 24 juni 2021 11:13 uur | Dinsdag 24-6-2021 16-17 uur |           | Dinsdag 24-6-2021 18-19 uur |            | Dinsdag 24-6-2021 22-23 uur |           | Dinsdag 25-6-2021 14-15 uur |           | Dinsdag 25-6-2021 18-19 uur |            | Dinsdag 25-6-2021 22-23 uur |           | gemiddelde parkeerdruk | Opmerkingen per straat                                                             |
|---------------------------------------------------|-----------------------------|-----------|-----------------------------|------------|-----------------------------|-----------|-----------------------------|-----------|-----------------------------|------------|-----------------------------|-----------|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                   | Capaciteit                  | Bezetting | Druk in %                   | Capaciteit | Bezetting                   | Druk in % | Capaciteit                  | Bezetting | Druk in %                   | Capaciteit | Bezetting                   | Druk in % |                        |                                                                                    |
|                                                   |                             |           |                             |            |                             |           |                             |           |                             |            |                             |           |                        |                                                                                    |
| Straatnaam                                        |                             |           |                             |            |                             |           |                             |           |                             |            |                             |           |                        |                                                                                    |
| Bernard de Wildestraat                            | 88                          | 47        | 53%                         | 88         | 41                          | 46%       | 88                          | 36        | 40%                         | 88         | 34                          | 38%       | 42%                    | altijd plek                                                                        |
| Joseph Peelaersstraat                             | 12                          | 1         | 8%                          | 12         | 3                           | 25%       | 12                          | 3         | 25%                         | 12         | 2                           | 17%       | 31%                    | altijd plek                                                                        |
| Lodewijk Reelandsstraat                           | 23                          | 10        | 43%                         | 23         | 8                           | 35%       | 23                          | 7         | 30%                         | 23         | 20                          | 87%       | 57%                    | avonden hogere druk, overdag genoeg plek                                           |
| Pieter Denesstraat                                | 23                          | 12        | 52%                         | 23         | 7                           | 30%       | 23                          | 9         | 39%                         | 23         | 15                          | 65%       | 56%                    | avonden hogere druk, overdag genoeg plek                                           |
| Henri Bogaertsstraat                              | 5                           | 4         | 80%                         | 5          | 4                           | 80%       | 5                           | 4         | 80%                         | 5          | 4                           | 80%       | 83%                    | alle momenten hoge relatieve parkeerdruk, gaat over weinig plekken                 |
| Tilman Sytstraat                                  | 6                           | 6         | 100%                        | 6          | 4                           | 67%       | 6                           | 3         | 50%                         | 6          | 4                           | 67%       | 62%                    | vaak hogere (relatieve) parkeerdruk, weinig plekken beschikbaar                    |
| Henri Partoessstraat                              | 14                          | 9         | 64%                         | 14         | 6                           | 43%       | 14                          | 4         | 29%                         | 14         | 2                           | 14%       | 37%                    | altijd plek                                                                        |
| Bruno Verandstraat                                | 23                          | 11        | 48%                         | 23         | 10                          | 43%       | 23                          | 4         | 17%                         | 23         | 11                          | 48%       | 40%                    | altijd plek                                                                        |
| Jan Amesseensstraat                               | 23                          | 10        | 43%                         | 23         | 9                           | 39%       | 23                          | 11        | 48%                         | 23         | 20                          | 87%       | 63%                    | avonden hogere druk                                                                |
| Willem de Bruijnstraat                            | 33                          | 10        | 30%                         | 33         | 7                           | 21%       | 33                          | 6         | 18%                         | 33         | 11                          | 33%       | 28%                    | altijd plek                                                                        |
| gemiddelde parkeerdruk per moment                 | 251                         | 120       | 52%                         | 251        | 99                          | 43%       | 251                         | 87        | 38%                         | 251        | 128                         | 57%       | 50%                    | Gemiddeld over gehele gebied ruim voldoende capaciteit, gemiddeld lage parkeerdruk |

| Legenda | Interpretatie                                                                                                  |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0-59%   | tot 80% parkeerdruk geen probleem                                                                              |
| 60-79%  |                                                                                                                |
| 80-89%  | vanaf 60%: hoge parkeerdruk, zeker in beleving van mensen: parkeerders zien 'weinig lege plekken bij aankomst' |
| 90-99%  |                                                                                                                |
| 100%    |                                                                                                                |
| >100%   | illegaal parkeren                                                                                              |