

Onderbouwing op parkeren

Lunext, Breda

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Status

Van Deursen Groep B.V.

Onderbouwing op parkeren

020468.20250430.N1.04

13 mei 2025

Definitief

© Copyright Goudappel BV 13-5-25

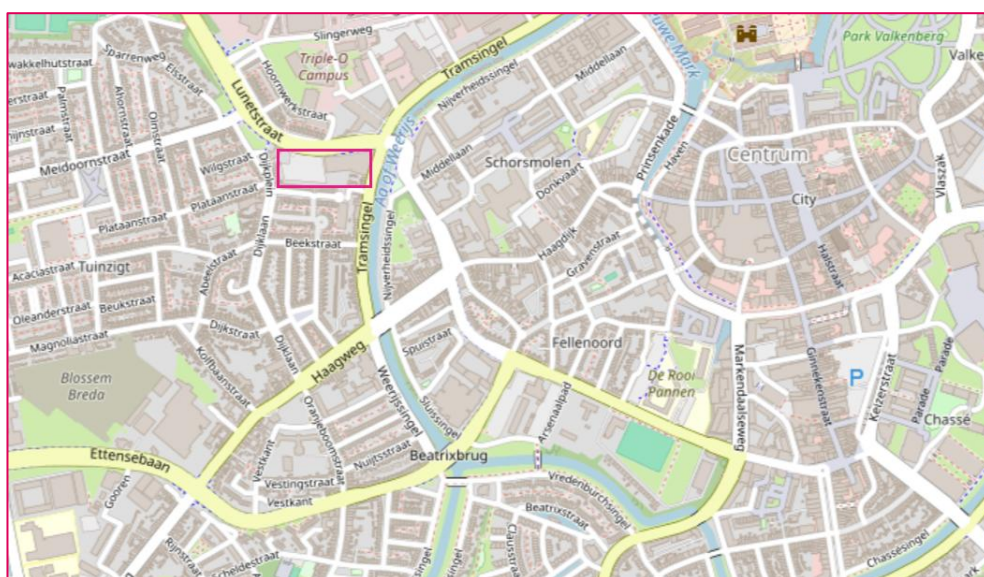
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Aanpak en uitgangspunten	2
2.1 Aanpak	2
2.2 Uitgangspunten	2
2.3 Reductiemogelijkheden	4
3. Parkeerbalans	6
3.1 Normatieve parkeerbalans	6
3.2 Toewijzen parkeerplekken	6
3.3 Deelmobiliteit	7
3.4 Reflectie op de resultaten	7
4. Conclusies	9

1. Inleiding

Van Deursen Group en Interesting Vastgoed ontwikkelen het voormalige winkelcentrum De Lunet aan de Lunetstraat/Tramsingel in Breda. Deze locatie wordt ontwikkeld naar een compact en onderscheidend woongebied. De ontwikkeling, genaamd 'Lunext', bestaat uit 216 woningen met uiteenlopende omvang, prijsklassen en eigendomssituaties. Voor deze ontwikkeling heeft de opdrachtgever behoefte aan een parkeerkundig onderzoek waarin inzichtelijk wordt gemaakt hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn bij de beoogde ontwikkeling van De Lunet.

De opdrachtgever heeft Goudappel B.V. gevraagd om een parkeerkundige onderbouwing op te stellen ten behoeve van deze ontwikkeling. Deze onderbouwing omvat het berekenen van de parkeerbehoefte op basis van het gemeentelijke beleid. Ook is er onderzoek gedaan naar afwijkingsmogelijkheden op het beleid van Breda. In voorliggende rapportage zijn de aanpak, uitgangspunten en conclusies toegelicht.



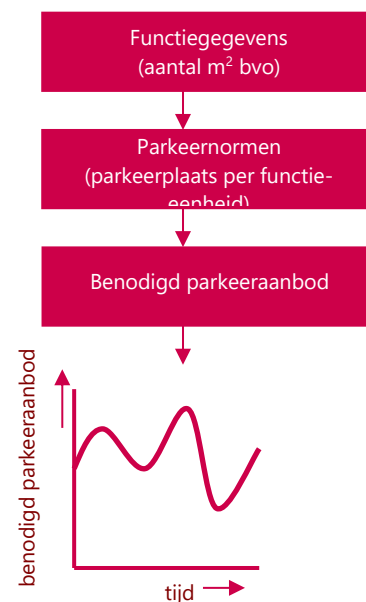
Figuur 1.1: Locatie plangebied Lunext (bron ondergrond: Openstreetmap)

2. Aanpak en uitgangspunten

2.1 Aanpak

Het benodigde parkeeraanbod is berekend door de omvang van iedere functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie). De te realiseren functies kennen verschillende doelgroepen, zoals bewoners en bezoekers van woningen, die niet op elk moment van de week een even grote parkeervraag kennen. Zo kennen bewoners tijdens de werkdagnacht de grootste parkeerbehoefte terwijl bezoekers van woningen tijdens de zaterdagavond volledig aanwezig zijn.

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



Figuur 2.1: Berekening parkeerbehoefte

2.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

De parkeerbehoefte van Lunext is berekend aan de hand van het functieprogramma en de gemeentelijke parkeernormen. Dit functieprogramma is weergegeven in tabel 2.1 aangeleverd door Van Deursen Groep op 24 april 2025. De woningen zijn in het programma weergegeven met de bijbehorende bruto vloeroppervlak en eigendomssituatie.

type	eigendomssituatie	oppervlakte	aantal	eenheid
appartement (tiny house)	koop	< 70 m² bvo	64	woningen
appartement (sociale huur)	huur	70 m² – 90 m² bvo	64	woningen
appartement (grondgebonden)	koop	70 m² – 90 m² bvo	80	woningen
appartement (meergezinswoning)	koop	> 90m2 bvo	8	woningen
totaal			216	woningen

Tabel 2.1: Functieprogramma Lunext

Parkeernormen

De parkeerbehoefte is berekend door het aantal woningen en oppervlakten van de overige functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm. De gemeente Breda heeft parkeernormen opgenomen in haar 'Nota Parkeernormen Breda 2021'. Hierin zijn de parkeernormen gebaseerd op CROW¹-uitgave 381².

Bij de gemeentelijke parkeernormen is onderscheid gemaakt naar de locatie van de ontwikkeling binnen het stedelijk gebied. De ontwikkellocatie ligt in het 'schilgebied' van Breda. In tabel 2.2 zijn de relevante parkeernormen voor de functies uit het functieprogramma weergegeven.

functie ontwikkelaar	functie in beleid	parkeernorm	aandeel bezoek	eenheid
Appartement (tiny house)	Appartement/tiny house (kleiner dan 70 m ² bvo)	0,9	0,3	per woning
Appartement (sociale huur)	Appartement/grond gebonden (sociale huur)	0,9	0,3	per woning
Appartement (grondgebonden)	Appartement/grondgebonden woning (tussen 70 m ² – 90 m ² bvo)	1,0	0,3	per woning
Appartement (meergezinswoning)	Meergezinswoning/appartement (groter dan 90 m ² bvo)	1,2	0,3	per woning

Tabel 2.2: Parkeernormen in het gemeentelijke beleid van Breda

Aanwezigheidspercentages

Verschillende doelgroepen hebben verschillende maatgevende momenten. Zo zijn bewoners 's nachts thuis terwijl er dan geen bezoekers aanwezig zijn. Met behulp van aanwezigheidspercentages kan rekening gehouden worden met dit effect, dit heet dubbelgebruik. Dubbelgebruik mag toegepast worden als parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en door meerdere doelgroepen worden gebruikt. Bij Lunext is dit mogelijk, vanwege een toegangssysteem dat het parkeerterrein voor zowel bewoners als bezoekers toegankelijk maakt om te kunnen parkeren. De toegepaste aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.3 en zijn conform het beleid van Breda.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

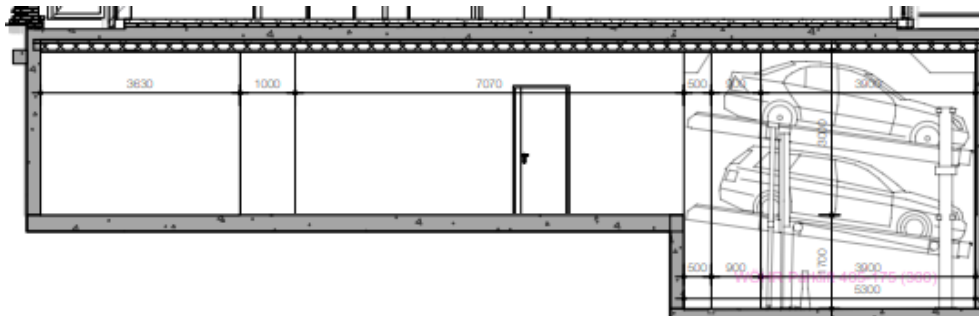
Tabel 2.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

¹ CROW: een kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

² CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfer naar parkeernormen' (2018).

Parkeeraanbod

Van Deursen Group reserveert 43 parkeerplaatsen exclusief voor de grootste woningen. Hiervan zijn er 42 bereikbaar via een parkeerliftsysteem van het type Wöhr Parklift 405 of 340 (zie figuur 2.1). Van Deursen Groep werkt het ontwerp van de bouwlift momenteel verder uit, dit zal onderdeel uitmaken van de Omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. De overige 131 parkeerplaatsen bevinden zich op maaiveldniveau. Eén daarvan is eveneens specifiek toegewezen aan één van de grootste woningen, terwijl de rest (130 parkeerplaatsen) beschikbaar is voor zowel bewoners als bezoekers.



Figuur 2.1: Wöhr Parklift 405

2.3 Reductiemogelijkheden

De gemeente Breda geeft aan dat een mobiliteitscorrectie van maximaal 30% mogelijk is in het schilgebied op basis van een gemotiveerde afwijking. In het beleid wordt specifiek de inzet van deelmobiliteit getypeerd als voorbeeld om af te wijken van de parkeernormen. Hieronder wordt toegelicht op welke wijze invulling wordt gegeven aan het inzetten van deelauto's.

In het kader van een verschuiving van bezit naar gebruik wordt mogelijk deelmobiliteit ingezet bij de ontwikkeling Lunext. Deelmobiliteit is het principe dat meerdere mensen gebruik kunnen maken van hetzelfde vervoersmiddel. Het voordeel van deelmobiliteit is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van deelmobiliteit, maar deze niet hoeven te bezitten.

Bij de ontwikkeling van Lunext is het voornemen om deelauto's te stallen. Wanneer voor toekomstige bewoners het gebruik maken van een deelauto aantrekkelijker is dan een eigen auto te bezitten, zal deelmobiliteit een succes zijn. Daarom dient de deelmobiliteit zo goed mogelijk gefaciliteerd en gestimuleerd te worden, het gebruik wordt zo eenvoudig mogelijk gemaakt. Dit betekent dat:

- de deelmobiliteit via één systeem beschikbaar wordt gesteld aan de toekomstige bewoners;
- de deelmobiliteit is gestald op een logische plek in de ontwikkeling (zien gebruiken doet gebruiken);
- er een variëteit aan deelauto's beschikbaar is;
- er alternatieven voor het bezit of gebruik aanwezig zijn in de omgeving van de ontwikkellocatie, zoals goede ov- en fietsvoorzieningen;

- voor bewoners een aantrekkelijk product wordt geboden, bijvoorbeeld door een kennismakingsabonnement onderdeel te maken van de verhuur/verkoop van de appartementen;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden bijvoorbeeld door een huismeester die zorg draagt voor het onderhoud van deelmobiliteit.

De gemeente Breda heeft geen specifieke eisen of richtlijnen opgesteld met betrekking tot het toepassen van deelauto's. Wél heeft de gemeente aangegeven dat het inzetten van deelmobiliteit bijdraagt aan de onderbouwing voor de mobiliteitscorrectie. Ook is aangegeven dat er mogelijk gereguleerd parkeren komt in de omgeving, een belangrijke randvoorwaarden voor het succes van deelmobiliteit.

Bij de inzet van deelmobiliteit wordt veelal het uitgangspunt gehanteerd dat per 30 woningen één deelauto wordt gestald, of dat 20% van de parkeerbehoefte van bewoners wordt vervangen. Waarbij iedere deelauto 4-6 eigen auto's vervangt. De gemeente geeft in haar mobiliteitsvisie³ zelfs aan dat bij efficiënt gebruik de deelauto tot wel 9-13 privéauto kan vervangen. Binnen dit onderzoek hanteren wij de conservatievere aannames voor het aanbieden van deelmobiliteit.

De opdrachtgever is in gesprek met een deelauto aanbieder om te starten met 4 deelauto's. Deze vervangen gezamenlijk 24 reguliere auto's. Per saldo daalt het benodigde parkeeraanbod met 20 (24 – 4) parkeerplaatsen. Voor de deelauto's dienen exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar te zijn.

Deelmobiliteit is niet verplicht om af te nemen. De keuze ligt bij de bewoners. De deelauto-aanbieder (momenteel: MyWheels) biedt de bewoners het eerste jaar een kennismakingsaanbod aan om het gebruik hiervan te stimuleren.

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

3. Parkeerbalans

3.1 Normatieve parkeerbalans

Op basis van het aangeleverde functieprogramma en het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Breda is er een ongewogen parkeerbehoefte van (afgerond) 205 parkeerplaatsen conform het gemeentelijke beleid. In tabel 3.1 is de ongewogen parkeerbehoefte vertaald naar de parkeerbehoefte per moment van de dag/week. Hieruit blijkt dat de parkeerbehoefte afgerond 178 bedraagt op het maatgevende moment (werkdagavond). Dit resulteert in een tekort van 5 parkeerplaatsen op basis van de gemeentelijke parkeernormen en het huidige aantal ingetekende parkeerplaatsen.

functie cf. gemeentelijk beleid	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartement/ tiny house (kleiner dan 70 m ² bvo)	76,8	38,4	38,4	69,2	61,4	76,8	46,0	61,4	53,8
appartement/grondgebonden woning (tussen 70 m ² en 90 m ² bvo)	56,0	28,0	28,0	50,4	44,8	56,0	33,6	44,8	39,2
meergezinswoning/appartement (groter dan 90 m ² bvo)	7,2	3,6	3,6	6,5	5,8	7,2	4,3	5,8	5,0
bezoekers	64,8	6,5	13,0	51,8	45,4	0,0	38,9	64,8	45,4
totale parkeervraag	205	76	83	178	157	140	123	177	143
parkeercapaciteit	173	173	173	173	173	173	173	173	173
overschot/tekort	-32	97	90	-5	16	33	50	-4	30

Tabel 3.1: Parkeerbalans op basis van gemeentelijke parkeernormen

3.2 Toewijzen parkeerplekken

Van Deursen Group is voornemens om 43 parkeerplaatsen specifiek toe te wijzen aan de grootste woningen. Voor deze parkeerplaatsen is dubbelgebruik niet mogelijk, waardoor het toewijzen van parkeerplekken invloed heeft op de parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte bedraagt op het maatgevend moment (zaterdagavond) **194 parkeerplaatsen** waarvan 43 op een privéparkeerplaats en 151 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. *Het maatgevende moment is verschoven naar het moment na de toewijzing van de parkeerplaatsen. Het blijft echter belangrijk om altijd uit te gaan van de maximale parkeervraag.*

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen met toegewezen parkeerplaatsen	43	43	43	43	43	43	43	43	43
appartement/ tiny house (kleiner dan 70 m ² bvo)	76,8	38,4	38,4	69,1	61,4	76,8	46,1	61,4	53,8
appartement/grondgebonden woning (tussen 70 m ² en 90 m ² bvo)	31,5	15,8	15,8	28,4	25,2	31,5	18,9	25,2	22,1
bezoekers	64,8	6,5	13,0	51,8	45,4	0,0	38,9	64,8	45,4
totale parkeervraag openbaar	174	61	67	149	132	108	104	151	121
resterende parkeercapaciteit	130	130	130	130	130	130	130	130	130
overschot/tekort	-44	69	63	-19	-2	22	26	-21	9

Tabel 3.2: Parkeerbalans op basis van gemeentelijke parkeernormen + toewijzen van parkeerplaatsen

3.3 Deelmobiliteit

Van Deursen Group is voornemens om 4 deelauto's te plaatsen bij de ontwikkeling en is hiervoor in gesprek met deelaanbieder MyWheels. Deze deelauto's moeten worden voorzien van een eigen parkeerplaats. De parkeerbehoefte bedraagt op het maatgevende moment (zaterdagavond) **174 parkeerplaatsen** waarvan 43 op een privéparkeerplaats en 130 op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Hier is sprake van een parkeertekort van 1 parkeerplaats op het maatgevende moment.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen met toegewezen parkeerplaatsen	43	43	43	43	43	43	43	43	43
appartement/ tiny house (kleiner dan 70 m² bvo)	76,8	38,4	38,4	69,1	61,4	76,8	46,1	61,4	53,8
appartement/grondgebonden woning (tussen 70 m² en 90 m² bvo)	31,5	15,8	15,8	28,4	25,2	31,5	18,9	25,2	22,1
reductie deelauto's	-24	-24	-24	-24	-24	-24	-24	-24	-24
deelauto's	4	4	4	4	4	4	4	4	4
bezoekers	64,8	6,5	13,0	51,8	45,4	0,0	38,9	64,8	45,4
totale parkeervraag openbaar	154	41	47	129	112	88	84	131	102
resterende parkeercapaciteit	130	130	130	130	130	130	130	130	130
overschot/tekort	-24	89	83	1	18	42	46	-1	28

Tabel 3.3: Parkeerbalans op basis van gemeentelijke parkeernormen + toewijzen van parkeerplaatsen en deelauto's

3.4 Reflectie op de resultaten

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er, ondanks de inzet van deelmobiliteit ter reductie van de parkeerbehoefte, sprake is van een beperkt tekort van één parkeerplaats. Dit betekent dat de parkeerbalans rekenkundig niet volledig sluitend is. Wij achten dit beperkte tekort echter aanvaardbaar op basis van twee inhoudelijke overwegingen, namelijk:

1. De bezoekersnorm;
2. Locatie-specifieke kenmerken.

Beide aspecten zijn hieronder nader toegelicht.

Bezoekersnorm

Voor langere tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning conform CROW 381 en eerdere publicaties) in de praktijk te hoog is. Waar bij het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatie-specifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren bij woningen meestal nog niet het geval.

Het gemeentelijk parkeerbeleid sluit aan bij (nu verouderde) bezoekersnormen conform CROW-publicatie 381. Wanneer de actuele kencijfers uit CROW-publicatie 744 als referentie

worden gehanteerd, valt het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte (aanzienlijk) lager uit. CROW-publicatie 744 schrijft een parkeerkencijfer van 0,1 tot 0,15 toe voor woningen binnen de bebouwde kom in een sterk stedelijke gemeente.

Locatie-specifieke kenmerken

De locatie beschikt over sterke specifieke kenmerken op het gebied van duurzame bereikbaarheid. De ontwikkelingslocatie is uitstekend ontsloten per fiets: direct ten noorden van De Lunet ligt een fietspad aan weerszijden van de Lunetstraat, dat onderdeel is van het bredere fietsnetwerk. Het centrum van Breda is binnen vijf minuten fietsen bereikbaar en beide treinstations liggen op minder dan tien minuten fietsafstand. In feite is de gehele stad vanaf deze locatie binnen vijftien minuten fietsen te bereiken, mede dankzij de overwegend goede fietsinfrastructuur.

Daarnaast ligt de locatie direct aan een belangrijke stadslijn van het openbaar vervoer. Een bushalte bevindt zich op minder dan 100 meter loopafstand. Hierdoor zijn onder meer station Breda-Noord, station Breda en het stadscentrum (o.a. winkelcentrum De Barones en de Grote Markt) binnen 15 tot 20 minuten bereikbaar met het OV.

De aanwezigheid van alternatieven voor de auto door de ligging en goede ov- en fietsverbindingen zijn belangrijke voorwaarden om te zorgen dat bezoekers van de woningen op alternatieve wijze naar de ontwikkellocatie reizen en bewoners een alternatief hebben voor het bezitten van een auto. De verwachte invoering van parkeerregulering in de omgeving, voorkomt dat mensen hun auto toch in de omliggende straten parkeren.

4. Conclusies

Van Deursen Groep B.V. heeft Goudappel B.V. gevraagd om een parkeeronderzoek uit te voeren voor hun woningbouwontwikkeling Lunext te Breda. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken op basis van de gemeentelijke parkeernormen:

- Op basis van de gemeentelijke parkeernormen ontstaat een ongewogen parkeerbehoefte van afgerond 205 parkeerplaatsen;
- Op basis van de gemeentelijke parkeernormen ontstaat een gewogen parkeerbehoefte van afgerond 178 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagavond);
- Uitgaande van dubbelgebruik en een parkeeraanbod van 173 parkeerplaatsen resulteert dit een tekort van 5 parkeerplaatsen.

Van Deursen Group is voornemens om 43 parkeerplaatsen toe te wijzen aan de 43 grootste woningen. Dit heeft invloed op de mate van het toepassen van dubbelgebruik, hieruit volgen de volgende conclusies:

- Op basis van de gemeentelijke parkeernormen ontstaat een gewogen parkeerbehoefte van afgerond 194 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagavond);
- Hiervan zijn 43 ten behoeve van de toegewezen parkeerplaatsen en 151 op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen;
- Uitgaande van dubbelgebruik op de (resterende) 130 parkeerplaatsen en een parkeerbehoefte van 151 parkeerplaatsen resulteert dit een tekort van 21 parkeerplaatsen.

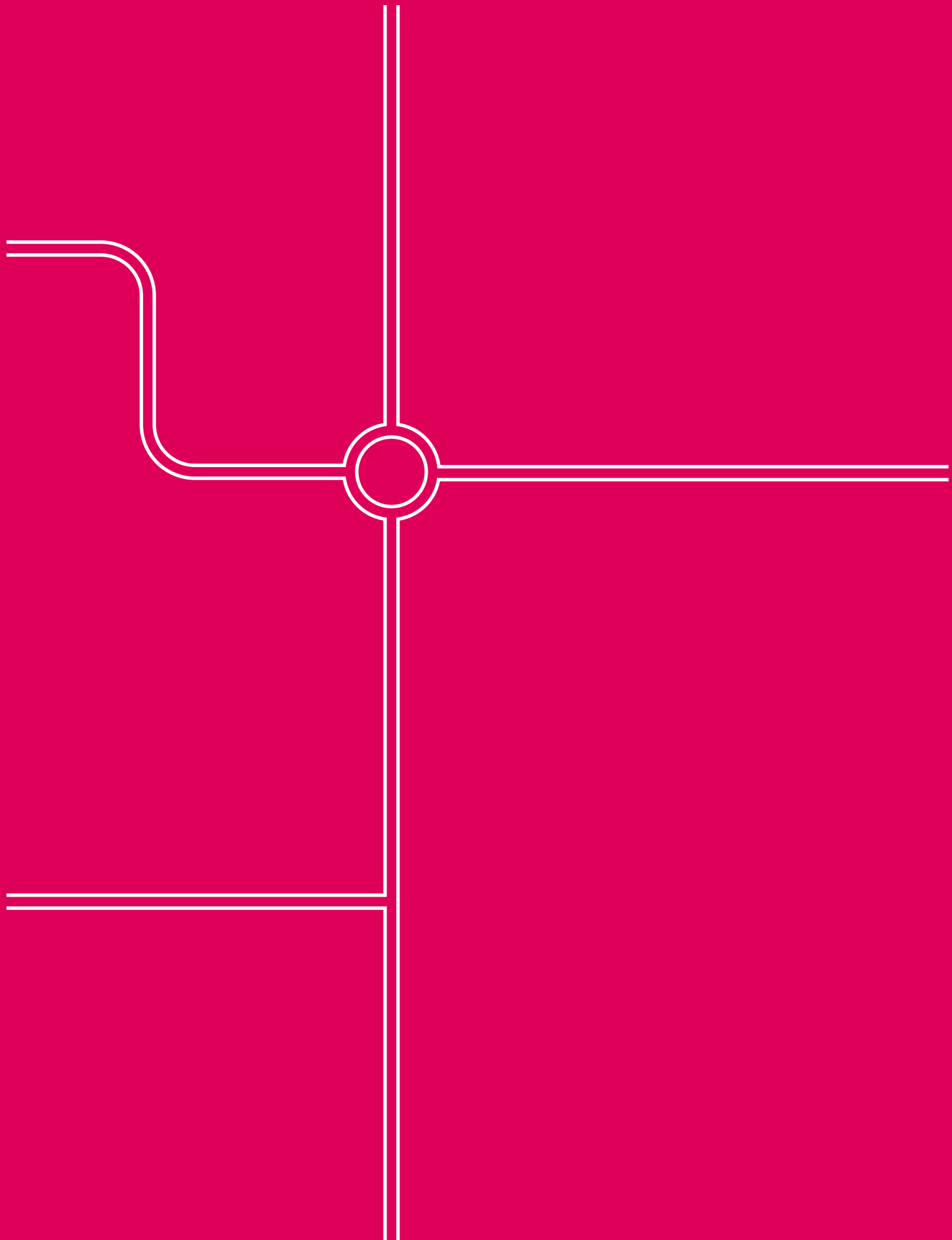
Het gemeentelijk beleid biedt de mogelijkheid om de parkeerbehoefte te reduceren door middel van een mobiliteitscorrectie. Van Deursen Group is voornemens 4 deelauto's te plaatsen bij de ontwikkeling ten behoeve van de bewoners. Dit levert de volgende conclusies op:

- Op basis van de gemeentelijke parkeernormen ontstaat een gewogen parkeerbehoefte van afgerond 174 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagavond);
- Hiervan zijn 43 ten behoeve van de toegewezen parkeerplaatsen en 130 parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Van deze openbare parkeerplaatsen zijn er 4 uitsluitend voor deelauto's;
- Uitgaande van dubbelgebruik op de (resterende) 130 parkeerplaatsen en een parkeerbehoefte van 131 parkeerplaatsen resulteert dit een tekort van 1 parkeerplaats.

Hoewel sprake is van een niet-sluitende parkeerbalans achten wij dit beperkte tekort echter acceptabel, dit heeft twee redenen:

1. De gemeente Breda heeft parkeernormen opgenomen in haar 'Nota Parkeernormen Breda 2021'. Hierin zijn de parkeernormen gebaseerd op CROW uitgave 381. Wanneer de actuele kencijfers uit vernieuwde CROW-publicatie 744 als referentie worden gehanteerd, valt het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte (aanzienlijk) lager uit. CROW-publicatie 744 schrijft een parkeerkencijfer van 0,1 tot 0,15 toe voor woningen binnen de bebouwde kom in een sterk stedelijke gemeente.

2. Locatie-specifieke kenmerken hebben invloed op het autobezit en -gebruik.
Naar verwachting zal in de praktijk geen sprake zijn van een parkeertekort bij de voorgenomen ontwikkeling. We voorzien tevens geen negatieve invloed op de parkeerdruk in de omgeving, mede gezien de voorgenomen invoering van parkeerregulering in het omliggende gebied.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32