

Gebiedsontwikkeling Wintermans Mobiliteitsplan

21 SEPTEMBER 2023



bpd

bouwfonds gebiedsontwikkeling



Aanleiding

BPD en de gemeente Eersel zijn bezig met gebiedsontwikkeling Wintermans in Eersel. Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de gebiedsontwikkeling. De gemeente heeft beleid op het gebied van verkeer en parkeernormen.

Om een goed mobiliteitsconcept te krijgen passend bij de doelgroep en mobiliteitsvraagstuk wordt afgeweken van het standaard beleid.

In dit document worden de uitgangspunten beschreven voor mobiliteit van de gebiedsontwikkeling op basis van de doelgroep en het STOMP principe. Tevens wordt er een onderbouwing gegeven ten aanzien van de afwijkingen van het beleid.

Locatie

Het betreft het gebied omsloten door de Nieuwstraat, Kuilenhurk, Mortel en Monseigneur de Haasstraat.

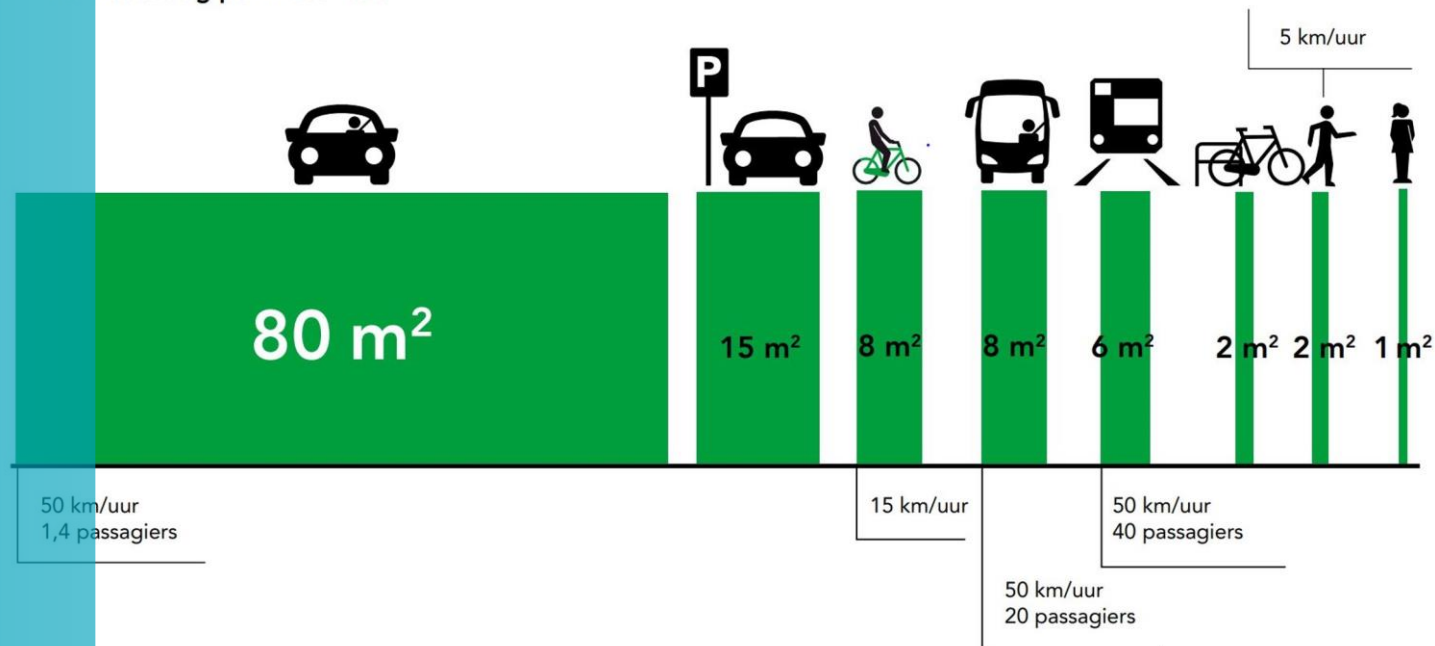


Inleiding

Gebiedsontwikkelingen en mobiliteit zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Mobiliteit is in transitie door maatschappelijke ontwikkelingen in klimaat, welvaartsverdeling, ruimtedruk en innovatie. Deze mobiliteitstransitie biedt kansen voor gebiedsontwikkelingen. Om op slimme en duurzame mobiliteit is bepalend voor prettige, haalbare, betaalbare bereikbare, duurzame en gezonde gebiedsontwikkelingen.

Doel is de ontwikkeling een aantrekkelijke woon- en leefomgeving te creëren met een autoluw verblijfsgebied op loop- en fietsafstand van de belangrijkste voorzieningen.

Ruimtebeslag per modaliteit

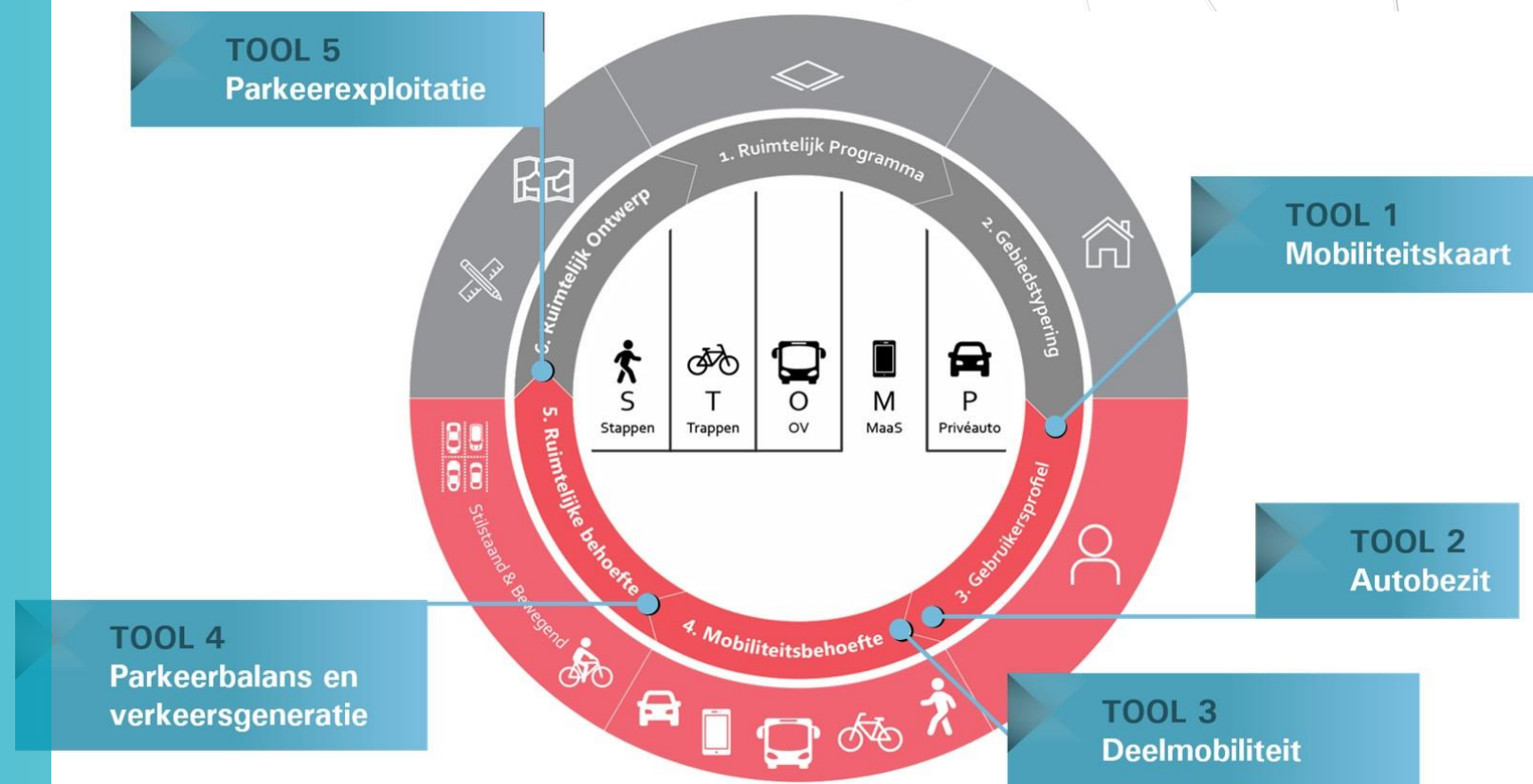


Bron: Agenda Amsterdam Autoluw, gemeente Amsterdam 2020

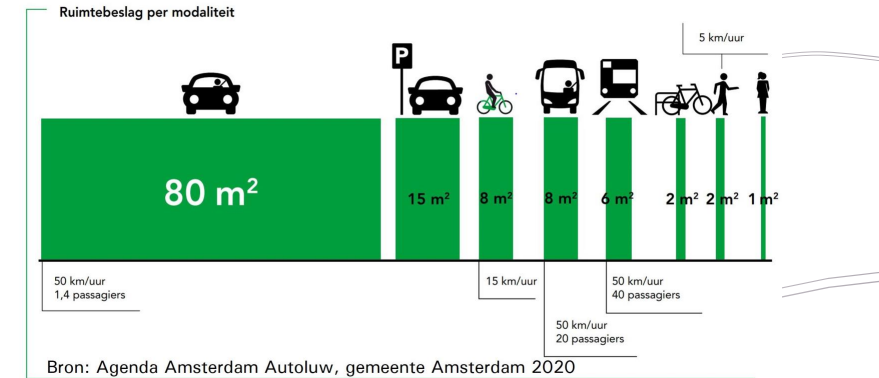
STOMP en Mobiliteitsplan

BPD heeft vanuit de afdeling Research een toolbox ontworpen op basis van actuele data uit Eersel.

Het doel is om te komen tot een aantrekkelijke woon- en leefomgeving met een autoluw verblijfsgebied op loop- en fietsafstand van de belangrijkste voorzieningen. Hiervoor wordt het STOMP principe toegepast. De tools om STOMP te vertalen naar uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling zijn verwerkt in de volgende sheets.



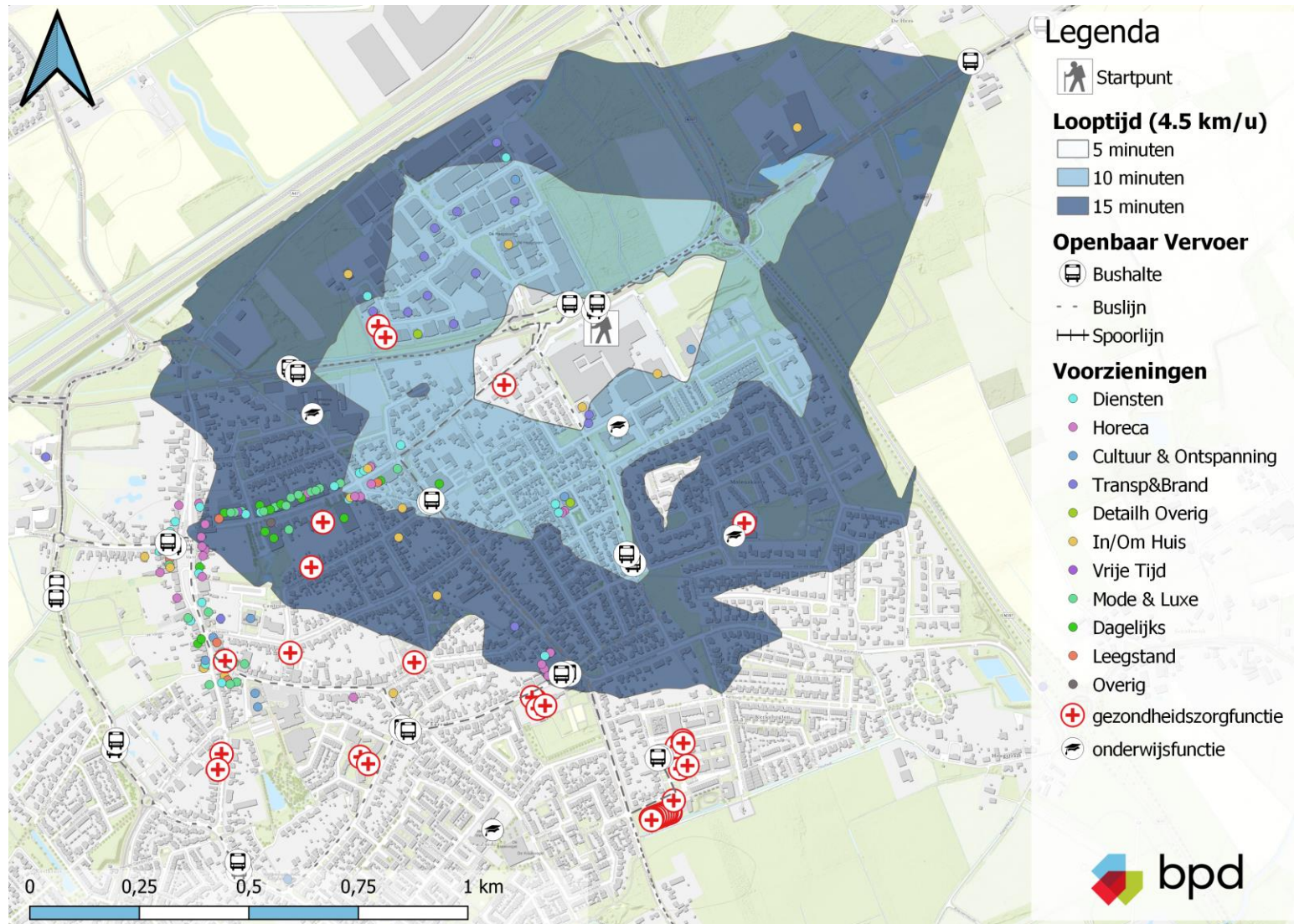
STOMP principe



Het ruimtebeslag bepaalt de volgorde als algemeen mobiliteitsprincipe:

- Stappen: 1 en 2 m²
- Trappen: 2 m²
- OV: 6 en 8 m²
- MaaS: 8 m²
- Parkeren: 80 m²

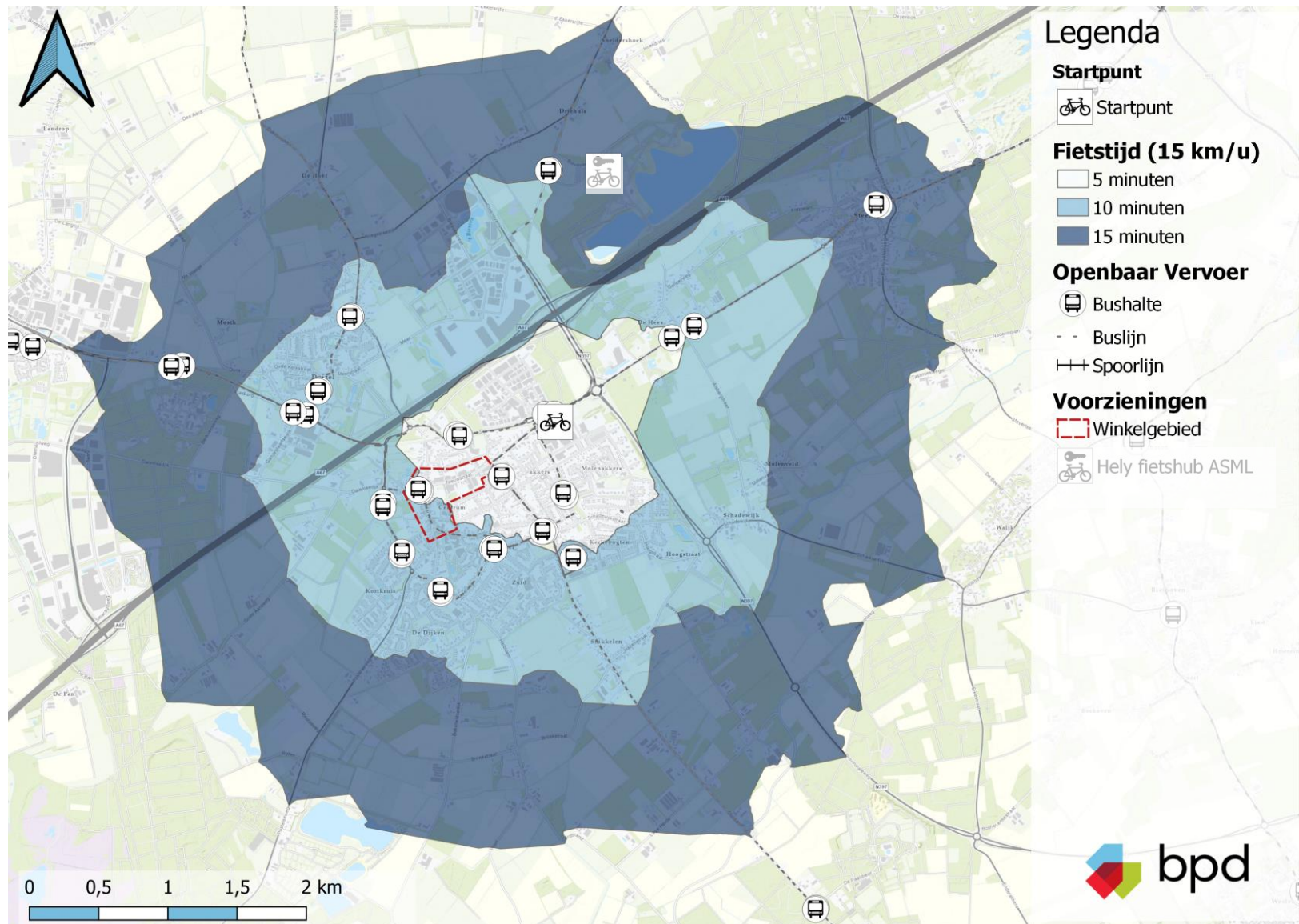
STOMP: Stappen



Het centrum van Eersel heeft veel voorzieningen zoals op 7 min een supermarkt en 10-15 min loopafstand diverse winkels en horeca op de markt.

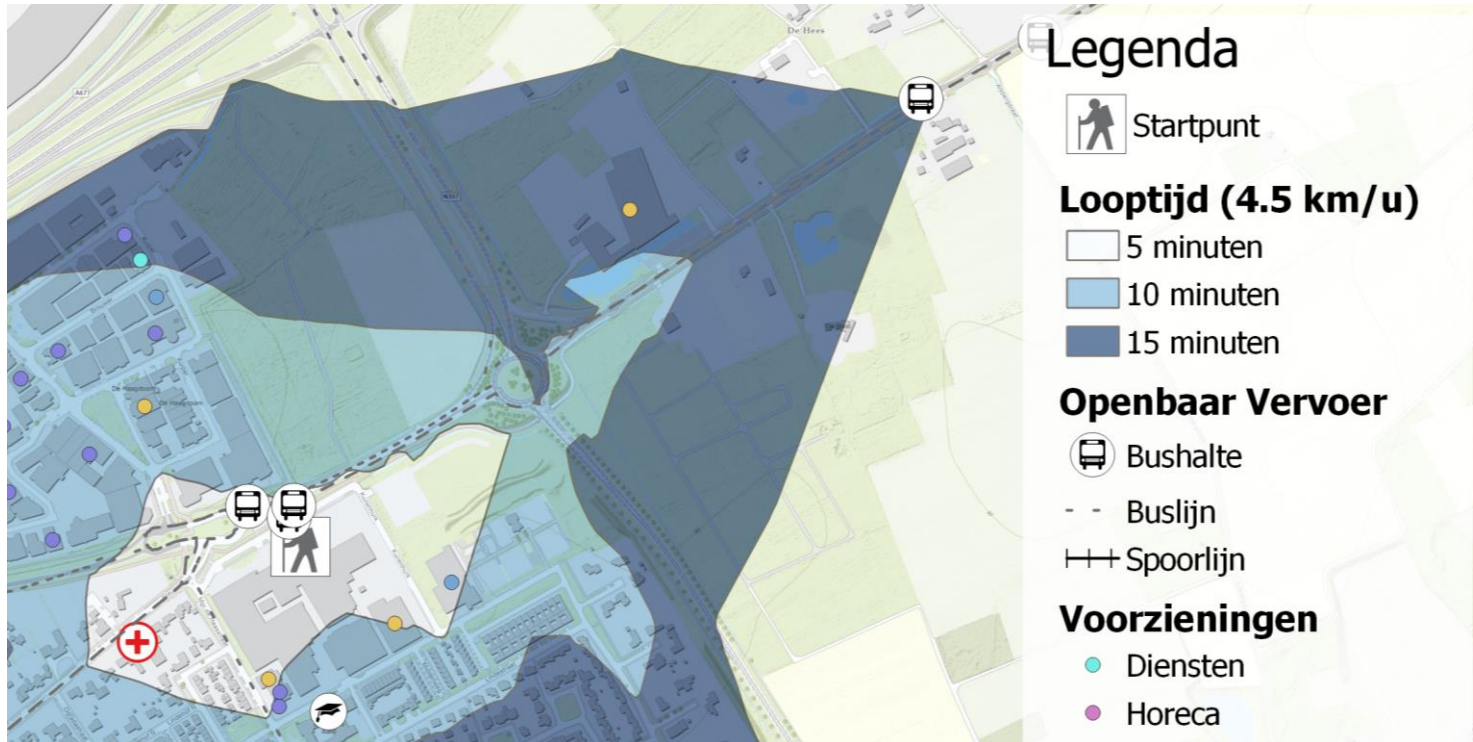
De gebiedsontwikkeling heeft goede voorzieningen op loopafstand.

STOMP: Trappen



Het centrum van Eersel met voorzieningen is vijf minuten fietsen en het hele dorp is bereikbaar binnen 10 minuten fietsten.

Veldhoven en ASML en het zuiden en westen van Eindhoven zijn goed bereikbaar per (elektrische) fiets (8-10 km afstand).



Naast de locatie ligt het busstation van Eersel met circa 4x per uur een bus naar Eindhoven CS. Dit duurt circa 40 min. Met minder busstops en 'gestrekte' lijnen is een snellere busverbinding mogelijk. Hierover zijn ook veel ontwikkelingen binnen de gemeente.



De snelle ontwikkeling van deelmobiliteit (Mobility as a Service) en mobiliteitshubs biedt kansen voor een betere bereikbaarheid en een slimmer duurzamer gebruik van de ruimte. Deelmobiliteit is geen doel op zich.

Voor de Wintermans locatie kan gedacht worden aan een dorpsbus bij het busstation.

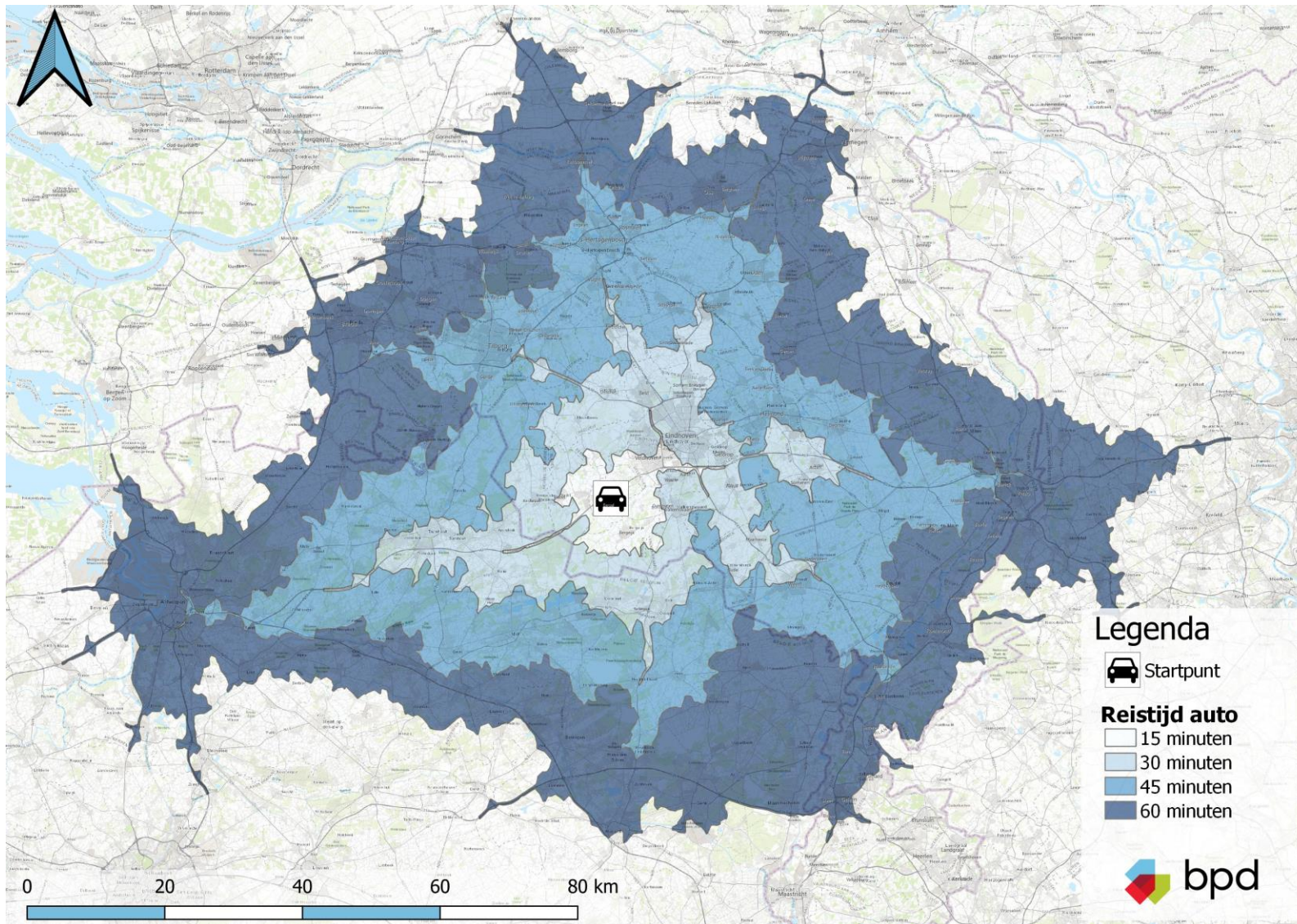


Oosterhout Slotjes



Belangrijkste doelgroepen voor deelauto's zijn de huishoudens die 1-2 keer per week een auto nodig hebben voor hun eerste of tweede auto.

STOMP: Autobereikbaarheid in 15-60 min



De Wintermanslocatie ligt in de buurt van de A67 afslag Eersel. Met de auto is Eindhoven in 15-30 minuten te bereiken, afhankelijk van locatie en verkeersdruk. Tilburg en Den Bosch zijn in 45 min bereikbaar en Breda en Antwerpen binnen een uur.

Database CBS:

De bron is *Kerncijfers wijken en buurten 2021* van het CBS. Het CBS heeft in deze database op wijk- en buurtniveau alle personenauto's meegenomen, dus ook op naam van bedrijven. Dit bestand wordt elk jaar geüpdatet en is actueel. Het gemiddeld autobezit per huishouden bevat geen bezoekende parkeerders, aangezien deze auto's uiteraard niet in het bezit zijn van de betreffende huishoudens. De bezoekende parkeerders zijn vaak wel opgenomen in de gemeentelijke parkeernormen. Dit kan gedeeltelijk het verschil verklaren tussen autobezit en een parkeernorm. De database van het CBS is nauwkeurig op het gebied van autobezit maar is niet onderverdeeld in doelgroepen of woningtypes.

Database Whooz:

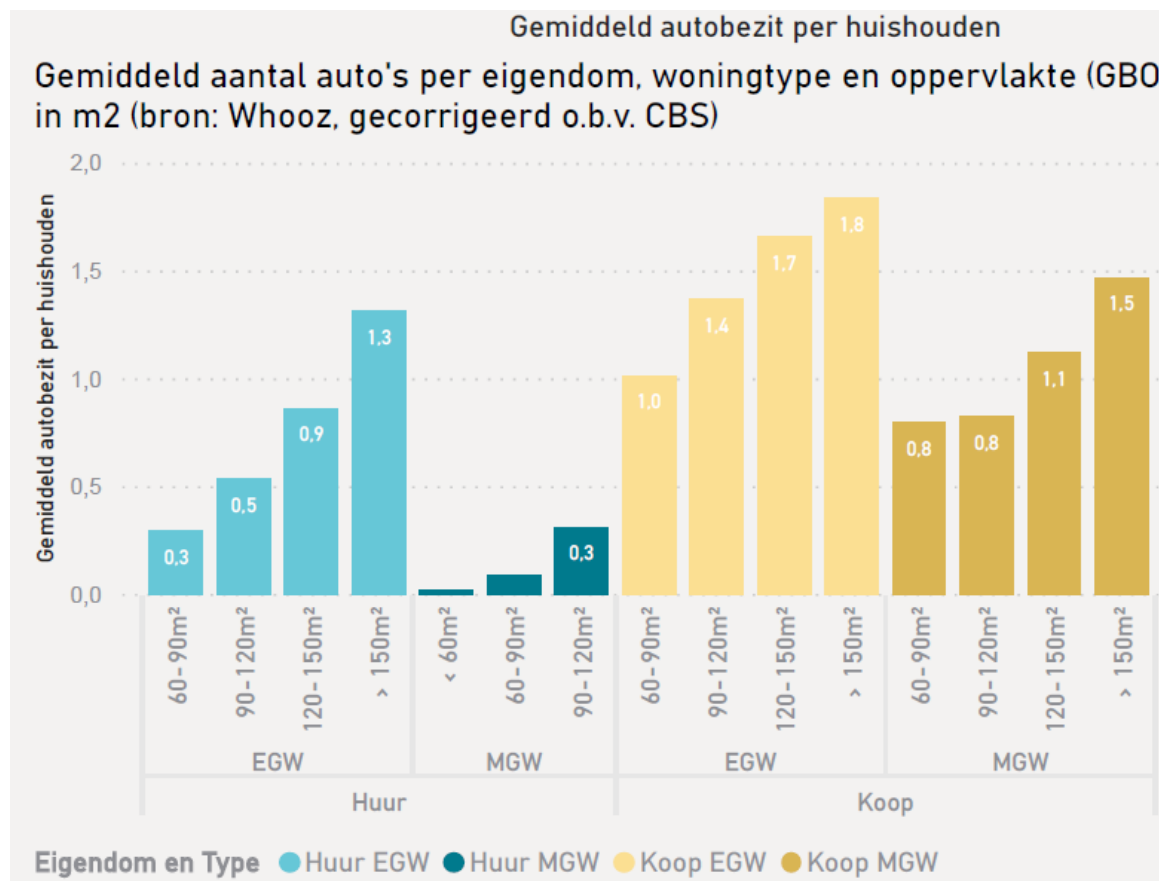
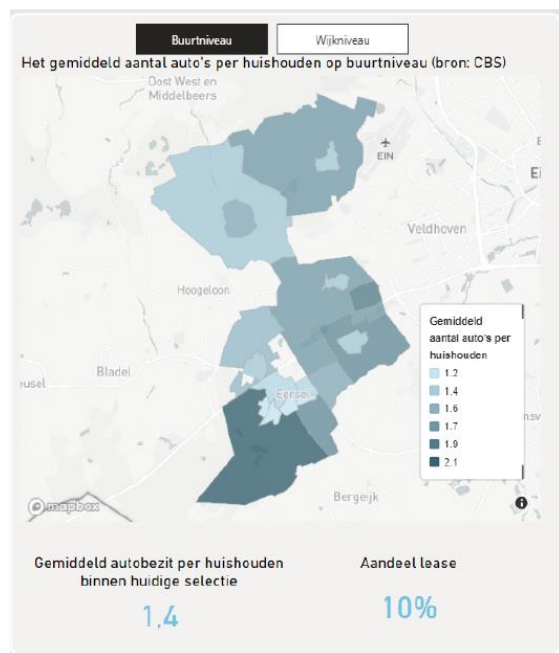
Voor het berekenen van het gemiddeld autobezit per doelgroep en woningtypen wordt de database van WHOOZ gebruikt. WHOOZ heeft een eigen database Carview, deze maakt wel een onderverdeling in doelgroep. Whooz berekent het aantal huishoudens aan de hand van het aantal adressen in BAG. Deze data laat het autobezit in het jaar 2022 zien en wordt elk jaar geüpdatet. Voor het uitsplitsen naar Whize segment berekenen we eerst de verhoudingen op basis van de zelf gecreëerde variabele.

Whooz gecorrigeerd op basis van CBS data:

Per wijk of buurt willen we in eerste instantie uitgaan van de waardes van het CBS. De cijfers van het CBS zijn betrouwbaarder omdat het CBS het aantal huishoudens berekent op basis van inschrijvingen in een gemeente. Deze verhoudingen brengen we in verband met het autobezit volgens CBS en daarmee wordt het gemiddeld autobezit per Whize segment bepaald. Dezelfde werkwijze wordt toegepast bij het berekenen van het autobezit per woningtypen. Op buurtniveau is er een betrouwbaarheid van minstens 80%.

Autobezit op basis van doelgroep of woningtypen:

Whooz heeft een ondersplitsing in autogebruik per doelgroep en woningtypen. De verdeling per woningtypen is nauwkeuriger dan per doelgroep omdat een doelgroep grotere afwijkingen heeft. Voor het bepalen van het autobezit wordt in dit mobiliteitsplan gekeken naar woningtypen.



Autobezit Eersel

Het gemiddelde autobezit in Eersel is 1,4 per huishouden en is boven het Nederlands gemiddelde. Dit is exclusief de opslag voor bezoekers parkeren.

In de linker grafiek is te zien dat het autobezit sterk verschilt per doelgroep en woningtype en daarmee per buurt. Het autobezit wordt groter naar toename van inkomen, huishoudensgrote en woninggrote. Van circa voor sociale huurappartementen 0,1 tot circa 2 voor grote koopwoningen.

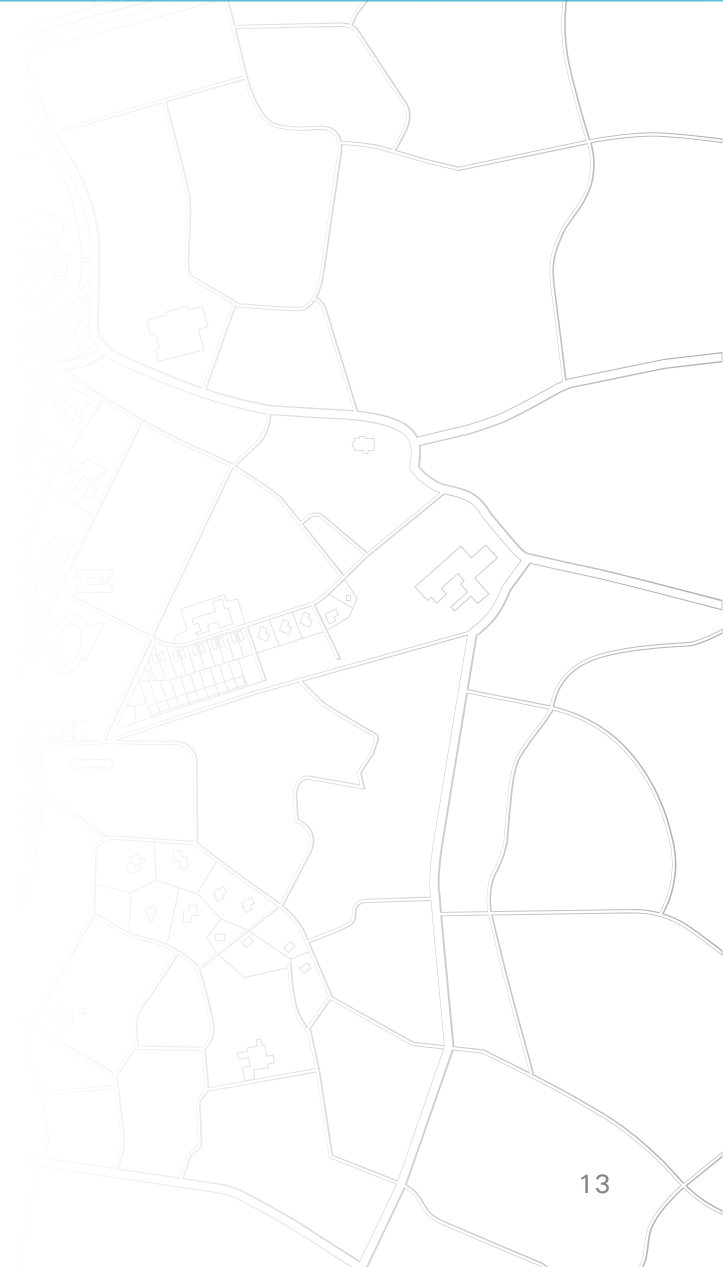
Kopers bezitten meer auto's dan huurders en bewoners van grondgebonden woningen hebben meer auto's dan appartement bewoners. Gemeente Eersel heeft veel tweekappers en vrijstaande woningen en dus is het verklaarbaar dat het autobezit hoger is dan het landelijk gemiddelde.

STOMP: Bezoekers parkeren woningen

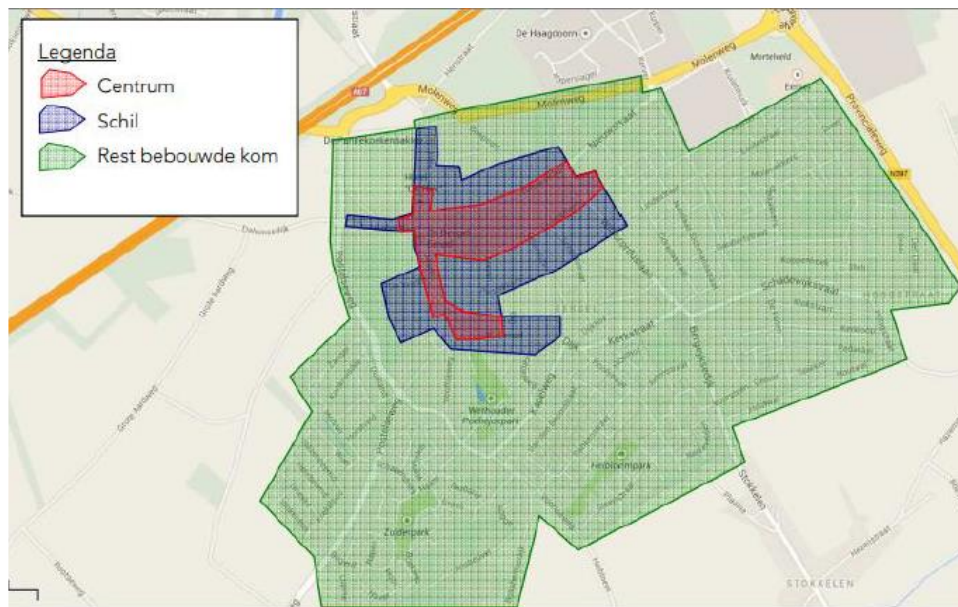
De CROW parkeerkengetallen gaan uit van 0,3 bezoekersparkeren per woning, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt naar woningtype. De gemeentelijke bezoekersnorm gaat ook uit van 0,3 parkeerplaats per woning.

Onderzoeken op basis van parkeerdata van parkeer adviesbureau SPARK, TU Delft, Sweco en Stienstra laten zien dat het werkelijke bezoekers parkeren voor centrum, schil en rest bebouwde kom gereguleerde gebieden lager liggen op circa 0,1 en in rest bebouwde kom niet gereguleerd op 0,15 per woning.

Er is geen reden om aan te nemen dat Eersel afwijkend is ten opzichte van dit onderzoek.



STOMP: Parkeerbeleid en behoefte



figuur 1: gebiedsindeling parkeernormen Eersel

Woning	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers ²
Koop, vrijstaand	2,0	2,3	2,5	2,6	0,3 pp per woning
Koop, twee-onder-een-kap	1,9	2,2	2,4	2,4	
Koop, tussen/hoek	1,7	2,0	2,2	2,2	
Koop, etage, goedkoop	1,5	1,6	1,8	1,8	
Koop, etage, midden	1,6	1,9	2,1	2,1	
Koop, etage, duur	1,8	2,1	2,3	2,3	
Huur, etage, midden/goedkoop	1,3	1,4	1,6	1,6	
Huur, etage, duur	1,6	1,9	2,1	2,1	
Huurhuis, sociale huur	1,5	1,6	1,8	1,8	
Huur, vrije sector	1,7	2,0	2,2	2,2	
Aanleunwoning, serviceflat	1,1	1,1	1,2	1,2	

tabel 2: Parkeernormen woningen

Het parkeerbeleidsplan van de gemeente Eersel is uit 2014 en gebaseerd op de CROW-kengetallen uit 2012. In 2018 zijn nieuwe CROW-kengetallen gepubliceerd.

De gemeentelijke parkeernormen (inclusief 0,3 bezoekersparkeren) staan in de linker tabel. Voor de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen woningtype en huur en koop. De parkeernormen in Eersel zitten in de bovenste helft van de CROW-bandbreedte en liggen circa 0,6 parkeerplaats per woning boven het minimum kengetal van CROW.

De Wintermans locatie valt nu onder de zone Buitengebied maar behoort na de ontwikkeling tot Rest bebouwde kom. Er zijn niet/nauwelijks verschillen tussen deze twee parkeerzones.

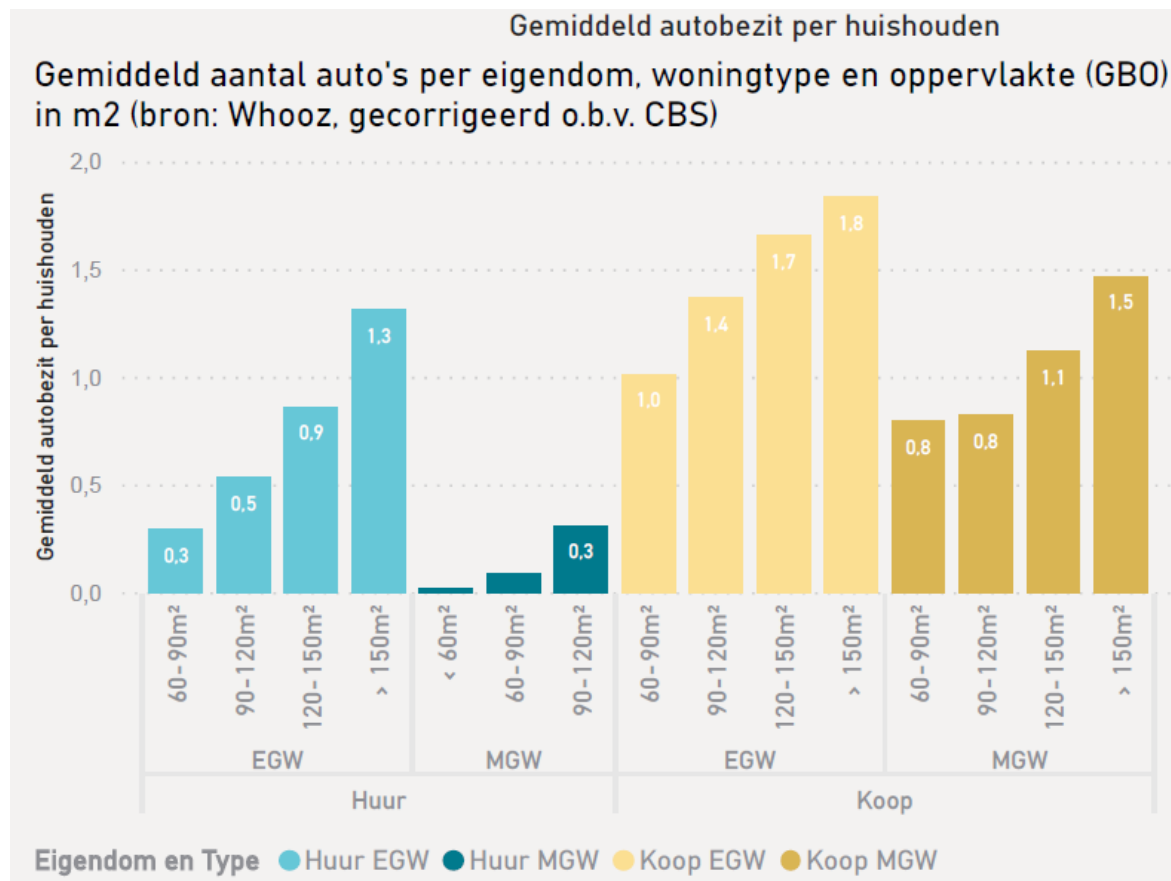
Afwijken van de normen is opgenomen in het parkeerbeleidsplan en is mogelijk met een goede motivering.

Woningprogramma

Gemeente Eersel telt 20.000 inwoners waarvan ruim de helft in de kern van Eersel. Het Wintermans terrein beslaat circa 4,5 hectare aan de rand van de kern. Op de locatie worden, in lijn met het beleid van de gemeente, 290 woningen gerealiseerd. Voor een onderbouwing en toelichting op het programma, zie hiervoor het stedenbouwkundig plan. Dit woningprogramma is de basis voor het mobiliteitsplan.

Categorie beleid gemeente Eersel		Programma stedenbouwkundig plan	Doelgroep	Woningtypen
Sociale huur	21%		Sociale huur 61 alleenstaande	XXS 2 kamer appartement
Midden huur	7%		20	
<215.000 koop	12%		36 Starter	XS 2 kamer appartement
215.000-295.000 koop	12%		46 Starten en senior	S Beneden en bovenwoning S grondgebonden woning met tuin 75 m2 en S verandawoning
295.000-355.000 koop	16%		44 Starter	
>355.000 koop	32%		27 Gezin	L rijwoningen en L verandawoning
			12 Gezin	Twee-onder-eenkapwoning L
			Senior en 6 alleenstaande	M 3-kamer appartementen
			16 Senior	M aanleun 3-kamer appartementen
			22 Senior	L aanleun 4-kamer appartementen
	100%		290	

Autobezit op basis van woningtype



Programma	Indicatieve GBO	Woningtypen	Autobezit per woningtype	Aantal parkeerplaatsen
61	50 m2	XXS 2 kamer appartement	0,1	6
20	Variabel	Zorgconcept	0,1	2
36	50 m2	XS 2 kamer appartement	0,8	29
46	75 m2	S Beneden en bovenwoning	1,0	46
44	90 m2	S grondgebonden woning met tuin 75 m2 en S verandawoning	1,4	62
27	118 m2	L rijwoningen en L verandawoning	1,4	38
12	118 en 150 m2	Twee-onder-eenkapwoning L	1,8	22
6	90 m2	M 3-kamer appartementen	0,8	5
16	90 m2	M aanleun 3-kamer appartementen	0,8	13
22	120 m2	L aanleun 4-kamer appartementen	1,1	24
290				247
		Bezoekers parkeren	0,15	44
		Totaal		291

Overeengekomen parkeernorm voor gebiedsontwikkeling Wintermans

Woningcategorie		Parkeernorm	Woningaantal	Aantal parkeerplaatsen te realiseren
Sociaal	Verpleegvoorziening	0,5	20	10
	XXS appartement	1,0	61	61
	XS appartement	1,45	36	52
	S-beneden bovenwoning	1,45	46	67
	S grondgebondenwoning	2,0	44	88
Duur	L rijwoning	2,1	27	57
	L 2-1 kap	2,1	12	25
	M appartement	2,0	6	12
	L appartement	2,0	0	0
	Aanleunwoning M	1,2	16	19
	Aanleunwoning L	1,2	22	26
			290	417

Voorstel duurzaam mobiliteitsconcept

Op basis van het woningprogramma en de uitkomsten van het STOMP principe willen we het volgende voorstel doen om af te wijken van het parkeerbeleid:

- De gemeentelijke parkeernorm wordt voor de locatie verlaagd met onderbouwing op basis van het autobezit. Op basis van het autobezit per woningtypen verwachten we dat er 291 parkeerplaatsen benodigd zijn in het plan. De gemeentelijke norm komen we uit op 417.
- Mocht in de toekomst blijken dat het parkeeroverschot groot is, kan bekeken worden of de norm in volgende fases onderbouwd gereduceerd kan worden.
- Vanuit de doelgroep bekijken we welk woningtype in basis één of twee parkeerplaatsen bij de woningen moeten kopen. Starters en senioren krijgen één parkeerplek, gezinnen twee.
- De parkeerplaatsen worden samen uitgegeven in een vereniging van beheer en lidmaatschap is verplicht.
- Bij de appartementen komt een gezamenlijke fietsenberging voor twee fietsplekken.
- De locatie Nieuwstraat wordt opnieuw ingericht met dubbel ruimte gebruik voor het busstation en de wijk. Deze kunnen worden gebruikt voor een eventuele tweede auto. Wijkbewoners maken in de avond en het weekend hier gebruik van, gebruikers van het OV tijdens werktijden.
- Kansen voor deelmobiliteit worden verkent bij uitwerking van het DO.



bpd

bouwfonds gebiedsontwikkeling