

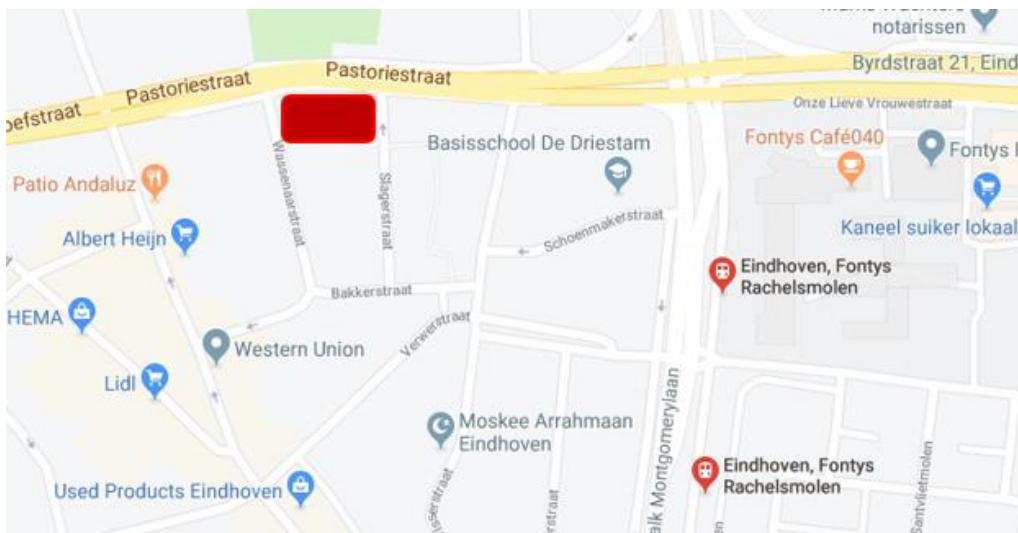
Memo

memonummer	02.2
datum	2 maart 2020
aan	Robbert Martens
van	Jacob Tiellemans
vrijgave	Paul KennesWout Berkers
project	Bestemmingsplan incl. onderzoeken Pastoriestraat Eindhoven
projectnr.	0454519.100
betreft	Mobiliteitsplan

1 Ontwikkeling

Strukton Worksphere is bezig met de planontwikkeling voor 32 appartementen aan de Pastoriestraat in Eindhoven. De ontwikkeling voorziet in 32 koopappartementen in de prijscategorie €250.000 tot €350.000. Het ontwikkelgebied ligt ingesloten tussen de Pastoriestraat, Wassenaarstraat en Slagerstraat. De gemeente Eindhoven verlangt bij nieuwe ontwikkelingen een mobiliteitsplan waarbij wordt ingegaan op de parkeerbehoefte en compenserende maatregelen waarmee de parkeerdruk mogelijk kan worden verlaagd. Strukton Worksphere heeft Antea Group gevraagd dit mobiliteitsplan te verzorgen.

Het ontwikkelterrein zal beschikken over een eigen (mogelijk afgesloten) binnenterrein waar parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het is de bedoeling om deze parkeerplaatsen te koop aan te bieden aan bewoners van dit woonblok, waarmee ze de beschikking krijgen over een “eigen” parkeerplaats. Door omwonenden is aangegeven dat de parkeerbehoefte bij voorkeur niet wordt afgewenteld op de parkeerplaatsen aan de Wassenaarstraat, Slagerstraat en omgeving.



Figuur 1.1 Locatie ontwikkeling Pastoriestraat

2 Parkeerbehoefteverlager©

De parkeerbehoefte van een ontwikkeling is afhankelijk van heel veel factoren. Smart Mobility maatregelen hebben invloed op de parkeerbehoefte doordat mensen anders gaan reizen en daardoor minder de (eigen) auto gaan gebruiken. Onder Smart Mobility maatregelen verstaan we haalbare, slimme maatregelen die een bijdrage leveren aan de mobiliteitskeuze van mensen. Dit betekent dat bijvoorbeeld zelfrijdende auto's nog geen onderdeel uitmaken van de Smart Mobility maatregelen, deze ontwikkeling ligt te ver in de toekomst en buiten de invloedssfeer van een ontwikkelaar of gemeente. Haalbare slimme maatregelen zijn bijvoorbeeld fiets- en/of autodeel systemen, realisatie van snelfietspaden en vraag gestuurd openbaar vervoer.

Met behulp van de Parkeerbehoefteverlager© van Antea Group is op basis van een viertal aspecten bepaald wat kansrijke Smart Mobility concepten zijn die bijdragen aan het verlagen van de parkeerbehoefte. De Parkeerbehoefteverlager© maakt gebruik van 4 variabelen die behoren bij de ontwikkeling en de plaats waar de ontwikkeling plaats gaat vinden. Het gaat daarbij om de volgende aspecten:

- Doelgroep van de ontwikkeling. Op basis van leefstijlen van Motivaction
- Beleidswaarden van gemeente Eindhoven
- Het Mobiliteitsbeleid van gemeente Eindhoven en de modaliteiten waar het meest op gestuurd wordt
- Herkomsten en bestemmingen van de toekomstige bewoners op basis van CBS cijfers

Uitkomst Parkeerbehoefteverlager©

Als input voor de Parkeerbehoefteverlager© is allereerst bepaald wat de doelgroep is voor de ontwikkeling aan de Pastoriestraat. Deze is gericht op young professionals en expats die modern en (rand)stedelijk willen wonen. Deze mensen zijn kritisch en open, en hechten veel waarde aan beleving. Dit zijn vaak ook mensen die niet noodzakelijkerwijs een auto hoeven te bezitten. Gezien het prijspeil van de woningen zal voor de meeste bewoners gelden dat dit een 2^e woning is in hun wooncarrière.

Naast bereikbaarheid kunnen Smart Mobility maatregelen ook andere beleidsdoelen dienen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Voor de ontwikkeling aan de Pastoriestraat is gekeken naar de visie van Eindhoven en de ligging van de ontwikkeling. Leefbaarheid, Ruimtelijke kwaliteit en Gezondheid zijn de belangrijkste beleidswaarden waar Smart Mobility in dit gebied een bijdrage aan kan leveren.

Gemeente Eindhoven heeft een Mobiliteit sturend beleid en zet sterk in op Fietsgebruik en het OV. Dit blijkt uit de visie "Eindhoven op Weg", waarin "Sturen en Innoveren" als een van de 3 belangrijke thema's wordt benoemd. Doelstellingen uit de visie zijn een toename van het aandeel te voet en fiets met beide 10%, een toename van het aandeel OV met 50% en een afname van het aandeel auto met 9%. Fiets en OV krijgen daardoor een zwaardere weging in de Parkeerbehoefteverlager©.

Op basis van CBS cijfers (zeer sterk stedelijk gebied) is bepaald wat de gemiddelde reisafstand (met name woon-werk) is van mensen die gaan wonen in de ontwikkeling aan de Pastoriestraat. Op basis van deze cijfers reist ruim 70% tussen de 0 en 5 km en circa 20% tussen 5 en 20 km. De rest reist buiten de regio.

Resultaat

Op basis van de ingegeven parameters komt naar voren dat inzetten op fietsstimulering de grootste bijdrage kan leveren aan het verlagen van de verplaatsingsbehoefte met de auto, en dus de parkeerbehoefte.

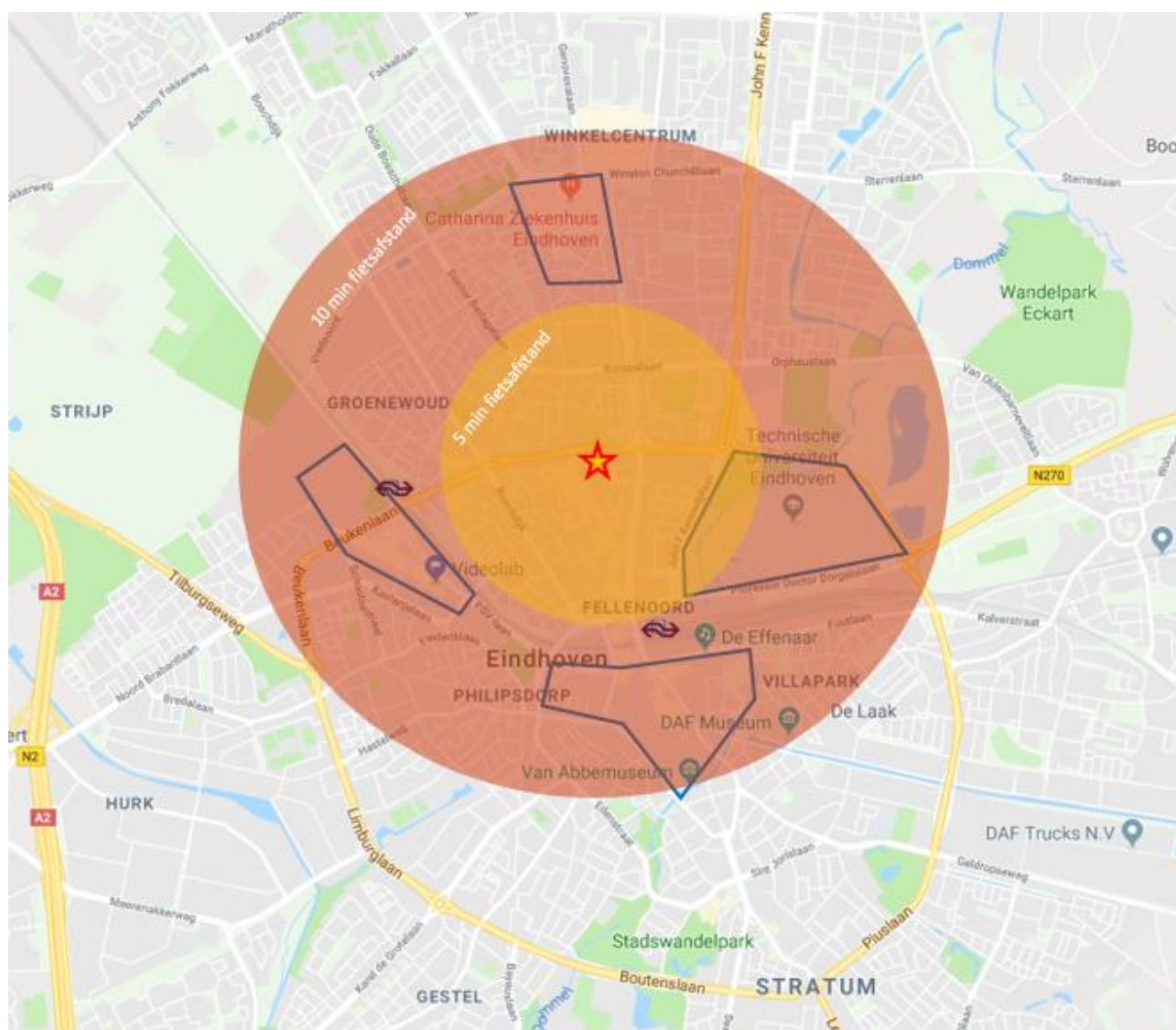
Het hoogste scoort goede fietsparkeervoorzieningen. Hiervoor zijn verschillende opties mogelijk waarbij veel fietsen geparkeerd kunnen worden en dit gecombineerd kan worden met groenvoorzieningen (zie Figuur 3.3). Fietsstimulering kan ook in de vorm van een beloningsapp (Bijv. Go Velo, Ring Ring (het voormalige B-Riders)) waarbij fietsers punten verdienen waarvoor leuke dingen te koop zijn. Een deelfietssysteem valt ook aan te bevelen. Doordat mensen op een laagdrempelige manier een fiets kunnen gebruiken maakt het aantrekkelijker om deze te gebruiken (denk bijvoorbeeld aan de doelgroep expats).

3 Parkeerbehoefte Pastoriestraat

De ontwikkeling aan de Pastoriestraat betreft 32 koopappartementen in de prijscategorie €250.000 tot €350.000. Gezien de ligging, prijs en doelgroep van de woningen zullen veel bewoners in Eindhoven werken dan wel met de trein reizen.

Gezien de ligging aan de rand van het centrum van Eindhoven zijn openbaar vervoer, fiets en te voet logische opties om te gaan reizen. Veel voorzieningen zijn op fiets afstand en het station is op 15 minuten loopafstand of 5 minuten fietsen. De Woenselse Markt is op enkele minuten loopafstand waar alle voorzieningen aanwezig zijn.

Belangrijke werklocaties zoals Stijp-S/Strijp-T, het Catharina Ziekenhuis, TU/e en het centrum liggen op 5 tot 10 minuten fietsafstand van het gebied. Ook station Eindhoven CS en Eindhoven Strijp liggen binnen de straal van 5 tot 10 minuten fietsafstand (zie Figuur 3.1).

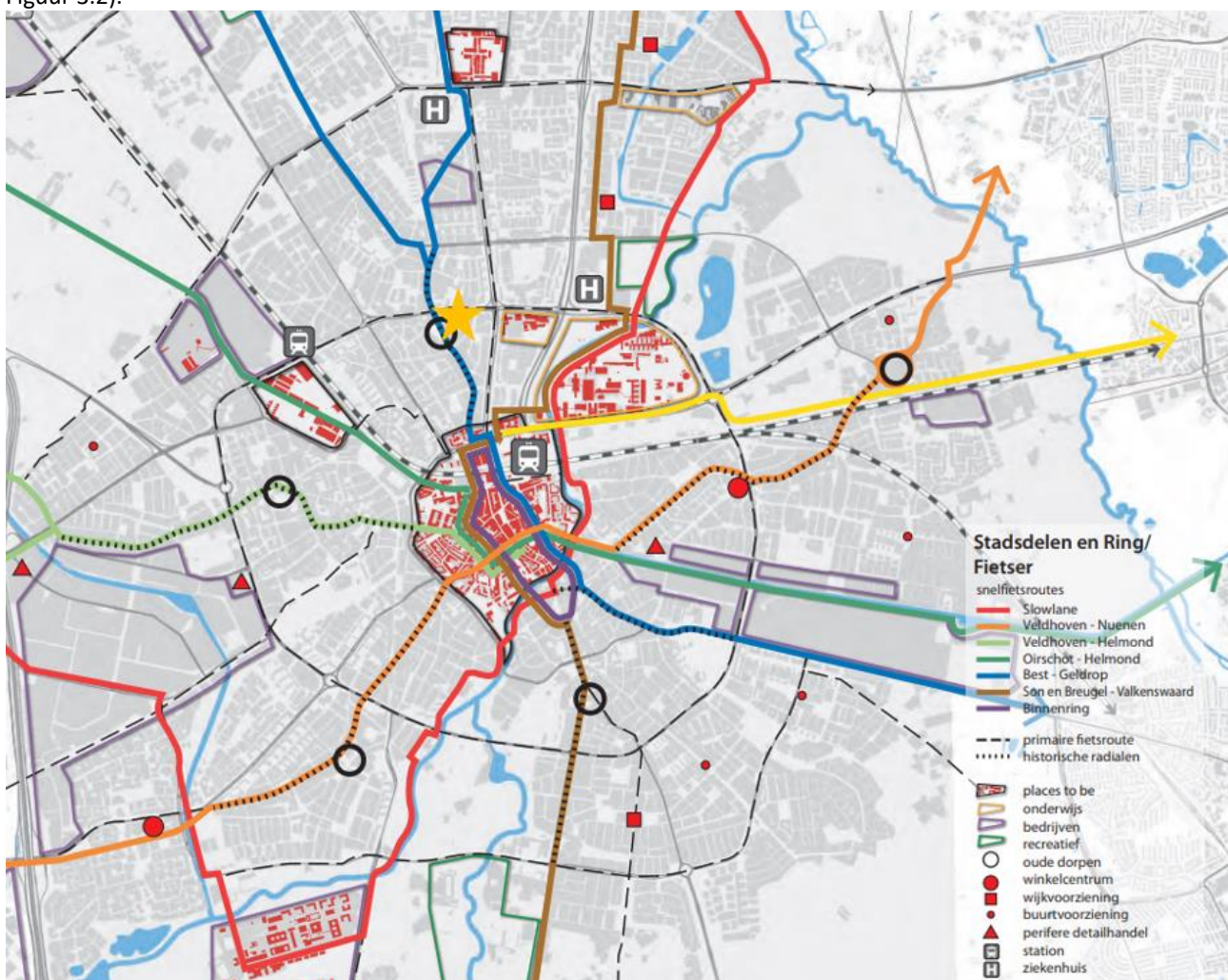


Figuur 3.1 Relatie tot werkbestemmingen (fietsafstand 5 tot 10 minuten)

3.1 Fietsvoorzieningen

Fietsen heeft veel voordelen. Zoals in het ambitiedocument van *Tour de Force "Schaalsprong Fiets"* (juni 2019) is beschreven houdt de fiets de stad bereikbaar, is het beter voor het klimaat (de helft van onze autoritten zijn korter dan 7,5 km, veel daarvan zou op de fiets kunnen) en is het gezond (regelmatige fietsers hebben 40% tot 50% minder kans op ziekteverzuim). Daarnaast is de fiets een voordeliger alternatief voor korte verplaatsingen dan een auto of openbaar vervoer. Dit maakt dat de fiets voor zowel de omgeving als voor de gebruiker een zeer interessant vervoersmiddel is.

In de verkeersvisie van gemeente Eindhoven is een snelfietsroute voorzien (Best – Eindhoven – Geldrop) die de Woenselse Markt verbindt met het Centraal Station. Dit betekent dat er een hoogwaardige fietsverbinding beoogd is vlak langs de ontwikkeling. Ook ligt het primaire fietsnetwerk langs de binnenring en dus langs de ontwikkeling (zie Figuur 3.2).



Figuur 3.2 Fietsverbindingen Eindhoven

Vanuit fietsambities, de nabijheid van bestemmingen en voordelen die het voor de gebruikers biedt bezien is inzetten op goede fietsvoorzieningen belangrijk. Hiervoor zijn een aantal maatregelen mogelijk.

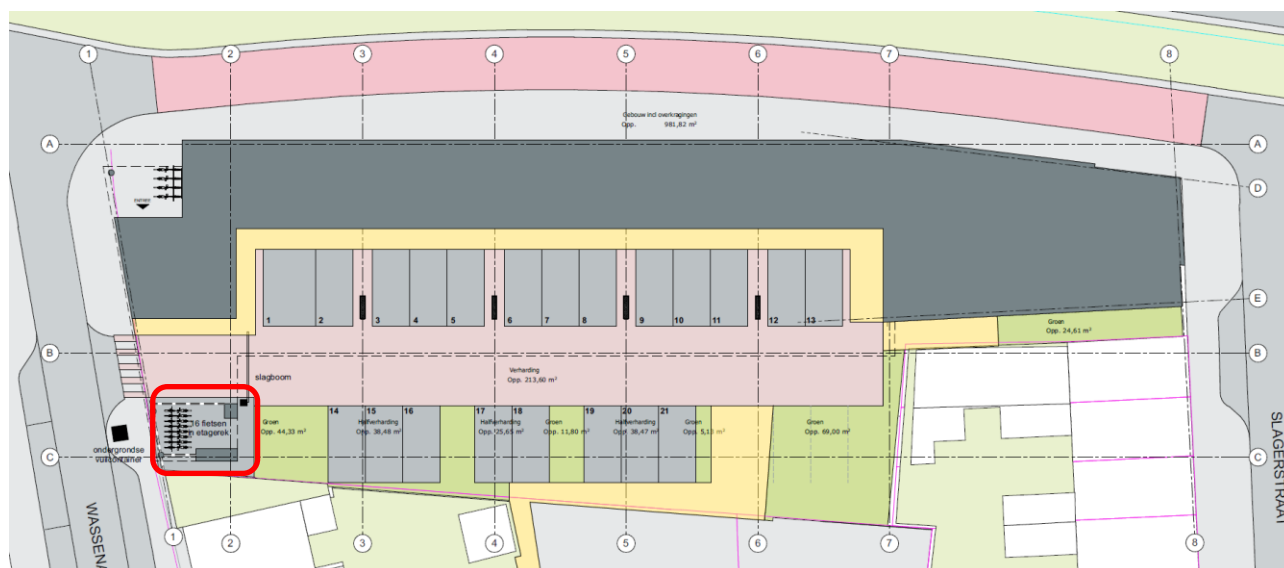
- Bewoners zullen hun fiets graag beschermd willen parkeren. Ieder appartement krijgt de beschikking over een eigen berging waarin meerdere fietsen geparkeerd kunnen worden. Belangrijk is dat deze bergingen goed afsluitbaar zijn.

- Voor bezoekers zijn ook goede en veilige fietsparkeervoorzieningen nodig. Gasten blijven doorgaans niet langer dan een dag maar wensen wel overdekt, beschut en beschermd te kunnen parkeren. Volgens de parkeernorm "Vaststelling Nota Parkeernormen" (2019) is er 0,2 bezoekersparkeerplaats per woning benodigd (in totaal 6,4). Hiervoor kan de ruimte rechts van de toegang (rode vlak in Figuur 3.4) worden benut in combinatie met één parkeervak. Om voldoende ruimte te creëren voor 28 fietsparkeerplaatsen kan gedacht worden aan etagerekken of parkeren in het groen.



Figuur 3.3 Parkeren in het groen en etagerekken

- Een fietsdeelsysteem. Binnen gemeente Eindhoven zijn er verschillende fietsdeelsystemen beschikbaar. Door enkele deelfietsen beschikbaar te hebben voor bewoners van het appartementencomplex kunnen zij gemakkelijk en snel gebruik maken van deze modaliteit. Hierdoor is een auto bezitten minder nodig. Voorbeelden van deelfietsystemen zijn: Hopperpoint, Goodmoovs (fietsen en elektrische auto's), Flickbike, Mobike of een eigen deelfiets. Deze systemen zijn al in gebruik en ontwikkeling, vaak ook al in Eindhoven.
- Een fietsapp is vaak gericht op forensen die door hun werkgever worden aangespoord om te gaan fietsen, of op forensen die op filegevoelige trajecten fietsen. Voor deze ontwikkeling is een fietsapp minder effectief.



Figuur 3.4 Plattegrond ontwikkeling Pastoriestraat

3.2 Deelauto

Naast het inzetten op goede fietsvoorzieningen is het plaatsen van een deelauto concept aan te bevelen. Algemeen wordt gesteld dat per deelauto 4 parkeerplaatsen minder gerealiseerd hoeven te worden. Het bedrijf Amber biedt in de regio Eindhoven een deelautosysteem aan en heeft een groot netwerk. Amber heeft een groot netwerk aan deelauto's en heeft bijvoorbeeld standplaatsen op Strijp-S (voor bewoners en bedrijven), TU/e en bij The Wall (Short Stay, gericht op Expats). Amber heeft besloten hubs (standplaatsen) en openbare hubs. Navraag bij Amber heeft echter opgeleverd dat voor relatief kleine ontwikkelingen zoals aan de Pastoriestraat geen nieuwe "privé" hubs worden gerealiseerd. Bewoners kunnen gebruik maken van de bestaande hubs van Amber. Aanvullend hierop kan mogelijk in de toekomst een nieuwe hub in de directe nabijheid worden gerealiseerd, bijvoorbeeld op de Woenselse Markt.



Het advies luidt daarom in het ontwikkelingsplan de ruimte voor het parkeren zodanig in te richten dat deze flexibel kan worden benut. Door de parkeervoorzieningen aan de zuidzijde van de binnenplaats in grasbetontegels vorm te geven leidt dit tot vergroening van de binnenplaats. Daarnaast biedt dit de mogelijkheid om flexibel met deze parkeerplaatsen om te gaan, aangezien het geen afgebakende parkeerplaatsen meer worden. Mogelijk kan in de toekomst een deel van deze strook worden gereconstrueerd tot openbare voorziening (bijv. speelterrein, binnentuin, sportveldje etc.).

4 Nieuwe parkeernormen 2019 gemeente Eindhoven

De gemeente Eindhoven wil de vraag naar parkeergelegenheid faciliteren op een zodanige wijze dat de bereikbaarheid van zowel de stad in zijn geheel als de verschillende delen daarvan (het centrum, de woonwijken, de bedrijventerreinen e.d.) kan worden gewaarborgd en de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft of verbetert. Nieuwe woon- en werkvormen moeten mogelijk zijn en het bijbehorende parkeeraanbod dient daarmee in overeenstemming te worden gebracht. Een tekort aan parkeercapaciteit kan een bron van overlast in een (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is noodzakelijk bij het oplossen van het parkeervraagstuk.

Bepaling normatieve parkeerbehoefte en mobiliteitscorrectie

- De ontwikkeling Pastoriestraat (32 woningen) leidt conform de rekenmodule parkeernormen tot een absolute parkeerbehoefte van 32,8 parkeerplaatsen. Dit aantal is inclusief 9,6 parkeerplaatsen voor bezoekers.
- De correctie van het aanwezigheidspercentage leidt tot 29 benodigde parkeerplaatsen op basis van de maatgevende aanwezigheidspercentage (90% bewoners; 80% bezoekers) op een werkdagavond voor zowel bewoners als bezoekers. De correctie voor de nabijheid van een HOV halte leidt tot een verdere reductie van 8 parkeerplaatsen.
- In totaal zijn dus 21 (29 - 8; **21**) parkeerplaatsen toegestaan.

Dubbelgebruik

De mogelijkheid tot dubbelgebruik is getoetst naar functie van de ontwikkeling. Wanneer gelijktijdig woon- en werkfuncties worden ontwikkeld is het goed mogelijk parkeerplaatsen voor dubbelgebruik in te richten. In geval van deze ontwikkeling is dit niet aan de orde, aangezien enkel woningen worden gerealiseerd.

Effect in de praktijk

Conform deze berekening is het niet mogelijk om voor iedere woning een eigen parkeerplaats te realiseren én om bezoekers op eigen terrein te laten parkeren. Enkele parkeerplaatsen vrijhouden voor bezoekers zal in de praktijk niet werken, aangezien bewoners daar zullen gaan parkeren. Dit geeft dan tevens scheve gezichten richting bewoners die wel een parkeerplaats hebben gekocht. Eigen parkeerplaatsen kunnen wel worden gebruikt om bezoekers te faciliteren.

Bezoekersparkeren anders faciliteren

Wel zijn er kansen om het parkeren voor bezoekers elders plaats te laten vinden. Omdat het gewenst is de bestaande parkeerplaatsen in de stad zo goed mogelijk te benutten, schrijft gemeente Eindhoven voor dat de parkeeropgave wordt ingevuld met private en/of openbare ongebruikte parkeerplaatsen. In de schilwijken en het restgebied staat de gemeente het gebruik van maximaal 10 openbare parkeerplaatsen toe bij een nieuwe planontwikkeling, mits binnen een acceptabele loopafstand tot 200 meter). In de nabijheid van de Pastoriestraat zijn hiervoor 2 locaties mogelijk (zie Figuur 4.1), de huidige parkeerdruk hiervan is onbekend:

- Pastoriestraat 145 (loopafstand ca. 60 meter). In samenspraak met de gebouw beheerder zouden afspraken gemaakt kunnen worden over het dubbelgebruik van de parkeerplaatsen buiten kantoor tijden. Dit gebouw heeft een kantoorfunctie, waardoor met name overdag er auto's geparkeerd staan. Dit parkeerterrein zou benut kunnen worden om bezoekers in de nabijheid van het ontwikkelgebied te laten parkeren. Het parkeerterrein achter het gebouw aan de Pastoriestraat 145 is afgesloten middels een slagboom.
- Woenselse Markt (loopafstand ca. 200 meter). Op de Woenselse Markt geldt tot 21:00 een parkeertarief van € 0,60 per uur (maximaal tarief €3,50 per dag).

Deze parkeerplaatsen kunnen worden gezien als overloop voorzieningen. Voor het parkeerterrein Woenselse Markt mag worden verwacht dat er in de avond voldoende capaciteit beschikbaar om eventueel parkerende bezoekers te kunnen faciliteren.



Figuur 4.1 Geschikte parkeerlocaties voor bezoekers

Mobiliteitsfonds

Het is ook mogelijk om middels een bijdrage aan het Mobiliteitsfonds van gemeente Eindhoven het tekort aan parkeerplaatsen af te kopen. Afkoop voor opvang van een (deel van de) parkeeropgave in het openbare aanbod is mogelijk op voorwaarde dat uit onafhankelijk parkeeronderzoek blijkt dat binnen de maximale loopafstanden van de nieuwe functie(s) de parkeerbezetting onder de 90% blijft met toevoeging van de benodigde parkeerbehoefte. Er worden dan geen vaste parkeerplaatsen toegewezen aan de ontwikkeling. De gemeente staat het gebruik van maximaal 10 openbare parkeerplaatsen toe. Dit betekent dat de parkeerbehoefte voor bezoekers, zijnde 9,6 parkeerplaatsen, in de openbare ruimte afgekocht zou mogen worden.

Fietsparkeren

Op basis van de nieuwe parkeernormen dient er voor 112 fietsen parkeervoorzieningen gerealiseerd te worden. Iedere woning krijgt de beschikking over een eigen berging van ca. 5 m². Een fiets neemt ongeveer 1,3 m² ruimtebeslag in¹, inclusief steekruimte biedt dit voldoende ruimte om 3 fietsen te kunnen parkeren. Voor de overige 16 fietsen (112 totaal – (32 woningen * 3 fietsen)) zal een openbare fietsenstalling gerealiseerd dienen te worden op het binnenterrein.

¹ Bron: <https://www.gidsduurzamegebouwen.brussels.nl/3-afmetingen-van-de-fietsen.html?IDC=7732>

5 Conclusie

Conform het gemeentelijk beleid is in dit onderzoek nagegaan welke kansrijke (mobiliteits)maatregelen er zijn om de parkeerbehoefte te verlagen. Voor de woningbouwontwikkeling aan de Pastoriestraat is het met name kansrijk het fietsgebruik te stimuleren. Er is een hoogwaardige doorgaande fietsvoorziening voorzien nabij de Pastoriestraat en de locatie ligt aan het hoofdfietsrouten netwerk. Belangrijke (werk)locaties, voorzieningen en stations zijn goed bereikbaar met de fiets. Door goede fietsparkeervoorzieningen voor zowel bewoners als bezoekers te realiseren en eventueel een deelfietsstelsel te installeren wordt fietsgebruik meer gestimuleerd. Nabij de ontwikkellocatie is een HOV bushalte met een snelle verbinding richting het treinstation. Een deelauto systeem draagt daarnaast bij aan het verlagen van het autobezit, de noodzaak wordt lager als er deelauto's beschikbaar zijn. Vooral nog is de bekendste aanbieder (Amber) niet van plan haar eigen deelauto's te plaatsen bij woningen. Op termijn is dit wellicht mogelijk in de nabijheid, bijvoorbeeld op de Woenselse Markt. De bewoners van de Pastoriestraat kunnen daarom gebruik maken van bestaande hubs van Amber.

Ondanks dat er in de omgeving van de Pastoriestraat voldoende openbare parkeervoorzieningen beschikbaar zijn aan de straat, is het nadrukkelijk niet de bedoeling deze te benutten om in de primaire parkeerbehoefte van de ontwikkeling aan de Pastoriestraat te voorzien. Wel kunnen beschikbare parkeerterreinen (achter kantoorlocatie Pastoriestraat 145 en op de Woenselse Markt) benut worden voor het faciliteren van het bezoekersparkeren. Hiervoor zijn een parkeerdrukonderzoek benodigd om de beschikbare capaciteit vast te stellen, eventueel afspraken met de gebouwbeheerder van Pastoriestraat 145 en/of dient een bijdrage geleverd te worden aan het Mobiliteitsfonds van gemeente Eindhoven.

Dit resulteert erin dat 21 parkeerplaatsen conform de huidige parkeernorm kunnen worden gerealiseerd op eigen terrein. Dit is inclusief de verlaging van het aantal parkeerplaatsen vanwege de ligging nabij een HOV bushalte.