

Advies : De 4 Leeuwen - Parkeren

Datum : 28 maart 2019
Opdrachtgever : Alwel
Ter attentie van : mevrouw Marieke Keyzer
Projectnummer : P01444
Opgesteld door : Tjing Au, Jochem Rietbergen

Parkeren

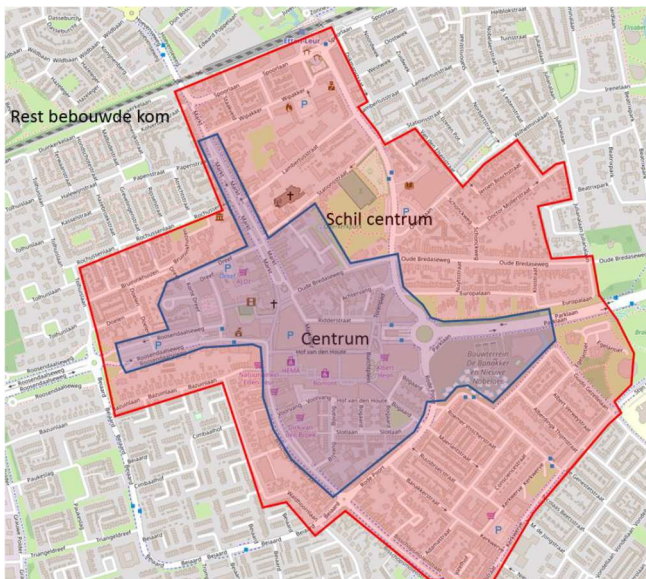
ALWEL heeft het kantoor 'de 4 leeuwen' aan het Stationsplein in Etten-Leur aangekocht met als doel het pand te transformeren naar ongeveer 75 kleine (<50 m²) sociale huurappartementen. Daarnaast gaat het pand voorzien in gemeenschappelijke ruimten voor wassen, drogen, ontmoeten, sporten etc. (circa 200m²) en is er ruimte om een binnentuin of binnengang, bergingen en 35 parkeerplaatsen aan de zijde van de Dijkmanstraat te realiseren.

De vraag naar kleine en goedkope huurappartementen onder de Etten-Leurse jongeren is heel groot. Om deze reden zal Alwel de appartementen verhuren aan jongeren tussen 18 en 30 jaar, waarbij juridisch wordt vastgelegd in de huurovereenkomst, dat men op 30-jarige leeftijd dient te vertrekken. Op deze manier kan Alwel de appartementen behouden voor de jongeren. Gelet op de omvang van de appartementen, de doelgroep en de stimulerende maatregelen van Alwel kan worden betoogd dat hier sprake is van de verhuur van kleine studio's dan wel van kamer-verhuur voor niet studenten (zelfstandig).

In onderstaande notitie is ingegaan op de verwachte parkeerbehoefte voor deze doelgroep.

Parkeernormen Etten-Leur

De gemeente Etten-Leur hanteert de 'notitie parkeernormen' en de publicatie CROW 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' als toetsingskader voor ruimtelijke initiatieven. Blijkens de notitie van de gemeente ligt het plangebied in de zone 'schil centrum' binnen een 'sterk stedelijk' gebied (zie hiervoor ook onderstaande figuur). De gemeente heeft daarbij aangegeven dat onderhavige appartementen onder de hoofdgroep 'kamerverhuur, niet student (zelfstandig)' valt (zie ook bovenstaande paragraaf). Op basis van de huidige kencijfers is er in deze gevallen sprake van een parkeernorm tussen de 0,5-0,6 parkeerplaatsen per woning. Op grond van de CROW publicatie nummer 381 geldt voor deze categorie een (gemiddelde) parkeernorm van 0,55 parkeerplaats per woning (uitgaande van een schil centrumgebied, inclusief 0,2 parkeerplaatsen toe te rekenen als 'aandeel bezoekers').



Berekende parkeerbehoefte

Parkeerbehoefte bij 75 appartementen (op basis van een gemiddelde norm in een centrumlocatie)

Indien we rekenen met een totaal van 75 appartementen zijn er nominaal in totaal 42 parkeerplaatsen benodigd (zie ook onderstaande figuur 1.1).

Toekomstige situatie			
Functie	Aantal (st.)	Parkeernorm (pp/won.)	Parkeerbehoefte
Woning	75	0,55	42

Figuur 1.1: Benodigd aantal parkeerplaatsen.

Indien er wordt gelet op de aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers (zie figuur 1.2 en 1.3) kan er een duidelijker beeld worden verschaft van het totaal aan benodigde parkeerplaatsen per dagdeel.

Hierbij zijn met name de zaterdagavond en in mindere mate de overige werkdag avonden maatgevend. Rekening houdend met de aanwezigheidspercentages komen we tot de volgende berekeningen:

	Werkdag ochtend	Middag	Avond	Koop-avond	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%

Zaterdagavond

Toekomstige situatie					
Functie	Aantal (st.)	Parkeernorm (pp/won.) bewoners	Parkeernorm (pp/won.) bezoekers	Parkeerbehoefte (pp) bewoners	Parkeerbehoefte (pp) bezoekers
Woning	75	80% van 0,35	100% van 0,2	21	15

Figuur 1.2: Benodigd aantal parkeerplaatsen (inclusief aanwezigheidspercentage).

Overige avonden (geen koopavond)

Toekomstige situatie					
Functie	Aantal (st.)	Parkeernorm (pp/won.) bewoners	Parkeernorm (pp/won.) bezoekers	Parkeerbehoefte (pp) bewoners	Parkeerbehoefte (pp) bezoekers
Woning	75	90% van 0,35	80% van 0,2	24	12

Figuur 1.3: Benodigd aantal parkeerplaatsen (inclusief aanwezigheidspercentage).

Parkeerbehoefte exclusief aanwezigheidspercentages

Op basis van de beschikbare tekeningen kunnen binnen het plangebied maximaal 35 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Wanneer er wordt uitgegaan wordt van een totale parkeervraag van 42 parkeerplaatsen (zonder toepassing correctie dubbelgebruik/aanwzigheidspercentage, is er een theoretisch tekort van 7 parkeerplaatsen (zie figuur 1.1).

Parkeerbehoefte inclusief aanwezigheidspercentages

Indien het dubbelgebruik/aanwzigheidspercentage wordt toegepast, is op de drukste moment van de dag in theorie een berekend aantal van 36 parkeerplaatsen nodig. Ervan uitgaande dat bewoners op eigen terrein parkeren, ontstaat er een maximaal berekend theoretisch tekort van 1 parkeerplaats.

Onderbouwing ter verantwoording aanvaardbaarheid reductie parkeerbehoefte

Het is zeer aannemelijk dat er sprake is van een overschatting van de parkeerbehoefte voor bewoners. Alwel stimuleert om de bewoners (jongeren onder de 30 jaar) op alternatieve wijze in hun mobiliteit te voorzien. Via toewijzing en de huurovereenkomst regelt Alwel dat de jongeren via de servicekosten betalen voor een deelauto en dat ze geen parkeervergunning van de gemeente krijgen. Op deze manier wil Alwel een modern complex creëren waar het prettig samen wonen is voor de jongeren en waar het aangenaam is omdat groen plaats maakt voor blik. Ook voor de omwonenden is dit aangenamer en profiteren zij mee van het deel-auto gebruik. Daarnaast wordt getracht dat in de huurovereenkomst wordt opgenomen dat er geen parkeerruimte is voor eigen auto's bij het complex, met uitzondering van de 35 parkeerplaatsen voor deelauto's en bezoekers. Deze contractuele verplichting wordt tevens meegenomen in het toewijzingsbeleid.

Mobiliteitsconcept (onderbouwing van de lagere parkeerbehoefte voor bewoners)

In de ontwikkeling wordt een nieuwe, trendy woongebouw voor jongvolwassenen ontwikkeld waar gezond, gemeenschappelijk gebruik van voorzieningen en samenleven centraal staan. Dit is dus geen 'doorsnee' appartementencomplex. Met slimme mobiliteitsconcepten wordt gezorgd voor een aangenaam duurzaam leefklimaat met oog voor de menselijke maat. Autogebruik wordt daarom zoveel mogelijk beperkt. Ingezet wordt op lopen, fietsen en gezamenlijk gebruik van vervoermiddelen (deelauto's en openbaar vervoer).

De locatie ligt op fietsafstand van de belangrijke bestemmingen in het centrum van Etten-Leur. Via de Anna van Berchemlaan en Stationsstraat is het centrum te voet te bereiken binnen 10 minuten. Station Etten-Leur bevindt zich tegenover het complex en is daarmee slechts binnen 1 minuut loopafstand te bereiken. Gezien de ligging van het station en spoorlijnen zijn andere grote steden per openbaar vervoer makkelijk te bereiken. Vanwege de nabijligging van het station zijn bushaltes eveneens op korte afstand aanwezig van het plangebied.

Dit project speelt in op de duurzame mobiliteitsbehoefte door gebruik te maken van:

- deelgebruik ('carsharing' en deelfietsen);
- stimuleren van de goede langzaam verkeersverbindingen;
- stimuleren van goede verbindingen van het openbaar vervoer.

Compact parkeren

Het plan gaat uit van geconcentreerd parkeren op eigen terrein. De woningen hebben geen eigen parkeerplaats en delen de parkeerplaats met de bezoekers van de woningen. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen leidt ertoe dat efficiënt wordt omgegaan met de ruimte. Zoals reeds eerder is aangevoerd kan de parkeerbehoefte van bewoners worden voorzien en ligt het zwaartepunt van bezoekers van de woningen anders dan bij de bezoekers van de omliggende stedelijke voorzieningen.

In de omgeving van het gebouw geldt zowel vrij als betaald parkeren. Hierdoor wordt gestimuleerd om gebruik te maken van de parkeercapaciteit op eigen terrein. Vanwege de aanwezigheid van vrije parkeerzones kunnen er nadelige effecten ontstaan op deze parkeerterreinen. Hierbij wordt gedacht aan eventuele parkeerproblemen tegenover het politiestation op het Stationsplein en de parkeerplaatsen langs de Spoorlijn bij tankstation 'BP Spoorzicht'. Deze parkeerterreinen liggen op circa 30-50 meter van het nieuwe complex. Niet kan worden uitgesloten dat bewoners of bezoekers hun auto hier parkeren. Daarom wordt onderzocht of door de onderhavige ontwikkeling problemen kunnen ontstaan op deze aangrenzende parkeerterreinen (parkeerdrukmeting/controletelling als nulmeting). Eventueel kan na dit onderzoek worden gekozen om bijvoorbeeld het instellen van parkeerzones of betaald parkeren. Hiermee wordt eveneens gestimuleerd dat bewoners en bezoekers gebruik maken van andere voorzieningen zoals de fiets of het openbaar vervoer.

Uitgangspunten voor het uitvoeren van een dergelijk onderzoek zijn als volgt:

1. Er wordt door partijen gezamenlijk een kaart gemaakt waarop duidelijk is aangeduid in welk gebied gemonitord gaat worden.
2. De met de monitoring gemoeide kosten zijn volledig voor rekening van Alwel.

3. Na het sluiten van de anterieure overeenkomst vindt een nulmeting plaats om de huidige stand van zaken op te nemen (de bezettingsgraad).
4. De eerste twee jaar na ingebruikname van het complex zal elk half jaar worden gemonitord, de jaren daarna elk jaar. Op basis van deze tussenevaluaties kan dit mobiliteitsplan bijgesteld worden indien de resultaten daar aanleiding toe geven.
5. Eindevaluatie vindt plaats vijf jaar na volledige ingebruikname van het nieuwe complex.
6. Monitoring zal plaatsvinden op momenten dat er een theoretisch tekort kan ontstaan; avond/nacht
7. Elementen die gemonitord worden zijn in ieder geval:
 - a. Bezettingsgraad van het bij het complex behorende eigen parkeerterrein.
 - b. Gebruik deelauto's; hoe vaak worden deze door het jaar heen door afzonderlijke gebruikers gebruikt.
 - c. De hoeveelheid aanvragen voor parkeervergunningen en garageabonnementen door bewoners van de adressen die in het complex zijn voorzien.
 - d. De hoeveelheid juridische bezwaren/beroepen die wordt aangetekend tegen de genomen maatregelen.
 - e. Eventuele andere ontwikkelingen in de directe omgeving die leiden tot een hogere parkeerdruk in het monitoringsgebied en hoe deze in samenspraak met de gemeente dient te worden verdisconteerd in de monitoring.
8. Op basis van de uitkomsten van de monitoring van bovengenoemde aspecten, toetst de gemeente Etten-Leur (in samenspraak met Alwel) of het mobiliteitsplan naar behoren functioneert.
9. Financiële consequentie: Alwel betaalt de mogelijke realisatie van extra parkeerplaatsen.
10. Indien partijen een dispuut hebben over de beantwoording van de voorgaande twee punten leggen zij dit voor bindend advies voor aan een gezamenlijk aan te wijzen onafhankelijke deskundige.

Deelauto's

De doelgroep waarvoor gebouwd wordt, staat open voor het delen van allerlei zaken waaronder vervoermiddelen. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten. Op deze locatie worden deelauto's aangeboden. Veel verschillende onderzoeken zijn beschikbaar naar de effecten van autodelen op het autobezit. Uit deze onderzoeken (van onder andere Goudappel Coffeng) blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners met 15 tot 30% gereduceerd kan worden ten gevolge van het stallen van deelauto's. In het plan worden deelauto's ingezet als alternatief voor eigen autobezit. Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- deelauto's binnen de ontwikkeling (op eigen terrein) beschikbaar moeten zijn;
- variëteit wordt geboden in het aanbod van de deelauto's;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden aan de gebruikers van de deelauto's, bijvoorbeeld door een huismeester die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoonmaken;
- een effectief en eenvoudig reserveersysteem, bijvoorbeeld het ontwikkelen van een app waarmee reserveringen en beschikbaarheid makkelijk kan worden gecontroleerd.

De bewoners van het nieuwe wooncomplex kunnen in de toekomstige situatie gebruik maken van deelauto's. Het uitgangspunt is om 1 deelauto per 30 bewoners beschikbaar te stellen. Voor het complex met 75 appartementen ligt het in de lijn der verwachting dat het pand in totaal circa 120 bewoners zal tellen. Dit betekent 4 deelauto's. Eén deelauto kan 4 auto's vervangen, maar moet wel geparkeerd worden. De reductie betreft dan maximaal 3 parkeerplaatsen per deelauto, wat in dit geval dus zorgt voor een reductie van 12 parkeerplaatsen.

Stimuleren andere vervoersmodaliteiten: fiets/ voet/ openbaar vervoer

Andere alternatieven voor de auto zijn de fiets, de benenwagen en het openbaar vervoer. Ingezet wordt op goede en veilige fietsenstallingen voor bewoners en hun bezoekers. Tevens worden er leenfietsen beschikbaar gesteld om zo het gebruik van de fiets te stimuleren. De looproutes naar de omliggende gebieden en halten van het openbaar vervoer zijn kort, gestrekt en comfortabel.

Bezoekersparkeren

Verder is het aannemelijk dat indien er sprake is van een piek in bezoekers, de auto's van deze bezoekers kunnen worden opgevangen op omliggende parkeerterreinen in de omgeving (afstand <200 meter). Gelet op de aanwezigheidspercentages voor bezoekers van woningen ligt het zwaartepunt niet gelijk aan dat voor de stedelijke voorzieningen in de omgeving (met name kantoren, maatschappelijke voorzieningen en gebruikers van het station). Met andere woorden op de momenten dat de parkeervraag vanuit de bezoekers van de woningen het grootst is, is de behoefte aan parkeerplaatsen voor de andere voorzieningen niet maximaal. Naar verwachting is het aanvaardbaar dat de parkeerplaatsen op de openbare straat worden benut om te voorzien in de parkeerbehoefte. In theorie dient aangetoond te worden dat er op de maatgevende momenten tenminste 1 parkeerplaats (bij 75 eenheden inclusief correctie dubbelgebruik/aanwezigheidspercentage) tot maximaal 7 parkeerplaatsen (bij 75 eenheden exclusief dubbelgebruik/aanwezigheidspercentage) in het openbaar gebied beschikbaar moet zijn.

Gelet op de aanwezige functies (kantoren/maatschappelijk) is er naar verwachting in de avond en 's nachts nauwelijks sprake van parkeerdruk. In deze gevallen wordt afwenteling op de openbare straat aanvaardbaar geacht. Een parkeerdrukmeting op de maatgevende dagdelen (avonden, geen koopavonden) wordt uitgevoerd om bovenstaande verwachtingen te conformeren waarbij de eerdergenoemde uitgangspunten van monitoring in acht worden genomen.

Aanleg extra parkeerplaatsen grasveldje Dijkmanstraat

Er is een mogelijkheid om aan de Dijkmanstraat enkele extra parkeerplaatsen (er is ruimte voor in ieder geval 3 parkeerplaatsen) aan te leggen, mocht uit monitoring van de parkeerdruk of tellingen blijken dat het opvangen op bestaande parkeergelegenheid in het openbaar gebied geen aanvaardbare oplossing blijkt te zijn.

Resumerend

Het is aan het gemeentebestuur om af te kijken van de parkeernorm. Gelet op het gebruik van andere mobiliteitsvarianten voor de bewoners is er naar verwachting een overschatting van het benodigd aantal parkeerplaatsen en daarmee sprake van een (theoretische) tekort. Met toepassing van het gebruik van deelauto's is er geen sprake van een tekort. Wel is het verstandig om in een worst-case scenario te onderbouwen dat een eventuele extra parkeerdruk goed kan worden afgewikkeld op- en nabijgelegen parkeerterreinen, zonder dat dit tot onevenredige verhoging van de parkeerdruk met zich meebrengt. Door het uitvoeren van een parkeerdrukmeting kunnen deze eventuele problemen inzichtelijk worden gemaakt.

Daarnaast kunnen bezoekers worden opgevangen op omliggende parkeerterreinen of kan er in nieuwe parkeergelegenheid worden voorzien.

Gelet op de aanwezigheidspercentages voor bezoekers van woningen ligt het zwaartepunt niet gelijk aan dat voor de stedelijke voorzieningen in de omgeving. Met andere woorden op de momenten dat de parkeervraag vanuit de bezoekers van de woningen het grootst is, is de behoefte aan parkeerplaatsen voor de andere voorzieningen niet maximaal. We verwachten daarmee in de praktijk dan ook tekort te verwachten.

Op basis van bovenstaande bevindingen en conclusies kan worden beargumenteerd dat het toepassen van een lagere parkeernorm, in deze specifieke situatie, aanvaardbaar is.