

aan: Gemeente Oisterwijk
De Lind 44
5061 HX Oisterwijk

betreft: Mobiliteitsplan "Baerdijk-Rodebrugstraat te Oisterwijk"

steller: Freek Gevers
tel: +31 6 – 8271 4609
email: freek@ditisdeessentie.nl

kenmerk: OIBR/2023/FGmp/2

datum: 31 juli 2023

Inleiding

De deeleconomie is één van de grote hedendaagse trends. Deze trend is ook terug te zien in de mobiliteit; OV-fiets is een groot succes en ook van Uber wordt in Nederland veelvuldig gebruik gemaakt. Kleinschalige buurtinitiatieven kunnen ervoor zorgen dat deelmobiliteit ruimtelijke en financiële voordelen geeft die lokaal terecht komen. Minder autobezit kan het aantal parkeerplaatsen verlagen, wat zorgt voor meer groen en een duurzamere leefomgeving voor heel het dorp of heel de stad. Andere voordelen van autodelen hebben betrekking op minder voertuigbewegingen, het gebruik van moderne en duurzame voertuigen bij lagere inkomens, maar ook financieel gezien levert deelmobiliteit een besparing op voor gebruikers ten opzichte van eigen autobezit. Deelmobiliteit levert ook een bijdrage aan duurzaamheidsdoelstellingen: er worden minder kilometers gereden en de kilometers die gereden worden, zijn gemaakt met schonere auto's. Omdat deelauto's tegenwoordig vaak elektrisch zijn, wordt elektrisch rijden bereikbaar voor iedereen.

In de Rodebrugstraat en Baerdijk willen we een kans benutten om gedragsverandering in gang te zetten, om daarmee een bijdrage te leveren aan een duurzamere toekomst. Het doel is om bewoners hun mobiliteitspatroon te laten veranderen naar een duurzame keuze, zonder verlies van comfort of financiële mogelijkheden. De bewoners waar deze doelstelling op is gericht zijn de toekomstige bewoners van de woningbouwontwikkeling "Baerdijk-Rodebrugstraat te Oisterwijk".

Rodebrugstraat & Baerdijk

De locatie ligt op 8 minuten lopen (700 meter) van het treinstation van Oisterwijk (Tilburg Universiteit – Tilburg – Oisterwijk – Eindhoven Centraal – Weert), 4 minuten lopen (300 meter) van bushalte Baerdijk (lijn 140 Tilburg – Oisterwijk – 's-Hertogenbosch), 2 minuten lopen (150 meter) van buurtbushalte Vloeiweg (lijn 289 Hilvarenbeek – Moergestel - Oisterwijk Station) en op ca. 5 minuten lopen (350 meter) van het dorpscentrum. Diverse dagelijkse voorzieningen en recreatieve activiteiten zijn makkelijk, comfortabel en snel te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te bereiken. Een dergelijke woonlocatie vermindert de behoefte om een eigen auto te bezitten en te gebruiken, wat de slagingskans van de toepassing van een deelautoconcept vergroot.

STOMP-principe

Dit mobiliteitsplan gaat uit van het STOMP-principe. Volgens het STOMP-principe kan mobiliteit worden onderverdeeld in Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Privéauto. In gebieden waar sprake is van functiemenging en compactheid ontstaan beloopbare gebieden (S). Samen met fietsen (T) hebben deze soort verplaatsingen op wat kortere afstanden de voorkeur, omdat het gezonde en schone verplaatsingen betreffen. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS (M) is de vorm van een deelauto en kan een oplossing bieden voor reizen met een bestemming die een lastige aansluiting hebben met het openbaar vervoer en voor ritjes waarvoor de gebruiker laadruimte nodig heeft. De privéauto (P) geldt als sluitstuk van de reeks.

Aanbod

De initiatiefnemer zet in op twee deelauto's voor 29 woningen; dit betreffen de nieuwe woningen als gevolg van bestemmingsplan "Baerdijk-Rodebrugstraat te Oisterwijk". Het CROW heeft in hun factsheet 5 'Argumenten voor



autodelen' (zie bijlage) becijfert dat er per deelauto 15 tot 18 gebruikers zijn. Voor de twee elektrische deelauto's worden twee parkeerplaatsen aangewezen aan de Rodebrugstraat met laadvoorzieningen. De twee deelauto's krijgen dus een eigen, zichtbare plek. Door een vaste parkeerplek te bieden, kunnen autodelers de auto gemakkelijk vinden. Dit biedt extra gemak en vergroot de bekendheid en zichtbaarheid, aldus het CROW in factsheet 9 'Parkeerregulering voor autodelen' (zie bijlage). De initiatiefnemer garandeert dat de deelautoaanbieder de deelauto's financieel in ieder geval moet laten concurreren met het bezitten van een middenklasse auto. Hierover worden prijsafspraken gemaakt.

Er wordt gezorgd voor voertuigen met een grote actieradius, omdat de actieradius geen drempel mag zijn om de deelauto's te gebruiken. Het deelmobiliteitsaanbod is direct bij de oplevering van de nieuwbouwwoningen beschikbaar. Dit is een belangrijke voorwaarde voor succesvolle implementatie, zo blijkt uit diverse ervaringen. Om zoveel mogelijk drempels weg te nemen wordt een informatieavond gehouden om uitleg te geven over de voertuigen, tarieven en het gebruik ervan. Bij de huur van de appartementen, penthouses, loftwoningen en dorpswoningen wordt een informatiebrochure verstrekt. De voertuigen worden regelmatig onderhouden, schoongemaakt en altijd voorzien van de juiste seizoensbanden.

Deelmobiliteit & MaaS

De CROW-factsheet 'Argumenten voor Autodelen' is in de bijlage van het voorliggende mobiliteitsplan gevoegd. Deze factsheet maakt duidelijk dat autodelers veel minder autoritten maken en dat autodelen leidt tot een lager autobezit. Dit levert veel maatschappelijke baten op. Het CROW concludeert onder andere:

- 1) Autodelers rijden 15 tot 20% minder dan voordat ze begonnen met delen.
- 2) Autodelers bezitten 30% minder auto's dan voordat ze begonnen met autodelen.
- 3) Autodelen leidt tot minder autobezit en dus tot een lagere parkeerdruk.
- 4) Autodelen leidt tot minder uitstoot. Gebruikers rijden minder en auto's zijn schoon.
- 5) Autodelen bevordert leefbaarheid, sociale cohesie en beperkt vervoersarmoede.

De cijfers van het CROW tonen aan dat autodelers gemiddeld 30% minder auto's bezitten. Op basis van het voorliggende mobiliteitsplan, dat alternatieven biedt voor het bezitten van een eigen auto en autodelen stimuleert met diverse maatregelen, wordt de parkeereis voor het bewonersdeel van de nieuwe woningen aan de Rodebrugstraat en Kerkstraat in dit mobiliteitsplan met 25% gereduceerd. De toegepaste reductie betreft dus 5% lager dan de reductie die het CROW voorschrijft in soortgelijke gevallen.

Parkeerbehoefte

In tabel 1 is de berekening weergegeven van de parkeerbehoefte als gevolg van de woningbouwontwikkeling behorend bij bestemmingsplan "Baerdijk-Rodebrugstraat te Oisterwijk".

tabel 1. Berekening parkeerbehoefte "Baerdijk-Rodebrugstraat te Oisterwijk" op basis van reductiefactoren.

Type woning	Categorie	Norm (schil centrum)	Aantal woningen	Ongereduceerde parkeervraag	Aandeel bezoekers	Aandeel bewoners	25% reductie (van bew. aandeel)
Appartementen	Huur, midden/goedkoop	1,2	14	16,8	4,2	12,6	13,7
Penthouses	Huur, duur	1,7	3	5,1	0,9	4,2	4
Loftwoningen	Huur, midden/goedkoop	1,2	8	9,6	2,4	7,2	7,8
Dorpswoningen	Huur, midden/goedkoop	1,2	2	2,4	0,6	1,8	2
Dorpswoningen	Zelfstandige kamerverhuur	0,7	2	1,4	0,6	0,8	1,2
Totaal			29	35,3	8,7	26,6	28,7
Correctie bestaande woningen			- 4	- 5,2	-1,2	-4	-4,2
Gecorrigeerd totaal			25	30,1	7,5	22,6	24,5



In het plangebied zijn in de Rodebrugstraat in de bestaande situatie 11 langspaarkeervakken en 4 schuinparkeervakken aanwezig. Een gedeelte van deze bestaande parkeerplaatsen hoort bij de woningen die ten behoeve van de onderhavige ontwikkeling worden gesloopt. Omdat die vier woningen worden gesloopt, is de parkeervraag die hoort bij te slopen woningen met de nieuwe parkeeropgave gecorrigeerd. Op deze manier is de parkeeropgave berekend die als gevolg van de toename van het aantal woningen ontstaat.

Zonder deelautoreductie zou de parkeervraag als gevolg van dit initiatief 30,1 parkeerplaatsen bedragen. Als de reductiefactor van 25% op het bewonersaandeel wordt toegepast, betreft het aantal benodigde nieuwe parkeerplaatsen 24,5.

Parkeerplaatsen

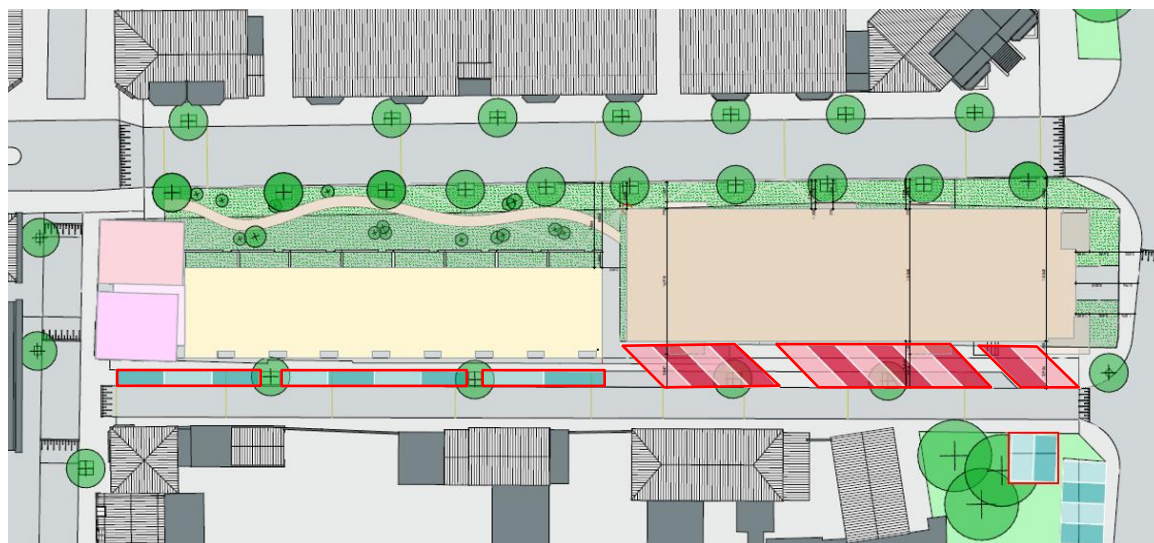
In de bestaande situatie zijn er in het plangebied 15 parkeerplaatsen aanwezig. In de nieuwe situatie zijn er 43 parkeerplaatsen aanwezig. In tabel 2 is weergegeven hoeveel parkeerplaatsen er in de bestaande en in de nieuwe situatie aanwezig zijn. Er worden 28 parkeerplekken in het plangebied toegevoegd. Twee parkeervakken worden gereserveerd voor de deelauto's, waardoor 26 toe te voegen parkeerplaatsen ten dienste staan van de toename van de parkeervraag. In de vorige paragraaf is berekend dat als gevolg van de ontwikkeling 24,5 nieuwe parkeerplaatsen nodig zijn. Omdat 26 parkeerplaatsen de genoemde 24,5 parkeerplaatsen overstijgen, is er sprake van een sluitende parkeerbalans.

tabel 2. Bestaande parkeerplaatsen en nieuwe parkeerplaatsen in het plangebied.

Type parkeren	Bestaand	Nieuw	Vershil
Langsparkeren	11	9	-2
Schuinparkeren	4	12	+8
Parkeerkelder	0	20	+20
Haaksparkeren	0	2	+2
Totaal	15	43	+28

Conclusie

De locatie van de twee deelautoplaatsen wordt in overleg met de buurtbewoners bepaald, de aanlegkosten voor die deelautoplaatsen zullen worden gedragen door de initiatiefnemer. Er kan worden geconcludeerd dat het beschreven mobiliteitsconcept leidt tot een lager autobezit, minder autokilometers en minder uitstoot. De reductie die door het mobiliteitsconcept wordt behaald, zorgt ervoor dat er een grote woningbouwontwikkeling kan plaatsvinden op een centrale locatie waar weinig alternatieve mogelijkheden aanwezig zijn voor parkeren. Het invoeren van het deelautoconcept en het realiseren van een parkeergarage zorgen ervoor dat er, als gevolg van de woningbouwontwikkeling, sprake is van een gesloten parkeerbalans.



figuur 1. Ontwerp van de nieuwe parkeerplaatsen, de nieuwe openbare parkeerplaatsen zijn rood omkaderd.