

Uitgangspunten Parkeren Besterdring 235 in Tilburg

in opdracht van

Onroerend Goed Maatschappij Bak Beheer B.V.



Auteur: Paul van Loon, Empaction

Gedelegeerd opdrachtgever: Marcel van Miert, Bureau van Miert

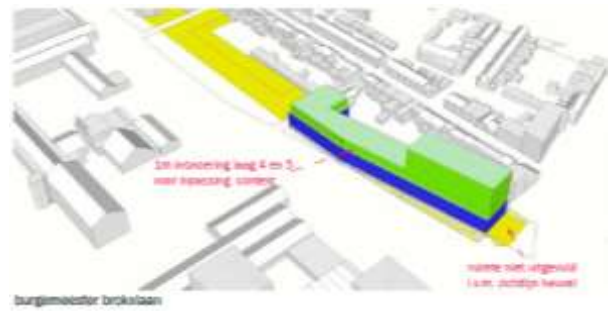
Datum: 18 juni 2018

Ontwikkelaar: Onroerend Goed Maatschappij Bak Beheer BV

Beoogd eigenaar: Vesteda

Ontwikkeling: Ca. 150 woningen (3 tot 4-kamer appartementen) tussen de 70 en 100 m²

Locatie: Besterdring 235 (voormalig UWV kantoor), formeel onderdeel uitmakend van de Spoorzone Tilburg



Te realiseren parkeercapaciteit op eigen plot: 105 (uitsluitend voor eigen gebruik)

Doelgroepen:

young couples
80 m²



young families
90 m²



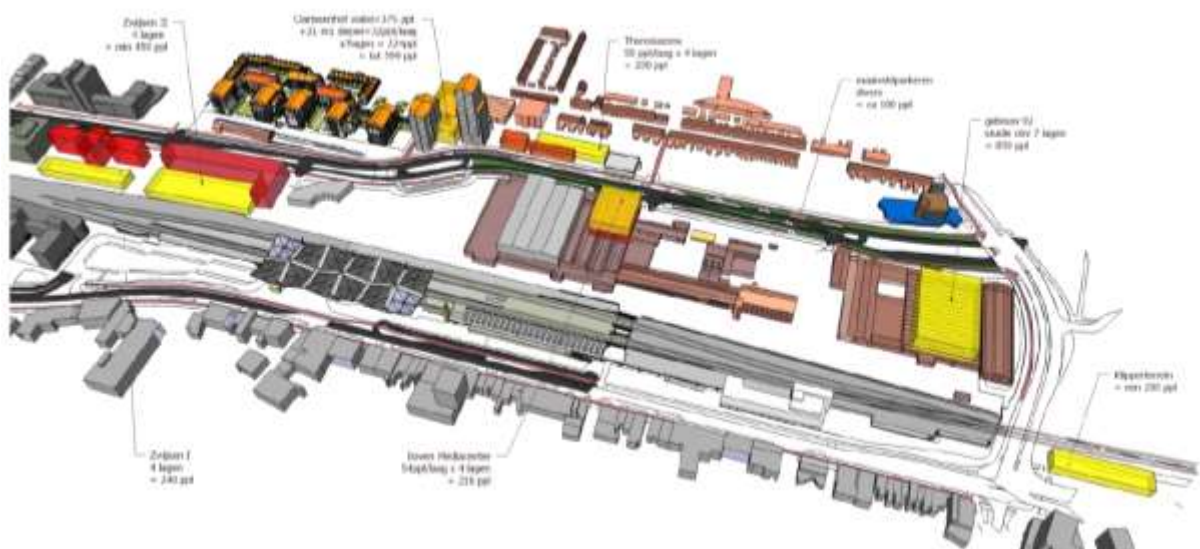
friends / singles
70 m²



couples
100 m²



Omgeving: Spoorzone Tilburg, een groot ontwikkelgebied in de directe omgeving van het NS-station



Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Maatschappelijke trends op het gebied van mobiliteit	4
3. Achtergrond.....	5
4. Mobiliteitsoplossing	7
5. Hoofdvraag.....	7
6. Conclusie	11
Bijlage 1: Mobility as a Service (MAAS)	13
Bijlage 2: Trends en ontwikkelingen op het gebied van duurzame en slimme mobiliteit	14
Bijlage 3: Oproepauto	16
Bijlage 4: Autodelen (MyWheels).....	17

1. Inleiding

In samenwerking met de beoogd eigenaar (Vesteda) transformeert Onroerend Goed Maatschappij Bak Beheer BV het voormalige UWV-kantoor aan de Besterdring in Tilburg om tot een modern wooncomplex. Het nieuwe complex zal bestaan uit zo'n 150 appartementen tussen de 70 en 100 m². De doelgroep zijn jongeren, zowel alleenstaand, stellen als jonge families.

De locatie is dicht gelegen bij het centraal station van de Tilburg en ligt aan de rand van het ontwikkelgebied Spoorzone, een gezamenlijke ontwikkeling van de gemeente en Volker Wessels. Binnen de Spoorzone zullen er naar verwachting op een viertal locaties gebiedsgerichte parkeervoorzieningen komen. Deze parkeergarages hebben een gemeenschappelijke functie. Het doel daarbij is te voorkomen dat iedere ontwikkeling zelfstandig en op eigen ontwikkelplot moet voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Op deze wijze kan voorkomen worden dat er meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan nodig is.

Het CROW, het kennisinstituut op het gebied van verkeer en vervoer van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ziet een aantal trends die effect hebben op het autobezit, in het bijzonder bij jongeren in een stedelijk gebied. Deze trend wordt bevestigd door recent onderzoek van het CBS¹, waaruit blijkt dat bewoners onder de 30 steeds minder vaak een eigen auto hebben en steeds meer open staan om de auto te delen. Het gevolg van deze trend is dat de belangstelling om te gaan autodelen toeneemt, terwijl marktpartijen een groeiende interesse hebben om nieuwe mobiliteitsconcepten te ontwikkelen waarin autodelen een rol speelt.

De ontwikkeling aan de Besterdring leent zich bij uitstek voor een duurzame mobiliteitsoplossing. Het idee is een hybride benadering, bestaande uit de volgende componenten:

- Voor een deel voorzien in parkeerplaatsen op de eigen ontwikkellocatie.
- Het aanbieden van voldoende deelauto's.
- Het bezoek gebruik laten maken van publieke parkeervoorzieningen in de omgeving.

In dit memo wordt in detail de voorgestelde oplossing beschreven en aannemelijk gemaakt dat de geboden oplossingen er voor zorgen dat voorzien wordt in de parkeervraag behorende bij deze ontwikkeling. De oplossing sluit prima aan bij de tekst van de gemeente op haar website over de nieuwe parkeernormen: *"De nieuwe nota biedt ontwikkelaars meer flexibiliteit in het omgaan met parkeren in hun projecten. Voorheen waren er strenge parkeernormen; per woning moest een bepaald aantal parkeerplaatsen worden aangelegd. In het nieuwe beleid eist de gemeente niet meer parkeerplaatsen dan het aantal dat strikt noodzakelijk is om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. In ruil daarvoor moeten bouwinitiatieven meer aandacht besteden aan bijvoorbeeld mogelijkheden voor het stallen van fietsen en maatregelen die autobezit of -gebruik terugdringen, zoals het delen van een auto."*

2. Maatschappelijke trends op het gebied van mobiliteit

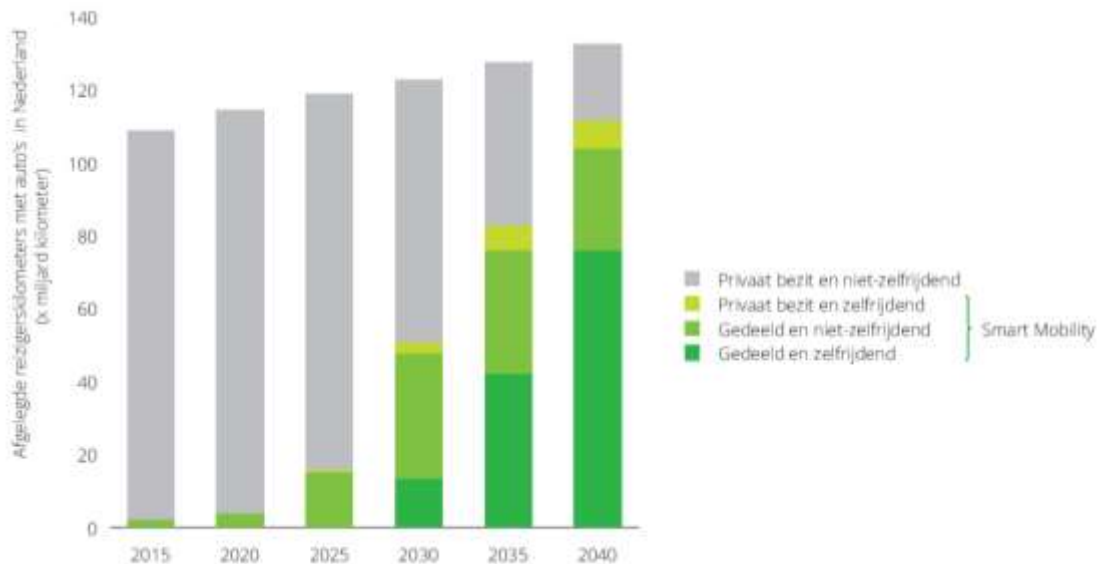
Nu de economie weer op volle toeren draait neemt landelijk gezien het autobezit weer toe. De gevolgen zijn op de weg merkbaar, maar ook de parkeerdruk in grote steden neemt toe. Tegelijkertijd groeit ook het maatschappelijk bewustzijn over de effecten van autorijden. Het gevolg is dat in de grote steden het autobezit onder jongeren niet meer groeit.

In grote steden groeit nog steeds de populariteit van de fiets en moet het concept OV-fiets alle zeilen bijzetten om niet aan het eigen succes ten onder te gaan. NS heeft daaraan bijgedragen door de abonnementskosten voor OV-fiets te schrappen en de OV-chipcard als identifier te gebruiken. De OV-

¹ CBS. (2017). Nederlanders en hun auto: Een overzicht van de afgelopen tien jaar.

fiets als natransport. Daarnaast heeft NS ook een belang genomen in Greenwheels. Met een mobiliteitspas kan een reiziger zelf eenvoudig zijn keuzes maken, afhankelijk van de omstandigheden.

Het snelst groeiende mobiliteitsconcept is het autodelen onder particulieren (zie ook Bijlages 1 en 2). De enorme groei van de deelauto wordt bevestigd in een recent onderzoek van Deloitte. Zij verwachten dat het aandeel van (zelfrijdende) deelauto's in afgelegde autokilometers in 2040 gegroeid is naar 80% (zie figuur 1).



Figuur 1: Aandeel van zelfrijdend vervoer en deelauto's tot 2040 [Deloitte 2017]

Al deze ontwikkelingen in combinatie met de hoge kosten van het aanleggen van gebouwde parkeervoorzieningen maken dat steeds meer ontwikkelaars en beleggers nadenken over andere vormen van mobiliteit.

3. Achtergrond

Hieronder volgt een opsomming van relevante zaken met betrekking tot het mobiliteitsvraagstuk van de genoemde ontwikkeling:

- De parkeernormen Tilburg zijn recent herzien. Zeker in het centrum zijn deze parkeernormen ten opzichte van de vorige (uit 2011) behoorlijk naar beneden bijgesteld.
- Centrale gedachte bij het hanteren van parkeernormen: Voorkomen dat een bouwontwikkeling leidt tot parkeeroverlast in de omgeving.
- Het basisprincipe van parkeernormen is dat een nieuwe ontwikkeling de parkeerbehoefte op eigen terrein oplost. Van dit principe kan worden afgeweken, zolang daar met voldoende zekerheid geen parkeeroverlast voor de omgeving uit volgt.
- De nieuwe parkeernormen voor Zone A (binnenstad) schrijven per appartement de volgende capaciteit voor:
 - 0,7 parkeerplaats voor eigen gebruik
 - 0,3 parkeerplaats voor bezoek
- In December 2017 is door de gemeenteraad het Parkeerkader Spoorzone vastgesteld. Daarin is voor de Spoorzone een parkeernorm vastgelegd van

- 1.0 parkeerplaats voor eigen gebruik
- 0,3 parkeerplaats voor bezoek
- In de vier grote steden neemt bij centrumontwikkelingen de behoefte aan het faciliteren van de auto steeds verder af. Deze steden slibben langzaam maar zeker dicht. Mede daarom zetten ze steeds meer in op openbaar vervoer, voetgangers en fiets. Auto's worden daarbij zoveel mogelijk aan de rand van de stad opgevangen. Dit beleid vertaalt zich naar lagere parkeernormen. In Amsterdam zijn recent de parkeernormen voor woningen ongeveer gehalveerd en zijn verplichtingen ten aanzien van parkeren bij kantoren in het geheel komen te vervallen. Ook in Tilburg is de wens om op termijn dergelijk gedachtegoed te omarmen. Echter, er is nu geen mogelijkheid om parkeren aan de rand van de stad te faciliteren en vooral ook niet om gewenst gebruik af te dwingen. Er is nog teveel capaciteit dichterbij aanwezig, ook al is dat in woonwijken.
- De WOM De:Werkplaats, een samenwerking tussen de gemeente en Volker Wessels, is primair aan zet om in de Spoorzone gebiedsgerichte parkeeroplossingen van de grond te tillen. Daarbij verwacht de WOM een financiële bijdrage van de ontwikkelaars die niet volledig in hun eigen parkeerbehoefte kunnen voorzien.
- De locatie Besterdring 235 hoort formeel niet tot het gebied van de PPS tussen Volker Wessels en de gemeente, maar ligt precies op de rand van dat gebied. Het is derhalve logisch dat Ontwikkelaar (Bak Beheer) en beoogd eigenaar (Vesteda) in de parkeeroplossing voor bezoekers aansluiten bij de keuzes die daarvoor gemaakt worden voor de Spoorzone. Dat betekent onder andere het betalen van een bijdrage voor het realiseren van gebiedsgerichte parkeervoorzieningen.
- De nieuwe nota parkeernormen legt vooralsnog bij nieuwe ontwikkelingen in het centrum geen parkeereis op voor het bezoekersdeel. De reden daarvoor is dat er op dit moment nog restcapaciteit beschikbaar is en meer betalende bezoekers aantrekkelijk zijn voor de exploitatie van de parkeervoorzieningen. Het vastgestelde parkeerkader Spoorzone kent deze bepaling niet. Daar wordt qua parkeren 'achter de vraag aangebouwd' en is er dus geen sprake van restcapaciteit.
- In de nieuwe nota parkeernormen wordt ook ruimte gelaten om te sturen op de parkeervraag. Iedereen is er bij gebaat als de parkeervraag wordt geminimaliseerd, bijvoorbeeld door laagdrempelig ook andere vervoersmiddelen aan te bieden. Daarbij is de directe nabijheid van een HOV-knooppunt uiterst nuttig. En om overlast te voorkomen is parkeerregulering in de omgeving noodzakelijk.
- De beschikbaarheid van deelauto's wordt landelijk gezien als een goede stimulans voor het verminderen van autobezit: Mobility as a Service (zie ook bijlage 1).
- Studies hebben uitgewezen dat mensen op een beperkt aantal momenten in hun leven open staan voor een 'modal shift' (= keuze voor een ander vervoermiddel). Verhuizen is één van die momenten. Daarom is het belangrijk om alternatieve keuzes beschikbaar te hebben op het moment dat mensen hun nieuwe woning betrekken. Dit biedt tevens de mogelijkheid om met toewijzingsbeleid hier enigszins op te sturen.
(<https://pure.tue.nl/ws/files/3268574/200613399.pdf>)
- Op dit moment zijn er vanuit het project Spoorzone wel ambities vastgelegd op het gebied van (duurzame) mobiliteit, maar zijn de plannen daarvoor nog niet geconcretiseerd.
- De gemeente is dit voorjaar een project gestart voor uitbreiding parkeerregulering. Daarin zijn drie uitbreidingsgebieden voorzien, te weten: De Noordhoek, Piushaven en Oud-Noord. Dit laatstgenoemde gebied is de omgeving van de ontwikkellocatie. Het is daarom te

verwachten dat de omgeving binnen afzienbare tijd (2019) parkeerregulering zal hebben in de vorm van betaald parkeren. Daarmee worden de loopafstanden naar de eerste gratis parkeerplaats ca. 300 meter en is uitwijkgedrag naar de omgeving door bewoners (Nulvergunningenregeling) of bezoekers van de genoemde ontwikkeling niet erg waarschijnlijk.

4. Mobiliteitsoplossing

Waar de parkeernormen centrum uitkomen op 105 pp voor eigen gebruik en 45 pp voor bezoek, komen de vastgestelde parkeernormen Spoorzone uit op 150 pp voor eigen gebruik en 45 pp voor bezoek. Een opmerkelijk verschil, omdat de parkeernormen geacht worden een goede indicatie te geven van de werkelijke behoefte.

Los van de precieze aantallen volgend uit de parkeernormen willen de beoogd eigenaar (Vesteda) en de ontwikkelaar (Bak Beheer) op de volgende wijze voorzien in de (auto)bereikbaarheid van de beoogde ontwikkeling:

- Er komen in pandig op eigen terrein en bovengronds 105 parkeerplaatsen. Deze zijn expliciet bedoeld voor de bewoners van de appartementen en niet voor hun bezoek. Dit komt overeen met 0,7 parkeerplaats per woning. Dit is minder dan het parkeerkader Spoorzone voorschrijft, maar komt wel overeen met de norm voor parkeren in het centrum van Tilburg.
- *Nulvergunningregeling*: bewoners van de appartementen komen niet in aanmerking voor een (goedkope) parkeervergunning (op straat) of abonnement (garage). Wel kunnen zij gebruik maken van eventueel beschikbare commerciële abonnementen.
- Er geen ruimte voor een tweede parkeerabonnement bij een woning. Daarvoor wordt verwezen naar de eventueel beschikbare commerciële abonnementen in de parkeergarages.
- Het bezoek wordt geacht gebruik te maken van de (betaalde) parkeervoorzieningen in de Spoorzone of directe omgeving. Deze zijn er nog niet, maar komen er volgens de beleidsregel wel, zodra de vraag er is.
- In het kader van duurzame mobiliteit zullen er voor de bewoners *deelauto's* beschikbaar komen. Het aantal stuks zal aangepast worden aan de vraag. Het plan is te starten met vijf deelauto's. Als het business model dat toestaat, dan zullen deze vooral elektrisch worden aangedreven. Deze auto's krijgen een plek in de parkeergarage. Zo blijven er in eerste instantie 100 parkeerplaatsen over voor de eigen auto's van de huurders.
- Om de slaagkans te vergroten zal de eigenaar iedere huurder verplichten als onderdeel van de servicekosten bij te dragen aan het deelauto-plan, ongeacht of deze huurder zelf een auto heeft. Dit lijkt een belangrijke sleutel voor succes.
- Er komen twee contractvormen:
 - Voor de incidentele gebruiker die naast de verplichte bijdrage geen vaste kosten heeft, maar een hogere bijdrage betaalt voor het gebruik.
 - Voor de regelmatige gebruiker die een aanvullende vaste vergoeding betaalt en daarmee lagere verbruikskosten krijgt.

5. Hoofdvraag

De centrale vraag is of, gelet op de doelgroep van de ontwikkeling aan de Besterdring 235, met deze 105 parkeerplaatsen op eigen terrein, afdoende in de eigen parkeerbehoefte kan worden voorzien.

In de nieuwe nota parkeernormen wordt ruimte gelaten voor het sturen op de parkeervraag. Juist in een omgeving als de Spoorzone, dicht gelegen bij het HOV-knooppunt, zijn daar met relatief weinig

middelen goede mogelijkheden voor. Belangrijk punt wordt om verhoudingsgewijs veel huurders aan te trekken die geen auto bezitten (of bereid zijn die weg te doen). De aantrekkende werking op deze doelgroep wordt verhoogd als reeds in de folder melding wordt gemaakt van het deelauto-concept en de duurzaamheid van deze oplossing. Om vooral huurders zonder auto te trekken kan een verplichte bijdrage (via servicekosten) van iedere huurder een belangrijk element zijn. Daarmee dalen per huurder de kosten van een deelauto, waardoor de drempel om over te stappen naar de deelauto lager wordt. Voor iedereen.

De vraag is hoe we gaan organiseren dat 105 parkeerplaatsen genoeg zijn voor het faciliteren van de parkeerbehoefte voor eigen gebruik. Bijvoorbeeld: kunnen we met 100 eigen auto's en vijf deelauto's voorzien in de totale parkeerbehoefte? Daarover het volgende.

Op de eerste plaats zal er alleen afscheid genomen worden van de eigen auto als er voor het woon/werk-verkeer geen afhankelijkheid is van de auto. De deelauto zal zich dus vooral richten op de doelgroep die daaraan voldoet. Gezien de ligging van de ontwikkellocatie (op loopafstand van het station) is dit geen ernstig beperkende randvoorwaarde.

Welk effect is met vijf deelauto's mogelijk? Om daar enig gevoel bij te krijgen gebruiken we de aanwezigheidspercentages van de CROW-richtlijnen. De onderstaande tabel is overgenomen uit de CROW-richtlijnen en laten de aanwezigheidspercentages van auto's van bewoners zien.

Aanwezigheid auto (CROW)	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%

Dit overzicht maakt duidelijk dat eigen auto's niet altijd aanwezig zijn en dat de behoefte aan een parkeerplaats over de week heen fluctueert. Voor de functie wonen is het maatgevende moment meestal werkdagavond en 's nachts (als alle bewoners thuis zijn).

Op basis van de aanwezigheid van een auto is ook vast te stellen wat de behoefte aan het gebruik van een auto onder autobezitters is, namelijk (= 100% - aanwezigheidspercentage): Daarbij de

Autogebruik bewoners (met auto)	50%	50%	10%	20%	0%	40%	20%	30%
---------------------------------	-----	-----	-----	-----	----	-----	-----	-----

kanttekening dat een belangrijk deel van het autogebruik overdag gekoppeld zal zijn aan woon/werk-verkeer. Inschatting: zo'n 80%. Dat betekent dan dat er van de 10 auto's gemiddeld 5 thuis zijn, 4 in gebruik zijn voor woon/werk-verkeer en 1 voor privé-gebruik. In dat geval mag je dus op basis van deze percentages concluderen dat onder niet-autobezitters (die dus geen auto nodig hebben voor het woon/werk-verkeer) de behoefte aan een auto door de week maximaal 10% bedraagt van de huishoudens (zonder auto) en in het weekend maximaal 40% (zaterdagmiddag).

Als 10 huishoudens geen auto hebben, dan zou met deze percentages door de week één deelauto kunnen volstaan en in het weekend vier.

Het idee is nu dat met een beperkt aantal vaste deelauto's en flexibele aanvullende capaciteit in het weekend (en bij piekbelasting door de week) het niet hoeven hebben van een auto gestimuleerd kan worden. Daarbij is het wenselijk dat de beschikbaarheid van deelauto's bij de start van de verhuur van de appartementen geregeld is. Door in de verhuurfolder bij de woning de beschikbaarheid van een deelauto als integraal onderdeel van het woonaanbod aan te bieden is de kans groter dat je juist mensen aantrekt die geen auto hoeven te hebben en waarvoor de deelauto juist een versterkend argument is.

Door de week kan dus op basis van een interpretatie van de CROW-aanwezigheidspercentages met vijf deelauto's voorzien worden in de autobehoeft van 50 huishoudens zonder auto. In het weekend zal op basis van de CROW-aanwezigheidspercentages de piekbehoefte (zaterdag overdag) aan een auto ongeveer vier keer zo hoog zijn.

De gedachte is om voor de extra autobehoeft in het weekend afspraken te maken met een autoverhuurbedrijf of leasebedrijf dat vooral auto's verhuurd/leased op werkdagen. Zijn restcapaciteit in het weekend kan dan worden ingezet voor het voorzien in de extra behoefte aan autogebruik door de huurders zonder auto. En het blijkt dat dergelijke bedrijven er zijn en zeer geïnteresseerd zijn in het beter benutten van hun restcapaciteit in het weekend.

Dit fenomeen is niet nieuw. In grote Europese steden wordt op deze manier in weekenden het aanbod van Uber-taxi's structureel verhoogd. En in bijlage 3 staat een voorbeeld van een voordelige 'oproepauto'.

Opmerkingen:

- Met een gecombineerd vast en flexibel aanbod aan deelauto's willen we zekerheid bieden over de beschikbaarheid van een deelauto als de huurder deze nodig heeft. Voorwaarde daarbij is dat iedere deelauto enige tijd vooraf gereserveerd moet worden. Van de vaste groep deelauto's kan bij gebleken beschikbaarheid uiteraard ook op het moment zelf een transactie worden gestart.
- Het zou zomaar kunnen dat op specifieke momenten de vraag naar een deelauto groter is dan op basis van deze gemiddelde percentages wordt aangenomen. Ook dan is er 'geen man over boord'. We spreken hier namelijk over een dynamische oplossing op basis van een zekere en vaste capaciteit van vijf deelauto's. Dus ook door de week kan een zesde of zevende deelauto worden gereserveerd.
- Een mobiliteitsprogramma zal niet gaan werken als niet tegelijkertijd in de directe omgeving parkeerregulering is ingevoerd. Dit geldt niet alleen voor de ontwikkeling Besterdring 235, maar voor de hele Spoorzone. Daarom is het goed te constateren dat de gemeente Tilburg recent is gestart met een traject dat in de loop van 2019 zal leiden tot een aanzienlijke uitbreiding van het gebied van parkeerregulering in Oud-Noord.
- Om dit model te laten slagen zal er een gezonde business case moeten worden opgesteld. Daarbij is het raadzaam de mate van gebruik niet de allesbepalende factor te laten zijn. Vanuit dat oogpunt is het wenselijk dat de maandelijkse bijdrage van alle huurders tezamen voldoende is om de investering in de infrastructuur te dekken. Denk daarbij vooral aan de kosten van aanschaf en afschrijving van de deelauto's en de vaste kosten van de dienstverlening, zoals dagelijks beheer, onderhoud en belasting. De gebruikskosten worden dan betaald vanuit de vergoeding van de gebruiker (per uur en per kilometer). Deze aanpak heeft de volgende voordelen:
 - Als iedereen verplicht via de servicekosten meebetaalt aan de beschikbaarheid van deelauto's, dan is de drempel tot het gebruik van de deelauto laag, wat de kans vergroot dat 100 parkeerplaatsen voor 150 appartementen voldoende is.
 - Als alle vaste kosten gedekt zijn, dan kunnen de gebruikskosten laag zijn, wat een verdere stimulans is voor het gebruik.
 - Op deze manier past het plaatsen van meer deelauto's bij een groeiende vraag altijd in het business model van de dienstverlener.
- Het opzetten van een dergelijk systeem is niet de core business van een woonbedrijf. Daarom zal een samenwerking gezocht worden met een commerciële onderneming in

deelauto's. Samen met deze partij zal de definitieve business case worden uitgewerkt. Daarnaast zal onderzocht moeten worden in hoeverre de oplossing, bij gebleken succes, in een samenwerking met de gebiedsontwikkelaar Spoorzone snel breder getrokken kan worden.

- Deelauto's zijn gelijk ook een prima manier om verduurzaming van het wagenpark te bewerkstelligen. Door een mix aan te bieden van elektrische auto's en auto's op basis van fossiele brandstof zal er voor de niet-autobezitter een keuzemogelijkheid zijn. Op basis van de huidige technologie is de verwachting dat het vanzelf zo zal gaan dat mensen voor kortere ritten kiezen voor elektrisch vervoer en voor langere afstanden voor traditionele brandstof voertuigen.
- Er is op eigen locatie plaats voor 100 eigen auto's. Gezien de ligging ten opzichte van het station en de beschikbaarheid van deelauto's is de verwachting dat dit aantal volstaat. Het idee is dat een huurder met een eigen auto een gebruiksrecht mee huurt voor in de garage.
- Vesteda heeft bij haar nieuwe hoofdkantoor (de Boel) ook 154 woningen gerealiseerd. Bij dat complex worden 10 deelauto's ingezet. De ervaringen hiermee zullen gebruikt worden bij het uitrollen van deelauto's bij de Besterdring in Tilburg.
- Grote steden hanteren nagenoeg allemaal dezelfde rekenregel (zie bijlage 4): één deelauto staat gelijk aan vijf deelauto's. Daarbij is geen rekening gehouden met vergroting van de capaciteit in de weekenden en op andere piekmomenten.



6. Conclusie

Voor de ontwikkeling Besterdring 235 wordt qua bereikbaarheid een hybride oplossing voorgesteld. De basis is dat er een 100-tal parkeerplaatsen komt voor de eerste auto van bewoners. Daarnaast worden er tenminste vijf deelauto's permanent beschikbaar gesteld. Met een dienstverlener op het gebied van autoverhuur zullen concrete afspraken gemaakt worden over volumeverhoging op die momenten dat de vraag groter wordt, zoals in het weekend. Daarbij zijn een aantal zaken essentieel:

- Het gebruik van de deelauto's zal zeer laagdrempelig zijn. Dat betekent onder andere:
 - De deelauto's zijn al beschikbaar bij oplevering van de appartementen, want dat is het moment waarop mobiliteitskeuzes worden gemaakt.
 - De vaste kosten (beschikbaarheid van deelauto's) zijn gedekt uit vaste maandelijkse bijdragen, waardoor de variabele kosten (=gebruikskosten) laag kunnen blijven.
 - Bij voorkeur draagt iedere huurder, ongeacht of deze een eigen parkeerplaats huurt of niet, via de servicekosten bij aan de *beschikbaarheid* van deelauto's (dus niet aan het gebruik). Dat betekent dat ook iedere huurder gebruik kan maken van de deelauto's. Op deze manier wordt het gebruik nog laagdrempeliger en worden de kosten voor de feitelijke gebruikers gedrukt.
- Het gebruik moet extreem eenvoudig zijn. Zo zal er een App komen waarop eenvoudig en snel een reservering voor een auto kan worden doorgegeven. Door deze reserveringen kent de dienstverlener op ieder moment exact de vraag en kan hij op basis daarvan de beschikbaarheid van voldoende deelauto's organiseren.

Op deze manier kan op ieder moment worden voorzien in de behoefte aan een (eerste) auto.

Voor een eventuele tweede auto wordt verwezen naar een commercieel abonnement in een willekeurige nabijgelegen openbare parkeergarage. Voor bezoekers wordt verwezen naar publieke parkeervoorzieningen in de directe omgeving. De eerste kandidaten daarvoor zijn de nog te realiseren parkeergarages in de Spoorzone. Voor de realisatie daarvan is de WOM De:Werkplaats aan zet.

In dit scenario is het logisch dat bewoners van de appartementen in deze ontwikkeling niet in aanmerking komen voor een goedkope vergunning (op straat) of abonnement (garage). Dit is in lijn met de hoofdlijnen van het parkeerbeleid van de gemeente Tilburg. Uiteraard kan een bewoner wel besluiten tot de aanschaf van een commercieel abonnement.

Berekeningen op basis van de aanwezigheidspercentages van de CROW maken aannemelijk dat met vijf deelauto's op werkdagen kan worden voorzien in de behoefte aan een auto onder 50 niet-autobezitters. In de weekenden zal de vraag toenemen en zal de beschikbaarheid van deelauto's worden uitgebreid. Het verdienmodel van de dienstverlener moet zo zijn dat deze geen financiële pijn heeft bij het plaatsen van meer deelauto's. Dat pleit ervoor dat in weekenden auto's worden ingezet die zichzelf door de week al goeddeels hebben terugverdiend, zodat een marge maken op de gebruikskosten volstaat.

Om dit model te laten slagen zal de maandelijkse bijdrage van alle huurders tezamen voldoende moeten zijn om de investering in de infrastructuur te dekken. Denk daarbij vooral aan de kosten van aanschaf en afschrijving van de deelauto's en de vaste kosten van de dienstverlening, waaronder onderhoud en belasting. De gebruikskosten worden dan betaald vanuit de vergoeding van de gebruiker (per uur en per kilometer). Op deze manier past opschakelen altijd in het business model van de dienstverlener.

Alle partijen willen voorkomen dat in de omgeving parkeeroverlast ontstaat. De bovengenoemde plannen zijn afdoende om in de mobiliteitsvraag behorende bij de ontwikkeling te voorzien.

Garanties dat er daarmee geen parkeeroverlast ontstaat kunnen pas gegeven worden als die omgeving een vorm van parkeerregulering kent. Ook daarvoor is de gemeente aan zet. In haar uitbreidingsplannen voor betaald parkeren heeft de gemeente het gebied Oud-Noord reeds opgenomen.

Bijlage 1: Mobility as a Service (MAAS)

vrijdag 7 april 2017

MaaS doet het goed onder jongeren

door [Redactie OV-Magazine](#)

Het concept Mobility as a Service slaat vooral aan onder jongeren. Dat blijkt uit recent onderzoek van Connected onder iets minder dan 1700 Nederlanders.

Slechts weinigen hebben gehoord van *Mobility as a Service* (MaaS), het regelen van elk type vervoer via een App. 2 procent van de respondenten weet wat het is; 6 procent weet dat ongeveer. Ruim driekwart heeft er nog nooit van gehoord. Onder hoog opgeleiden en autorijders die veel kilometers maken is de bekendheid groter: 14 procent.

Na uitleg van het concept vindt 20 procent van de respondenten MaaS (zeer) aantrekkelijk. Ruim een derde heeft er geen belangstelling voor. Van de mensen die op voorhand wisten wat MaaS is, vindt zelfs 50 procent het concept aantrekkelijk. Verder valt het vooral in de smaak bij autozoeken (36 procent). Leaserijders hebben er juist weinig mee (9 procent).

Stadspakket

De onderzoekers legden de respondenten vier fictieve abonnementen op mobiliteit voor, zoals het Stadspakket voor 95 euro per maand (gratis ov in de stad, maximaal 100 kilometer gratis taxi, 500 kilometer huurauto en maximaal 1500 kilometer ov buiten de stad). Dat pakket heeft veel weg van [Whim](#), het laatste idee van [Maas.global](#) dat wordt getest in Helsinki. Vanaf december wil Transdev Nederland het concept in Amsterdam uitproberen.

Het Stadspakket bleek vooral populair onder jongeren tussen 16 en 24 jaar. 57 procent gaf er de voorkeur aan, boven de drie andere mobiliteitspakketten waarbij de kosten opliepen tot wel 1200 euro per maand. Overigens vonden de jongeren alle vier mobiliteitspakketten aantrekkelijk. MaaS kan zich dus in eerste instantie het beste richten op jongeren, adviseren de onderzoekers.

Delen van auto

Jonge mensen zijn ook eerder te porren voor het delen van auto's en taxi's, blijkt uit het onderzoek. Van de hoogopgeleiden tot 25 jaar zou 31 procent de eigen auto wel willen uitlenen. Tot het delen van de taxi is ruim tweederde van alle ondervraagden bereid. Vormen van (gedeeld) voor- en natransport (first en last mile) als aanvulling op de trein vindt 51 procent van de mensen tot 34 jaar aantrekkelijk. Voor 55-plussers geldt dat voor 41 procent.

Connected heeft half maart een kleine 1700 Nederlanders vanaf 16 jaar online bevraagd. De verdeling man-vrouw, woonachtig in dorp en/of stad, opleidings- en inkomensniveau waren representatief. Het onderzoek is uitgevoerd door Newcom. Opdrachtgever was Connected Strategische Veranderingsprocessen.

Bijlage 2: Trends en ontwikkelingen op het gebied van duurzame en slimme mobiliteit

Bron: <http://kpvdashboard-4.blogspot.nl/>

55% meer deelauto's in Nederland

In het voorjaar van 2016 waren er 25.128 deelauto's in Nederland. Dit betekent een sterke groei van 55 procent ten opzichte van 2015. De groei in deelauto's is het sterkst in de G4-steden. In Amsterdam staan de meeste deelauto's. De meeste deelauto's worden aangeboden via peer-to-peer aanbieder SnappCar het grootste aandeel met 68 procent. Dit blijkt uit onderzoek in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Groei vooral in G4-gemeenten

Opnieuw is er een forse groei van het aantal deelauto's. Ook in minder verstedelijkte gebieden neemt het aantal toe. De groei is het sterkst in de vier grote steden en is vooral te danken aan peer-2-peer carsharing. Het aantal klassieke deelauto's neemt opnieuw toe.

Bijna overal een deelauto

Dit voorjaar waren er op Bergen (L), Ferwerderadiel en Slochteren na, in alle gemeenten deelauto's te vinden. Terschelling, Utrecht en Pijnacker-Nootdorp tellen de meeste deelauto's per inwoner. In Pijnacker-Nootdorp was het afgelopen jaar een opvallende groei zichtbaar. Utrecht is de provincie met de meeste deelauto's per inwoner.

SnappCar grootste aanbod particuliere deelauto's

SnappCar, een online community voor het huren of verhuren van particuliere auto's, is wederom het meest gegroeid en heeft het grootste aanbod: 68 procent van alle deelauto's. Greenwheels is de grootste aanbieder van deelauto's met een vaste standplaats. MyWheels biedt beide vormen van autodelen aan. Ook nieuwe aanbieders die met nieuwe formules inspelen op de trend van delen.

Elektrische deelauto's

Van alle deelauto's is 4,5 procent elektrisch. Van alle personenauto's in Nederland is 1,1 procent elektrisch.

Streven 2018: 100.000 deelauto's

Om de groei van het aantal deelauto's een impuls te geven, hebben onder meer aanbieders, leasebedrijven, gemeenten en het Rijk de handen ineengeslagen. Zij streven naar 100.000 deelauto's in 2018. Ze willen ook de bekendheid van autodelen vergroten, kansen versterken en belemmeringen aanpakken. Om dit doel te halen, is een stevige groeiversnelling nodig.

Vormen van autodelen

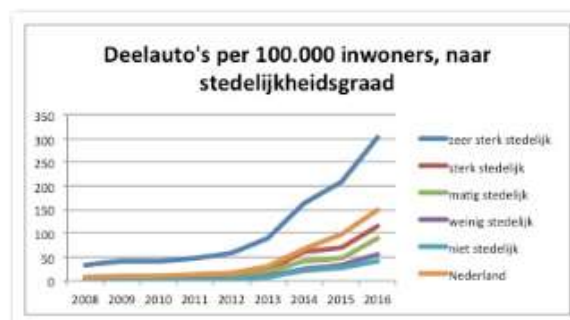
Er zijn diverse vormen van autodelen. Een onderscheidend criterium is de vraag wie de auto bezit. Is er een aanbieder die de deelauto's bezit, of is de auto in het bezit van de gebruiker, die de auto al dan niet via een platform deelt met anderen?

Aanbieders met vloot

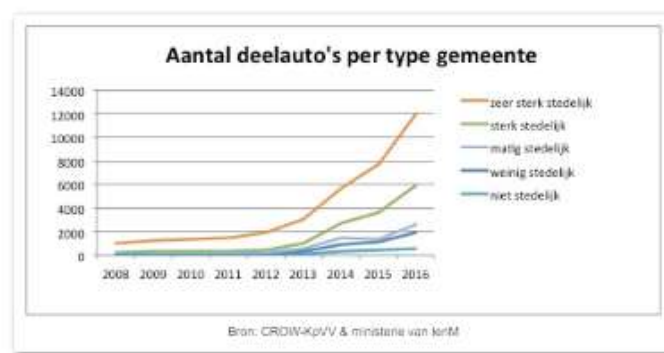
- Bij klassiek autodelen staan auto's op een vaste plek.
- Bij oneway carsharing kun je de deelauto ook voor enkele reizen gebruiken.
- Zakelijke deelauto's zijn speciaal bedoeld voor bedrijven en hun werknemers.
- Gebruikers delen auto's onderling
- Bij peer-2-peer carsharing bieden particulieren hun auto voor verhuur aan in een online community.
- Bij particulier autodelen delen burens of vrienden hun auto met elkaar.

Aanbod

De onderstaande figuur laat duidelijk zien dat het aanbod het grootst is in de zeer sterk stedelijke gemeenten. Ook de groei is daar het snelst, waarbij de groei in de G4-gemeenten het snelst gaat. Hoe hoger de verstedelijking, hoe sterker de positie van autodelen. In de meer landelijke gemeenten is de groei lager, maar ook daar stijgt het aanbod gestaag.



Bron: CROW/KpVV & ministerie van IenM



Bron: CROW/KpVV & ministerie van IenM

Bijlage 3: Oproepauto

OPROEPAUTO
powered by Europcar

Wat is Oproepauto? Hoe werkt Oproepauto? Wat kost Oproepauto? Voorwaarden Veiligheidsstapen

Ik wil een Oproepauto!

Wanneer je gebruik maakt van een Oproepauto? Reserveer dan nu!

Vanaf wanneer wil je de auto gebruiken?

15-06-2017 10.00

Tot wanneer wil je de auto gebruiken?

17-06-2017 10.00

Wat is de postcode van je woonplaats?

1234AB ☐ Ik ben jonger dan 21 jaar

GA VERDER

Wat is Oproepauto?

De ideale auto wanneer je een paar keer per maand een auto nodig hebt!

- ✓ Geen borg
- ✓ Geen reclamastickers
- ✓ Thuis voor de deur afgeleverd
- ✓ Veel korting met abonnement
- ✓ Altijd een schone, jonge auto

Wat kost Oproepauto?

Voor de 1e dag betaal je €20 en voor iedere volgende dag maar €10*

DAG	Maandag 1	Maandag 2	Maandag 3
Maandag 1	€20,-	€10,-	€10,-
TOTAAL	€20,-	€30,-	€40,-

Maandag 4	Maandag 5	Maandag 6	ETC.
€10,-	€10,-	€10,-	
€50,-	€60,-	€70,-	

*incl. BTW en in combinatie met een abonnement

Abonnement

Wanneer je bij ons een Oproepauto gaat reserveren heb je de keuze om een abonnement af te sluiten. Als je van plan bent meerdere keren per maand gebruik te gaan maken van Oproepauto raad ik je dat zeker aan! Je betaalt namelijk maar €9,95 per maand en je abonnement is vrij opzegbaar.

Je bent met een abonnement vele malen voordeliger uit! Ik geef je niet alleen korting op de dagprijs maar ook op extra's zoals o.a. navigatie, kilometerpakketten en kaskiverzekering. Je betaalt je voor de kleinste auto klasse de 1^{ste} dag €20 en de daaropvolgende dagen €10 per dag. Na 2 keer heb je het abonnementsgeld er al uit!

Het abonnementsgeld wordt ik maandelijks automatisch van je rekening. Als je het abonnement wilt opzeggen kan dat met één klik via je persoonlijke account. Je hoeft alleen het vinkje uit te zetten en je abonnement is opgezegd. De geldigheid van je abonnement kan je terugvinden in je persoonlijke account.

Voordelen abonnement

- ✓ Maandprijs vrij opzegbaar
- ✓ Lage kosten: €9,95 per maand
- ✓ Gratis inlichtingsverzekering
- ✓ Korting op de dagprijs
- ✓ Korting op kilometerpakketten
- ✓ Korting op extra's

← TERUG

Bijlage 4: Parkeernormen bij deelauto's in grote steden

Amsterdam:

“Verlaging van de parkeernorm bij deelconcepten Het is mogelijk om bij een woningbouwontwikkeling op een B-locatie in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor deelauto's te realiseren. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt vier reguliere autoparkeerplaatsen. Met het aanbieden van een deelconcept kan de parkeernorm met 20% verlaagd worden. Deze verlaging wordt niet toegepast indien het aantal parkeerplaatsen door middel van de verlaging lager uitkomt dan vijf. De parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden aangelegd. De ontwikkelaar moet aantonen dat het geleverde deelconcept toekomstvast is. Dit kan bijvoorbeeld door een contract met een aanbieder van deelauto's bij te sluiten. Bij koopappartementen dient de ontwikkelaar duidelijk te maken wat de beoogde eigendomssituatie wordt van de parkeerplaatsen voor deelauto's.”

Utrecht:

“Er zijn situaties waarin de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de minimumnorm niet kan of wil realiseren. Dit kan bijvoorbeeld als er bij een woningbouwontwikkeling in het A1-, A2- of B1-gebied parkeerplaatsen voor deelauto's worden gerealiseerd. In het A1-, A2- en B1-gebied is het mogelijk om bij een woningbouwontwikkeling in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen parkeerplaatsen voor commerciële deelauto's te realiseren. Een openbare parkeerplaats voor een deelauto vervangt vier reguliere autoparkeerplaatsen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk. Gebruikers van de ontwikkeling komen in geen geval in aanmerking voor een parkeervergunning.”

Rotterdam:

“Als bij een woningontwikkeling in betaald parkeergebied structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op geormerkte deelautoparkeerplaatsen, wordt de autoparkeereis met maximaal 20% verlaagd in de verhouding één autoparkeerplaats met deelauto in plaats van vijf gewone autoparkeerplaatsen. De deelauto's mogen ook worden geplaatst in een nabijgelegen parkeervoorziening op geormerkte deelautoparkeerplaatsen.”

Den Haag:

“Bij woningbouwprojecten waarbij een deelauto structureel deel uitmaakt van het woonaanbod, zijn er per deelauto drie parkeerplaatsen minder nodig. Eén deelauto en parkeerplek komt dan in plaats van vier normale parkeerplekken voor bewoners. Het aantal normale parkeerplekken mag niet lager uitkomen dan 50% van de op reguliere wijze bepaalde parkeerbehoefte. Dus als de parkeerbehoefte 40 parkeerplekken was, dan mogen er maximaal 5 deelauto's en daarvoor aangewezen parkeerplekken worden opgenomen in het plan. De totale parkeerbehoefte van het plan wordt 25 parkeerplekken in plaats van 40 parkeerplekken voor bewoners. Daar bovenop komt in sommige gevallen nog een aantal bezoekersparkeerplaatsen.”