

Notitie Parkeerbalans

Datum	: 4 mei 2021	
Bestemd voor	: V.O.F. Spaendonck	
Van	: M.A.N. van den Nouweland	Paraaf 
Projectnummer	: 20200278-00	
Betreft	: Parkeerbalans bouwplan Enschtsestraat 238-250 te Tilburg	

1 INLEIDING

Op het adres Enschtsestraat 238 – 250-03 te Tilburg is op dit moment een groot bedrijfspand aanwezig waarin verschillende bedrijven zijn gevestigd. Het voornemen is om de bebouwing te slopen en op deze locatie in totaal 143 woningen te realiseren. Het beoogde woningbouwplan past niet in het vigerend bestemmingsplan 'Theresia-Loven-Besterd 2016'. Middels een bestemmingsplan wordt het bouwplan juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient de parkeersituatie inzichtelijk te worden gemaakt. De toekomstige planontwikkeling brengt een wijziging in de parkeerbehoefte met zich mee. Om de invloed van deze effecten in beeld te brengen dient hiervoor een parkeerbalans te worden uitgevoerd. Hierbij kan rekening worden gehouden met mobiliteitscorrecties zoals het gebruik van deelauto's en de aanwezigheid van (HOV) Hoogwaardig Openbaar vervoer.

Om de invloed van deze effecten in beeld te brengen heeft V.O.F. Spaendonck aan AGEL adviseurs gevraagd om een parkeerbalans uit te voeren.

1.1 Doelstelling

Doel van de onderhavige memo is inzicht verschaffen in de toekomstige parkeersituatie voor het woningbouwplan en daarmee parkeerproblemen en verkeersoverlast in de wijk te beperken. De beoordeling wordt gedaan op basis van de ontvangen parkeernormen, CROW-richtlijnen en ervaringscijfers.

Datum: 4 mei 2021
 Betreft: Parkeerbalans bouwplan Enschtsestraat 238-250 te Tilburg

20200278-00
 blad 2

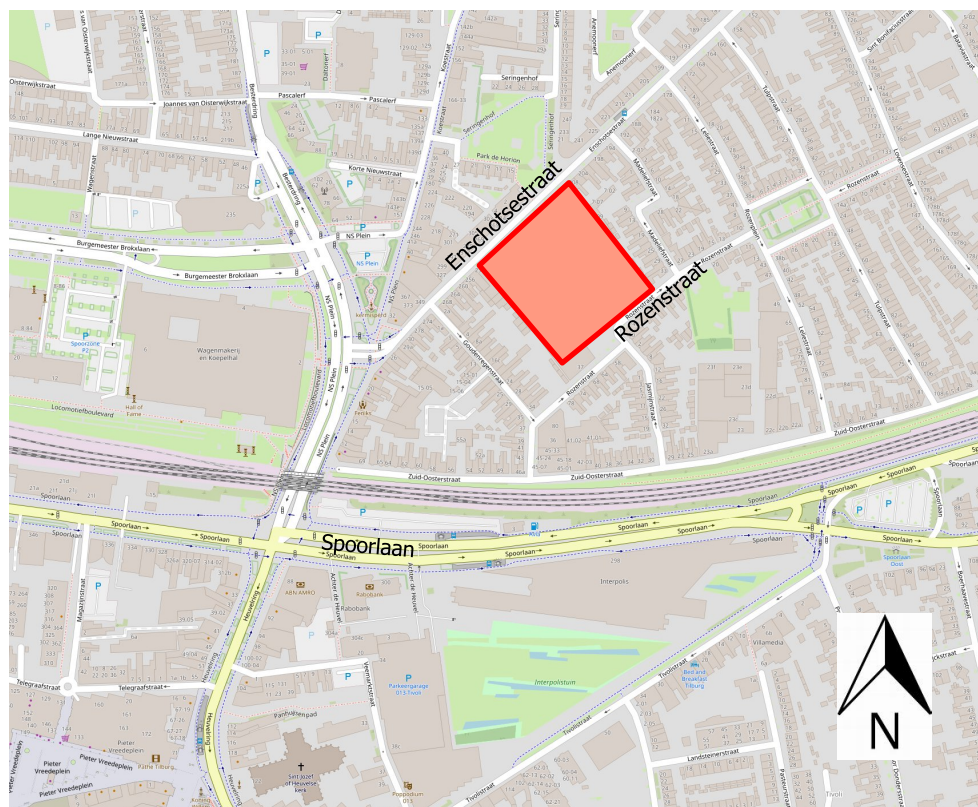
2 SITUATIE

2.1 planlocatie

De planlocatie is gelegen tussen de Enschtsestraat en Rozenstraat in de wijk Loven te Tilburg. De Enschtsestraat vormt de verbinding tussen het NS-Plein en de Ringbaan-Oost.

In onderstaande figuur is de verkeersstructuur en de voorgenomen locatie van het woningbouwplan in rood weergegeven.

Figuur 2.1 ligging planlocatie



Bron: Openstreetmap "© OpenStreetMap-auteurs".

Datum: 4 mei 2021
 Betreft: Parkeerbalans bouwplan Enschtsestraat 238-250 te Tilburg

20200278-00
 blad 3

2.2 Voorgenomen ontwikkeling

Door DR⁺ Architecten is voor de locatie een bouwplan ontwikkeld. Het bouwplan bestaat uit de realisatie van 143 woningen, verdeeld over 6 verschillende bouwblokken. In tabel 1 zijn de verschillende bouwblokken nader beschreven en is het aantal woningen aangegeven.

Tabel 2.1: Overzicht aantallen woningen per bouwblokken

Blok	Aantal woningen
A	55 appartementen
B	27 appartementen
C	3 beneden-bovenwoningen 12 grondgebonden woningen
D	14 appartementen
E	12 stadswoningen
F	14 appartementen 6 grondgebonden woningen
Totaal	143 woningen

De onderstaande afbeelding geeft het beoogde bouwplan en de directe omgeving weer. Op deze afbeelding zijn de hiervoor aangegeven bouwblokken weergegeven.

Figuur 2.2: Situatietekening bouwplan Enschtsestraat 238 – 250-03



Bron: DR⁺ Architecten

Datum: 4 mei 2021
 Betreft: Parkeerbalans bouwplan Enschtsestraat 238-250 te Tilburg

20200278-00
 blad 4

3 PARKEREN

3.1 Normatieve parkeerbehoefte

Op basis van de parkeernormen Tilburg [1] zijn het benodigd aantal parkeerplaatsen berekend voor de toekomstige situatie. Voor de ligging van het plangebied is uitgegaan van sectie A.

In de onderstaande tabel is de parkeerbehoefte voor de bewoners en de bezoekers weergegeven.

Tabel 3.1 Parkeerbehoefte

Type woning	Oppervlak m2 BVO	Aantal	Functie parkeernorm	Parkeer- norm	Aandeel		Aantal parkeerplaatsen		TOTAAL
					Bezoekers	Bewoners	bewoners	Bezoekers	
A: appartementengebouw Wonenbreburg	61-69	40	sociale woningbouw	0,8	0,3	0,5	20,0	12,0	32,0
A: appartementengebouw Wonenbreburg	72-89	15	woning 70 - 130 m ²	1,0	0,3	0,7	10,5	4,5	15,0
B: appartementengebouw V.O.F. Spaendonck	79-118	26	woning 70 - 130 m ²	1,0	0,3	0,7	18,2	7,8	26,0
B: appartementengebouw V.O.F. Spaendonck	65	1	woning <70 m ²	0,9	0,3	0,6	0,6	0,3	0,9
C: grondgebonden woning (shed)	138	12	woning >130 m ²	1,1	0,3	0,8	9,6	3,6	13,2
C: benedenwoning	146	1	woning >130 m ²	1,1	0,3	0,8	0,8	0,3	1,1
C: bovenwoning (links)	141	1	woning >130 m ²	1,1	0,3	0,8	0,8	0,3	1,1
C: bovenwoning F (rechts)	121	1	woning 70 - 130 m ²	1,0	0,3	0,7	0,7	0,3	1,0
D: appartementengebouw Rozenstraat	90-113	14	woning 70 - 130 m ²	1,0	0,3	0,7	9,8	4,2	14,0
E: stadswoning	150	10	woning >130 m ²	1,1	0,3	0,8	8,0	3,0	11,0
E: beneden- bovenwoning	100-125	2	woning 70 - 130 m ²	1,0	0,3	0,7	1,4	0,6	2,0
F: grondgebonden woning (plat dak)	136	6	woning >130 m ²	1,1	0,3	0,8	4,8	1,8	6,6
F: appartementengebouw Enschtsestraat	80-127	13	woning 70 - 130 m ²	1,0	0,3	0,7	9,8	4,2	13,0
TOTAAL afgerond		143					95	43	138

Bron: Woningprogramma en parkeernorm [1 en 3]

De drie parkeervoorzieningen binnen het plangebied zijn privaat en worden afgesloten middels een op afstand bedienbare poort. De parkeervoorzieningen zijn zowel voor bewoners als bezoekers beschikbaar. Dit betekent dat de bewoners toegang moeten verlenen aan hun bezoekers om gebruik te maken van de parkeervoorzieningen.

Op deze wijze kan er rekening worden gehouden met gecombineerd gebruik van de parkeervoorzieningen. In de volgende paragraaf wordt de parkeerbehoefte bepaald rekening houdend met dubbelgebruik.

Datum: 4 mei 2021
 Betreft: Parkeerbalans bouwplan Enschtsestraat 238-250 te Tilburg

20200278-00
 blad 5

3.2 Dubbelgebruik

Doormiddel van het toepassen van aanwezigheidspercentages wordt in de berekening rekening gehouden met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. In de onderstaande tabel staan de aanwezigheidspercentages [3] weergegeven zoals deze zijn toegepast bij het berekenen van de parkeersituatie.

Tabel 3.2 aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Bron: Aanwezigheidspercentages [3]

In de onderstaande tabel is op basis van tabel 3.2 is de parkeerbehoefte per dagdeel bepaald.

Tabel 3.3 Parkeerbehoefte per dagdeel

Functie	Parkeerbehoefte 100%	Werkdag			nacht	koopavond	zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond			middag	avond	
Woningen bewoners	95	47,5	47,5	85,5	95,0	76,0	57,0	76,0	66,5
Woningen bezoekers	43	4,3	8,6	34,3	0,0	30,0	25,7	42,9	30,0
TOTAAL afgerond	138	52	57	120	95	107	83	119	97

Uit de voorgaande tabel valt af te lezen dat de werkdagavond het maatgevende moment is voor de parkeerbehoefte. De berekening laat zien dat er op basis van de gemiddelde gemeentelijke normen voor de toekomstige situatie een parkeerbehoefte bestaat van 120 parkeerplaatsen.

3.3 Beïnvloeding parkeerbehoefte

Er zijn instrumenten die kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte te beïnvloeden. Door het bieden van vervoersalternatieven wordt het autobezit en/of het autogebruik beïnvloed, wat zijn effect heeft op de parkeerbehoefte.

Voorbeelden zijn de inzet van mobiliteitsmaatregelen, zoals het bieden van "Mobility as a Service". Mobility as a Service staat voor een mobiliteitsconcept, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Nieuwe services zullen een combinatie vormen tussen openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en privé voertuigen. Steeds vaker worden "Mobility as a Service"-concepten ingezet bij woningbouwprojecten. Het inzetten van bijvoorbeeld deelauto's bij een (grootschalig) appartementencomplex is van invloed op het autobezit en daarmee de parkeerbehoefte.

De parkeernormen van de gemeente Tilburg spelen in op deze mogelijkheden. Er wordt meer aandacht besteed aan een flexibele invulling van de parkeerbehoefte en het beïnvloeden van de parkeerbehoefte door het bieden van aantrekkelijke mobiliteitsarrangementen door o.a. deelauto's. Deelauto's kunnen leiden tot veel minder noodzakelijke parkeerplaatsen bij een ruimtelijk project. Op dit moment wordt dit geregeld via het bestemmingsplan. Daarin kan de gemeente regels opstellen voor het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwproject nodig (of maximaal toegestaan) is. Vaak wordt vanuit het bestemmingsplan verwezen naar een parkeernormennota. De gemeente moet alle omgevingsvergunningen binnen het gebied van het bestemmingsplan toetsen aan deze parkeernormen.

Datum: 4 mei 2021
Betreft: Parkeerbalans bouwplan Enschtsestraat 238-250 te Tilburg

20200278-00
blad 6

Het is lastig om het aanbod van deelauto's voor langere tijd te borgen. Door gebruik te maken van zogenoemde 'anterieure contracten' bij de start van een ontwikkeling kan dit via privaatrechtelijke weg worden geregeld. Op deze manier leggen de gemeente en de initiatiefnemer contractueel vast dat voor een bepaalde periode verplicht een bepaald aantal deelauto's wordt aangeboden. Dit om de bereikbaarheid en de druk op de openbare (parkeer)ruimte te verminderen. Ook kan op die manier eventueel worden georganiseerd dat de deelauto's direct beschikbaar zijn als de eerste bewoners er komen wonen.

3.4 Mobiliteitscorrectie

Met een mobiliteitscorrectie wordt de (normatieve) parkeerbehoefte anders ingevuld dan met (reguliere) parkeerplaatsen. Dit kan door de parkeeropgave (deels) op te vangen door:

- De aanwezigheid van haltes HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) in de nabijheid;
- Door het inzetten van deelauto's voor bewoners.

Door het opstellen van een mobiliteitsplan kan worden aangetoond hoe met de mobiliteitscorrectie aan de parkeeropgave wordt tegemoetgekomen. Uitgangspunt van het mobiliteitsplan dient te zijn dat er zo min mogelijk parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld omdat een collectief van opdrachtgevers/bewoners er voor kiest om geen eigen auto's te hebben, maar gebruik te maken van gezamenlijke deelauto's. De mobiliteits-correctie wordt op de normatieve parkeerbehoefte in mindering gebracht. Binnen de geldende normen en richtlijnen zijn geen mobiliteits-correcties opgenomen voor deelauto's en of de aanwezigheid van haltes HOV.

Voor het bepalen van de parameters voor de mobiliteits-correcties wordt o.a. gebruik gemaakt van de CROW publicaties, onderzoeken en parkeernormen van andere grote gemeenten.

3.5 Hoogwaardig openbaarvervoerlocatie (ov-locatie)

Op plaatsen die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer mag verwacht worden dat er minder bezoekers met de auto komen en dat bewoners minder auto-afhankelijk (hoeven te) zijn dan op plaatsen waar het openbaar vervoer minder aanbod heeft. Voor het parkeren is dus aannemelijk dat er veel minder plaatsen nodig zijn in de buurt van een (groot) ov-knooppunt. Woongebieden nabij een hoogwaardige ov-locatie kennen een lager autobezit. Hoeveel lager is afhankelijk van de omvang van de stad waar het om gaat en het voorzieningenniveau in de directe omgeving.

Voor een hoog ov-gebruik zijn daarom ook aanvullende maatregelen nodig in de vorm van; deelauto's, betaald parkeren, beperken parkeeraanbod.

Aangezien het woningbouwplan op korte afstand ligt van een HOV Halte verwachten wij niet dat bewoners meer gebruik van het openbaar vervoer gaan maken. Het toekomstige woningbouwplan ligt op de grens van sectie A en B. In de normatieve parkeerbehoefte parkeernormen is momenteel al uitgegaan van sectie A die een lagere parkeernorm kent dan sectie B. In de parkeernorm sectie A is al rekening gehouden met andere vormen van mobiliteit zoals openbaar vervoer.

Datum: 4 mei 2021
 Betreft: Parkeerbalans bouwplan Enschtsestraat 238-250 te Tilburg

20200278-00
 blad 7

3.6 Deelauto

Autodelen kent een stijgende populariteit in met name de grote steden. Men gebruikt deelauto's vooral voor de incidentele verplaatsingen. Deelauto's worden bijna nooit gebruikt voor het woon-werkverkeer, wel voor incidentele zakelijke ritten. Ongeveer de helft van de autodelers wisselt het eigen autogebruik af met de deelauto. Verder fietsen autodelers meer en nemen ze vaker het openbaar vervoer. Bij gebruik van een deelauto kan gekozen worden uit verschillende systemen.

Conform de CROW [4] zou een deelauto vier tot acht privéauto's kunnen vervangen, waardoor er minder parkeerplaatsen benodigd zijn. Dit heeft dus effect op de parkeervraag bij de bestemming.

Het blijkt dat het autobezit afneemt bij het toepassen van een mobiliteitscorrectie. Er wordt immers uitgegaan van een lagere parkeerbehoefte doordat het gebruik van deelauto's wordt gestimuleerd en omdat de initiatiefnemer ervoor moet zorgen dat door aanvullende maatregelen er een reductie kan worden toegepast op de normatieve parkeeropgave. Daarbij is het van belang dat de deelauto eenvoudig toegankelijk is en nadrukkelijk in het zicht staat.

Deelauto, of autodate, is het delen van een auto met meerdere personen. Hierdoor is het voor bewoners niet meer nodig om een eigen (tweede) auto te bezitten. Er zijn diverse vormen mogelijk. Zo zijn er commerciële partijen die een deelauto aanbieden. Ook kan een systeem van deelauto's worden opgezet door particulieren. De wet biedt de mogelijkheid van gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's als deze als zodanig herkenbaar zijn.

In veel grote steden wordt de deelauto reeds toegepast. Veel gemeenten hanteren de vuistregel één deelauto vervangt vier parkeerplaatsen'. Vooral Amsterdam, Utrecht en Eindhoven hebben veel deelauto's binnen de gemeengrenzen. De gemeente Eindhoven vervangt een deelauto voor maximaal 10 parkeerplaatsen in het centrum en 4 parkeerplaatsen in het restgebied. [5]

Resultaten in nationale studies over de vervangingsratio lopen sterk uiteen. Daaruit blijkt dat dit mede afhankelijk is van het type autodelen (effecten van free floating* en station based* lopen uiteen); Goudappel Coffeng komt in een studie voor Greenwheels uit op één deelauto die elf gewone auto's vervangt. [11]

Autodelen is in opkomst, maar kent verschillende vormen, die allemaal op een andere manier effect hebben op de parkeervraag. Deelautosystemen hebben over het algemeen een positief effect op de totale duurzaamheid van het mobiliteitssysteem.

Voor duurzaam parkeerbeleid is het onderscheid tussen bezit en gebruik van het vervoermiddel (de auto) essentieel. Dit is zeker het geval bij de functie Wonen. Als iemand verleid wordt in het woon-/werkverkeer meer te kiezen voor andere vervoersmiddelen dan de eigen auto, dan neemt de parkeerdruk bij de bestemming af, maar op de herkomstlocatie toe. Om woongebieden leefbaar te houden moet de parkeerdruk eerder afnemen dan toenemen. Daarom is een verminderd autobezit daar zo essentieel.

* - Free floating deelauto's kunnen door de gebruiker op een willekeurige parkeerplaats binnen een bepaalde zone worden achtergelaten.
 - Station-based betekent dat de auto's altijd op vaste locaties staan en voor een bepaald tijdsperiode kunnen worden gereserveerd.

Datum: 4 mei 2021
 Betreft: Parkeerbalans bouwplan Enschtsestraat 238-250 te Tilburg

20200278-00
 blad 8

Binnen de parkeernormen van de gemeente Tilburg [3] zijn geen mobiliteitscorrecties opgenomen voor deelauto's. Door de gemeente is aangegeven dat tot het uitkomen van de nieuwe parkeernormen wordt uitgaan van 5 parkeerplaatsen per deelauto. 4 reguliere parkeerplaatsen kunnen hierdoor in mindering worden gebracht op de parkeerbehoefte.

Het toepassen van 6 deelauto's kan zorgen voor een verlaging van 24 parkeerplaatsen op de normatieve parkeerbehoefte.

3.7 Parkeerbalans

Op basis van de parkeernormen is de parkeerbehoefte bepaald voor de toekomstige situatie. Hierbij is rekening gehouden met een mobiliteitscorrectie door toepassing van deelauto's. In de onderstaande tabel zijn de resultaten aangegeven van de parkeerbalans.

Tabel 3.4 Parkeerbalans

Omschrijving	Aantal parkeerplaatsen
Normatieve parkeerbehoefte	138
Toepassen dubbelgebruik	-18,0
Inzet 6 deelauto's	-24,0
Parkeerbehoefte	96
Beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein	96
Rest	0

De parkeerbehoefte komt hiermee op $138 - 18 - 24 = 96$ parkeerplaatsen. Binnen het plan is de beschikking tot 96 parkeerplaatsen. Hiermee kan voldaan worden aan de parkeerbehoefte.

In de Enschtsestraat en Rozenstraat komen vanwege de ontwikkeling resp. 7 en 12 parkeerplaatsen te vervallen. In de nieuwe invulling kunnen 4 parkeerplaatsen worden gecreëerd aan de Enschtsestraat en 15 parkeerplaatsen aan de Rozenstraat. De parkeercapaciteit buiten het plangebied blijft hierdoor gehandhaafd.

Datum: 4 mei 2021
Betreft: Parkeerbalans bouwplan Enschtsestraat 238-250 te Tilburg

20200278-00
blad 9

4 CONCLUSIE

4.1 Parkeerbehoefte

Volgens de parkeernormen dienen er voor het woningbouwplan 138 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Omdat de parkeervoorzieningen toegankelijk zijn voor bewoners en bezoekers kan er rekening worden gehouden met gecombineerd gebruik van de parkeervoorzieningen. Wanneer er rekening wordt gehouden met dubbelgebruik dienen er 120 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

Binnen het woningbouwplan zijn 96 parkeerplaatsen beschikbaar voor het parkeren van de bewoners en bezoekers. Dit betekend een theoretisch tekort van 24 parkeerplaatsen.

Er zijn instrumenten die kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte te beïnvloeden. Door het bieden van vervoersalternatieven wordt het autobezit en/of het autogebruik beïnvloed, wat zijn effect heeft op de parkeerbehoefte.

De parkeernormen van de gemeente Tilburg spelen in op deze mogelijkheden. Er wordt meer aandacht besteed aan een flexibele invulling van de parkeerbehoefte en het beïnvloeden van de parkeerbehoefte door het bieden van aantrekkelijke mobiliteitsarrangementen door o.a. deelauto's.

Aangezien het woningbouwplan op korte afstand ligt van een HOV Halte verwachten wij niet dat bewoners meer gebruik van het openbaar vervoer gaan maken. Het toekomstige woningbouwplan ligt op de grens van sectie A en B. In de normatieve parkeerbehoefte parkeernormen is momenteel al uitgegaan van sectie A die een lagere parkeernorm kent dan sectie B. Een mobiliteitscorrectie op het HOV vervoersalternatief is dan ook niet aannemelijk.

De verwachting is dat het toepassen van deelauto's voor een verlaging zorgt in de parkeerbehoefte. Gezien de centrumligging van het woningbouwplan gaan wij uit dat één deelauto voor een verlaging zorgt van maximaal 5 auto's. (maar neemt ook 1pp in beslag voor de deelauto). Het toepassen van 6 deelauto's zorgt derhalve voor een verlaging van 24 parkeerplaatsen op de normatieve parkeerbehoefte.

De parkeerbehoefte zou hiermee op $120 - 24 = 96$ parkeerplaatsen. Binnen het plan is de beschikking tot 96 parkeerplaatsen. Hiermee kan voldaan worden aan de parkeerbehoefte.

In de Enschtsestraat en Rozenstraat komen vanwege de ontwikkeling resp. 7 en 12 parkeerplaatsen te vervallen. In de nieuwe invulling kunnen 4 parkeerplaatsen worden gecreëerd aan de Enschtsestraat en 15 parkeerplaatsen aan de Rozenstraat. De parkeercapaciteit buiten het plangebied blijft hierdoor gehandhaafd.

De deelauto's kunnen prima worden ingezet voor het appartementengebouw Wonenbreburg (sociale woningbouw). Hierbij kunnen ook de lagere inkomensgroepen worden aangesproken. In de beginjaren werden deelauto's vaak gebruikt door mensen uit de hoge inkomensgroepen ter vervanging van een tweede of derde auto. Tegenwoordig is dit beeld sterk veranderd. Gebruikers zijn terug te vinden in alle inkomensgroepen en deelauto's worden nu ook veel vaker gebruikt ter vervanging van de eerste auto.

Er is een ontwikkeling gaande waarbij (deel)mobiliteit wordt geïntegreerd in woningbouw of gebiedsontwikkeling. Private partijen, zoals projectontwikkelaars of investeerders realiseren deelmobiliteit. Hierbij zijn de deelauto's vaak alleen toegankelijk voor bewoners, mede omdat er veelal gekozen wordt voor plaatsing in besloten garages. Het gaat ook over de vorm van autodelen in een open of besloten systeem. Uiteraard zijn er ook hybride of mengvormen te bedenken of mogelijk. Over

Datum: 4 mei 2021
Betreft: Parkeerbalans bouwplan Enschootsestraat 238-250 te Tilburg

20200278-00
blad 10

het systeem van een deelauto concept dient nog nader invulling aan worden gegeven al zal deze gebaseerd zijn op het "Station based" principe.

5 LITERATUUR EN GERAADPLEEGDE BRONNEN

1. Parkeerbalans projectnr. 19288 (d.d. 2 februari 2021) van DR+ architectuur;
2. Parkeerbalans gemeente Tilburg 20200909 Enschootstraat 250;
3. Parkeernormen Tilburg, 8 november 2017;
4. CROW 381 Toekomstig parkeren, deel B Handreiking parkeernormen;
5. Actualisatie Nota parkeernormen 2019 Eindhoven;
6. Nota parkeernormen Auto 2017 Amsterdam;
7. Nota parkeernormen Fiets en Auto Utrecht;
8. Mijn auto, jouw auto, onze auto, deelautogebruik in Nederland KiM;
9. Mobiliteitsaanpak Tilburg 2040;
10. Goudappel Coffeng; Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt, feb 2019;
11. <https://toolkitautodelen.crow.nl/>

Parkeren ontwikkeling Enschotsestraat, Tilburg

VOF Spaendonck

Opdrachtgever
Titel rapport

VOF Spaendonck
Parkeren ontwikkeling Enschootsestraat, Tilburg

Kenmerk
Datum publicatie

012275.20220603.R1.03
13 juni 2022

Status

Definitief

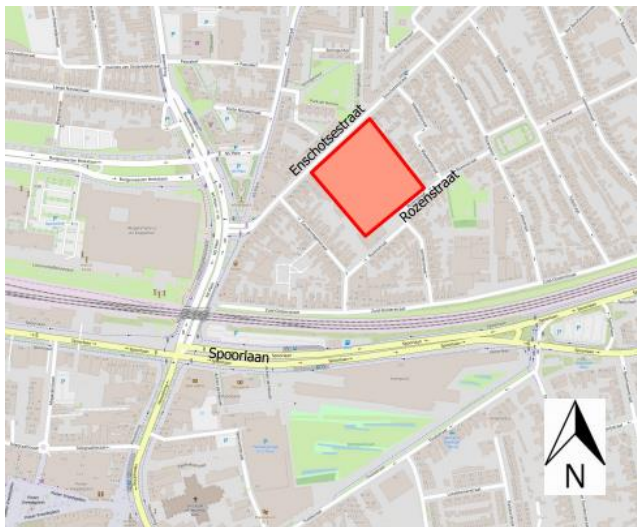
© Copyright Goudappel BV 13-6-22

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Functieprogramma Enschootsestraat	2
3. Parkeerbalans gemeentelijk beleid	5
3.1 Aanpak	5
3.2 Te hanteren parkeernormen	5
3.3 Aanwezigheidspercentages	7
3.4 Parkeerbalans conform gemeentelijk beleid	7
4. Parkeerbalans specifieke situatie	9
4.1 Passende parkeernorm bewoners woningen	9
4.2 Passende parkeernorm bezoekers woningen	9
4.3 Inzet van deelmobiliteit	10
4.4 Parkeerbalans specifieke situatie	14
5. Samenvattende conclusies	15
Bijlage 1 Inzet van deelmobiliteit	16

1. Inleiding

VOF Spaendonck is voornemens een bestaand bedrijfspand gevestigd op het adres Enschootsestraat 238 – 250-03 in Tilburg te slopen en deze locatie te herontwikkelen. Het voornemen is 143 woningen te realiseren, in een mix van sociale huur, middenhuur, vrije sector huur, en koop. De woningen variëren ook in omvang. De planlocatie is gelegen tussen de Enschootsestraat en Rozenstraat in de wijk Loven te Tilburg. De Enschootsestraat vormt de verbinding tussen het NS-plein en de Ringbaan-Oost (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie Enschootsestraat, Tilburg¹ (ontwikkellocatie gearceerd)

Het beoogde woningbouwplan past niet in het vigerend bestemmingsplan 'Theresia-Loven-Besterd 2016'. Middels een bestemmingsplan wordt het bouwplan juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Een herziening van het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Tilburg². In het kader van de bestemmingsplan-procedure is door Stantec een parkeerkundige onderbouwing opgesteld¹. VOF Spaendonck heeft aan Goudappel BV gevraagd een aanvulling op deze parkeerkundige onderbouwing op te stellen, gericht op de inzet van deelmobiliteit en waarbij eventuele optimalisatie voor de parkeerbalans worden onderzocht. Voorliggende rapportage beschrijft hiervan de resultaten.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het functieprogramma voor de ontwikkeling aan de Enschootsestraat te Tilburg opgenomen. Het autoparkeren conform gemeentelijk beleid wordt besproken in hoofdstuk 3. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 gekeken naar de uitwerking van een passende parkeernormen voor de ontwikkeling. In dit hoofdstuk wordt ook het effect van deelmobiliteit verkend en worden bijbehorende randvoorwaarden besproken. Hoofdstuk 5 bevat de conclusies op basis van de uitgevoerde analyses.

¹ Parkeerbalans bouwplan Enschootsestraat 238-250 te Tilburg, projectnummer 20200278-00, d.d. 4 mei 2021.

² Raadsvoorstel Vaststellen bestemmingsplan voor Enschootsestraat 250, gemeente Tilburg (raad 2022_1296 definitief), vastgesteld d.d. 23 mei 2022.

2. Functieprogramma

Enschotsestraat

Op de ontwikkellocatie aan de Enschtotsestraat is momenteel een groot bedrijfspand gelegen waarin verschillende bedrijven zijn gevestigd. De huidige bedrijfsfunctie van de locatie komt met de realisatie van de woningen te vervallen. Omdat de parkeerbehoefte van de bedrijfsfunctie op een ander moment valt dan de parkeerbehoefte van de nieuw te realiseren woningen, is de ontwikkeling aan de Enschtotsestraat volledig als nieuwbouw beschouwd. In het kader van de plannen is een functieprogramma in zes blokken opgesteld (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Situatietekening bouwplan Enschtotsestraat (bron: DR+ Architecten)

Bij de ontwikkeling worden in totaal 143 woningen gerealiseerd, verdeeld over 6 bouwblokken en in een mix aan typen, segmenten en oppervlaktes. In tabel 2.1 is het volledige functieprogramma van de te realiseren woningen aan de Enschtotsestraat te Tilburg opgenomen.

bouwblok	functie	segment	oppervlakte	aantal	eenheid
A	appartement	sociale huur	61 – 69 m ² bvo	40	woningen
	appartement	middenhuur	72 – 89 m ² bvo	15	woningen
B	appartement	vrije sector huur	79 – 118 m ² bvo	26	woningen
	appartement	vrije sector huur	65 m ² bvo	1	woningen
C	rijwoning	grondgebonden koop	138 m ² bvo	12	woningen
	benedenwoning	koop	146 m ² bvo	1	woningen
	bovenwoning	koop	141 m ² bvo	1	woningen
	bovenwoning	koop	121 m ² bvo	1	woningen
D	appartement	koop	90 – 113 m ² bvo	14	woningen
E	stadswoning	grondgebonden koop	150 m ² bvo	10	woningen
	bebo-woning	koop	100 – 125 m ² bvo	2	woningen
F	rijwoning	grondgebonden koop	136 m ² bvo	6	woningen
	appartement	koop	75 – 130 m ² bvo	14	woningen

Tabel 2.1: Functieprogramma van de ontwikkeling aan de Enschootsestraat te Tilburg

Om te voorzien in de parkeerbehoefte van toekomstige bewoners en hun bezoekers zijn bij de ontwikkeling 96 parkeerplaatsen voorzien, verdeeld over 3 parkeerterreinen. In figuur 2.2 zijn de verschillende parkeergelegenheden op het terrein weergegeven. Parkeerterrein 1 (52 parkeerplaatsen) ligt achter de bouwblokken A, B en C en parkeerterrein 2 (19 parkeerplaatsen) bevindt zich achter bouwblok F. Het derde parkeerterrein (25 parkeerplaatsen) is overdekt en gelegen achter de bouwblokken D en E. De te realiseren parkeerplaatsen zijn specifiek bestemd voor bewoners en bezoekers van de te realiseren woningen, waarbij geen exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bewoners en bezoekers krijgen een parkeerrecht en mogen van alle parkeerplaatsen op de drie parkeerterreinen gebruik maken, waardoor dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Voor de deelmobiliteit worden wel exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar gesteld, dit is verder toegelicht in hoofdstuk 4.

De parkeerplaatsen bevinden zich op privaat terrein en worden afgesloten middels een op afstand bedienbare poort. Bewoners kunnen toegang verlenen aan hun bezoekers om gebruik te maken van de parkeerplaatsen. VOF Spaendonck draagt zorg voor de technische mogelijkheden hiertoe. Aanvullend is het voornemen om de toegang zo goed mogelijk te organiseren, waardoor bewoners en hun bezoekers zo veel mogelijk, zo dicht mogelijk bij huis kunnen parkeren en inzicht hebben in de feitelijke beschikbaarheid van een parkeerplaats bij elk parkeerterrein op het vraagmoment.



Figuur 2.2: Ligging parkeergelegenheden in het huidige ontwerp voor ontwikkeling Enschootsestraat te Tilburg

Een ontwikkelaar is verplicht openbare parkeerplaatsen die als gevolg van de ontwikkeling komen te vervallen, te compenseren. Als gevolg van de ontwikkeling aan de Enschootsestraat komen 19 parkeerplaatsen in de openbare ruimte te vervallen. VOF Spaendonck brengt deze 19 parkeerplaatsen in de openbare ruimte terug. Hiervan zijn 15 parkeerplaatsen gelegen aan de Rozenstraat en 4 parkeerplaatsen zijn gelegen aan de Enschootsestraat. Er worden daarmee als gevolg van de ontwikkeling geen parkeerplaatsen onttrokken uit de openbare ruimte. Omdat deze 19 openbare parkeerplaatsen ter compensatie van bestaande openbare parkeerplaatsen zijn, spelen zij geen rol in het voorzien in de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Deze openbare parkeerplaatsen zijn in deze studie verder dan ook buiten beschouwing gelaten.

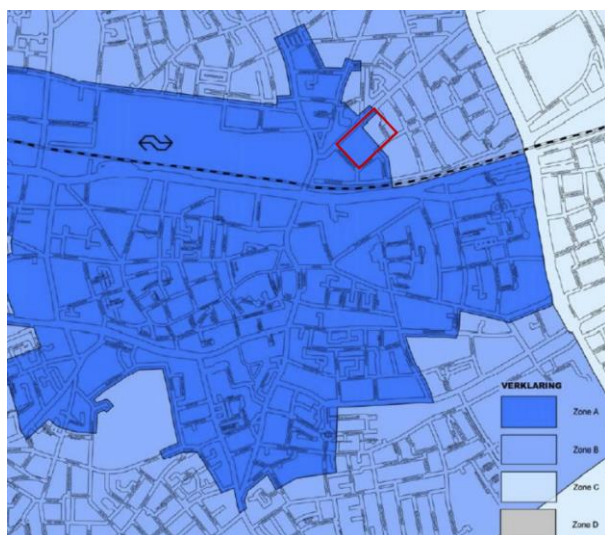
3. Parkeerbilans gemeentelijk beleid

3.1 Aanpak

Voor de herontwikkeling aan de Enschtsestraat te Tilburg wordt het benodigde parkeeraanbod bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Tilburg heeft haar parkeernormen opgenomen in 'Parkeernormen Tilburg 2017', gepubliceerd d.d. 8 november 2017. Deze parkeernormen zijn ook op grond van artikel 15.3 van het nieuwe bestemmingsplan voor de ontwikkellocatie van toepassing. Het benodigde parkeeraanbod wordt berekend door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal parkeerplaatsen per woning). Door het benodigde parkeeraanbod af te zetten tegen het te realiseren parkeeraanbod ontstaat de parkeerbilans.

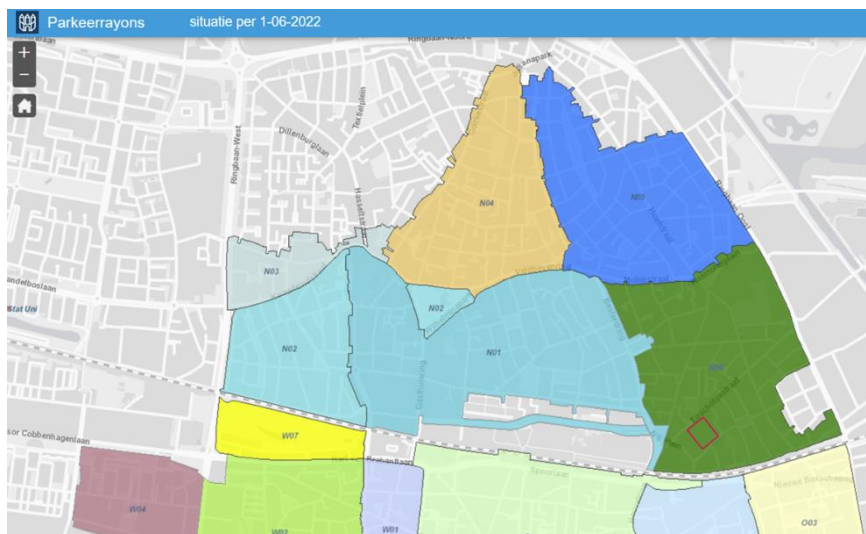
3.2 Te hanteren parkeernormen

In de parkeernormering van de gemeente Tilburg wordt onderscheid gemaakt naar verschillende parkeerzones. De ontwikkellocatie aan de Enschtsestraat ligt conform de figuur in de Nota Parkeernormen deels binnen de zone A en deels binnen zone B (zie figuur 3.1). Daarbij is echter opgenomen dat het gebied zone A wordt bepaald door de omvang van het gebied van parkeerregulering. Het gebied waar parkeerregulering wordt toegepast binnen de gemeente Tilburg is per juni 2022 uitgebreid³. Hierdoor ligt de ontwikkellocatie in zijn totaliteit in de parkeerzone A (zie figuur 3.2). In deze rapportage is dan ook het uitgangspunt gehanteerd dat voor de ontwikkeling de parkeernormen van zone A van toepassing zijn.



Figuur 3.1: Ligging van de ontwikkeling in de parkeerzonering Tilburg (bron: Parkeernormen Tilburg 2017)

³ Invoering parkeerregulering Groeseind Hoefstraat en Loven Besterd – collegebesluit van 8 februari 2022 – 21 en <https://www.tilburg.nl/stad-bestuur/stad/parkeren-vervoer/parkeren/>



Figuur 3.2: Situatie parkeerrayons (parkeerregulering) per 1-6-2022 in Tilburg⁴

In de gemeentelijke parkeernormering is daarnaast onderscheid gemaakt naar grondgebonden woningen of appartementen en sociale woningbouw. De grondgebonden woningen zijn aan de hand van de omvang in m² bvo onderverdeeld in de categorieën 'goedkoop', 'middenklasse' en 'duur'. Voor de sociale woningbouw is onderscheid gemaakt tussen appartementen en grondgebonden woningen. In tabel 3.1 is per gemeentelijke parkeernorm, aan de hand van de beoogde omvang, aangegeven op welke te realiseren functies (uit tabel 2.1) deze van toepassing is.

functie parkeernorm	van toepassing op			parkeer norm	aandeel bewoners	aandeel bezoekers	eenheid
appartementen sociale huur	appartement	sociale huur	61 – 69 m ² bvo	0,8	0,5	0,3	ppl per woning
grondgebonden woning of appartement (goedkoop) < 70 m ² bvo	appartement	vrije sector huur	65 m ² bvo	0,9	0,6	0,3	ppl per woning
grondgebonden woning of appartement (midden) 70 – 130 m ² bvo	appartement	middenhuur	72 – 89 m ² bvo	1,0	0,7	0,3	ppl per woning
	appartement	vrije sector huur	79 – 118 m ² bvo				
	bovenwoning	koop	121 m ² bvo				
	appartement	koop	90 – 113 m ² bvo				
	bebo-woning	koop	100 – 125 m ² bvo				
grondgebonden woning of appartement (duur) > 130 m ² bvo	appartement	koop	75 – 130 m ² bvo	1,1	0,8	0,3	ppl per woning
	rijwoning	koop	138 m ² bvo				
	benedenwoning	koop	146 m ² bvo				
	bovenwoning	koop	141 m ² bvo				
	stadswoning	koop	150 m ² bvo				
	rijwoning	koop	136 m ² bvo				

Tabel 3.1: Te hanteren parkeernormen woonfuncties

⁴ <https://tilburg.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0dc2bd377cfa43afb0ad037d47a4e914>

3.3 Aanwezigheidspercentages

Bij de ontwikkeling in de Enschootsestraat te Tilburg is het voornemen om parkeerplaatsen te realiseren die toegankelijk zijn voor zowel bewoners als bezoekers van de te realiseren woningen. Hierbij krijgen parkeerders een parkeerrecht en geen exclusieve parkeerplaats. Dit betekent dat de parkeerplaatsen door verschillende doelgroepen kunnen worden gebruikt, die niet op hetzelfde moment aanwezig zijn. Dubbelgebruik van de parkeerplaatsen is daarmee mogelijk. Indien toch wordt gekozen om exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar te stellen aan bewoners en bezoekers, is dubbelgebruik van parkeerplaatsen niet mogelijk.

Door de toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit dubbelgebruik. Hiermee kan inzichtelijk worden gemaakt op welke momenten gebruik wordt gemaakt van het benodigde parkeeraanbod. De gemeente Tilburg heeft deze percentages in haar parkeernormennota opgenomen. In tabel 3.2. zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages conform gemeentelijk beleid opgenomen.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers woningen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 3.2: Aanwezigheidspercentages voor het vaststellen van dubbelgebruik (bron: Parkeernormen Tilburg 2017)

3.4 Parkeerbilans conform gemeentelijk beleid

Aan de hand van het functieprogramma en de te hanteren parkeernorm is het benodigde parkeeraanbod voor de ontwikkeling van de Enschootsestraat te Tilburg bepaald. Het benodigde parkeeraanbod is afgezet tegen het te realiseren parkeeraanbod bij de ontwikkeling, waarbij bepaald is of voldoende parkeerruimte beschikbaar is of dat een resterend benodigd parkeeraanbod bestaat. Conform gemeentelijk beleid is rekenkundig afgerond⁵. Het resultaat is opgenomen in tabel 3.3.

⁵ In de parkeerkundige onderbouwing opgesteld door Stantec is de totaal benodigde parkeervraag naar boven afgerond. In de Nota Parkeernormen Tilburg is opgenomen dat afronding naar een geheel getal plaatsvindt, hier is niet expliciet afronding naar boven benoemd. Daarom heeft Goudappel de resultaten rekenkundig afgerond (tot 0,5 naar beneden, hoger dan 0,5 naar boven). Dit uitgangspunt leidt tot een beperkt verschil in resultaten op de werkdagavond en koopavond. Conform Stantec is op die momenten 1 extra parkeerplaats benodigd (respectievelijk 57 en 107 in plaats van 56 en 106 parkeerplaatsen). Op de overige momenten – inclusief het maatgevende moment – leidt het verschil in afronding niet tot verschillen.

functie	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sociaal huurappartement	20,0	10,0	10,0	18,0	16,0	20,0	12,0	16,0	14,0
wonen goedkoop (< 70 m ² bvo)	0,6	0,3	0,3	0,5	0,5	0,6	0,4	0,5	0,4
wonen middenduur (70 – 130 m ² bvo)	50,4	25,2	25,2	45,4	40,3	50,4	30,2	40,3	35,3
wonen duur (> 130 m ² bvo)	24,0	12,0	12,0	21,6	19,2	24,0	14,4	19,2	16,8
wonen bezoekers (alle woningen)	42,9	4,3	8,6	34,3	30,0	0,0	25,7	42,9	30,0
totaal benodigde parkeervraag	138	52	56	120	106	95	83	119	97
parkeercapaciteit	96	96	96	96	96	96	96	96	96
overschot / tekort	-42	44	40	-24	-10	1	13	-23	-1

Tabel 3.3: Benodigd parkeeraanbod conform gemeentelijk beleid Enschtsestraat te Tilburg.

Uit tabel 3.3 blijkt dat zonder toepassing van dubbelgebruik en conform het gemeentelijk beleid in totaal 138 parkeerplaatsen benodigd zijn. Hiervan zijn 95 parkeerplaatsen bestemd voor bewoners en 43 parkeerplaatsen voor bezoekers van de bewoners. Bij toepassing van dubbelgebruik is het maatgevende moment de werkdagavond, dan zijn 120 parkeerplaatsen benodigd.

Bij de ontwikkeling zijn 96 parkeerplaatsen voorzien. Op het maatgevende moment bestaat er een tekort van 24 parkeerplaatsen bij de ontwikkeling. Er is daarmee een mismatch tussen het benodigd en het beschikbare parkeeraanbod conform het gemeentelijke parkeerbeleid, hoofdstuk 4 gaat hier verder op in.

4. Parkeerbilans specifieke situatie

In hoofdstuk 3 is gebleken dat, conform het gemeentelijke parkeerbeleid, het benodigde parkeeraanbod niet matcht met het beschikbare parkeeraanbod. De gemeente Tilburg biedt in haar Nota Parkeernormen de mogelijkheid om in gereguleerd gebied gebruik te maken van de nulvergunningregeling. Dat betekent dat toekomstige bewoners en hun bezoekers van worden uitgesloten van een parkeervergunning op straat. Hiermee wordt voorkomen dat de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen wordt afgewenteld op de omgeving: zij krijgen immers geen vergunning om daar te gaan parkeren. Ontwikkelaars kunnen dan vrijstelling verkrijgen om te voorzien in (een deel van) de parkeerbehoefte. Aanvullend biedt de gemeente Tilburg de mogelijkheid om door de inzet van een mobiliteitsconcept (deelmobiliteit) te voorzien in een deel van de parkeerbehoefte. Door de inzet van deelmobiliteit daalt de parkeerbehoefte van bewoners en zijn minder parkeerplaatsen benodigd.

VOF Spaendonck is voornemens om te voorzien in parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van de ontwikkeling aan de Enschootsestraat op eigen terrein, rekening houdend met de daadwerkelijke parkeerbehoefte van deze doelgroepen. In de hiernavolgende paragrafen is onderzocht in hoeverre de vigerende parkeernormen aansluiten bij de daadwerkelijke parkeerbehoefte voor zowel bewoners (paragraaf 4.1) als bezoekers (paragraaf 4.2). Aanvullend is zij voornemens om deelmobiliteit in te zetten om te voorzien in een deel van de parkeerbehoefte van bewoners. De effecten hiervan zijn toegelicht in paragraaf 4.3. Tot slot is in paragraaf 4.4 de resulterende parkeerbilans opgenomen.

4.1 Passende parkeernorm bewoners woningen

In deze paragraaf is op hoofdlijnen onderzocht of het daadwerkelijke autobezit in de gemeente Tilburg aansluit bij de gemeentelijke parkeernormen voor bewoners van de woningen. Hiervoor is gebruik gemaakt van niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. De cijfers over het autobezit zijn inclusief leaseauto's. Uit deze analyse blijkt dat het gemiddelde autobezit van de verschillende type woningen (koop, vrije sector huur en sociale huur plus grondgebonden versus appartementen) in lijn is met de parkeernorm die de gemeente Tilburg hanteert in haar parkeernormennota. Daarom is de gemeentelijke parkeernorm voor bewoners van de woningen gehanteerd als passende parkeernorm.

4.2 Passende parkeernorm bezoekers woningen

Het parkeerbeleid van de gemeente Tilburg gaat uit van een parkeernorm van 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers van woningen. Dit sluit aan bij de parkeerkencijfers zoals opgesteld door CROW. De laatste jaren vindt steeds meer onderzoek plaats naar het aandeel bezoekersparkeren bij woningen. De ervaring leert dat het huidige parkeerkencijfer te hoog is, waardoor een overmaat aan parkeerplaatsen wordt gerealiseerd. In bijvoorbeeld de gemeentes Breda, Delft, Eindhoven, Almere, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam is het aandeel bezoekersparkeren bij woningen al naar beneden bijgesteld (naar 0,1 of 0,2 parkeerplaatsen per woning).

Recent onderzoek naar passende parkeerkencijfers voor bezoekersparkeren⁶ heeft uitgewezen dat context-specifieke kenmerken van de zone waar het bezoek wordt afgelegd van invloed zijn op de hoogte van het parkeerkencijfer, dit geldt met name voor zeer sterk stedelijke tot en met matige stedelijke gebieden. De gemeente Tilburg kent stedelijkheidsgraad sterk stedelijk en valt daar dus ook onder. Volgens het onderzoek is voor het centrum, de schil en de rest bebouwde kom met parkeerregulering een parkeerkencijfer van 0,1 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers passend. Voor de rest bebouwde kom zonder gereguleerd parkeren is een parkeerkencijfer van 0,15 parkeerplaatsen per woning passend. Dit zelfde kencijfer stellen zij als passend voor weinig stedelijk en niet-stedelijke gebieden.

Voor de ontwikkeling aan de Enschootsestraat is op basis van dit onderzoek een parkeerkencijfer van 0,1 parkeerplaatsen per woning van toepassing. Er is immers parkeerregulering van kracht in de omgeving. Het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers zou in dat geval dalen van 42,9 (143 x 0,3) parkeerplaatsen naar 14,3 (143 x 0,1) parkeerplaatsen. Afgerond is daarmee sprake van een reductie van 29 (42,9 – 14,3) parkeerplaatsen. Het bewonersaandeel van de norm blijft gelijk, waardoor de parkeernorm in zijn geheel lager uitkomt.

Bij de ontwikkeling aan de Enschootsestraat dient echter te worden voldaan aan de vigerende parkeernormen van de gemeente Tilburg. VOF Spaendonck is niet voornemens om hier van af te wijken. Daarom is in deze studie conform de gemeentelijke parkeernormering rekening gehouden met een bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaatsen per woning.

4.3 Inzet van deelmobiliteit

Algemene ontwikkelingen deelmobiliteit

In het kader van een verschuiving van bezit naar gebruik is VOF Spaendonck voornemens om deelmobiliteit in te zetten en te faciliteren bij de ontwikkeling aan de Enschootsestraat te Tilburg. Deelmobiliteit is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van hetzelfde vervoersmiddel. Het voordeel van deelmobiliteit is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten. Per saldo zijn dan minder auto's nodig.

Deelmobiliteit stallen bij ontwikkelingen is de laatste jaren in opkomst. Toch zijn grootschalige evaluatieonderzoeken nog niet voorhanden. Wel zijn veel verschillende onderzoeken beschikbaar naar de algemene effecten van autodelen op het autobezit. In bijlage 1 is hier een uitgebreide toelichting van opgenomen. Onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid toont aan dat de inzet van deelauto's een reductie van 15% tot 30% in autobezit van bewoners kan bewerkstelligen. Dit effect geldt alleen mits het deelautogebruik optimaal wordt gefaciliteerd. Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk wordt gemaakt. Dit houdt onder meer in dat:

- deelauto's op eigen terrein of binnen acceptabele loopafstand beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- voor bewoners een aantrekkelijk product wordt geboden;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden, bijvoorbeeld doordat de aanbieder van deelauto's praktische zaken worden geregeld in geval van pech, onderhoud en schoonmaken.

⁶ Parkeerkencijfer voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk, 2021.

Amber als aanbieder van deelmobiliteit bij ontwikkeling Enschtotsestraat

VOF Spaendonck heeft met de gemeente Tilburg afspraken gemaakt over de levering van deelmobiliteit bij de ontwikkeling van de Enschtotsestraat, bestaand uit de langjarige beschikbaarheid van 6 deelauto's⁷. Daartoe heeft zij – met instemming van de gemeente Tilburg en als vastgelegd in de Anterieure overeenkomst – deelmobiliteitsaanbieder Amber gecontracteerd. Amber biedt reeds in heel Tilburg deelmobiliteit aan: bij specifieke locaties maar ook binnen Tilburg als geheel. Amber biedt ten behoeve van het project Enschtotsestraat een gepast en aantrekkelijk product dat aansluit bij de behoefte van de bewoners. Onderdeel van de Anterieure overeenkomst tussen gemeente Tilburg en VOF Spaendonck is dat VOF Spaendonck gedurende de verkoop- en ingebruiknamefase van de woningen bij de toekomstige bewoners de deelmobiliteit actief promoot als alternatief voor het bezit van een eigen auto, en hen erop wijst dat zij niet voor een parkeervergunning op straat in aanmerking komen. Amber biedt in het kader van de ontwikkeling Enschtotsestraat 6 elektrische deelauto's aan, die worden gestald op parkeerplaatsen die exclusief beschikbaar zijn voor de deelmobiliteit.

Amber biedt conform de leveringsovereenkomst aan haar gebruikers een unieke mobiliteitsgarantie: dat betekent dat Amber garandeert dat voor de bewoners mobiliteit beschikbaar is indien de reservering ten minste 3 uur van tevoren is gemaakt. Bewoners hebben daarmee altijd de beschikking over deelmobiliteit. De deelauto's kunnen 24/7 gereserveerd worden via de Amber app, waarbij het klantcontactcentrum ook altijd bereikbaar is. Amber hanteert een marktconform prijsmodel voor de deelmobiliteit: er wordt alleen betaald voor de mobiliteit die de bewoner gebruikt. Er is dus geen sprake van abonnements- of andere vaste kosten. Amber draagt daarbij ook zorg voor de overige praktische zaken. Bovenstaande is ook opgenomen in de leveringsovereenkomst.

Effecten inzet deelmobiliteit bij ontwikkeling Enschtotsestraat

Uit bovenstaande blijkt dat bij de ontwikkeling van de Enschtotsestraat het autodelen met behulp van Amber als aanbieder van deelmobiliteit zo eenvoudig en aantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast leert de ervaring dat voor de inzet van deelmobiliteit, de nabijheid van openbaar vervoervoorzieningen van invloed is op het succes van de inzet van deelmobiliteit. Onderzoek van CROW onderschrijft dat hoe dichterbij hoogwaardig openbaar vervoer en een hoogwaardig fietsnetwerk zijn, hoe groter de kans de bewoners bereid zijn om geen eigen auto aan te schaffen of hun auto weg te doen⁸. De ligging van de Enschtotsestraat in de stad Tilburg is zeer gunstig. Station Tilburg is binnen 3 minuten te fiets en binnen 10 minuten te voet te bereiken. Het station grenst direct aan de binnenstad (stadscentrum van Tilburg) waardoor dat ook binnen 3 tot 5 minuten te fiets en binnen 10 minuten te voet te bereiken is. Ook zijn verschillende dagelijkse (supermarkt) en niet-dagelijkse en medische voorzieningen in de directe nabijheid van de ontwikkellocatie gelegen (onder andere in winkelcentrum De Besterd). Gegeven deze kenmerken is het hebben van een eigen niet auto noodzakelijk. Boodschappen doen en winkelen kan te voet of met de fiets, en met het openbaar vervoer liggen overige bestemmingen ook binnen bereik.

Gegeven het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid kan de inzet van deelauto's, gegeven de kenmerken van de ontwikkellocatie, bij de Enschtotsestraat een reductie van 15% tot 30% in autobezit van toekomstige bewoners bewerkstelligen. Gegeven de ligging van de Enschtotsestraat is in deze studie de bovengrens van de bandbreedte van het effect van deelmobiliteit gebruikt: de inzet van deelmobiliteit leidt tot een vermindering van 30% van de parkeerplaatsen. Voor bewoners zijn 95 parkeerplaatsen benodigd (tabel 3.3), daarmee kan de inzet van deelmobiliteit leiden tot een vermindering van circa 30 (95 x 30%) parkeerplaatsen.

⁷ Dit is vastgelegd in artikel 9 Anterieure overeenkomst gemeente Tilburg – VOF Spaendonck.

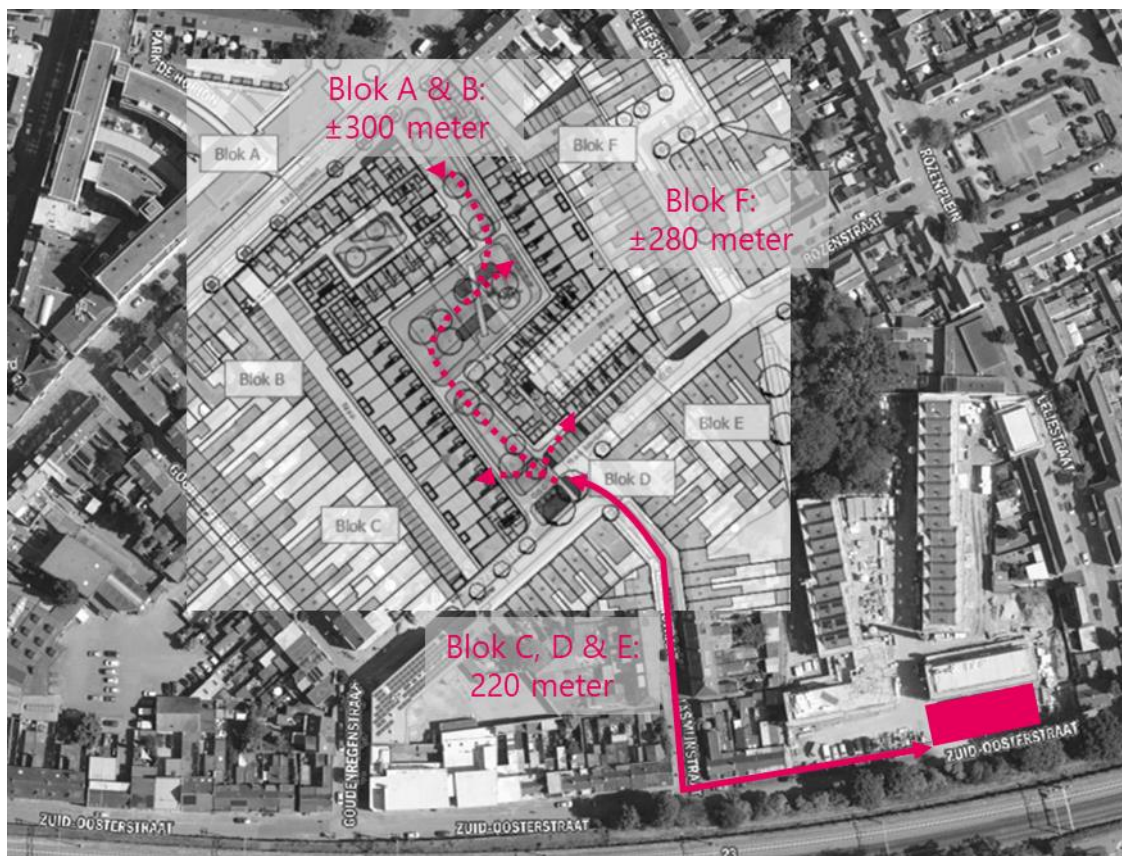
⁸ Wat is het effect van deelauto's op autobezit? Onderzoek naar de invloed van de woonomgeving en het type deelaautosysteem op de bereidheid om de privéauto weg te doen, CROW, april 2021.

Hoeveel deelauto's benodigd zijn om de genoemde vermindering te bewerkstelligen varieert sterk per aanbieder van deelmobiliteit, onderzoeksinstelling en gemeente. Zo hanteert CROW het uitgangspunt dat een deelauto 8 tot 13 reguliere auto's vervangt, gaat Amber er van uit dat een deelauto 6 reguliere auto's vervangt, hanteert de gemeente Eindhoven het uitgangspunt dat een deelauto 10 reguliere auto's vervangt en gaan gemeenten Den Haag en Haarlem uit van een vervangingswaarde van 5 reguliere auto's door een deelauto. Dit laatste is ook het uitgangspunt dat VOF Spaendonck en de gemeente Tilburg voor het maatgevende moment overeen zijn gekomen. Dit is een robuust uitgangspunt dat aan de onderkant van de bandbreedte zit. In de praktijk kan de vervangingswaarde van de deelauto's hoger liggen. Ook omdat op het gebruik van de deelmobiliteit wordt gestuurd doordat bewoners geen parkeervergunning op straat krijgen.

De inzet van deelmobiliteit kan leiden tot een vermindering van circa 30 parkeerplaatsen, waarbij iedere deelauto op het maatgevende moment 5 reguliere auto's vervangt. Dat betekent dat bij de Enschtsestraat de inzet van 6 (30 / 5) deelauto's passend is. Per saldo levert dit een besparing van 24 (30 – 6) parkeerplaatsen op. Voor de deelmobiliteit dienen exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. Op die manier kunnen bewoners de deelauto's gemakkelijk vinden en terugzetten: deelmobiliteit wordt zo optimaal mogelijk gefaciliteerd.

Plaatsing van deelauto's bij Enschtsestraat

Binnen de ontwikkeling aan de Enschtsestraat is het voornemen om 6 deelauto's te stallen. De gemeente Tilburg, VOF Spaendonck en Amber zijn overeengekomen dat 3 deelauto's worden geplaatst op eigen terrein op een van de te realiseren parkeerterreinen waarmee zij exclusief bestemd zijn voor bewoners van de ontwikkeling. Voor deze deelauto's zijn exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar, deze worden gerealiseerd op parkeerterrein 1, achter de bouwblokken A, B en C. Voor de overige 3 deelauto's worden buiten de ontwikkeling 3 exclusieve parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen bevinden zich in de Zuidoosterstraat op circa 220 meter loopafstand van de ontwikkellocatie. De locatie van de extra parkeerplaatsen is aangegeven met een rood rechthoek in figuur 4.3. De loopafstanden zijn gemeten met Google Maps, voor de nieuw aan te leggen ruimte tussen de bouwblokken in, is een inschatting gemaakt op basis van Google Maps.



Figuur 4.1: Locatie extra parkeerplaatsen deelauto's nabij ontwikkeling

In een recente publicatie van CROW⁹ zijn acceptabele loopafstanden voor verschillende modaliteiten en motieven opgenomen. In deze publicatie is opgenomen dat de acceptabele loopafstand voor een individu vanaf de woning naar een geparkeerde deelauto tussen de 100 en 350 meter is. Dit sluit ook aan bij de maximaal acceptabele loopafstand conform het gemeentelijke parkeerbeleid waarbij voor bewoners op deze locatie een maximaal acceptabele loopafstand van 100 tot 200 meter wordt gehanteerd. Zoals in figuur 4.1 is weergegeven is de loopafstand vanaf blokken C, D en E iets meer dan 200 meter. De loopafstand van blokken A, B en F naar de deelauto's op de Zuidoosterstraat ligt hoger, en is circa 300 meter. De loopafstand tussen de extra parkeerplaatsen voor deelauto's en de ontwikkeling valt daarmee ruimschoots binnen acceptabele loopafstand van 350 meter. Daarnaast worden ook 3 parkeerplaatsen voor deelauto's gerealiseerd op eigen terrein. De loopafstand naar deze deelauto's is voor een groot deel van de bewoners minder dan 100 meter. Het voornemen is om deze deelauto's op parkeerterrein 1 te plaatsen (achter blokken A, B en C).

De deelauto's die buiten het terrein van de ontwikkeling worden geplaatst zijn openbaar toegankelijk en kunnen eventueel ook worden gebruikt door bewoners uit omliggende gebieden. Vanwege de mobiliteitsgarantie die Amber biedt, is er altijd voldoende deelmobiliteit beschikbaar voor de toekomstige bewoners van de Enschotsestraat. Alle 6 de deelauto's fungeren daarom ten behoeve van de ontwikkeling aan de Enschotsestraat.

⁹ CROW-publicatie: Inzicht in acceptabele loopafstanden (2021)

4.4 Parkeerbilans specifieke situatie

Uit voorgaande paragrafen is gebleken dat de gemeentelijke parkeernorm voor bewoners van de te realiseren woningen passend is. Voor bezoekersparkeren is de verwachting dat de daadwerkelijke parkeerbehoefte lager ligt dan waar de gemeentelijke parkeernorm vanuit gaat. Hier is echter geen correctie voor doorgevoerd, er is aangesloten bij de vigerende parkeernormen van de gemeente Tilburg. Aanvullend worden 6 deelauto's gestald ten behoeve van de ontwikkeling aan de Enschtsestraat. Hiervan worden 3 deelauto's gestald op het eigen terrein bij de Enschtsestraat, en 3 deelauto's op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte. Voor alle deelauto's zijn exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is hierop niet van toepassing: op alle momenten is voor de deelauto's dan ook een aanwezigheidspercentage van 100% gehanteerd. Voor de toekomstige bewoners en bezoekers zijn de aanwezigheidspercentages conform het gemeentelijke parkeerbeleid toegepast (zie tabel 3.2).

Door inzet van deelmobiliteit neemt het benodigde parkeeraanbod op het maatgevende moment met 30 parkeerplaatsen af. Dit is parkeerbehoefte van bewoners die op alternatieve wijze (door deelmobiliteit) wordt ingevuld. Waardoor een deel van de parkeerbehoefte van de reguliere auto van bewoners komt te vervallen. Voor de momenten waarop zonder deelmobiliteit sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen (werkdagavond, koopavond en zaterdagavond), is in tabel 4.1 het resultaat van de parkeerbilans voor de Enschtsestraat inclusief het stallen van de deelmobiliteit opgenomen.

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag avond	koop avond	zaterdag avond
sociaal huurappartement	20,0	18,0	16,0	16,0
wonen goedkoop (< 70 m ² bvo)	0,6	0,5	0,5	0,5
wonen middenduur (70 – 130 m ² bvo)	50,4	45,4	40,3	40,3
wonen duur (> 130 m ² bvo)	24,0	21,6	19,2	19,2
wonen bezoekers (alle woningen)	42,9	34,3	30,0	42,9
reductie door inzet deelmobiliteit	-30	-30	-30	-30
inzet deelauto's*	3	3	3	3
totaal benodigde parkeervraag	111	93	79	92
parkeercapaciteit	96	96	96	96
overschot / tekort	-15	3	17	4

* In de tabel is opgenomen dat 3 deelauto's worden ingezet. Dit betreffen de deelauto's op exclusieve parkeerplaatsen op het eigen terrein van de ontwikkellocatie Enschtsestraat. Daarnaast worden nog 3 parkeerplaatsen op exclusieve parkeerplaatsen in de openbare ruimte geplaatst, zie paragraaf 4.3.

Tabel 4.1: Resultaat parkeerbilans specifieke situatie Enschtsestraat

Uit tabel 4.1 blijkt dat conform de gemeentelijke parkeernormering inclusief de inzet van deelmobiliteit op het maatgevende moment de werkdagavond 93 parkeerplaatsen benodigd zijn op het eigen terrein. Daarnaast geldt dat aanvullend 3 deelauto's worden gestald in de openbare ruimte in de Zuidoosterstraat. Voor bezoekers van woningen is de verwachting dat de parkeerbehoefte in de praktijk lager zal liggen dan waar de gemeentelijke parkeernorm vanuit gaat, waarmee ook het benodigde parkeeraanbod lager zal liggen.

Bij de ontwikkeling aan de Enschtsestraat te Tilburg wordt in 96 parkeerplaatsen voorzien. Dit betekent dat op het maatgevende moment in voldoende parkeerplaatsen zijn voorzien. Een overschot van 3 parkeerplaatsen ontstaat.

5. Samenvattende conclusies

In het kader van de bestemmingsplanprocedure ten behoeve van deze ontwikkeling is door Stantec een parkeerkundige onderbouwing opgesteld. Voorliggende rapportage betreft een aanvulling op het onderzoek van Stantec, waarbij de inzet van deelmobiliteit en de effecten hiervan verder onderbouwd zijn.

VOF Spaendonck is voornemens om aan de Enschtsestraat te Tilburg 143 woningen te realiseren. De woningen variëren in omvang en in segment (koop, particuliere huur, middenhuur en sociale huur). Bij de ontwikkeling wordt het gehele gebied rondom de ontwikkellocatie opnieuw ingericht. Er worden geen parkeerplaatsen aan de openbare ruimte onttrokken. Openbare parkeerplaatsen die als gevolg van de ontwikkeling komen te vervallen, worden ook in de openbare ruimte gecompenseerd door VOF Spaendonck. Op het terrein van de ontwikkeling wordt in totaal in 96 parkeerplaatsen voorzien. Deze parkeerplaatsen zijn alleen toegankelijk voor parkeerders ten behoeve van de ontwikkeling, parkeerders hebben geen exclusieve parkeerplaats tot hun beschikking, maar een parkeerrecht. Voor de deelmobiliteit zijn wel exclusieve parkeerplaatsen beschikbaar.

Uit onderzoek blijkt dat de gemeentelijke parkeernorm voor bewoners passend is bij het te verwachten autobezit, voor bezoekers ligt de gemeentelijke parkeernorm hoger dan in de praktijk nodig blijkt te zijn. De verwachting is daarom dat de daadwerkelijke parkeerbehoefte van bezoekers lager ligt. Wel is aangesloten bij de gemeentelijke parkeernormering. Aanvullend is VOF Spaendonck voornemens om 6 deelauto's in te zetten bij de ontwikkeling aan de Enschtsestraat. De helft van de deelauto's krijgt een exclusieve parkeerplaats op het eigen terrein van de ontwikkeling. De overige drie deelauto's krijgen exclusieve parkeerplaatsen in de openbare ruimte op acceptabele loopafstand van de ontwikkeling. Door de inzet van deelmobiliteit wordt voorzien in een deel van de verplaatsingsbehoefte van de toekomstige bewoners, waardoor minder parkeerplaatsen voor reguliere auto's van bewoners benodigd zijn. De deelmobiliteit wordt gefaciliteerd door Amber, een ervaren aanbieder van deelmobiliteit die faciliteert en ontzorgt en een mobiliteitsgarantie biedt voor de toekomstige bewoners. Zij maakt autodelen zo eenvoudig en aantrekkelijk mogelijk. Rekening houdend met de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer, een hoogwaardig fietsnetwerk en het ontbreken van de mogelijkheid op een parkeervergunning om de auto in de openbare ruimte te stallen leidt ertoe dat de kans groot is dat bewoners bereid zijn om geen eigen auto aan te schaffen, of hun auto weg te doen. Het plaatsen van deelmobiliteit leidt er dan ook toe dat minder parkeerplaatsen voor bewoners benodigd zijn.

Met de inzet van deelmobiliteit zijn bij de ontwikkeling op het maatgevende moment 93 parkeerplaatsen op eigen terrein benodigd. Gegeven de beschikbaarheid van 96 parkeerplaatsen op eigen terrein, zijn voldoende parkeerplaatsen voorzien bij de ontwikkellocatie aan de Enschtsestraat.

Bijlage 1 Inzet van deelmobiliteit

Bij de Enschootsestraat in Tilburg zal deelmobiliteit worden gefaciliteerd. Dit sluit aan bij de trend waarbij bezit steeds meer verschuift naar gebruik. Deelmobiliteit is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van hetzelfde vervoersmiddel, bijvoorbeeld een auto of e-bike, maar deze niet hoeven te bezitten. Juist voor de niet-dagelijkse verplaatsingen kan deelmobiliteit een uitkomst bieden: bijvoorbeeld bij het doen van grote boodschappen, recreëren in het weekend of op familiebezoek gaan.

Succesfactoren bij deelmobiliteit

Om deelmobiliteit te faciliteren en te stimuleren bij de bewoners, dient het gebruik van de deelmobiliteit zo eenvoudig mogelijk worden gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- deelauto's op eigen terrein of binnen acceptabele loopafstand beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- voor bewoners een aantrekkelijk product wordt geboden, bijvoorbeeld door een kennismakingsabonnement onderdeel te maken van de verkoop van de woningen of als onderdeel van de vaste kosten bij de woning, zoals een gezamenlijke glazenwasser;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden, bijvoorbeeld doordat de aanbieder van deelauto's praktische zaken worden geregeld in geval van pech, onderhoud en schoonmaken;
- het gebruik van de deelmobiliteit even duur of goedkoper is dan het gebruik, beheer en onderhoud van de eigen auto.

VOF Spaendonck heeft met deelmobiliteitsaanbieder Amber afspraken gemaakt over de levering van deelmobiliteit bij de ontwikkeling van de Enschootsestraat. Bovenstaande succesfactoren zijn onderdeel van hetgeen Amber aanbiedt, deze aspecten worden daarmee nader uitgewerkt.

Tot slot is een belangrijke succesfactor bij deelmobiliteit de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van hoogwaardig openbaar vervoer en een hoogwaardig fietsnetwerk. Onderzoek van CROW uit april 2021 ('Wat is het effect van deelauto's op autobezit?') toont aan dat hoe dichterbij en hoe makkelijker toegankelijk alternatieve vervoerswijzen zijn, hoe groter de kans dat bewoners bereid zijn om geen eigen auto aan te schaffen en of hun eigen auto weg te doen. De Enschootsestraat is zeer gunstig gelegen, waardoor de bewoners gestimuleerd worden om gebruik te maken van alternatieve, duurzame, vervoerswijzen in plaats van de reguliere auto.

Onderzoek naar deelautogebruik

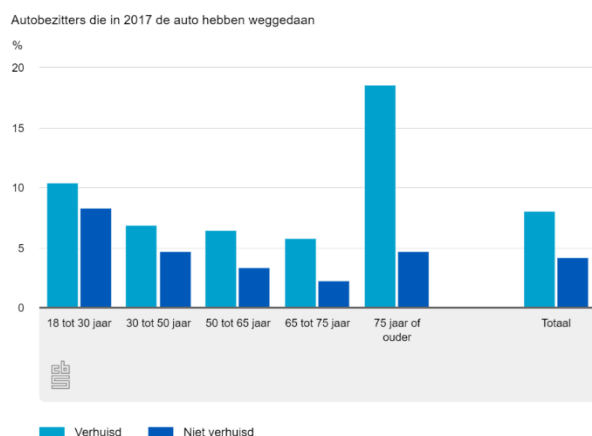
De publicatie 'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: Ontwikkelingen, effecten en potentie' uit oktober 2021 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met het aanbod, het gebruik, de effecten en de potentie van deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland.

In deze publicatie concludeert het KiM: *Het autobezit van autodelers die incidenteel een deelauto gebruiken (5 keer per jaar of minder) via een B2C-platform [ruim de helft van het totaal B2C-autodelers], is afgenomen met gemiddeld 27% ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. Bij frequentere B2C-autodelers neemt het autobezit sterker af. Het KiM schat een afname van 61% bij mensen die een deelauto 5-30 keer per jaar gebruiken tot een afname van 70% bij mensen die een deelauto meer dan 30 keer per jaar gebruiken.*

Deze conclusie is gebaseerd op een aantal elementen. In hoofdstuk 5 van de publicatie beschrijft het KiM dat de laagfrequente deelautogebruikers gemiddeld iets minder dan 1 auto per 2 huishoudens bezaten. Nadat zij een deelauto gingen gebruiken nam het autobezit met 0,11 auto's (27%) af. Het KiM vervolgt: *Bij gebruikers die vaker dan 5 keer per jaar een deelauto gebruiken neemt het autobezit sterker af, met ongeveer een kwart tot een derde auto per huishouden*. Deze huishoudens bezaten ongeveer evenveel auto's als de laagfrequente autodelers voor ze begonnen met autodelen en leidde tot een daling van het autobezit van deze gebruikersgroepen van respectievelijk 61% (middelfrequent) en 70% (hoogfrequent). Het effect op het autobezit is dus groter bij hoogfrequente dan bij middelfrequente B2C-autodelers. Daarnaast beschrijft het KiM dat het effect samenhangt met de kwaliteit van het aanbod aan deelauto's en de ruimtelijke context (parkeerbeleid en beschikbaarheid van openbaar vervoer en fietsfaciliteiten).

Het KiM beschrijft verder dat de relatief grote interesse in autodelen onder alleenstaanden een kans kan zijn voor het opschalen van autodelen. Vooral jongeren tot 30 jaar hebben relatief veel interesse in autodelen. Ook mensen die in een appartement wonen of geen auto bezitten staan relatief positief tegen over autodelen. De kans van opschaling van deelautomobiliteit wordt versterkt door investering in het openbaar vervoer en de mobiliteit voor de fiets en voetganger.

Het KiM stelde in 2015 al dat ook 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, vaak aanleiding zijn om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland, 2015). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken. Dit wordt ondersteund door statistieken van het CBS, waaruit blijkt dat mensen de auto vaker wegdoen wanneer zij verhuizen (zie ook figuur B1.1).



Figuur B1.1: Autobezitters die in 2017 de auto hebben weggedaan (bron: CBS)

Het beschikbaar stellen van deelauto's kan juist de stimulans zijn om de eigen auto weg te doen. CROW/KpVV stelt in haar factsheet autodelen dat een deelauto 8 tot 13 auto's vervangt¹⁰. Daarbij gaat het om 4 tot 6 auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft. Daarnaast leidt de aanwezigheid van parkeerregulering in de omgeving tot een grotere stimulans voor het gebruik van de deelauto. Het is ook belangrijk dat er voldoende deelauto's beschikbaar zijn. Het KiM gaat hier niet op in.

¹⁰ CROW-KpVV, Factsheet 5; Argumenten voor autodelen (2016).

Effect van deelauto's is overal te zien

Het toenemende gebruik van deelauto's in Nederland is vooral te zien in de grote steden, maar ook in minder stedelijke gebieden neemt het aantal deelauto's toe¹¹. Het grootste gedeelte van de deelauto's is te danken aan carsharing platforms, waar particulieren hun auto te huur aanbieden. In grote steden zijn er logischerwijs meer auto's beschikbaar en is de kans op een goed functionerend deelautosysteem groter dan in minder stedelijke gebieden. Het succes van deelauto's hangt ook samen met de parkeerdruk in wijken, die over het algemeen hoger is in stedelijke gebieden.

Het CROW noemt een aantal effecten van het toenemende deelautogebruik:

- Deelauto's zijn nieuwer en schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Ook zijn deelauto's vaker elektrisch. Dit heeft tot gevolg dat de uitstoot per gereden kilometer met een deelauto lager zal zijn dan het Nederlands gemiddelde.
- Naast de milieuvoordelen heeft het toenemende deelautogebruik ook tot gevolg dat er ruimte vrijkomt waar anders auto's geparkeerd stonden. Volgens MoMo Car-Sharing vervangt elke deelauto tussen de 4 en 8 personenauto's. Projectontwikkelaars bieden vanuit het oogpunt van duurzame mobiliteit steeds vaker een deelauto aan.
- Door de hoge aanschafkosten van een auto is er geen prikkel om bij elke rit een afweging tussen verschillende modaliteiten te maken. Bij autodelen hangen de kosten bijna volledig af van het gebruik en niet van het bezit. Dit heeft tot gevolg dat het gebruik van de fiets (14%) en het openbaar vervoer (trein: 36%, bus: 28%) toeneemt bij het gebruik van een deelauto.
- Uit onderzoek blijkt dat elke klassieke deelauto (een eigen vloot deelauto's met vaste parkeerplaats die 24 uur per dag beschikbaar is zonder tussenkomst van een persoon) 15 tot 18 gebruikers heeft.
- Het gebruik van een deelauto is goedkoper voor mensen die weinig rijden (<10.000 km per jaar). Nederlanders rijden gemiddeld 9.000 km per jaar, waardoor er dus een grote groep is waarvoor autodelen een kostenbesparing oplevert.
- Autodelen kan bijdragen aan een vermindering van vervoersarmoede. Niet alle plaatsen zijn even goed met het openbaar vervoer te bereiken, waardoor het gebruik van een auto noodzakelijk kan zijn om de arbeidsmarkt te bereiken. Een deelauto biedt een alternatief voor het kopen van een auto, wat niet voor iedereen een mogelijkheid is.
- Openbaar vervoer en autodelen kunnen elkaar ook complementeren, de eerste en laatste (kilo)meters van een reis met het openbaar vervoer zorgen vaak voor een grote stijging van de reistijd. Een deelauto kan de reistijd met het openbaar vervoer flink verminderen, vooral als de toegang tot een deelauto eenvoudig is (denk bijvoorbeeld aan MaaS).

Deelauto's tot nu toe nog vooral in planvorming

De inzet van deelauto's bij ontwikkelingen gebeurt tot nu toe nog vooral in planvorming en niet alleen in de grote gemeenten, maar ook in plaatsen als Haarlem, Delft, Nieuwegein, Houten en Zeist en worden als gevolg van de inzet van deelauto's minder parkeerplaatsen gerealiseerd. De laatste twee jaar zijn op verschillende locaties ook daadwerkelijk deelauto's geplaatst en in gebruik genomen. Hierdoor ontbreekt het nog aan goede openbare evaluatiedata en effecten over de langere termijn. Door verschillende aanbieders wordt van andere aantallen uitgegaan. Wat wij in onze adviespraktijk tegenkomen, zijn:

- een deelauto vervangt 8 tot 13 auto's (CROW);
- een deelauto vervangt 4 tot 8 personenauto's (MOMO-Carsharing);

¹¹ CROW, Gebruik deelauto's groeit. Online publicatie uit september 2017.

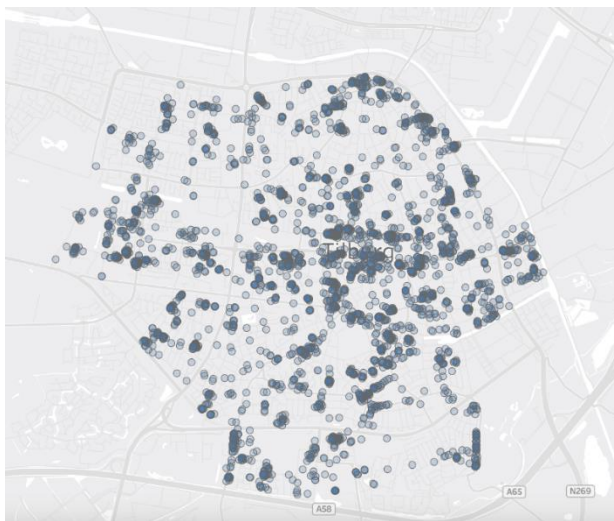
- een deelauto vervangt 10 personenauto's (gemeente Eindhoven);
- een deelauto vervangt 13 personenauto's (aanbieder Hely);
- een deelauto vervangt 4 tot 8 privéauto's (aanbieder Mobeazy);
- een deelauto vervangt 5 personenauto's (aanbieder WeDriveSolar);
- een deelauto vervangt 7 personenauto's (evaluatie door Samen Slim Reizen Zeist);
- een deelauto maakt 6 personenauto's overbodig, dat gaan er 20 worden (Amber).

Deelmobiliteit bij de Enschtsestraat in Tilburg

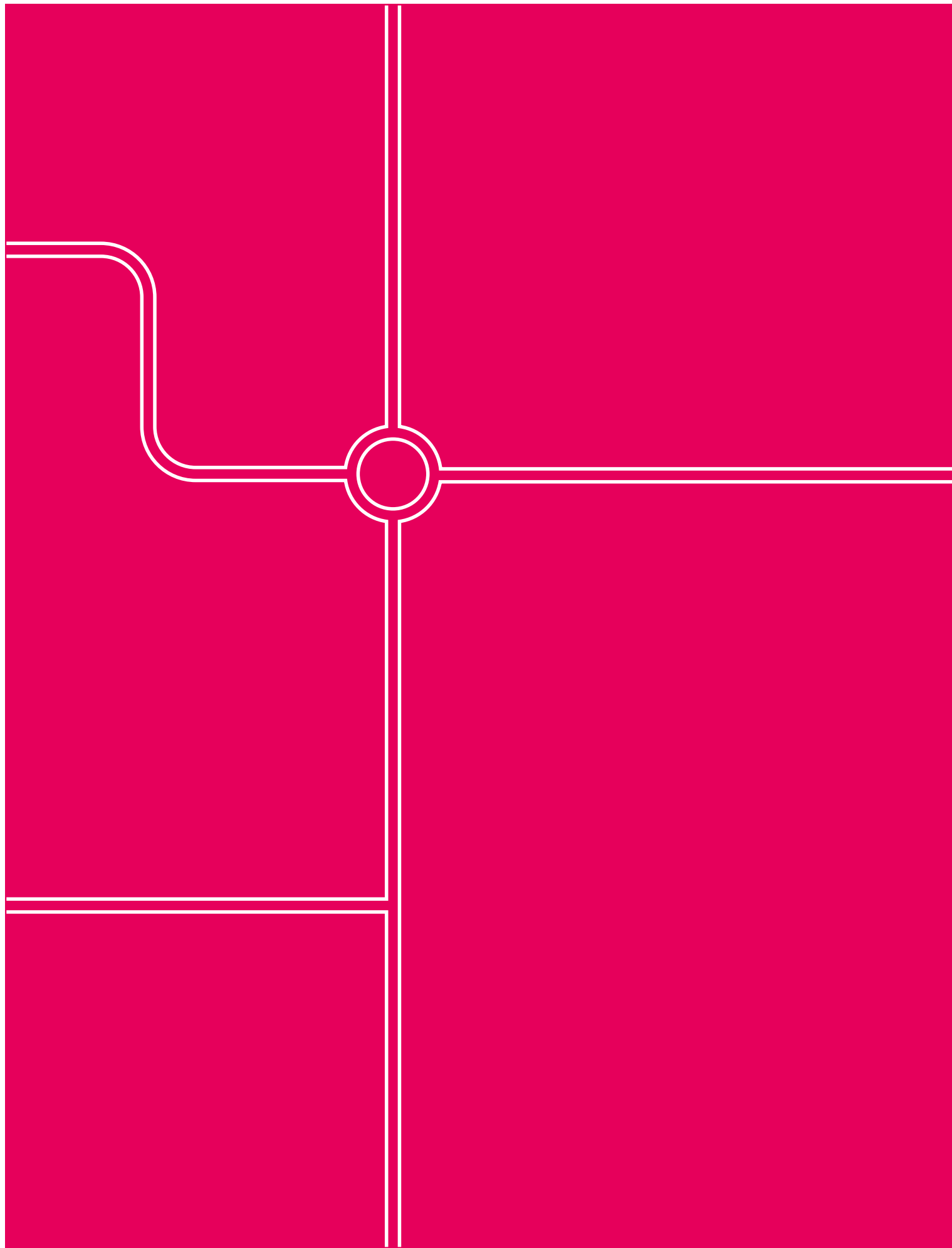
VOF Spaendonck heeft een leveringsovereenkomst met Amber gesloten voor het stallen en beheren van 6 deelauto's ten behoeve van de Enschtsestraat. Hiervan worden drie deelauto's gestald op het eigen terrein bij de ontwikkeling en drie deelauto's worden gestald op acceptabele loopafstand op de Zuidoosterstraat.

Amber biedt bij de Enschtsestraat een gepast en aantrekkelijk product die aansluit bij de behoefte van de bewoners. Zo is onder andere afgesproken dat Amber en de ontwikkelende partijen gedurende de verkoop- en ingebruiknamefase van de woningen bij de bewoners de deelmobiliteit actief te promoten als alternatief voor het bezig van een eigen auto. Amber biedt aan haar gebruikers een mobiliteitsgarantie: dat betekent dat Amber garandeert dat voor de bewoners mobiliteit beschikbaar is indien de reservering ten minste 3 uur van tevoren is gemaakt. Bewoners hebben daarmee altijd de beschikking over deelmobiliteit. De deelauto's kunnen 24/7 gereserveerd worden via de Amber app, waarbij het klantcontactcentrum ook altijd bereikbaar is. Amber hanteert een marktconform prijsmodel voor de deelmobiliteit: er wordt alleen betaald voor datgene die mobiliteit die de bewoner gebruikt. Er zijn dus geen spraken van abonnements- of andere vaste kosten. Amber draagt daarbij ook zorg voor de overige praktische zaken.

Amber biedt reeds in heel Tilburg al deelmobiliteit aan: bij specifieke locaties maar ook binnen Tilburg als geheel. In figuur B1.2 is te zien hoeveel reserveringen zijn gemaakt. Hoe donkerder de bolletjes, hoe meer reserveringen. Rondom het station en de ontwikkellocatie Enschtsestraat ligt de intensiteit hoger dan meer richting de rest van de bebouwde kom. De ervaring van Amber leert dat 30% van de gebruikers particuliere gebruikers en 70% zakelijke gebruikers zijn. De deelauto's worden het meest gebruikt door jongeren in de leeftijdscategorie 25 tot 35 jaar, hoewel alle leeftijdscategorieën weleens deelauto's van Amber huren. Veelal worden de deelauto's door particulieren gebruikt voor ritjes van circa 50 kilometer, waarbij een actieve gebruiker grofweg 200 kilometer per maand rijdt. Hier zit natuurlijk wel sterke variatie is. Gemiddeld zijn er circa 6 tot 8 gebruikers per auto.



Figuur B1.1: Intensiteit reserveringen Amber in Tilburg (bron: CBS)



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32