

Parkeerbehoefte plangebied woningen

Type woning	Oppervlak (m² bvo)	Aantal	Functie parkeernorm	Parkeernorm ¹	Bezoekersaandeel	Aantal parkeerplaatsen	Bezoekersaandeel parkeerplaatsen
Nieuwe ggb-woningen	82 m²	3	ggb-woning > 70 m2	1,2	0,3	3,6	0,9
Nieuwe bovenwoning	87 m²	1	ggb-woning > 70 m2	1,2	0,3	1,2	0,3
Transformatie tandtechniek	84-91 m²	2	ggb-woning > 70 m2	1,2	0,3	2,4	0,6
Woonzorggebouw Convivio	< 35 m²	18	wooneenheid onzelfs.	0,2	0,2	3,6	3,6
Wilhelminapark 137 ²	< 35 m²	9	wooneenheid onzelfs.	0,0	0,0	0,0	0,0
Wilhelminapark 139	60-70 m²	7	appartement < 70 m2	1,1	0,3	7,7	2,1
Goirkestraat 172-174	60-70 m²	4	appartement < 70 m2	1,1	0,3	4,4	1,2
Totaal						22,9	8,7

Parkeerbehoefte plangebied overige functies

Type overig	Oppervlak (m² bvo)	Aantal 100m²	Functie parkeernorm	Parkeernorm ¹	Bezoekersaandeel	Aantal parkeerplaatsen	Bezoekersaandeel parkeerplaatsen
Convivio	380 m²	3,80	kinderdagverblijf ³	1	0	3,8	0,0
Totaal						3,8	0,0

Verrekening met aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag								koopavond		Zaterdag			Zondag		
	overdag		middag		avond		nacht				middag		avond		middag	
Woningen bewoners	50%	7,1	50%	7,1	90%	12,8	100%	14,2	80%	11,4	60%	8,5	80%	11,4	70%	9,9
Woningen bezoekers	10%	0,9	20%	1,7	80%	7,0	0%	0,0	70%	6,1	60%	5,2	100%	8,7	70%	6,1
Dagonderwijs	100%	3,8	100%	3,8	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0
Totaal		11,8		12,6		19,7		14,2		17,5		13,7		20,1		16,0

Deelautocorrectie

Type	Aantal		Norm		Correctie
Deelauto	1		4		4
Totaal					4

Parkeerbalans

Normatieve parkeerbehoefte	27
Reductie dubbelgebruik	-7
Inzet deelauto's	-4
Parkeerbehoefte	16
Parkeerplaatsen opgenomen in schetsontwerp	16

Conclusie:	VOLDOET
------------	---------

Uitgangspunten:

- ¹ Parkeernormen Tilburg 2017 - Zone B.
- ² In de huidige situatie parkeert deze woning volledig in openbaar gebied, historisch tekort wordt niet gecompenseerd op eigen terrein.
- ³ Dagbesteding voor senioren = kinderdagverblijf. Bezoekers / senioren worden gebracht met een pendeldienst. Hiervoor is een Kiss & ride opgenomen in de situatie.

Onderbouwing deelautogebruik

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 [1.] zou een deelauto zou 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. [2.]

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 [3.] 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. Binnen de parkeernormen van de gemeente Tilburg [4.] zijn geen mobiliteitscorrecties opgenomen voor deelauto's. Gezien de ligging nabij het centrum van onderhavig plan gaan wij uit dat één deelauto voor een verlaging zorgt van maximaal 5 auto's. Dit aantal sluit aan bij het gemiddelde van de CROW richtlijnen en parkeernormen van ander grote gemeenten. Het toepassen van 1 deelauto's kan zorgen voor een verlaging van 5 parkeerplaatsen op de normatieve parkeerbehoefte.

1. CROW 381 Toekomstig parkeren, deel B Handreiking parkeernormen;
2. Actualisatie Nota parkeernormen 2019 Eindhoven;
3. Goudappel Coffeng; Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt, feb 2019;
4. Parkeernormen Tilburg, 8 november 2017;