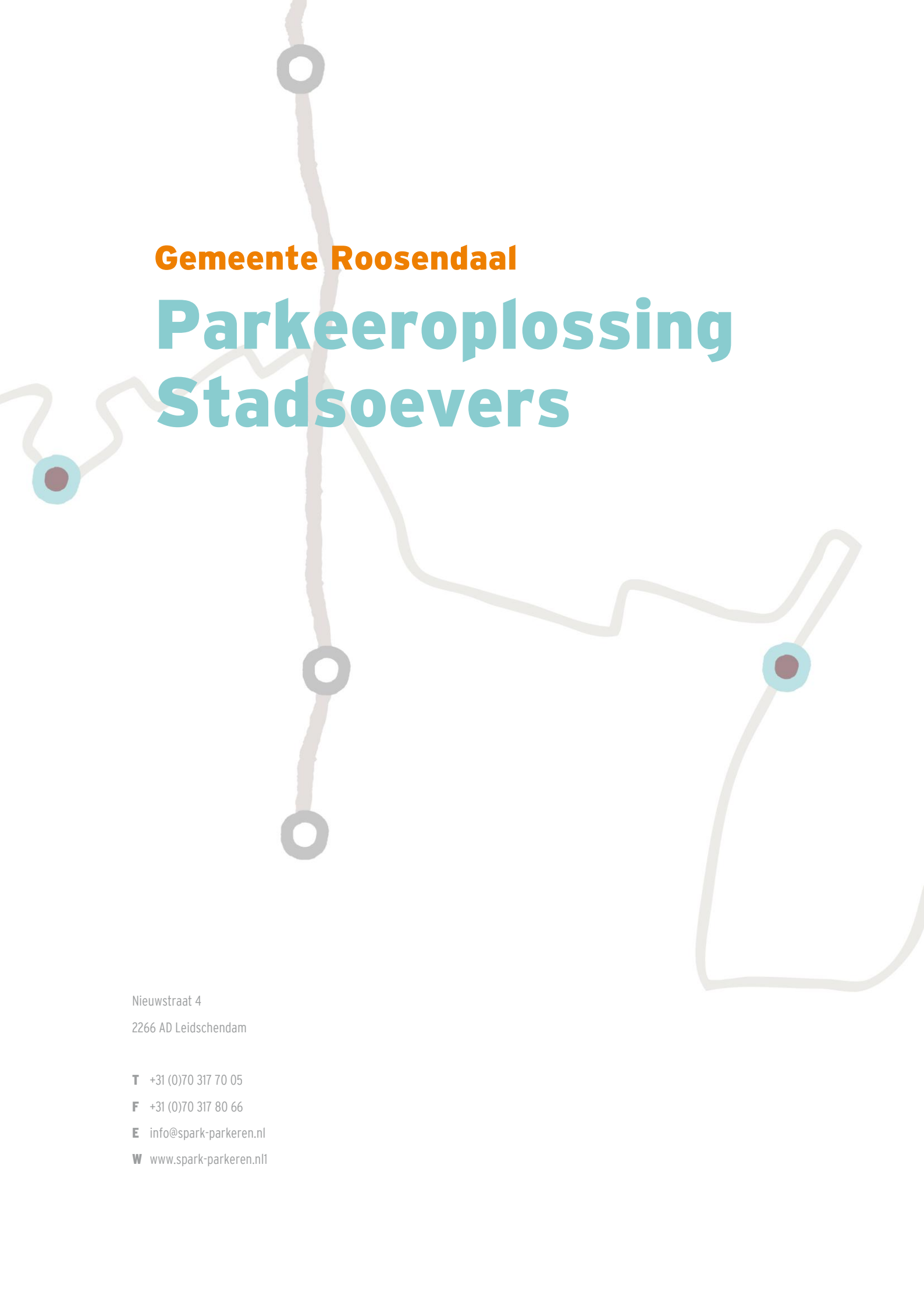


Gemeente Roosendaal

Parkeeroplossing Stadsoevers

EEEN WERELD TE WINNEN

Spark

A stylized, hand-drawn map of Roosendaal in the background. It features a central vertical grey line with three white circles, and a horizontal grey line intersecting it. A light grey wavy line runs along the top and right sides. Two blue circles with dark red centers are located on the left and right sides of the map.

Gemeente Roosendaal

Parkeeroplossing Stadsoevers

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

T +31 (0)70 317 70 05

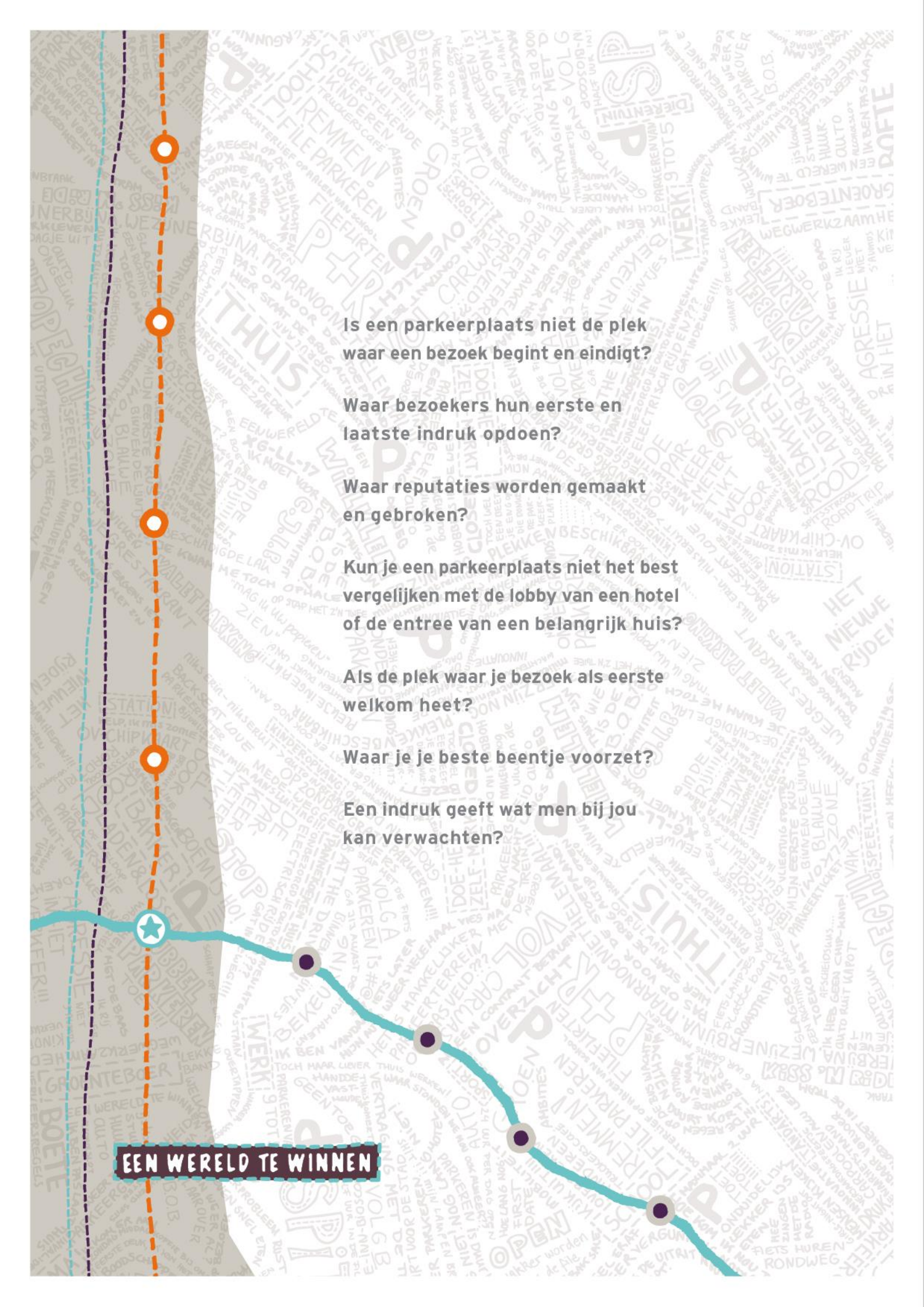
F +31 (0)70 317 80 66

E info@spark-parkeren.nl

W www.spark-parkeren.nl

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Roosendaal
Titel	Parkeeroplossing Stadsoevers
Versie	0,1
Datum	28 september 2018
Projectteam Opdrachtgever	G. van Dijk L. Verschuren
Projectteam Spark	Ed van Savooyen
Projectleider Spark	Ed van Savooyen



**Is een parkeerplaats niet de plek
waar een bezoek begint en eindigt?**

**Waar bezoekers hun eerste en
laatste indruk opdoen?**

**Waar reputaties worden gemaakt
en gebroken?**

**Kun je een parkeerplaats niet het best
vergelijken met de lobby van een hotel
of de entree van een belangrijk huis?**

**Als de plek waar je bezoek als eerste
welkom heet?**

Waar je je beste beentje voorzet?

**Een indruk geeft wat men bij jou
kan verwachten?**

EEN WERELD TE WINNEN

Inhoudsopgave

1	Inleiding	8
1.1	Aanleiding en vraagstelling	8
1.2	Onze aanpak om te komen tot het voorliggend advies	9
1.3	Leeswijzer	9
2	Vigerend toetsingskader	10
2.1	Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling	10
2.2	De parkeereis in het algemeen	11
2.3	De parkeernormen voor Stadsoevers volgens de gemeente	11
3	Waarom het anders moet	12
3.1	Aanpassing omgevingswet	12
3.2	Actuele inzichten van het autobezit	13
3.3	Stagnerende woningbouw in steden	14
3.4	Trends en ontwikkelingen	15
4	Maatwerk voor Stadsoevers-West	20
4.1	De actuele visie van de gemeente op parkeren (in Stadsoevers)	20
4.2	Het bereikbaarheidsprofiel van Stadsoevers-West	21
4.3	Het mobiliteitsprofiel van de beoogde (woon)doelgroepen	21
4.4	Het te ontwikkelen woonprogramma en de gewenste parkeernorm	21

1 Inleiding

Stadsoevers in Roosendaal wordt (her)ontwikkeld tot een nieuwe wijk met een verscheidenheid aan functies (wonen, werken, leren, ondernemen, ontspannen en verblijven). De gemeente Roosendaal coördineert deze ontwikkeling en heeft onder meer de ambitie om het gebied te voorzien van toekomstbestendige, duurzame parkeeroplossingen.

1.1 Aanleiding en vraagstelling

Het ontwikkelen van Stadsoevers met onder meer toekomstbestendige, duurzame parkeeroplossingen impliceert niet alleen dat de vraag naar en het aanbod aan parkeerplaatsen in de juiste mate op elkaar afgestemd dient te zijn. Maar ook dat onnodig ruimtebeslag voor parkeren dient te worden voorkomen om een zo kwalitatief hoogwaardig (verblijfs)gebied als mogelijk te kunnen realiseren.

Deze ambitie moet worden vertaald naar een parkeerconcept voor geheel Stadsoevers. Waarbij rekening wordt gehouden met het gegeven dat Stadsoevers gefaseerd gerealiseerd wordt en van sommige onderdelen nog niet precies bekend is wat er gerealiseerd gaat worden (en dus ook de parkeerbehoefte nog niet bekend is). En verder zorgt dat de gekozen oplossing niet tot ongewenste effecten in aangrenzende gebieden leidt en er optimaal gebruik wordt gemaakt van aanwezige en nog te voorziene parkeeroplossingen binnen het gebied (zoals de voorziene, te realiseren parkeergarage). Daarbij moet ook de huidige grens van het gereguleerde gebied in ogenschouw worden genomen.

Een eerste verkenning van dit integrale parkeerconcept voor geheel Stadsoevers heeft inmiddels plaatsgevonden (zie rapportage 'Parkeerconcept Stadsoevers, een eerste verkenning', Spark, 30 juli 2018). Uit deze verkenning is onder meer gebleken dat er voor het deelgebied West (zie afbeelding hiernaast), alwaar zo'n 350 woningen en 100 appartementen worden ontwikkeld, een gemotiveerde afwijking van de vigerende gemeentelijke parkeernormen wenselijk is om te kunnen voldoen aan de ambitie van een toekomstbestendige, duurzame parkeeroplossing voor dit deelgebied.



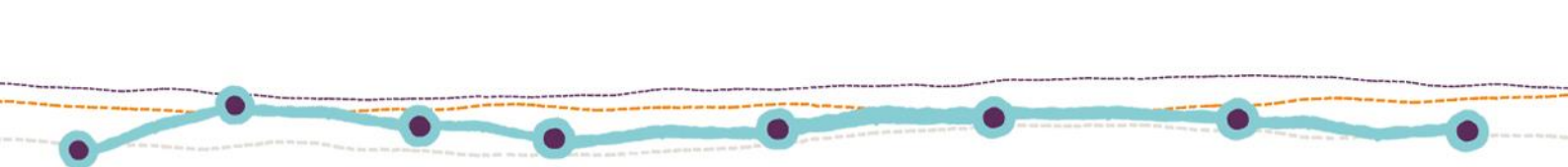
De gemeente Roosendaal heeft aan Spark gevraagd om op basis van het resultaat van de eerste verkenning van het parkeerconcept voor geheel Stadsoevers, een passende, 'vraaggerichte' parkeeroplossing voor het deelgebied Stadsoevers-West te benoemen en deze te onderbouwen zodat dit ambtelijk en bestuurlijk afgestemd kan worden. Met als doel om goedkeuring te verkrijgen voor de normatieve omvang van het te ontwikkelen woonprogramma van dit deelgebied.

1.2 Onze aanpak om te komen tot het voorliggend advies

De door de Gemeente Roosendaal aangereikte gegevens met betrekking tot het deelprojectgebied, de daarin te ontwikkelen woonfuncties en de daarbij beoogde (woon)doelgroepen zijn gekoppeld aan actuele kencijfers, CBS-data, actuele inzichten en recente ervaringen om de feitelijke parkeerbehoefte (het autobezit van de bewoners en het autogebruik van de bezoekers van bewoners) te benoemen. Daarbij enerzijds rekening houdend met lokale factoren betreffende het bereikbaarheidsprofiel van het deelgebied op basis van vervoersalternatieven zoals beschikbaarheid (H)OV, fietsvoorzieningen en dergelijke. En anderzijds met de invloed en kansen van actuele demografische, economische en mobiliteitstrends, onder meer betreffende de toepasbaarheid en gevolgen van deelauto's en -fietsen (korte termijn), de zelfrijdende auto (langere termijn), elektrisch rijden, mobility as a service-concepten (MAAS) en dergelijke.

1.3 Leeswijzer

Als eerste wordt in hoofdstuk 2 en in hoofdstuk 3 het theoretisch kader geschetst rond de systematiek van parkeernormen en welke ontwikkelingen daarin in het algemeen gaande zijn. In hoofdstuk 2 wordt het huidige toetsingskader beschreven met de meeste relevante en bepalende factoren die in het huidige (parkeer)beleidskader van de gemeente Roosendaal staan omschreven als het gaat om het berekenen en onderbouwen van de parkeereis behorende bij de te ontwikkelen woningen in deelgebied Stadsoevers-West. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens beschreven wat de redenen zijn die duiden dat een aanpassing van dit bestaande beleidskader nodig is. Dit betreft met name actuele inzichten in het huidige autobezit, de constatering dat ontwikkelingen in de woningbouw stagneren en meer algemene trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op het autobezit en autogebruik. Tenslotte gaan we in hoofdstuk 4 in op de passend geachte omvang van de te faciliteren parkeerbehoefte van het woonprogramma in Stadsoevers-West en de wijze waarop en de argumenten waarmee deze onderbouwd is.



2 Vigerend toetsingskader

De discussie over hoe om te gaan met de parkeeropgave van een ontwikkelinitiatief wordt in de context van het publiekrechtelijk toetsingskader in belangrijke mate bepaald door hetgeen daarover in het betreffende bestemmingsplan dan wel het gemeentelijk (parkeer)beleid is vastgelegd.

In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen beschreven wat in het gemeentelijke (parkeer)beleidskader in het algemeen en specifiek in dat van Roosendaal is opgenomen.

2.1 Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling

Iedere gemeente heeft zijn eigen, unieke kenmerken. Voor wat betreft de wijze waarop zij omgaat met het benoemen van de parkeerbehoefte behorende bij een ontwikkelinitiatief wordt dat als eerste bepaald door de stedelijkheidsgraad van de gemeente (omgevingsadresdichtheid). Hoe hoger de stedelijkheidsgraad is, hoe lager de parkeernormen vaak zijn. In dit kader valt Roosendaal onder de categorie 'sterk stedelijk'.

Daarnaast maken de meeste gemeenten onderscheidt in specifieke gebieden van de gemeente; op hoofdlijnen 'het centrum', 'de schil' rond het centrum en 'de rest van de gemeente'. Hier ligt een relatie met een aantal bereikbaarheidskenmerken van de betreffende gebieden. Roosendaal benoemt deze systematiek ook, maar maakt echter niet concreet waar zij de grenzen legt tussen deze gebieden (klopt dit?)

In het algemeen zijn de OV-voorzieningen en de aanwezigheid/dichtheid van (dagelijkse) bestemmingen in het centrum het hoogst en is de auto-infrastructuur aldaar wat beperkt ten gunste van de voetganger en fietser. Voor centrumgebieden gelden dan ook meestal de laagste parkeernormen. De schil rond het centrum bestaat voornamelijk uit gebieden met een accent op de woonfunctie, in enige mate vermengd met bedrijvigheid. In de rest van de gemeente kunnen specifieke gebieden ontstaan (bedrijventerrein, landelijke woongebieden etc.). Hier is op gemeentelijk niveau het autobezit en -gebruik relatief gezien het hoogst en gelden ook de hoogste parkeernormen.

Bovenstaande systematiek van type gemeente en de gebiedsindeling wordt ook gehanteerd in het document Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie van het CROW (2013). Veel gemeenten hebben de parkeerkencijfers uit deze publicatie overgenomen en als parkeernorm van toepassing

verklaard. Zo ook in de gemeente Roosendaal. Slechts in enkele gemeenten liggen lokale parkeeronderzoeken ten grondslag aan de van toepassing verklaarde parkeernormen.

2.2 De parkeereis in het algemeen

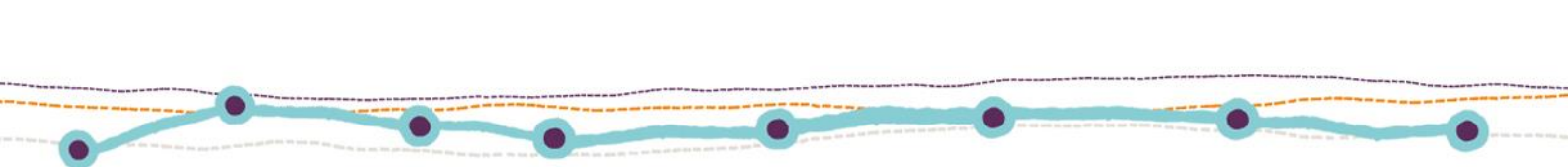
Het te realiseren aantal parkeerplaatsen die aan de initiatiefnemer van een ontwikkeling wordt opgelegd wordt 'de parkeereis' genoemd. Bij de berekening van de parkeereis wordt uitgegaan van het te realiseren programma (één of meerdere functies en/of doelgroepen) en de per functie of doelgroep van dat programma van toepassing verklaarde parkeernorm (zoals vermeld in bestemmingsplan, parkeerbeleidsplan of de Nota Parkeernormen). Daarbij kan het principe van 'dubbelgebruik' worden gehanteerd om de omvang van de parkeereis te optimaliseren in het geval de parkeerplaatsen niet worden toegewezen aan één functie of doelgroep (exclusieve plaatsen). Indien parkeerplaatsen 'op eigen terrein' (POET) zijn gelegen – bijvoorbeeld in de vorm van een oprit of carport - dient vaak een correctiefactor te worden toegepast. Dit is gebaseerd op de veronderstelling (en ervaring) dat POET-plaatsen gaandeweg getransformeerd worden tot ruimte waarop niet meer geparkeerd kan worden. Dit kan mogelijk leiden tot een verhoogde parkeerdruk in de openbare ruimte. Deze wordt dan met de benoemde correctiefactor voorkomen.

2.3 De parkeernormen voor Stadsoevers volgens de gemeente

In het vigerend parkeerbeleid van de gemeente Roosendaal (Nota Parkeernormen, 2011) wordt expliciet verwezen naar de meest recente publicatie van het CROW inzake de parkeerkencijfers. Thans is dit publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie d.d. oktober 2012. Uit de Nota Parkeernormen kan echter niet expliciet worden afgeleid tot welk gebiedstype Stadsoevers-West behoort. Gezien de ligging en de programmatische ambitie lijkt een definitie van het gebiedstype 'schil' het meest toepasselijk.

Vooralsnog wordt in Stadsoever-West uitgegaan van een woningtype (voor alle ca. 450 woningen en appartementen) die gecategoriseerd kan worden als middeldure koop- en huurwoningen. De parkeerkencijfers geven voor dit type woningen een bandbreedte aan van 1,08 a 1,88 parkeerplaats per woning (incl. 0,3 parkeerplaats per woning voor de bezoeker van de bewoner). In de tot nu toe uitgewerkte verkenningen van de gemeente is telkens uitgegaan van 1,8 parkeerplaats per woning.

De Nota Parkeernormen van de gemeente Roosendaal biedt geen mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen.



3 Waarom het anders moet

Er zijn meerdere redenen aan te geven waarom een discussie over wat de parkeeropgave van een ontwikkelinitiatief is, op een andere wijze zal moeten plaatsvinden dan tot nu toe in veel gevallen gebruikelijk is.

In dit hoofdstuk beschrijven we als eerste de recente aanpassing van de Omgevingswet, die er toe leidt dat de wijze waarop parkeernormen formeel zijn opgenomen in het publiekrechtelijk toetsingskader zal veranderen. Daarmee is nog niet gezegd dat de parkeernormen zelf, en het toepassingskader daarvan, op inhoud ook zal wijzigen. Voor een wijziging is wel alle aanleiding aanwezig, gezien de volgende zaken:

- Actuele inzichten van het huidige, werkelijke autobezit;
- Stagnerende (woning)bouwprojecten als gevolg van het vigerend (parkeer)beleid;
- Trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op het autobezit en autogebruik, waarop een verdergaande anticipatie nodig en mogelijk is.

3.1 Aanpassing omgevingswet

Sinds een wetwijziging die per 29 november 2014 in werking trad (kortgezegd de Reparatiewet; BZK 2014 Stb. 2014, 458) mogen stedenbouwkundige voorschriften, waaronder regels over de benodigde parkeerruimte, niet meer in de bouwverordening worden neergelegd. Voor bestaande bestemmingsplannen is de functionele relatie met de bouwverordening met betrekking tot de van toepassing zijnde parkeernormen sinds 1 juli 2018 niet meer van toepassing.

Dit impliceert onder meer dat de bestemmingsplannen sinds 1 juli 2018 moeten zijn aangepast in die zin dat de van toepassing zijnde parkeernormen een integraal onderdeel uitmaken van het ruimtelijke toetsingskader. Veel gemeenten anticiperen op deze aanpassing door een Nota Parkeernormen op te stellen, met daarin de van toepassing zijnde parkeernormen en de daarbij behorende toepassingsregels. Deze worden dan als planregel in de bestemmingsplannen opgenomen. Vanuit efficiencyoverwegingen kiezen veel gemeenten er niet voor om alle bestemmingsplannen opnieuw vast te stellen, maar één parapluplan te maken voor het hele grondgebied van een gemeente. De nieuwe parkeernormen worden dan van kracht voor alle (benoemde) bestemmingsplannen vanaf het moment dat het parapluplan in werking treedt.

3.2 Actuele inzichten van het autobezit

3.2.1 Autobezit van huishoudens

Het CBS ontsluit steeds meer en steeds nauwkeuriger (incl. leaseauto's) wat het gemiddeld autobezit is per huishouden en hoe dat autobezit is gerelateerd aan het inkomen per huishouden.

In onderstaande tabel is dit weergegeven (bron: CBS, 2016)

Inkomensgroepen en autobezit			1e auto	2e auto	3e auto	norm
	inkomen					
	bruto	besteedbaar				
1e 20%	€ 19.800	€ 15.700	31,5%	5,1%	2,3%	0,49
2e 20%	€ 32.400	€ 20.200	51,1%	8,0%	1,4%	0,71
3e 20%	€ 51.100	€ 31.400	59,9%	16,4%	2,7%	1,01
4e 20%	€ 78.100	€ 44.100	55,8%	27,0%	5,2%	1,25
5e 20%	100-175k	54-91k	44,8%	37,4%	10,6%	1,51

Tabel 1. Inkomensgroepen en autobezit (bron: CBS)

Uit deze tabel valt af te leiden dat – niet onlogisch – naar mate het besteedbaar inkomen per huishouden toeneemt, ook het autobezit toeneemt, zeker voor wat betreft het aandeel 2^e en 3^e auto per huishouden.

Daarnaast is er een noemenswaardig verschil in autobezit bij eenpersoonshuishoudens en meerpersoonshuishoudens. Dit blijkt uit onderstaande tabel (bron: CBS, 2016).

Type huishoudens en autobezit	1e auto	2e auto	3e auto	norm
eenspersoonshuishoudens	42,2%	2,0%	0,5%	0,48
meerpersoonshuishoudens	52,0%	28,6%	6,5%	1,29

Tabel 2. Type huishoudens en autobezit (bron: CBS)

Het gemiddelde autobezit van alle huishoudens in Nederland bedraagt overigens 0,9 voertuig per huishouden. Ook op lokaal niveau is er veel inzicht in het aantal voertuigen per huishouden.

Onderstaand een voorbeeld van het autobezit in Roosendaal.



Afbeelding 1. Gemiddeld autobezit Roosendaal (bron: CBS/ArcGIS 2016)

3.2.2 Autobezit per leeftijdscategorie

Uit de publicatie van het CBS over bevolkingstrends (februari 2017) blijkt dat er nu een grotere groep jongeren is dan tien jaar geleden. Zij hebben tegenwoordig minder vaak een privéauto in bezit en ze rijden per inwoner minder dan tien jaar eerder. Jongeren kiezen voor de kleinere, lichtere en goedkopere auto's en kopen die vaak tweedehands.

De 30- tot 65-jarigen hebben de meeste auto's per duizend inwoners en rijden per persoon de meeste kilometers. Het gaat hier ook om een leeftijdsgroep die veel tijd besteedt aan werk en gezin. Zij hebben relatief zware auto's en rijden vaker dan andere leeftijdsgroepen in een diesel.

Nederland heeft nu ook een grotere groep 65-plussers. Zij hebben vaker een auto en rijden meer kilometers per inwoner dan tien jaar eerder. De 65-plussers kiezen bovendien tegenwoordig vaker voor wat zwaardere auto's (zoals MPV's) en hebben relatief vaak een nieuwe auto waar ze lang mee blijven rijden. Het aandeel hybride en elektrische auto's is bij deze leeftijdsgroep het hoogst. Hoewel zowel de bevolking als het autobezit van de 75-plussers zijn toegenomen, is het aandeel van deze groep in het totale aantal kilometers met 4 procent beperkt.

3.3 Stagnerende woningbouw in steden

Het autobezit in steden stabiliseert of daalt al een aantal jaren (bron: CBS). Deze afname wordt nog in beperkte mate onderkent in van toepassing verklaarde parkeernormen. Dit is een belangrijk issue in de context van een andere trend: de toenemende trek naar het stedelijk gebied. De Provincie Zuid-Holland heeft in 2017 in haar publicatie 'Parkeren en verstedelijking' kenbaar gemaakt dat de huidige spelregels rond parkeren (o.a. de van toepassing zijnde parkeernormen) een belangrijke oorzaak zijn voor het achterblijven van de stedelijke woningbouwproductie. De Provincie stelt dat een andere aanpak noodzakelijk is en deze kan onder meer gevonden worden in het TOD-principe (Transit Orientated Development), ofwel OV-georiënteerd ontwikkelen. Met naast OV ook 'voorrang' voor fiets- en loopvoorzieningen.



Afbeelding 2. Het TOD-principe.

De publicatie stelt dat substantiële groepen in onze samenleving bereid zijn hun mobiliteitsgedrag aan te passen, of gedrag hebben dat al aansluit op leven in stedelijke woonmilieus. Zo staat de rode leefstijlgroep (SmartAgent), de groep met de meest stedelijke woonvoorkeur, positief tegenover stedelijk wonen zonder auto. Met name voor ontwikkellocaties nabij een (hoogwaardig) OV-knooppunt biedt dit grote kansen, maar vraagt wel om anders denken en doen. Autogebruik is minder noodzakelijk als er meer voorzieningen en werkgelegenheid in de nabijheid zijn. Hier wordt bij parkeernormen voor nieuwbouw van woningen nog geen of maar in beperkte mate rekening mee gehouden.

3.4 Trends en ontwikkelingen

Er is sprake van een aantal generieke trends die van invloed zijn op de (auto)mobiliteit en daarmee ook op de parkeeropgave, zoals.

- Demografisch: bevolkingssamenstelling en samenstelling huishoudens
- Autobezit neemt af bij een goed autodeelproduct en/of MAAS¹
- Komst zelfparkerende/zelfrijdende auto's
- Van fossiele brandstof naar alternatieven (elektrisch/waterstof)

3.4.1 Demografische ontwikkelingen

Volgens de regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2011–2040 (bron: CBS), waarin een toekomstbeeld van de ontwikkeling van de bevolking en het aantal huishoudens per gemeente wordt weergegeven, zal het inwonertal van Nederland de komende vijftien jaar blijven toenemen. Vooral in de Randstad zal de bevolkingsgroei sterk zijn, daarentegen gaat aan de randen van Nederland het inwonertal in diverse regio's krimpen. Ook het aantal huishoudens zal in de toekomst nog stevig blijven toenemen.. In aanvulling op deze trend stelt het Planbureau voor de Leefomgeving dat de huishoudens wel steeds kleiner worden. In de verkende scenario's zal de verkleining doorzetten van gemiddeld ruim 2 personen per huishouden nu naar mogelijk zelfs minder dan 2 personen per huishouden in 2040. Mede omdat het aantal en aandeel één- en tweepersoonshuishoudens het sterkst stijgt. Er zal een forse groei zijn van het aantal eenpersoonshuishoudens, met name onder 65-plussers (mogelijke verdrievoudiging).

De potentiële beroepsbevolking (20 tot 65 jaar) is in de laatste decennia voortdurend in omvang toegenomen. De verwachting is echter dat deze in de nabije toekomst weer behoorlijk zal krimpen. Alleen in een strook die loopt vanaf 's- Gravenhage, via Utrecht, Groot-Amsterdam, Flevoland naar Noord-Overijssel zal de potentiële beroepsbevolking in de komende vijftien jaar nog groeien.

¹ Mobility As A Service – de consument koop mobiliteit in, in plaats van zelf te investeren in transportmiddelen

De vergrijzing van Nederland versnelt in de komende decennia als gevolg van het toetreden van de naoorlogse geboortegolf tot de leeftijdsklasse van 65 jaar en ouder. Het aantal 65-plussers zal overal in Nederland toenemen, maar aan de randen van Nederland, waar zich ook de grootste bevolkingskrimp voordoet, zal de vergrijzing sterker zijn dan in de meer verstedelijkte regio's, zoals die in de Randstad.

Effect op autobezit en -gebruik:

Het autobezit zal als gevolg van de (re)urbanisatie afnemen, zoals we reeds nu al zien dat het autobezit in de stad lager ligt dan elders. Hier gaat de fiets als alternatieve modaliteit een rol vervullen.

Maar doordat we ouder worden (en langer gezond) zal het autogebruik wellicht iets stijgen, zo ook het aantal auto's als gevolg van de verzelfstandiging/individualisering. Per saldo – zeker in een termijn van 5 a 10 jaar - zal dit nog geen noemenswaardig verschil maken ten opzichte van het huidige autobezit. Wel zal er een (geringe) stijging van het fietsgebruik zijn en neemt het belang van goede fietsparkeervoorzieningen toe..

3.4.2 Autodelen en MAAS

De circulaire economie kan worden gezien als vernieuwing van de recyclingtrend uit de jaren '60 tot '90 en de kortstondige cradle-to-cradle trend in het begin van de 21^e eeuw. We streven naar meer samenwerking tussen 'supply chains' met inzicht in de verrichtingen en materiaalstromen van organisaties en de samenleving als geheel. We worden kritisch op materialen en materiaalgebruik. De deeleconomie sluit hierbij aan en kan ook worden gezien als een reactie op de uitputting van grondstoffen: waarom moeten we 'dingen' bezitten om ze optimaal te kunnen benutten? Variërend van een ongebruikte elektrische boor tot auto's en zelfs woningen. Vaak geregeld via online platforms. In Nederland zitten we grotendeels nog in een opstartfase. Diensten zoals Uber en WeGo zijn er al (Greenwheels hadden we al). Ook Airbnb heeft een ontwikkeling doorgemaakt. Of er een echte doorbraak komt, moet nog worden afgewacht.

Het autodelen is aantoonbaar in opkomst. Uit onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving (2015) en recentelijk gepubliceerde onderzoeksgsgegevens van het CROW (2018) blijkt dat autodelen netto zorgt voor minder autokilometers bij gebruikers. Het niet (meer) bezitten van een (tweede en derde) auto zorgt voor bewuster autogebruik en daardoor voor minder autokilometers. In 2015 is Green Deal Autodelen gestart, met als doel om de groei van autodelen te versnellen zodat er in 2018 100.000 deelauto's in Nederland zijn. Aan deze Green Deal doen ook grote steden mee, waaronder Amsterdam. Op verschillende manieren, onder andere via gerichte aanpassingen in hun parkeerbeleid, proberen steden autodelen te stimuleren en daarmee autogebruik te verminderen.

Ook met de recente City Deal 'Elektrische deelmobiliteit' wordt een impuls gegeven aan een nieuwe benadering mobiliteit en gebiedsontwikkeling. In zeven steden wordt in de periode 2018 - 2020 ervaring opgedaan met de inzet van elektrische deelauto's bij innovatieve woningbouw-projecten. De City Deal, waarin naast een aantal steden en het ministerie van IenW ook het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en een aantal private partijen betrokken zijn, moet leiden tot minder uitstoot, goedkopere woningen, een slimmer energiesysteem en meer ruimte voor groen of kinderspeelplaatsen.

Gesteld kan worden dat door de voorziene, geambieerde schaa sprong in het aanbod van (elektrische) deelauto's het gebruik van (elektrische) deelauto's steeds aantrekkelijker wordt: de kans wordt groter dat er deelauto's beschikbaar zijn in ieders nabije woonomgeving. Als er ook nog eens een aanbod is van 'dedicated deelauto's' – de deelauto's staan exclusief ter beschikking van een bepaalde doelgroep op een bepaalde locatie – dan is er sprake van gegarandeerde beschikbaarheid, hetgeen nog meer bijdraagt aan (draagvlak voor) dit mobiliteitsprincipe.

Effect op autobezit en -gebruik:

Voor de auto zal er per saldo een dalende behoefte ontstaan aan parkeerplaatsen bij de woning. Het autobezit neemt immers af en het autogebruik kan als gevolg van een grotere beschikbaarheid van voertuigen juist weer toenemen. Hierdoor zullen de deelauto's per saldo minder tijd stilstaan.

Door het afnemende autobezit zal men ook eerder en vaker toegewezen zijn op de fiets (en/of het OV). Dit impliceert dat het aanbieden van deelauto's altijd gepaard moet gaan met het aanbieden van goede fietsparkeer-voorzieningen (en zo nodig of mogelijk ook deelfietsen)

Bij MAAS kunnen verdergaande effecten optreden. Het behelst nieuwe services (op basis van benoemde service levels) die een combinatie vormen tussen openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en 'eigen' vervoer. MAAS-services moeten er toe leiden dat je er blindelings op kunt vertrouwen dat je de snelste, goedkoopste, meest duurzame dan wel de door jou gekozen voorkeursverbinding krijgt om op je bestemming aan te komen, ongeacht je vervoerswijze, ook als er onderweg 'iets' gebeurt.

MAAS is daarmee een one-stop-shop-service voor alle mobiliteitsbehoeften, die rekening houdt met individuele voorkeuren en de gebruiker ontzorgt door alle modaliteiten in 1 pakket aan te bieden. Het aanbod van MAAS is thans nog beperkt maar zal naar verwachting de komende jaren fors toenemen.

3.4.3 Zelfparkerende/zelfrijdende auto's

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) heeft in 2015 onderzoek gedaan hoe de zelfrijdende auto gebruikt kan worden aan de hand van een 4-tal scenario's. De verwachting is dat als eerste het scenario zich zal aandoen waarbij de zelfrijdende auto zich zelfstandig over snelwegen en provinciale

wegen kan verplaatsen. Gevolgd door het scenario waarbij vooral het gezamenlijk gebruik in brede mate wordt toegepast. De ene keer zit je alleen in een auto, de andere keer deel je een rit met iemand anders. Er ontstaat een optimale verdeling tussen auto's delen en openbaar vervoer om je zo snel en gemakkelijk te verplaatsen. Dit leidt tot minder auto's, die efficiënter gebruikt worden (staan minder stil/geparkeerd) en daardoor is er minder behoefte aan parkeercapaciteit..

Naast het zelfrijden (op middellange termijn, > 15 jaar)) zal ook het zogenaamde 'zelfparkeren' (op kortere termijn) zijn intrede doen. Waar voertuigen reeds nu al (deels) in staat zijn zelfstandig in te parkeren, zal dit – naar verwachting binnen 5 a 10 jaar – in meerdere mate het geval zijn, waarbij we als bestuurder eerst zijn uitgestapt en vervolgens de auto de parkeerbeweging zelf zal maken. Dit zal er toe leiden dat de parkeervakken minder breed behoeven te zijn; waar we nu 4 a 5 auto's naast elkaar parkeren, kunnen er straks 5 a 6 worden geparkeerd. Op sommige locaties kan dit leiden tot een capaciteitstoename van 20 a 25%.

Effect op autobezit en -gebruik:

Voor de auto zal er een dalende behoefte aan parkeerplaatsen/parkeerruimte ontstaan.. De auto wordt immers effectiever gebruikt (staat minder stil) en de ruimte die de auto inneemt om te parkeren neemt ook nog eens af..

3.4.4 Van fossiele brandstof naar alternatieven (o.a. elektrisch)

De (volledig) elektrische auto wint op dit moment nog maar mondjesmaat aan populariteit (kostbaar, beperkte actieradius), doch er zijn voorspellingen die stellen dat binnen 15 a 20 jaar de (volledige) elektrische auto gemeengoed zal zijn. Recente publicaties van o.a. Volvo (vanaf 2019 zullen alle nieuwe Volvo's een elektromotor hebben) en Toyota (start in 2019 met massaproductie elektrische auto's voor de Chinese markt) versterken dit beeld.

Het succes van elektrisch rijden zal in belangrijke mate afhangen van de ontwikkelingen omtrent de toe te passen krachtbron (accu), de daarmee samenhangende actieradius van de auto en van de (daling van de) kostprijs.

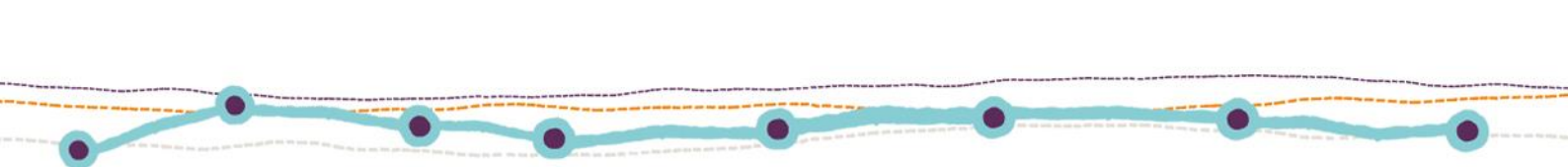
Hoewel het tempo van de mate waarin de elektrische auto de traditionele benzine-/dieselauto vervangt nog goed op gang moet komen, is het tempo waarin dit geschiedt bij de (elektrische) fiets juist groot. Eén op de 4 fietsen die thans verkocht worden is 'elektrisch'. De elektrische fiets is populair bij 40+ (en daarmee een steeds substantiëler deel van de bevolking), het comfort wordt betaalbaar geacht en tegelijkertijd stelt men mede vanwege de hogere aanschafprijs meer eisen aan de plek waar de fiets wordt gestald (veiligheid).

Over waterstof als 'brandstof' zijn er nog veel verschillende theorieën en voorspellingen. De meeste voorspellingen gaan er van uit dat elektrisch rijden dan ten dele verdwijnt. Met name van stedelijk

vervoer en klein transport wordt verwacht dat elektrisch rijden een rol blijft spelen. Maar bij vervoer over grotere afstanden zou waterstof de preferente brandstof kunnen worden.

Effect op autobezit en -gebruik:

Door de (elektrische) auto zullen er in aanvang niet meer of minder parkeerplaatsen benodigd zijn. Er dient aandacht te worden besteed aan de wijze waarop oplaadpunten voor elektrische auto's worden gerealiseerd. Voorkomen dient te worden dat parkeerplaatsen uitsluitend gebruikt kunnen worden door elektrische auto's en daarmee tot onnodige leegstand van parkeercapaciteit zouden kunnen leiden. Een afname van autoparkeerplaatsen ligt wel in het verschiet bij het verder toenemen van het aandeel elektrische fietsen. Deze fiets wordt immers een alternatief voor de auto voor woon-/werkverkeer binnen 15 a 20 km. Dit leidt derhalve tot een toename van het aantal parkeerplaatsen. Hierbij dient aandacht te worden geschonken aan de maatvoering van elektrische fietsen, omdat deze iets breder is dan die van de niet-elektrische fiets. Uiteraard dienen er voldoende oplaadpunten voor de elektrische fiets te worden gerealiseerd.



4 Maatwerk voor Stadsoevers-West

Op basis van de vorige hoofdstukken kan worden gesteld dat er sprake is van een vigerend toetsingskader dat nog onvoldoende ruimte biedt om een duurzame, toekomstbestendige parkeeroplossing voor Stadsoevers-West mogelijk te maken.

Dit vraagt van de gemeente Roosendaal – ondanks de niet genoemde mogelijkheid daartoe binnen het vigerend gemeentelijke parkeerbeleid – om gemotiveerd maatwerk te leveren. En op basis daarvan de dialoog te voeren met de ontwikkelaars van het woonprogramma in Stadsoevers-West over de omvang van de totale parkeerbehoefte en hoe dit uiteindelijk vertaald moet worden in een parkeereis die elke ontwikkelaar voor zijn deelplan(nen) moet oplossen.

4.1 De actuele visie van de gemeente op parkeren (in Stadsoevers)

De gemeente Roosendaal heeft in meerdere beleids- en visiedocumenten relevante kaders benoemd die in de context van een gemotiveerde afwijking op de thans van toepassing verklaarde parkeernormen voor Stadsoevers-West een rol spelen. Dit betreft op hoofdlijnen:

- De Stadsvisie / Omgevingsvisie; hierin wordt gesteld dat de auto vaker plaats maakt voor de fiets, elektrisch vervoer wordt gefaciliteerd en parkeervakken worden waar mogelijk ingeruild voor groen en water.
- Het GVVP Roosendaal (Knooppunt Roosendaal); hierin wordt gesteld dat bij nieuwe ontwikkelingen wordt ingezet op lopen, fietsen en andere duurzame verplaatsingen (elektrisch rijden)
- In de Duurzaamheidsvisie Roosendaal wordt ingezet op meer fietsen en stimuleren elektrisch rijden en inzetten op alternatieve brandstoffen
- Het Bestuursakkoord 2018-2022 (Roosendaal duurzaam, sterk en aantrekkelijk) vermeldt het stimuleren van duurzame mobiliteit middels oplaadpunten voor elektrisch vervoer of waterstofpunten, elektrische deelauto's, slimme mobiliteit, toenemend gebruik van de (snel)fiets)

Aanvullend zet ook de Provincie Noord Brabant stevig in op 'slimme mobiliteit' (smartclimate-grid, innovitapark).

4.2 Het bereikbaarheidsprofiel van Stadsoevers-West

Het bereikbaarheidsprofiel van Stadsoevers-West laat zich op hoofdlijnen als volgt definiëren:

- Met de auto – Stadsoevers-West wordt voor autoverkeer goed ontsloten via de Jan Vermeerlaan naar de Borchwerff of naar de Burg. Freijteslaan. Beide ontsluiten op de A17.
- Met de fiets – Stadsoevers-west ligt aan fijnmazig fietsnetwerk met goede verbindingen binnen 1 km (3 minuten) naar: het centrum van Roosendaal en het busstation centrum en trein-/busstation Roosendaal.
- Met het OV - De OV-bereikbaarheid van Stadsoevers-West is goed. Binnen beloopbare afstand (ca. 700 meter) ligt het trein-/busstation Roosendaal. Hier is tevens een HOV-halte aanwezig met een directe verbinding naar Breda.
- Te voet – Belangrijke bestemmingen liggen binnen 1 km afstand (15-20 minuten lopen) van Stadsoevers-West zoals het centrum van Roosendaal en het busstation centrum en trein-/busstation Roosendaal.

4.3 Het mobiliteitsprofiel van de beoogde (woon)doelgroepen

Het thans niet bekend op welke specifieke (woon)doelgroepen de woningen zullen worden gerealiseerd. Wel is gesteld dat het op hoofdlijnen om middeldure woningen zal gaan.

Deze woningen zullen voornamelijk bewoond worden door huishoudens in de 3^e en 4^e 20% inkomensgroep (zie tabel 1, pagina 13). Het gemiddeld autobezit van deze doelgroep ligt tussen de 1,01 en 1,25 voertuigen per huishouden. Dit sluit aan bij het gemiddeld autobezit van alle huishoudens, er van uitgaande dat het merendeel van de alle huishoudens meerpersoons-huishoudens zullen zijn.

4.4 Het te ontwikkelen woonprogramma en de gewenste parkeernorm

Het bereikbaarheidsprofiel van Stadsoevers-West laat zien dat er sprake is van niet alleen een goede autobereikbaarheid maar ook van goede (H)OV-verbindingen, een goede fietsinfrastructuur die een veelheid aan functies/bestemmingen op zeer korte (fiets- en loop)afstand bedienen.

Het mobiliteitsprofiel van de verschillende woondoelgroepen is nog diffuus maar gezien (de kwaliteit en prijs van) het te ontwikkelen woonproduct en actuele inzichten in de bijbehorende woondoelgroepen (huishoudens) is op basis van de in hoofdstuk 3 en dit hoofdstuk genoemde argumenten een correctie van de huidige parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per woning naar 1,5 parkeerplaats per woning goed te motiveren. Deze aanpassing sluit zowel goed aan bij de meest recente parkerkencijfers van het CROW (gemiddel 1,48 parkeerplaats per middeldure woning, incl 0,3 parkeerplaats voor de bezoeker) als het huisg, werkelijk autobezit van de beoogde woondoelgroep (1,13 voertuig per huishouden).



©2018, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel 070-317 70 05, fax 070-317 80 66

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V.. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.

EEN WERELD TE WINNEN

Spark