

**Onderbouwing mobiliteit en parkeren voor nieuw-
bouwplan 'Heuvel Omgeving Hudsonstraat', kortweg:
Heuvel F1**

voor het bestemmingsplan 'Heuvel Omgeving Hudson-
straat' in opdracht van WonenBreburg

<i>datum</i>	17-2 2020
<i>kenmerk</i>	75290 WonenBreburg F1 fase 7
<i>opsteller</i>	Ineke Spapé
<i>contactpersonen</i>	Ad Vingerhoets en Angela Werner (WonenBreburg)

Inhoudsopgave

1.	Mobiliteit en parkeren in Heuvel F1: achtergrond	2
2.	Visie	7
3.	Onderbouwingsvragen voor Heuvel F1	10
4.	Vraag 1: welke parkeernormen en parkeerbalans gelden nu en straks in Heuvel F1?	12
5.	Vraag 2: wat is beste balans tussen parkeernormen- mobiliteitsmanagement-ruimtelijke kwaliteit?	18
6.	Vraag 3: wat als mobiliteitsmanagement niet afdoende werkt?	28
7.	Conclusies en samenvatting	29

1. Mobiliteit en parkeren in Heuvel F1: achtergrond

1.1 Wat is het plan voor Heuvel F1?

De lokale opgave¹ is meer woningen bouwen, maar ook bijdragen aan meer leefkwaliteit en meer groen. Dat vraagt om nieuwe zienswijze en oplossingen. In Breda moeten de komende tijd 6.000 woningen gebouwd worden. WonenBreda draagt daar in belangrijke mate aan bij en wil dat doen in een afgewogen en op deze tijd passende wijze.

Plan Heuvel Omgeving Hudsonstraat, ofwel Heuvel F1:

- In het ontwikkelgebied Heuvel F1 wordt een bouwopgave ingevuld van totaal 270 wooneenheden:
 - 160 koopwoningen, waarvan 15 beneden-bovenwoningen
 - 110 sociale huurappartementen

Het plan 'Heuvel, omgeving Hudsonstraat' ligt in de wijk Heuvel, in het zuidwesten van de stad Breda, in de zogenaamde 'schil' rondom het oude centrum. De wijk ligt ingeklemd tussen de door Breda geannexeerde oude dorpskern Princenhage en het groene beekdal met het Amphiaziekenhuis en het Burgemeester van Sonsbeekpark. Deelgebied Heuvel F1 (zie nevenstaande afbeelding) ligt aan de oostzijde van het Dr. Struyckenplein en wordt omsloten door in het noorden de Dr. Struyckenstraat, in het oosten de Oranjaboomstraat, in het zuiden de Le Mairestraat en in het westen het Planciusplein.



Figuur 1.2. Ligging plangebied in rood (bron: ArcGIS - Luchtfoto 2018)

Met het Plan Heuvel F1 (aangegeven in het rode kader) draagt WonenBreda bij door in Heuvel 270 nieuwbouw wooneenheden planologisch mogelijk te ma-

¹ Gemeentebesluit gemeente Breda, Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Breda houdende regels omtrent het Uitvoeringsprogramma Veiligheid en Leefomgeving Breda 2019, januari 2019. Zie ook: http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Breda/CVDR615745/CVDR615745_1.html

ken: deels koop, deels sociale huur. De grond t.b.v. de realisatie van koopwoningen wordt in een later stadium overgedragen aan een of meerdere projectontwikkelaar(s).

Een hedendaagse bouwopgave is onlosmakelijk verbonden met een realistische en goed onderbouwde parkeeropgave. Dat betekent passend binnen Bredaas beleid; niet teveel (verspilling van ruimte, geen ruimte voor andere functies), maar ook niet te weinig. Parkeeroverlast in omliggende woongebieden of in een later stadium toevoegen van extra parkeerplaatsen dient te worden vermeden. Hoe deze opgave ingevuld kan worden is mede van invloed op leefbaarheid en verkoop/verhuurbaarheid enerzijds en financiële haalbaarheid/kosten-batenverhoudingen anderzijds. De insteek is voldoende mobiliteit aan de nieuwe bewoners te bieden door een pakket van mobiliteitsmanagementmaatregelen met een actuele mobiliteitsservice, uitgaande van een aan deze tijd en beoogde F1-doelgroep aangepaste parkeernorm.

1.2 Waarom deze onderbouwing?

Het te ontwikkelen gebied F1 omvatte voor de sloop 322 sociale huurwoningen, met een feitelijk gemeten parkeerbehoefte van 199 parkeerplaatsen (pp.), conform het Parkeeronderzoek, dat de gemeente Breda in 2009² uitvoerde. Dat komt neer op een autobezit van 0,6 per woning. Nu er deels koopwoningen komen in plaats van sociale woningen zal ten opzichte van de huidige situatie de parkeerbehoefte toenemen.

In de Anterieure Overeenkomst (AOK 2013)³ is een parkeernorm opgenomen van 1,6 voor eengezinswoningen, 1,2 per meergezinswoning en 0,4 per studio. De herijkte gemeentelijke parkeernorm op basis van de gemeentelijke parkeernota van 2014 gaat uit van 1,7 pp. per koopwoning en 1,4 pp. voor de huurwoningen. Rekenen op basis van de vigerende parkeernormen van de gemeente Breda laat zien, dat de nieuwbouw van 270 woningen met een parkeernorm van 1,7 voor eengezinswoningen (160 koopwoningen), 1,4 voor meergezinswoningen en appartementen en een lagere norm voor studio's (samen 110 woningen) uitkomt op een parkeeropgave van 408 pp. Dat zou tot een curieuze situatie leiden: minder woningen, andere tijden, maar veel meer parkeerplaatsen.

Omdat de gemeente Breda haar parkeernormen actualiseert en deze actualisatie formeel nog niet is vastgelegd in een raadsbesluit (daarover meer in 1.3), vraagt de gemeente een onderbouwing. Deel van de onderbouwing is de insteek, dat het gebied door zijn ligging vlakbij winkels en voorzieningen en door SmartAgents benoemde beoogde 'rode doelgroep'⁴ (jonge gezinnen, die open staan voor innovatie en ruimtelijke kwaliteit) zich leent voor een andere bena-

² Parkeeronderzoek Dokter Struyckenplein Breda, Dufec in opdracht van gemeente Breda, 2009. Dit gemeentelijk parkeeronderzoek in Heuvel uit 2009 kan als bijlage worden gezien van deze onderbouwing en is opvraagbaar bij de gemeente Breda

³ Anterieure Overeenkomst Heuvel F1 en F2, 2013

⁴ Leefstijlen Heuvel F1, Onderzoek SmartAgent in opdracht van WonenBrebreg (april 2009)

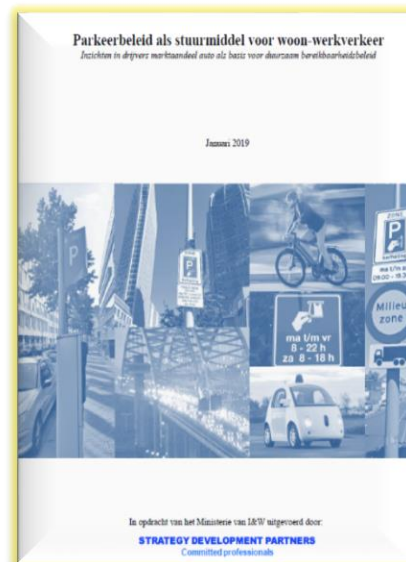
dering: meer woonkwaliteit en groen, autoluw karakter, het delen van voorzieningen, geen doorgaand autoverkeer, bewoners die voor duurzaamheid open staan en met mobiliteitsmanagement aan de gang willen gaan. In 2009 onderzocht SmartAgents mogelijke doelgroepen voor F1 en F2. Zie ook paragraaf 2.1. Dit onderzoek vormt een onderdeel van deze onderbouwing voor het bestemmingsplan Heuvel Hudsonstraat.

Met voorliggende onderbouwing kan op grond van de afspraken vanuit de AOK 2013, vanuit de beoogde rode doelgroep, het aankomende en aan trends gerelateerde herijkte parkeerbeleid van de gemeente Breda (zie 1.3) een correctie worden beargumenteerd van de huidige parkeernorm, zeker omdat zo meer woonkwaliteit geboden kan worden. Daarnaast is met mobiliteitsmanagementmaatregelen een correctie op de parkeernorm mogelijk. Waarschijnlijk⁵ leidt de herijking van de Bredase parkeernormen tot zodanig gereduceerde normen, die geen verdere onderbouwing meer behoeven omdat ze vallen binnen de nieuwe normering.

SOAB stelde deze onderbouwing samen op basis van literatuuronderzoek, gesprekken met de gemeente Breda en op basis van de analyse van parkeeronderzoeken in verleden en heden. Hiervan is deze rapportage het resultaat met als doel een meer reële parkeeropgave aan te tonen met een daaraan verbonden pakket van mobiliteitsmanagementmaatregelen.

1.3 Meer van deze tijd: trends

Steeds meer zien we in het hele land de trend⁶ om anders te kijken naar parkeernormen en het oplossen van de parkeeropgave (zie afbeelding hiernaast)⁷. Trends als autonoom rijden, de trek naar de stad, een lager autobezit (en minder statusgevoeligheid) onder jongeren en autodelen⁸ dragen hieraan bij. Elk gebied heeft een andere ruimtelijke en mobiliteitscontext: hoe past het gebied in de verkeerssystemen? Goede aansluiting op het voetgangers- en fietsnetwerk? Is er openbaar vervoer (OV)? Juist de beoogde rode doelgroep voor F1 hecht aan meer maatwerk en flexibiliteit rond mobiliteit.



⁵ Op grond van diverse gesprekken met gemeentevertegenwoordigers, met daar aangegeven voorlopige nieuwe normen

⁶ Zie bv nationale Deltaplan Mobiliteit 2030, <https://mobiliteitsalliantie.nl/> waar partners als NS, ANWB, stadsvervoerders en de autobranche samenwerken een meer vraaggestuurde duurzame mobiliteit door meer multimodale oplossingen aan te bieden en met Mobility-as-a-Service (met app's op maat en vervoersdiensten, die deelfietsen- en auto's organiseren, bv vanuit fysieke mobilityhubs)

⁷ Parkeerbeleid als stuurmiddel voor woon-werkverkeer, in opdracht van ministerie IenW, januari 2019

⁸ Zie bv <http://www.verkeerskunde.nl/nieuws/2019/aantal-deelauto-s-met-10-000-toegenomen.60146.lynxk>

Ook verandert de wettelijke context: vanaf juli 2018 vervalt de aanvullende werking van de Bouwverordening en is het tegelijkertijd verplicht om parkeren in bestemmingsplannen te regelen als kader voor parkeren. Dat kan door in bestemmingsplannen een planregel op te nemen die verwijst naar een nota parkeernormen, maar dat kan ook via de Omgevingsvergunning, door een correctie op een parkeernorm af te spreken in combinatie met mobiliteitsmanagement en een reservering (zoals de parkeeropgave voor BUAs, voorheen NHTV). De aankomende Omgevingswet biedt dus ook kansen op dat front van effectieve parkeernormering in relatie tot monitoring en mobiliteitsmanagement. Immers: andere tijden, andere mobiliteit, dus andere normen: genoemde Mobiliteitsalliantie⁹ zet daarin landelijk de toon en steden als Utrecht, Eindhoven en Rotterdam zijn deze weg al langer ingeslagen.

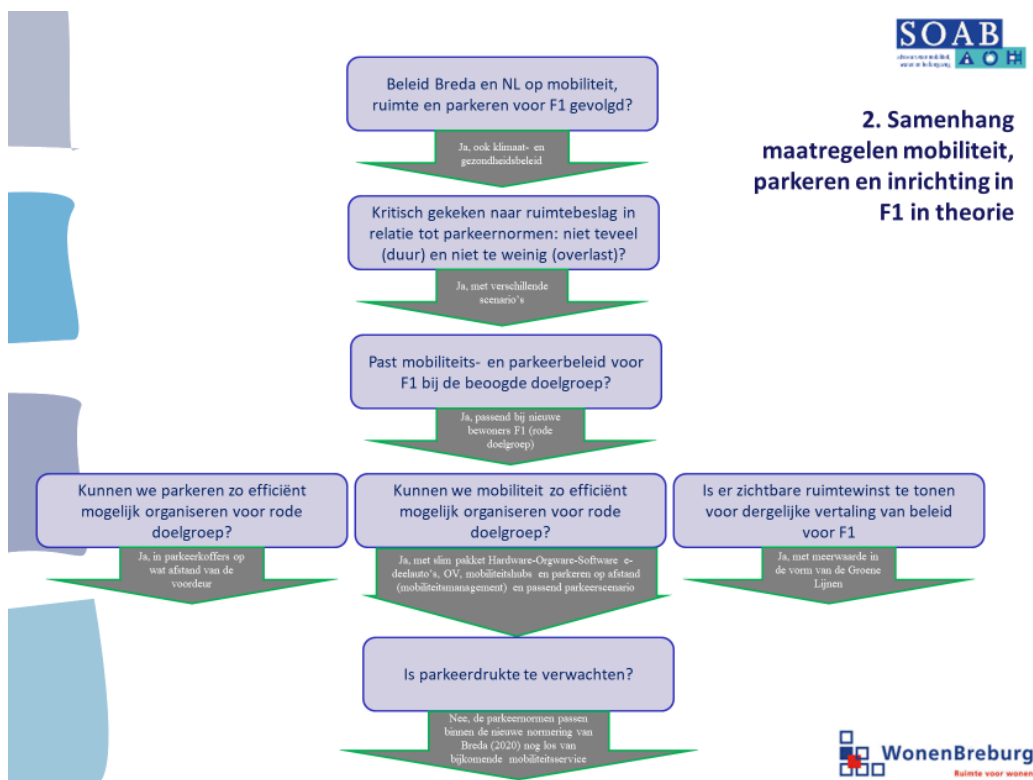
1.4 Werkwijze en leeswijzer

De werkwijze is als afgebeeld verdeeld in verschillende stappen:

- van het toetsen aan gemeentelijk mobiliteits- en parkeerbeleid met parkeernormen en een gebiedsparkeerbalans, die passen bij het gebied F1 en de beoogde doelgroep (onderzoeksvraag 1, in hoofdstuk 4).
- tot het zo efficiënt mogelijk organiseren van parkeren (met parkeerscenario's) in combinatie met mobiliteitsmanagement (onderzoeksvraag 2, in hoofdstuk 5) en het zo zichtbaar mogelijk maken van de ruimtewinst voor bewoners.

⁹ Zie bv nationale Deltaplan Mobiliteit 2030, <https://mobiliteitsalliantie.nl/> waar partners als NS, ANWB, stadsvervoerders en de autobranche samenwerken een meer vraaggestuurde duurzame mobiliteit door meer multimodale oplossingen aan te bieden en met Mobility-as-a-Service (met app's op maat en vervoersdiensten, die deelfietsen- en auto's organiseren, bv vanuit fysieke mobilityhubs)

2. Samenhang maatregelen mobiliteit, parkeren en inrichting in F1 in theorie



Daarvan vormt deze onderbouwing de neerslag. In hoofdstuk 3 zijn de onderzoeksvragen voor de onderbouwing opgenomen. In de hoofdstukken 4 tot en met 6 worden deze onderbouwingsvragen successievelijk beantwoord.

Aanknopingspunten:

- minder woningen, minder parkeerplaatsen dan genormeerd, maar meer dan er waren én daarvoor zichtbare winst in ruimtelijke kwaliteit, voor een passende bewonersgroep.
- in F2 zijn ook de AOK-afspraken aangehouden.
- werken aan mobiliteitsalternatieven in de vorm van een mobiliteitsmanagementpakket van maatregelen, zodat vergroening/leefbaarheid van het gebied vergroot (en zichtbaar) wordt en bewoners mobiel blijven.

2. Visie

2.1 Kansen zoeken voor gemeente, WonenBreburg, nieuwe én huidige bewoners

Door zorgvuldiger en preciezer om te gaan met parkeerbeslag (niet teveel en niet te weinig) wordt niet alleen geld bespaard, maar ontstaat meer ruimte voor leefkwaliteit. Dat kan ook, omdat er minder woningen in het gebied teruggebouwd worden. Minder woningen, dus een beperkt aantal parkeerplaatsen (méér dan het aantal bestaande, maar minder dan het genormeerde aantal) en bovendien slim mobiliteitsmanagement betekent dan in combinatie met de juiste doelgroep dat een gebied ontstaat met een meerwaarde: met gezonde en actieve mobiliteit en meer verblijfskwaliteit. De gewonnen ruimte wordt zichtbaar ingezet voor leefbaarheid, klimaatadaptatie en vergroening. Daarbij wordt gezocht naar die groep bewoners van de koopwoningen, die openstaat voor dergelijke meerwaarde. De beoogde doelgroep is 'rood' (daarvoor is voor WonenBreburg gericht op Heuvel F1 en F2 onderzoek gedaan door SmartAgents, nu SAMR¹⁰): het gebied F1 wordt aantrekkelijk gevonden door mensen met kenmerken als: innovatief, OV, stads, losjes, sportief en deelmobiliteit (van stepjes, e-bikes, e-deelauto's, deel-e-bakfietsen tot en met deliverservices). Ook geeft de rode doelgroep aan dat de auto-uit-het-zicht een toegevoegde waard voor hen heeft en dat men daarvoor bereid is zo'n 75 tot 100 meter te lopen naar de parkeerplaats. De beoogde parkeeroplossing met parkeerkoffers-op-afstand past hier bij. Genoemd SmartAgentsonderzoek vormt, met het benoemen van deze innovatief-gerichte doelgroep en de daarbij behorende faciliteiten, een onderdeel van deze onderbouwing. Daarnaast biedt een dergelijke geïntegreerde aanpak van mobiliteit, parkeren en ruimtelijke kwaliteit winst voor de nieuwe huurbewoners van WonenBreburg: door slimme deelmobiliteit in te zetten, nemen de woonlasten van haar huurders af.



Onderwerp	Voorkeur geel	Voorkeur rood
Diversiteit bewoners	Leeftijd en levensfase	leeftijd, levensfase, economische klasse, etnische achtergrond en leeftijd
Sociaal contact	Veel en intensief	Ongedwongen, wanneer het uitkomt
Sociale controle	Op een behulpzame manier (zorgen voor elkaar)	Liefst zo min mogelijk
Openbaar gebied	Is van iedereen. Primair om te gebruiken (park, speeltuin)	Is van niemand. Primair om naar te kijken. (bomen, park)
Voorzieningen	Gericht op eigen wijk	Gericht op stadscentrum
Parkeren	Liefst voor de deur of ondergronds	Parkeren hoeft niet voor de deur, meer gericht op OV
Architectuur	Gevarieerd, meer traditionele uitstraling	Veel variatie, meer stedelijke uitstraling
Dichtheid	Gemiddelde dichtheid	Hogere dichtheid
samenlevingsvorm	Woonwijk, dorps	Dorps, Scene, Broedplaats

¹⁰ Leefstijlen Heuvel F1, Onderzoek SmartAgents, in opdracht van WonenBreburg, 2009

2.2 Parkeren als sleutel voor ruimte en kwaliteit in F1

Slim omgaan met parkeren vormt de sleutel voor het gebied F1. Met uitgeefbare parkeerplaatsen voor de koopwoningen in koffers in combinatie met mobiliteitsmanagement en bijpassende inrichtingselementen voor alle bewoners kunnen we zo efficiënt mogelijk, maar realistisch tot een optimum komen qua parkeernormering. En dat binnen het nieuwe perspectief van en de trends rond (deel)mobiliteit, dat ook de gemeente Breda onderschrijft en in aansluiting op de mogelijkheden van het gebied F1 en de beoogde rode doelgroep. Uit leefstijlenonderzoek (eerder genoemde SmartAgentonderzoek) blijkt, dat de rode doelgroep in dit gebied komt te wonen. Die hechten minder aan parkeren voor de deur en meer aan verblijfskwaliteit.

Zowel de gemeente als WonenBreda hebben de ambitie een groen, leefbaar, bijzonder gebied te realiseren, ook op het gebied van mobiliteit. WonenBreda kan daaraan bijdragen door vooraf in te steken op inrichtingselementen in de Hardwaresfeer (fysiek) zoals het slim plaatsen van fietsenbergingen (in het sociale woonprogramma), door brede achterpaden naar de bergingen voor bakfietsen, door groene auto-arme woonstraten te maken met speel-, sport- en verblijfsvoorzieningen en door bezoekersparkeren aan de randen te plaatsen. Dit vormt een belangrijk onderdeel van de onderbouwing. Dat daarnaast communicatie (Software) en samenwerking (Orgware) nodig zullen zijn, is duidelijk. Mobiliteitsdiensten aangeboden door een mobiliteitsprovider in samenwerking met een bewonerscommunity (bewonersbeheergroep) past binnen deze aanpak. Het gebied Heuvel F1 is kansrijk voor slim en bewonersgericht mobiliteitsmanagement: het gebied heeft winkels en andere voorzieningen op loopafstand, ligt met 2 Arrivabuslijnen (lijn 4 c.q. 5 en lijn 115) goed ten opzichte van een aantal OV-haltes richting Breda binnenstad en station Breda CS (13 minuten) en de binnenstad is op fietsafstand.

2.3 Passend binnen gemeentebeleid

Bovendien past Heuvel F1 in deze vorm uitstekend in het beleid van de gemeente Breda: het Bestuursakkoord Lef en Liefde¹¹ ziet graag 6.000 bijgebouwd in Breda en onderschrijft in dat kader doelstellingen als klimaatadaptatie, duurzame mobiliteit en energietransitie. Bij de vertaling hiervan naar Heuvel F1 gaf de gemeente Breda aan dat omgekeerd plannen een randvoorwaarde kan zijn: binnen F1 is daarom gezocht naar de optimale openbare ruimte en daarop dienen visie, aanpak en maatregelenpakketten breed opgepakt en goed afgestemd te worden (zie afbeelding vorige bladzijde).

¹¹ <https://www.breda.nl/file/88263/download>

De visie voor F1 vatten we samen als: Meer Woonkwaliteit met een 'GreenTravelPlan'

- In F1 staat de slimme mobilist centraal: de F1-bewoner is voetganger, fietser, e-biker, e-stepper, e-deelauto- en OV-gebruiker
- De auto is in F1 te gast en het parkeren geschiedt op afstand, voor zowel bewoners (in de parkeerkoffers met uitgeefbare plaatsen, niet voor de deur, maar op korte afstand) als bezoekers (parkeren in de randen, op meer afstand). Er is geen doorgaand autoverkeer, de groene straten zijn autoluw
- Met de fiets, e-bike of bakfiets en te voet kom je tot aan de voordeur, F1 is fiets-, voet- en OV-vriendelijk om er te komen, er zijn veel fiets- en voetgangersdoorsteekjes. Goede OV-haltes liggen in de buurt, net als wijkwinkelvoorzieningen
- Kortparkeren voor fietsers met een Delfts stoepje / fietsnietjes en bredere toegangspaden naar de berging achterom: handig voor bakfietsen
- Een mobiliteitservice in de vorm van bv een MobiliteitsHub wordt centraal opgenomen in de plannen; de e-deelauto staat op een aantrekkelijke plek, naast andere (elektrische) voertuigen. Ook worden bv in de vorm van een Fietshub centraal in het gebied e-fietsen, een e-scooter en/of e-bakfiets aangeboden, in een afsluitbare en weer-proof stalling met geautoriseerde toegang
- De Jumbo levert aan huis en ligt op loopafstand: dagelijkse voorzieningen zijn vlakbij te vinden op het Dr. Struyckenplein: Jumbo, Lidl, Zeeman, Blokker, Kruidvat, bloemist
- Een dergelijk aanbod van mobiliteit met een meerwaarde voor wonen en werken wordt in Engeland aangeboden onder de noemer 'GreenTravelPlan'.

3. Onderbouwingsvragen voor Heuvel F1

3.1 Onderbouwning aan de hand van drie vragen

De gemeente heeft aangegeven een onderbouwning rond parkeren en mobiliteit voor F1 vooral te willen starten vanuit de ruimtelijke ambitie. De onderbouwning moeten passen binnen vigerend beleid van de gemeente Breda op het gebied van parkeren, mobiliteit, ruimtelijke kwaliteit en ook aansluiten op de Structuurvisie 2030. Kijkende vanuit de vigerende normen is een onderbouwning nodig om de parkeernormering te kunnen corrigeren. Dat kan alleen in combinatie met een samenhangend pakket van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Dat pakket bestaat uit mobiliteitsmaatregelen, ruimtelijke maatregelen, juridische verankering, organisatorische maatregelen en marketing. Daarvoor deze onderbouwning.

Voor de omgevingsvergunning van F1 is inzicht nodig in mobiliteit en parkeren voor dit gebied. Het doel is weliswaar minder autogebruik, meer OV, lopen, fietsen en OV, waardoor minder ruimte ingenomen wordt door autoparkeren en meer ruimte ontstaat voor groen, spelen en ontmoeten. Maar hoeveel auto- en parkeerruimte is optimaal, en welke kwaliteit komt ervoor terug? Daarvoor is een onderbouwning nodig rond de volgende vragen: zie paragrafen 3.2 tot en met 3.4.

3.2 Vraag 1: welke parkeernormen en parkeerbalans gelden nu en straks in Heuvel F1?

Onderdeel van de onderbouwning is de parkeersituatie in twee subvragen:

- Vraag 1.1: Welke normen hanteert de gemeente Breda in haar vigerend beleid? En welke zijn reëel gelet op het minder aantal woningen dat terugkomt en gelet op de beschreven trends rond parkeren en mobiliteit? Eerder parkeeronderzoek uit 2009 en de normen vanuit de AOK 2013 worden meegenomen.
- Vraag 1.2: Wat is de parkeerdruk nu rond F1? Een overgroot deel van de 322 woningen zijn inmiddels gesloopt, waardoor het lastig is om voor het huidige gebied F1 van parkeerdruk te spreken. Desalniettemin wordt er parkeerdruk ervaren door de bewoners aan de Oranjeboomstraat. Daarom is de parkeerdruk in dit gebied in september en oktober 2019 in beeld gebracht, in overleg met gemeente en op basis van aangegeven overlast door bewoners. De meting is op maatgevende tijdstippen uitgevoerd: tijdens bezoektijden van het Amphia en 's avonds. Vraag in dat kader was om inzichtelijk te maken, of en zo ja hoe de parkeerdruk uitwerkte op de omgeving, met name Oranjeboomstraat (de aan het plan grenzende straat waar omwonenden aangaven parkeerdruk te ervaren). Voor het parkeerdrukonderzoek is met de gemeente en bewoners (in enquêtevragen) overlegd over tijdstippen en de afbakening van het gebied. Hierbij wordt aangetekend, dat de verhuizing van het Amphiaziekenhuis

afdeling Langendijk inmiddels deels heeft plaatsgevonden, waardoor een deel van de huidige parkeeroverlast eind 2019 al verminderd is.

Beantwoording in hoofdstuk 4 geschiedde op basis van deskresearch (bestaande informatie parkeernormen), gesprekken met gemeente, parkeeronderzoek en contacten met huidige bewoners van de Oranjeboomstraat (bewonersavonden en bewonersenquête).

3.3 Vraag 2: wat is beste balans tussen parkeernormen-mobiliteitsmanagement-ruimtelijke kwaliteit?

Het effectief omgaan met parkeerruimte vormt de sleutel voor de relatie tussen parkeernormering, mobiliteitsmanagement en ruimtelijke kwaliteit. Een slimme combinatie van mobiliteitsmanagement en autoparkeren op afstand en het bieden van ruimtelijke meerwaarde biedt kansen. Mobiliteitsmanagement verlaagt immers de vraag naar parkeerruimte. Belangrijk is wel die ruimtewinst om te zetten in meer ruimte voor een beter woon- en leefklimaat van zowel de huidige als de toekomstige bewoners. Het antwoord op deze vraag gaat derhalve in op de balans tussen een passende, actuele parkeernorm, ruimtewinst en een pakket van mobiliteitsmaatregelen. We onderscheiden meerdere scenario's, zodat een keuze ontstaat die past bij F1 en haar bewoners.

Vraag was: met welk pakket van mobiliteitsmanagement kan, passend bij de rode doelgroep, een gecorrigeerde parkeernorm worden aangehouden, rekening houdend met het voorkomen van overlast voor de Oranjeboomstraat? Dit is een onderbouwing op basis van:

- resultaten uit het parkeerdrukonderzoek.
- de in hoofdstuk 2 beschreven visie.
- een aantal verschillende mobiliteitsmanagementscenario's met verschillende parkeernormen.
- inschattingen rond effecten van mobiliteitsmanagement, samengevat in een effectinschattingstabel voor het gekozen scenario.

Daarbij is specifiek gekeken naar de parkeerdrukverdeling van F1 voor de Oranjeboomstraat.

Beantwoording van deze vraag geschiedt in hoofdstuk 5.

3.4 Vraag 3: wat als mobiliteitsmanagement niet afdoende werkt?

Wat is dan op basis van voorgaande vragen de optimale balans (niet te veel en niet te weinig parkeerplaatsen): wie neemt dan een besluit over vervolgacties?

4. Vraag 1: welke parkeernormen en parkeerbalans gelden nu en straks in Heuvel F1?

Welke parkeernormen hanteert de gemeente Breda? En welke zijn reëel gelet op de kleinere hoeveelheid woningen die terugkomt, gelet op de beschreven trends rond parkeren en mobiliteit én gelet op de beoogde doelgroep? Om deze vragen te beantwoorden, nemen we verschillende bronnen in ogenschouw.

De eerste planontwikkelingen zijn gebaseerd op toen vigerende normen. In dat kader is parkeeronderzoek verricht in 2009: dat is meegenomen, net als een onderzoek in 2017 van de gezamenlijke Tilburgse woningcorporaties naar het autobezit rond hun woningbezit in Tilburg. Dit wordt beschreven in par. 4.1.

Verder wordt in par. 4.2 de huidige parkeerdruk in en rond F1 in beeld gebracht, op basis van een parkeerdrukonderzoek, uitgevoerd in september en oktober 2019. Dit parkeerdrukonderzoek dient als nulmeting. Ook gaan we in op de aankomende nieuwe parkeernormen van Breda.

4.1 Vraag 1.1: welke parkeernormen gelden nu?

Parkeeronderzoek 2009¹²

Genoemd parkeeronderzoek in o.a. F1 uit 2009, dat ter voorbereiding van de aankomende ontwikkelingen in F1 en F2 plaatsvond, laat zien dat nachtparkeren maatgevend was, logisch in een woongebied. Er bleek in de nachtperiode in het gehele gebied nog ruimte over te zijn. De destijds vigerende parkeernormen van de gemeente Breda waren al lager, maar het feitelijk gebruik nog veel lager, zo bleek uit de nachttellingen: gemiddeld 0,6 pp. per wooneenheid. Deze geconstateerde feitelijke parkeerdruk van 199 zou basis kunnen zijn voor de norm, die van toepassing is op de huurwoningen in F1. Dan zou de norm voor de huurwoningen uitkomen op 0,6 pp. per wooneenheid.

Parkeernormen AOK 2013¹³

De in de AOK 2013 opgenomen parkeernormen van de gemeente Breda zijn als volgt:

- De AOK-parkeernormen voor 145 koopwoningen zijn 1,6 pp. per woning en 1,2 voor de 15 beneden/bovenwoningen.
- voor 20 studio's 0,4 pp. per wooneenheid.
- voor 90 huurappartementen (meergezinswoningen) 1,2 pp. per wooneenheid.

Bij 270 woningen in F1 leidt dat in totaal tot een parkeernorm van 366 pp.

¹² Parkeeronderzoek Dokter Struyckenplein Breda. Dufec. In opdracht van gemeente Breda, 2009

¹³ Anterieure Overeenkomst Heuvel F1 en F2 (AOK), 2013

Onderzoek naar autobezit corporaties 2017¹⁴

Ook blijkt er een verschil in autobezit (en parkeerdruk, inclusief bezoekersparke- ren) te bestaan tussen koop- en huurwoningen. Dit laatste is onderbouwd in een onderzoek, dat Groen Licht uitvoerde in opdracht van een aantal woningcorpora- ties in Tilburg, rond het autobezit van hun huurders (zie navolgende tabel). Dat leidde in het geval van de gemeente Tilburg tot de aangegeven voorgestelde aan- gepaste parkeernormen.

*Parkeerbehoefte sociale huurwoningen Tilburg
Tiwas – WonenBrebreg – TBV Wonen*

Voorstel parkeernormen sociale woningbouw in Tilburg	Zone A Centrum Tilburg	Zone B	Zone C	Zone D Buitengebied
Gestapelde woning sociale huur	0,80 *	0,80	0,80	0,80
Niet gestapelde woning sociale huur	1,25 *	1,25	1,25	1,25
Beschermde woonvorm en sociale huur kleiner dan 55 m ² bvo	0,50	0,50	0,50	0,50

*: Inclusief 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekersparkeeren, wanneer aangehouden wordt dat bezoekersparkeeren plaats vindt op de bezoekersparkeerterreinen/parkeergarages kan 0,3 ppl. per woning van de norm afgetrokken worden.

Tabel 6.2: Voorstel parkeernormen sociale woningbouw in Tilburg

De gemeente Tilburg heeft de resultaten uit dit onderzoek overgenomen in haar nieuwe parkeernormenbeleid¹⁵ (zie tabel hieronder).

Bijlage1: Parkeernormen

A. Hoofdgroep wonen

Hoofdgroep Wonen	Zone	Zone	Zone	Zone	Eenheid	Bezoekers- aandeel	Opmerkingen
	A	B	C	D			
Grondgebonden woning of appartement (duur) > 130 m ² bvo	1,1	1,3	1,7	1,8	per woning	0,3	
Grondgebonden woning of appartement (midden) 70 - 130 m ² bvo	1,0	1,2	1,6	1,6	per woning	0,3	
Grondgebonden woning of appartement (goedkoop) < 70 m ² bvo	0,9	1,1	1,4	1,5	per woning	0,3	
Sociale woningbouw (appartementen sociale huur)*	0,8	0,8	0,8	0,8	per woning	0,3	
Sociale woningbouw (grondgebonden woningen sociale huur)*	0,9	1,1	1,25	1,25	per woning	0,3	
Serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,8	0,9	1,0	per woning	0,2	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen
Woon eenheid < 35 m ² bvo zelfstandig wonen	0,5	0,5	0,6	0,6	per woon eenheid	0,2	bijvoorbeeld kamerverhuur of studio's
Woon eenheid < 35 m ² bvo voor niet zelfstandig wonen	0,2	0,2	0,3	0,3	per woon eenheid	0,2	bijvoorbeeld studentenwoningen
Beschermde woonvorm/ verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5	0,5	0,5	0,5	per woon eenheid	0,3	

¹⁴ Parkeerbehoefte sociale huurwoningen Tilburg. Groen Licht. I.o.v. Tiwas–WonenBrebreg–TBV Wonen, 2017

¹⁵ Parkeernormen Tilburg 2017, Gemeente Tilburg, 2017

Vergelijkend onderzoek parkeernormen Rho¹⁶

Rho onderzocht in opdracht van WonenBreburch de parkeerbalans en –normering en deed referentieonderzoek in o.a. Eindhoven, Rotterdam en Tilburg. Rho concludeerde:

- Vergeleken zijn de parkeernormen van vergelijkbare steden in Noord-Brabant met een zeer-sterk tot sterk stedelijk karakter. De meeste gemeenten hanteren gedifferentieerde parkeernormen voor kleinschalige, goedkopere dan wel sociale woningen.
 - In 's-Hertogenbosch geldt een norm van 1,1 voor sociale huurwoningen.
 - In Roosendaal een norm van 1,5 voor de sociale sector.
 - In Tilburg geldt een norm van 0,8 voor sociale huurappartementen en 1,25 voor sociale grondgebonden woningen.
 - In Eindhoven geldt een norm van 0,8 voor niet-grondgebonden woningen tot < 60 m² en 1,2 voor grondgebonden woningen tot 60 m².
- Op basis van de bereikbaarheid met het OV, adressendichtheid en grootte van de stad kan Breda beter worden vergeleken met 's-Hertogenbosch en Tilburg dan met Roosendaal (kleiner) en Eindhoven (groter).
- Parkeersaldering is toepasbaar op het gebied Heuvel F1. Er is in principe bij de sloop/nieuwbouw geen sprake van een functiewijziging ter plaatse: er stonden immers hoofdzakelijk woningen en in de toekomst komen er woningen voor terug.
- In de nieuwe situatie worden 270 woningen gebouwd (incl. Nansenweg) waar er 322 zijn gesloopt. Begrijpelijk dat het aantal nieuw te realiseren parkeerplaatsen daarmee niet direct op 0 gezet kan worden zoals omschreven in het gemeentelijk parkeerbeleid: het aandeel sociale huurwoningen neemt immers af en het aandeel grondgebonden koopwoningen neemt toe. Doel van het parkeerbeleid is echter het voorkomen van aanvullende parkeerdruk in de omgeving door de nieuwe ontwikkeling. Door de nieuwbouwontwikkeling zal geen extra parkeerdruk in het openbaar gebied ontstaan. Zodoende wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeereisen.

Beoogde rode doelgroep hecht minder aan de auto¹⁷

De in het gebied beoogde doelgroep voor de koopwoningen, innovatieve, stedelijk georiënteerde, jonge huishoudens, hechten volgens het onderzoek uit 2009 minder aan de auto-voor-de-deur en zijn minder statusgevoelig. Hoofdstuk 2 ging hier al op in. Deze groep kent een lager autobezit, is bereid een auto te delen en gebruikt alternatieve vervoermiddelen: een lagere parkeernormering voor het plan daarmee een reële optie.

Trends in parkeernormering: herijking gemeentelijk parkeerbeleid op komst

Voorts biedt een trend als het bezien van parkeren op gebiedsniveau kansen om parkeren ruimte-effectiever op te lossen en is de gemeente Breda momenteel het

¹⁶ Parkeersituatie Heuvel F1. Rho adviseurs. Breda, april 2019

¹⁷ Leefstijlen Heuvel F1, Onderzoek SmartAgents, in opdracht van WonenBreburch, 2009

parkeerbeleid aan het herijken vanwege genoemde trend en vanwege opkomend beleid als mobiliteitsmanagement en MaaS (Mobility-as-a-Service): parkeren kan effectiever en meer hedendaags ingericht worden, met een correctie van de parkeernormering ten opzichte van die van 2014.

Geaccordeerd nieuw parkeerbeleid, leidend tot gereduceerde parkeernormen, wordt in de loop van 2020 verwacht. In paragraaf 5.2 daarover meer. We nemen deze nieuwe aankomende normen mee in de berekeningen voor de parkeerbalans van het plangebied.

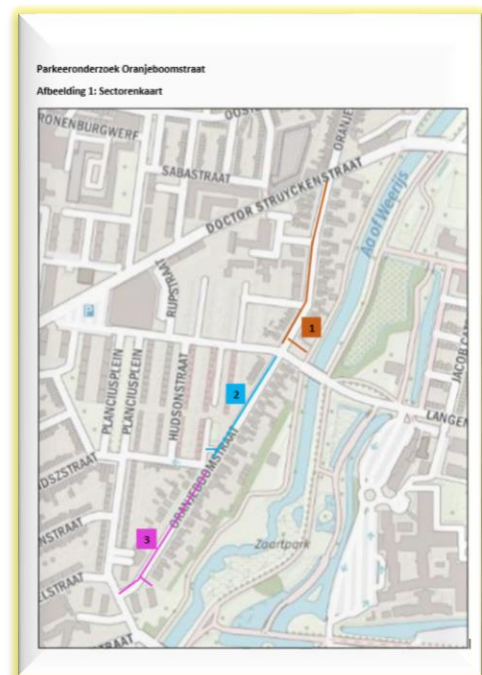
4.2 Vraag 1.2: wat is de huidige parkeerdruk in en rond F1 nu?

Als aangegeven, is het bij het bepalen van parkeerdruk van belang een ruimer gebied te onderzoeken. Een deel van een gebied kan immers vol belast zijn, terwijl om de hoek parkeerruimte beschikbaar is. Bij een gecorrigeerde parkeernormering moet daarom bezien worden welk effect er zou zijn op de omgeving. Met andere woorden: hoe pakt de totale parkeerdruk uit, ook in het omliggende gebied? Overleg met gemeente en huidige bewoners aan de Oranjeboomstraat is van groot belang, omdat met name de bewoners van de Oranjeboomstraat en volgens telling het oostelijke deel van de Le Mairestraat vrezen voor oplopende parkeerdruk door de nieuwbouw, zeker bij een gecorrigeerde normering. Tijdens bijeenkomsten voor bewoners in juli en september 2019 is hierop gewezen door de bewoners van beide straten. Ten oosten van F1 was volgens de omwonenden sprake van parkeeroverlast door bezoekers van het Amphiaziekenhuis, zo bleek uit de in september 2019 door WBB uitgevoerde enquête onder bewoners. De locatie Langendijk van het Amphiaziekenhuis is al deels verhuisd in het najaar van 2019, maar verhuist in 2020/2021 in zijn geheel naar de locatie Molengracht. Dan zal deze parkeeroverlast verdwijnen. Het onderdeel bezoekersparkeren/poliklinisch bezoek is nog meegenomen in de parkeerdrukmeting (zie hierna).

Parkeerdrukonderzoek 2019¹⁸

Om de parkeerdruk in en om het plangebied in beeld te brengen heeft in september 2019 een indicatief parkeeronderzoek plaatsgevonden in de Oranjeboomstraat. Het onderzoeksgebied staat op nevenstaande afbeelding en bestond uit drie delen:

- bruin (sector 1: Dr. Struyckenstraat-Bontekoestraat, plus klein deel Langendijk).
- blauw (sector 2: Bontekoestraat-Le Mairestraat).
- roze (sector 3: ten zuiden van Le Mairestraat).



¹⁸ Parkeeronderzoek Oranjeboomstraat Breda, SOAB in opdracht van WonenBreda, oktober 2019

In deze meting is een eerste inschatting voor de nulsituatie bepaald, inclusief de invloed van Amphiabezoekers. Op basis van antwoorden uit de bewonersenquête van WBB en na overleg met de gemeente Breda is daarna in oktober een uitgebreidere parkeerdrukmeting uitgevoerd op een aantal voor bewoners maatgevende drukmomenten en onderzoekstijdstippen (vergelijkbaar met overige onderzoeken van de gemeente).

Meetmomenten parkeerdrukmeting in september en oktober 2019

De parkeerdrukmeting vond plaats op in totaal 4 momenten op verschillende maatgevende dagen:

- Dinsdag 10 september 2019 van 23.00-24.00 uur (bewonersparkeren: nachttelling).
- Donderdag 10 oktober 2019, van 10.00-11.00, 15.00-16.00 en 17.00-18.00 uur (dal bewonersparkeren, piek Amphiazienhuis poli en bezoekers).

Karakteristiek van het onderzoeksgebied

Het gebied Oranjeboomstraat is een oud lint en heeft woningen met opritten, waar vaak meer dan 1 auto kan staan. Deze opritparkeerplaatsen zijn in het kader van het onderzoek meegenomen als privéparkeerplaats en niet meegenomen in de totale openbare parkeerplaatsen.

Tijdens alle telmomenten is geconstateerd dat er tussen de 15 en 22 auto's zijn, die langs of met twee wielen op de stoep staan. Zij staan dus niet in een officieel parkeervak geparkeerd en zijn daarom ook niet meegeteld met de openbare parkeerplaatsen. Het overgrote deel van deze auto's staat in sector 3, een gebied met ruime overcapaciteit.

Drukste moment: donderdagochtend

Onderstaande tabel biedt een overzicht van de parkeerdruk in aantallen en percentages voor alle onderzoeksmomenten.

		Donderdag 10 oktober						Dinsdag 10 september		
		Capaciteit	10.00 uur		15.00 uur		17.00 uur		23.00 uur	
sector	Straatnaam		abs	in %	abs	in %	abs	in %	abs	in %
1	Oranjeboomstraat	35	29	83%	25	71%	22	63%	21	60%
2	Oranjeboomstraat	27	17	63%	16	59%	11	41%	8	30%
3	Oranjeboomstraat	27	9	33%	10	37%	12	44%	15	56%
	Totaal gebied	89	55	62%	51	57%	45	51%	44	49%

Uit bovenstaande tabel blijkt het volgende:

- Drukste moment is een donderdagochtend, tussen 10 en 11 uur, met een bezettingsgraad van 83% op het noordelijkste deel van de Oranjeboomstraat. Bij 85% oogt een gebied vol, ook al is er nog ruimte. Op andere momenten van de dag is de parkeerdruk een stuk lager. Dat betekent dat er in de directe omgeving in het onderzoeksgebied, met een stukje lopen, nog meer dan voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is.

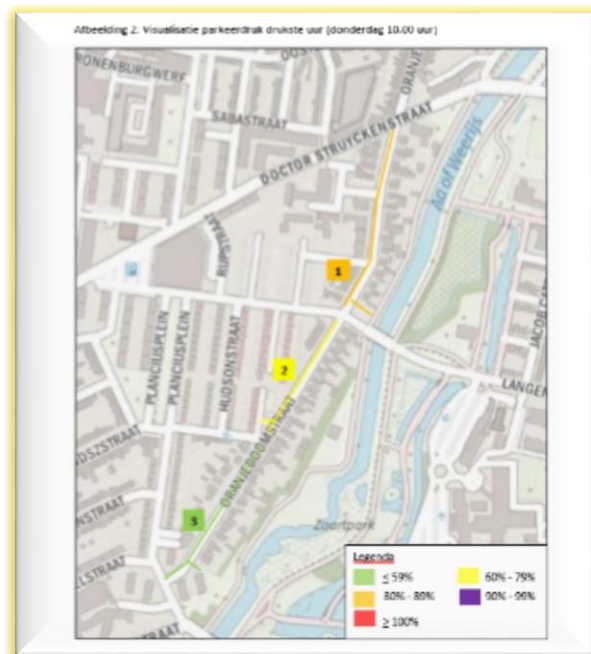
- Gedurende het drukste moment op donderdagochtend is het parkeerterrein parallel aan de Langendijk behorend bij sector 1 volledig bezet (14 parkeerplaatsen). Ook gedurende de andere telmomenten overdag staan hier auto's geparkeerd. In de avond/nacht is dit parkeerterrein leeg. Mogelijk staan hier werknemers/bezoekers van het Amphia. Verwacht mag worden dat de parkeerdruk op dit terrein/gebied afneemt met de reeds plaatsgevonden verhuizing (najaar 2019) van het Amphia. De parkeerdruk ligt dus deels buiten de invloedssfeer van het project en is al verminderd als gevolg van de verhuizing van het Amphia.
- Gedurende alle tellingen is de parkeerdruk in het hele gebied gemiddeld niet hoger dan 62%. Met dit percentage is, ook naar de maatstaven van de gemeente Breda, geen sprake van parkeeroverlast voor bewoners.

Op nevenstaande afbeelding is de parkeerdruk gevisualiseerd voor het drukste gemeten uur: op donderdag van 10 tot 11 uur.

Te zien is, dat sector 1 het drukst bezette gebied is (oranje: 80-89%), dan volgt sector 2 (geel: tussen 60-79%) en tot slot sector 3 (groen: onder de 60%).

In het gebied is noch een gemiddelde parkeerdruk van 90-99% aangetroffen (paars), noch hoger dan 99% (rood).

De resultaten van de enquête en het parkeerdrukonderzoek zijn in oktober gedeeld met gemeente en een deel van de bewoners.



Conclusie parkeerdrukmeting 2019

- Tijdens geen enkel telmoment is er een dermate hoge bezettingsgraad gemeten in de Oranjeboomstraat dat er sprake is van een parkeerprobleem. In de ochtend kan de waarneming zijn, dat het noordelijke deel vol staat, met een bezettingspercentage van 83%, maar zelfs dan is op loopafstand voldoende extra parkeer capaciteit te vinden. Vermoedelijk is een deel van de parkeerdruk te wijten aan parkeerders van het Amphia. Na de verhuizing van de locatie naar de Langendijk is daarmee de parkeerdruk in de ochtend en 's middags op werkdagen vermoedelijk omlaag gegaan en heeft het noordelijke deel meer vrije capaciteit.
- Uit de bewonersenquête van WBB waren overigens ook maar enkele (5) respondenten vanuit de bewoners, die op de vragen over parkeren het parkeerprobleem benoemden. Meestal verwees men hierbij naar vermoedelijke parkeerdruk vanuit het Amphiaziekenhuis.

5. Vraag 2: wat is beste balans tussen parkeernormen-mobiliteitsmanagement-ruimtelijke kwaliteit?

In deze onderbouwing wordt aangegeven waarom deze bijgestelde norm zeker in combinatie met mobiliteitsmanagement kansrijk is en wordt de aangekondigde gecorrigeerde parkeernorm verder toegelicht.

5.1 Kansen

Hoewel bij invoering van de aangekondigde parkeernormering mobiliteitsmanagement op voorhand niet nodig is, werkt WonenBredburg samen met projectontwikkelaars en de gemeente Breda aan het aanbieden van mobiliteitsmanagement in de vorm van een mobiliteitsservice. Mobiliteitsmanagement verlaagt de vraag naar parkeerruimte verder en biedt daardoor nog meer ruimte voor een beter woon- en leefklimaat. Huidige en toekomstige kopers en huurders in het gebied F1 zonder eigen auto of zonder tweede auto kunnen met een deelauto, fiets of OV-abonnement mobieler worden. Dit verlaagt niet alleen voor de kopers, maar ook voor huurders hun vaste lasten, dat laatste is een van de doelstellingen voor WBB. Mobiliteitsmanagement levert bovendien meerwaarde op voor huidige en nieuwe bewoners van F1 voor items als vergroening en klimaatadaptatie.

De aangekondigde correctie op de vigerende parkeernorm versterkt de kans voor effectief mobiliteitsmanagement.

We onderscheiden meerdere scenario's, en kiezen op basis van een inschatting van effecten voor een (bij het gebied en de nieuwe en huidige bewoners) passend scenario.

Vraag was: met welk pakket van mobiliteitsmanagement kan, passend bij de rode doelgroep, een gecorrigeerde parkeernorm worden aangehouden, rekening houdend met het voorkomen van overlast voor de Oranjeboomstraat? Dit is een onderbouwing op basis van:

- resultaten uit het parkeerdrukonderzoek.
- de in hoofdstuk 2 beschreven visie.
- een aantal verschillende mobiliteitsmanagementscenario's met verschillende parkeernormen.
- inschattingen rond effecten van mobiliteitsmanagement, samengevat in een effectinschattingstabel voor het gekozen scenario.

Daarbij is specifiek gekeken naar de parkeerdrukverdeling van F1 voor de Oranjeboomstraat.

Beantwoording geschiedde op basis van deskresearch (bestaande informatie over effecten van mobiliteitsmanagement) en een inschatting van het effect van mobiliteitsmanagement bij een aangepaste norm.

5.2 Parkeerscenario's, deels gekoppeld aan mobiliteitsmanagement

Andere gemeenten als Tilburg pasten de parkeernormen de laatste jaren al aan. Overleg met gemeentelijke vertegenwoordigers (zie par.1.2) liet zien, dat ook de gemeente Breda in de richting van bovengenoemde normen gaat (1,3 c.q.1,2 voor koopwoningen).

nieuwe woonwijken een effect vastgesteld van 14% minder autogebruik ten opzichte van vergelijkbare, bestaande woonwijken¹⁹.

Parkeernorm scenario 1:

- Koopwoningen: 1,3 pp per woning (1,0 in de parkeerkoffer en 0,3 bezoekerspp. in de rand)
- Studio's: 0,6 pp per woning
- Huurappartementen: 0,6 pp per woning

Totaal aantal pp: 274 (zie bovenstaand overzicht)

- **Scenario 2: Nieuwe Normen Breda 2020 (gemeente accordeert in 2020 deze iets hogere normen):** door een vergelijking te maken met de situatie waarin nieuw parkeer- en mobiliteitsbeleid van kracht wordt, in de loop van 2020, kan bepaald worden hoe de parkeerbalans uitvalt, indien deze nieuwe Bredase parkeernormen van kracht zijn. Als we rekening houden met de hoogste norm, die is aangegeven door de gemeente in overleggen, dan is aanvullend mobiliteitsmanagement nodig om klein verschil te overbruggen.

Parkeernorm scenario 2:

- Koopwoningen: 1,3 pp per woning
- Studio's: 0,5 pp per woning
- Huurappartementen: 0,8 pp per woning

Totaal aantal pp: 289 (zie bovenstaand overzicht)

- **Scenario 3: Nieuwe lagere Normen Breda 2020:** mogelijk vallen deze normen iets lager uit (1,2 i.p.v. 1,3 en deels 0,7 i.p.v. 0,8) dan de boven gehanteerde normen. Dan komt het aantal aan te bieden parkeerplaatsen op 269 pp:

Parkeernorm scenario 3:

- Koopwoningen: 1,2 pp per woning
- Studio's: 0,5 pp per woning
- Huurappartementen: 0,7 pp (<70m²) en 0,8 pp (>70m²) per woning

Totaal aantal pp: 269 (zie bovenstaand overzicht)

In dit laatste scenario is geen aanvullend mobiliteitsmanagementbeleid nodig. Zolang het beleid echter nog niet geaccordeerd is, houden we rekening met de bovenstaande normen uit scenario 2 en wordt een aanvullend mobiliteitsmanagementpakket aangeboden.

Verdere doorkijk naar de toekomst

- In de toekomst is een verdere vergroening van mobiliteit mogelijk, met een verdere verlaging van de vigerende parkeernormen, en uitbouw van mobiliteitsdiensten. Ook dit moet gepaard gaan met een sterker pakket aan mobiliteitsmanagementmaatregelen op wijk- en buurtniveau. Vandaar de term Woonmobiliteitsplan. Dit is een SOAB-concept en is een invulling van MaaS: Mobility-as-a-Service. Maatregelen in dit pakket gaan verder dan scenario 1, bijvoorbeeld app's, gezamenlijke OV-abonnementen en flankerend gemeentelijk parkeerregiem.

¹⁹ https://www.atrf.info/papers/2015/files/ATRF2015_Resubmission_3.pdf. Australasian Transport Research Forum, Sydney 2015

Parkeernorm Woonmobiliteitsplan:

- Koopwoningen: 0,7-1,3 pp per woning
- Studio's: 0,3 pp per woning
- Huurappartementen: 0,5 pp per woning

Totaal aantal pp: 230

- Een verder toekomstperspectief laat een totaal andere rol en status van de auto zien met deels zelfrijdende auto's en bevat dus het ultieme pakket aan mobiliteitsmanagementmaatregelen: naast alle bovengenoemde maatregelen gaat het dan bv. om een wijk/buurt met zelfrijdende auto's, parkeren op afstand en diverse typen deelsystemen. Dan komt de parkeerdruk theoretisch overeen met het aantal parkeerplaatsen in de oude situatie van F1.

Parkeernorm verdere toekomst:

- Koopwoningen: 0,6-1,2 pp per woning
- Studio's: 0,3 pp per woning
- Huurappartementen: 0,4 pp per woning

Totaal aantal pp: 199

5.3 Keuze voor scenario 1 mede op basis van rode doelgroep

Alles overziende en het totale parkeeraanbod van 303 pp. in het DOSP beschouwende, valt te constateren, dat alle beschreven scenario's reëel zijn.

De nieuwe parkeernormen van de gemeente Breda worden in scenario 2 (289 pp.) en scenario 3 (met iets lager uitpakkende normen: 269 pp.) ruim behaald, zelfs zonder aanvullend mobiliteitsmanagement. Scenario 1 is in combinatie met het voorziene mobiliteitsmanagement ook een reële optie.

Scenario 1, met een berekening op basis van de gecorrigeerde parkeernorm in combinatie met een licht pakket van mobiliteitsmanagement biedt (zie hoofdstuk 6) een interessante en vernieuwende optie. Die bestaat uit mobiliteitsservices aangeboden door een mobiliteitsprovider in samenwerking met een bewonerscommunity in de vorm van bv een Mobiliteits- of FietsHub en past binnen deze aanpak.

Hoewel in dat geval mobiliteitsmanagement formeel niet hoeft te worden aangeboden om de parkeerbehoefte te verlagen, wil WonenBreda in overleg met de gemeente Breda en met de ontwikkelaars in scenario 1 mobiliteitsservices aanbieden in het gebied, voor de nieuwe bewoners. De rode doelgroep (zie hfdst. 2) als bewonersgroep staat open voor andere, meer duurzame mobiliteit. Voor het ruimtelijke en mobiliteitsconcept voor F1, dat aansluit bij de rode, innovatieve doelgroep en bij gemeentelijk beleid, zien we extra argumenten voor dit scenario (zie ook afbeelding):

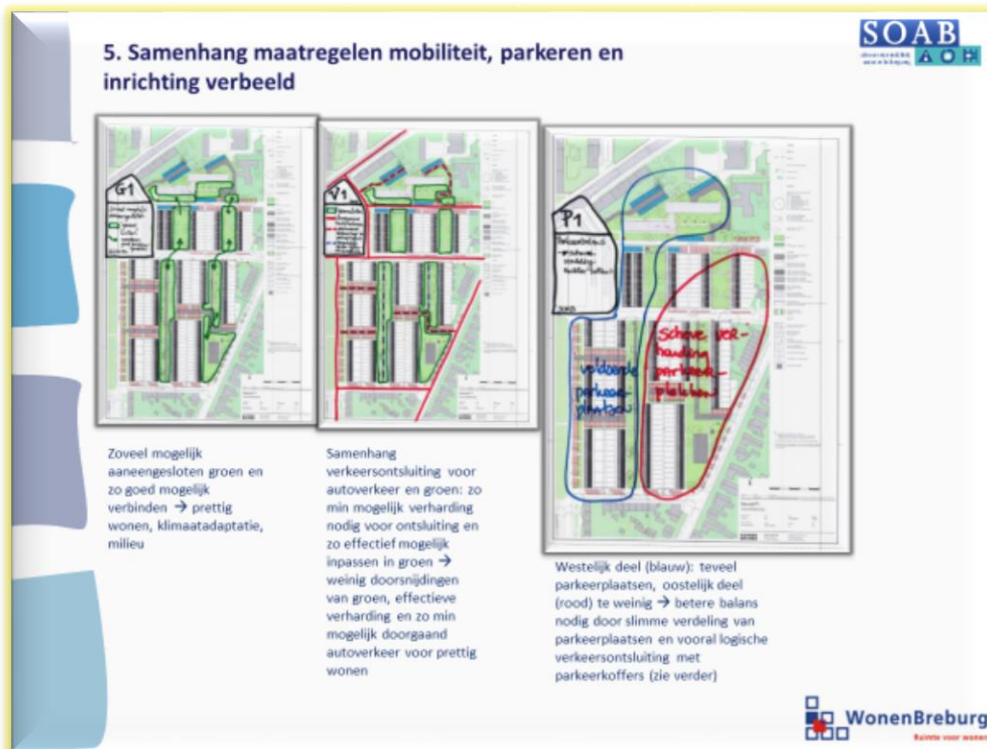
- De slimme mobilist staat centraal: de bewoners lopen en fietsen veel en zijn gebruikers van (elektrische) deelauto's en OV.
- De auto is te gast en mag op afstand staan, elk huishouden heeft een eigen parkeerplaats, dedicated, in een van de parkeerkoffers op het eigen terrein van F1.
- Met de fiets kom je tot aan de voordeur, het woongebied F1 is fiets-, voet- en OV-vriendelijk om er te komen.
- De deelauto staat vlakbij en natuurlijk is die elektrisch, passend bij de doelgroep.
- Kortparkeren voor fietsers gebeurt in het openbaar gebied op een Delfts stoepje, de achterommen en bergingen in de achtertuin kennen bredere toegangspaden voor bakfietsen.
- F1 bevat een mobiliteitsservice in de vorm van bv een Mobiliteits- of FietsHub (voor het stallen en laden van elektrische auto's, e-fietsen en bakfietsen) en in de toekomst (pakket 2) mogelijk deliverservices als PostNL; een servicepunt in het gebied. Deze mobiliteitsvoorziening dient opgenomen te worden in de centrale ruimte in het plan.



5.4 Hoe wordt de ruimtewinst zichtbaar gemaakt?

Als aangegeven in paragraaf 5.3 is het voor de rode doelgroep belangrijk ruimtewinst zichtbaar te maken: er moet sprake zijn van een duidelijke win-win. In de opbouw en invulling van F1 is dat in een eerder stadium (op details verschillen deze afbeelding van het DOSP) op basis van eerdere plantekeningen stapsgewijs uitgewerkt:

- door groen en bestaande bomen tot zo groot mogelijke gebieden aaneen te rijgen (linker deel, G1: groen 1).
- de verkeerstructuur van het gebied zo op te zetten en in te passen in de bestaande hoofdverkeersstructuur, dat zo min mogelijk doorgaand autoverkeer door het gebied rijdt en zo min mogelijk asfalt voor autoverkeer nodig is (middelste kaartdeel: V1: verkeer).
- worden dat parkeerkoffers zo dicht mogelijk worden aangehaakt op de bestaande omliggende verkeerstructuur (kaartdeel V1: verkeer1) en is de scheefheid in bezoekersparkeren opgelost door één parkeerkoffer te oriënteren op de Oranjeboomstraat (rechter kaartdeel P1: parkeren1).



Bovenstaande afbeelding schetst de gedachtegang stapsgewijs.

Deze insteek leidt tot een gebied waarin in noord-zuidrichting groene straten ontstaan, die geen autofunctie hebben: de 'groene lijnen'. Navolgende afbeelding biedt referentiebeelden van die ruimtelijke meerwaarde, zoals getoond aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (bron: Karres&Brands).

Vervolgens is voor het parkeren getoetst of de parkeerkeffers qua aantallen en locaties de benodigde aantallen parkeerplaatsen kunnen bieden.

Door zo efficiënt met parkeren om te gaan, het parkeren zoveel mogelijk te clusteren aan de omliggende infrastructuur en in parkeerkeffers en door het zoveel mogelijk autovrij of autoluw maken van de noord-zuid gerichte straten in het gebied, is met de Groene Linten een zichtbare ruimtelijke meerwaarde ontstaan.



Met als inzet mobiliteitsmanagement, klimaatadaptatie en meer leefbaarheid, is scenario 1 een reële optie en voegt die voor wat betreft de parkeeropgave totaal 274 pp. toe aan het gebied, terwijl hierbij de grootst mogelijke ruimtewinst te behalen is.

5.5 Mobiliteitsmanagementpakket scenario 1

Toelichting inschatting effecten

Om te bepalen welke set maatregelen effectief zouden zijn, is op basis van literatuurstudie, ervaringen vanuit praktijkcase BUAs en op basis van gesprekken met experts een inschatting gemaakt voor mogelijke maatregelen voor mobiliteitsmanagement in F1. Deze zijn gescoord en gefaseerd in de tijd, met een pakket 1, dat op korte termijn is in te voeren en een pakket 2, dat later en indien gewenst kan worden ingevoerd.



Daarna is op basis van de DO-planvorming (Definitieve Ontwerp) en overleggen met de gemeente een schifting gemaakt voor mobiliteitsmaatregelen binnen scenario 1. Met de gemeente is afgesproken, dit scenario in 2 pakketten uit te werken (zie tabel op volgende bladzijde):

- Pakket 1: set van lichte mobiliteitsmanagementmaatregelen in de vorm van mobiliteitsdiensten aangeboden door een mobiliteitsprovider, met een correctie op de parkeernorm van 0,52 pp. Alle maatregelen zijn of al aanwezig, of zijn in het laatste DO opgenomen. Een zeer reëel pakket dus.

- Pakket 2: extra mobiliteitsmanagementmaatregelen, als daaraan behoefte bestaat. Dit pakket is te initiëren door de nieuwe bewoners zelf. Dit pakket kan in combinatie met pakket 1 leiden tot een reductie van 0,52 + 0,18 ofwel 0,7 pp. pp.

In navolgende tabel is de uiteindelijke effectinschatting gemaakt voor de twee pakketten, met per (losse) maatregel een ingeschatte reductie op de parkeernorm. Daarna worden de maatregelen uit pakket 1 toegelicht. Dit pakket van voor F1 geschikt gemaakte mobiliteitsmanagementmaatregelen kan uiteindelijk leiden tot een verlaging van de parkeernorm voor F1 met 0,52 pp. per woning.

Voor de duidelijkheid: bij hanteren van de nieuwe Bredase parkeernorm is het genormeerde aantal benodigde parkeerplaatsen al bereikt zonder mobiliteitsmanagementmaatregelen. Toepassing van pakket 1 en zeker toepassing van pakket 2 kunnen leiden tot een verdere verlaging van de parkeerbehoefte en daarmee meer ruimte bieden voor een hoogwaardiger woon- en leefkwaliteit, zoals in met name de visie voor Heuvel F1 beoogd (zie hfdst 2).

WoonMobiliteitsManagementMatrix			
Pakketten Inschatting effecten mobiliteitsmanagementmaatregelen F1, losse effecten			
Bron: SOAB o.b.v. literatuur, ervaring Mobiliteitswinkel Meerhoven, inschattingen en gesprekken met WonenBrebreg en gemeente Breda			
 <small>adviseurs voor mobiliteit, wonen en leefomgeving</small> 			
Pakket 1 (licht, korte termijn, al gerealiseerd of in plan opgenomen)	Correctie	Reëel (1) of niet (0)	Opmerking
Auto op 100m in koffers, geclusterd	0,05	1	Effectief, in plan opgenomen
Deelauto dichterbij, bij voordeur	0,05	1	Effectief, in plan opgenomen
Bezoekersparkeren aan rand gebied	0,03	1	Effectief, in plan opgenomen
Geen doorgaand verkeer in woonstraten	0,2	1	Effectief, in plan opgenomen
Winkels, scholen, sport, medisch in de buurt	0,05	1	Effectief, is al aanwezig
Nabijheid binnenstad	0,01	1	Effectief, is al aanwezig
Autoarm netwerk in gebied (voetgangers)	0,01	1	Effectief, in plan opgenomen
Goede voetgangersverbindingen rond gebied	0,01	1	Effectief, is al aanwezig
Autoarm netwerk in gebied (fietsers)	0,01	1	Effectief, in plan opgenomen
Goede fietsverbindingen rond gebied	0,01	1	Effectief, is al aanwezig
Fietsparkeren in de voortuin/voor de deur	0,05	1	Effectief, in plan opgenomen
Bredere brandgangen naar schuurtjes achtertuin	0,01	1	Effectief, in plan opgenomen
Klimaatadaptatie als groen: In groene lijn	0,01	1	Effectief, in plan opgenomen
MobiliteitsHubs in Groene Linten	0,02	1	Effectief, in plan opgenomen
	0,52		
Pakket 2 (zwaarder, meer, keuze bewoners, langere termijn)	Correctie	Reëel (1) of niet (0)	
Autovrije speelstraat, super block, Kindlint	0,05	1	Effectief, beleidskeuze!
Buurtapp	0,01	1	Bijdrage
Buurtplatform	0,01	1	Bijdrage
BesteBuurt-campagne: samenwerken aan groene, duurzame buurt	0,05	1	Bijdrage
PostNL-serviceautomaat in gebied	0,01		Bijdrage
Verkoopstrategie rode doelgroep	0,05	1	Heel effectief
	0,18		

Toelichting concrete invulling Pakket 1 voor F1

Het bij scenario 1 toegevoegde licht mobiliteitsmanagementpakket (Pakket 1) houdt voor bewoners van F1 het volgende concrete pakket van mobiliteitsmanagementmaatregelen in:

- Parkeerkoffers op maximaal 100 m.: eigen parkeerplaatsen in de parkeerkoffers voor de 160 koopwoningen, op korte afstand van de woningen. De eigen parkeerplaatsen zijn geduid op de plankaart in paragraaf 5.4 en zijn zo vastgelegd. Het precieze beheer en de vorm waarin wordt geborgd, dat de parkeerplaatsen uitsluitend door de bewoners zelf worden gebruikt, zal later worden ingevuld. Gedacht wordt aan bebording (eigen terrein), dan wel parkeerbeugels (mochten de parkeerplaatsen foutief gebruikt worden).
- (E-)deelautosysteem in de buurt:
 - Er komt een cluster met 3 parkeerplaatsen voor elektrische deelauto's. Dit cluster ligt centraal in de wijk.
 - De deelauto's zijn vooralsnog alleen voor de nieuwe bewoners van het gebied.
 - Er worden hiertoe in een later stadium concrete offertes gevraagd bij organisaties als NextUrbanMobility, Hely, SOAB of andere mobiliteitsproviders. Zij hebben ervaring met deelautomobiliteit, dus 'proven services'.
- Bezoekersparkeren aan de rand: er zijn openbare parkeerplaatsen voor de sociale huurwoningen en voor bezoekers aan de randen van het gebied.
- Geen doorgaand autoverkeer door de buurt: de Groene Linten en de verdere opzet van de buurt maakt doorgaand autoverkeer onmogelijk.
- Het Dr. Struyckenplein biedt een variatie aan dagelijkse winkel- en medische voorzieningen, er zijn scholen en andere dagelijkse voorzieningen in de buurt.
- De Bredase binnenstad ligt op fietsafstand en heeft een betaald parkeerregiem.
- Er zijn goede auto-arme loopvoorzieningen door en naar het hele gebied, bv. naar het winkelcentrum Dr. Struyckenplein (voetgangersnetwerk). Deze zijn in het plan opgenomen, het gebied is geheel toegankelijk voor voetgangers.
- Er zijn goede fietsvoorzieningen naar en door het hele gebied (fietsnetwerk). Deze zijn in het plan opgenomen, het gebied is geheel toegankelijk voor fietsers.
- Er zijn fietsparkeervoorzieningen voor de woningen en in het plan zelf. In het sociale appartementencomplex aan de Rijkstraat is een separaat appartementenfietstalling opgenomen, op maaiveld. In het hele plangebied kan de fiets voor de woningen (Delfts stoepje) worden geparkeerd, voor kort parkeren en bezoekers. Lang parkeren geschiedt in bergingen, met bredere toegangen, voor eventuele bakfietsen. Bij de Nansenweg is er ook sprake van fietsenbergingen op maaiveld, maar dit zijn individuele bergingen. Tevens heeft ook Rijkstraat op de verdiepingen een eigen berging al is het idee dat men de fietsen beneden laat staan.
- Voor bezoekende fietsers worden fietsnietjes in de Groene Linten aangeboden (bezoekersfietsparkeren).
- De Groene Linten bieden groen en maken het gebied klimaatadaptief.
- Het gebied biedt mobiliteitsservices centraal in het gebied, met laadfaciliteiten voor elektrische deelauto's, e-fietsen en bakfietsen. Een serviceprovider zal zorg-

dragen voor communicatie, organisatie, onderhoud en eventueel sleutel/pasjesbeheer. De locaties van dergelijke hubs zijn opgenomen in het plan. Het design moeten passen in de groene structuren.

In pakket 2 worden aanvullende maatregelen voorgesteld. Deze leveren de eerder aangegeven ingeschatte bijdrage, maar worden om veelal praktische redenen voorgesteld voor de langere termijn. De toekomstige bewoners van het gebied bepalen vooral een eventuele behoefte hieraan en invulling van deze uitbreiding van mobiliteitsservices.

6. Vraag 3: wat als mobiliteitsmanagement niet afdoende werkt?

Vergelijkend parkeeronderzoek

Berekeningen op basis van de nieuwe parkeernormering laten zien, dat het plan voldoende parkeerplaatsen biedt. Ook worden geen parkeerproblemen meer verwacht in de Oranjeboomstraat, omdat er nog wat ruimte was op de drukste momenten volgens het uitgevoerde parkeeronderzoek en omdat naar verwachting de parkeerdruk na vertrek van de Amphiabezoekers eind 2019 verder omlaag zal zijn gegaan.

Het uitgevoerde parkeerdrukonderzoek 2019 kan in geval van vragen dienen als basis (nulmeting) voor een vergelijking. In het geval problemen erkend worden, moet groen of andere ruimte worden ingewisseld voor parkeerruimte. Dat gaat ten koste van woon- en leefruimte.

Mocht de beoogde mobiliteitsservice niet afdoende werken of juist effectief uitpakken en uitbreiding behoeven, dan is door het bewonersbeheer (bewoners en huurders in het gebied) samen met WonenBreborg, gemeente en (indien nog verantwoordelijk) de projectontwikkelaars verder te bepalen hoe hierop te reageren.

7. Conclusies en samenvatting

Onderbouwing maatregelenpakket en ingeschatte reductie parkeernorm

De gemeente kan volgens haar vigerend parkeerbeleid alleen van de vigerende parkeernormering afwijken als een goede onderbouwing als onderlegger onder het bestemmingsplan gelegd wordt. Daar is alle reden toe, mede omdat de gemeente haar parkeernormen momenteel herziet. Het nieuwe parkeerbeleid wordt met grote mate van waarschijnlijkheid in de loop van 2020 geaccordeerd.

Deze notitie vormt de onderbouwing om vooruitlopend op deze actualisering de nieuwe normen te hanteren in de parkeerbehoefteberekeningen voor Heuvel F1. Dat, zo vindt WonenBredurg, ontslaat WonenBredurg niet van haar ambitie om bij te dragen aan een groen, duurzaam en aantrekkelijk plangebied. Daarom wil WonenBredurg samen met de gemeente, de projectontwikkelaars en in de toekomst met huurders en kopers samenwerken aan het inzetten van mobiliteitservices.

Voor de onderbouwing van aanpassing van de parkeernormering voor F1 kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1. In deze onderbouwing is op basis van onderzoek met parkeernormeringen van andere gemeenten en trends beargumenteerd welke gecorrigeerde normen kunnen worden gehanteerd. De behoefte op basis van de vigerende Bredase normen voor 270 woningen is 366 pp., zoals vastgelegd in de Anterieure Overeenkomst (AOK 2013).
2. Deze vigerende Bredase norm wordt gezien als irrealistisch vanwege het huidige woningprogramma met niet alleen minder woningen en met een eerder veel lagere parkeerdruk in F1 (199 pp.), maar ook vanwege het feit, dat in de loop van 2020 nieuwe, aangepaste parkeernormen zullen worden ingevoerd in Breda vanwege maatschappelijke ontwikkelingen (als andere grotere steden).
3. Ook is sprake van een beoogde groep bewoners, die gevoeliger is voor duurzame mobiliteit en de auto minder belangrijk vindt: die mag op wat afstand en wordt ook minder gebruikt. Er moet wel ruimtewinst ervaren worden door die bewonersgroep. Het gaat dus om meer dan alleen mobiliteit en parkeernormering. Met deze onderbouwing wordt gestreefd naar een optimum: niet teveel (kosten, behoud kwaliteit openbare ruimte), maar ook niet te weinig parkeerruimte (overlast).
4. Een verdere correctie op de parkeernorm wordt ondersteund door de resultaten van uitgevoerd parkeeronderzoek. Op piektijden bleek een gemiddelde restcapaciteit van zo'n 38% aanwezig. Dit lijkt ook een correctie op de vigerende normen van de gemeente Breda te rechtvaardigen, zeker met het gegeven, dat door vertrek van het Amphiaziekenhuis naar de Molengracht sinds eind 2019 de parkeerdruk naar verwachting verder zal zijn afgenomen.
5. Daarna zijn drie scenario's doorgerekend. Scenario 1, met een lichte vorm van mobiliteitsmanagement, is een scenario, dat rekening houdt met landelijke ontwikkelingen en trends als deelauto's en past bij de innovatieve inborst van de toekomstige bewoners van F1. Dit scenario past uitstekend bij de actuele parkeernormen, zoals meer gemeenten die al hanteren en waarvoor Breda

momenteel voorbereidingen treft. Scenario 1 omvat een pakket van zeer reële mobiliteitsmaatregelen voor F1: deels omdat de faciliteiten er al zijn (winkels om de hoek, fiets- en voetgangersvoorzieningen in en naar het gebied), deels omdat het gebied zich er vanwege haar toekomstige, innovatieve bewoners voor leent: naast genoemde infrastructurele maatregelen wordt gedacht aan een Mobiliteits- en/of FietsHub, met een aanbod van e-deelautosysteem, e-fiets en bakfiets. Bijbehorende parkeernormering, zonder mobiliteitsmanagementmaatregelen, wordt geraamd op 274 pp. Daarnaast worden er 3 deelautoparkerplaatsen op een centraal gelegen locatie aangeboden. De reeds aanwezige 9 langsparkerplaatsen aan de Oranjeboomstraat worden niet in het plan meegerekend en zien we als reservecapaciteit. Met dit pakket 1 kan een reductie worden bereikt van 0,52 pp. voor de koopwoningen.

6. Bij een ingeschatte reductie van 0,52 pp voor het koopdeel wordt dus met de gehanteerde norm van 1,3 ruimschoots voldaan, zowel afgezet tegen de vigerende gemeentelijke norm van 1,7 ($1,7 - 0,52 = 1,18$) als afgezet tegen de AOK-norm ($1,6 - 0,52 = 1,08$ pp. per woning). Het aangegeven en reële pakket 1 lijkt dit verschil verder te rechtvaardigen, zeker in het geval nieuwe normen gaan gelden. Pakket twee draagt vervolgens bij aan een verdere reductie als daaraan bij de toekomstige bewoners behoefte bestaat. Dit pakket kan zich richten op de langere termijn bij gebleken succes van de aangeboden mobiliteits-services. Bewoners bepalen op basis van behoefte nut en noodzaak voor uitbreiding van dit pakket.
7. Om enerzijds in te spelen op de aankomende nieuwe parkeernormen van de gemeente Breda, maar anderzijds voldoende flexibiliteit te bieden, zijn in het DOSP uiteindelijk 300 pp. opgenomen plus 3 pp. voor elektrische deelauto's. Daarnaast zijn 9 pp. aan de Oranjeboomstraat niet meegerekend in de parkeerbalans.

Conclusie

Deze onderbouwing vormt een onderdeel van het bestemmingsplan F1 en zorgt voor een goed beargumenteerde borging van parkeren. Immers, in deze onderbouwing is beschreven welk mobiliteitsmaatregelenpakket tot de benoemde reductie van de parkeernorm leidt. Deze onderbouwing leidt uiteindelijk tot een scenario met een pakket van zo'n 14 concrete mobiliteitsmanagementmaatregelen, waarbij voor 270 woningen in het gebied F1 totaal 274 pp. worden gerealiseerd.

Dit scenario vormt dus de ondergrens: in het DOSP zijn 303 pp. opgenomen. Daarmee wordt flexibiliteit geboden voor de toekomst. Dat is meer dan de 269 pp, die in het gebied zouden moeten worden gerealiseerd met de laagste nieuwe parkeernormering van 2020. De 303 pp. vormen zelfs meer dan het aantal, dat zou moeten worden gerealiseerd als de gemeente Breda de hoogste parkeernorm aanhoudt (289 pp.). Desondanks wil WonenBredburg inzetten op mobiliteitsmanagement. Onderdeel van het pakket aan mobiliteitsmanagementmaatregelen is o.a. het creëren van auto-arme Groene Linten in het gebied, het inzetten van mobiliteitsservices als een deelauto-systeem en e-scooter- en/of e-(bak)fietsstelsysteem (mogelijk in de vorm van een Mobiliteits- en/of FietsHub), het maken van brede

toegangspaden tot de achterbergingen en het aanbieden van fietsparkeerplekken voor bezoekers in de Groene Linten. Zo draagt WonenBreburch bij aan het maatschappelijke doel om in de totale mobiliteitsvraag van F1-bewoners te voorzien en het nieuwbouwgebied zo groen, aantrekkelijk en duurzaam mobiel mogelijk te maken.

Deze onderbouwing vormt bij verkoop van de 160 koopwoningen onderlegger voor de projectontwikkelaar en gemeente, die bepalingen uit deze onderbouwing overnemen en handhaven c.q. toezien op uitvoering ervan.

Met deze onderbouwing wordt concreet gevraagd om ontheffing van de vigerende Bredase parkeernormering volgens bovenstaande gecorrigeerde en aankomende parkeernormen.

Alles samengevat in één overzicht:

Conclusie onderbouwing gecorrigeerde parkeernorm Heuvel F1:

- Vigerende parkeernorm van de gemeente Breda is 1,7 voor koop- en 1,4 voor huurwoningen. Dan zouden **408 pp.** moeten worden gerealiseerd.
- In de Anterieuere Overeenkomst (2013) zijn voor F1 en F2 tussen gemeente en WonenBreda andere parkeernormen vastgelegd: 1,6 voor de koop- en 1,2 voor de huurwoningen. Dat betekent **366 pp.**
- De destijds in parkeeronderzoek voor Heuvel vastgestelde parkeerbehoefte in F1 was een stuk lager: **199 pp.** In het gebied komen minder woningen terug (270 i.p.v. 322); het lijkt niet passend in deze tijd met oog voor klimaatadaptatie, CO2 en duurzame mobiliteit om minder woningen terug te bouwen en meer parkeerplaatsen erbij te moeten realiseren. Kortom: saldering van parkeerplaatsen is van toepassing.
- Er komt een bewuste, innovatieve (rode) doelgroep in de koopwoningen te wonen, die minder hecht aan de auto en op afstand wil parkeren in ruil voor meer woongenot, een kindvriendelijker milieu en groen. Inschatting is, dat deze doelgroep met één eigen parkeerplaats per woning in een zogeheten toegewezen 'parkeerkoffer' uit de voeten kan, naast 0,3 bezoekersplaatsen per woning. Dat betekent als eerder aangegeven **274 pp.** Daarnaast zijn er nog 3 e-laadparkeerplaatsen en 9 niet in het plan meegerekende parkeerplaatsen aan de Oranjeboomstraat.
- Trends als deeleconomie in de maatschappij wijzen verder in de richting van lagere parkeernormen, veel gemeenten zijn bezig hierop in te spelen met bijgestelde parkeernormering. Ook Breda werkt aan herijking van haar parkeerbeleid voor 2020.
- ➔ Vanuit de in het AOK opgebouwde recht (minder woningen, minder parkeerplaatsen), vanuit de beoogde rode doelgroep, op basis van het aankomende en aan trends gerelateerde herijkte parkeerbeleid 2020 van de gemeente Breda een correctie worden beargumenteerd van de huidige parkeernorm, zeker omdat zo meer woonkwaliteit geboden kan worden. Gelet op de nieuwe normen biedt het plangebied de gevraagde hoeveelheid parkeerplaatsen.

Voldoende borging én flexibiliteit met Mobiliteitsmanagementpakket

- Ten opzichte van de vigerende gemeentenorm (van 1,7 en 1,4) en de afgesproken AOK-norm (1,6 en 1,2) zien we dat met het pakket van reële mobiliteitsmanagementmaatregelen (pakket 1) al een reductie bereikt kan worden van 0,52 pp voor de koopwoningen.
- Bij deze reductie van 0,52 pp wordt dus met de gehanteerde norm van 1,3 ruimschoots voldaan, zowel afgezet tegen de vigerende gemeentelijke norm van 1,7 ($1,7 - 0,52 = 1,18$) als afgezet tegen de AOK-norm ($1,6 - 0,52 = 1,08$ pp. per woning).
- Het aangegeven en reële pakket 1 rechtvaardigt dat verschil, pakket 2 draagt vervolgens zo nodig verder bij aan een reductie. Mobiliteitsservices als beschreven zijn dus niet noodzakelijk vanuit het oogpunt van een terugdringing van parkeerbehoefte (het gebied voldoet aan de normen 2020), maar pakket 1 wordt door WonenBreda samen met de gemeente en de projectontwikkelaars aangeboden, omdat dit in het plangebied Heuvel F1 als ambitie goed waargemaakt kan worden en zo bijdragen aan een aantrekkelijk, groen en mobiel duurzaam F1.
- In het DOSP zijn **303 pp.** opgenomen, inclusief 3 plekken voor (elektrische) deelauto's. Deze pp. voor deelauto's worden centraal in het gebied aangeboden. Deze totale parkeer capaciteit ligt hoger dan de nieuwe Bredase parkeernormering vraagt, en biedt voldoende zekerheid en flexibiliteit voor de toekomst.