

OQ.

profitable
parking
solutions

Memo

De Run 5601, Veldhoven

Mobiliteitsplan

DEFINITIEF

3 februari 2020



Aan: Maarten Bloks, Hans Noordzij
Van: Eddy Jongen
Datum: 3 februari 2020
Betreft: Mobiliteitsplan De Run 5601 Veldhoven, definitief

1. Inleiding

Interesting Vastgoed heeft het pand Zuidzorg aan De Run 5601 te Veldhoven in eigendom verworven. Het pand is gelegen in de hoek van de Dorpstraat en De Run, tegenover de brandweerkazerne. Het pand wordt momenteel door ZuidZorg gebruikt als kantoorruimte.

Interesting Vastgoed heeft een plan opgesteld om dit gebouw te herontwikkelen dan wel te slopen en nieuwbouw te realiseren. Op het naast het gebouw gelegen parkeerterrein wordt een tweede appartementencomplex gerealiseerd.

Om de bereikbaarheid te optimaliseren en de te kiezen parkeeroplossingen goed te laten functioneren, is behoefte aan een mobiliteitsplan. In dit plan wordt onderbouwd weergeven hoeveel parkeerplaatsen vereist zijn om aan de vraag van de geplande ontwikkeling te voldoen. In dit mobiliteitsplan geven we weer welke set parkeernormen toegepast worden. Vervolgens geven we inzicht in de parkeerbalans, zijnde de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren. Tot slot tonen we welke mobiliteitsoplossingen beschikbaar zijn en hoe de mobiliteitsbehoefte van het project kan worden georganiseerd.

2. Bouwprogramma

Het meest actuele bouwprogramma van het plan ziet er als volgt uit:

- Wonen:
 - Blok A 40 appartementen, vrije sector koop
 - Blok B 24 appartementen, sociale huur
 - Blok B 32 appartementen, vrije sector huur
 - Totaal 96 wooneenheden
- Parkeren:
 - Halfverdiept 48 parkeerplaatsen
 - Maaiveld 55 parkeerplaatsen
 - Totaal 103 parkeerplaatsen

Aanvullend worden onder het gebouw bergingen gerealiseerd.

3. Parkeernormen

Parkeernormen zijn door de gemeente vastgestelde kencijfers die aangeven over hoeveel parkeerplaatsen een ontwikkeling of een (verzameling) gebouw(en) minimaal dient te beschikken. Hierbij rekening houdend met de stedelijkheidsgraad, de ligging van de ontwikkeling in de stad (centrum, schil/periferie, rest bebouwde kom), het type functie(s) dat wordt gerealiseerd en de omvang van deze functie(s). De norm geeft een parkeereis weer, dat wil zeggen een te realiseren parkeercapaciteit.

Het college heeft vastgesteld dat de CROW-kencijfers (Publicatie 381, december 2018) leidend zijn. Hierbij valt Veldhoven (met afgerond 45.000 inwoners) in de categorie 'Sterk stedelijk' en hoort de ontwikkellocatie tot het gebied 'Rest bebouwde kom'. De gemeente gaat akkoord met het toepassen van de 'lage' of 'minimale' parkeernorm. Dit past in het beeld, dat we de afgelopen jaren steeds frequenter zien dat de door gemeentes gehanteerde normen hoger liggen dan in de praktijk wordt ervaren. Uitgangspunt hierbij is dat hetgeen hieronder in dit Mobiliteitsplan wordt beschreven, in de praktijk wordt toegepast. Nadere afspraken hierover worden door de projectontwikkelaar gemaakt. Aangezien het een monofunctionele ontwikkeling betreft – met alleen wonen – worden géén aanwezigheidspercentages toegepast.

4. Parkeerbalans

De parkeerbalans van een ontwikkeling of een gebied geeft de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren weer. Uit de parkeerbalans kan worden afgeleid of de beschikbare en/of te realiseren capaciteit voldoende is om de parkeervraag vanuit de ontwikkeling te faciliteren. Een structureel overschot op de balans geeft aan dat teveel capaciteit wordt gerealiseerd. Voor een tekort op de balans geldt het omgekeerde. In onderstaande tabel is de parkeerbalans voor de ontwikkeling De Run 5601 weergegeven.

Parkeerbalans

De Run 5601					
Functie	Omvang	Eenheid	P-norm	Per eenheid	Normatief
Wonen, sociale huur				24 woningen	
bezoekers	24	woningen		0,3 pp/woning	7
bewoners	24	woningen		0,6 pp/woning	14
Wonen, vrije sector huur				32 woningen	
bezoekers	32	woningen		0,3 pp/woning	10
bewoners	32	woningen		1,0 pp/woning	32
Wonen, vrije sector koop				40 woningen	
bezoekers	40	woningen		0,3 pp/woning	12
bewoners	40	woningen		1,2 pp/woning	48
Parkeervraag De Run 5601, bewoners					94
Parkeervraag De Run 5601, bezoekers					29
Correctie deelauto's				5	123 20
Parkeervraag totaal					103
Capaciteit De Run 5601					103
Parkeerbalans					0

Opmerkingen bij de tabel

- We gaan uit van de realisatie van in totaal 96 wooneenheden en 103 parkeerplaatsen;
- De totale parkeervraag bedraagt 123 parkeerplaatsen;
- Uitgangspunt is dat géén vaste cq. gereserveerde parkeerplaatsen worden toegekend. Derhalve wordt de volledige beschikbare capaciteit openbaar (als zwerfplekken) ingezet.
- De totale parkeervraag wordt gecorrigeerd door deelauto's in te zetten. In meerdere gemeentes in Nederland wordt de inzet van deze deelauto's om de parkeervraag te beperken, toegepast. Hierbij wordt een ratio van 1 deelauto per 10 à 20 wooneenheden gehanteerd. Voor de ontwikkeling De Run 5601 betekent dit dat tussen de 4 en 9 deelauto's ingezet kunnen worden om aan de vraag vanuit de ontwikkeling te voldoen. We gaan in bovenstaande balans uit van de inzet van 5 deelauto's. Hierbij sluiten we aan op de landelijke tendens om steeds meer gebruik te maken van alternatieve mobiliteit;
- De inzet van deelauto's stelt ontwikkelaars in staat om de te realiseren capaciteit te beperken. Hiervoor hanteren diverse gemeentes een verhouding van 1 op 5 tot 1 op 10. Met andere woorden: Wanneer één deelauto wordt ingezet, kan de parkeervraag worden beperkt met – bruto – 5 tot 10 parkeerplaatsen. Ook hier gaan we behoudend te werk door de ratio 1 op 5 te hanteren. Netto betekent dit een besparing van 4 parkeerplaatsen per deelauto, aangezien de deelauto zelf ook een parkeerplaats nodig heeft.

Gemeente / instelling	Gebied	Reductiefactor (netto)	Grondslag
Utrecht	Centrum	1 op 4	Nota Parkeernormen Fiets en Auto, 22 maart 2013
Eindhoven	Schil	1 op 7	Beleid gemeente (2019)
Zwolle	Schil	1 op 4	Reductie parkeercapaciteit door inzet deelauto's opgenomen in Regeling Parkeernormen 2016. Factor per e-mail bepaald.
Tilburg	Schil	1 op 4	Per e-mail
CROW	Nvt	1 op 4 – 1 op 8	Publicatie Handreiking Parkeernormen, november 2018

Uitgezonderd de gemeente Eindhoven gaan de hierboven genoemde gemeentes allen uit van een netto compensatie van 4 parkeerplaatsen per in te zetten deelauto. Het CROW (Publicatie Handreiking Parkeernormen, november 2018) stelt de ondergrens eveneens op 1 op 4. Vandaar dat het aannemelijk en te verantwoorden is om deze reductiefactor voor Veldhoven te hanteren.

- Deelauto's parkeren op hiervoor aangewezen parkeerplaatsen, die zijn uitgerust met laadinfrastructuur.
- Er zal een monitoring plaatsvinden om het gebruik van de parkeercapaciteit en de deelauto's inzichtelijk te maken. Waar nodig zal bijsturing plaatsvinden. Hierbij kan gedacht worden aan de extra inzet op deelmobiliteit dan wel het structureel inzetten van de parkeerplaatsen die in de vorm van een half-verharding zijn aangelegd.

De parkeerbalans is volgens bovenstaande tabel sluitend. Wanneer bij de realisatie van 96 wooneenheden 103 parkeerplaatsen worden aangelegd en 5 deelauto's worden ingezet, is het aanbod gelijk aan de vraag.

Nadere afspraken dienen tussen ontwikkelaar en één of meer providers van deelmobiliteit gemaakt te worden, zodat deze invulling voor ten minste 10 jaar vanaf oplevering van de eerste wooneenheden gegarandeerd is.

Overwogen wordt om aanvullend elektrische deelfietsen te zetten. Als dit daadwerkelijk gebeurt, zal ook het gebruik van deze deelfietsen gemonitord worden.

5. Overloopcapaciteit

De mogelijkheid bestaat dat op piekmomenten de aanwezige en beschikbare capaciteit niet voldoende is om de vraag volledig te faciliteren. In dat geval is het gewenst om over een overlooplocatie te beschikken. Dit ongeacht de parkeervraag die resulteert uit de parkeerbalans. Uit een monitoring van het gebruik zal blijken, hoe de verhouding tussen vraag en aanbod fluctueert in de tijd en welke ontwikkeling hierbij gesignaleerd wordt. Op basis van deze analyse kan bepaald worden of deze overloopcapaciteit daadwerkelijk nodig is.

Aangezien we in de praktijk ervaren dat gemeentelijke parkeernormen meestal te hoog zijn, zal de kans op een tekort aan capaciteit – bij de gehanteerde normen – klein zijn. In het geval dat er onverhoopt aanvullende capaciteit nodig is, zal het om enkele parkeerplaatsen gaan. Deze worden dan op eigen terrein gefaciliteerd, zodat de parkeerdruk in de omgeving niet ongewenst wordt verhoogd. Ook kan extra worden ingezet op het gebruik van deelmobiliteit. Andere maatregelen zijn op dit vlak niet nodig.

6. Mobiliteitsmaatregelen De Run

De gemeente is bezig met het opstellen en implementeren van maatregelen om De Run bereikbaar te maken en te houden. Dit houdt onder andere in dat het gebruik van de fiets en het OV wordt gepromoot. Daarnaast wordt nieuwe infrastructuur aangelegd en wordt de P+R locatie Meerhoven nadrukkelijker ingezet, waarbij een pendelbus van en naar De Run beschikbaar is. Nader onderzoek dient uit te wijzen of en in hoeverre de parkeer- en mobiliteitsbehoefte vanuit de ontwikkeling De Run 5601 kan aansluiten op deze initiatieven.

7. Alternatieve mobiliteit

Zoals boven genoemd adviseren we deelauto's in te zetten. Deelauto's, deelfietsen, OV en car-sharing zijn enkele vormen van mobiliteit die we alternatieve mobiliteit noemen. Het gaat om vormen van mobiliteit die er toe leiden dat het autobezit en –gebruik afnemen. Hierdoor neemt de parkeervraag af. We adviseren om een in de praktijk een totaaloplossing aan te bieden, bestaande uit deelfietsen, deelauto's en parkeerplaatsen.

Deelfietsen

In Eindhoven en Tilburg is Hopperpoint reeds enkele jaren op meerdere locaties actief als provider van deelfietsen. Het gaat om deelfietsen die in een zogenaamde Hopperpoint (docking station) worden gestald. De fiets wordt gereserveerd met een app. Met deze app wordt tevens het slot geopend en gesloten. De fietsen kunnen customized worden geleverd. Ook een landelijk opererende provider als Amber Mobility heeft sinds kort deelfietsen in haar pakket opgenomen.



Deelauto's

Er zijn landelijk diverse providers van deelauto's actief. Het gaat veelal om elektrische voertuigen die binnen of in de nabijheid van een gebied beschikbaar worden gesteld. Denk hierbij onder andere aan Free-to-Go, Greenwheels en Amber Mobility.

Deelfietsen

Parallel aan de deelauto's kunnen deelfietsen worden ingezet. Het gebruik (reservering, ontgrendeling slot, betaling) van deelauto's en -fietsen dient via één en hetzelfde platform te verlopen. Aanbieders van deelfietsen zijn onder andere Amber Mobility en Hopperpoint. De laatste heeft diverse dockings in en rondom Eindhoven staan waar deze fietsen worden aangeboden.

Mobiliteitsplatform

Om de vraag en het aanbod in een gebied goed op elkaar aan te laten sluiten is er een functionaris nodig die dit begeleidt. Deze rol wordt ingevuld door de Mobiliteitsregisseur, die actief de vraag naar en het aanbod van mobiliteit bij elkaar brengt en afstemt. Daarnaast zorgt hij voor het toevoegen van nieuwe vormen van mobiliteit die de komende jaren worden ontwikkeld. Ook het eventueel maken van afspraken met exploitanten van parkeervoorzieningen maakt hier deel van uit. 'Hospitality' is hierbij het sleutelwoord. Om het functioneren van een project of gebied goed in kaart te brengen, is een structurele monitoring onmisbaar. We gaan hierbij uit van het monitoren van kwantitatieve aspecten, zoals de bezetting en het opkomstverloop van de parkeervoorzieningen en de mate van gebruik van andere modaliteiten. Daarnaast bestaat de monitoring ook uit kwalitatieve aspecten, zoals de klanttevredenheid van het mobiliteitsplatform, het gevoel van veiligheid in het gebied en de verblijfskwaliteit. Bij de start van de operationele fase worden hiervoor Kritieke Prestatie Indicatoren (KPI's) vastgesteld, waarbij input wordt geleverd door belanghebbenden in het gebied. Deze KPI's worden in overleg tussen ontwikkelaar, mobiliteitsregisseur en gemeente bepaald en in het op te stellen contract met de provider(s) opgenomen. In overleg met gebruikers wordt gekeken of het aanbod compleet is, of dat er zaken ontbreken. Modaliteiten die niet gebruikt worden kunnen vaak vervallen. Geadviseerd wordt om de functionaris aan te stellen vanuit de belegger dan wel de VvE. De kosten voor de inzet van de Mobiliteitsregisseur worden door de belegger betaald en indien gewenst doorbelast aan gebruikers. Op deze wijze 'verkoopt' belegger woon- of werkruimte inclusief een mobiliteitsplatform waar doelgroepen gebruik van maken. Het contractmanagement voor de Mobiliteitsregisseur ligt bij de VvE. Deze is opdrachtgever van de regisseur en controleert of de gemaakte afspraken worden nagekomen.



Beamrz

Het platform van Beamrz (www.beamrz.com) biedt een eenvoudige toegang tot de in een gebied aanwezige vormen van mobiliteit en brengt mensen in een gebied met elkaar in contact om mobiliteit te delen. Wanneer iemand lid wordt van Beamrz kan hij middels een mobiliteitsarrangement zijn mobiliteitsbehoefte persoonlijk en flexibel invullen.

Op deze wijze worden de verschillende modaliteit optimaal benut, waar de bereikbaarheid en het functioneren van het gebied baat bij hebben. Beamrz biedt zowel openbare als niet-openbaar vervoersmiddelen aan. Op basis van eisen en wensen van gebruikers wordt de optimale match gerealiseerd. De betaling voor het gebruik vindt achteraf plaats via automatische incasso op basis van een verzamelfactuur.



Go About

Mensen werken steeds vaker plaats- en tijdonafhankelijk, en ze beschikken over een toenemend aantal reisalternatieven. Daardoor is het lastiger om de optimale reisdag te plannen. Go About biedt een multimodale reisplanner die de gebruiker in de gelegenheid stelt om grip te houden op zijn mobiliteit. Alle vormen van mobiliteit worden in de planner meegenomen en aangeboden, uitgaande van een deur-tot-deur verplaatsing. De meeste vormen kunnen via de planner online geboekt worden.

Mobility as a Service: **100% mobiliteit zonder eigen auto**

How many do it today

Focus on one or two services

> Ownership, (leasing)contracts, subscriptions



How BEAMRZ does it

All services combined and user centric

> Pay as you go or Bundle Mobility Guarantee

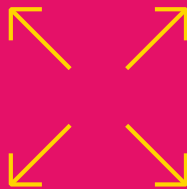
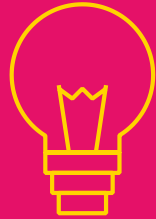


Praktijkervaring

Op Strijp-S hebben we sinds begin 2018 concrete afspraken gemaakt met Amber Mobility omtrent de inzet van (volledige elektrische) deelauto's binnen het gebied. We voeren onderhandelingen met een potentiële huurder op Strijp-S om customized deelauto's van Amber Mobility in te zetten. Mobility-S fungeert als mobiliteitsregisseur om partijen bij elkaar te brengen, initieert risicodragend in de aanwezigheid van de huidige (drie) deelauto's en stelt parkeerplaatsen met laadinfra beschikbaar. Op het gebied van deelfietsen hebben we sinds 2017 een samenwerking met Hopperpoint, die 2 docking-stations op Strijp-S heeft. Daarnaast bieden we via Mobility-S deelfietsen aan (regulier en elektrisch) onder eigen label en beheer. De praktijkervaringen op dit gebied kunnen we inzetten om een zo optimaal mogelijk mobiliteitspakket voor De Run 5601 aan te bieden.

Garanties

Om ervoor te zorgen dat een mobiliteitsplatform is ingericht en beschikbaar is vanaf het moment dat de eerste wooneenheden worden opgeleverd, dienen vooraf contracten opgesteld te worden. We adviseren in deze om hierin vast te stellen hoeveel deelauto's (en deelfietsen) worden ingezet en onder welke condities. Deze beschikbaarheid – inclusief front- en backoffice voor storingen, klachten en administratie – dient minimaal voor een periode van 10 jaar gegarandeerd te worden. De KPI's die worden bepaald, maken onderdeel uit van de contracten. Enerzijds is dit om ervoor te zorgen dat de gemeente – in het kader van de omgevingsvergunning – geleverd krijgt wat is toegezegd. Anderzijds is dit om toekomstige / geïnteresseerde bewoners zo vroeg mogelijk in het besluitvormingsproces kennis te laten maken met de beschikbare mobiliteitsdiensten. Deze methodiek biedt het grootst mogelijke effect ten aanzien van de gewenste gedragswijziging.



Luchthavenweg 67b
5657 EA Eindhoven

+31 (0)88 65 60 102
info@oqps.com

OQParkingsolutions.com