

## Notitie parkeren en deelmobiliteit Gebiedsontwikkeling Djept Veldhoven



**in opdracht van**  
**Woonbedrijf**  
**Stayinc.**  
**Gemeente Veldhoven**

Auteur: Empaction | Dirk Moorees  
Versie: DEFINITIEF  
Datum: 3 februari 2022

## Inhoud

<b>1</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>BASISINFORMATIE GEBIEDSONTWIKKELING DJEPT .....</b>	<b>3</b>
2.1	ALGEMEEN .....	3
2.2	RUIJ BAAN VOOR VOETGANGERS EN FIETSERS .....	3
2.3	WOONPROGRAMMA .....	4
2.4	UITGANGSPUNT VOOR ONDERBOUWING PARKEERBALANS .....	4
<b>3</b>	<b>PARKEERNORMENNOTA 2021 VELDHOVEN .....</b>	<b>5</b>
3.1	ALGEMEEN .....	5
3.2	PARKEERBALANS MET BEHULP VAN AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES .....	6
3.3	TOEPASSEN VAN DEELMOBILITEIT EN/OF MOBILITEITSMANAGEMENT .....	6
<b>4</b>	<b>ONDERBOUWING MOBILITEITSREDUCTIE .....</b>	<b>7</b>
4.1	BESCHOUWING VOORAF .....	7
4.2	OMGEVINGSFACTOR: MATE VAN AUTOGEBONDENHEID .....	7
4.3	OMGEVINGSFACTOR: AANWEZIGHEID VAN PARKEERREGULERING .....	8
4.4	ADVIES MOBILITEITSREDUCTIE DJEPT: MAXIMAAL 20% .....	9
<b>5</b>	<b>PARKEERBALANS .....</b>	<b>10</b>
5.1	BASIS PARKEERBALANS .....	11
5.2	PARKEERBALANS MET ENKEL TOEPASSING VAN DEELAUTO'S .....	12
5.3	PARKEERBALANS MET TOEPASSING MOBILITEITSMANAGEMENT   20% REDUCTIE .....	13
<b>6</b>	<b>RESUMÉ .....</b>	<b>14</b>
6.1	PARKEEROPGAVE DJEPT .....	14
6.2	UITGANGSPUNTEN AFSPRAKEN PARKEREN EN DEELMOBILITEIT PLANGEBIED DJEPT .....	14
	<b>BIJLAGEN .....</b>	<b>16</b>

## 1 Inleiding

Woonbedrijf, Stayinc. en gemeente Veldhoven werken aan de ontwikkeling van het gebied Djept te Veldhoven. Het ontwikkelgebied ligt in het 'hart' van Veldhoven, op een steenworp afstand van het City Centrum en omsloten door de woonwijken Heikant, De Polders en Zeelst. Op 13 april 2021 heeft de gemeente Veldhoven een gebiedsvisie vastgesteld voor de ontwikkeling van het gebied. Deze visie maakt de mogelijkheden voor landschapspark- en woningbouwontwikkeling inzichtelijk. Er wordt gewerkt aan de inpassing van circa 300 woningen. Momenteel wordt het ontwikkelplan op basis van de kaders en uitgangspunten van de gebiedsvisie verder uitgewerkt en de noodzakelijke bestemmingsplanwijziging voorbereid. Belangrijk onderdeel hierbij is de onderbouwing van de parkeeropgave. Voorliggende notitie behandelt achtereenvolgens:

- Basisinformatie gebiedsontwikkeling Djept | paragraaf 2;
- Parkeernormen Veldhoven | paragraaf 3;
- Onderbouwing mobiliteitsreductie | paragraaf 4;
- Parkeerbalans | paragraaf 5;
- Resumé | paragraaf 6.

## 2 Basisinformatie gebiedsontwikkeling Djept

Bronnen: integrale gebiedsvisie Djept Veldhoven (februari 2021) en Djept werkboek (11 januari 2022).

### 2.1 Algemeen

De transformatie van het gebied Djept moet voldoen aan onderstaande voorwaarden en doelstellingen. Het nieuwe Djept:

- behoudt zijn cultuurhistorische waarden en kleinschalige karakter;
- levert een bijdrage aan de nationale woonopgave met meer (betaalbare) woningen;
- is klimaatadaptief en vergroot de biodiversiteit;
- biedt plaats aan een buurthart dat sociale samenhang bevordert en anonimiteit tegengaat;
- heeft een modern kijk op mobiliteit met voorrang voor ongemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer.

### 2.2 Ruim baan voor voetgangers en fietsers

In Djept worden de verkeersrollen omgedraaid: voetgangers, fietsers en steppers krijgen voorrang. Gemotoriseerd verkeer komt in alle opzichten op de tweede plaats. Dat maakt het gebied niet alleen verkeersveilig, maar vooral: comfortabel en leuk.

- De Polderstraat wordt (zoveel als mogelijk) autoluw;
- Introductie van een speels en uitnodigend voetgangersnetwerk met nieuwe verbindingen in en om het gebied;
- De leukste en eenvoudigste route naar thuis is met de fiets of te voet;
- Gezondheid voorop: rustig en veilig buiten wandelen, spelen, ontmoeten en sporten;
- Een betere aansluiting voor fietsers en voetgangers op de Heerbaan rotonde en de omliggende fietspaden.

De inrichting van het nieuwe Djept wordt volledig afgestemd op langzaam verkeer. Niettemin is het gebied op verschillende manieren uitstekend bereikbaar en goed toegankelijk (zie bijlage 1 voor een eerste impressie van de routing voor auto- en langzaam verkeer):

- Stimuleren duurzame mobiliteit door prettiger maken van fietsen of wandelen, meer deelgebruik en minder autobezit;

- Auto's worden waar mogelijk uit het zicht geparkeerd: half onder gebouwen, onder het maaiveld of achter een haag.

## 2.3 Woonprogramma

Vriendelijk woonmilieu voor verschillende doelgroepen, met nadrukkelijke aandacht voor betaalbaarheid, levensloopbestendigheid en bewust leven:

- Aanbod van verschillende woontypologieën (huur en koop), voor huishoudens van verschillende grootte, en bewoners met een verschillend budget;
- Op de toekomst voorbereid: seniorproof en makkelijk aanpasbaar op veranderende woonwensen;
- Woonmilieu voor de rustzoeker: gehecht aan de dorpsse cultuur en ongedwongen onderdeel uitmaken van de gemeenschap;
- Standaard voor een bewuste, gezonde levensstijl: duurzame materialen, activerende groene buitenruimtes en een modern mobiliteitsplan.

Veelzijdige mix van van compact gestapelde stadswoningen in een open landschap tot vrijstaande huizen met riante tuin. Achter het modern stedelijk aanzicht schuilt een dorps hart:

- Van binnen naar buiten, van laag naar hoog: kleinschalig dorps in het hart (1-3 lagen) en stedelijk aan de randen (4-6 lagen);
- Binnenin aan de 'dorpsse' Polderstraat en Djept zijn grondgebonden woningen de norm;
- Aan de randen slim gepositioneerd, geconcentreerd en gestapeld wonen met meer open landschap;
- Op deze manier wordt vanuit de huidige dorpsse en groene kenmerken van het gebied invulling gegeven aan de stevige woningbouwopgave. Met meer landschap dan in de omliggende wijken.

## 2.4 Uitgangspunt voor onderbouwing parkeerbalans

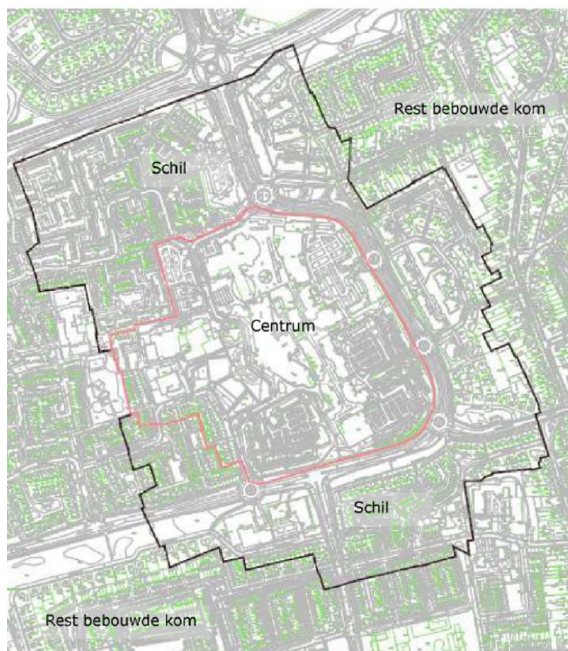
Voor de uitwerking en onderbouwing van de parkeerbalans gaan we in deze notitie uit van in totaal 287 woningen verdeeld over drie clusters: noord, zuid-west en zuid-oost. Op het moment dat het woningprogramma wijzigt dan moet dit schema uiteraard geüpdate worden.

PROGRAMMA		CONCLUSIE VERDELING PROGRAMMA			
Woonprogramma Woonbedrijf*		deelgebied 1C cluster noord	deelgebied 1A cluster zuid-west	deelgebied 1A cluster zuid-oost	totaal
Categorie	m2 GBO				
Studio	40	8	0	0	8
Sociaal app klein 2 kamers**	50	16	0	0	16
Sociaal app klein 3 kamers	56	52	15	0	67
Sociaal app middel 3 kamers	67	0	33	0	33
Sociaal app groot 3 kamer	75	0	0	0	0
Subtotaal Woonbedrijf		76	48	0	124
* 1/3 programma in zuid (boven aftopping-; onder liberalisatiegrens)					
** max 1/3 programma onder de aftoppingsgrens 2-kamer appart					
Woonprogramma Stayinc.		deelgebied 1C cluster noord	deelgebied 1A cluster zuid-west	deelgebied 1A cluster zuid-oost	totaal
Categorie	m2 GBO				
App klein 2 kamers	60	0	0	18	18
App middenhuur laag 3 kamers	60	0	0	0	0
App middenhuur hoog 3 kamers	70	0	24	22	46
App vrije sector huur 3k	70-80	0	7	52	59
App vrije sector huur 3k ??		0	0	16	16
Subtotaal Stayinc.		0	31	108	139
Woonprogramma derden		deelgebied 1C cluster noord	deelgebied 1A cluster zuid-west	deelgebied 1A cluster zuid-oost	totaal
Categorie	m2 GBO				
Goedkope koop (of lage middenhuur/koop)		24	0	0	24
Subtotaal derden		24	0	0	24
<b>Totaal</b>		<b>100</b>	<b>79</b>	<b>108</b>	<b>287</b>

### 3 Parkeernormennota 2021 Veldhoven

#### 3.1 Algemeen

De parkeernormen in de gemeente Veldhoven liggen vast in de *Parkeernormennota 2021* en zijn ‘gebaseerd’ op de parkeerkcijfers van het CROW (het landelijke kennisinstituut voor verkeer & vervoer). Het CROW heeft deze parkeerkcijfers ontwikkeld als hulpmiddel om een inschatting te maken van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening/ontwikkeling. De parkeerkcijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De gemeente Veldhoven hanteert als uitgangspunt het midden van de bandbreedte en een nader te bepalen ‘mobiliteitsreductie’ indien er wordt geïnvesteerd in deelmobiliteit en mobiliteitsmanagement.



- Basis: CROW publicatie 381
- Stedelijkheidsgraad: sterk stedelijk
- Gemiddelde van de parkeerkcijfers
- Afbakening gebieden: centrum, schil, rest bebouwde kom
- Aanwezigheidspercentages - dubbelgebruik
- Veldhoven specifiek:
  - *Huur appartement < 50 m2 in 'rest bebouwde kom' 1,2 ipv 1,3 pp*
  - *Toegewezen privé pp telt mee als 0,8 pp ipv 1,0 pp*
  - *Toepassing deelmobiliteit en mobiliteitsmanagement: reductie x pp | in afstemming*
  - *Toepassing 'enkel' deelauto's: 1 deelauto per 20 woningen, 1 deelauto vervangt 4 pp*

**Djept = 'Rest bebouwde kom'**

De voor de gebiedsontwikkeling Djept relevante parkeernormen conform de gemeentelijke nota zijn hieronder weergegeven (type woonfuncties 6, 9 en 10):

#### PROGRAMMA

Woonprogramma Woonbedrijf*		m2 GBO	
Categorie			
Studio		40	} 10
Sociaal app klein 2 kamers**		50	
Sociaal app klein 3 kamers		56	
Sociaal app middel 3 kamers		67	
Sociaal app groot 3 kamer		75	
Woonprogramma Stayinc.		m2 GBO	
Categorie			
App klein 2 kamers		60	} 10
App middenhuur laag 3 kamers		60	
App middenhuur hoog 3 kamers		70	} 9
App vrije sector huur 3k		70-80	
Subtotaal Stayinc.			
Woonprogramma derden		m2 GBO	
Categorie			
Goedkope koop (of lage middenhuur/koop)			} 6 of 10

#### Autoparkeernormen voor woningen

Type woonfunctie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers (*)
1 Koop, huis, vrijstaand	1,6	1,8	2,1	2,4	0,3
2 Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,5	1,7	2	2,2	0,3
3 Koop, huis, tussen/hoek	1,4	1,6	1,8	2	0,3
4 Koop, appartement, duur	1,4	1,6	1,9	2,1	0,3
5 Koop, appartement, midden	1,3	1,5	1,7	1,9	0,3
6 Koop, appartement, goedkoop	1,2	1,3	1,5	1,6	0,3
7 Huur, huis, vrije sector	1,4	1,6	1,8	2	0,3
8 Huur, huis, sociale huur	1,2	1,3	1,5	1,6	0,3
9 Huur, appartement, duur	1,3	1,5	1,7	1,9	0,3
10 Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,0	1,1	1,3	1,4	0,3
11 Appartement < 50m2 BVO met 1 slaapkamer (koop of huur)	0,9	1,0	1,2	1,3	0,3
12 Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,5	0,6	0,7	0,7	0,3
13 Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
14 Kamerverhuur, arbeidsmigranten, per bed	0,5	0,5	0,6	0,6	0,3
15 Servicflat	0,4	1,1	1,1	1,2	0,3
16 Kleine eenpersoonswoning!	0,5	0,6	0,7	0,7	0,3

(\*) Dit aandeel is verwerkt in de parkeernorm en is van belang voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen dat minimaal (openbaar) toegankelijk moet zijn voor bezoekers.

### **3.2 Parkeerbilans met behulp van aanwezigheidspercentages**

Met een parkeerbilans wordt onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, doch slechts een deel ervan. De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik binnen een gebied hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en de loopafstanden naar de bestemming. De gemeente Veldhoven biedt de mogelijkheid voor het toepassen van dubbelgebruik met behulp van de aanwezigheidspercentages van het CROW.

Voor de functie wonen hanteert de gemeente Veldhoven aanvullend de volgende beleidsregel: *Een toegewezen privé parkeerplaats telt mee als 0,8 parkeerplaats in plaats van 1 parkeerplaats. Hierdoor krijgt een toegewezen parkeerplaats hetzelfde berekeningsgetal als een oprit op privé terrein.*

### **3.3 Toepassen van deelmobiliteit en/of mobiliteitsmanagement**

Gemeente Veldhoven biedt binnen haar Parkeernormennota de mogelijkheid voor maatwerk in de vereiste parkeernormen indien er deelmobiliteit en/of mobiliteitsmanagement wordt toegepast bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. In de gemeentelijke nota is hierover het volgende opgenomen:

#### ***Mobiliteitsmanagement***

- *De gemeente Veldhoven staat open om innovatieve oplossingen te faciliteren. Mobiliteitsmanagement is daar een voorbeeld van. Als gebruik wordt gemaakt van mobiliteitsmanagement kan de parkeernorm naar beneden gaan. Maar niet onder de minimale parkeernorm volgens publicatie 381 van het CROW.*
- *Onder mobiliteitsmanagement wordt verstaan: maatregelen die het gebruik van autobezit en autogebruik ontmoedigen en alternatieve vervoerswijzen stimuleren, zoals de fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit.*
- *Voorbeelden van mobiliteitsmanagement zijn het stimuleren van de fiets door middel van het aanbieden van (elektrische) deelauto's en deelfietsen. Ook kan gedacht worden aan betere fietsvoorzieningen in de wijk, betere (overdekte) fietsenstallingen, of het stimuleren van de E-Bike. Voor openbaar vervoer kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van kortere en kwalitatief betere looproutes naar haltes voor het openbaar vervoer of frequentieverhoging van het openbaar vervoer.*
- *Het bijstellen van de parkeernorm dient altijd afgestemd te worden met de gemeente Veldhoven. Hiervoor dient door de ontwikkelaar/aanvrager een extern bureau te worden ingeschakeld die onderzoekt welke maatregelen/oplossingen passend zijn voor het project. En hoeveel de parkeernorm eventueel naar beneden kan gaan.*
- *Daarnaast dient voor de komende 10 jaar een mobiliteitsregisseur ingeschakeld te worden. De mobiliteitsregisseur monitort bijvoorbeeld het gebruik van de deelauto's en voegt deelauto's toe of haalt ze weg mocht het gebruik hier aanleiding toe geven.*
- *Per project wordt het overeengekomen mobiliteitsplan voor minimaal 10 jaar contractueel vastgelegd.*

#### ***Deelauto's***

- *Het is ook mogelijk om alleen deelauto's toe te passen en de rest van het mobiliteitsmanagementpakket achterwege te laten. Dit wordt echter niet gezien als mobiliteitsmanagement omdat het slechts één maatregel is, mobiliteitsmanagement is breder.*

- *De parkeernorm blijft de cijfers zoals in deze parkeernormennota is aangegeven (gemiddelde van de parkeerkencijfers die het CROW hanteert voor de auto).*
- *Maar bij norm wordt wel rekening ermee gehouden dat per 20 toegevoegde woningen 1 deelauto mag worden toegepast. En dat 1 deelauto 5 privé auto's vervangt.*
- *Daarmee vervangt 1 deelauto dus 4 'normale' parkeerplaatsen, omdat hij zelf ook een parkeerplaats nodig heeft.*
- *De ontwikkelaar/aanvrager moet hierbij een contract afsluiten dat de deelauto's voor een periode van minimaal 10 jaar beschikbaar zijn voor de ontwikkeling. Contractueel wordt dit ook met de gemeente vastgelegd.*

## **4 Onderbouwing mobiliteitsreductie**

### **4.1 Beschouwing vooraf**

Gebiedsontwikkeling Djept heeft een ambitieuze ruimtelijke opgave. Langzaam verkeer krijgt eerste prioriteit en ruim baan in het gebied. De voorzieningen van het City Centrum liggen zo dadelijk op loop- en fietsafstand van de nieuwe woningen en er komen aantrekkelijke loop- en fietsroutes naar de OV-haltes aan de Smelen/Traverse. Een directe en frequente openbaar vervoerverbinding tussen Djept en het Centraal Station van Eindhoven is hiermee gewaarborgd. Met de uitbreiding en upgrade van het fietsnetwerk alsmede de opkomst van deelmobiliteit in regio Eindhoven is het voor gebiedsontwikkeling Djept niet opportuun om de auto op de traditionele manier conform de 'standaard parkeernormen' te blijven faciliteren.

Het toepassen van deelmobiliteit wordt de laatste jaren vaker ingezet om het autobezit van toekomstige bewoners te verlagen. Empaction heeft samen met de TU Eindhoven in opdracht van het CROW onderzoek gedaan naar de vraag wanneer bewoners bereid zijn om zonder auto te verhuizen naar (hoog)stedelijk gebied. De uitkomsten hiervan zijn veelbelovend. Als alle randvoorwaarden kloppen dan is zelfs 70% bereid dit te doen. Echter kloppen deze voorwaarden niet dan gaat het om 'nog maar' 10 tot 20%. Bij een aantal factoren zijn zowel gemeente als projectontwikkelaar(s) afhankelijk van regionale en nationale overheden, denk hierbij o.a. aan de aanbesteding van het regionaal openbaar vervoer alsmede de dienstregeling van de treinen. De vraag is wanneer de omstandigheden optimaal voor bewoners/gebruikers zijn om de overstap naar deelmobiliteit te maken en de eigen auto weg te doen of er voorlopig nog geen aan te schaffen. De *mate van autogebondenheid* en de aanwezigheid van *parkeerregulering* zijn daarbij bepalende factoren. Deze omgevingsfactoren worden hieronder voor Djept langsgelopen.

### **4.2 Omgevingsfactor: mate van autogebondenheid**

De bereidheid om de eigen auto weg te doen en gebruik te maken van een deelauto, wordt mede bepaald door de mate waarin iemand afhankelijk is van de eigen auto. Dat is vooral zo wanneer er geen reëel alternatief in termen van reistijd en kosten is voor het reizen naar *dagelijkse bestemmingen*, bijvoorbeeld voor woon-werkverplaatsingen. Dagelijks een auto delen voor de rit naar het werk is beduidend minder aantrekkelijk en mensen zullen minder genegen zijn afscheid te nemen van de eigen auto.

Voor incidentele autoverplaatsingen, die niet of zeer moeilijk met een alternatief vervoersmiddel plaats kunnen vinden, is het gebruik van de auto noodzakelijk. Het bezit van een eigen auto is echter geen voorwaarde voor het maken van deze verplaatsingen. Een auto delen is een optie voor incidentele trips zoals zakelijke, sociale verplaatsingen of het rijden naar de vakantiebestemming.

Daarom wordt de potentie van deelmobiliteit mede bepaald door de hoeveelheid concurrerende opties die iemand heeft voor de auto om dagelijkse verplaatsingen te maken. Dat is voor elke locatie anders; wanneer bijvoorbeeld veel dagelijkse bestemmingen - zoals de supermarkt, school,

kinderopvang of huisarts - in de buurt liggen, zijn verplaatsingen te voet of fietsend te doen. Op deze locaties is helemaal geen autogebruik nodig of kan een auto gedeeld worden voor incidentele ritten, bijvoorbeeld wanneer het regent, veel bagage moet worden meegenomen of voor bezoek aan locaties die slecht bereikbaar zijn met andere vervoersmiddelen. Bij een grotere spreiding van bestemmingen daarentegen, is de auto al snel het enige concurrerende alternatief voor het maken van verplaatsingen. Hier kan de deelauto de tweede of derde auto vervangen - als deze alleen incidenteel gebruikt worden.

Bij het bepalen van de autogebondenheid is het van belang dat mensen een concurrerend alternatief hebben voor (a) het bereiken van dagelijkse voorzieningen en (b) de reis van- en naar het werk. De gedachte is dat overige verplaatsingen vooral incidenteel gemaakt worden en daarom ook met een gedeelde auto afgelegd kunnen worden. Wat betreft de bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen zien we dat Djept een optimale langzaam verkeerverbinding krijgt met het City Centrum. Het bezit van een auto is dus niet per se nodig voor het maken van de verplaatsingen naar dagelijkse voorzieningen.

De mate van autogebondenheid voor het woon-werkverkeer ligt voor Djept genuanceerd. Voor korte afstanden naar het werk zijn lopen en fietsen een uitstekend alternatief. Inmiddels vormen ook e-fietsen, speedpedelecs en e-scooters voor de middellange afstanden (tot circa 15 kilometer) een volwaardig alternatief. Voor langere afstanden is het openbaar vervoer het enige concurrerende alternatief, zeker ook omdat reizigers het liefst zo snel mogelijk van A naar B reizen. Hoe korter de reis van deur tot deur, hoe beter. Dus een verplaatsing met het OV is pas competitief als de totale reistijd van de deur-tot-deur (keten)verplaatsing gelijkwaardig of minder is dan met de auto. Een beperkte reistijd naar een station is een voorwaarde om het OV concurrerend te laten zijn met de auto. Daarnaast dient het treinstation regelmatige en relevante treinritten aan te bieden. Hoe kleiner de afstand, en hoe sneller iemand op een OV-knooppunt kan komen, plus hoe gevarieerder het aanbod van bestemmingen, des te eerder maakt diegene ook daadwerkelijk gebruik van het OV in plaats van de auto.

De afstand en bereikbaarheid van Djept naar Eindhoven Centraal Station is niet optimaal:

- Eindhoven Centraal ligt op ruim 7,0 km;
- ca. 15 min met e-fiets of e-scooter;
- ca. 20 min met buslijn 402 naar Eindhoven Centraal;
- ca. 25 min fietsen.

Er moet bij Djept rekening mee worden gehouden dat een deel van de bewoners die de auto dagelijks nodig heeft voor lange woon-werkverplaatsingen het OV niet als een reëel alternatief ziet.

### **4.3 Omgevingsfactor: aanwezigheid van parkeerregulering**

Voorkomen moet worden dat toekomstige bewoners van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen uitwijken naar beschikbare parkeerplaatsen in de omgeving en daar voor overlast zorgen. Als het parkeren in de openbare ruimte namelijk onbeperkt en gratis is, dan is er altijd wel een alternatief beschikbaar voor het parkeren van de auto op relatief korte afstand, ook bij een beperkt aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Bij de beschikbaarheid van (gratis) parkeerplaatsen in de openbare ruimte, is de drempel voor autobezit laag.

Als er in de directe omgeving parkeerregulering is, dan is er voldoende zekerheid dat de inzet van deelmobiliteit bij een nieuwe ontwikkeling niet leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Dat geeft ook mogelijkheden om het parkeeraanbod bij de nieuwe ontwikkeling verder te verlagen. Een lager parkeeraanbod geeft namelijk een duidelijk signaal naar toekomstige bewoners dat de ruimte voor parkeren schaars is en dwingt hen daar rekening mee te houden. Op deze manier zal een ontwikkeling met een beperkt parkeeraanbod vooral huishoudens trekken die minder auto gebonden zijn. Door het beperken van parkeeraanbod ontstaan de juiste randvoorwaarden om de kans op het gebruik van de deelauto te optimaliseren.



Het gebied van Djept zelf en omliggende woonstraten zijn momenteel ongereguleerd. Rondom de woonstraten van het City Centrum is er wel sprake van parkeerregulering. In Djept wordt het zo dadelijk onmogelijk om de auto in het openbaar gebied te parkeren. Dat betekent dat alle auto's zijn aangewezen op de parkeervoorzieningen 'onder' en 'direct rondom' de woongebouwen.

Mocht er op termijn wel parkeerregulering in de bestaande woonstraten rondom Djept nodig blijken dan kan nu al door de gemeente vastgelegd worden dat bewoners van Djept op dat moment niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning om te parkeren in het gereguleerd gebied rondom de gebiedsontwikkeling. Anders is er alsnog een aantrekkelijk alternatief voor het bezit van de eigen auto. Met een dergelijke afspraak kan de omgeving beschermd worden voor een eventueel toenemende parkeerdruk als gevolg van de toekomstige parkeervraag vanuit het eigen gebruik van de nieuwe ontwikkeling.

#### 4.4 Advies mobiliteitsreductie Djept: maximaal 20%

De combinatie *mate van autogebondenheid* en *aanwezigheid van parkeerregulering* bepaalt in welke mate de inzet van deelmobiliteit en mobiliteitsmanagement succesvol kan zijn in de reductie van autobezit en daarmee ook de kans dat overlast ontstaat in de omliggende buurt. Wij hanteren hierbij de volgende indeling in categorieën, met daarbij een gradatie in de mogelijke reductie van de parkeereis:

		autogebondenheid	
		laag	hoog
parkeerregulering	ja	I reductie > 40%	II reductie max 40%
	nee	III reductie max 30%	IV reductie max 10%

Gebiedsontwikkeling Djept valt conform deze indeling ergens tussen categorie III en IV in (10 tot 30% reductie). Bij Djept is de ligging ten opzichte van de dagelijkse voorzieningen goed (City Centrum op loop- en fietsafstand). De ligging ten opzichte van Eindhoven Centraal Station is voor bewoners met een lange woon-werkverplaatsing minder ideaal. Daarnaast is er in de omgeving geen sprake van parkeerregulering, waardoor het gebruik van deelmobiliteit niet kan worden 'afgedwongen'. Ons advies is om niet meer dan 20% reductie toe te passen op de parkeervraag van de bewoners (dus exclusief de parkeervraag van bezoekers). Een hogere mobiliteitsreductie wordt niet reëel geacht. De invulling van het aanbod van deelmobiliteit is nog niet in detail bepaald. Als het mee betalen aan de deelmobiliteit integraal verbonden is in het woonconcept kan dit percentage van reductie groter zijn.

## 5 Parkeerbalans

Er zijn voor deze notitie een 4-tal parkeerbalansen in kaart gebracht. De hoofdlijnen per parkeerbalans staan hieronder samengevat:

- **Basis parkeerbalans zonder deelmobiliteit en/of mobiliteitsmanagement**
  - conform gemeentelijke Parkeernormennota 2021
  - normen: gemiddelde bandbreedte CROW
  - toepassing aanwezigheidspercentages
  - geen deelmobiliteit/mobiliteitsmanagement
  - variant met opslag voor aangewezen pp
  - variant zonder opslag voor aangewezen pp
- **Parkeerbalans met enkel toepassing van deelauto's**
  - variant met 15 deelauto's | 1:20 woningen | met verwerking effect conform gemeentelijke nota: 1 deelauto vervangt 4 'normale' pp
  - variant met 6 deelauto's | 1:50 woningen – nav marktconsultatie | met verwerking effect conform gemeentelijke nota: 1 deelauto vervangt 4 'normale' pp
- **Parkeerbalans met 20% reductie op aandeel vast bewonersnorm toepassing van 'mobiliteitsmanagement': 6 deelauto's + 9 e-fietsen en 3 e-scooters**
  - variant met opslag voor aangewezen pp
  - variant zonder opslag voor aangewezen pp

## 5.1 Basis parkeerbalans

### Variant zonder opslag voor aangewezen pp | totale parkeervraag 354 pp

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeercijfer		Aantal pp vlg. Kencijfer	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
			pp	per eenheid								
<b>Cluster Noord</b>												
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	100	woning	1,00	per woning	100	50	50	90	100	60	80	70
huur appartement duur	0	woning	1,40	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	100	woning	0,30	per woning	30	3	6	24	0	18	24	21
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>130</b>	<b>53</b>	<b>56</b>	<b>114</b>	<b>100</b>	<b>78</b>	<b>104</b>	<b>91</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeercijfer		Aantal pp vlg. Kencijfer	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
			pp	per eenheid								
<b>Cluster Zuid West</b>												
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	72	woning	1,00	per woning	72	36	36	65	72	43	58	50
huur appartement duur	7	woning	1,40	per woning	10	5	5	9	10	6	8	7
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	79	woning	0,30	per woning	24	2	5	19	0	14	19	17
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>106</b>	<b>43</b>	<b>46</b>	<b>93</b>	<b>82</b>	<b>63</b>	<b>84</b>	<b>74</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeercijfer		Aantal pp vlg. Kencijfer	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
			pp	per eenheid								
<b>Cluster Zuid Oost</b>												
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	40	woning	1,00	per woning	40	20	20	36	40	24	32	28
huur appartement duur	68	woning	1,40	per woning	95	48	48	86	95	57	76	67
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	108	woning	0,30	per woning	32	3	6	26	0	19	26	23
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>168</b>	<b>71</b>	<b>74</b>	<b>148</b>	<b>135</b>	<b>101</b>	<b>134</b>	<b>117</b>

### Variant met opslag voor aangewezen pp | totale parkeervraag 375 pp

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeercijfer		Aantal pp vlg. Kencijfer	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
			pp	per eenheid								
<b>Cluster Noord</b>												
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	100	woning	1,00	per woning	100	50	50	90	100	60	80	70
huur appartement duur	0	woning	1,40	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	100	woning	0,30	per woning	30	3	6	24	0	18	24	21
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>130</b>	<b>53</b>	<b>56</b>	<b>114</b>	<b>100</b>	<b>78</b>	<b>104</b>	<b>91</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeercijfer		Aantal pp vlg. Kencijfer	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
			pp	per eenheid								
<b>Cluster Zuid West</b>												
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	72	woning	1,00	per woning	72	36	36	65	72	43	58	50
huur appartement duur	7	woning	1,40	per woning	10	5	5	9	10	6	8	7
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	79	woning	0,30	per woning	24	2	5	19	0	14	19	17
woonprogramma - opslag prive pp	10	pp	0,20	per prive pp	0	2	2	2	2	2	2	2
<b>totaal 1</b>					<b>106</b>	<b>45</b>	<b>48</b>	<b>95</b>	<b>84</b>	<b>65</b>	<b>86</b>	<b>76</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeercijfer		Aantal pp vlg. Kencijfer	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
			pp	per eenheid								
<b>Cluster Zuid Oost</b>												
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	40	woning	1,00	per woning	40	20	20	36	40	24	32	28
huur appartement duur	68	woning	1,40	per woning	95	48	48	86	95	57	76	67
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	108	woning	0,30	per woning	32	3	6	26	0	19	26	23
woonprogramma - opslag prive pp	95	pp	0,20	per prive pp	0	19	19	19	19	19	19	19
<b>totaal 1</b>					<b>168</b>	<b>90</b>	<b>93</b>	<b>167</b>	<b>154</b>	<b>120</b>	<b>153</b>	<b>136</b>

## 5.2 Parkeerbalans met enkel toepassing van deelauto's

### Variante met 15 deelauto's | totale parkeervraag 302 pp

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkcijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Noord</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	100	woning	1,00	per woning	100	75	38	38	68	75	45	60	53
huur appartement duur	0	woning	1,40	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	100	woning	0,30	per woning	30	30	3	6	24	0	18	24	21
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp			0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>130</b>	<b>105</b>	<b>41</b>	<b>44</b>	<b>92</b>	<b>75</b>	<b>63</b>	<b>84</b>	<b>74</b>
reductie toepassing deelauto's						-25							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						5	5	5	5	5	5	5	5
<b>totaal 2</b>					<b>130</b>	<b>110</b>	<b>46</b>	<b>49</b>	<b>97</b>	<b>80</b>	<b>68</b>	<b>89</b>	<b>79</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkcijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Zuid West</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	72	woning	1,00	per woning	72	49	25	25	44	49	30	39	34
huur appartement duur	7	woning	1,40	per woning	10	8	4	4	7	8	5	6	5
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	79	woning	0,30	per woning	24	24	2	5	19	0	14	19	17
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp			0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>106</b>	<b>81</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>70</b>	<b>57</b>	<b>48</b>	<b>64</b>	<b>56</b>
reductie toepassing deelauto's						-25							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						5	5	5	5	5	5	5	5
<b>totaal 2</b>					<b>106</b>	<b>86</b>	<b>36</b>	<b>38</b>	<b>75</b>	<b>62</b>	<b>53</b>	<b>69</b>	<b>61</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkcijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Zuid Oost</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	40	woning	1,00	per woning	40	31	15	15	28	31	18	25	22
huur appartement duur	68	woning	1,40	per woning	95	79	40	40	72	79	48	64	56
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	108	woning	0,30	per woning	32	32	3	6	26	0	19	26	23
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp			0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>168</b>	<b>143</b>	<b>58</b>	<b>62</b>	<b>125</b>	<b>110</b>	<b>86</b>	<b>114</b>	<b>100</b>
reductie toepassing deelauto's						-25							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						5	5	5	5	5	5	5	5
<b>totaal 2</b>					<b>168</b>	<b>148</b>	<b>63</b>	<b>67</b>	<b>130</b>	<b>115</b>	<b>91</b>	<b>119</b>	<b>105</b>

### Variante met 6 deelauto's | totale parkeervraag 333 pp

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkcijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Noord</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	100	woning	1,00	per woning	100	90	45	45	81	90	54	72	63
huur appartement duur	0	woning	1,40	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	100	woning	0,30	per woning	30	30	3	6	24	0	18	24	21
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp			0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>130</b>	<b>120</b>	<b>48</b>	<b>51</b>	<b>105</b>	<b>90</b>	<b>72</b>	<b>96</b>	<b>84</b>
reductie toepassing deelauto's						-10							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						2	2	2	2	2	2	2	2
<b>totaal 2</b>					<b>130</b>	<b>122</b>	<b>50</b>	<b>53</b>	<b>107</b>	<b>92</b>	<b>74</b>	<b>98</b>	<b>86</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkcijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Zuid West</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	72	woning	1,00	per woning	72	63	31	31	57	63	38	50	44
huur appartement duur	7	woning	1,40	per woning	10	9	4	4	8	9	5	7	6
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	79	woning	0,30	per woning	24	24	2	5	19	0	14	19	17
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp			0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>106</b>	<b>96</b>	<b>38</b>	<b>41</b>	<b>84</b>	<b>72</b>	<b>57</b>	<b>76</b>	<b>67</b>
reductie toepassing deelauto's						-10							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						2	2	2	2	2	2	2	2
<b>totaal 2</b>					<b>106</b>	<b>98</b>	<b>40</b>	<b>43</b>	<b>86</b>	<b>74</b>	<b>59</b>	<b>78</b>	<b>69</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkcijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Zuid Oost</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	40	woning	1,00	per woning	40	36	18	18	33	36	22	29	25
huur appartement duur	68	woning	1,40	per woning	95	89	44	44	80	89	53	71	62
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	108	woning	0,30	per woning	32	32	3	6	26	0	19	26	23
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp			0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>168</b>	<b>158</b>	<b>66</b>	<b>69</b>	<b>139</b>	<b>125</b>	<b>95</b>	<b>126</b>	<b>110</b>
reductie toepassing deelauto's						-10							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						2	2	2	2	2	2	2	2
<b>totaal 2</b>					<b>168</b>	<b>160</b>	<b>68</b>	<b>71</b>	<b>141</b>	<b>127</b>	<b>97</b>	<b>128</b>	<b>112</b>

### 5.3 Parkeerbalans met toepassing mobiliteitsmanagement | 20% reductie

#### Variant zonder opslag voor aangewezen pp | totale parkeervraag 292 pp

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkencijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie %	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Noord</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	100	woning	1,00	per woning	100	80	40	40	72	80	48	64	56
huur appartement duur	0	woning	1,40	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	100	woning	0,30	per woning	30	30	3	6	24	0	18	24	21
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp			0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>130</b>	<b>110</b>	<b>43</b>	<b>46</b>	<b>96</b>	<b>80</b>	<b>66</b>	<b>88</b>	<b>77</b>
reductie toepassing deelauto's						20%							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						2	2	2	2	2	2	2	2
<b>totaal 2</b>					<b>130</b>	<b>112</b>	<b>45</b>	<b>48</b>	<b>98</b>	<b>82</b>	<b>68</b>	<b>90</b>	<b>79</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkencijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie %	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Zuid West</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	72	woning	1,00	per woning	72	58	29	29	52	58	35	46	40
huur appartement duur	7	woning	1,40	per woning	10	8	4	4	7	8	5	6	5
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	79	woning	0,30	per woning	24	24	2	5	19	0	14	19	17
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp			0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>106</b>	<b>89</b>	<b>35</b>	<b>37</b>	<b>78</b>	<b>65</b>	<b>53</b>	<b>71</b>	<b>62</b>
reductie toepassing deelauto's						20%							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						2	2	2	2	2	2	2	2
<b>totaal 2</b>					<b>106</b>	<b>91</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>80</b>	<b>67</b>	<b>55</b>	<b>73</b>	<b>64</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkencijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie %	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Zuid Oost</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	40	woning	1,00	per woning	40	32	16	16	29	32	19	26	22
huur appartement duur	68	woning	1,40	per woning	95	76	38	38	69	76	46	61	53
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	108	woning	0,30	per woning	32	32	3	6	26	0	19	26	23
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp			0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>168</b>	<b>141</b>	<b>57</b>	<b>61</b>	<b>123</b>	<b>108</b>	<b>84</b>	<b>112</b>	<b>98</b>
reductie toepassing deelauto's						20%							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						2	2	2	2	2	2	2	2
<b>totaal 2</b>					<b>168</b>	<b>143</b>	<b>59</b>	<b>63</b>	<b>125</b>	<b>110</b>	<b>86</b>	<b>114</b>	<b>100</b>

#### Variant met opslag voor aangewezen pp | totale parkeervraag 320 pp

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkencijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie %	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Noord</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	100	woning	1,00	per woning	100	80	40	40	72	80	48	64	56
huur appartement duur	0	woning	1,40	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	100	woning	0,30	per woning	30	30	3	6	24	0	18	24	21
woonprogramma - opslag prive pp	0	pp	0,20	per prive pp			0	0	0	0	0	0	0
<b>totaal 1</b>					<b>130</b>	<b>110</b>	<b>43</b>	<b>46</b>	<b>96</b>	<b>80</b>	<b>66</b>	<b>88</b>	<b>77</b>
reductie toepassing deelauto's						20%							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						2	2	2	2	2	2	2	2
<b>totaal 2</b>					<b>130</b>	<b>112</b>	<b>45</b>	<b>48</b>	<b>98</b>	<b>82</b>	<b>68</b>	<b>90</b>	<b>79</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkencijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie %	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Zuid West</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	72	woning	1,00	per woning	72	58	29	29	52	58	35	46	40
huur appartement duur	7	woning	1,40	per woning	10	8	4	4	7	8	5	6	5
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	79	woning	0,30	per woning	24	24	2	5	19	0	14	19	17
woonprogramma - opslag prive pp	8	pp	0,20	per prive pp			2	2	2	2	2	2	2
<b>totaal 1</b>					<b>106</b>	<b>89</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>79</b>	<b>67</b>	<b>55</b>	<b>73</b>	<b>64</b>
reductie toepassing deelauto's						20%							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						2	2	2	2	2	2	2	2
<b>totaal 2</b>					<b>106</b>	<b>91</b>	<b>39</b>	<b>41</b>	<b>81</b>	<b>69</b>	<b>57</b>	<b>75</b>	<b>66</b>

Totaaloverzicht	Aantal	Eenheden	Gemiddeld parkeerkencijfer		Aantal pp	Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
			pp	per eenheid	vlg. Kencijfer	incl. reductie %	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
<b>Cluster Zuid Oost</b>													
appartement < 50 m2	0	woning	0,90	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huur appartement midden/goedkoop	40	woning	1,00	per woning	40	32	16	16	29	32	19	26	22
huur appartement duur	68	woning	1,40	per woning	95	76	38	38	69	76	46	61	53
koop appartement goedkoop	0	woning	1,20	per woning	0	0	0	0	0	0	0	0	0
woonprogramma - bezoek	108	woning	0,30	per woning	32	32	3	6	26	0	19	26	23
woonprogramma - opslag prive pp	76	pp	0,20	per prive pp			15	15	15	15	15	15	15
<b>totaal 1</b>					<b>168</b>	<b>141</b>	<b>73</b>	<b>76</b>	<b>138</b>	<b>123</b>	<b>100</b>	<b>128</b>	<b>114</b>
reductie toepassing deelauto's						20%							
parkeerplaatsen tbv deelauto's						2	2	2	2	2	2	2	2
<b>totaal 2</b>					<b>168</b>	<b>143</b>	<b>75</b>	<b>78</b>	<b>140</b>	<b>125</b>	<b>102</b>	<b>130</b>	<b>116</b>

## 6 Resumé

### 6.1 Parkeeropgave Djept

- Het bouwprogramma van gebiedsontwikkeling Djept omvat 287 woningen verdeeld over drie clusters. Het betreft een aanbod van verschillende woontypologieën (huur en koop), voor huishoudens van verschillende grootte, en bewoners met een verschillend budget.
- Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is gerekend aan een ‘basis parkeerbalans’ conform de standaard normen van de Parkeernormennota 2021 van de gemeente Veldhoven. Daarbij wordt als basis uitgangspunt gehanteerd dat alle parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor dubbelgebruik: en dus *geen* aangewezen pp voor privé gebruik. Op basis van de geldende aanwezigheidspercentages sluit de basis parkeerbalans op 354 pp.
- Daarnaast zijn parkeerbalansen inclusief toepassing van deelauto’s en/of mobiliteitsmanagement uitgewerkt. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:
  - Toepassing met sec deelauto’s in een variant met 15 en een variant met 6 deelauto’s;
  - Toepassing met mobiliteitsmanagement, we gaan in dit geval uit van een aanbod van 6 deelauto’s, 9 e-fietsen en 3 e-scooters.
- Voor de parkeerbalans-varianten met deelauto’s wordt rekening gehouden met een reductie effect zoals vastgelegd in de gemeentelijke nota: 1 deelauto vervangt 4 ‘normale’ pp. De variant met 15 deelauto’s sluit op in totaal 302 pp en de variant met 6 deelauto’s op 333 pp.
- Voor de parkeerbalans met mobiliteitsmanagement is de mobiliteitsreductie nader onderbouwd aan de hand van de bepalende omgevingsfactoren voor Djept. Ons advies is om niet meer dan 20% reductie toe te passen op de parkeervraag van de bewoners. De parkeerbalans met 20% reductie sluit op 303 pp.

### 6.2 Uitgangspunten afspraken parkeren en deelmobiliteit plangebied Djept

- Woonbedrijf en Stayinc. garanderen dat voor hun rekening en risico de binnen de nieuwbouwlocatie te situeren parkeerplaatsen conform de gemeentelijke Parkeernormennota 2021 gerealiseerd worden. Om te kunnen voldoen wordt tevens voor een periode van tenminste 10 jaar een systeem van deelmobiliteit en mobiliteitsmanagement toegepast/uitgevoerd.
- Voor het systeem van deelmobiliteit en mobiliteitsmanagement sluiten Partijen een overeenkomst met een nog nader te bepalen aanbieder X.
- Aanbieder X zorgt hierbij in beginsel voor de exploitatie van minimaal:
  - 6 elektrische deelauto’s (één elektrische deelauto per 50 woningen);
  - 9 e-deelfietsen;
  - 3 e-deelscooters.
- De deelmobiliteit wordt verdeeld over de drie clusters van woningen en dient geparkeerd en opgeladen te kunnen worden op de daartoe te reserveren parkeer- en stallingsplaatsen op eigen terrein.
- Stayinc. en Woonbedrijf stellen voor het uitvoeren van mobiliteitsmanagement een ‘Mobiliteitsregisseur’ aan. Een mobiliteitsregisseur heeft minimaal 10 jaar ervaring op het gebied van verkeer en parkeren en hij zorgt voor een jaarlijkse monitoring van het systeem.
- De Mobiliteitsregisseur is het eerste aanspreekpunt voor vragen, opmerkingen en meldingen over mobiliteit in het projectgebied Djept.

- Huurders en kopers worden door Woonbedrijf en Stayinc. proactief geïnformeerd over de beschikbaarheid van het systeem van deelmobiliteit en mobiliteitsmanagement.
- Indien het contract met aanbieder X eindigt hebben Woonbedrijf en Stayinc. de verplichting om het contract met aanbieder X te verlengen dan wel een nieuw contract met een andere aanbieder van een systeem van deelmobiliteit en mobiliteitsmanagement aan te gaan.
- Woonbedrijf en Stayinc. garanderen dat gedurende een periode van tenminste 10 jaar de benodigde parkeer- en stallingsplaatsen binnen de nieuwbouwlocatie beschikbaar zijn, waarop voor de bewoners van het plan en waar mogelijk voor andere bewoners in de omgeving deelmobiliteit wordt aangeboden tegen marktconforme condities.
- Bij gehele of gedeeltelijke vervreemding van de te realiseren woningen blijven Woonbedrijf en Stayinc. gebonden aan de afspraken omtrent deelmobiliteit en mobiliteitsmanagement zoals hierboven vastgelegd. Bij vervreemding van (een deel van) de woningen, worden de afspraken m.b.t. deelmobiliteit en mobiliteitsmanagement, voor de resterende contractperiode, via rechtswege doorgelegd aan de nieuwe eigenaar, onder voorwaarde dat Woonbedrijf en Stayinc. in overleg met aanbieder X bewerkstelligen en verzekeren dat het systeem door de nieuwe eigenaar/eigenaren en aanbieder X onverminderd zal worden gecontinueerd.

**Opmerking:** *bovenstaand is uitgangspunt van partijen. Partijen realiseren zich dat Woonbedrijf en Stayinc als toegelaten instellingen, dan wel hun verbonden ondernemingen, moeten voldoen aan de bepalingen van de Woningwet. Partijen zullen in de uitgifte-overeenkomst tussen gemeente en Woonbedrijf, alsook in de anterieure overeenkomst tussen gemeente en Stayinc. gezamenlijk moeten komen tot een formulering die past binnen de bepalingen van de Woningwet, binnen de beleidsrichtlijnen van gemeente Veldhoven en in de geest van bovenstaande bepalingen.*

## Bijlagen

Bijlage 1 | impressie van routing auto- en langzaam verkeer in gebiedsontwikkeling Djept

### ***Bijlagen separaat:***

Bijlage 2 | in Excel | basis parkeerbalans + varianten

Bijlage 3 | in zipmap | oriënterende aanbiedingen aanbieders deelmobiliteit



## Bijlage 1 | impressie van routing auto- en langzaam verkeer in gebiedsontwikkeling Djept

### ROUTING DRAGER: LANGZAAM VERKEER

FIETSPADEN, DE POLDERSTRAAT  
EN OLIFANTENPADEN



OLIFANTENPADEN

### ROUTING DRAGER: ONTSLUITINGSTRUCTUUR AUTO

ONTSLUITING GECONCENTREERD  
VIA DRIE DOORSTEKEN

