

## Parkeren en deelmobiliteit bij de ontwikkeling Aalstermolen

Paul van Loon  
13 juni 2022



In opdracht van: HARRK BV

## Inleiding

Op de locatie Raadhuisstraat 28 in Aalst/Waalre bevindt zich een historische molen (Aalstermolen) met een bijbehorende winkel. De ontwikkelaar Harkk BV is voornemens om op deze locatie 16 nieuwe woningen te realiseren, op de plaats van het bestaande winkelpand twee grondgebonden woningen te realiseren en de toegankelijkheid van de Aalstermolen te verbeteren. Voor een illustratie van de indeling van de locatie zie bijlage 1.

Normaliter eist de gemeente Aalst/Waalre dat in de parkeerbehoefte behorende bij een ontwikkeling op de eigen ontwikkelplot wordt voorzien. Voor het bepalen van de omvang van de parkeerbehoefte worden de landelijke parkeerkcijfers van het CROW gerespecteerd.

Voor deze ontwikkeling is de ruimte om parkeren op eigen terrein op te lossen theoretisch wel aanwezig. Echter, bij de voorgenomen ontwikkeling doet het op traditionele wijze faciliteren van het autobezit afbreuk aan de bereikbaarheid van en het aanzicht op de historische molen. Minder woningen realiseren maakt de business case niet haalbaar en is vanuit de grote vraag naar woningen ook minder wenselijk. De opgave waar we derhalve voor staan is om ervoor te zorgen dat met de maximaal beschikbare tien parkeerplaatsen op eigen terrein en een beperkt gebruik van de openbare ruimte een aantrekkelijke woonpropositie mogelijk is voor de doelgroep, zonder dat er parkeeroverlast ontstaat in de omgeving.

In dit document beschrijven we de wijze waarop we invulling willen geven aan deze vraagstelling.

## Traditionele parkeerbehoefte

Op basis van de CBS-cijfers ([klik hier voor overzicht, 2019](#)) bedraagt het gemiddelde autobezit in Waalre 1,2 auto's per woning. Dit is in de situatie dat tot op de dag van vandaag bij nieuwbouw woningen het autobezit en autogebruik volledig gefaciliteerd wordt. Op deze (historische) ontwikkelplot is vanuit de ambities en doelstellingen volledig faciliteren van de auto niet wenselijk. Daarnaast bestaat de doelgroep voor dit type woningen primair uit singles, young professionals en (short stay) expats. Het autobezit onder deze doelgroep zal duidelijk lager liggen dan het gemiddelde in Aalst/Waalre.

We gaan in onze berekeningen uit van de volgende aannames:

- Veel gemeenten respecteren dat bij een herontwikkeling het gebruik van de openbare ruimte door de oorspronkelijke functie ook ingezet kan worden voor de nieuwe functie. De parkeerbehoefte van de bestaande (leegstaande) winkel is altijd al afgewenteld op de openbare weg. Hoewel de parkeerbehoefte van een woning afwijkt van die van een winkel gaan we ervan uit dat de parkeerbehoefte van de twee woningen afgewenteld mag worden in de openbare ruimte. Die blijkt daarvoor over voldoende restcapaciteit te beschikken (zie resultaten parkeermeting).
- Gezien de doelgroep die past bij dit type woningen is het gemiddelde autobezit onder de nieuwe bewoners, ook volgens de CROW, zeker niet hoger dan 1 auto per woning.
- Openbare restcapaciteit in de omgeving mag tot op zekere hoogte benut worden, zolang dat maar niet leidt tot een parkeeroverlast voor de directe omgeving.

Deze aannames leiden tot de volgende parkeerbehoeftes:

- Voor de getransformeerde winkel:
  - Eigen bezit: 2 parkeerplaatsen (pp)
  - Bezoekers: 0,6 pp (standaard conform de parkeerkcijfers van het CROW)

- Voor de overige 16 woningen:
  - Eigen bezit: 16 pp
  - Bezoekers: 5,1 pp

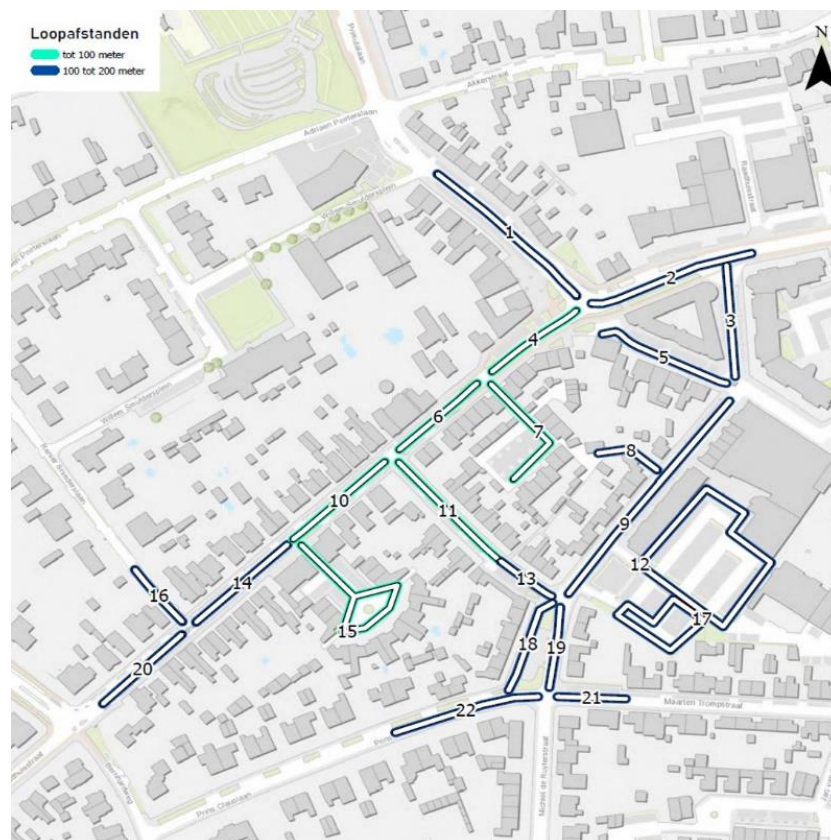
Daarnaast hanteert het CROW zogenoemde aanwezigheidspercentages, waarmee wordt aangegeven wanneer de behoefte aan een parkeerplaats daadwerkelijk zich voordoet. Die aanwezigheid is voor een bewoner anders dan voor een bezoeker. Hieronder staan de aanwezigheidspercentages weergegeven:

functie	aanwezigheidspercentages							
	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
wonen-appartementen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers wonen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Voor de functie Wonen ligt de parkeervraag dus het hoogst in de avonden en 's nachts, omdat dan veel bewoners thuis zijn en dan ook de piek ligt qua bezoek.

## Parkeeronderzoek

Het is bij deze ontwikkeling niet mogelijk om op eigen locatie te voorzien in de volledige parkeerbehoefte. Om te onderzoeken of er in de directe omgeving van deze ontwikkeling nog sprake is van restcapaciteit heeft eind november het bureau DataCount een parkeertelling uitgevoerd. Daarbij is op verschillende momenten gemeten, zowel op een doordeweekse dag als in het weekend. Vervolgens is gekeken naar de parkeerdruk binnen een straal van 100 meter rondom de ontwikkellocatie en in een ring daaromheen (tussen de 100 en 200 meter). Dit wordt gevisualiseerd in onderstaande afbeelding.



Dit onderscheid is gemaakt, omdat het natuurlijke gedrag van een automobilist is om zo dicht mogelijk bij de bestemming te parkeren.

In woonomgevingen zoals rondom deze ontwikkellocatie hanteren gemeente vaak de vuistregel dat bij een gemiddelde bezetting van 85% (of minder) mensen de parkeerdruk nog niet als problematisch ervaren. Bij een bezetting van 85% zijn er op 20 parkeerplaatsen nog drie plaatsen vrij.

Op basis van deze metingen is door het onderzoeksbureau de volgende constatering gedaan:

- Binnen het 100-meter gebied is de nacht het drukste moment. Op dat moment kunnen er nog 10 plaatsen gebruikt worden, zonder de 85%-norm te overschrijden. In totaal zijn er op dat moment nog 22 plaatsen vrij binnen het 100-meter gebied.
- Binnen de 200-meter rand daaromheen is de middag (op beide meetdagen) het drukst. Op dat moment kunnen nog 22 plaatsen gebruikt worden, zonder de 85%-norm te overschrijden. In totaal zijn er op dat moment nog 56 plaatsen vrij binnen het 100-200-meter gebied.

Conclusie: Op alle momenten zijn er in een straal van 100 meter rondom de ontwikkellocatie op ieder moment nog minstens 22 parkeerplaatsen vrij beschikbaar. Op basis van de CROW kencijfers is de maximale parkeerbehoefte van de tot woningen getransformeerde winkel en van de *bezoekers* van de 16 nieuwe woningen bij elkaar maximaal 7 à 8 parkeerplaatsen ( $2,6 + 16 \cdot 0,3$ ). De omgeving beschikt over meer dan voldoende vrije parkeerplaatsen om deze extra parkeervraag aan te kunnen, zonder daarbij enige vorm van parkeeroverlast te veroorzaken.

## Deelmobiliteit

Het autobezit onder jongeren binnenstedelijk laat de laatste jaren een duidelijke daling zien. Tegelijkertijd zijn grotere steden met het oog op leefbaarheid van hun binnensteden gedwongen massaal in te zetten op het verlagen van het gemiddelde autobezit en autogebruik. Deelmobiliteit is daarbij een belangrijk hulpmiddel. Samen met ontwikkelaars worden afwegingen gemaakt over de wijze waarop deelmobiliteit aangeboden moet worden en wat het mogelijk effect daarvan is op de parkeereis. Een door grotere gemeenten vaak gehanteerde systematiek is dat 1 deelauto 5 eigen auto's scheelt en daarmee een reductie van 4 parkeerplaatsen voor eigen gebruik mogelijk maakt. Deze rekenregel is zeker geen wetmatigheid en mag eigenlijk alleen worden toegepast in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer.

Met alle ambities met betrekking tot kwaliteit van de omgeving van de molen zijn **10** parkeerplaatsen voor de 16 woningen op het achterterrein maximaal haalbaar (zie bijlage 1). Door een hoogwaardig en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit onderdeel te laten zijn van het wonen op deze locatie willen we het aantal eigen auto's bij deze 16 woningen maximaal 8 stuks laten zijn. Hoe gaan we dat bewerkstelligen?

De eigenaar zal de woningen te huur aanbieden, inclusief een hoogwaardig aanbod aan (elektrische) deelmobiliteit. Wat wordt daaronder verstaan? In samenspraak met een in Eindhoven reeds actieve aanbieder van deelmobiliteit (nader te bepalen) zullen er afspraken worden gemaakt die in ieder geval het volgende omvatten:

- Bij het complex komen beschikbaar een aantal deelfietsen, deelscooters en deelauto's.
- Deze voertuigen zijn allemaal elektrisch.
- Het aantal stuks is gekoppeld aan de behoefte, zodat de kans op misgrijpen klein is.
- De mate waarin de deelvoertuigen ook beschikbaar zijn voor de omgeving zal vóór oplevering bepaald worden in samenspraak met de buurtbewoners.

- Er zal gestart worden met een minimum aanbod aan deelvoertuigen. De precieze initiële omvang zal afgestemd worden met de eerste bewoners. De gedachten gaan uit naar 3 fietsen, 3 scooters en 3 auto's, waarvan er tenminste 1 auto op de openbare weg wordt geplaatst die voor iedereen beschikbaar is. Dit aanbod is bij oplevering van de eerste woning reeds beschikbaar.
- Iedere woning is verplicht bij te dragen aan de beschikbaarheid van de deelvoertuigen (onderdeel van de servicekosten). Die bijdrage zal zodanig hoog zijn dat daarmee ongeveer 50% van de vaste kosten van de voertuigen gedekt wordt, waardoor de gebruikskosten relatief laag kunnen blijven. Zo is het aanbod deelmobiliteit een integraal onderdeel van het wonen op deze locatie.
- Aan het kunnen parkeren op eigen terrein worden mogelijk kosten verbonden. De aldus verkregen inkomsten komen ten goede aan het aanbod deelmobiliteit.
- In samenspraak met de aanbieders en de gemeente zal het gebruik van de deelvoertuigen regelmatig gemonitord worden en gekeken worden in hoeverre er een verdere optimalisatie van het aanbod kan plaatsvinden. Daarbij is het denkbaar dat een deel van de deelauto's op afroep beschikbaar komt (ook voor de omgeving), zodat een eventuele overlast van de deelvoertuigen buiten piekmomenten wordt verminderd.
- De deelauto (of -auto's) op de openbare weg zullen een vaste plek krijgen op de openbare weg in de directe omgeving van de ontwikkeling. Die plek is voorzien van een oplaadmogelijkheid. De exacte locatie(s) zullen in samenspraak met de gemeente worden bepaald.

#### Conclusie:

Op basis van dit aanbod aan deelmobiliteit ontstaat er een woonpropositie die erg aantrekkelijk is voor mensen die nog geen auto hebben én voor hun dagelijkse verplaatsing ook niet autogebonden zijn. Omdat ieder appartement meebetaalt aan de beschikbaarheid van deelmobiliteit is een eigen auto meebrengen relatief duur en geen eigen auto hebben financieel aantrekkelijk. Daarmee zijn ook de appartementen binnen deze ontwikkeling, die zich richten op sociale huur, extra interessant voor potentiële (sociale) huurders die voor hun dagelijkse verplaatsing niet-autogebonden zijn. En aangezien de omgeving van deze ontwikkeling binnenkort aangesloten wordt op het HOV-netwerk Zuid-Oost Brabant zal deze groep in de toekomst alleen maar in omvang toenemen.

Met de nabijheid van ASML en de High Tech Campus is de ontwikkellocatie uitstekend gepositioneerd ten opzichte van veel internationaal opererende werkgevers en organisaties. Gezien deze specifieke doelgroep en de aantrekkelijke propositie deelmobiliteit is een reductie in het autobezit van 50% ons inziens een reële target. Effectief betekent dat een norm van 0,5, wat voor de beoogde doelgroepen zeker geen bijzonder laag getal is.

## Terugvaloptie

Vanuit gemeenteperspectief is het belangrijk dat door de ontwikkeling er in de omgeving geen parkeeroverlast ontstaat. Die overlast zou kunnen ontstaan als blijkt dat, ondanks het geïntegreerde aanbod aan deelmobiliteit, het autobezit toch ruim boven de 1 auto per twee woningen komt te liggen. Strikt genomen beschikt de omgeving nog over meer dan voldoende restcapaciteit om die extra auto's te faciliteren, maar mogelijk dat dan het bezettingspercentage in de eerste schil rondom de molen (100 m) op piekmomenten dan boven de 85% komt te liggen.

De eerste optie is dat de verhuurder het aanbod deelmobiliteit verder verbetert en het eigen autobezit duurder maakt. De mogelijkheden zijn daarin beperkt. Het aanbod deelmobiliteit is al

hoogwaardig en het duurder maken van de eigen auto zal ertoe leiden dat bewoners die nu gebruik maken van de eigen parkeerplaatsen dan ook gaan uitwijken naar de openbare weg.

De oplossing met de meeste zekerheid ligt in handen van de gemeente. Aalst/Waalre kent reeds verschillende Blauwe Zones, waarin zonder ontheffing slechts een korte tijd (meestal twee uur) geparkeerd mag worden. Een Blauwe Zone, bijvoorbeeld in de (late) avonduren, in de omgeving is een afdoende maatregel om overlast te voorkomen. Ontheffingen zijn dan, net als bij de andere Blauwe Zones in Aalst/Waalre, voor de bewoners gratis. De enige restrictie die op voorhand gemaakt moet worden is dat de bewoners van de 16 nieuwe woningen niet in aanmerking komen voor een ontheffing.

Opmerking: De kans dat deze terugvaloptie moet worden ingevoerd is zeer gering. Iedereen is er bij gebaat als het aantal eigen auto's zo laag mogelijk is. Door de integratie van het hoogwaardige aanbod deelmobiliteit zijn de woningen vooral aantrekkelijk voor jonge mensen die minder autogebonden zijn. En in de omgeving is voldoende restcapaciteit die ervoor zorgt dat een paar extra auto's niet meteen tot overlast leiden.

## Conclusie

Harkk BV wil rondom de Aalstermolen 16 appartementen realiseren en de bestaande winkel vervangen door twee grondgebonden woningen. Binnen de ambities met betrekking tot leefbaarheid en bereikbaarheid van de molen is 10 parkeerplaatsen op eigen terrein het maximaal haalbare. Daarmee voldoet de ontwikkeling niet aan de parkeereis die volgt uit het toepassen van de parkeernormen. Met deze keuze is het mogelijk het gebied rondom de molen te ontwikkelen zonder afbreuk te doen aan de uitstraling en bereikbaarheid van de historische Aalstermolen.

Het voorstel is dat de huurder van de woningen op de plaats van de voormalige winkel en het bezoek aan alle nieuwe woningen straks in de openbare ruimte parkeert. Het gaat hier over zo'n 7 à 8 parkeerplaatsen. Uit onderzoek is gebleken dat de directe omgeving over meer dan voldoende restcapaciteit beschikt om deze auto's te kunnen faciliteren.

Daarmee is het probleem teruggebracht tot de vraag hoe de bewoners van de 16 nieuwe appartementen genoeg gaan hebben aan 10 parkeerplaatsen. Belangrijk daarvoor is dat de toekomstige eigenaar van de woningen zich vooral richt op jongeren die minder autogebonden zijn. Er is een aantal argumenten dat de slaagkans op een laag autobezit onder de nieuwe bewoners aannemelijk maakt, zoals:

- Door een hoogwaardig en betaalbaar aanbod aan deelmobiliteit integraal onderdeel te maken van de woonformule, waarbij ook de autobezitter meebetaalt aan de beschikbaarheid van deelmobiliteit, is het bij het hier wonen aantrekkelijk om geen auto te hebben en minder aantrekkelijk als je ook een eigen auto meebrengt.
- Ook voor 1- of 2-persoons huishoudens in de sociale huur is het niet hoeven aanschaffen van een eigen auto en toch mobiel kunnen zijn een sterk pluspunt.
- De deelmobiliteit bestaat niet alleen uit auto's, maar ook uit elektrische scooters en elektrische fietsen. Deze laatste voertuigen zijn perfect voor bestemmingen als ASML en de High Tech Campus, maar ook voor de meeste bestemmingen in en om de binnenstad van Eindhoven.
- Het aanbod deelmobiliteit bestaat bij de start tenminste uit drie elektrische fietsen, drie elektrische scooters en drie elektrische auto's.

Voor het stallen van deze deelmobiliteit worden een aantal plekken in de achtertuin gereserveerd, waaronder 2 parkeerplaatsen voor deelauto's. Daarnaast zal het aanbod ook op de openbare weg zichtbaar zijn.

De meeste grotere gemeenten hanteren vandaag de dag de rekenregel dat met een aanbod deelmobiliteit bij een woonontwikkeling 1 deelauto een reductie geeft van 4 parkeerplaatsen. Hierbij is verondersteld dat hoogwaardig openbaar vervoer nabij is. Voor deze ontwikkeling gaan we uit van een lagere reductie: van 16 parkeerplaatsen naar 8, dus net geen 3 parkeerplaatsen per deelauto. Dit ondanks het feit dat er veel meer gedaan wordt dan enkel het plaatsen van deelauto's. De belangrijkste toevoegingen zijn:

- Het aanbod bevat naast elektrische deelauto's ook deelscooters en deelfietsen.
- Iedereen betaalt mee aan de beschikbaarheid van deelvoertuigen, ook als je een eigen auto hebt.

#### Overige opmerkingen:

1. Eindhoven is één van de zeven partijen waar een zogenoemde landelijke MaaS-pilot (Mobility as a Service) plaatsvindt, waarbij mensen verleid worden om minder met de auto te reizen. Eindhoven richt zich daarbij met name op het woon-/werkverkeer. Deelnemende partijen zijn onder andere ASML en de gemeentelijke organisatie. Het is een interessante optie om te onderzoeken of met de ontwikkeling Aalstermolen aangehaakt kan worden bij deze pilot.
2. De gemeente Aalst/Waalre heeft nog weinig ervaring met deelmobiliteit. Deze ontwikkeling biedt een mooie kans om ervaring op te doen. Het is in ieders belang dat het aanbod aan deelmobiliteit ook (deels) wordt opengesteld voor de omgeving. Vandaar de wens om tenminste één deelauto een zichtbare plek in de openbare ruimte te geven. Bij oplevering van de ontwikkeling kan in samenspraak met de gemeente en met de aanbieder een communicatie-campagne voor de buurt gestart worden, waarin de voordelen en het gemak van deelmobiliteit worden aangeprezen. En ook als de buurt een wat langere aanlooptijd nodig heeft, dan hoeft de deelauto niet meteen te worden weggehaald.  
We zijn bereid om de voortgang en het succes van het aanbod aan deelmobiliteit te monitoren en samen met de gemeente en de buurt te evalueren en waar nodig bij te stellen. In het begin regelmatig en later jaarlijks. Uiteraard zullen daarvoor alle ervaringen met de deelmobiliteit en niet-persoonsgebonden data met de gemeente worden gedeeld.
3. Het voorstel is om twee jaar na oplevering een definitieve evaluatie plaats te laten vinden tussen gemeente en de eigenaar van de ontwikkeling. Dan zullen er definitieve afspraken gemaakt worden over parkeren en deelmobiliteit met betrekking tot deze ontwikkeling en de directe omgeving.

**Bijlage 1: plattegrond van de ontwikkeling**



**Aalster Molen**

**16+2 woningen**

opdrachtgever:  
HARIX BV  
Eindhoven

architect:  
**joost buijs** architecten  
Aalsterweg 136  
5615 C.J. Eindhoven  
t 040-2221423  
m 06-27034590  
e j.b@joostbuijs-architect.nl

**ontwerp**

kenmerk:  
**begane grond**

blad:  
**359.01.001**

schaal	1:250
formaat	A3
getekend	
datum	10-06-2022
Gewijzigd	