

Memo Mobiliteit

Bijlage bij college- en raadsvoorstel Vaststellen PvE nieuwe gemeentehuis

10 september 2020

Opgesteld door team Buiten Beleid

In het college- en raadsvoorstel ter vaststelling van het PvE voor het nieuwe gemeentehuis wordt in het kader van mobiliteit het volgende voorgesteld:

- Stimuleren fietsen en OV
- Realiseren (half verdiepte) gebouwde parkeervoorziening onder het gemeentehuis en deels onder het Slotjesveld
- Uitgaan van de aanleg van maximaal 250 parkeerplaatsen waarin de optie tot faseren mogelijk is.

In deze bijlage wordt dit onderdeel nader toegelicht.

Opgave mobiliteit

Adviesbureau Mecanoo uit Delft heeft de Ontwikkelingsvisie Slotjesveld opgesteld en deze is vastgesteld door de gemeenteraad in april 2020. De Ontwikkelingsvisie Slotjesveld kiest voor versterking en uitbreiding van het park en voor een bebouwing langs de oostkant van het park. Versterking van het groen past bij de keuzes in Oosterhout 2030 voor groen, duurzaam, ontmoeting en klimaatbestendig.

Eén van de keuzes die voortkomen uit deze visie, is dat het parkeren zoveel als mogelijk uit het zicht gerealiseerd wordt. Dat betekent parkeren in gebouwen, half verdiept, verdiept in één of meerdere lagen, onder te bouwen gebouwen of onder het park. Een beperkt deel van het parkeren zal altijd op straat mogelijk blijven. Het opheffen van de bestaande parkeerterreinen op maaiveld biedt ruimte voor meer groen en meer kwaliteit van de openbare ruimte.

De mobiliteit is enorm in beweging. Het particuliere autobezit lijkt af te nemen. De e-bike maakt het mogelijk om langere woon-werkafstanden per fiets af te leggen, het gedeeld autobezit neemt toe en er zijn steeds meer aanbieders van vervoer zoals recent de mogelijkheid tot het lenen van e-scooters. Dit soort ontwikkelingen gaan het hardst in de grotere steden, waar de ruimte schaarser is en er een sterk vertakt openbaar vervoer netwerk aanwezig is. In middelgrote steden zoals Oosterhout gaat de ontwikkeling minder hard en is het autobezit nog hoog. Oosterhout kent wel busvervoer maar heeft geen treinstation. Het dichtstbijzijnde treinstation is Breda (afstand Slotjesveld tot Station Breda is 9 kilometer oftewel een half uur fietsen of 20 minuten met de bus). De Toekomstvisie Oosterhout 2030 geeft aan dat zowel het openbaarvervoerssysteem als de fietsstructuur versterkt zullen worden.

Voor de werknemers van de gemeente Oosterhout wordt de komende jaren ingezet op meer woon-werkverkeer met de fiets, scooter, deelauto of openbaar vervoer. Zestig procent van de medewerkers woont binnen een straal van 10 km, een afstand die voor veel mensen met een (elektrische) fiets te doen is. Door het beschikbaar stellen van (elektrische) auto's, scooters en fietsen kunnen ook dienstreizen beter gefaciliteerd worden en is ook dit geen reden meer om met de eigen auto naar het werk te komen. In de jaren 2021 en 2022 wordt een mobiliteitsplan voor de medewerkers van het gemeentehuis gemaakt en uitgevoerd.

Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nu en hoe worden die gebruikt?

Op dit moment zijn er ongeveer 450 parkeerplaatsen (op maaiveld, openbaar en gratis, uitgezonderd ca 40 plaatsen voor vergunninghouders) op het Slotjesveld, waarvan 230 op het terrein aan de zijde van de Slotlaan en 220 achter het stadhuis (inclusief de circa 50 tijdelijke parkeerplaats op het terrein van de voormalige brandweerkazerne).

In november 2019 zijn tellingen gedaan naar het gebruik van de parkeerplaatsen en is ook onderzocht wat parkeermotieven zijn van de mensen die de parkeerplaatsen gebruiken. In die tellingen werd ook naar het centrumgebied gekeken. Uit de gehouden tellingen en loopstromen blijkt dat er op de drukste momenten een parkeerbehoefte was van zo'n 285 parkeerplaatsen ten behoeve van het

stadhuis. Daarnaast parkeren er mensen rond het stadhuis en op het Slotjesveld die niet in het stadhuis hoeven te zijn. Dat zijn vooral mensen die werken in de omgeving of die de binnenstad bezoeken. De tellingen laten zien dat het Slotjesveld op één moment 100% bezet was, maar meestal is er ruimte over. In de binnenstad zijn ruim voldoende mogelijkheden om te parkeren, op het moment van het onderzoek was er geen maximale bezetting oftewel meer dan voldoende vrije plaatsen in de parkeergarages. Dit geldt op allerlei tijdstippen, ook op de zaterdagmiddag. Dit betreft wel betaalde plaatsen. Er is dus ruim voldoende aanbod van parkeerplaatsen in de binnenstad, maar dat zijn geen gratis parkeerplaatsen.

Hoeveel parkeerplaatsen moeten er aangelegd worden?

De Nota Parkeernormen (vastgesteld door de gemeenteraad in mei 2019) van de gemeente Oosterhout geeft aan hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden per functie. Het is mogelijk om met gecombineerd gebruik te werken (denk aan kantoren en wonen die op verschillende tijden gebruikmaken van dezelfde parkeerplaatsen).

Voor de ontwikkelingen van de blokken noord (woningbouw) en zuid (woningbouw en voorzieningen) wordt pas bij uitwerking van die blokken gekeken naar het aantal aan te leggen parkeerplaatsen. In het op te stellen bestemmingsplan wordt verwezen naar het staande parkeerbeleid.

Bij het vaststellen van het PvE voor het gemeentehuis gaat het over het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voor het gemeentehuis en of er al dan geen extra parkeerplaatsen worden toegevoegd als een stedelijke voorzieningen. Dit omdat de openbare parkeerplaats op het Slotjesveld op termijn verdwijnt.

Aantal parkeerplaatsen nieuwe gemeentehuis*):

Conform de norm	200
80% van de norm (stimuleren meer woon-werkverkeer per fiets)	160

In de Visie Slotjesveld is ruimtelijk rekening gehouden met maximaal 250 parkeerplaatsen. Dat betekent dat er naast de parkeerplaatsen die voor het personeel en bezoekers van het gemeentehuis aangelegd worden, er ruimte is om extra parkeerplaatsen aan te leggen.

De keuze voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen varieert hiermee van 160 minimaal tot 250 maximaal. Voor dit moment wordt voorgesteld om uit te gaan van 250 parkeerplaatsen. Indien de inzichten en ontwikkelingen de komende jaren daar aanleiding toe geven kan dit aantal naar beneden worden bijgesteld.

De parkeerplaatsen voor werknemers en bezoekers van het gemeentehuis kunnen mogelijk buiten kantoortijden beschikbaar gesteld worden voor mensen die de stad of een evenement bezoeken.

Op welke wijze worden de parkeerplaatsen aangelegd?

In de Visie Slotjesveld wordt uitgegaan van zoveel mogelijk groen en goede openbare ruimte en de auto's zoveel mogelijk van het maaiveld. De parkeervoorzieningen komen grotendeels onder de nieuwe gebouwen, half of geheel (één of meerdere lagen) verdiept. Een half verdiepte parkeervoorziening is over het algemeen goedkoper (in aanleg en in onderhoud) dan een geheel verdiepte.

Er blijft altijd enig parkeren op straat voor onder meer bezoekers, minder validen en bezorgers.

In het op te stellen bestemmingsplan wordt de mogelijkheid opgenomen voor gebouwde parkeervoorzieningen, ook een deel onder het Slotjesveld, om de parkeervoorziening onder het gemeentehuis daar te kunnen aanleggen. Bij de volgende fases van rekenen en tekenen kan worden bezien of het meerdere lagen dan wel één meer uitgesmeerde laag wordt, half verdiept of geheel verdiept. De keuze is o.a. afhankelijk van de technische mogelijkheden (denk aan bodemgesteldheid), financiële consequenties, de te realiseren kwaliteit, de veiligheid en het gebruiksgemak.

Risico's en risicobeheersing

Wet Markt en Overheid

Een gemeente kan in het openbaar gebied parkeerplaatsen aanleggen en die beschikbaar stellen aan inwoners en/of bezoekers. Zodra een gemeente een gebouwde voorziening aanlegt, wordt dit gezien

als een voorziening die mogelijk concurreert met andere gebouwde parkeervoorzieningen. De Wet Markt en Overheid geeft richtlijnen voor wat wel en niet mag. Het gaat er onder meer om of aangetoond kan worden of er sprake is van een dienst van algemeen economisch belang. Hiertoe moet de gemeenteraad een goed onderbouwd besluit nemen. Om te weten of de wet Markt en Overheid hier van toepassing is, moet in de volgende fase nader advies ingewonnen worden. Dit nadere onderzoek moet inzicht geven in of het aanbieden van parkeerplaatsen in deze voorziening gratis mag of tegen een gereduceerd tarief of alleen tegen kostendekkend tarief mag. Er is nog te beperkte ervaring en jurisprudentie op dit gebied om op voorhand aan te geven wat de (on)mogelijkheden zijn.

Te weinig parkeerplaatsen

Er zijn nu veel gratis parkeerplaatsen rond het Slotjesveld die goed gebruikt worden. Er zijn betaalde alternatieven in de binnenstad. De vraag is of mensen die nu de gratis parkeerplaatsen gebruiken in de toekomst naar de betaalde voorzieningen in de binnenstad gaan of in de aangrenzende woonwijken op zoek gaan naar een gratis parkeerplaats. Als dat laatste het geval is, en het leidt tot de situatie dat bewoners zelf geen ruimte meer hebben om te parkeren of andere vormen van (over)last, kan gekozen worden voor het invoeren van vergunning parkeren in de betreffende woonwijken.

Te veel parkeerplaatsen

Als het lukt om stappen te zetten in het gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto, dan kan het zijn dat in de toekomst minder parkeervoorzieningen nodig zijn. Het tempo waarin deze ontwikkeling gaat is lastig te voorspellen, evenals het gedrag van mensen. Ook is de vraag of een ruim aanbod aan parkeerplaatsen niet oproept tot het gebruik van de auto of andersom een beperkt aanbod uitnodigt tot het gebruik van andere vervoermiddelen. Indien het mogelijk is, zou het bouwen van de parkeervoorziening in het gebied mogelijk in fases kunnen of uitbreidingsmogelijkheden moeten hebben.

Financiële consequenties

Voor de aanleg van parkeerplaatsen onder de grond wordt gemiddeld rekening gehouden met een bedrag van € 40.000 per parkeerplaats. De kosten zijn onder meer afhankelijk van het aantal bouwlagen, de bodemgesteldheid en of de parkeervoorziening tevens het fundament is van een gebouw.

Als een deel van de parkeervoorziening onder het groen wordt gerealiseerd, moet er een dusdanige bovenlaag gemaakt worden dat die beloopbaar is en dat deze groen ingericht kan worden. Dat is niet altijd goedkoper dan een tweede laag onder de grond.

Voorstel

Voorgesteld wordt om in het PvE uit te gaan van het maximum van 250 parkeerplaatsen. Dat betekent dat er ruimtelijk en financieel geborgd wordt dat de aanleg van 250 plaatsen mogelijk is. Bij de verdere uitwerking kan gekozen worden voor een vorm die gefaseerd kan worden aangelegd. Bijvoorbeeld door een deel onder het nieuwe gemeentehuis te maken en een deel onder het groen van het Slotjesveld. Het eerste deel wordt dan meteen aangelegd bij de bouw van het gemeentehuis, de uitbreiding met het tweede deel wordt uitgevoerd na de sloop van het huidige gemeentehuis. Op dat moment kan bezien worden wat de omvang van het tweede deel wordt. De omvang wordt dan onder meer bepaald op grond van de ervaringen met andere vormen van woon-werkverkeer door medewerkers en de betekenis van de Markt Wet en Overheid voor deze situatie.

*) In de Nota parkeernormen 2019 is het beleid vastgesteld voor de gemeente Oosterhout. Er zijn normen voor binnen en buiten het centrum. Slotjesveld ligt buiten het centrum. Het parkeerbeleid geeft geen norm voor een stadhuis, wel voor een kantoor met en zonder baliefunctie.

Norm voor een kantoor met baliefunctie is 2,9 pp per 100 m² bvo.

Norm voor een kantoor zonder baliefunctie is 2,3 pp per 100 m² bvo.

Er wordt in de berekening uitgegaan van 10% van het stadhuis als baliefunctie; PvE is nu 8500 m² bvo.

$(8500 \times 90\% \times 2,3 =) 176 + (8500 \times 10\% \times 2,9 =) 25 = 201$ parkeerplaatsen.

De parkeernorm voor fietsen is (voor zowel kantoor met als zonder baliefunctie) 2 fietsparkeerplaatsen per 100 m² bvo (voor 8500 m² is dat 170 fietsparkeerplaatsen).