

Onderzoek parkeren Beau Monde Hardinxveld- Giessendam

Opdrachtgever

Titel rapport

BM van Houwelingen B.V.

Onderzoek parkeren Beau Monde Hardinxveld-
Giessendam

Kenmerk

Datum publicatie

010640.20210923.R1.04

februari 2022

Projectteam Goudappel

Nick Vrijbloed & Samir Ajanovic

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV februari 2022

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding en context	1
1.2 Functieprogramma	2
2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid	3
2.1 Aanpak en uitgangspunten	3
2.2 Resultaat conform gemeentelijk beleid	5
3. Exploitatie deelmobiliteit	6
4. Conclusie	8
Bijlage 1 Effect deelmobiliteit	9

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en context

BM van Houwelingen B.V. is voornemens een appartementencomplex te ontwikkelen met 50 appartementen in Hardinxveld-Giessendam. Het project wordt Beau Monde genoemd en de verwachte doelgroep is 60-plussers. De ontwikkellocatie is gelegen aan de rand van het centrum aan de Giessen (zie figuur 1.1). Goudappel B.V. is gevraagd om de parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling te bepalen. Hierbij wordt ook gekeken naar de inzet van deelmobiliteit, iets waar de gemeente nog geen beleid over heeft. De gemeente is echter wel bereid om hieraan mee te werken als experiment, mits goed onderbouwd. In voorliggende rapportage worden de aanpak, uitgangspunten en conclusies van het onderzoek toegelicht.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie aan de Giessen

1.2 Functieprogramma

In het functieprogramma zijn in totaal 50 appartementen opgenomen. Deze zijn verdeeld in 3 categorieën waarbij een verdeling wordt gehanteerd in middeldure en dure woningen. Onder het gebouw komt een parkeergarage met 58 parkeerplaatsen. Ook worden op maaiveld 26 parkeerplaatsen gerealiseerd. De totale parkeercapaciteit voor deze ontwikkeling bedraagt zodoende 84 parkeerplaatsen. Tabel 1.1 geeft het functieprogramma weer voor deze ontwikkeling.

functie	omvang	aantal woningen
woning middelduur	89 m ²	18
woning middelduur	92 m ²	24
woning duur	121 m ²	8
totaal		50

Tabel 1.1: Functieprogramma ontwikkeling Beau Monde

2. Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

2.1 Aanpak en uitgangspunten

De parkeerbehoefte, ofwel het aantal benodigde parkeerplaatsen, wordt berekend door de omvang van een functie te vermenigvuldigen met de gemeentelijke parkeernorm. De uitgangspunten voor parkeernormen van de gemeente Hardinxveld-Giessendam zijn opgenomen in de 'Informatienota Parkeren Hardinxveld-Giessendam 2014'. Hierin wordt verwezen naar de maximum parkeerkecijfers uit CROW-publicatie 381, welke als parkeernormen worden gehanteerd. De parkeerkecijfers zijn gebaseerd op stedelijkheidsgraad en stedelijke zone. De stedelijkheidsgraad van Hardinxveld-Giessendam is 'weinig stedelijk'. De stedelijke zone van de ontwikkellocatie is aangemerkt als centrumgebied. De bijbehorende parkeerkecijfers voor de betreffende functies zijn weergegeven in tabel 2.1.

functie	functie in CROW	parkeernorm	aandeel bezoek
woning middelduur	koop, etage, midden	1,8 pp/woning	0,3 pp/woning
woning duur	koop, etage, duur	2,0 pp/woning	0,3 pp/woning

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen conform gemeentelijk beleid

Onderdeel van de ontwikkeling is het aanbieden van deelmobiliteit aan de toekomstige bewoners. De gemeente en initiatiefnemer/gemachtigde verschillen van mening wat betreft het toepassen van een deelauto reductie:

- De gemeente gaat uit van een vervangingswaarde van 1 op 5;
- De initiatiefnemer/gemachtigde gaat uit van een vervangingswaarde van 1 op 9.

In bijlage 1 is een samenvatting van een uitgebreide analyse over de effecten van deelmobiliteit op het autobezit weergegeven. De vervangingswaarde varieert tussen de 4 tot 13 personenauto's. Een vervangingswaarde zoals gehanteerd door de gemeente kan worden gezien als conservatief. De vervangingswaarde gehanteerd door de initiatiefnemer/gemachtigde als vrij progressief. De daadwerkelijke waarde hangt af van een aantal factoren:

- **Stedelijkheidsgraad:** Hardinxveld-Giessendam wordt met een stedelijkheidsgraad 4 als 'weinig stedelijk' aangemerkt. Het gemiddelde autobezit in de gemeente bedraagt 1,2 auto per huishouden. Dit ligt boven het Nederlands gemiddelde (1,08 auto per huishouden) en is vergelijkbaar met het gemiddelde autobezit van een weinig stedelijke omgeving (1,28 auto per huishouden). De bandbreedte van een stedelijkheidsgraad 4 gemeente ligt tussen de 1,08 en 1,96 auto per huishouden.
- **Kwaliteit openbaar vervoer:** de dichtstbijzijnde bushalte is bij het station van Hardinxveld-Giessendam. Hier stoppen treinen in de richting van Geldermalsen,

Gorinchem en Dordrecht. De frequentie van het sprinterstation is 8 keer in het uur (4x per uur per richting). Vanaf de bushalte bij het station vertrekt buslijn 707 als buurtbuzz in de richting van Giessenburg en Boven-Hardinxveld. Deze bus rijdt 1x per uur.

- **Aanbod fiets:** een modaliteit die de auto op de korte en middellange afstanden kan vervangen is de (elektrische) fiets. Met een normale fiets rijdt men tot 7,5 kilometer. Met een elektrische fiets tot 15 kilometer. Het bouwplan faciliteert in een plek om deze (elektrische) fiets veilig en droog te kunnen stallen. Iedere woning beschikt namelijk over zijn eigen interne berging.
- **Doelgroep:** de aan te trekken doelgroep zijn 60-plussers (pensioenontvangers). Onderzoek toont aan (zie bijlage 1) dat een aandeel van deze doelgroep (ca. 18%) de auto wegdoet bij een verhuizing. Het gaat dan vaak om de 2^e auto in het huishouden. Het aanbieden van een deelauto kan deze keuze extra versterken. Echter is de groep 60-plussers over het algemeen minder snel bereid mee te gaan met nieuwe ontwikkelingen zoals een mobiliteitsconcept.

Gezien de stedelijkheidsgraad van de gemeente Hardinxveld-Giessendam, de kwaliteit van alternatieve modaliteiten en de aan te trekken doelgroep hanteert Goudappel de volgende uitgangspunten:

- er wordt 1 deelauto gestald per 30 woningen
- een passende vervangingswaarde is 1 op 5.

Het stallen van 1 deelauto per 30 woningen is gebaseerd op een uitgebreide analyse over de effecten van deelmobiliteit op het autobezit. In bijlage 1 is een samenvatting van deze analyse opgenomen. De vervangingswaarde van 1 op 5 blijkt hieruit conservatief, maar passend bij deze ontwikkeling en locatie. De gemeente Hardinxveld-Giessendam hanteert ook een vervangingswaarde van 1 op 5 en wordt door Goudappel als reëel geacht.

De vervangingswaarde betekent dat per deelauto 5 reguliere parkeerplaatsen minder nodig zijn. De netto reductie in parkeerplaatsen als gevolg van deelmobiliteit bedraagt zodoende 4 parkeerplaatsen per deelauto (de deelauto zelf heeft ook een parkeerplaats nodig). Bij deze ontwikkeling zijn 50 woningen beoogd. Dit is een dergelijk aantal waarbij het aanbieden van twee deelauto's vanuit een aanbieder wel interessant kan zijn. Om de bandbreedte aan te geven wordt voor 2 scenario's de parkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt:

1. het stallen van 1 deelauto (minimum bandbreedte);
2. het stallen van 2 deelauto's. (maximum bandbreedte).

2.2 Resultaat conform gemeentelijk beleid

In tabel 2.2 is de parkeerbehoefte van scenario 1 inclusief een reductie dankzij het stallen van 1 deelauto weergegeven.

functie	aantal woningen	parkeernorm	parkeerbehoefte
woning middelduur (89 m ²)	18	1,8	32,4
woning middelduur (92 m ²)	24	1,8	43,2
woning duur	8	2,0	16,0
subtotaal	50		91,6
te stallen deelauto			+1
reductie door deelauto			-5
totaal	50		88
waarvan bezoekers			15,0

Tabel 2.2: Parkeerbehoefte inclusief stalling van 1 deelauto

Uit tabel 2.2 blijkt dat de parkeerbehoefte conform het gemeentelijke beleid afgerond 92 parkeerplaatsen bedraagt. Hiervan is het bezoekersaandeel 15 parkeerplaatsen. Wanneer er 1 deelauto wordt gestald neemt de parkeerbehoefte af en bedraagt deze afgerond 88 parkeerplaatsen. Het bezoekersaandeel van 15 parkeerplaatsen blijft ongewijzigd. Bij een aanbod van 84 parkeerplaatsen zijn onvoldoende parkeerplaatsen aanwezig voor deze ontwikkeling. Het tekort bedraagt $88 - 84 = 4$ parkeerplaatsen.

De parkeerbehoefte van scenario 2 waarbij 2 deelauto's worden gestald is weergegeven in tabel 2.3.

functie	aantal woningen	parkeernorm	parkeerbehoefte
woning middelduur (89 m ²)	18	1,8	32,4
woning middelduur (92 m ²)	24	1,8	43,2
woning duur	8	2,0	16,0
subtotaal	50		91,6
te stallen deelauto's			+2
reductie door deelauto			-10
totaal	50		84
waarvan bezoekers			15,0

Tabel 2.3: Parkeerbehoefte inclusief stalling van 2 deelauto's

Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte na het inzetten van 2 deelauto's afgerond 84 parkeerplaatsen bedraagt. Het bezoekersaandeel bedraagt 15 parkeerplaatsen. Met een parkeeraanbod van 84 parkeerplaatsen is zodoende voldoende parkeeraanbod aanwezig voor deze ontwikkeling.

3. Exploitatie deelmobiliteit

Om in een deel van de automobilitieitsbehoefte van bewoners te voorzien is de initiatiefnemer voornemens om deelauto's bij de ontwikkeling te stallen. Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten. Uit onderzoek blijkt dat grote veranderingen in persoonlijke levenssfeer, zoals een verhuizing, vaak aanleiding zijn om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen. Het verhuizen naar de nieuwe woningen bij Beau Monde is dan ook bij uitstek een moment ter heroverweging. Het is dus van belang direct aan het begin van het proces, na intreding van de eerste bewoners, het mobiliteitsconcept gereed en bruikbaar te hebben. Voor de invulling van de component deelauto's (mobiliteit) is het dan ook aan te raden een ervaren exploitant in te schakelen en deze zo snel mogelijk aan laten haken.

Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's binnen het complex (of heel dicht op eigen terrein) beschikbaar moeten zijn met een zo minimaal mogelijke loopafstand;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's en andere vormen van deelmobiliteit (deelfietsen, -bakfietsen, etc.);
- voor bewoners een aantrekkelijk product wordt geboden;
- gemak en flexibiliteit worden geboden door het aanbieden van alle modaliteiten in één applicatie.

Van belang is om het concept meteen te starten bij de eerste oplevering van de woningen en dus de toekomstige bewoners voorafgaand door middel van info- en promotiebrochures et cetera te informeren. Tevens kunnen infoavonden georganiseerd worden met uitleg van het product. Gemak en flexibiliteit zijn aanwezig, doordat door één aanbieder via één applicatie meerdere modaliteiten (auto/scooter etc.) wordt aangeboden. De gebruikers kunnen zowel zakelijk als privé de voertuigen boeken, betalen en openen/sluiten. De voertuigen staan bij hun eigen complex en zijn onderdeel van hun woongenot.

Alle kopers/huurders kunnen gebruik maken van het mobiliteitsconcept op basis van gebruikskosten (geen abonnement). De mogelijkheid tot het aangaan van een abonnement dient wel optioneel te zijn voor de gebruiker, waardoor gebruikskosten omlaaggaan.

Een exploitant gaat in de praktijk uit van een ingroeimodel. Een voorwaarde die gesteld dient te worden aan de exploitant is dat deze bij aanvang minstens 2 deelauto's plaatst. Na de ingebruikname van de deelauto's kan het aanbod worden aangepast, mocht het gebruik van de deelauto's aanslaan. Het gebruik wordt na realisatie dan ook geëvalueerd.

De deelauto's worden particulier bezit, wat ook wordt vastgelegd in de vereniging van eigenaren (VVE). Vanaf moment van oplevering dient de VVE het contract met de exploitant over te nemen. De VVE maakt ook verdere afspraken over de voorzetting van de overeenkomst na de verstreken afgesproken periode.

Om verdere invulling in de exploitatie te kunnen bieden is het van belang zo spoedig mogelijk een ervaren exploitant aan te trekken.

4. Conclusie

Goudappel B.V. is gevraagd om de parkeerbehoefte van de ontwikkeling Beau Monde in Hardinxveld-Giessendam te bepalen. Hierbij is de inzet van deelmobiliteit onderzocht.

Goudappel gaat bij het toepassen van een mobiliteitsconcept uit van een vervangingswaarde van 1 op 5 en volgt hiermee de gemeente. Wel wordt het aanbieden van twee deelauto's als reëel gezien, wat resulteert in een reductie van 8 parkeerplaatsen. Dit levert een parkeervraag op van 84 parkeerplaatsen. Met een parkeeraanbod van 84 parkeerplaatsen wordt een sluitende parkeeroplossing aangedragen.

Bij het aanbieden van deelauto's is het van belang deze met name in het complex aan te bieden, variëteit in het aanbod en gemak en flexibiliteit te bieden in bij voorkeur één applicatie. Om verdere invulling te kunnen geven is het van belang zo snel mogelijk een exploitant aan te trekken.

Bijlage 1 Effect deelmobiliteit

Deelauto's - auto's die niet in individueel bezit van de bewoners zijn, maar die met de burens worden gedeeld - hebben een verlagend effect op de parkeervraag. Het faciliteren van een of meer deelauto's kan ervoor zorgen dat nieuwe bewoners geen auto's zullen aanschaffen. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

In deze bijlage volgt een algemene beschrijving van het effect van deelauto's.

Onderzoek naar deelautogebruik

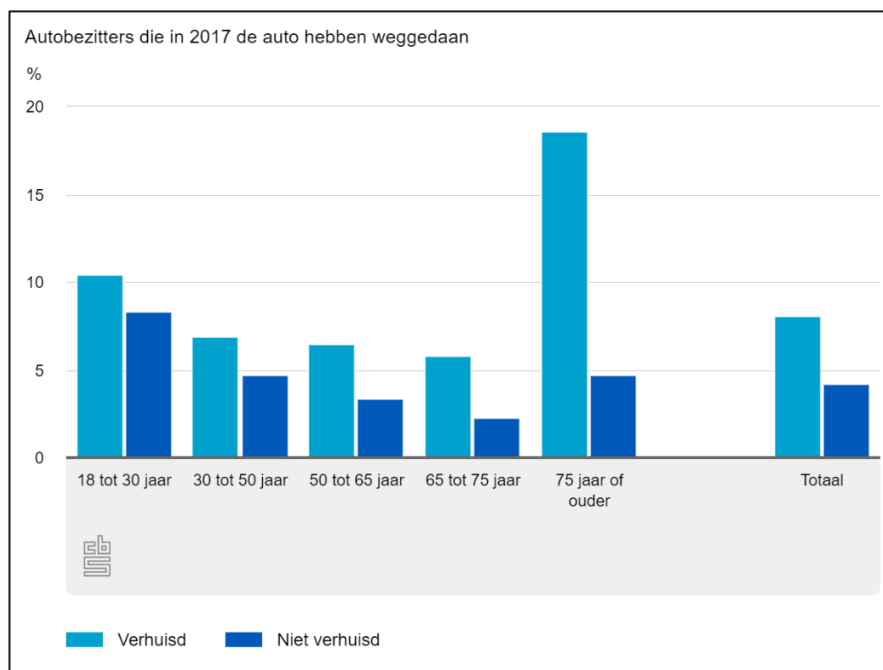
De publicatie 'Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten' uit december 2015 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met ontwikkelingen in binnen- en buitenland, omvang en gebruik van de deelauto, motivaties, ervaringen en voorkeuren, succesfactoren van deelauto-concepten, effecten van autodelen en een blik op de toekomst.

In deze publicatie concludeert het KiM: 'De autodelers in Nederland bezitten nu ruim 30% minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen' (inleiding hoofdstuk 6). Deze conclusie wordt gebaseerd op een aantal elementen. Aan het begin van paragraaf 6.2 staat: 'Sinds respondenten met autodelen zijn gestart, is hun autobezit afgenomen van gemiddeld 0,85 auto's per huishouden naar 0,72 auto's per huishouden (figuur 6.1).' Dit is een afname van 15%.

Vervolgens staat in paragraaf 6.2: 'Een groot deel van het deelautogebruik vormt een alternatief voor de aanschaf van een eigen auto. Dat zegt 20% van de autodelers die huren via een organisatie en 40% van de autodelers die huren via een particulier (figuur 6.2). [...] Bovendien gaf 37% van de mensen die wel een auto hadden, aan een extra auto te hebben gekocht als ze niet waren gaan autodelen. De deelauto vervult voor hen blijkbaar de functie van tweede auto. Van de mensen die voorheen geen auto hadden, zou zonder de deelauto 8% wel een eigen auto hebben gekocht.' Het KiM concludeert daarom: 'Als we ook de niet-waarneembare effecten meenemen, is het autobezit van de respondenten gedaald van 1,08 in het nul-alternatief naar 0,72 auto's per huishouden nu: een daling dus, van 0,36 auto's per huishouden.' En dat is een afname van 33%. Vervolgens worden in paragraaf 6.2 andere onderzoeken aangehaald, waaruit ook een duidelijke daling van het autobezit blijkt.

Nieuwe mobiliteitskeuzen bij veranderingen in de persoonlijke levenssfeer

Het KiM stelt ook 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (paragraaf 6.1). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken. Dit wordt ondersteund door statistieken van het CBS, waaruit blijkt dat mensen de auto vaker wegdoen wanneer zij verhuizen (zie ook figuur B1.1).



Figuur B1.1: Autobezitters die in 2017 de auto hebben weggedaan (bron: CBS)

Het beschikbaar stellen van deelauto's kan juist de stimulans zijn om de eigen auto weg te doen. CROW/KpVV stelt in haar factsheet autodelen dat een deelauto 8 tot 13 auto's vervangt. Daarbij gaat het om 4 tot 6 auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft.

Daarnaast leidt de aanwezigheid van regulering in de omgeving tot een grotere stimulans voor het gebruik van de deelauto. Het is ook belangrijk dat er voldoende deelauto's beschikbaar zijn. Het KiM gaat hier niet op in.

Effect van deelauto's is overal te zien

Het toenemende gebruik van deelauto's in Nederland is te zien in de grote steden, maar ook in minder stedelijke gebieden neemt het aantal deelauto's toe. Het grootste gedeelte van de deelauto's is te danken aan carsharing platforms, waar particulieren hun auto te huur aanbieden. In grote steden zijn er logischerwijs meer auto's beschikbaar en is de kans op een goed functionerend deelautosysteem groter dan in minder stedelijke gebieden. Het succes van deelauto's hangt ook samen met de parkeerdruk in wijken, die over het algemeen hoger is in stedelijke gebieden.

Het CROW noemt een aantal effecten van het toenemende deelautogebruik:

- Deelauto's zijn nieuwer en schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Ook zijn deelauto's vaker elektrisch. Dit heeft tot gevolg dat de uitstoot per gereden kilometer met een deelauto lager zal zijn dan het Nederlands gemiddelde.
- Naast de milieuvoordelen heeft het toenemende deelautogebruik ook tot gevolg dat er ruimte vrijkomt waar anders auto's geparkeerd stonden. Volgens MoMo Car-Sharing vervangt elke deelauto tussen de 4 en 8 personenauto's. Projectontwikkelaars bieden steeds vaker een deelauto aan om het aantal parkeerplaatsen te kunnen verminderen.
- Door de hoge aanschafkosten van een auto is er geen prikkel om bij elke rit een afweging tussen verschillende modaliteiten te maken. Bij autodelen hangen de kosten bijna volledig af van het gebruik en niet van het bezit. Dit heeft tot gevolg dat het gebruik van de fiets (14%) en het openbaar vervoer (trein: 36%, bus: 28%) toeneemt bij het gebruik van een deelauto. De ontwikkeling is ook gelegen op loopafstand van het treinstation Hardinxveld-Giessendam.
- Uit onderzoek blijkt dat elke klassieke deelauto (een eigen vloot deelauto's met vaste parkeerplaats die 24 uur per dag beschikbaar is zonder tussenkomst van een persoon) 15 tot 18 gebruikers heeft.
- Het gebruik van een deelauto is goedkoper voor mensen die weinig rijden (<10.000 km per jaar). Nederlanders rijden gemiddeld 9.000 km per jaar, waardoor er dus een grote groep is waarvoor autodelen een kostenbesparing oplevert.
- Autodelen kan bijdragen aan een vermindering van vervoersarmoede. Niet alle plaatsen zijn even goed met het openbaar vervoer te bereiken, waardoor het gebruik van een auto noodzakelijk kan zijn om de arbeidsmarkt te bereiken. Een deelauto biedt een alternatief voor het kopen van een auto, wat niet voor iedereen een mogelijkheid is.
- Openbaar vervoer en autodelen kunnen elkaar ook complementeren, de eerste en laatste (kilo)meters van een reis met het openbaar vervoer zorgen vaak voor een grote stijging van de reistijd. Een deelauto kan de reistijd met het openbaar vervoer flink verminderen, vooral als de toegang tot een deelauto eenvoudig is (denk bijvoorbeeld aan MaaS).

Deelauto's tot nu toe nog vooral in planvorming

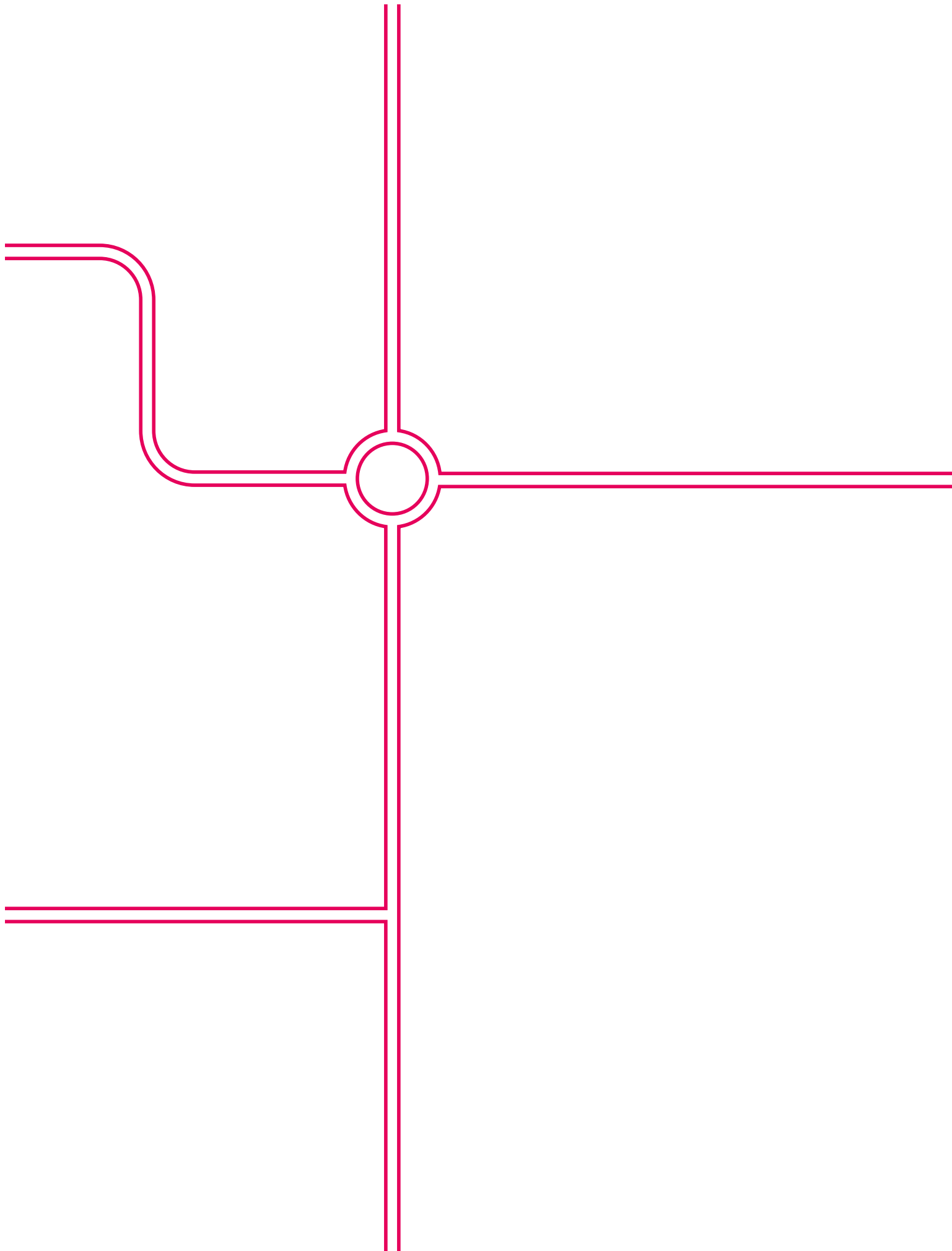
De inzet van deelauto's bij ontwikkelingen gebeurt tot nu toe nog vooral in planvorming en niet alleen in de grote gemeenten, maar ook in plaatsen als Haarlem, Delft, Nieuwegein, Houten en Zeist worden als gevolg van de inzet van deelauto's minder parkeerplaatsen gerealiseerd.

De laatste twee jaar zijn op verschillende locaties ook daadwerkelijk deelauto's geplaatst en in gebruik genomen. Hierdoor ontbreekt het nog aan goede openbare evaluatiedata en effecten over de langere termijn. Door verschillende aanbieders wordt van andere aantallen uitgegaan. Wat wij in onze adviespraktijk tegenkomen, zijn:

- een deelauto vervangt 8 tot 13 auto's (CROW);
- een deelauto vervangt 4 tot 8 personenauto's (MOMO-Carsharing);
- een deelauto vervangt 10 personenauto's (gemeente Eindhoven);
- een deelauto vervangt 13 personenauto's (aanbieder Hely);
- een deelauto vervangt 4 tot 8 privéauto's (aanbieder Mobeazy);
- een deelauto vervangt 5 personenauto's (aanbieder WeDriveSolar);

- een deelauto vervangt 7 personenauto's (evaluatie door Samen Slim Reizen Zeist).

Aan de hand van vorenstaande aannames blijkt dat het gehanteerde uitgangspunt dat 1 deelauto 5 privéauto's vervangt aan de onderkant van de bandbreedte ligt. Dit betekent dat binnen deze studie conservatief is gerekend, zodat er voldoende ruimte is om wisselingen op te vangen of extra deelauto's te plaatsen.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32