

An aerial photograph of a city street grid. A red line with rounded corners highlights a specific area in the lower half of the image, which contains a large parking lot and several buildings. The rest of the image shows a dense residential or commercial area with many smaller buildings and streets.

Stationsomgeving Best

Beoordeling scenario's en
parkeren

Opdrachtgever

Titel rapport

Gemeente Best

Stationsomgeving Best

Kenmerk

Kenmerk opdrachtgever

Datum publicatie

015034.20230808.N.01

651008/43200

8 augustus 2023

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Carlo Bernards

Samir Ajanovic

Projectteam opdrachtgever

Peter Goedhart en Jozé Smits

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 8-8-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Beoordeling scenario's	5
2.1 Omliggende verkeersstructuren	5
2.2 Scenario 1a: Basic Best	13
2.3 Scenario 1b: Basic Best	15
2.4 Scenario 2a: Groene verbinding	17
2.5 Scenario 2b: Groene verbinding	19
2.6 Scenario 3a: Het Stationspark	21
2.7 Scenario 3b: Het Stationspark	23
3. Analyse parkeersituatie	25
3.1 Inleiding	25
3.2 Aanpak en uitgangspunten	26
3.3 Uitwerking parkeerbalans per scenario	28
3.4 Deelmobiliteit	31
Bijlage 1 Isochronenkaarten	36

1. Inleiding

De gemeente Best werkt aan de transformatie van haar stationsgebied. Deze transformatie bestaat grofweg uit twee delen. Aan de westkant is de transformatie van de mobiliteitsknoop voorzien. Aan de oostkant is een verstedelijkingsopgave voorzien, waarbij circa 600 appartementen worden toegevoegd.

Het stationsgebied wordt globaal begrensd door de Hoofdstraat/Oirschotseweg, de begraafplaats, de Molenstraat en de Spoorstraat (Figuur 1). Centraal in het gebied ligt het stationsgebouw. Rond het stationsgebouw ligt een vlakte welke wordt overheerst door parkeerplaatsen en fietsen. Aan de oostkant ligt het terrein van Tapijtcentrum Nederland. Dit terrein vormt samen met aangrenzende percelen het gebied waar de verstedelijkingsopgave voorzien is.



Figuur 1: Ligging stationsgebied Best

De ligging van station Best is uniek. De perrons liggen onder de grond in een lange tunnelconstructie. Dit betekent dat een gedeelte van de mobiliteitsknoop op een tunneldek komt te liggen.

Voor het totale gebied wordt een stedenbouwkundige schets gemaakt. Het stedenbouwkundig bureau 'De Zwarte Hond' is bezig om deze opgave uit te werken. Dit heeft geleid tot zes ruimtelijke scenario's. In deze notitie worden de scenario's voor de Stationsomgeving beoordeeld in relatie tot de omliggende verkeersstructuur. Tevens bevat de notitie een integrale analyse over de toekomstige parkeersituatie.

2. Beoordeling scenario's

In het kader van de ontwikkeling van een plan voor de stationsomgeving zijn zes ruimtelijke scenario's opgesteld. Hierin worden aanpassingen voorgesteld in de ligging van bushalte, parkeerplaatsen en fietsenstalling. Dit leidt tot andere verkeersstructuren binnen het plangebied. Het is van belang dat deze verkeersstructuren aansluiten op de gemeentelijke structuren, nu en in de toekomst

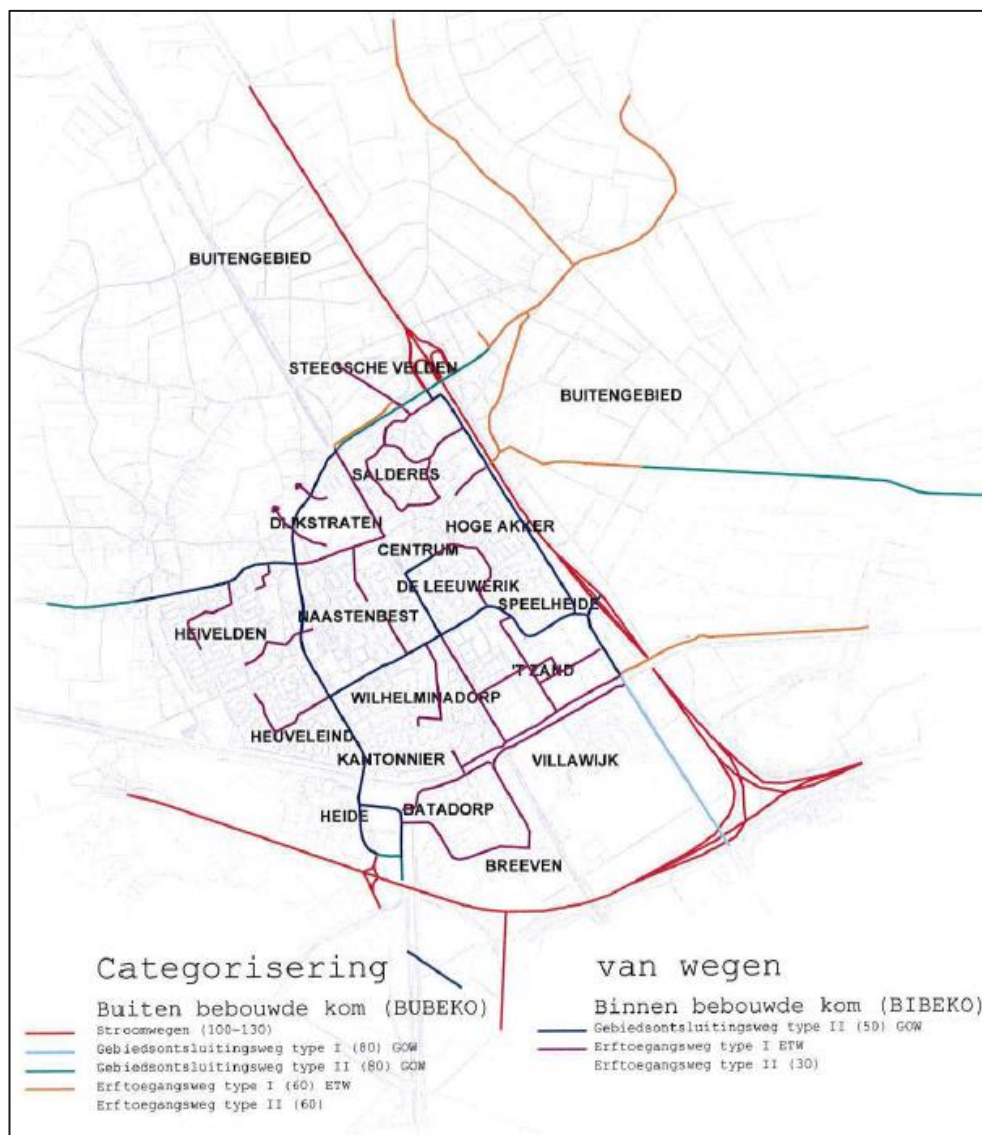
De scenario's worden in dit hoofdstuk naast de omliggende verkeersstructuren gelegd. In welke mate is sprake van het versterken van de verschillende structuren of is juist sprake van een conflict? En leidt een bepaald scenario tot een conflict tussen vervoerswijzen binnen het stationsgebied? Dit zou namelijk kunnen leiden tot onduidelijke en/of verkeersonveilige situaties. Voor elk scenario worden de voor- en nadelen opgesomd. Samen met de reeds beschikbare stedenbouwkundige en financiële beoordeling kan hiermee tot een weloverwogen keuze worden gekomen.

2.1 Omliggende verkeersstructuren

De gemeente Best heeft de huidige en toekomstige verkeersstructuur beschreven in het rapport "Best Mobiel" dat in december 2017 door de gemeenteraad is vastgesteld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de netwerken voor autoverkeer, hulpdiensten en fietsverkeer. Daarnaast is het netwerk voor openbaar vervoer beschikbaar vanuit de bestaande concessie, rekening houdend met nieuwe ontwikkelingen zoals de Brainportlijn. "Best Mobiel" beschrijft ook de wensen rondom de positie van voetgangers in het stationsgebied.

Autoverkeer

Het netwerk voor het autoverkeer is vastgelegd in de wegcategoriseringskaart van de gemeente Best. Figuur 2 geeft deze kaart weer die haar oorsprong vindt in het gemeentelijk verkeer en vervoerplan (GVVP).



Figuur 2: Categorisering wegennet gemeente Best

In de categorisering wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende functies van wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig. De autosnelwegen A58 en A2 zijn in rood aangeduid als 'stroomwegen'. Binnen de bebouwde kom liggen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De maximumsnelheid op een gebiedsontsluitingsweg (donkerblauw) is 50 km/uur. Op erftoegangswegen is dit in principe 30 km/uur (grijs, type II). Een aantal erftoegangswegen (paars, type I) hebben een wijkontsluitende functie waardoor de maximumsnelheid hier 50 km/uur bedraagt.

Figuur 3 geeft de ligging van het stationsgebied weer binnen de autostructuur van Best.

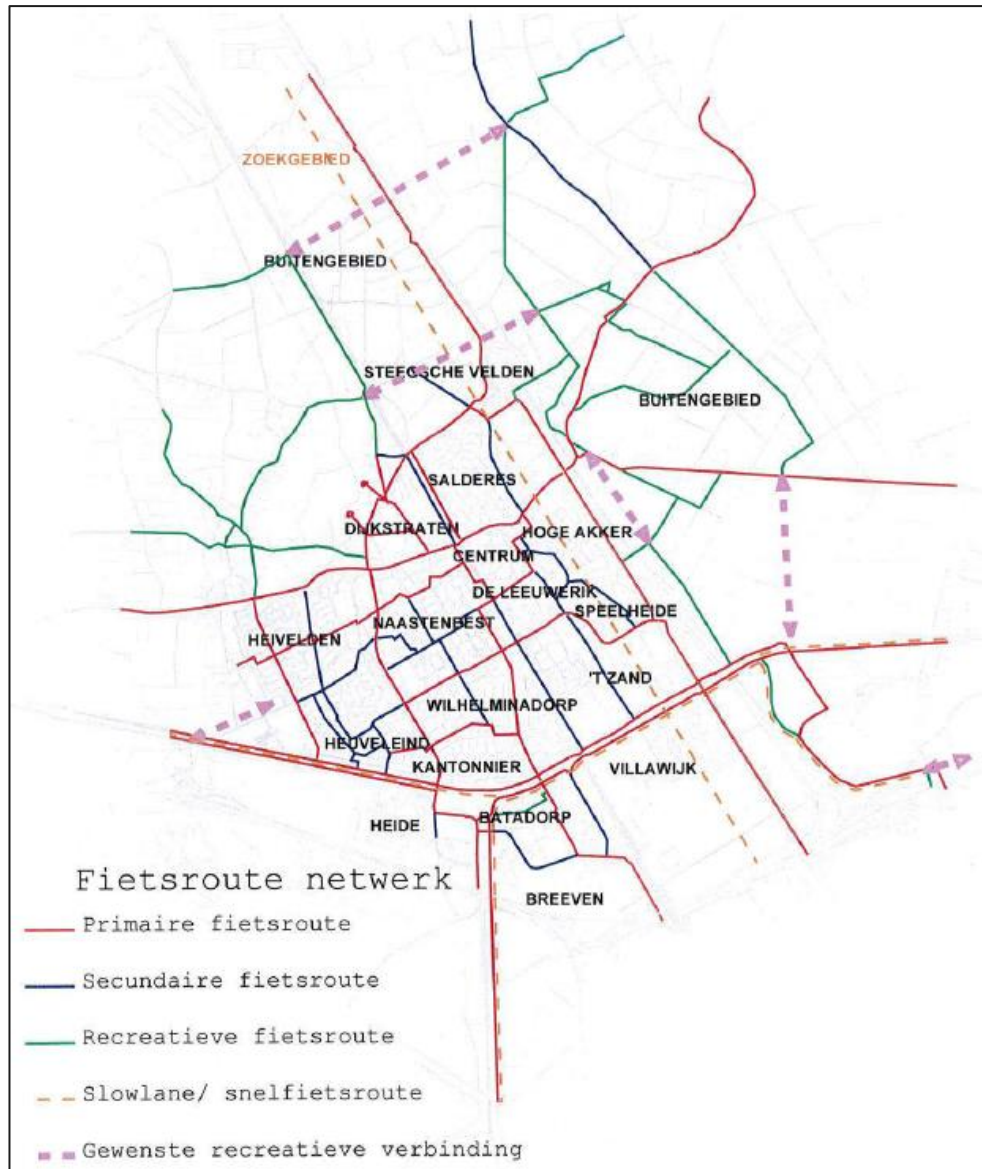


Figuur 3: Ligging stationsgebied binnen autostructuur Best

Aan de noordzijde van het stationsgebied liggen de Oirschotseweg en de Spoorweglaan. Deze wegen zijn erftoegangswegen met een wijkontsluitende functie. Aan de zuidzijde sluit het stationsgebied aan op de gebiedsontsluitingswegen Stationsstraat en Molenstraat.

Fietsverkeer

Het netwerk voor het fietsverkeer is vastgelegd in het fietsroutenetwerk van de gemeente Best. Figuur 4 geeft deze kaart weer.



Figuur 4: Fietsroutenetwerk gemeente Best

In het fietsroutenetwerk wordt binnen de bebouwde kom onderscheid gemaakt tussen primaire en secundaire fietsroutes. Daarnaast liggen er snelfietsroutes en de Slowlane in de gemeente. In het buitengebied liggen een aantal recreatieve fietsroutes maar die zijn voor de stationsomgeving niet relevant.

Figuur 5 geeft de ligging van het stationsgebied weer binnen het fietsnetwerk van Best.



Figuur 5: Ligging stationsgebied binnen fietsroutenetwerk Best

Het stationsgebied wordt voornamelijk ontsloten door primaire fietsroutes. Aan de noordzijde van het stationsgebied liggen de Oirschotseweg/Hoofdstraat en de Spoorweglaan. Via de Trekzaag en de Uitkanter ligt aan de westzijde van het spoor ook een secundaire fietsroute.

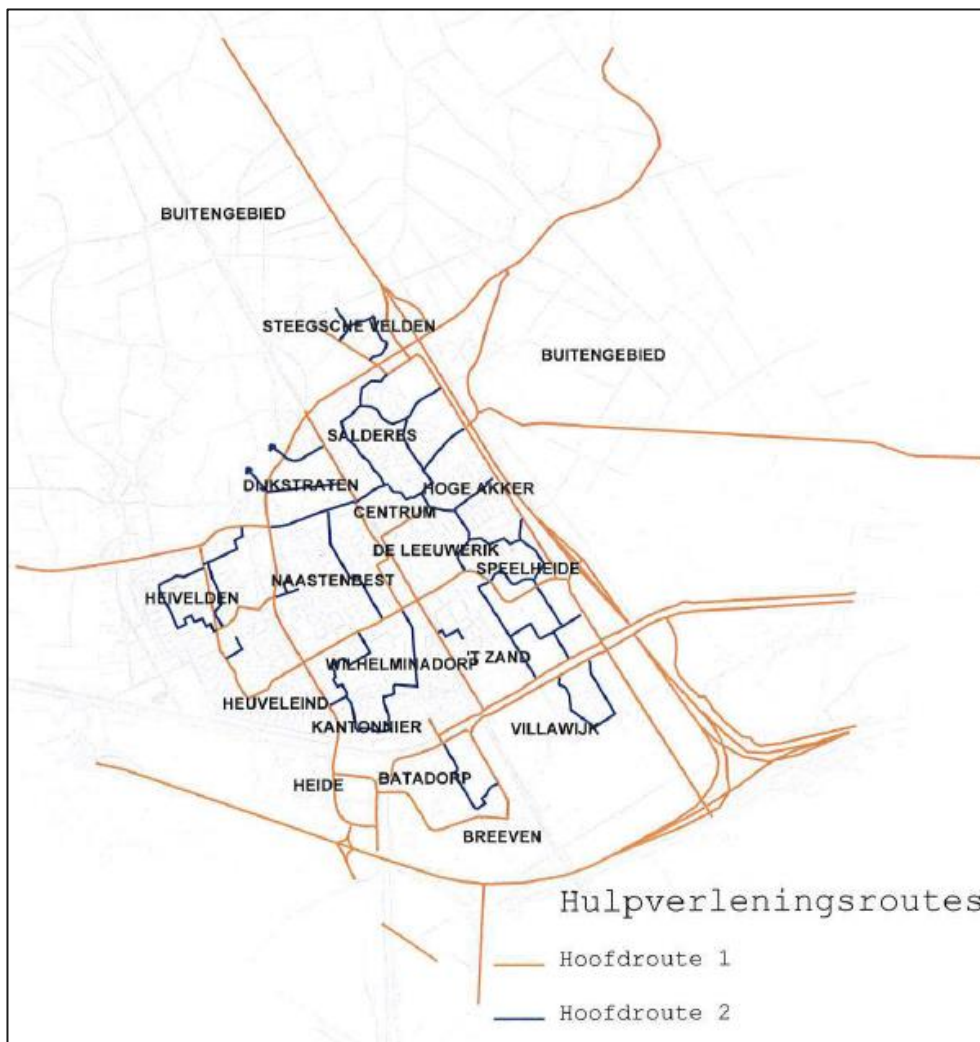
Aan de westzijde van het stationsgebied loopt een primaire fietsroute over de Spoorstraat en de Stationsstraat. De Leeuwerikstraat en de Koningin Emmalaan maken onderdeel uit van een primaire fietsroute aan de zuidzijde van het gebied.



Figuur 7: Brainportlijn (regionale verbindingen)

Hulpdiensten

Het netwerk voor de hulpdiensten is vastgelegd als hulpverleningsroutes. Figuur 8 geeft deze routes op kaart weer.



Figuur 8: Hulpverleningsroutes gemeente Best

Voor de hulpverleningsroutes maakt men onderscheid in hoofdroute 1 en hoofdroute 2. Op basis van de kaart kan worden aangenomen dat hoofdroute 1 van een hogere orde is dan hoofdroute 2. Figuur 9 geeft de ligging van het stationsgebied weer binnen de hulpverleningsroutes.



Figuur 9: Ligging stationsgebied binnen hulpverleningsroutes

De kaart laat zien dat er geen hulpverleningsroutes dwars door het stationsgebied lopen. Voor de invulling van het gebied vormen de hulpverleningsroutes geen belemmering. Aandachtspunt is een onbelemmerde doorgang voor hoofdroute 1 aan de westzijde van het gebied via de Spoorstraat.

Voetgangers

De gemeente Best vindt het belangrijk om prioriteit te geven aan de voetganger. Dit doen ze door locaties op te waarderen waar lopen belangrijk is. Het stationsgebied wordt hierbij specifiek benoemd. De infrastructuur mag geen belemmering zijn voor de 'first and last mile' van verplaatsingen te voet. Een voorbeeld hiervan is goede voetpaden van en naar bushaltes, maar ook oversteekbaarheid is in dit kader een aandachtspunt. Verder zijn bij de inrichting van het gebied obstakelvrije zones van belang zodat kinderwagens, rolstoelen en scootmobielen een vrije doorgang hebben.

2.2 Scenario 1a: Basic Best

Scenario 1a bouwt voort op de bestaande situatie in de stationsomgeving. Hierbij is in de openbare ruimte veel ruimte nodig voor parkeren en verkeer. Daardoor blijft er minder ruimte over voor groen en ontmoeting dan in de andere scenario's. Figuur 10 geeft het scenario op kaart weer.



Figuur 10: Scenario 1a: Basic Best



Autoverkeer

Het autoverkeer van en naar het stationsgebied maakt idealiter gebruik van de wegen van de hoogste orde. In dit geval zijn dit de gebiedsontsluitingswegen Stationsstraat en Molenstraat. Scenario 1a sluit hierop naadloos aan. De parkeervoorzieningen en een deel van de Kiss & Ride zijn aan de zuidzijde gepositioneerd en ontsloten op de route Stationsstraat-Molenstraat. Het grootste deel van het autoverkeer van en naar het stationsgebied wordt daardoor via gebiedsontsluitingswegen afgewikkeld.

De Kiss & Ride aan de noordzijde is ontsloten op de Oirschotseweg en de Spoorweglaan wat past bij de functie erftoegangsweg type I.



Fietsverkeer

Het fietsparkeren vindt plaats in fietsenstallingen die centraal in het stationsgebied liggen. Deze fietsenstallingen worden goed ontsloten via de primaire fietsroute aan de westzijde van het gebied.

Aanvullend op de westelijke fietsroute worden in het gebied extra routes voor langzaam verkeer gecreëerd. Er loopt een oost-westverbinding dwars door het stationsgebied die aan de oostzijde aansluit op het centrum en de primaire fietsroute nabij het Nazarethplein. Aan de oostzijde van het stationsgebied is een extra noord-zuidfietsroute voorzien.



Openbaar vervoer

De bushalte is in dit scenario gesitueerd aan de noordzijde van het gebied. Het sluit aan op de Oirschotseweg en de Hoofdstraat waarover alle buslijnen van het naar het stationsgebied worden ontsloten. Voor een eventuele toekomstige Brainportlijn is een tweede bushalte voorzien aan de zuidzijde van het gebied die wordt aangesloten op de Stationsstraat. Voor incidentele reizigers kan het minder eenduidig zijn wanneer bussen op twee verschillende plekken staan gehalteerd.



Hulpdiensten

Er loopt een hulpverleningsroute aan de westzijde van het gebied via de Spoorstraat die aansluit op de Hoofdstraat. Het ontwerp in scenario 1a lijkt deze route onmogelijk te maken omdat er geen verbinding is voorzien tussen de Spoorstraat aan de zuidzijde en het gedeelte van de Spoorstraat dat plaats biedt aan de bushalte en de Kiss & Ride. Mogelijk is hier alsnog een doorsteek met beweegbare paaltjes te realiseren zodat het scenario alsnog goed scoort.



Voetgangers

Voor het langzaam verkeer worden duidelijke looproutes door het stationsgebied gecreëerd (roze stippellijnen). Deze worden niet doorsneden door infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer. Voldoende obstakelvrije ruimte is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

2.3 Scenario 1b: Basic Best

Ook scenario 1b bouwt voort op de bestaande situatie in de stationsomgeving. Hierbij is in de openbare ruimte veel ruimte nodig voor parkeren en verkeer. Figuur 11 geeft het scenario op kaart weer.



Figuur 11: Scenario 1b: Basic Best



Autoverkeer

Het autoverkeer in scenario 1b maakt net als scenario 1a voornamelijk gebruik van de gebiedsontsluitingswegen Stationsstraat en Molenstraat. De parkeervoorzieningen en een deel van de Kiss & Ride zijn aan de zuidzijde gepositioneerd en ontsloten op de route Stationsstraat-Molenstraat. De Kiss & Ride aan de noordzijde is ontsloten op de Oirschotseweg en de Spoorweglaan wat past bij de functie erftoegangsweg type I.



Fietsverkeer

Het fietsparkeren vindt plaats in fietsenstallingen in de bebouwing aan de oostzijde van het stationsgebied. Deze fietsenstallingen worden via de nieuwe oost-west fietsroute ontsloten op de primaire fietsroute aan de westzijde en de nieuwe noord-zuidroute aan de oostzijde van het gebied.



Openbaar vervoer

De bushalte is in dit scenario gesitueerd aan de noordzijde van het gebied. Het sluit aan op de Oirschotseweg en de Hoofdstraat waarover alle buslijnen van het naar het stationsgebied

worden ontsloten. Voor een eventuele toekomstige Brainportlijn moeten bussen vanuit de Stationsstraat door het gebied rijden. Het nadeel is dat deze bussen de oost-west fietsroute doorkruisen maar het voordeel is dat alle bussen voor de reiziger op één plek zijn te vinden.



Hulpdiensten

Er loopt een hulpverleningsroute aan de westzijde van het gebied via de Spoorstraat die aansluit op de Hoofdstraat. Het ontwerp in scenario 1b lijkt deze route onmogelijk te maken omdat er geen verbinding is voorzien tussen de Spoorstraat aan de zuidzijde en het gedeelte van de Spoorstraat dat plaats biedt aan de bushalte en de Kiss & Ride. Mogelijk is hier alsnog een doorsteek met beweegbare paaltjes te realiseren zodat het scenario alsnog goed scoort.



Voetgangers

Voor het langzaam verkeer worden duidelijke looproutes door het stationsgebied gecreëerd (roze stippellijnen). Deze wordt doorsneden door infrastructuur voor de Brainportlijn. Dit vereist aandacht bij het komen tot een verkeersveilig ontwerp. Ook hier is voldoende obstakelvrije ruimte een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

2.4 Scenario 2a: Groene verbinding

In Scenario 2a wordt een half-verdiept parkeerterrein in twee lagen aan de Spoorstraat gerealiseerd. Hierdoor ontstaat in het gebied meer ruimte voor groen. In dit scenario ligt het busstation aan de zuidzijde. Figuur 12 geeft het scenario op kaart weer.



Figuur 12: Scenario 2a: Groene verbinding



Autoverkeer

Het autoverkeer in scenario 2a maakt voornamelijk gebruik van de gebiedsontsluitingswegen Stationsstraat en Molenstraat. De parkeervoorzieningen en een deel van de Kiss & Ride zijn aan de zuidzijde gepositioneerd en ontsluiten op de route Stationsstraat-Molenstraat. De Kiss & Ride aan de noordzijde is ontsloten op de Oirschotseweg en de Spoorweglaan wat past bij de functie erftoegangsweg type I.



Fietsverkeer

Het fietsparkeren vindt plaats in een fietsenstalling in het noordelijk deel van het stationsgebied. Deze fietsenstalling ligt aan de nieuwe noord-zuidroute aan de oostzijde van het gebied en sluit vervolgens aan op de primaire fietsroute langs de Hoofdstraat. De nieuwe oost-west fietsroute zorgt ervoor dat ook een goede aansluiting wordt gerealiseerd op de fietsstructuur in het westelijk deel van Best.



Openbaar vervoer

De bushalte is in dit scenario gesitueerd aan de zuidzijde van het gebied. Het sluit aan op de Stationsstraat en de Molenstraat. Feitelijk moeten alle buslijnen hierdoor van route veranderen. De woonstraten rondom het stationsgebied zijn minder geschikt als busroute. Figuur 13 laat het wegprofiel van de Rembrandtlaan zien.



Figuur 13: Wegprofiel Rembrandtlaan

Wanneer de bussen niet door de woonstraten kunnen rijden, lijken de Ringweg en de Willem de Zwijgerweg het meest logische alternatief. Dit zorgt ervoor dat bussen uit de richting Oirschot moeten omrijden. Bussen vanuit het oosten kunnen de rit naar het station moeilijk combineren met het halteren in het centrum. Mogelijk gaat dit zodoende ten kostte van de bushaltes in het centrum. Voor een eventuele toekomstige Brainportlijn ligt het busstation overigens wel op de juiste plek aan de zuidzijde.



Hulpdiensten

Er loopt een hulpverleningsroute aan de westzijde van het gebied via de Spoorstraat die aansluit op de Hoofdstraat. Het ontwerp in scenario 2a is deze route onmogelijk omdat er geen verbinding is voorzien tussen de Spoorstraat aan de zuidzijde en de Hoofdstraat aan de noordzijde.



Voetgangers

Voor langzaam verkeer worden duidelijke looproutes door het stationsgebied gecreëerd (roze stippellijnen). Deze worden niet doorsneden door infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer. Voldoende obstakelvrije ruimte is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

2.5 Scenario 2b: Groene verbinding

Ook in scenario 2b wordt een half-verdiept parkeerterrein in twee lagen aan de Spoorstraat gerealiseerd. Hierdoor ontstaat in het gebied meer ruimte voor groen. In dit scenario ligt het busstation aan de zuidzijde. Figuur 14 geeft het scenario op kaart weer.



Figuur 14: Scenario 2b: Groene verbinding



Autoverkeer

Het autoverkeer in scenario 2b maakt voornamelijk gebruik van de gebiedsontsluitingswegen Stationsstraat en Molenstraat. De parkeervoorzieningen en een deel van de Kiss & Ride zijn aan de zuidzijde gepositioneerd en ontsluiten op de route Stationsstraat-Molenstraat. De Kiss & Ride aan de noordzijde is ontsloten op de Oirschotseweg en de Spoorweglaan wat past bij de functie erftegangsweg type I.



Fietsverkeer

Het fietsparkeren vindt plaats in een fietsenstalling in gebouwen aan de oostzijde van het stationsgebied. Deze fietsenstalling ligt aan de nieuwe oost-westroute en noord-zuidroute aan de oostzijde van het gebied en sluit vervolgens aan op de primaire fietsroute langs de Hoofdstraat. Ook wordt een goede aansluiting gerealiseerd op de fietsstructuur in het westelijk deel van Best.



Openbaar vervoer

De bushalte is in dit scenario gesitueerd aan de zuidzijde van het gebied. Het sluit aan op de Stationsstraat en de Molenstraat. Feitelijk moeten alle buslijnen hierdoor van route

veranderen. De woonstraten rondom het stationsgebied zijn minder geschikt als busroute. Zie Figuur 13 eerder in deze notitie met het wegprofiel van de Rembrandtlaan. Wanneer de bussen niet door de woonstraten kunnen rijden, lijken de Ringweg en de Willem de Zwijgerweg het meest logische alternatief. Dit zorgt ervoor dat bussen uit de richting Oirschot moeten omrijden. Bussen vanuit het oosten kunnen de rit naar het station moeilijk combineren met het halteren in het centrum. Mogelijk gaat dit zodoende ten kostte van de bushaltes in het centrum. Voor een eventuele toekomstige Brainportlijn ligt het busstation overigens wel op de juiste plek aan de zuidzijde.



Hulpdiensten

Er loopt een hulpverleningsroute aan de westzijde van het gebied via de Spoorstraat die aansluit op de Hoofdstraat. Het ontwerp in scenario 2b is deze route onmogelijk omdat er geen verbinding is voorzien tussen de Spoorstraat aan de zuidzijde en de Hoofdstraat aan de noordzijde.



Voetgangers

Voor langzaam verkeer worden duidelijke looproutes door het stationsgebied gecreëerd (roze stippellijnen). Deze worden niet doorsneden door infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer. Voldoende obstakelvrije ruimte is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

2.6 Scenario 3a: Het Stationspark

In scenario 3a wordt een 'parkeerhub' (garage) van drie lagen bij de Spoorstraat aan de noordzijde gerealiseerd. Hierdoor ontstaat aan de zuidzijde veel ruimte voor groen. In dit scenario ligt het busstation ook aan de zuidzijde. Figuur 15 geeft het scenario op kaart weer.



Figuur 15: Scenario 3a: Het Stationspark



Autoverkeer

Het autoverkeer in scenario 3a maakt deels gebruik van de gebiedsontsluitingswegen Stationsstraat en Molenstraat. De parkeervoorzieningen voor bewoners en een deel van de Kiss & Ride worden via de zuidzijde ontsloten op de route Stationsstraat-Molenstraat. De Kiss & Ride aan de noordzijde is ontsloten op de Oirschotseweg en de Spoorweglaan wat past bij de functie erftoegangsweg type I. Het ontsluiten van de parkeerhub aan de noordzijde op deze route is vanwege de lagere verkeersfunctie minder gewenst maar acceptabel.



Fietsverkeer

Het fietsparkeren vindt plaats in een fietsenstalling in gebouwen aan de oostzijde van het stationsgebied. Deze fietsenstalling ligt aan de nieuwe oost-westroute en noord-zuidroute aan de oostzijde van het gebied en sluit vervolgens aan op de primaire fietsroute langs de Hoofdstraat. Ook wordt een goede aansluiting wordt gerealiseerd op de fietsstructuur in het westelijk deel van Best.



Openbaar vervoer

De bushalte is in dit scenario gesitueerd aan de zuidzijde van het gebied. Het sluit aan op de Stationsstraat en de Molenstraat. Feitelijk moeten alle buslijnen hierdoor van route veranderen. De woonstraten rondom het stationsgebied zijn minder geschikt als busroute. Zie ook het eerdere Figuur 13 met het wegprofiel van de Rembrandtlaan. Wanneer de bussen niet door de woonstraten kunnen rijden, lijken de Ringweg en de Willem de Zwijgerweg het meest logische alternatief.

Dit zorgt ervoor dat bussen uit de richting Oirschot moeten omrijden. Bussen vanuit het oosten kunnen de rit naar het station moeilijk combineren met het halteren in het centrum. Mogelijk gaat dit zodoende ten kostte van de bushaltes in het centrum. Voor een eventuele toekomstige Brainportlijn ligt het busstation overigens wel op de juiste plek aan de zuidzijde.



Hulpdiensten

Er loopt een hulpverleningsroute aan de westzijde van het gebied via de Spoorstraat die aansluit op de Hoofdstraat. Het ontwerp in scenario 3a is deze route onmogelijk omdat er geen verbinding is voorzien tussen de Spoorstraat aan de zuidzijde en de Hoofdstraat aan de noordzijde.



Voetgangers

Voor langzaam verkeer worden duidelijke looproutes door het stationsgebied gecreëerd (roze stippellijnen). Deze wordt doorsneden door gemotoriseerd verkeer dat vanaf de zuidzijde naar de Kiss & Ride naast het stationsgebouw rijdt. Deze doorsnijding scoort slechter dan een doorsnijding met de Brainportlijn. Enerzijds is de verwachting dat de Brainportlijn minder passerende bussen geeft dan het aantal auto's van en naar de Kiss & Ride. Anderzijds wordt verwacht dat professionele chauffeurs meer oog hebben voor kruisende fietsers dan automobilisten. Voldoende obstakelvrije ruimte is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

2.7 Scenario 3b: Het Stationspark

In scenario 3b wordt een 'parkeerhub' (garage) van vijf of zes lagen aan de kant van het kerkhof gerealiseerd. Hierdoor ontstaat rondom het station veel ruimte voor groen. In dit scenario ligt het busstation aan de zuidzijde. Figuur 15 geeft het scenario op kaart weer.



Figuur 16: Scenario 3b: Het Stationspark



Autoverkeer

Het autoverkeer in scenario 3b maakt voornamelijk gebruik van de gebiedsontsluitingswegen Stationsstraat en Molenstraat. De parkeervoorzieningen en een deel van de Kiss & Ride worden via de zuidzijde ontsloten op de route Stationsstraat-Molenstraat. De Kiss & Ride aan de noordzijde is ontsloten op de Oirschotseweg en de Spoorweglaan wat past bij de functie erftoegangsweg type I.



Fietsverkeer

Het fietsparkeren vindt plaats in een fietsenstalling in gebouwen aan de oostzijde van het stationsgebied. Deze fietsenstalling ligt aan de nieuwe oost-westroute en noord-zuidroute aan de oostzijde van het gebied en sluit vervolgens aan op de primaire fietsroute langs de Hoofdstraat. Ook wordt een goede aansluiting wordt gerealiseerd op de fietsstructuur in het westelijk deel van Best.



Openbaar vervoer

De bushalte is in dit scenario gesitueerd aan de zuidzijde van het gebied. Het sluit aan op de Stationsstraat en de Molenstraat. Feitelijk moeten alle buslijnen hierdoor van route

veranderen. De woonstraten rondom het stationsgebied zijn minder geschikt als busroute (zie Figuur 13, Rembrandtlaan).

Wanneer de bussen niet door de woonstraten kunnen rijden, lijken de Ringweg en de Willem de Zwijgerweg het meest logische alternatief. Dit zorgt ervoor dat bussen uit de richting Oirschot moeten omrijden. Bussen vanuit het oosten kunnen de rit naar het station moeilijk combineren met het halteren in het centrum. Mogelijk gaat dit zodoende ten kostte van de bushaltes in het centrum. Voor een eventuele toekomstige Brainportlijn ligt het busstation overigens wel op de juiste plek aan de zuidzijde.



Hulpdiensten

Er loopt een hulpverleningsroute aan de westzijde van het gebied via de Spoorstraat die aansluit op de Hoofdstraat. Het ontwerp in scenario 3a is deze route onmogelijk omdat er geen verbinding is voorzien tussen de Spoorstraat aan de zuidzijde en de Hoofdstraat aan de noordzijde.



Voetgangers

Voor langzaam verkeer worden duidelijke looproutes door het stationsgebied gecreëerd (roze stippellijnen). Deze worden niet doorsneden door gemotoriseerd verkeer. Voldoende obstakelvrije ruimte is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

3. Analyse parkeersituatie

3.1 Inleiding

De zes scenario's lossen de parkeerbehoefte op verschillende manieren op in het plangebied. Zo zijn in scenario 1a en 1b vooral veel parkeerplaatsen aanwezig (vergelijkbaar met de huidige situatie) om iedere doelgroep te voorzien in een 'eigen' parkeerterrein. In scenario 2a en 2b wordt meer gestuurd op collectieve parkeervoorzieningen met dubbelgebruik, waardoor de parkeercapaciteit efficiënter wordt benut. In deze scenario's is dat voornamelijk tussen de P+R-reizigers en de bezoekers van de nieuwe woningen en commerciële functies. In scenario 3b wordt volledig aangestuurd op één centrale parkeervoorziening waarin volledig dubbelgebruik mogelijk is om de parkeercapaciteit maximaal te benutten.

De gevolgen voor de benodigde parkeercapaciteit is hierna nader inzichtelijk gemaakt. Op basis van de uitkomsten kan een voorkeursscenario worden gekozen vanuit het oogpunt parkeren, al dan niet in relatie tot stedenbouw.

Het functieprogramma voor de nieuwbouw bestaat uit circa 600 appartementen in verschillende maten. In de plinten van de gebouwen komt ruimte voor commerciële functies, waarschijnlijk in de vorm van detailhandel. Een overzicht van het (voorlopig) beoogde functieprogramma is weergegeven in Tabel 3.1.

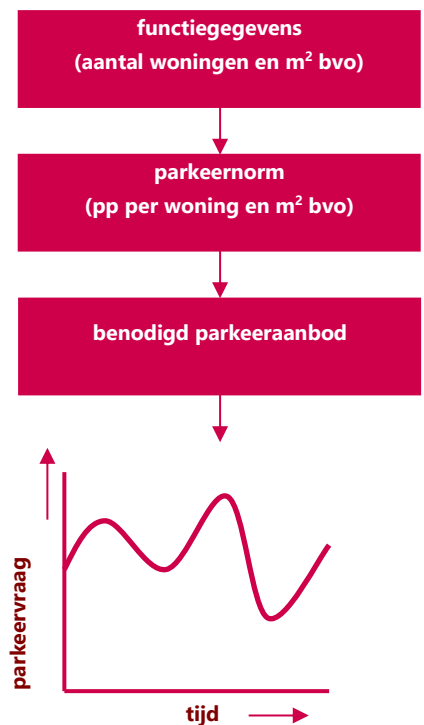
functie	omvang	eenheid
appartement, sociale huur (55 m ² gbo)	240	woningen
appartement, middeldure huur/koop (69 m ² gbo)	180	woningen
appartement, vrije sector (90 m ² gbo)	120	woningen
appartement, vrije sector (110 m ² gbo)	30	woningen
appartement, vrije sector (130 m ² gbo)	30	woningen
commerciële ruimte	2.500	m ² bvo

Tabel 3.1: (voorlopig) beoogde functieprogramma

3.2 Aanpak en uitgangspunten

Voor de ontwikkeling van het stationsgebied is het benodigde parkeeraanbod berekend door het functieprogramma (aantal woningen en vierkante meters overige functies) te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning of m² bvo). De gemeente Best heeft haar parkeernormen opgenomen in de 'Nota Parkeernormen 2022'. Verschillende doelgroepen en functies hebben niet op dezelfde momenten evenveel parkeerplaatsen benodigd. Zo kennen bewoners de hoogste aanwezigheid gedurende de nacht en genereren de commerciële functies op zaterdag overdag veel parkeervraag.

Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. De parkeerplaatsen die worden gerealiseerd bij de ontwikkeling kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt, dit heet dubbelgebruik. Met de aanwezigheidspercentages worden de mogelijkheden van dubbelgebruik bepaald. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen mag worden toegepast als de parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden door twee of meer functies. In figuur 3.1 is de berekening van het benodigde parkeeraanbod schematisch weergegeven.



Figuur 3.1: Schematische weergave berekening benodigd parkeeraanbod

Parkeernormen

Het benodigde parkeeraanbod is berekend door de functies uit tabel 3.1 te vermenigvuldigen met de bijbehorende gemeentelijke parkeernormen. In deze studie is uitgegaan van de parkeernormen uit de 'Nota parkeernormen 2022'. In haar parkeerbeleid maakt de gemeente Best onderscheid naar ligging binnen de gemeente. Deze ontwikkeling is gesitueerd in het 'Stationsgebied'. In dit gebied zijn de parkeernormen door de aanwezigheid van goede alternatieven voor de auto en de nabijheid van voorzieningen lager dan in andere delen van de gemeente. De parkeernormen die zijn gehanteerd per functie zijn weergegeven in Tabel 3.2.

Functie	functie in beleid	parkeernorm
appartement, sociale huur (50 m ² gbo)	sociale huurappartement tot 50 m ² gbo	0,7
appartement, middeldure huur/koop (69 m ² gbo)	vrije sector huur/koopappartement 50-70 m ² gbo	0,7
appartement, vrije sector (90 m ² gbo)	vrije sector huur/koopappartement 70-110 m ² gbo	0,9
appartement, vrije sector (110 m ² gbo)	vrije sector huur/koopappartement 70-110 m ² gbo	0,9
appartement, vrije sector (130 m ² gbo)	vrije sector huur/koopappartement vanaf 110 m ² gbo	1,2
bezoekers woningen	bezoekers woningen	0,2
commerciële ruimte	detailhandel	2,8

Tabel 3.2: Gehanteerde parkeernormen conform gemeentelijk beleid

Aanwezigheidspercentages

Omdat niet alle functies op hetzelfde moment eenzelfde aanwezigheid kennen is het mogelijk dat bijvoorbeeld bezoekers- en woonfuncties gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen. Om rekening te houden met dit effect worden aanwezigheidspercentages toegepast. In tabel 3.3 zijn de relevante aanwezigheidspercentages voor de ontwikkeling van het stationsgebied weergegeven.

functiegroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
bezoekers woningen	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%	0% ¹
NS-station	100%	100%	30%	5%	65% ²	30%	65%
deelauto's	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 3.3: Gehanteerde aanwezigheidspercentages conform gemeentelijk beleid

Aanwezigheidspercentages NS-station

Voor de P+R-gebruikers van het NS-station zijn geen aanwezigheidspercentages beschikbaar/bekend. Daarom zijn de aanwezigheidspercentages gebaseerd op de daadwerkelijk gemeten parkeerbezetting uit het parkeeronderzoek van Groenlicht uit 2019. Hierin is enkel de bezetting gemeten van de parkeerders uit Best, Oirschot, Sint-Oedenrode en Son en Breugel. Zodoende is de parkeerbezetting gebaseerd op de doelgroep voor wie het parkeerterrein ook bedoeld is in de toekomstige situatie (exclusief luchthavenreizigers en parkeerders uit de rest van Nederland). In de avonden zijn geen parkeerdrukmetingen uitgevoerd, hier is zodoende uitgegaan van aannames (30%).

Parkeerplaatsen NS-station

Op dit moment zijn er ruim 500 parkeerplaatsen beschikbaar in de directe omgeving van station Best. Uit onderzoek is gebleken dat circa de helft wordt gebruikt door mensen die niet uit Best of omliggende gemeenten komen. Zo wordt het terrein onder andere gebruikt door luchthavenreizigers die hier gratis langparkeren en vervolgens met de bus naar Eindhoven Airport gaan.

In 2023 is een integraal handelingsperspectief³ vastgesteld voor OV-knooppunt Best. Hierin is samen met NS, ProRail en de gemeente Best vastgelegd dat het parkeerterrein bij het station idealiter alleen gebruikt wordt door inwoners van Best en aangrenzende gemeenten zonder station (Oirschot, Sint-Oedenrode en Son en Breugel). NS heeft aangegeven circa 200 parkeerplaatsen nodig te hebben voor de P+R-voorziening. Hierin is al rekening gehouden met een lichte groei van het aantal P+R-reizigers naar de toekomst toe.

¹ Indien op zondag geopend is het aanwezigheidspercentage op zondagmiddag 100%.

² Voor het NS-station is als percentage 65% gehanteerd in plaats van 75%. De verwachting is dat betaald parkeren ervoor zorgt dat station Best als overstaphub voor (winkelend) publiek naar de omliggende steden minder interessant wordt.

³ OV-knooppunten van de toekomst: een Integraal Handelingsperspectief, station Best, maart 2023.

Zodoende moet bij de uitwerking van het plan voor de stationsontwikkeling rekening gehouden worden met 200 parkeerplaatsen voor de P+R.

Deelmobiliteit

De gemeente Best heeft in haar parkeernormennota beleidsregels opgesteld over het gebruik van deelmobiliteit bij locatieontwikkeling. Omdat het niet past om bij de grootschalige gebiedsontwikkeling traditioneel om te gaan met parkeren, wordt de inzet van deelmobiliteit gestimuleerd. Hiervoor hanteert de gemeente Best in het stationsgebied de volgende regels:

- De parkeerbehoefte van bewoners mag met maximaal 20% gereduceerd worden;
- Voor iedere 20 woningen dient één deelauto te worden gestald.

SDK Vastgoed is als ontwikkelaar van de woningen ook voornemens om deelmobiliteit toe te passen in het stationsgebied. Met een aantal van 600 appartementen zouden er zodoende maximaal 30 deelauto's (600 / 20) gestald kunnen worden.

3.3 Uitwerking parkeerbalans per scenario

Zonder dubbelgebruik

De parkeerbalans van het scenario zonder dubbelgebruik (iedereen heeft een eigen parkeerplaats) is weergegeven in tabel 3.4.

functie	omvang	eenheid	parkeernorm	parkeerbehoefte
appartement, sociale huur (55 m ² gbo)	240	woningen	0,7	168
appartement, middeldure huur/koop (69 m ² gbo)	180	woningen	0,7	126
appartement, vrije sector (90 m ² gbo)	120	woningen	0,9	108
appartement, vrije sector (110 m ² gbo)	30	woningen	0,9	27
appartement, vrije sector (130 m ² gbo)	30	woningen	1,2	36
bezoekers woningen	600	woningen	0,2	120
subtotaal woningen	600	woningen		585
reductie deelmobiliteit (-20%)				-93
aantal deelauto's				30
totaal woningen incl. deelmobiliteit				522
commerciële ruimte	2.500	m ² bvo	2,8	70
NS-station				200
totaal ontwikkeling incl. deelmobiliteit				792

Tabel 3.4: Parkeerbalans stationsgebied zonder dubbelgebruik

Uit de tabel blijkt dat de totale parkeerbehoefte voor het stationsgebied circa 792 parkeerplaatsen bedraagt. Hiervan zijn 200 parkeerplaatsen bedoeld voor de P+R, 70 parkeerplaatsen voor de commerciële ruimte en het overige deel voor de woningen (inclusief 30 deelauto's).

Dubbelgebruik tussen bezoekers woningen en commerciële ruimte

De parkeerbalans van het scenario met dubbelgebruik tussen de bezoekers van de woningen en de commerciële ruimte is weergegeven in tabel 3.5.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartement, sociale huur (55 m ² gbo)	168	168	168	168	168	168	168
appartement, middeldure huur/koop (69 m ² gbo)	126	126	126	126	126	126	126
appartement, vrije sector (90 m ² gbo)	108	108	108	108	108	108	108
appartement, vrije sector (110 m ² gbo)	27	27	27	27	27	27	27
appartement, vrije sector (130 m ² gbo)	36	36	36	36	36	36	36
bezoekers woningen	12	24	96	0	72	120	84
subtotaal woningen	477	489	561	465	537	585	549
reductie deelmobiliteit (-20%)	-93	-93	-93	-93	-93	-93	-93
aantal deelauto's	30	30	30	30	30	30	30
totaal woningen incl. deelmobiliteit	414	426	498	402	474	522	486
commerciële ruimte	21	42	7	0	70	0	0
NS-station	200	200	200	200	200	200	200
totaal ontwikkeling incl. deelmobiliteit	635	668	705	602	744	722	686

Tabel 3.5: Parkeerbalans stationsgebied met dubbelgebruik tussen de bezoekers van woningen en de commerciële ruimte

Uit de parkeerbalans blijkt dat er op het maatgevende moment in totaal 744 parkeerplaatsen benodigd zijn. Dat zijn circa 50 parkeerplaatsen minder dan wanneer helemaal geen dubbelgebruik wordt toegepast.

Dubbelgebruik tussen bezoekers woningen, commerciële ruimte en P+R

De parkeerbalans van het scenario met dubbelgebruik tussen de bezoekers van de woningen en de commerciële ruimte is weergegeven in tabel 3.6.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartement, sociale huur (55 m ² gbo)	168	168	168	168	168	168	168
appartement, middeldure huur/koop (69 m ² gbo)	126	126	126	126	126	126	126
appartement, vrije sector (90 m ² gbo)	108	108	108	108	108	108	108
appartement, vrije sector (110 m ² gbo)	27	27	27	27	27	27	27
appartement, vrije sector (130 m ² gbo)	36	36	36	36	36	36	36
bezoekers woningen	12	24	96	0	72	120	84
subtotaal woningen	477	489	561	465	537	585	549
reductie deelmobiliteit (-20%)	-93	-93	-93	-93	-93	-93	-93
aantal deelauto's	30	30	30	30	30	30	30
totaal woningen incl. deelmobiliteit	414	426	498	402	474	522	486
commerciële ruimte	21	42	7	0	70	0	0
NS-station	200	200	60	20	130	60	130
totaal ontwikkeling incl. deelmobiliteit	635	668	565	422	674	582	616

Tabel 3.6: Parkeerbalans stationsgebied met dubbelgebruik tussen de bezoekers van woningen, de commerciële ruimte en de P+R

Uit de parkeerbalans blijkt dat er op het maatgevende moment in totaal 674 parkeerplaatsen benodigd zijn.

Volledig dubbelgebruik

De parkeerbalans van het scenario met volledig dubbelgebruik is weergegeven in tabel 3.7.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartement, sociale huur (55 m ² gbo)	84	84	151	168	101	134	118
appartement, middeldure huur/koop (69 m ² gbo)	63	63	113	126	76	101	88
appartement, vrije sector (90 m ² gbo)	54	54	97	108	65	86	76
appartement, vrije sector (110 m ² gbo)	14	14	24	27	16	22	19
appartement, vrije sector (130 m ² gbo)	18	18	32	36	22	29	25
bezoekers woningen	12	24	96	0	72	120	84
subtotaal woningen	245	257	515	465	351	492	410
reductie deelmobiliteit (-20%)	-47	-47	-84	-93	-56	-74	-65
aantal deelauto's	30	30	30	30	30	30	30
totaal woningen incl. deelmobiliteit	228	240	461	402	325	448	374
commerciële ruimte	21	42	7	0	70	0	0
NS-station	200	200	60	20	130	60	130
totaal ontwikkeling incl. deelmobiliteit	449	482	528	422	525	508	504

Tabel 3.7: Parkeerbalans stationsgebied met volledig dubbelgebruik

Uit de parkeerbalans blijkt dat er op het maatgevende moment in totaal 528 parkeerplaatsen benodigd zijn.

Conclusie

In tabel 3.8 is een overzicht weergegeven van de verschillende scenario's en de bijbehorende effecten op de parkeerbehoefte.

scenario	parkeerbehoefte
geen dubbelgebruik	792 parkeerplaatsen
dubbelgebruik tussen bezoekers woningen en commerciële ruimte	744 parkeerplaatsen
dubbelgebruik tussen bezoekers woningen, commerciële ruimte en P+R	674 parkeerplaatsen
volledig dubbelgebruik	528 parkeerplaatsen

Tabel 3.8: Overzicht parkeerbehoefte per scenario

Het scenario met de laagste parkeerbehoefte is bij volledig dubbelgebruik met 528 parkeerplaatsen voor het hele gebied. Hier wordt ook de meeste winst behaald door ook de bewoners van woningen mee te nemen in het dubbelgebruik. Bij de andere scenario's is de winst aan parkeerplaatsen relatief kleiner.

3.4 Deelmobiliteit

Zoals weergegeven in de parkeerbalansen in hoofdstuk 3.3 mogen er dankzij de inzet van deelmobiliteit circa 93 parkeerplaatsen minder gerealiseerd worden. Om deze reductie mogelijk te maken zijn wel 30 deelauto's benodigd, waardoor er per 20 woningen één deelauto beschikbaar is. Hierna wordt nader ingegaan op de effecten en potentie van deelmobiliteit in het algemeen, en specifiek voor het stationsgebied in Best.

Onderzoek naar deelautogebruik

De publicatie 'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: Ontwikkelingen, effecten en potentie' uit oktober 2021 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met het aanbod, het gebruik, de effecten en de potentie van deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland.

In deze publicatie concludeert het KiM: *Het autobezit van autodelers die incidenteel een deelauto gebruiken (5 keer per jaar of minder) via een B2C-platform⁴ [ruim de helft van het totaal B2C-autodelers], is afgenomen met gemiddeld 27% ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. Bij frequentere B2C-autodelers neemt het autobezit sterker af. Het KiM schat een afname van 61% bij mensen die een deelauto 5-30 keer per jaar gebruiken tot een afname van 70% bij mensen die een deelauto meer dan 30 keer per jaar gebruiken.*

Deze conclusie is gebaseerd op een aantal elementen. In hoofdstuk 5 van de publicatie beschrijft het KiM dat de laagfrequente deelautogebruikers gemiddeld iets minder dan 1 auto per 2 huishoudens bezaten. Nadat zij een deelauto gingen gebruiken nam het autobezit met 0,11 auto's (27%) af.

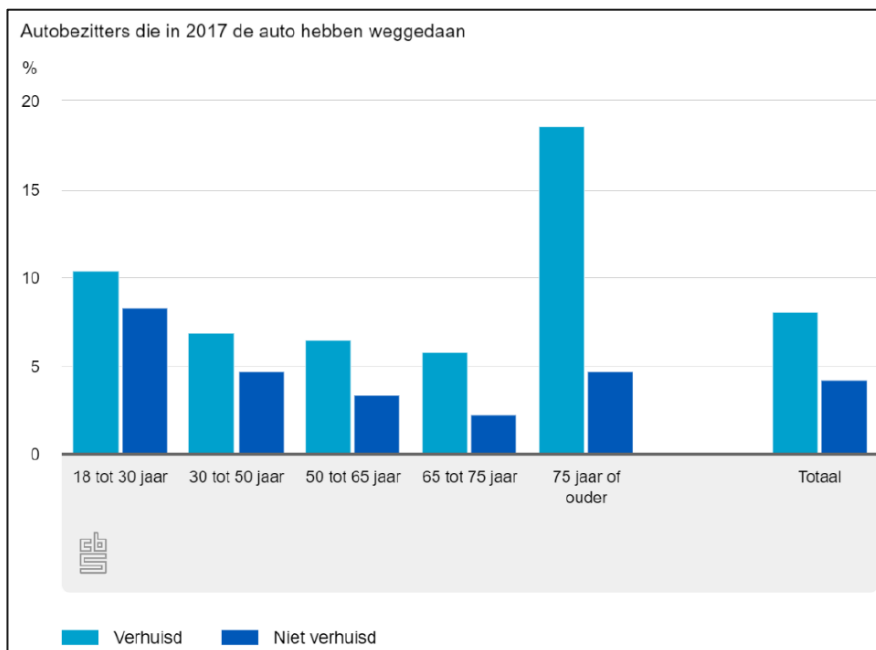
Het KiM vervolgt: *Bij gebruikers die vaker dan 5 keer per jaar een deelauto gebruiken neemt het autobezit sterker af, met ongeveer een kwart tot een derde auto per huishouden. Deze huishoudens bezaten ongeveer evenveel auto's als de laagfrequente autodelers voor ze begonnen met autodelen en leidde tot een daling van het autobezit van deze gebruikersgroepen van respectievelijk 61% (middelfrequent) en 70% (hoogfrequent). Het effect op het autobezit is dus groter bij hoogfrequente dan bij middelfrequente B2C-autodelers. Daarnaast beschrijft het KiM dat het effect samenhangt met de kwaliteit van het aanbod aan deelauto's en de ruimtelijke context (parkeerbeleid en beschikbaarheid van openbaar vervoer en fietsfaciliteiten).*

Het KiM beschrijft verder dat de relatief grote interesse in autodelen onder alleenstaanden een kans kan zijn voor het opschalen van autodelen. Vooral jongeren tot 30 jaar hebben relatief veel interesse in autodelen, terwijl de interesse daalt naarmate de leeftijd toeneemt. Ook mensen die in een appartement wonen of geen auto bezitten staan relatief positief tegen over autodelen. De kans van opschaling van deelautomobiliteit wordt versterkt door investering in het openbaar vervoer en de mobiliteit voor de fiets en voetganger.

⁴ De betekenis van B2C is dat een deelautoaanbieder de diensten levert aan de consument of eindgebruiker en niet aan andere bedrijven (zoals bij B2B het geval is).

Nieuwe mobiliteitskeuzen bij veranderingen in de persoonlijke levenssfeer

Het KiM stelde al eerder: 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesleten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland, 2015). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning in de stad 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 18).



Figuur 18: 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.

Succesfactoren van deelmobiliteit

Om de inzet van deelmobiliteit te laten slagen zijn er meerdere factoren die een rol spelen en die het succes van deelmobiliteit bepalen. De belangrijkste succesfactoren en de samenhang van deze factoren met het stationsgebied zijn hierna nader toegelicht.



- **doelgroep:** iedere doelgroep heeft een andere kijk op (deel)mobilititeit. Zo staat met name de groep jongvolwassenen positief tegenover het gebruik van deelmobiliteit en is deze groep in grotere mate bereid om de eigen auto weg te doen in ruil voor het gebruiken van een deelauto. Bij bijvoorbeeld senioren is de bereidheid om auto te delen waarschijnlijk lager, omdat zij minder bekend zijn met het concept. De mate van succes bij de inzet van deelmobiliteit hangt daarmee ook samen met de doelgroep die beoogd is bij de ontwikkeling.

Het is nog onbekend welke doelgroep de woningen in het stationsgebied zal betrekken. Het is wel aannemelijk dat de kleinere (huur)appartementen voornamelijk betrokken worden door jonge een-tot-tweepersoonshuishoudens. Deze staan in beginsel positief tegenover het gebruik van deelmobiliteit. Het is goed om vooraf al bij bewoners kenbaar te maken dat deelmobiliteit beschikbaar is en om eventueel een kennismakingsbudget aan te bieden. Het gemeentelijke beleid gaat uit van één deelauto per 20 woningen (uitgaande dat alle woningen hier ook gebruik van maken). De 30 deelauto's in de praktijk zullen daardoor aan de hoge kant zijn omdat naar verwachting niet alle woningen er gebruik van maken.



- **alternatieven:** het aanbod van alternatieve vervoerswijzen bepaalt hoe eenvoudig autoritten verruild kunnen worden door andere modaliteiten. Hoe beter de alternatieven zijn, hoe eerder mensen bereid zijn om hun eigen auto te verruilen voor het gebruiken van een deelauto. Het stationsgebied van Best ligt op steenworp afstand van het station en is daarmee goed verbonden met openbaar vervoer. Ook zijn er vele fietspaden die vanuit het centrum naar de woonwijken lopen. Op de isochronenkaarten in bijlage 1 wordt duidelijk hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden vanaf station Best. Hieruit blijkt dat met de (elektrische) fiets de hele kern van Best en grote delen van Eindhoven bereikt kunnen worden en met openbaar vervoer ook de omliggende steden zoals 's-Hertogenbosch en Tilburg. Hiermee kan gesteld worden dat het aanbod van alternatieven voor de auto vanuit het plangebied goed tot zeer goed zijn. Dit vergroot de potentie van deelmobiliteit in het stationsgebied van Best.

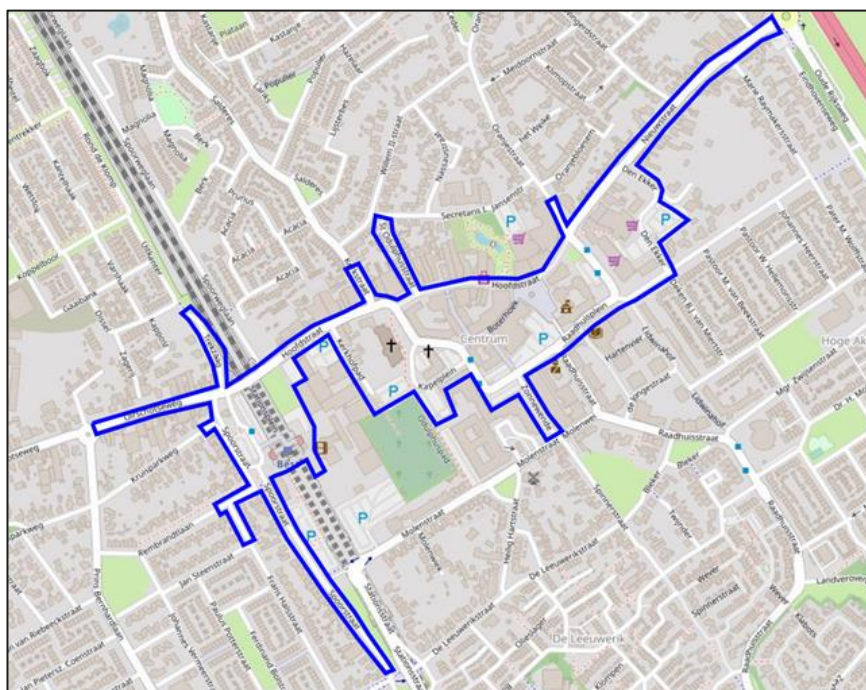


- **nabijheid voorzieningen:** de nabijheid van voorzieningen bepaalt in hoeverre bewoners moeten reizen om tot dagelijkse voorzieningen te komen zoals supermarkten, en scholen. Vanaf het stationsgebied is een uitgebreid aanbod van voorzieningen met detailhandel, leisure, scholen (voor alle leeftijden) en supermarkten beschikbaar door de ligging vlakbij het centrum. Ook in de schil rondom het centrum zijn diverse (dagelijkse) voorzieningen aanwezig. Bovendien wordt binnen het plangebied ook circa 2.500 m² bvo aan voorzieningen gerealiseerd. Het uitgebreide voorzieningenaanbod op korte afstand maakt wonen in het stationsgebied aantrekkelijk en maakt het bezit van een eigen auto minder noodzakelijk (en maakt het gebruik van deelauto's interessanter).



parkeerregulering: een belangrijke succesfactor is de aanwezigheid van parkeerregulering. Met de aanwezigheid van parkeerregulering is vrij parkeren namelijk niet mogelijk. In de huidige situatie is een groot deel niet gereguleerd en is vrij parkeren dus mogelijk. Wel zijn enkele terreinen rondom het station en verder in het centrum voorzien van een blauwe zone (zie

- Figuur 19). Met de komst van een betaalde parkeervoorziening voor de P+R neemt de kans op uitwijkgedrag toe. Ook kunnen bewoners bij een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein (als gevolg van de reductie door deelmobiliteit) gaan uitwijken naar omliggende straten zoals de Molenstraat. Het uitbreiden van parkeerregulering is daarom essentieel om uitwijkgedrag te voorkomen en deelmobiliteit (beter) te laten slagen. Iemand die wel per se een auto wil bezitten en geen parkeerrecht krijgt, overweegt dan om elders te wonen waar wel ruimte is om de auto te parkeren. Zo wordt de juiste doelgroep aangetrokken en wordt bijgedragen aan de mobiliteitstransitie.



Figuur 19: Huidige blauwe zone rondom het stationsgebied en centrum in Best

De vraag is of de blauwe zones het gewenste effect bereiken. Over het algemeen geldt een maximale parkeerduur van 2 uur van maandag tot zaterdag tussen 09:30-18:00 uur. Dat betekent dat er in de nacht en op zondagen de hele dag vrij parkeren mogelijk is. Omdat bewoners voornamelijk in de avonden en nachten aanwezig zijn heeft de blauwe zone voor hen weinig invloed, waardoor men alsnog kan uitwijken naar omliggende woonstraten. Bovendien is het sowieso gewenst om het gereguleerde gebied uit te breiden naar bijvoorbeeld de Molenstraat, de Kruisparkweg, het verlengde van de Rembrandtlaan en de Frans Halsstraat. Indien de gemeente Best de blauwe zone wil handhaven is het aanpassen van de venstertijden ook nodig om daarmee ook bewoners te kunnen sturen.

Een andere oplossing is om een andere vorm van parkeerregulering toe te passen zoals vergunningparkeren of betaald parkeren. Alle bestaande bewoners kunnen in aanmerking komen voor een parkeervergunning/ontheffing maar alle nieuwe bewoners en bezoekers worden hiervan uitgesloten. Deze strengere vorm van parkeerregulering maakt 'frauderen' met de parkeerschijf (steeds verzetten) niet mogelijk en biedt ook geen ruimte voor bezoekers die kort willen parkeren. Deze worden daardoor verleid om gebruik te maken van de daarvoor bestemde parkeervoorziening(en) bij het station.

Voorstel inzet deelmobiliteit

De gemeente Best hanteert voor de parkeerbehoefte van alle woningen een reductie van 20%. Veel van de relevante parkeernormen (voor het bewonersdeel) liggen onder de norm van 1,0 parkeerplaats per woning, wat wil zeggen dat niet iedere bewoner een auto heeft. Door de parkeerbehoefte verder te reduceren wordt er geknepen op het vraagvolgende autobezit (ervan uitgaande dat de parkeernormen vraagvolgend zijn). Minder parkeerplaatsen zorgen ervoor dat er een specifieke doelgroep wordt aangetrokken die bereid is om zijn/haar auto weg te doen of wordt een doelgroep aangetrokken die sowieso al geen auto heeft. Belangrijk is wel dat aan de andere succesfactoren wordt voldaan zoals de aanwezigheid van alternatieven, voorzieningen en parkeerregulering.

In het stationsgebied leidt de parkeerreductie tot 93 parkeerplaatsen minder, waarmee deelmobiliteit wordt gestimuleerd omdat bewoners minder auto's kunnen bezitten. Uit onderzoek⁵⁶ onder gebruikers van deelmobiliteit blijkt dat er per deelauto circa 11 reguliere parkeerplaatsen verdwijnen. Met een reductie van 93 parkeerplaatsen lijkt een aantal van 9 deelauto's daardoor reëler dan het stallen van 30 deelauto's. Het kan in de beginfase tijd kosten voor de bewoners om te wennen aan het gebruik van een deelauto. Daarom kan het ook als een ingroeimodel gezien worden waarbij gestart wordt met bijvoorbeeld 4-5 deelauto's zodat bij meer animo het aantal deelauto's in de toekomst kan worden uitgebreid. Door in ieder geval 9 parkeerplaatsen voor deelauto's te reserveren is er ruimte om makkelijk op te schalen bij een grote behoefte aan deelmobiliteit in de praktijk. Het is dus dankzij de juiste doelgroep, de aanwezigheid van het station, voorzieningen en de parkeerregulering mogelijk om 93 parkeerplaatsen te reduceren. En als gevolg van de reductie in het aantal parkeerplaatsen wordt het gebruik van deelmobiliteit gestimuleerd.

In tabel 3.9 is de parkeerbehoefte per scenario opnieuw weergegeven maar dan met een aantal van 9 parkeerplaatsen voor deelauto's.

scenario	parkeerbehoefte
geen dubbelgebruik	771 parkeerplaatsen
dubbelgebruik tussen bezoekers woningen en commerciële ruimte	723 parkeerplaatsen
dubbelgebruik tussen bezoekers woningen, commerciële ruimte en P+R	653 parkeerplaatsen
volledig dubbelgebruik	507 parkeerplaatsen

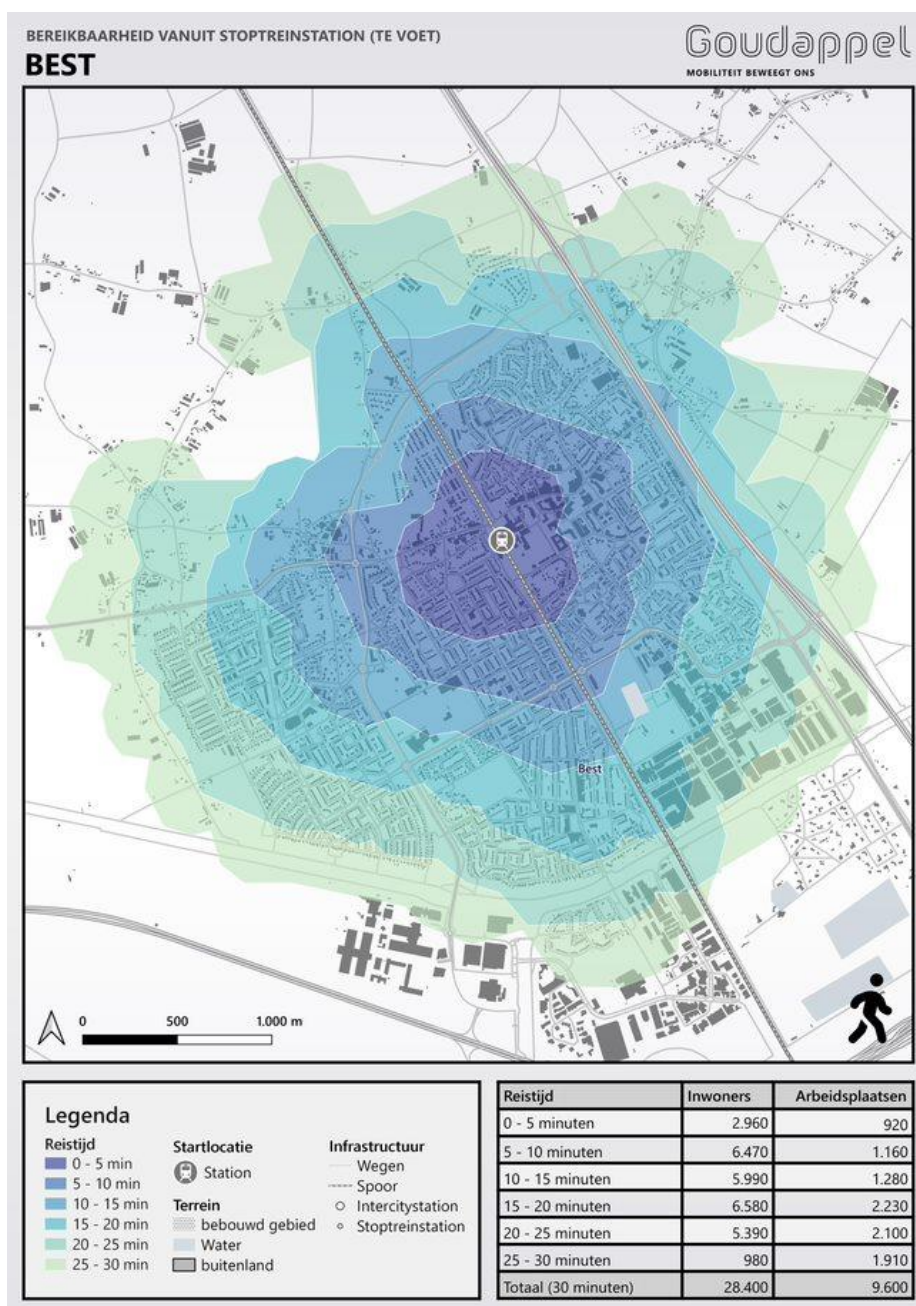
Tabel 3.9: Parkeerbehoefte per scenario inclusief 9 parkeerplaatsen voor deelauto's

⁵ Impactrapport autodelen in België in 2022, autodelen.net

⁶ Hoe Greenwheels steden leefbaarder maakt, Goudappel, februari 2019

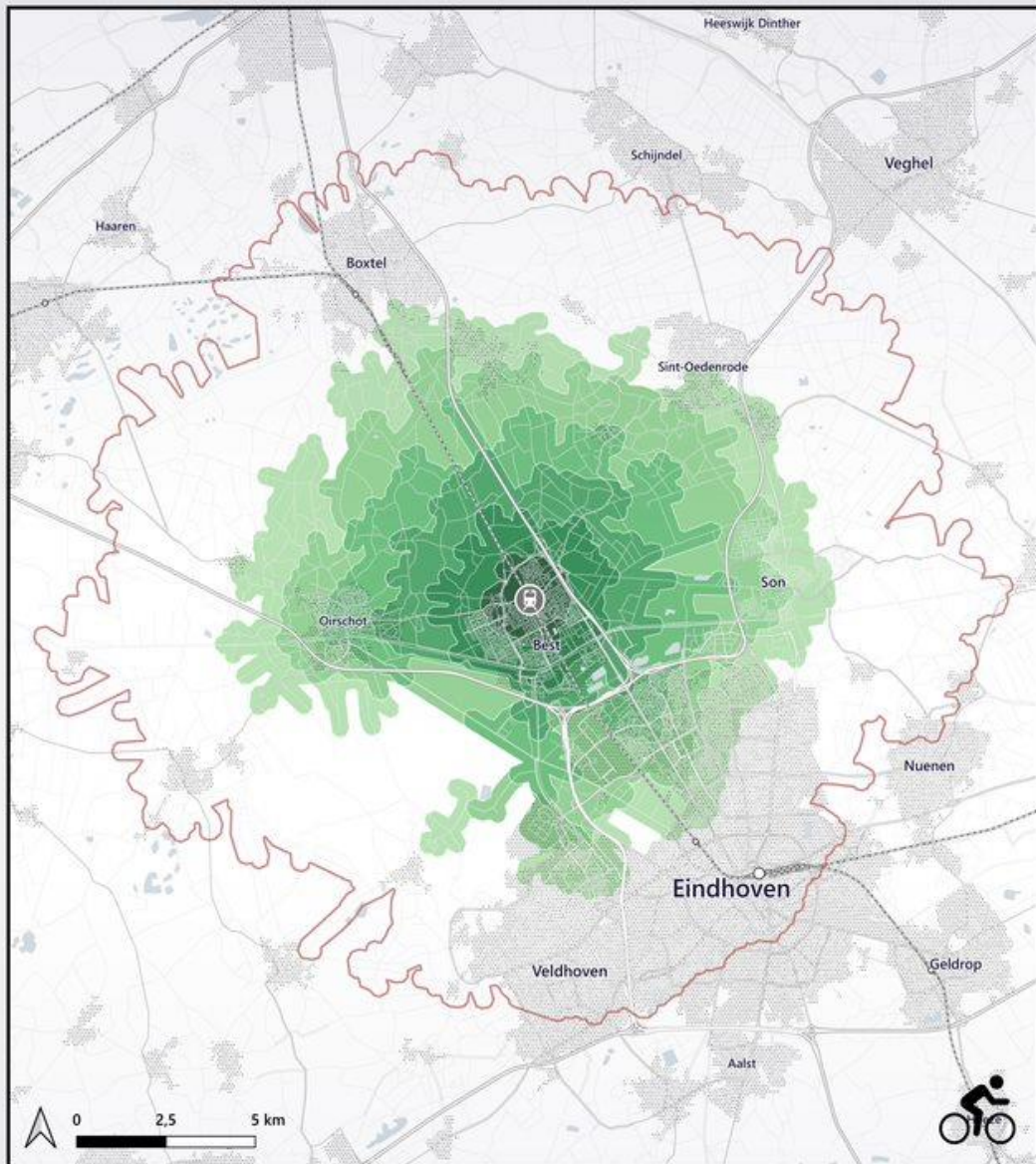
Bijlage 1 Isochronenkaarten

In de afbeeldingen hieronder zijn enkele isochronenkaarten weergegeven die laten zien hoeveel bestemmingen vanaf het stationsgebied te bereiken zijn te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer.



Figuur B1.01: Isochronenkaart met reistijden vanaf station Best te voet

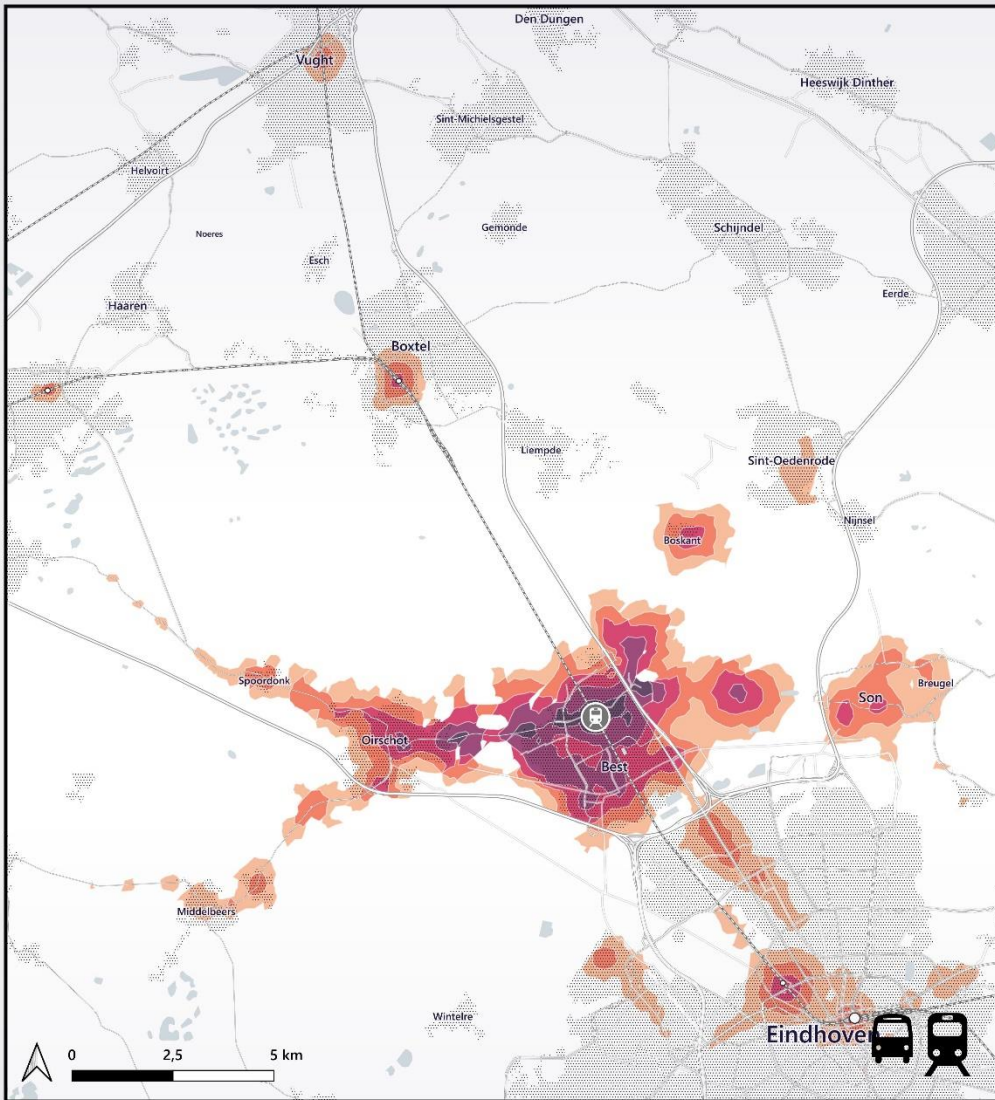
BEST



Legenda		
Reistijd	Startlocatie	Infrastructuur
0 - 5 min	Station	Wegen
5 - 10 min		Spoor
10 - 15 min	Terrein	Intercitystation
15 - 20 min	bebouwd gebied	Stoptreinstation
20 - 25 min	Water	
25 - 30 min	buitenland	
e-bike 30 min		

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	16.400	3.500
5 - 10 minuten	12.200	6.700
10 - 15 minuten	1.200	6.000
15 - 20 minuten	17.400	12.300
20 - 25 minuten	24.000	39.200
25 - 30 minuten	50.400	16.400
Totaal (30 minuten)	121.600	84.100

Figuur B1.02: Isochronenkaart met reistijden vanaf station Best met de fiets



Legenda

- | | | |
|-----------------|---------------------|-----------------------|
| Reistijd | Startlocatie | Infrastructuur |
| 0 - 5 min | Station | Wegen |
| 5 - 10 min | | Spoor |
| 10 - 15 min | Terrein | Intercitystation |
| 15 - 20 min | bebouwd gebied | Stoptreinstation |
| 20 - 25 min | Water | |
| 25 - 30 min | buitenland | |

Reistijd	Inwoners	Arbeidsplaatsen
0 - 5 minuten	50	30
5 - 10 minuten	3.890	1.840
10 - 15 minuten	20.020	3.020
15 - 20 minuten	11.520	12.010
20 - 25 minuten	24.140	28.650
25 - 30 minuten	55.620	59.410
Totaal (30 minuten)	115.200	105.000

Figuur B1.03: Isochronenkaart met reistijden vanaf station Best



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