

**Herijking eerdere onderbouwing parkeren voor  
nieuwbouwplan De Mandt in Teteringen**

in opdracht van Alwel

*datum*  
*kenmerk*  
*opsteller*  
*opdrachtgever*

21 juli 2022  
75@@@ Alwel De Mandt  
Ineke Spapé  
Bas de Regt (Alwel)

## Inhoudsopgave

<b>1. Parkeren en verkeerssituatie rond De Mandt: achtergrond en eerder onderzoek</b>	<b>2</b>
<b>2. Onderzoeksvraag 2022: wat levert een herijking van de vigerende parkeernormering op voor plan De Mandt?</b>	<b>4</b>
<b>3. Conclusie</b>	<b>6</b>
<b>Bijlage 1 Resultaten eerdere observatie en indicatieve parkeertelling</b>	<b>8</b>
<b>Bijlage 2 Eerdere parkeerbalansen SOAB (oude en aankomend nieuwe normen)</b>	<b>9</b>

## 1. Parkeren en verkeerssituatie rond De Mandt: achtergrond en eerder onderzoek

### 1.1 Nieuwe context rond het nieuwbouwplan voor De Mandt

Woningcorporaties WonenBregburg en Alwel zijn afgelopen jaren samenwerking aangegaan om hun woningaanbod efficiënter te kunnen besturen en beheren. Gevolg is onder andere dat het nieuwbouwcomplex De Mandt, eerder bezit van WonenBregburg, onder het beheer van Alwel valt. Opgave in Breda is ook voor Alwel om een versnelling in de lokale woningbouw te realiseren en daarmee bij te dragen aan meer leefkwaliteit en meer groen.

Parkeren is bij nieuwbouw vaak een issue: een bouwopgave van deze tijd is onlosmakelijk (en passend binnen Breda's beleid) verbonden met een realistische en goed onderbouwde parkeeropgave: niet teveel (verspilling van ruimte, geen ruimte voor andere functies als groen en klimaatadaptatie), maar ook niet te weinig: dat kan tot parkeeroverlast in omliggende woongebieden leiden. Hoe deze opgave ingevuld kan worden, is mede van invloed op leefbaarheid en verkoop/verhuurbaarheid enerzijds en financiële haalbaarheid/kosten-batenverhoudingen anderzijds.

### 1.2 Het nieuwe plan De Mandt

Er zijn wat veranderingen: Alwel gaat plan De Mandt bouwen (tussen de Kriekenstraat en de Gaarshof: zie onder), maar niet met 26 maar met 25 appartementen bouwen. Inmiddels is basisschool en kinderdagverblijf De Mandt (een van de scholen binnen de multifunctionele accommodatie (mfa)) uitgebreid met 4 lokalen. Er zijn 19 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd, maar ook voor de nieuwe bewoners is parkeerruimte nodig.



#### Plan De Mandt:

- Alwel bouwt in plan De Mandt 25 sociale huurappartementen (blauwe rechthoek).
- Daarnaast is inmiddels de multifunctionele accommodatie De Mandt (2 basisscholen en kinderdagverblijf: mfa) uitgebreid met 4 lokalen (groene rechthoek).
- Er zijn 19 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd.

Afbeelding 1: locatie De Mandt (situatie 2020)

### 1.3 Waarom deze onderbouwing: onderzoeksvraag van Alwel

De gemeente Breda heeft inmiddels nieuw parkeerbeleid vastgesteld, met iets andere normen dan eerder onderzocht voor de Mandt. Onderzoeksvraag vanuit Alwel is derhalve om de eerdere onderbouwing die SOAB uitvoerde in 2020<sup>1</sup> te herijken: **hoe pakt de nieuwe Bredase parkeernormering uit, waar destijds op voorgesorteerd is? Met andere woorden: wat zijn de consequenties voor parkeren voor dit gebied?** Inzet blijft een zo efficiënt mogelijke invulling van parkeren: niet teveel (kosten), niet te weinig (parkeeroverlast). Het gaat derhalve niet meer om de verkeerssituatie, doch uitsluitend om de parkeernormering.

<sup>1</sup> 'Onderbouwing parkeren en verkeerssituatie voor nieuwbouwplan De Mandt in Teteringen' in opdracht van WonenBregburg, SOAB Adviseurs, Breda (januari 2020)

#### 1.4 Wat is eerder onderzocht rond het nieuwbouwplan voor De Mandt?

Om in afwijking van het vigerende parkeerbeleid een gecorrigeerde parkeernorm te mogen hanteren, vraagt de gemeente Breda een onderbouwing. In de bovengenoemde onderbouwing onderzocht SOAB eind 2019/begin 2020 meerdere zaken:

- 1) Slim omgaan met parkeren vormde de sleutel. Daarom is kritisch gekeken naar de destijds vigerende normen (zie kader 1), is voorgesorteerd op de toen komende herijking van gemeentelijke normen (zie punt 2) en is de feitelijke parkeerdruk vastgesteld met een indicatief parkeeronderzoek om een zo realistisch mogelijke doch gebalanceerde parkeernormering te adviseren, met oog voor de toekomst. Ook zijn parkeernormeringen van vergelijkbare gemeenten en organisaties onderzocht: die leidden destijds al tot verlaging van de parkeernormeringen. Bij meer gemeenten en woningcorporaties zijn gecorrigeerde parkeernormen onderzocht, overwogen en ingevoerd. Zo onderzocht o.a. WonenBredburg<sup>2</sup> in 2017 het autobezit onder haar huurders en Tilburg<sup>3</sup> herijkte haar parkeernormen omdat een verschil in autobezit (en dus parkeerdruk) bleek te bestaan tussen koopwoningen en huurwoningen (en binnen de huurwoningen weer in middeldure huur en sociale huur). Dat leidde tot een aangepaste parkeernorm van bv. de gemeente Tilburg naar 0,8 voor sociale huurappartementen. **Conclusie van het normatieve onderzoek voor De Mandt was, dat er na uitbreiding van de mfa met 4 lokalen en inclusief de nieuwbouwapartementen op basis van de destijds vigerende (hogere!) normen alleen overdag een theoretisch tekort zou zijn van 3,1 dus afgerond 4 parkeerplaatsen. Op alle andere momenten was geen parkeerprobleem te verwachten en in de avondsituatie zou er sprake zijn van een theoretisch parkeeroverschot van afgerond 61 pp.** Zie bijlage 2.

**Kader 1. Toepassing destijds vigerende parkeernormering 2019:**

- voor 25 appartementen in totaal een parkeernorm van 23 pp. ( $25 * 1,5 * 0,6 = 22,5$  ofwel 23 parkeerplaatsen bij dubbelgebruik)
- voor uitbreiding van mfa met 4 leslokalen 8 pp. (2 pp. per lokaal).
- Tezamen in theorie 31 pp.
- Er worden 19 pp. nieuw en dus extra aangelegd in het gebied

- 2) In de situatie van De Mandt hebben we ook onderzocht of dubbelgebruik een optie was, gelet op de slechts deels overlappende parkeerdruk van de mfa-voorzieningen en de bewoners. Dat paste destijds al bij de herijking van het gemeentelijk parkeerbeleid van voorjaar 2020. Daarvoor is indicatief parkeeronderzoek verricht en is de schoolspits met de bijbehorende parkeerdruk geobserveerd. We onderscheidden in dat parkeeronderzoek 4 deelgebieden (zie afb. 2), met een totale gemarkeerde formele parkeercapaciteit van 91 pp.: inpandige garage (20 pp. in blauw), grote oostelijke parkeerterrein (41 pp. in groen) en het parkeerterrein tussen scholen/kdv en bestaande appartementencomplex en om de hoek: 30 pp. (15+5+6+4, waarvan 2 invalidepp. in geel). Naast de formele capaciteit van 91 pp. bleek informele parkeercapaciteit zonder markering aan de Kriekenstraat aanwezig van ca. 20 pp. (in rood) en ca. 5 pp. op het trottoir bij de toegang naar de inpandige parkeergarage van het bestaande wooncomplex. Deze zijn destijds niet meegerekend in parkeerbalans.



**Conclusie was: in de schoolspits (op het allerdrukste moment) is de bezettingsgraad maximaal 90% en heeft de inpandige parkeergarage nog parkeercapaciteit**

<sup>2</sup> Parkeerbehoefte sociale huurwoningen Tilburg. Groen Licht. In opdracht van Tiwos–WonenBredburg–TBV Wonen, 2017

<sup>3</sup> Parkeernormen Tilburg 2017, Gemeente Tilburg, 2017

beschikbaar (9 van de 91 pp. → voor leerkrachten, ter ontlasting van de parkeer-capaciteit buiten dit gebouw). Buiten de schoolspitsen is meer dan voldoende parkeerruimte over in de garage en op de straten rond de Mandt. Overdag bleek een parkeeroverschot van 15 pp. en 's avonds een overschot van 77 pp. (zie bijlage 2). De geconstateerde overschotten komen overeen met de theoretische overschotten. Met de aangegeven compacte parkeerdruk in de schoolspits en met de nieuw aan te leggen 19 pp. is dus te concluderen, dat er op geen van de onderzochte tijdstippen sprake is van een structureel parkeerprobleem, integendeel: er zijn zowel overdag als 's avonds overschotten. Dubbelgebruik is mogelijk (zie punt 1).

- 3) Daarnaast is destijds de verkeersontsluiting onderzocht: is die helder, biedt die voldoende toegankelijkheid (ook voor schoolverkeer) en is de situatie verkeersveiliger te maken? Met een schoolspitsobservatie is destijds gekeken naar de verkeerscirculatie en verkeersveiligheid. De observatie is ook in fotobeelden vastgelegd in eerdere onderbouwing.

**Conclusie: er was sprake van conflicten van ouders op het grote parkeerterrein (doodlopend), blokkeren van de straat door ouders die hun kind dropten, stoep-parkeren op de Kriekenstraat en het ontbreken van voldoende brede looproutes (noodgedwongen op straat lopen) kenstraat naar de scholeningang lopen. kenstraat. De gemeente Breda gaf destijds aan open te staan voor verbeteringen rond verkeerscirculatie en verkeersveiligheid.**

## 2. Onderzoeksvraag 2022: wat levert een herijking van de vigerende parkeernormering op voor plan De Mandt?

Voor de herijking zetten we de volgende stappen:

- **Stap 1: bepalen van normatieve (theoretische) parkeerbehoefte**  
In eerdere onderbouwing waren de normen hoger (zie hfdst 1 en kader 1) en hebben we die op basis van informatie van gemeentelijke vertegenwoordigers<sup>4</sup> aangepast aan de toen aankomende nieuwe normen (zie par. 1.4 en kader 2). Dat leidde tot de conclusie, dat er meer dan voldoende ruimte was, rond het nieuwbouw-complex, zelfs tijdens de schoolspits: overdag 15 pp en 's avonds 77 pp. Zie ook bijlage 2.
- **Stap 2: toetsing aan de vigerende parkeernormering<sup>5</sup>**  
Omdat de parkeernormen begin 2021 na een amendement van de VVD iets zijn bijgesteld naar boven is het zaak te bepalen of dat tot andere conclusies (en dus wel een mogelijk probleem) leidt. In tegenstelling tot de oude parkeernormering wordt in de vigerende Bredase normering wel onderscheid gemaakt tussen meergezinswoningen, sociale en middeldure huurappartementen, ook naar grootte van het appartement. De parkeernorm voor sociale huurappartementen is gereduceerd. Terecht, want de doelgroep, die in De Mandt komt te wonen, heeft een lager autobezit dan het gemiddelde, zo bleek uit onderzoek (zie par.

### Kader 2. Berekening mogelijk nieuw parkeernormen 2020:

- voor appartementen (zowel sociaal als kleiner dan 70m<sup>2</sup>) in perifeer gebied: 0,9 pp./woning. Voor dubbelgebruik rekent de gemeente met bezettingsgraad voor woningen van 50% overdag en 100% 's avonds → parkeerbehoefte van  $25 \times 0,9 \times 0,5 = 11,25$  pp.
- voor schooluitbreidingen: 0,5 in plaats van 2 pp. per leslokaal, met een bezettingsgraad van respectievelijk 100% en 0%<sup>1</sup> → bij 4 lokalen: parkeerbehoefte 2 pp.

Conclusie: Bij verrekening van de 19 aan te leggen parkeerplaatsen is sprake van een parkeeroverschot overdag van 15,5, afgerond 15 pp en 's avonds van 77 pp. afgerond. Er was op grond van de mogelijk nieuwe parkeernormering, buiten de korte schoolspitsdrukke van 20 minuten, geen parkeerprobleem te verwachten.

<sup>4</sup> Informatie gemeente Breda, 2-12-2019

<sup>5</sup> Nota Parkeernormen Breda 2021, gemeente Breda, mei 2021

1.4). In tabel 1 de aangepaste, nu vigerende parkeernormen 2021. Hierbij valt Teteringen onder 'overig gebied Breda', is de norm voor sociale huurappartementen in dit gebied 1,0 (incl. 0,3 voor bezoekersparkeren) en is de norm voor de lokaaluitbreidingen, zoals eerder 0,5 per lokaal.

Parkeerbilans 2022 De Mandt (overig gebied Breda)					SOAB Samen aan de slag voor mobiliteit, wonen en leefomgeving
21-7-2022					
<b>Uitbreiding school met 4 lokalen en 25 nieuwbouwapartementen, parkeernorm 2021</b>					
NORM	OVERDAG	aantal lokalen/ woningen	parkeernorm per eenheid	aantal parkeerpl. voor uitbreiding (0,5 per lokaal)	
bestaand	school+kdv	38 (bestaand) en 4 (uitbreiding)	0,5	78	
	8 schoolwoningen (tussen 70 m2 en 90 m2 bvo)	8	1,2	4,8	(incl. 50% dubbelgebruik)
				<b>totaal aantal pp. (genormeerd)</b>	<b>82,8</b>
AANBOD	totaal aantal bestaande pp.			91	(71+20)
				8,2	pp. overschot
NORM		aantal appartementen	parkeernorm per eenheid	aantal parkeerpl.	
nieuw	nieuwe appartementen	25	1	12,5	(incl. 50% dubbelgebruik)
	bij realisatie tekort			-4,3	
	nieuw te realiseren pp.			19	eis gemeente
<b>BALANS</b>			<b>overschot pp:</b>	<b>14,7</b>	<b>14 afgerond aantal pp.</b>
NORM	AVOND	aantal lokalen/ woningen	parkeernorm per eenheid	aantal parkeerpl.	
bestaand	school+kdv	38 (bestaand) en 4 (uitbreiding)	0	0	school functioneert 's avonds niet (geen dubbelgebruik)
	8 schoolwoningen (tussen 70 m2 en 90 m2 bvo)	8	1,2	9,6	
				<b>totaal aantal pp. (genormeerd)</b>	<b>9,6</b>
AANBOD	totaal aantal bestaande pp.			91	(71+20)
				81,4	pp. overschot
NORM		aantal appartementen	parkeernorm per eenheid	aantal parkeerpl.	
nieuw	nieuwe appartementen	25	1	25	(50% dubbelgebruik)
	bij realisatie tekort			56,4	
	nieuw te realiseren pp.			19	eis gemeente
<b>BALANS</b>			<b>overschot pp:</b>	<b>75,4</b>	<b>75 afgerond aantal pp.</b>

Tabel 1. Nieuwe parkeerbilans 2022 voor De Mandt op basis van vigerende gemeentelijke normen 2021: overdag en avond met 25 nieuwbouwapartementen, inclusief uitbreiding school

### 3. Conclusie

Met deze rapportage is invulling gegeven aan de vraag eerdere parkeeronderbouw te herijken op basis van de vigerende parkeernormering van de gemeente Breda. Doel is om een reële, doch optimale parkeeropgave te onderbouwen (niet teveel, niet te weinig) voor nieuwbouwplan De Mandt.

#### Eerdere onderbouwning

- Normen 2019: zelfs met de relatief hoge oude (2019) vigerende parkeernormen en rekening houdende met de resultaten van de schoolspitsobservatie van 20 minuten liet de eerdere onderbouwning zien dat er zowel overdag als 's avonds geen parkeerdruk te verwachten was.
- Normen 2020: ook rekenend met de in 2020 mogelijk nieuwe (lagere) gemeentelijk parkeernormering bleken er in theorie weinig parkeerproblemen te verwachten, hoogstens overlast (en drukte) tijdens de korte schoolspits. Die zou verminderd kunnen worden met het laten parkeren van leerkrachten in de parkeergarage. Er is in de eerdere onderbouwning gerekend met een mogelijk nieuwe norm van 0,9 pp. per sociaal huurappartement, een reductie vanwege dubbelgebruik van 50% en met een parkeernorm van 0,5 pp per nieuw leslokaal voor de uitbreiding. De totale parkeerbehoefte viel zo lager uit, maar er bleek al een parkeeroverschot. Een terugvaloptie werd in eerdere onderbouwning niet nodig geacht gelet op de overcapaciteit.

#### Herijking Bredaas parkeerbeleid 2021

- Herijking normen 2022: op basis van de herijking van de parkeernormen (Nota 2021<sup>6</sup>) worden geen probleem rond parkeren verwacht bij realisatie van de 25 sociale huurappartementen van Alwel (ook na de uitbreiding van de mfa). Zie kader 3. Een terugvaloptie is niet nodig. Verbetering van de verkeersveiligheid en verkeerscirculatie rond de Mandt ligt in handen van de gemeente.
- **Nieuwe kans Nota Parkeernormen: checken op mogelijkheid van mobiliteitscorrectie**  
Zoals opgenomen in het vigerende parkeernormeringsbeleid van de gemeente Breda<sup>7</sup> biedt een zogeheten mobiliteitscorrectie initiatiefnemers de mogelijkheid om een onderbouwde correctie te doen op de te hanteren autoparkeernormen. Aan een mobiliteitscorrectie (lees: lagere parkeernormering) kunnen verschillende argumenten ten grondslag liggen als nabijheid van (H)OV-verbindingen, inzet van deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen) of andere ruimtelijke ontwikkelingen die aantoonbaar niet tot een verhoging van de parkeerbehoefte leiden. De gemeente Breda vindt het verantwoord om in ruimtelijke ontwikkelingen de parkeerbehoefte deels in te vullen met alternatieve mobiliteit. Een maximum en een terugvaloptie zijn vastgelegd om het risico op parkeeroverlast bij slecht functionerende mobiliteitsconcepten

#### Kader 3. Berekening vigerende parkeernormen 2021 (zie tabel 1 in hfdst. 2):

- voor appartementen (zowel sociaal als kleiner dan 70m<sup>2</sup>) in perifeer gebied: 1 pp./woning. Voor dubbelgebruik rekent de gemeente met bezettingsgraad voor woningen van 50% overdag en 100% 's avonds → parkeerbehoefte van  $25 \times 1 \times 0,5 = 12,5$  pp.
- voor schooluitbreidingen: 0,5 in plaats van 2 pp. per leslokaal, met een bezettingsgraad van respectievelijk 100% en 0%<sup>1</sup> → bij 4 lokalen: parkeerbehoefte 2 pp.

Conclusie: Bij verrekening van de 19 aan te leggen of reeds aangelegde parkeerplaatsen is sprake van een parkeeroverschot overdag van 14 pp. (afgerond) en 's avonds van 75 pp. (afgerond). Er is op grond van de vigerende parkeernormering, buiten de korte schoolspitsdrukten van 20 minuten, geen parkeerprobleem te verwachten.

<sup>6</sup> Nota Parkeernormen Breda 2021, gemeente Breda, mei 2021

<sup>7</sup> Nota Parkeernormen Breda 2021, gemeente Breda, mei 2021

beheersbaar te houden of alsnog fysiek te realiseren. Voor Teteringen is de mobiliteitscorrectie om mobiliteit op een alternatieve wijze te faciliteren conform het huidige parkeernormeringsbeleid maximaal 20% van de parkeerbehoefte. Gelet op de beoogde doelgroep en de locatie zou een beperkt deel van de automobilititeit vervangen kunnen worden met deelmobiliteit. Maar gelet op het al aanwezige parkeeroverschot is dat niet relevant voor deze onderbouwing.

- **Nieuw aandachtspunt Nota Parkeernormen: fietsparkeren**  
 Wel relevant is het verschil van het oude versus het nieuwe parkeernormeringsbeleid ten aanzien van fietsparkeren. Daarvoor bevat de vigerende parkeernota expliciete normen: 3,2 fietsparkeerplekken per appartement. Grootte en soort woning en de locatie doen er minder toe. Dat is inclusief een niet nader benoemd aandeel bezoekersparkeren. Uitgangspunt bij de toepassing van fietsparkeernormen is dat de vereiste fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Dat kan inpandig en als individuele berging, maar ook als gedeelde fietsenstalling (liefst overdekt en van hoge kwaliteit). Ook daarvoor bracht SOAB eerder adviezen uit voor woningcorporaties, vaak in de vorm van een mobiliteitsplan of fietsparkeerplan.
- **Nieuw aandachtspunt Nota Parkeernormen: terugvaloptie**  
 Zoals eerder aangegeven, zijn in de Nota Parkeernormen een maximum en een terugvaloptie vastgelegd om het risico op parkeeroverlast bij slecht functionerende mobiliteitsconcepten beheersbaar te houden of alsnog fysiek te realiseren. Gelet op het overschot aan parkeercapaciteit is het opnemen van een terugvaloptie niet nodig.
- **Nieuw aandachtspunt: deelscooterlocaties**  
 Alhoewel niet opgenomen in het parkeernota is onze ervaring rond woningcorporatiecomplexen (o.a. op basis van onderzoek voor WonenBreburch), dat juist bij deze doelgroep rekening gehouden te worden met een relatief hoog aandeel deelscootergebruik. Daarvoor dient op de openbare ruimte plek gemaakt te worden, dicht bij de ingang, maar zonder overlast voor met name voetgangers.
- **Nieuw aandachtspunt: monitoring**  
 Het is voor Alwel verstandig ontwikkelingen rond parkeren goed te volgen en vast te leggen in regelmatig onderzoek. We denken aan tweejaarlijks onderzoek om goed te volgen hoe parkeerdruk en autobezit binnen en rond Alwelbezit zich ontwikkelt. Zo houdt Alwel niet alleen voor zichzelf ontwikkelingen in de gaten, maar kunnen de gegevens ook benut worden in discussies met gemeenten



## Bijlage 1 Resultaten eerdere observatie en indicatieve parkeertelling

	Parkeercapaciteit per gebied	Bezette pp. tijdens schoolspitsobservatie 27-11-2019, naar tijdstip. In grijs: meest maatgevende/drukste moment					Nog beschikbare pp. op drukste moment (tijdens schoolspits)	Bezette pp. parkeertelling avond 28-11-2019	Nog beschikbare pp. in de avond
		8.00 uur	8.10 uur	8.20/8.25 uur (piek)	8.30 uur	8.45 uur			
Gebied		Geen verkeer	Schoolverkeer komt op gang	<b>Piek, drukste moment, veel K&amp;R</b>	Scholen aan de gang	Scholen 15 min aan de gang		Bewoners	
Gebied A (in pandige garage)	20 pp.	11 pp.	11 pp.	<b>11 pp.</b>	11 pp.	11 pp.	<b>9 pp.</b>	Niet geteld: 20 aangenomen (vol)	<b>Niet geteld</b>
Gebied B (grote parkeerterrein)	41 pp.	20 pp.	Niet geteld	<b>40 pp.</b>	Niet geteld.	24 pp.	<b>0 pp.</b>	9 pp.	<b>32pp.</b>
Gebied C (tussen appartementscomplex en scholen/kdv)	30 pp.	14 pp.	Niet geteld	Niet geteld, waarschijnlijk vol: 26 pp.	Niet geteld	14 pp.	<b>0 pp.</b>	9 pp.	<b>21 pp.</b>
		2 invalide pp. leeg	2 invalide pp. leeg	<b>2 invalide pp. leeg</b>	2 invalide pp. leeg	2 invalide pp. leeg	2 invalide pp. leeg	2 invalide pp. leeg	2 invalide pp. leeg
Gebied D (langs Kriekenstraat)	Ca 20 pp.	0 pp.	2 pp.	<b>4 pp.</b>	1 pp.	0 pp.	<b>Niet meege-nomen</b>	0 pp.	<b>Niet mee-ge-nomen</b>
Totale capaciteit	91 pp. (excl. Kriekenstr.)						<b>9 pp.</b>		<b>53 pp.</b>
Bezettingsgraad*		45/91= 50%	Niet te bepalen	<b>81/91= 89%</b>	Niet te bepalen	49/91= 54%	<b>82/91= 90%</b>	38/91= 42%	<b>38/91= 42%</b>
Aantal inrijdende auto's (cumulatief)		0	43	<b>73</b>	82	0			

\*Bij 85% bezetting of hoger ervaart een parkeerder een situatie als vol

Tabel 2: resultaten indicatieve parkeertelling en observatie schoolspits De Mandt, 27 en 28 november 2019. In grijs de meest maatgevende gegevens, in rood de hoogste bezettingsgraden en in groen acceptabele bezettingsgraden (bron: eerdere onderbouwing SOAB<sup>8</sup>)

<sup>8</sup> 'Onderbouwing parkeren en verkeerssituatie voor nieuwbouwplan De Mandt in Teteringen' in opdracht van Wonen-Breburg, SOAB Adviseurs, Breda (januari 2020)

## Bijlage 2 Eerdere parkeerbalansen SOAB<sup>9</sup> (oude en aankomend nieuwe normen)

Parkeerbalans 2020 De Mandt		Duur schoolspits: 20 min.			SOAB	
8-1-2020 (obv DAT, bewerking SOAB)						
Uitbreiding school met 4 lokalen en 26 nieuwbouwapartementen, parkeernorm 2019						
NORM	OVERDAG	aantal lokalen/	parkeernorm	aantal parkeerpl.		
		woningen	per eenheid			
bestaand	school+kdv	42	2	84		
	8 schoolwoningen	8	1,2	5,76	(incl. 60% dubbelgebruik)	
				<b>totaal aantal pp. (genormeerd)</b>	<b>89,76</b>	
AANBOD		totaal aantal bestaande pp.		91	(71+20)	
				1,24	pp. over	
NORM		aantal appartementen	parkeernorm per eenheid	aantal parkeerpl.		
nieuw	nieuwe appartementen bij realisatie tekort	26	1,5	23,4	(incl. 60% dubbelgebruik)	
	nieuw te realiseren pp.			-22,16		
				19	eis gemeente	
<b>BALANS</b>				<b>te kort pp:</b>	<b>-3,16</b>	<b>4 afgerond</b>
NORM	AVOND	aantal lokalen/	parkeernorm	aantal parkeerpl.		
		woningen	per eenheid			
bestaand	school+kdv	42	0	0		
	8 schoolwoningen	8	1,2	9,6	(geen dubbelgebruik)	
				<b>totaal aantal pp. (genormeerd)</b>	<b>9,6</b>	
AANBOD		totaal aantal bestaande pp.		91	(71+20)	
				81,4	pp. over	
NORM		aantal appartementen	parkeernorm per eenheid	aantal parkeerpl.		
nieuw	nieuwe appartementen bij realisatie tekort	26	1,5	39	(geen dubbelgebruik)	
	nieuw te realiseren pp.			42,4		
				19	eis gemeente	
<b>BALANS</b>				<b>overschot pp:</b>	<b>61,4</b>	<b>61 afgerond</b>

Tabel 3: parkeerbalans De Mandt 2019 (destijds vigerende parkeernormen)

Parkeerbalans 2020 De Mandt		Duur schoolspits: 20 min.			SOAB	
8-1-2020 (obv DAT, bewerking SOAB)						
Uitbreiding school met 4 lokalen en 26 nieuwbouwapartementen, parkeernorm 2020						
NORM	OVERDAG	aantal lokalen/	parkeernorm	aantal parkeerpl.		
		woningen	per eenheid	voor uitbreiding (0,5 per lokaal)		
bestaand	school+kdv	38 (bestaand) en 4 (nieuw)	2 (oud) en 0,5 (nieuw)	78		
	8 schoolwoningen	8	1,2	4,8	(incl. 50% dubbelgebruik)	
				<b>totaal aantal pp. (genormeerd)</b>	<b>82,8</b>	
AANBOD		totaal aantal bestaande pp.		91	(71+20)	
				8,2	pp. over	
NORM		aantal appartementen	parkeernorm per eenheid	aantal parkeerpl.		
nieuw	nieuwe appartementen bij realisatie tekort	26	0,9	11,7	(incl. 50% dubbelgebruik)	
	nieuw te realiseren pp.			-3,5		
				19	eis gemeente	
<b>BALANS</b>				<b>overschot pp:</b>	<b>15,5</b>	<b>15 afgerond</b>
NORM	AVOND	aantal lokalen/	parkeernorm	aantal parkeerpl.		
		woningen	per eenheid			
bestaand	school+kdv	38 (bestaand) en 4 (nieuw)	0	0		
	8 schoolwoningen	8	1,2	9,6	(geen dubbelgebruik)	
				<b>totaal aantal pp. (genormeerd)</b>	<b>9,6</b>	
AANBOD		totaal aantal bestaande pp.		91	(71+20)	
				81,4	pp. over	
NORM		aantal appartementen	parkeernorm per eenheid	aantal parkeerpl.		
nieuw	nieuwe appartementen bij realisatie tekort	26	0,9	23,4	(geen dubbelgebruik)	
	nieuw te realiseren pp.			58		
				19	eis gemeente	
<b>BALANS</b>				<b>overschot pp:</b>	<b>77</b>	<b>77 afgerond</b>

Tabel 4: parkeerbalans De Mandt 2020 (aannee mogelijk nieuwe parkeernormen)

<sup>9</sup> 'Onderbouwing parkeren en verkeerssituatie voor nieuwbouwplan De Mandt in Teteringen' in opdracht van Wonen-Breburg, SOAB Adviseurs, Breda (januari 2020)