

Opdrachtgever	Gemeente Bunnik
Datum	23 oktober 2024
Kenmerk	014976.2023.N01.03
Status	Definitief
Pagina	1/10

1. Inleiding

Bij de ontwikkeling van Kersenweide staat duurzaamheid hoog aangeschreven. Het doel is een dorpse samenleving waar veel aandacht is voor ontmoeten, bewegen en verblijven. Daarvoor is het nodig om maatregelen te treffen die andere vormen van mobiliteit anders dan privéautobezit mogelijk maken.

Daarnaast heeft de gemeente Bunnik met de ondertekening van het Convenant Duurzame Woningbouw haar ambitie vastgelegd omtrent duurzaamheid. Een van de thema's die daarin onderscheiden zijn is het thema 'duurzame mobiliteit'. In de Gebiedsvisie is veel aandacht besteed aan de fiets- en loopstructuur en de verbindingen met de NS-stations van Bunnik, Houten en Driebergen-Zeist om het gebruik van deze vervoerswijzen te stimuleren (zie ook paragraaf 4.5.5). Andere mogelijkheden zijn de inzet van deelauto's (en deelfietsen) en het verminderen van de parkeerruimte voor autoverkeer. Deze laatstgenoemde mogelijkheid dient echter zorgvuldig toegepast te worden. Immers, te veel parkeerplaatsen werkt uitnodigend op het autogebruik, te weinig parkeerplaatsen zorgt voor parkeeroverlast. De parkeernormen van de gemeente Bunnik zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen (Gemeente Bunnik, maart 2020). Om de verkeersproductie van de wijk te beperken is vanuit de provincie aangegeven dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen in Kersenweide met 20% gereduceerd moet worden ten opzichte van het gemeentelijke parkeerbeleid. Dit betekent dat voor Kersenweide specifiek parkeerbeleid en parkeernormen zijn opgesteld. In deze memo wordt ingegaan op de uitwerking van deze opgave voor Kersenweide.

2. Parkeerbehoefte op basis van vigerend parkeerbeleid

Om de referentie te kunnen bepalen is in onderstaande tabel de parkeerbehoefte op basis van het vigerende parkeerbeleid in beeld gebracht. Uitgangspunt hiervoor is het woningbouwprogramma zoals verwoord in hoofdstuk 4.3. van het Stedenbouwkundig Plan.

Woningtype	aantal	functie in beleid	parkeernorm	parkeerbehoefte
sociale huur, rijwoning	120	huur, grondgebonden woning, sociale huur	1,1	132
sociale huur, appartement, 2 kamers	120	kleine sociale huurwoning	0,45	54
sociale huur, appartement, 3 kamers	120	huur, appartement, midden/goedkoop	0,9	108
middeldure huur, rijwoning	20	huur, grondgebonden woning, vrije sector	1,4	28
middeldure huur, appartement	40	huur, appartement, midden/goedkoop	0,9	36
middeldure koopwoning, rijwoning klein	50	koop, grondgebonden woning, tussen/hoek	1,4	70
middeldure koopwoning, rijwoning groot	310	koop, grondgebonden woning, tussen/hoek	1,4	434
middeldure koopwoning, appartement	60	koop, appartement, midden	1,3	78
vrije sector, koop, rijwoning (regulier)	80	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1,4	112
vrije sector, koop, rijwoning (luxe)	30	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1,4	42
vrije sector, koop, twee-onder-een-kap, klein	100	koop, twee-onder-een-kap	1,5	150
vrije sector, koop, twee-onder-een-kap, groot	60	koop, twee-onder-een-kap	1,5	90
vrije sector, koop, vrijstaand klein	20	koop, vrijstaand	1,6	32
vrije sector, koop, vrijstaand groot	10	koop, vrijstaand	1,6	16
vrije sector, koop, kavel	60	koop, vrijstaand	1,6	96
bezoekers woningen	1.080	Bezoekersdeel	0,3	324
bezoekers kleine sociale huurwoningen	120	Bezoekersdeel	0,2	24
Totaal	1.200			1.826

Tabel 1: Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

Uit de tabel blijkt dat op basis van het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Bunnik in Kersenweide 1.826 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarvan 348 parkeerplaatsen bestemd zijn voor bezoekers.

3. Parkeervulling Kersenweide

De opgave voor Kersenweide om te komen tot 80% van het aantal parkeerplaatsen conform gemeentelijk beleid wordt gerealiseerd door twee instrumenten:

- Verlagen bezoekersnorm bij de woningen
- Passende parkeernorm bij sociale huurwoningen
- Maatregelen ter stimulering van duurzame mobiliteit

Op deze onderdelen wordt hieronder nader ingegaan.

Bezoekersdeel

Naast het bewonersdeel bestaat een parkeernorm bij woningen ook uit een bezoekersdeel. Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeercijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Daar waar voor het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatiespecifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren bij de functie wonen nog niet het geval.

Door digitalisering is de laatste jaren steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen. Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Dit blijkt onder andere uit onderzoeken¹ in 16 steden in Nederland. Er wordt geconcludeerd dat een waarde van 0,1 parkeerplaats per woning in stedelijk gebied vaak al voldoende is. Op grond van de uitgevoerde onderzoeken wordt voor een niet-stedelijk gebied in de rest bebouwde kom (niet-gereguleerd gebied) een parkeernorm van 0,15 parkeerplaats voor bezoekers van woningen geadviseerd. Om toch een bepaalde marge aan te houden wordt geadviseerd om een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning te hanteren. Wel wordt in het ontwerp rekening gehouden met een ruimtereservering zodat indien nodig later opgeschaald kan worden en meer

¹ Parkeercijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021).

¹ A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021).

parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden. Vooralsnog gaan we ervan uit dat dit niet nodig zal zijn.

Door het verlagen van de bezoekersnorm van veelal 0,3 parkeerplaats naar 0,2 parkeerplaats per woning wordt een reductie behaald van ruim 130 parkeerplaatsen (van 348 parkeerplaatsen met 0,3 parkeerplaats per woning naar 216 parkeerplaatsen met 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers). De bezoekersnorm van een kleine sociale huurwoning is in het gemeentelijke parkeerbeleid al vastgesteld op 0,2 parkeerplaats per woning. Deze is daarom niet verder aangepast.

Analyse naar autobezit bij bewoners van sociale huurwoningen

De ervaring leert dat bij sociale huurwoningen de parkeernormen in het algemeen vaak aan de hoge kant zijn. Woningbouwcorporaties lopen vaak tegen deze hoge parkeernormen aan waardoor de (financiële) haalbaarheid van woningbouwprojecten met sociale huur onder druk komt te staan. Om te voorkomen dat in Kersenweide (te) veel parkeerplaatsen bij sociale huurwoningen worden aangelegd is een analyse uitgevoerd naar het daadwerkelijke autobezit.

Voor de analyse is het autobezit van sociale huurwoningen in de gemeente Bunnik onderzocht. Hierin is onderscheid gemaakt naar de verschillende woningtypen. Goudappel heeft de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen in Nederland. Hiermee is inzichtelijk gemaakt hoe het autobezit zich verhoudt tot de gemeentelijke parkeernormen op gemeenteniveau. Wanneer het daadwerkelijke autobezit (fors) lager ligt dan de huidige parkeernormen vormt dit een aanleiding om een lagere parkeernorm te hanteren.

In de data zit echter geen aandeel grijze kentekens verwerkt. Dat zijn auto's die door bewoners mee naar huis genomen worden (denk aan bijvoorbeeld schildersbusjes). Deze bedrijfsauto's zijn door het CBS niet geregistreerd bij woningen en zijn daarom niet verwerkt in de data. Op basis van grootschalig kentekenonderzoek door Goudappel is vastgesteld dat circa 8% van de geparkeerde auto's in een woonwijk een grijs kenteken heeft. De gepresenteerde data is daarom opgehoogd met een percentage van 8% ten opzichte van het gemiddelde autobezit. In de volgende tabel is het autobezit bij sociale huurwoningen in Bunnik onderzocht inclusief ophoging van grijze kentekens.

Woningtype	daadwerkelijk autobezit	aantal woningen	parkeerbehoefte
rijwoning, sociale huur	1,0	120	120,0
appartement, sociale huur, 0-50 m ²	0,6	120	72,0
appartement, sociale huur, 50-75 m ²	0,6	120	72,0
Totaal		360	264

Tabel 2: Onderzoek naar de daadwerkelijke parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen

Uit de tabel blijkt dat voor het sociale huurprogramma in Kersenweide de parkeerbehoefte (gebaseerd op daadwerkelijk autobezit) 264 parkeerplaatsen bedraagt voor bewoners. Conform de gemeentelijke parkeernormen bedraagt het aantal parkeerplaatsen voor het sociale huurprogramma 294 parkeerplaatsen. Door het verlagen van de parkeernorm voor bewoners van sociale huurwoningen kunnen er 30 parkeerplaatsen minder aangelegd worden. Het totale bewonersdeel, inclusief de afwijking voor sociale huurwoningen, bedraagt zodoende 1.448 parkeerplaatsen voor Kersenweide (in plaats van 1.478 parkeerplaatsen).

Maatregelen ter stimulering van duurzame mobiliteit

Een verdere reductie kan worden bereikt door het treffen van maatregelen ter stimulering van duurzame mobiliteit. Hierbij wordt onder andere aan de volgende maatregelen gedacht:

- realiseren van goede fiets(parkeer)voorzieningen inclusief een fietsbrug over de A12 richting Bunnik
- clusteren van parkeervoorzieningen waardoor uitwisseling van parkeerplaatsen mogelijk is tussen bewoners en bezoekers
- inrichten van een mobiliteitshub ter hoogte van de HOV-lijn langs de N229
- inzet van deelmobiliteit inclusief een vorm van parkeerregulering.

De parkeernormen worden met maximaal 20% gereduceerd als gevolg van de bovenstaande maatregelen ter stimulering van duurzame mobiliteit. De hoogte van 20% is afgeleid uit de Nota Parkeernormen van Bunnik die stelt dat maximaal 20% van de bewonersnormen gereduceerd kan worden door de inzet van deelmobiliteit. Daar stelt de gemeente een vervangingswaarde van 1 op 5 tegenover (dat wil zeggen dat voor iedere 5 parkeerplaatsen die gereduceerd worden één deelauto moet worden teruggeplaatst).

De wereld van deelmobiliteit verandert snel, waardoor uitgangspunten voor een haalbare businesscase van deelauto's constant veranderen. De parkeerbehoefte wordt ook verlaagd door het treffen van de andere maatregelen ter bevordering van duurzame mobiliteit, zoals de fietsvoorzieningen waardoor meer mensen met de fiets (en vervolgens het OV) reizen.

Daarom beschouwen we de reductie van 20% op de parkeernormen als resultaat van een breder pakket aan maatregelen. Het aantal te stallen deelauto's (en eventueel deeltweewielers) wordt daarom nader uitgewerkt per deelgebied. Doordat de deelgebieden niet allemaal tegelijkertijd worden gerealiseerd kan het gebruik van deelmobiliteit na realisatie van een deelgebied gemonitord worden. Daardoor kan bij de realisatie van een nieuw deelgebied meer of minder deelmobiliteit worden aangeboden zodat het goed aansluit bij de daadwerkelijke behoefte.

De te hanteren parkeernormen voor bewoners inclusief de reductie van 20% is weergegeven in onderstaande tabel.

Woningtype	parkeernorm	parkeernorm (incl. reductie 20%)
sociale huur, rijwoning	1,0	0,80
sociale huur, appartement, 2 kamers	0,6	0,48
sociale huur, appartement, 3 kamers	0,6	0,48
middeldure huur, rijwoning	1,4	1,12
middeldure huur, appartement	0,9	0,72
middeldure koopwoning, rijwoning klein	1,4	1,12
middeldure koopwoning, rijwoning groot	1,4	1,12
middeldure koopwoning, appartement	1,3	1,04
vrije sector, koop, rijwoning (regulier)	1,4	1,12
vrije sector, koop, rijwoning (luke)	1,4	1,12
vrije sector, koop, twee-onder-een-kap, klein	1,5	1,20
vrije sector, koop, twee-onder-een-kap, groot	1,5	1,20
vrije sector, koop, vrijstaand klein	1,6	1,28
vrije sector, koop, vrijstaand groot	1,6	1,28
vrije sector, koop, kavel	1,6	1,28

Tabel 3: Te hanteren **bewonersnormen** Kersenweide inclusief 20% reductie

4. Parkeernormen Kersenweide

Om het bovenstaande doel (-20% parkeerplaatsen) te bereiken is de volgende parkeerberekening gehanteerd bij de ontwikkeling van Kersenweide. Uit de berekening blijkt dat met de inzet van maatregelen de parkeerbehoefte in totaal 1.399 parkeerplaatsen bedraagt. Dit is ten opzichte van de oorspronkelijke parkeerbehoefte een reductie van circa 23% waarmee aan de eis van -20% parkeerplaatsen wordt voldaan. In de praktijk zullen er ook enkele deelauto's worden gestald, deze zijn hierin nog niet meegenomen. De reductie van 23% valt daarom iets lager uit, er dienen in de basis namelijk 60 parkeerplaatsen voor deelauto's in de wijk te worden toegevoegd. Zodoende wordt de eis van de provincie Utrecht om 20% minder parkeerplaatsen conform gemeentelijk parkeerbeleid te realiseren behaald. Het achterliggende parkeeronderzoek is opgenomen in Bijlage 20.

Woningtype	aantal	functie in beleid	parkeernorm	parkeerbehoefte
sociale huur, rijwoning	120	huur, grondgebonden woning, sociale huur	0,80	96,0
sociale huur, appartement, 2 kamers	120	kleine sociale huurwoning	0,48	57,6
sociale huur, appartement, 3 kamers	120	huur, appartement, midden/goedkoop	0,48	57,6
middeldure huur, rijwoning	20	huur, grondgebonden woning, vrije sector	1,12	22,4
middeldure huur, appartement	40	huur, appartement, midden/goedkoop	0,72	28,8
middeldure koopwoning, rijwoning klein	50	koop, grondgebonden woning, tussen/hoek	1,12	56,0
middeldure koopwoning, rijwoning groot	310	koop, grondgebonden woning, tussen/hoek	1,12	347,2
middeldure koopwoning, appartement	60	koop, appartement, midden	1,04	62,4
vrije sector, koop, rijwoning (regulier)	80	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1,12	89,6
vrije sector, koop, rijwoning (luxe)	30	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1,12	33,6
vrije sector, koop, twee-onder-een-kap, klein	100	koop, twee-onder-een-kap	1,20	120,0
vrije sector, koop, twee-onder-een-kap, groot	60	koop, twee-onder-een-kap	1,20	72,0
vrije sector, koop, vrijstaand klein	20	koop, vrijstaand	1,28	25,6
vrije sector, koop, vrijstaand groot	10	koop, vrijstaand	1,28	12,8

vrije sector, koop, kavel	60	koop, vrijstaand	1,28	76,8
bezoekers alle woningen	1.200	bezoekersdeel	0,2	240
subotaal	1.200			1.399
deelauto's alle woningen	1.200	deelauto's	0,05	60
totaal	1.200			1.459

Tabel 4: Parkeerberekening Kersenweide

5. Realisatie maatregelen

Het treffen van maatregelen ter stimulering van duurzame mobiliteit *randvoorwaardelijk* bij de planuitwerking om te komen tot een reductie van 20% aan parkeerplaatsen. Het is bij de uitwerking van het plan aan de uitvoerende partij om hier invulling aan te geven en de eventuele organisatie en instandhouding te borgen. Hieraan worden voorwaarden gesteld. De ontwikkelende partij dient bijvoorbeeld voor deelmobiliteit zorg te dragen dat:

- De deelauto's altijd elektrisch aangedreven zijn;
- De deelauto's een eigen parkeerplaats hebben;
- De deelauto's bij oplevering van de woningen aanwezig zijn;
- Het contract met een mobiliteitsaanbieder een duur van minimaal 10 jaar heeft (de gemeente is geen partij in dit contract).

Om te waarborgen dat de reductie van 20% op de parkeernormen niet tot overlast leidt is het aan te raden om een vorm van parkeerregulering te introduceren. Dit kan bijvoorbeeld een parkeerverbod zijn voor de hele wijk buiten de daarvoor gemarkeerde parkeerplaatsen. Op deze manier kan gehandhaafd worden op foutparkeerders waardoor bewoners en bezoekers enigszins gedwongen worden om zich aan te passen aan de duurzame woonomgeving.

Mobiliteitshub

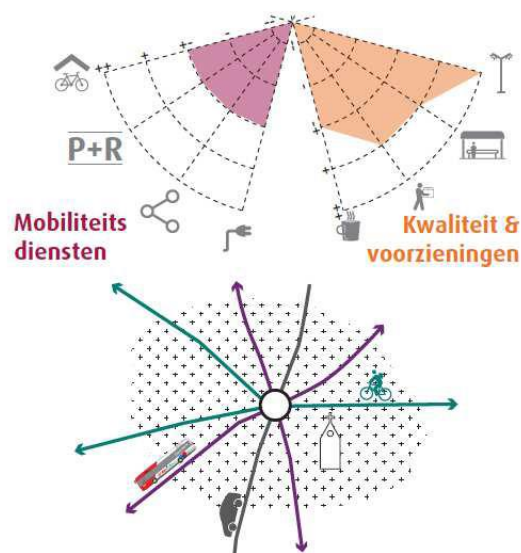
Langs de nieuwe woonwijk loopt een HOV-lijn met een frequente busverbinding naar Utrecht enerzijds en Wijk bij Duurstede anderzijds. Ter hoogte van Kersenweide ligt ook een bushalte vanwaar bewoners en bezoekers kunnen in- en uitstappen. Om de koppeling met de HOV-lijn te versterken kan een mobiliteitshub worden ingericht rondom de HOV-halte. Een mobiliteitshub is een OV-punt en/of een geclusterde ruimte-efficiënte parkeeroplossing voor meerdere doelgroepen (openbaar, dubbelgebruik) die een naadloze overstap van het ene naar het andere vervoermiddel mogelijk maakt. Mobiliteitshubs vormen daarmee een essentiële schakel in het systeem van gedeelde mobiliteit. Naast dat de hub dient als overstap van fiets (of auto) naar het OV, is het ook plek waar functies kunnen worden samengevoegd (horeca, pakketmuur) of gebruikers kunnen verblijven (flexplekken, overleg ruimtes). Maar elke hub is anders en afhankelijk van onder andere mate van

verstedelijking in de omgeving en de functie als herkomst-, bestemmings- of overstaplocatie. Elk type hub heeft een minimum kwaliteitsniveau nodig maar toevoegen van meer voorzieningen versterkt de kwaliteit van een hub.

De Hub voor Kersenweide kan aangemerkt worden als een zogenaamde 'lokale' hub.

Lokale hub

- De HUB heeft een verzorgende functie voor de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen. Verder kan de hub dienstdoen als de 'huiskamer' of 'ontmoetingsplek' van het dorp. Sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit hebben daarom een hoge prioriteit. Extra voorzieningen zijn mogelijk in de vorm van pakketmuur / buurtbieb / kinderopvang etc.
- Deelmobiliteit niet alleen aanwezig als last-mile voor de aankomende reiziger, maar ook voor inwoners uit het dorp om hen zo te voorzien in de behoefte van een 2de auto.
- Parkeerfaciliteiten voor de auto zijn minder van belang. Fietsenstalling en laadfaciliteiten van basiskwaliteit zijn wel gewenst.



Hiervoor zijn de volgende eisen/voorzieningen randvoorwaardelijk, noodzakelijk (basis) of optioneel:

- Randvoorwaardelijk zijn:
 - herkenbaarheid en vindbaarheid
 - Toegankelijk voor mindervaliden
 - Toegankelijk voor fiets/voetgangers
 - Sociale veilig en een aangename omgevingskwaliteit
 - Haltering van openbaar vervoer
- Basisvoorziening zijn:
 - Fietsenstalling
 - Overdekt wachten
 - Kiss&Ride mogelijkheden
- Optionele voorzieningen zijn (voor een lokale hub ten minste 2):
 - Aansluiting op ontsluitend fietsnetwerk
 - Overdekte fietsenstalling
 - Deelfiets/deelauto in nabijheid
 - Elektrische laadpalen voor e-bikes

- Dynamische reisinformatie
- Toilet
- Horeca(automaat)
- Pakketmuur
- Kantoorvoorziening/ontmoetingsplek.

De voorzieningen voor de hub van Kersenweide kennen een verspreide ligging. Enerzijds zijn er voorzieningen die direct aan de OV-halte zijn gekoppeld zoals het overdekt wachten en de fietsenstalling. Het aantal (stallings)plekken en de kwaliteit (van wachten) kan op deze locatie nog verbeterd worden. Ook de (omgevings)kwaliteit van de huidige halte dient verbeterd te worden om het label hub te kunnen krijgen. Door te investeren in voorzieningen rondom de HOV-halte wordt de ketenreis aantrekkelijker gemaakt. Hierdoor neemt de bereidheid om met het openbaar vervoer te reizen toe. Naar verwachting zal de hub voornamelijk gebruikt worden door bewoners van Kersenweide. Dat wil zeggen dat er veel opstappend verkeer is wat aan het einde van de dag terugkeert naar huis. Bewoners komen zelfstandig naar de HOV-halte toe wat pleit voor goede fietsenstallingen. Op de terugweg kunnen ze de weg naar huis vervolgen met hun fiets. Dat betekent dat het bieden van deelmobiliteit zoals deelfietsen en deelauto's voor de 'last mile' niet nodig is. Daar zal naar verwachting in de praktijk weinig gebruik van worden gemaakt.

Een verdere versterking van de hub ligt in de omgeving van het eerste bouwveld. Door de goede ontsluitingsstructuur liggen er hier veel kansen. De school (IKC) of de 'stadsboerderij' kan mogelijk een rol spelen als ontmoetingsplek. Een plek waar ook deelmobiliteit aangeboden kan worden (de bijzondere fiets, bakfiets of aanhanger) maar waar ook de pakketten opgehaald kunnen worden, een werkplek gehuurd kan worden of een kop koffie kan worden gedronken.