

Verkenning mobiliteit Entree- Zuid Odijk

Een onderzoek naar de mogelijkheden op gebied van parkeren en verkeer in het kader van de herontwikkeling woningbouw Entree-Zuid in Odijk

Opdrachtgever

Titel rapport

Van Wanrooij Projectontwikkeling B.V.

Verkenning mobiliteit Entree-Zuid Odijk

Kenmerk

018709.20240918.R1.02

Datum publicatie

18 september 2024

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

■■■■■■■■■■

■■■■■■■■■■

Status

Concept

© Copyright Goudappel BV 18-9-24

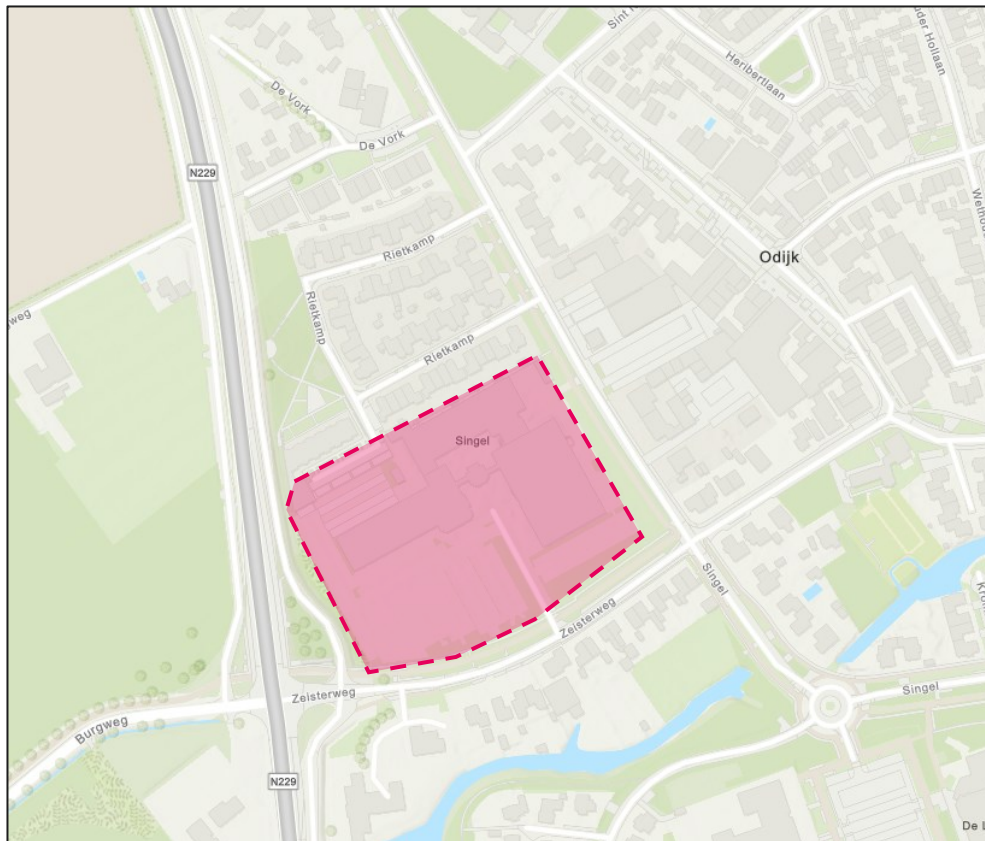
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Functieprogramma	2
1.3 Leeswijzer	2
2. Parkeren	3
2.1 Conform gemeentelijk beleid	3
2.2 Passende parkeernormen	4
2.3 Mobiliteitscorrectie	9
2.4 Randvoorwaarden mobiliteitscorrectie	11
3. Verkeersgeneratie	13
3.1 Aanpak en uitgangspunten	13
3.2 Resultaat	14
4. Ontwerp aansluitingen	16
5. Conclusies	18
Bijlage 1 Utrechtse Bouwbrief fietsparkeren	20

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Van Wanrooij Projectontwikkeling is voornemens om op de locatie van het huidige Politie Diensten Centrum (PDC) in Odijk circa 230 woningen te realiseren. Het project wordt Entree-Zuid genoemd. Om plaats te maken voor de woningen wordt het huidige complex van de politie gesloopt. Het plan wordt in de toekomstige situatie ontsloten aan de Zeisterweg en de Singel. Van Wanrooij Projectontwikkeling stelt in het kader van de woningbouwontwikkeling samen met de gemeente Bunnik een nota van uitgangspunten op. In dat kader heeft Van Wanrooij aan Goudappel gevraagd om een eerste verkenning uit te voeren naar de kansen/aandachtspunten ten aanzien van parkeren en verkeer. In voorliggende rapportage zijn de gehanteerde aanpak, uitgangspunten en conclusies van het onderzoek toegelicht.



Figuur 1.1: Ligging van het plangebied in Odijk

1.2 Functieprogramma

Het (beoogde) functieprogramma van de huidige en toekomstige situatie is weergegeven in tabel 1.1.

situatie	functie	omvang	doelgroep
huidig	kantoor zonder baliefunctie (PDC)	11.711 m ² bvo	n.v.t.
toekomstig	appartement sociale huur 45 m ² gbo	44 woningen	starters
toekomstig	huurappartement met zorg	24 woningen	senioren
toekomstig	koopappartement 50 m ² gbo	36 woningen	starters
toekomstig	koopappartement 50-80 m ² gbo	36 woningen	starters
toekomstig	benedenwoning, koop, 70-80 m ² gbo	5 woningen	senioren
toekomstig	bovenwoning, koop, 70-80 m ² gbo	10 woningen	starters
toekomstig	koopappartement, 40-60 m ² gbo	18 woningen	senioren
toekomstig	wonen aan dek, 100 m ² gbo	10 woningen	gezinnen
toekomstig	koop, rijwoning, 120 m ² gbo	23 woningen	gezinnen
toekomstig	koop, rijwoning, 130 m ² gbo	12 woningen	gezinnen
toekomstig	koop, rijwoning, 150 m ² gbo	12 woningen	gezinnen

Tabel 1.1: Huidige en toekomstige functieprogramma

In het toekomstige plan zijn in totaal 177 parkeerplaatsen opgenomen. Hiervan liggen 156 parkeerplaatsen in de openbare ruimte binnen het plangebied. Verder liggen er 11 parkeerplaatsen bij opritten binnen het plangebied (eigen terrein) en nog eens 10 parkeerplaatsen langs de Zeisterweg.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is op basis van de Nota Parkeernormen van Bunnik inzichtelijk gemaakt hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn voor het plan. Vervolgens is onderzocht op welke manieren het mogelijk is om onderbouwd af te wijken van de Nota Parkeernormen. Ook is onderzocht welke kansen de inzet van deelmobiliteit biedt om het eigen autobezit te ontmoedigen. In hoofdstuk 3 is ingegaan op de verkeersgeneratie in de huidige en toekomstige situatie. Daarmee wordt het planeffect inzichtelijk gemaakt voor het aantal verkeersbewegingen. Hoofdstuk 4 bevat twee schetsontwerpen inclusief toelichting over de beoogde ontsluiting van het plangebied op de openbare weg. Ten slotte bevat hoofdstuk 5 de belangrijkste conclusies van dit onderzoek.

2. Parkeren

2.1 Conform gemeentelijk beleid

De parkeereis van een ontwikkeling wordt bepaald door de omvang van een functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm. De gemeente Bunnik heeft haar parkeernormen opgenomen in de 'Nota Parkeernormen Bunnik 2019'. Hierin zijn voor allerlei woningtypen parkeernormen vastgelegd. In de nota maakt de gemeente Bunnik onderscheid in vier gebieden met een eigen parkeernorm. De ontwikkeling Entree-Zuid is gelegen in het gebied 'Bunnik en Odijk'. De gehanteerde parkeernormen voor de relevante woningtypen zijn in tabel 2.1. weergegeven.

functie	functie in beleid	parkeernorm
appartement sociale huur 45 m ² gbo	kleine sociale huurwoning (40-65 m ²)	0,7 pp per woning
huurappartement met zorg	verpleeg-/verzorgingshuis	0,6 pp per wooneenheid
koopappartement 50 m ² gbo	koop, appartement, goedkoop	1,1 pp per woning
koopappartement 50-80 m ² gbo	koop, appartement, midden	1,3 pp per woning
benedenwoning, koop, 70-80 m ² gbo	koop, appartement, midden	1,3 pp per woning
bovenwoning, koop, 70-80 m ² gbo	koop, appartement, midden	1,3 pp per woning
koopappartement, 40-60 m ² gbo	koop, appartement, midden	1,3 pp per woning
wonen aan dek, 100 m ² gbo	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1,4 pp per woning
koop, rijwoning, 120 m ² gbo	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1,4 pp per woning
koop, rijwoning, 130 m ² gbo	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1,4 pp per woning
koop, rijwoning, 150 m ² gbo	koop, grondgebonden, tussen/hoek	1,4 pp per woning
bezoekers woningen		0,3 pp per woning

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen conform gemeentelijk beleid

Omdat er sprake is van verschillende doelgroepen die in het plangebied parkeren kan dubbelgebruik worden toegepast. Dat wil zeggen dat de parkeerplaatsen van bewoners die overdag naar het werk zijn gebruikt kunnen worden door het personeel van het woon-/zorgappartementengebouw. Daardoor kunnen de parkeerplaatsen in het plangebied zo efficiënt mogelijk gebruikt worden. Het effect van dubbelgebruik op de parkeereis wordt bepaald met behulp van aanwezigheidspercentages. In tabel 2.2 zijn de meest recente aanwezigheidspercentages weergegeven, gebaseerd op de nieuwe CROW-publicatie 744: 'Parkeerkencijfers 2024'.

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
bezoekers woningen	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
woon- /zorgappartement	100%	100%	50%	50%	25%	100%	50%	100%	100%	100%

Tabel 2.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages uit de meest recente CROW-publicatie

De parkeerbalans op basis van de gemeentelijke parkeernormen is weergegeven in tabel 2.3.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartement sociale huur 45 m ²	18,5	18,5	27,7	24,6	30,8	21,6	21,6	23,1	24,6	23,1
huurappartement met zorg	14,4	14,4	7,2	7,2	3,6	14,4	7,2	14,4	14,4	14,4
koopappartement 50 m ²	23,8	23,8	35,6	31,7	39,6	27,7	27,7	29,7	31,7	29,7
koopappartement 50-80 m ²	28,1	28,1	42,1	37,4	46,8	32,8	32,8	35,1	37,4	35,1
benedenwoning, koop, 70-80 m ²	3,9	3,9	5,9	5,2	6,5	4,6	4,6	4,9	5,2	4,9
bovenwoning, koop, 70-80 m ²	7,8	7,8	11,7	10,4	13,0	9,1	9,1	9,8	10,4	9,8
koopappartement, 40-60 m ²	14,0	14,0	21,1	18,7	23,4	16,4	16,4	17,6	18,7	17,6
wonen aan dek, 100 m ²	8,4	8,4	12,6	11,2	14,0	9,8	9,8	10,5	11,2	10,5
koop, rijwoning, 120 m ²	19,3	19,3	29,0	25,8	32,2	22,5	22,5	24,2	25,8	24,2
koop, rijwoning, 130 m ²	10,1	10,1	15,1	13,4	16,8	11,8	11,8	12,6	13,4	12,6
koop, rijwoning, 150 m ²	10,1	10,1	15,1	13,4	16,8	11,8	11,8	12,6	13,4	12,6
bezoekers woningen	24,7	30,9	46,4	43,3	0,0	37,1	61,8	61,8	61,8	55,6
totaal	183	189	269	242	244	219	237	256	268	250
capaciteit	177	177	177	177	177	177	177	177	177	177
tekort (-)/overschot	-6	-12	-92	-65	-67	-42	-60	-79	-91	-73

Tabel 2.3: Parkeerbalans conform gemeentelijk beleid

Uit de parkeerbalans blijkt dat de parkeereis op het maatgevende moment (het moment met de hoogste parkeereis) 269 parkeerplaatsen bedraagt op een werkdagavond. Met een parkeeraanbod van 177 parkeerplaatsen ontstaat daarmee een tekort van circa 92 parkeerplaatsen conform gemeentelijk beleid.

2.2 Passende parkeernormen

Context

Goudappel heeft in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven over te hoge parkeernormen bij woningbouw. In het kort komt de boodschap erop neer dat bij woningbouw in het algemeen en sociale woningbouw in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig hoge kosten die businesscases van ontwikkelingen onder druk zetten en tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen leiden. Het wordt veroorzaakt door de parkeernormen die gemeenten hanteren. In de basis dient men te voldoen aan de parkeernorm die de gemeente opstelt voor woningen. Veel gemeenten hebben echter parkeernormen die niet up-to-date zijn (lees: niet goed aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit) of die niet goed aansluiten bij het type woning dat gerealiseerd wordt. Denk bijvoorbeeld aan één parkeernorm voor alle appartementen terwijl er in de praktijk een groot verschil zit in autobezit van bewoners bij sociale huurappartementen en autobezit van bewoners bij (dure) koopappartementen.

Goudappel heeft de laatste jaren daarom veel onderzoek gedaan naar gemeentelijke parkeernormen in Nederland in relatie tot het daadwerkelijke autobezit. Hierbij is gebruik gemaakt van een dataset die tot stand is gekomen door het combineren van gegevens uit analysebestanden/bronnen over bijvoorbeeld type woningen en de ligging van woningen in stedelijk gebied met output van onderzoek op microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over (lease)autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Hiermee kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden wat het autobezit is. Zo wordt specifiek rekening gehouden met de karakteristieken en het autobezit in Odijk. Bij het autobezit kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50 m² gbo, 50-75 m² gbo, 75-100 m² gbo, 100-125 m² gbo, >125 m² gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden om zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld 65-plussers in sociale huurappartementen in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De data zorgen zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om in discussie te gaan met gemeenten over het aanpassen van de parkeernormen.

Belangrijk om op te merken is dat door het hanteren van het daadwerkelijke autobezit als uitgangspunt voor parkeernormen, er sprake is van volledig vraagvolgend beleid. Het is nog mogelijk om vanuit bepaalde beleidsdoelstellingen eventueel lagere parkeernormen toe te passen (zoals in een centrum met gereguleerd parkeren) dan het daadwerkelijke autobezit.

Vertaling van data naar passende parkeernormen

Op basis van de data is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij sociale huurwoningen binnen de bebouwde kom in Odijk in 2023. De data over autobezit is gebaseerd op CBS-microdata waarbij nog wel een bewerkingsslag nodig is. Zo is in deze data nog geen rekening gehouden met de volgende zaken:

- grijze kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS zijn geregistreerd);
- trend in autobezit.

De twee genoemde elementen worden hieronder nader toegelicht.

Leaseauto's, grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit eerdere onderzoeken van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens (seizoenarbeiders vallen hier ook onder) gemiddeld circa 8% is. Daarom is de data opgehoogd met 8% ten opzichte van het gemiddelde autobezit in Odijk. Zodoende komt dit neer op een ophoging van 0,10 parkeerplaats per woning (het gemiddelde autobezit in Odijk ligt op 1,27 auto's per woning).

Trend in autobezit

In de microdata wordt vanzelfsprekend geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De microdata zegt immers iets over het huidige autobezit, maar zegt niks over het toekomstige autobezit. Door de data naar boven af te ronden op twee decimalen, wordt een marge ingebouwd om rekening te houden met een eventuele toename in autobezit richting de toekomst.

Doelgroepen

De appartementen in het plan richten zich op de doelgroepen jongeren en senioren. De grondgebonden woningen zijn meer gericht op het huisvesten van gezinnen. Voor de appartementen is daarom onderzocht in hoeverre het autobezit van deze doelgroepen afwijkt van het gemiddelde autobezit. Uit deze analyse bleek dat het gemiddelde autobezit onder jongeren (tot 30 jaar) en senioren (vanaf 65 jaar) circa 20% lager ligt dan het gemiddelde autobezit in Odijk. Desondanks is een correctie van 10% toegepast op het gemiddelde autobezit van de appartementen, om een veiligheidsmarge in te bouwen. Het autobezit onder ouderen neemt namelijk langzaam toe waardoor een reductie van 20% over enkele jaren mogelijk tot knelpunten kan leiden. Concluderend wordt voor de grondgebonden woningen aangesloten bij het gemiddelde autobezit van de betreffende woningtypen, terwijl bij de appartementen wordt aangesloten bij het gemiddelde autobezit van de betreffende woningtypen inclusief een correctie van 10%. Hierna is in tabel 2.4 de parkeerbalans weergegeven op basis van passende parkeernormen (met voor de appartementen een correctie van 10% vanwege de specifieke doelgroepen).

Bezoekersdeel

Omdat de data over autobezit gaat betreft de vertaling ervan naar een parkeernorm enkel het bewonersdeel. Hier dient daarom aanvullend nog een bezoekersdeel bij opgeteld te worden. Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Daar waar voor het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatie-specifieke 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 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.

Steeds meer gemeenten passen hun bezoekersnormen ook aan naar de meest recente inzichten. Hieronder volgt een kort overzicht van enkele gemeenten die hun bezoekersnormen recent naar beneden hebben bijgesteld:

- gemeente Haarlem (2023) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,15 parkeerplaats per woning
- gemeente Oss (2023) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,3 parkeerplaats per woning
- gemeente Hilversum (2023) overal 0,1 parkeerplaats per woning

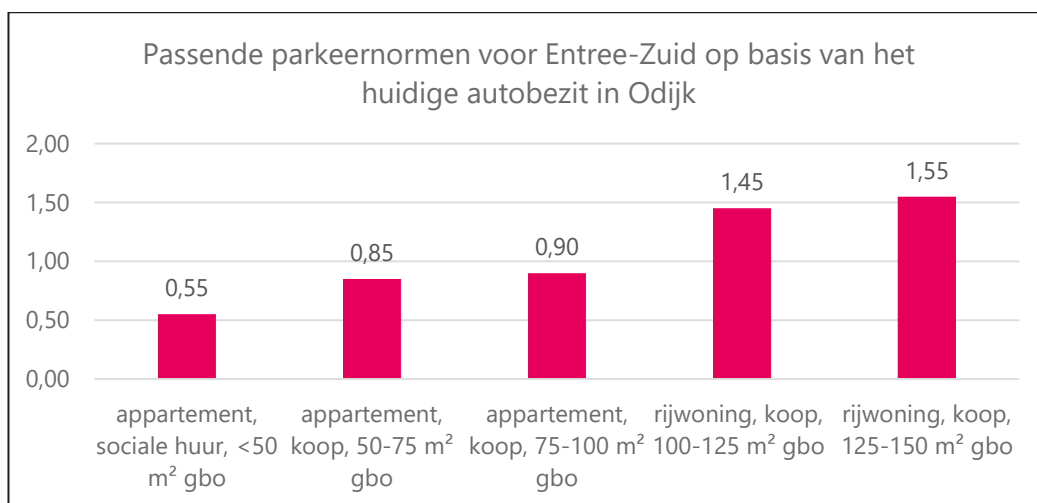
¹ Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021).

- gemeente Oosterhout (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning
- gemeente Geldrop-Mierlo (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning.

Als gevolg van de nieuwe inzichten heeft CROW in haar nieuwste parkeerkencijfers de bezoekersnormen aangepast en verlaagd. Voor een ontwikkeling in de 'rest bebouwde kom' van een 'matig stedelijke' gemeente wordt een bezoekersnorm van 0,15 parkeerplaats per woning voorgeschreven. Dit bezoekersdeel wordt daarom overgenomen in de vertaling naar een passende parkeernorm.

Passende parkeernormen voor Entree-Zuid

Hierna zijn in figuur 2.1 de passende parkeernormen (inclusief genoemde correcties voor doelgroepen, grijze kentekens en trend in autobezit) voor de betreffende woningen weergegeven voor het bewonersdeel.



Figuur 2.1: Passende parkeernormen voor Entree-Zuid

Uit de figuur blijkt dat het daadwerkelijke autobezit in Odijk veelal lager ligt dan de gemeentelijke parkeernormen. Dit is voornamelijk bij appartementen het geval. Bij de grondgebonden woningen ligt het autobezit iets hoger dan de gemeentelijke parkeernorm, maar zijn de verschillen minder fors. Voor alle woningen geldt dat aanvullend nog 0,15 parkeerplaats per woning gerealiseerd moet worden voor bezoekers van de woningen. Hierna is in tabel 2.4 de parkeerbalans opnieuw weergegeven maar ditmaal op basis van de passende parkeernormen.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartement sociale huur 45 m ²	14,5	14,5	21,8	19,4	24,2	16,9	16,9	18,2	19,4	18,2
huurappartement met zorg	14,4	14,4	7,2	7,2	3,6	14,4	7,2	14,4	14,4	14,4
koopappartement 50 m ²	18,4	18,4	27,5	24,5	30,6	21,4	21,4	23,0	24,5	23,0
koopappartement 50-80 m ²	18,4	18,4	27,5	24,5	30,6	21,4	21,4	23,0	24,5	23,0
benedenwoning, koop, 70-80 m ²	2,7	2,7	4,1	3,6	4,5	3,2	3,2	3,4	3,6	3,4
bovenwoning, koop, 70-80 m ²	5,4	5,4	8,1	7,2	9,0	6,3	6,3	6,8	7,2	6,8
koopappartement, 40-60 m ²	9,2	9,2	13,8	12,2	15,3	10,7	10,7	11,5	12,2	11,5
wonen aan dek, 100 m ²	8,7	8,7	13,1	11,6	14,5	10,2	10,2	10,9	11,6	10,9
koop, rijwoning, 120 m ²	20,0	20,0	30,0	26,7	33,4	23,3	23,3	25,0	26,7	25,0
koop, rijwoning, 130 m ²	11,2	11,2	16,7	14,9	18,6	13,0	13,0	14,0	14,9	14,0
koop, rijwoning, 150 m ²	11,2	11,2	16,7	14,9	18,6	13,0	13,0	14,0	14,9	14,0
bezoekers woningen	12,4	15,5	23,2	21,6	0,0	18,5	30,9	30,9	30,9	27,8
totaal	146	149	210	188	203	172	178	195	205	192
capaciteit	177	177	177	177	177	177	177	177	177	177
tekort (-)/overschot	31	28	-33	-11	-26	5	-1	-18	-28	-15

Tabel 2.4: Parkeerbalans op basis van daadwerkelijk autobezit

Uit de parkeerbalans in tabel 2.4 blijkt dat de parkeereis op het maatgevende moment (werkdagavond) in totaal circa 210 parkeerplaatsen bedraagt. Met een parkeeraanbod van 177 parkeerplaatsen resulteert dit in een tekort van 33 parkeerplaatsen. Het toepassen van beter passende parkeernormen zorgt voor een reductie van circa 20% ten opzichte van de gemeentelijke parkeernormen.

2.3 Mobiliteitscorrectie

In de Nota Parkeernormen van Bunnik is vastgelegd dat de parkeereis met 20% gereduceerd kan worden door de inzet van deelmobiliteit. Om duurzame mobiliteit en deelmobiliteit te laten slagen is een samenhangend pakket aan maatregelen nodig: naast het aanbod zelf, de verspreiding en afstand tot het aanbod alsmede de bekendheid ervan. Door het aanbieden van deelmobiliteit worden bewoners gestimuleerd en verleid om geen eigen auto of geen tweede auto in bezit te hebben. Door het aanbieden van bijvoorbeeld deelauto's wordt het privé-autobezit ontmoedigd. Gezien de opzet van het plan wordt geadviseerd om niet één locatie te kiezen om deelauto's te plaatsen maar om deze verspreid door het plangebied te plaatsen. Zo is er voor bewoners altijd een deelauto vlakbij zodat de deelauto te voet bereikt kan worden. Het parkeren in het plangebied zal voornamelijk worden opgelost door middel van parkeerkoffers.

De Nota Parkeernormen van Bunnik stelt dat maximaal 20% van de parkeerbehoefte van bewoners gereduceerd mag worden, tegen een vervangingswaarde van 1 op 5. Dat wil zeggen dat voor iedere reductie van 5 parkeerplaatsen één parkeerplaats voor een deelauto gereserveerd dient te worden. In tabel 2.5 is de parkeerbalans weergegeven op basis van passende parkeernormen inclusief deelmobiliteit.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartement sociale huur 45 m ²	14,5	14,5	21,8	19,4	24,2	16,9	16,9	18,2	19,4	18,2
huurappartement met zorg	14,4	14,4	7,2	7,2	3,6	14,4	7,2	14,4	14,4	14,4
koopappartement 50 m ²	18,4	18,4	27,5	24,5	30,6	21,4	21,4	23,0	24,5	23,0
koopappartement 50-80 m ²	18,4	18,4	27,5	24,5	30,6	21,4	21,4	23,0	24,5	23,0
benedenwoning, koop, 70-80 m ²	2,7	2,7	4,1	3,6	4,5	3,2	3,2	3,4	3,6	3,4
bovenwoning, koop, 70-80 m ²	5,4	5,4	8,1	7,2	9,0	6,3	6,3	6,8	7,2	6,8
koopappartement, 40-60 m ²	9,2	9,2	13,8	12,2	15,3	10,7	10,7	11,5	12,2	11,5
wonen aan dek, 100 m ²	8,7	8,7	13,1	11,6	14,5	10,2	10,2	10,9	11,6	10,9
koop, rijwoning, 120 m ²	20,0	20,0	30,0	26,7	33,4	23,3	23,3	25,0	26,7	25,0
koop, rijwoning, 130 m ²	11,2	11,2	16,7	14,9	18,6	13,0	13,0	14,0	14,9	14,0
koop, rijwoning, 150 m ²	11,2	11,2	16,7	14,9	18,6	13,0	13,0	14,0	14,9	14,0
bezoekers woningen	12,4	15,5	23,2	21,6	0,0	18,5	30,9	30,9	30,9	27,8
subtotaal	146	149	210	188	203	172	178	195	205	192
reductie -20%	-26	-26	-38	-34	-43	-30	-30	-32	-34	-32
aantal deelauto's	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
totaal	130	133	180	163	169	152	157	172	180	169
capaciteit	177	177	177	177	177	177	177	177	177	177
tekort (-)/overschot	47	44	-3	14	8	25	20	5	-3	8

Tabel 2.5: Parkeerbalans op basis van passende parkeernormen inclusief deelmobiliteit

Uit de parkeerbalans in tabel 2.5 blijkt dat de parkeereis inclusief deelmobiliteit op het maatgevende moment (werkdagavond) in totaal circa 180 parkeerplaatsen bedraagt. Met een parkeeraanbod van 177 parkeerplaatsen resulteert dit in een tekort van 3 parkeerplaatsen. Naar verwachting is er voldoende ruimte in het plan om deze ruimtereservering op te nemen in de verdere uitwerking van het plan en daarmee een sluitende parkeerbalans te creëren. Het toepassen van de mobiliteitscorrectie zorgt voor een reductie van circa 10% ten opzichte van de parkeereis zonder de inzet van deelmobiliteit (op basis van passende parkeernormen).

Reële businesscase

Recent zijn meerdere onderzoeken²³ gepubliceerd over de reële vervangingswaarde van deelmobiliteit. Deze vervangingswaarden zijn beschouwd vanuit het aantal gereduceerde auto's, net zoals is weergegeven in tabel 2.5. Afhankelijk van de doelgroep en locatie vervangt een deelauto 6 tot wel 14 privéauto's. Uit tabel 2.5 blijkt dat de reductie op het maximaal 43 parkeerplaatsen conform gemeentelijk beleid bedraagt (op een werkdagnacht). Dit betekent dat dat er (naar boven afgerond) een reële businesscase lijkt voor 4 tot 8 deelauto's. Geadviseerd wordt om te starten met 4 deelauto's en een ruimtereservering om het aantal deelauto's te kunnen uitbreiden. Hierover dient afstemming plaats te vinden met een aanbieder van deelmobiliteit.

Mocht er in de loop van de tijd meer animo ontstaan, kan het aantal deelauto's worden uitgebreid. Het is aan te raden hiervoor daarom een ruimtereservering op te nemen van maximaal 9 parkeerplaatsen om daarmee wel te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis (die 9 deelautoparkeerplaatsen stelt). Naar verwachting is er voldoende ruimte in het plan om deze ruimtereservering op te nemen en daarmee een sluitende parkeerbalans te creëren.

² De impact van station-based autodelen, Greenwheels & Goudappel, november 2023.

³ Impactrapport autodelen in België in 2022, autodelen.net. Dit betreft een Belgisch rapport, maar de conclusies liggen in dezelfde range als bij Nederlandse onderzoeken. Bovendien zijn er op voorhand geen redenen om aan te nemen dat het functioneren van deelmobiliteit in België anders is dan in Nederland.

2.4 Randvoorwaarden mobiliteitscorrectie

Om de reductie van 20% ten opzichte van de passende parkeernormen te waarborgen, zijn enkele randvoorwaarden van belang. Dit zijn:

- Het invoeren van parkeerregulering in de omgeving
- Het realiseren van goede loop- en fietsroutes
- Het realiseren van goede fietsparkeervoorzieningen voor de woningen.

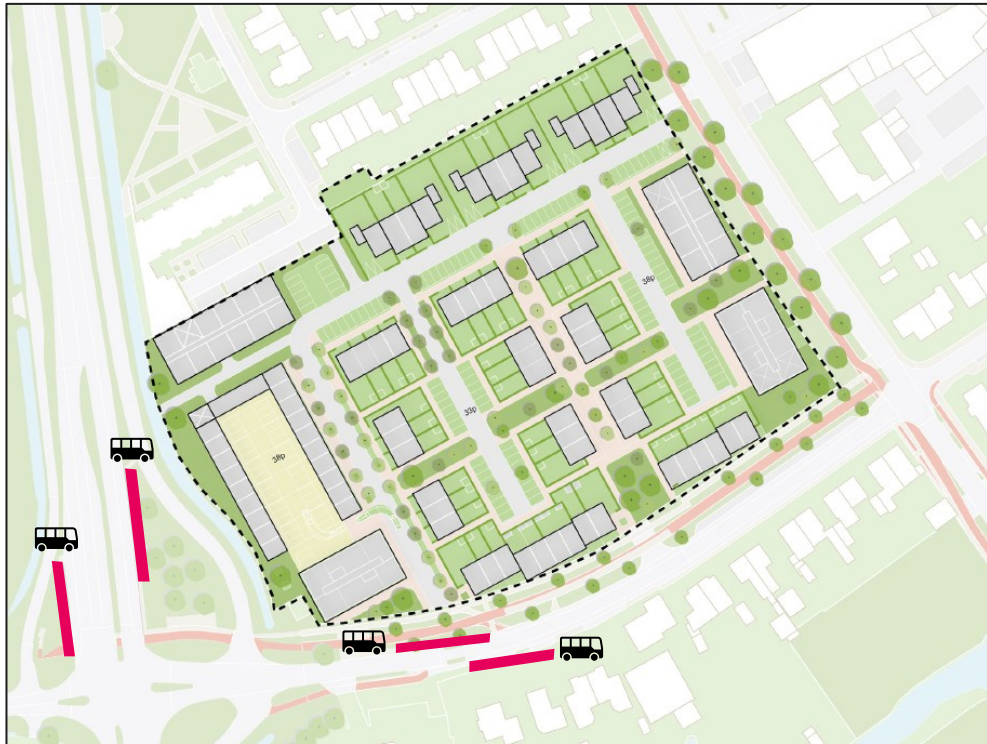
Hierna zijn de randvoorwaarden kort beschreven en toegelicht.

Invoeren van parkeerregulering in de omgeving

Het toepassen van de mobiliteitscorrectie zorgt voor een sturing in autobezit (aangezien de passende parkeernormen het autobezit faciliteren). Wanneer binnen het plangebied onvoldoende parkeerplaatsen zijn om het autobezit te faciliteren ontstaat een schaarste. Zonder parkeerregulering in de omgeving bestaat de kans dat nieuwe bewoners alsnog een (tweede) auto bezitten en deze buiten het plangebied parkeren. Dit kan leiden tot parkeeroverlast voor bestaande inwoners in Odijk zoals aan de Rietkamp, Singel en Zeisterstraat. Daarom dient parkeerregulering ingevoerd te worden zodat de kans op parkeeroverlast wordt beperkt. Bij de invoering van een parkeerregime kunnen de nieuwe bewoners worden uitgesloten van een parkeervergunning terwijl bestaande bewoners in Odijk wel in aanmerking komen. De invoering van parkeerregulering in de omgeving is daarmee een randvoorwaarde voor het toepassen van de mobiliteitscorrectie.

Het realiseren van goede loop- en fietsroutes

Het reduceren van de passende parkeernormen betekent dat andere modaliteiten meer gebruikt zullen worden. Daarom is het essentieel voor de nieuwe bewoners om lopen en fietsen maximaal te stimuleren. De Entree-Zuid is gunstig gelegen in Odijk op korte afstand van het centrum met enkele basisvoorzieningen zoals een supermarkt en de bushalte Odijk-Zuid aan de N229 en aan de Zeisterweg. Vanaf deze bushaltes vertrekt ieder kwartier een bus richting station Bunnik en Utrecht Centraal (in de andere richting naar Wijk bij Duurstede). Vanaf de halte aan de Zeisterweg gaat ieder half uur een bus richting station Houten en Driebergen-Zeist. Door goede verbindingen vanuit het plangebied naar deze voorzieningen te realiseren wordt lopen, fietsen en openbaar vervoer maximaal gestimuleerd.



Figuur 2.1: Ligging bushaltes Odijk-Zuid ten opzichte van het plangebied

Goede fietsparkeervoorzieningen

Naast het realiseren van goede verbindingen is het ook van belang om goede fietsparkeervoorzieningen te realiseren. Bij woningen zijn de fietsparkeereisen geregeld in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl). In artikel 4.172 lid 1 van de Bbl staat dat voor woningen groter dan 50 m² een individuele berging van 5 m² verplicht is.

Bij woningen groter dan 50 m² mag conform de Bbl ook worden voorzien in een gelijkwaardige oplossing voor de individuele berging, zoals een gezamenlijke fietsenstalling op maaiveld bij appartementen. Dit is vaak praktischer om de fiets te stallen dan een individuele berging op een verdieping. Daarmee wordt het voor de nieuwe bewoners makkelijker om de fiets te stallen of snel op weg te gaan. Daarom wordt bij de appartementen gestreefd naar een inpanidige, gezamenlijke fietsenstalling op maaiveld.

Voor de extra kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij de appartementen wordt het principe van de Utrechtse Bouwbrief voor fietsparkeren gehanteerd. Deze is opgenomen in bijlage 1 van dit rapport. Bij grondgebonden woningen wordt het fietsparkeren vaak opgelost in een garage of een schuur op maaiveld, waardoor de kwaliteit vaak al in orde is.

Verder dienen er nog fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van woningen gerealiseerd te worden. Dit kan plaatsvinden in de openbare ruimte, bij appartementen bij voorkeur in de vorm van fietsnietjes zodat het minder rommelig is.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Aanpak en uitgangspunten

De verkeersgeneratie wordt berekend door de omvang van de huidige en toekomstige situatie te vermenigvuldigen met de bijbehorende verkeersgeneratiekencijfers. Omdat het Politie Dienstencentrum in de huidige situatie ook verkeer genereert kan de huidige verkeersgeneratie gesaldeerd worden van de toekomstige verkeersgeneratie. Daarmee wordt het planeffect inzichtelijk gemaakt. De verkeersgeneratiekencijfers zijn opgenomen in de meest recente CROW-publicatie 744. In de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt in stedelijkheidsgraad en ligging ten opzichte van het centrum. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Gemeente Bunnik is 'matig stedelijk'
- Ligging van Entree-Zuid is in de 'rest bebouwde kom'.

De kencijfers worden gepresenteerd in een bandbreedte. Hierbij is uitgegaan van het gemiddelde kencijfer. De gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers zijn weergegeven in tabel 3.1.

functie	functie in CROW	verkeersgeneratiekencijfer
Politie Dienstencentrum	kantoor (zonder baliefunctie)	7,2 mvt per 100 m ² bvo
appartement sociale huur 45 m ²	huur, appartement, sociale huur <75 m ² bvo	2,7 mvt per woning
huurappartement met zorg ⁴	huur, appartement, sociale huur <75 m ² bvo	2,7 mvt per woning
koopappartement 50 m ²	koop, appartement, <75 m ² bvo	4,9 mvt per woning
koopappartement 50-80 m ²	koop, appartement, 75-100 m ² bvo	5,6 mvt per woning
benedenwoning, koop, 70-80 m ²	koop, appartement, 75-100 m ² bvo	5,6 mvt per woning
bovenwoning, koop, 70-80 m ²	koop, appartement, <75 m ² bvo	4,9 mvt per woning
koopappartement, 40-60 m ²	koop, huis, tussen/hoek	7,1 mvt per woning
wonen aan dek, 100 m ²	koop, huis, tussen/hoek	7,1 mvt per woning
koop, rijwoning, 120 m ²	koop, huis, tussen/hoek	7,1 mvt per woning
koop, rijwoning, 130 m ²	koop, huis, tussen/hoek	7,1 mvt per woning
koop, rijwoning, 150 m ²	koop, huis, tussen/hoek	7,1 mvt per woning

Tabel 3.1: Gehanteerde CROW-verkeersgeneratiekencijfers

⁴ Voor een huurappartement met zorg zijn in de meest recente CROW-publicatie geen verkeersgeneratiekencijfers opgenomen. Daarom is voorlopig uitgegaan van een reguliere sociale huurwoning.

De gepresenteerde kencijfers zijn bedoeld voor een weekdag (een gemiddelde dag van maandag tot zondag). Omdat het verkeersbeeld doorgaans drukker is op een werkdag dient de verkeersgeneratie omgerekend te worden. Hiervoor zijn omrekenfactoren beschikbaar van CROW. De volgende omrekenfactoren zijn hierbij gehanteerd:

- De omrekenfactor van weekdag naar werkdag bedraagt bij kantoren 1,33
- Vervolgens kan de verkeersgeneratie van een werkdag worden vertaald naar de drukste spitsuren. Daarbij is uitgegaan van 10% verkeer in het drukste ochtendspitsuur waarvan 91% aankomend en 9% vertrekkend. Voor het drukste avondspitsuur is uitgegaan van 9% waarvan 10% aankomend en 90% vertrekkend.
- De omrekenfactor van weekdag naar werkdag bedraagt bij woningen 1,11
- Vervolgens kan de verkeersgeneratie van een werkdag worden vertaald naar de drukste spitsuren. Daarbij is uitgegaan van 8% verkeer in het drukste ochtendspitsuur waarvan 11% aankomend en 89% vertrekkend. Voor het drukste avondspitsuur is uitgegaan van 9% waarvan 80% aankomend en 20% vertrekkend.

Hierna is het planeffect op de verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt.

3.2 Resultaat

In tabel 3.2 is de verkeersgeneratie weergegeven voor de huidige en toekomstige situatie.

functie	aantal	kencijfer	weekdag	werkdag	ochtendspits		avondspits	
					aankomend	vertrekkend	aankomend	vertrekkend
Politie Dienstencentrum	11.711 m ²	7,2	843,2	1121,4	102,1	10,1	10,1	90,8
totaal huidig			843	1121	102	10	10	91
appartement sociale huur 45 m ²	44 woningen	2,7	118,8	131,9	1,2	9,4	9,5	2,4
huurappartement met zorg	24 woningen	2,7	64,8	71,9	0,6	5,1	5,2	1,3
koopappartement 50 m ²	36 woningen	4,9	176,4	195,8	1,7	13,9	14,1	3,5
koopappartement 50-80 m ²	36 woningen	5,6	201,6	223,8	2,0	15,9	16,1	4,0
benedenwoning, koop, 70-80 m ²	5 woningen	5,6	28,0	31,1	0,3	2,2	2,2	0,6
bovenwoning, koop, 70-80 m ²	10 woningen	4,9	56,0	62,2	0,5	4,4	4,5	1,1
koopappartement, 40-60 m ²	18 woningen	7,1	88,2	97,9	0,9	7,0	7,0	1,8
wonen aan dek, 100 m ²	10 woningen	7,1	71,0	78,8	0,7	5,6	5,7	1,4
koop, rijwoning, 120 m ²	23 woningen	7,1	163,3	181,3	1,6	12,9	13,1	3,3
koop, rijwoning, 130 m ²	12 woningen	7,1	85,2	94,6	0,8	6,7	6,8	1,7
koop, rijwoning, 150 m ²	12 woningen	7,1	85,2	94,6	0,8	6,7	6,8	1,7
totaal toekomstig			1139	1264	11	90	91	23
planeffect			+295	+142	-91	+80	+81	-68

Tabel 3.2: Verkeersgeneratie huidige en toekomstige situatie

Uit tabel 3.2 blijkt dat er in de huidige situatie ruim 1.100 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal gegenereerd worden. in de toekomstige situatie stijgt dit naar bijna 1.300 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. De hoeveelheid verkeersbewegingen neemt

als gevolg van de planontwikkeling zodoende beperkt toe met circa 200 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Wel dient opgemerkt te worden dat tijdens de spitsuren een spiegelbeeld ontstaat ten opzichte van de huidige situatie. Zo wordt in de huidige situatie tijdens de ochtendspits veel aankomend verkeer gegenereerd naar de PDC-locatie, terwijl de toekomstige situatie in de ochtendspits juist veel vertrekkend verkeer wordt gegenereerd. Om aan te tonen in hoeverre de planontwikkeling leidt tot een aantasting van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau is vervolgonderzoek benodigd.

4. Ontwerp aansluitingen

Het plangebied van de Entree-Zuid wordt op twee punten ontsloten op de openbare weg:

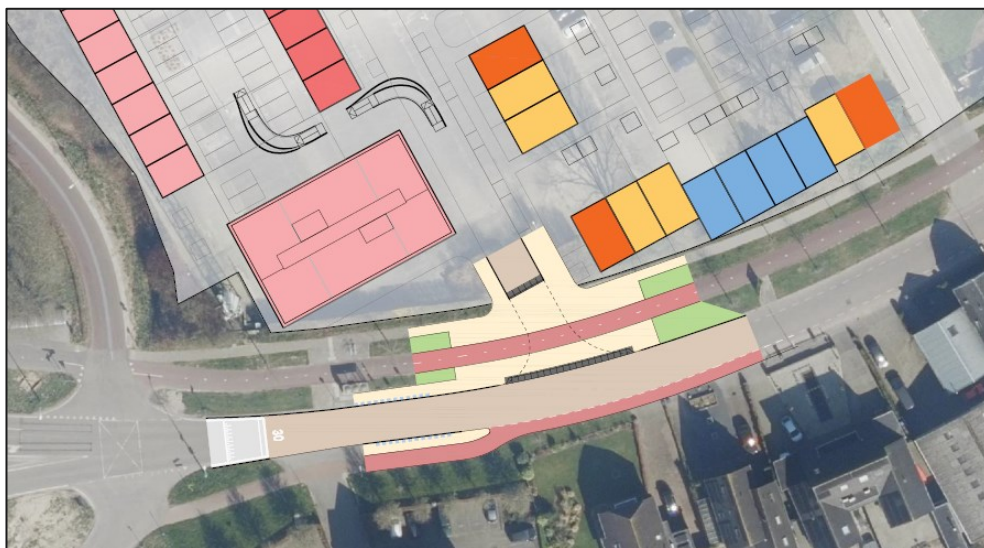
- Ter hoogte van de Zeisterweg
- Ter hoogte van de Singel.

Hierna is per ontsluiting een schetsontwerp ontworpen en toegelicht.

Ontsluiting Zeisterweg

Bij de Zeisterweg is een ontsluiting beoogd ter hoogte van de bushalte. De ontsluiting ligt vanuit Odijk gezien net vóór de bushalte. De bestaande vormgeving van de Zeisterweg blijft vooralsnog gehandhaafd. Daarom is een inritconstructie ontworpen waarbij verkeer van en naar de Entree-Zuid voorrang verleent aan kruisende fietsers en voertuigen op de Zeisterweg. Om de ontsluiting mogelijk te maken is de huidige wegversmalling aan het begin van de 30-kilometer per uur zone verwijderd.

Opgemerkt dient te worden dat de Zeisterweg met de huidige vormgeving niet goed aansluit bij de functie van de weg. Zo heeft een erftoegangsweg van 30 kilometer per uur normaliter geen vrijliggende fietspaden of fietsstroken. Verder is het kruispunt verderop met de Singel een geregeld kruispunt met haaiantanden, terwijl een kruispunt tussen twee erftoegangswegen normaliter gelijkwaardig is. Bij een herinrichting van de Zeisterweg zal het ontwerp van de ontsluiting naar de Entree-Zuid ook wijzigen. Mogelijk wordt ook de vormgeving van het kruispunt met de N229 aangepast in het kader van de ontwikkeling Kersenweide. Deze mogelijke veranderingen en de impact op het ontwerp van de ontsluiting valt buiten de scope van project Entree-Zuid en wordt in een volgende fase verder onderzocht in samenwerking met de gemeente Bunnik.

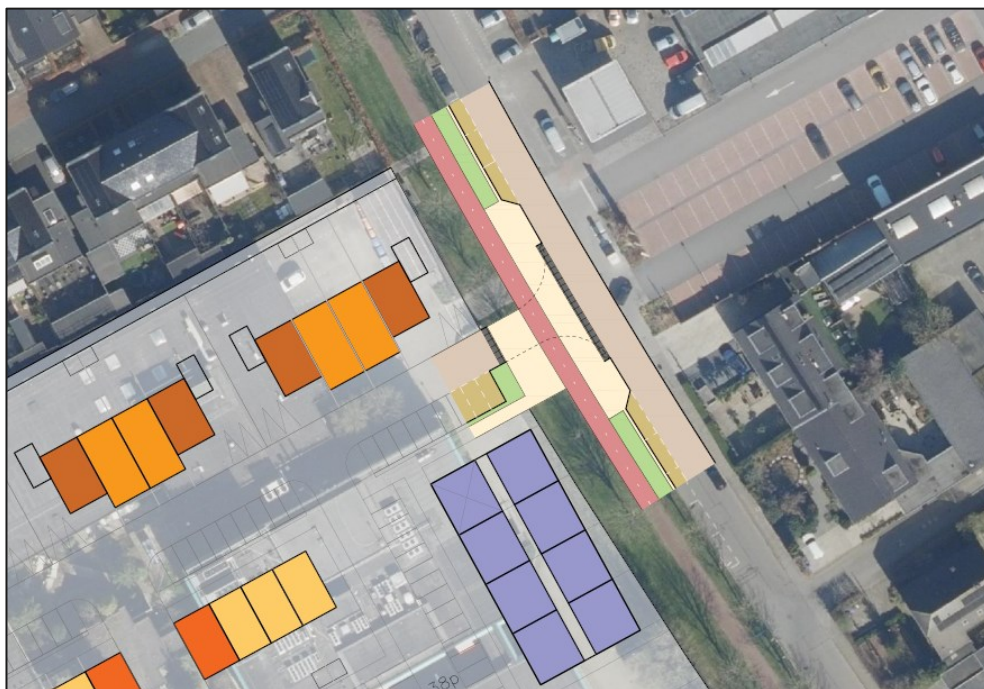


Figuur 4.1: Schetsontwerp van de beoogde ontsluiting aan de Zeisterweg met behoud van de huidige vormgeving

Ontsluiting Singel

Bij de Singel is een ontsluiting beoogd ter hoogte van het parkeerterrein van Jumbo. De bestaande vormgeving van de Singel blijft vooralsnog gehandhaafd. Daarom is een inritconstructie ontworpen waarbij verkeer van en naar de Entree-Zuid voorrang verleent aan kruisende fietsers en voertuigen op de Singel, vergelijkbaar met de ontsluiting aan de Zeisterweg.

Opgemerkt dient te worden dat ook de Singel met de huidige vormgeving niet goed aansluit bij de functie van de weg. Bij een herinrichting van de Singel zal het ontwerp van de ontsluiting naar de Entree-Zuid ook wijzigen. Dit wordt samen met de Zeisterweg in een volgende fase verder onderzocht in samenwerking met de gemeente Bunnik.



Figuur 4.2: Schetsontwerp van de beoogde ontsluiting aan de Singel met behoud van de huidige vormgeving

5. Conclusies

Van Wanrooij Projectontwikkeling heeft Goudappel gevraagd om de kansen en aandachtspunten te onderzoeken op gebied van mobiliteit in het kader van de beoogde woningbouw in het plan Entree-Zuid te Odijk. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Op basis van de gemeentelijke parkeernormen bedraagt de parkeereis 269 parkeerplaatsen
- Het toepassen van beter passende parkeernormen die aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit in Odijk, zorgt voor een parkeereis van 210 parkeerplaatsen. Ten opzichte van de gemeentelijke parkeernormen betekent dit een reductie van circa 20%
- Indien een mobiliteitscorrectie (inzetten deelauto's) wordt toegepast kan de parkeereis nog verder gereduceerd worden waarmee een sluitende parkeerbalans ontstaat. Wel dient daarbij aan de volgende randvoorwaarden te worden voldaan:
 - Het invoeren van parkeerregulering in de omgeving
 - Het realiseren van goede loop- en fietsroutes
 - Het realiseren van goede fietsparkeervoorzieningen voor de woningen.
- Inclusief de mobiliteitscorrectie (inzetten deelauto's) en de bijbehorende randvoorwaarden bedraagt de parkeereis circa 180 parkeerplaatsen. Daarmee is een sluitende parkeerbalans mogelijk door op sommige plaatsen in het plangebied een enkele parkeerplaats toe te voegen.
- Als gevolg van de planontwikkeling neemt het aantal verkeersbewegingen op een etmaal toe met circa 200 motorvoertuigbewegingen. Wel ontstaat tijdens de spitsuren een andere verdeling van het verkeer. Om aan te tonen in hoeverre de planontwikkeling leidt tot een aantasting van de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau is vervolgonderzoek benodigd.
- Het plangebied wordt zowel aan de Zeisterweg als aan de Singel ontsloten. De huidige vormgeving van deze wegen past niet bij de functie van de weg. Dit valt echter buiten de scope van project Entree-Zuid, in een volgende fase wordt daarom samen met de gemeente Bunnik onderzocht of en hoe deze straten heringericht kunnen worden. Dit zal dan ook leiden tot een aangepast ontwerp van de ontsluitingen naar de Entree-Zuid.

B

Bijlage 1 Utrechtse Bouwbrief fietsparkeren

BIJLAGE

bij addendum Nota Parkeernormen fiets en auto

WONINGEN BOUWBESLUIT EN GELIJKWAARDIGE OPLOSSING

In het addendum is toegevoegd dat het college, in afwijking van het Bouwbesluit, kan toestaan dat de eis voor het fietsparkeren wordt gerealiseerd in gelijkwaardige gemeenschappelijke stallingen. De voorwaarden hiervoor zijn hierna uitgewerkt.

Toelichting

Het Bouwbesluit schrijft voor dat nieuw te bouwen woningen van meer dan 50 m² een individueel afsluitbare bergruimte moeten hebben, zie bijgaand kader.

Afdeling 4.5 Bouwbesluit

Artikel 4.30 stelt:

- *Een te bouwen woonfunctie, anders dan een woonfunctie waarin door het Centraal Orgaan opvang asielzoekers opvang aan asielzoekers wordt geboden, heeft een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen.*

Artikel 4.31 stelt:

- *Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.*
- *In afwijking van het eerste lid, kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.*

De gemeente Utrecht krijgt regelmatig verzoeken om een gemeenschappelijke stalling te realiseren in plaats van individuele bergingen.

Individuele bergingen blijven het uitgangspunt, maar de gemeente wil in de volgende gevallen gemeenschappelijke stallingen toestaan:

- als dit leidt tot betere toegankelijkheid vanaf de straat;
- als individuele stallingen niet goed mogelijk zijn vanwege stedenbouwkundige beperkingen;
- als de bouw van goed toegankelijke individuele bergingen aanzienlijk kostbaarder is dan een collectieve stalling.

In de praktijk betekent dit dat individuele stallingen bij laagbouw woningen de meest logische oplossing biedt en bij gestapelde woningbouw een collectieve stalling.

Daarnaast kan een collectieve stalling de beste oplossing bieden bij herontwikkeling van monumenten of als uitwijkgedrag naar de openbare ruimte zeer ongewenst is en gebaat is bij een collectieve stalling.

Bij collectieve stallingen moet de toegankelijkheid, de sociale- en inbraakveiligheid en het gebruik en beheer van de stallingen voldoende worden geregeld.

Het is belangrijk dat een gemeenschappelijke stalling zodanig is gesitueerd en ingericht, dat deze de in het Bouwbesluit vereiste bergruimte zoveel mogelijk benadert. Het gaat vooral om eisen op het gebied van *het aantal fietsplekken, bereikbaarheid en de aanwezigheid van vervangende bergruimte* in de woning.

Aantal fietsplekken

- Per woning moet tenminste het volgende aantal fietsplekken aanwezig zijn.

Gebruiksoppervlakte per woning	Aantal plekken in een fietsenrek
50 – 75 m ²	3
75 – 100 m ²	4
100 – 125 m ²	5
> 125 m ²	6

- Er mogen ook hoge en lage fietsenrekken worden geplaatst, mits per woning tenminste twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn.
- Elke fietsplek moet zijn voorzien van het bijbehorende huisnummer.
- Bij woningen vanaf 75 m² gbo moeten tenminste twee fietsplaatsen per woning over een eigen oplaadpunt voor elektrische fietsen beschikken. Bij woningen tot 75 m² is dat één oplaadpunt.
- Minimaal 5% van de ruimte wordt gereserveerd voor grotere en zwaardere
- tweewielers die niet in een normaal rek passen.
- Voor de fietsplaatsen moet zich tenminste twee meter vrije (loop)ruimte bevinden.

Er mogen minder fietsplekken in daarvoor bestemde rekken worden gerealiseerd, als per minder gerealiseerde fietsplaats 2,0 m² vrije vloerruimte aanwezig is voor buitenmodel fietsen, zoals lig- en bakfietsen of scootmobielen.

Bergruimte in de woning

In elke woning moet een bergruimte van tenminste 3 m² aanwezig zijn. Binnen dit oppervlak mag de ruimte die een warmwatertoestel, een ruimteverwarmingstoestel of een andere gebouwgebonden installatie inneemt, niet worden meegerekend. De bergruimte moet tenminste 1,5 m² breed zijn.

Bereikbaarheid

- Een gemeenschappelijke bergruimte, is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.
- De onderstaande tabel bevat positieve en negatieve scores op het gebied van de bereikbaarheid. De gemeenschappelijke bergruimte mag op maximaal twee

aspecten negatief scoren, mits de eerste negatieve score door twee positieve scores en twee negatieve scores door drie positieve scores worden gecompenseerd.

Fietsenbergruimte vanuit de openbare ruimte via 1 deur bereikbaar	+
Fietsenbergruimte vanuit de openbare ruimte via meerdere deuren bereikbaar	-
Elektronische sloten op de deur(en) naar de fietsenbergruimte	+
De vloer van de fietsenbergruimte bevindt zich minder dan 1 m. onder maaiveldniveau	+
De vloer van de fietsenbergruimte bevindt zich meer dan 1 m. onder maaiveldniveau	-
Hoogteverschil wordt overbrugd door hellingbaan	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door een voor het meenemen van fietsen geschikte lift	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door trap met elektrische ondersteuning voor fiets	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door trap met fietsgoten	-
Loopafstand van toegangsdeur woongebouw naar fietsenstalling en vervolgens naar entreehal of daaronder/-boven gelegen lift < 25 m.	+
Loopafstand van toegangsdeur woongebouw naar fietsenstalling en vervolgens naar entreehal of daaronder/-boven gelegen lift > 25 m.	-

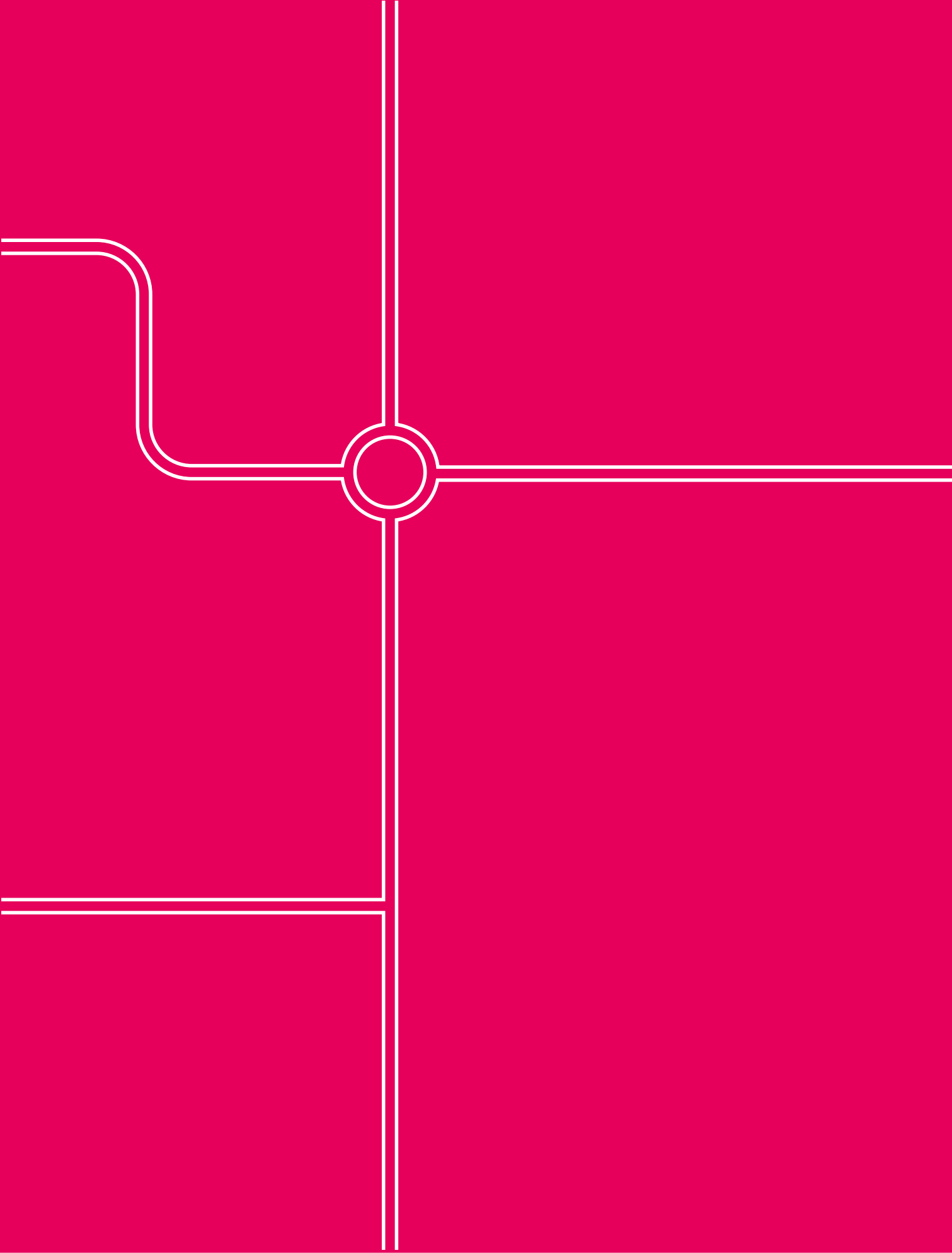
Kanttekening bestaande bouw

Bij de transformatie van een bestaand gebouw van een niet-woonfunctie naar een woonfunctie kent het Bouwbesluit 2012 geen voorschrift voor bergingen. Er wordt uitgegaan van het 'rechtens verkregen niveau' of 'niveau bestaande bouw'. De initiatiefnemer moet dan (minimaal) voldoen aan de regels zoals die golden bij de realisatie van het bouwwerk. Als destijds geen (fietsen)berging was voorgeschreven – wat bijna altijd zo is – dan kan die niet alsnog geëist worden.

Goede fietsparkeervoorzieningen zijn juist in (transformatie) projecten in bestaand stedelijk gebied van groot belang, enerzijds voor een goede bereikbaarheid van de woningen, anderzijds voor het behoud van de kwaliteit van de openbare buitenruimte. Het college verwacht daarom dat initiatiefnemers hun verantwoordelijkheid nemen en in dergelijke projecten voldoende en goede fietsparkeergelegenheid realiseren. Ook hier geven wij hierbij de voorkeur aan een gemeenschappelijke stalling bij appartementsgebouwen met minimaal 1 fietsparkeerplaats per 25 m² go tot een maximaal minimum van 6 fietsparkeerplaatsen.

In geval het Bouwbesluit vervalt

Het bouwbesluit vervalt op zijn vroegst in 2021. We gaan ervan uit dat er voor die tijd een nieuwe parkeernormennota is vastgesteld, en dat we daarbij tijdig kunnen inspelen op de verwachte nieuwe regels onder de Omgevingswet.



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

