

Voor u ligt het mobiliteitsplan voor de ontwikkeling van de Knoop. In dit mobiliteitsplan wordt allereerst aandacht besteed aan de basisparkeereis voor auto en fiets, volgend uit gemeentelijk parkeerbeleid, vanwege de voorgenomen ontwikkeling van de Knoop fase 2 en 3. Vervolgens wordt ingegaan op de wijze waarop Rijksvastgoedbedrijf in dit ontwikkelstadium voorziet invulling te geven aan deze basisparkeereis. Dit resulteert in een voorlopige en globale parkeerbalans ten behoeve van het nieuwe stedenbouwkundige plan Knoopcomplex fase 2 en 3. De parkeerbalans wordt uiterlijk bij de aanvraag van de omgevingsvergunning concreet uitgewerkt in een mobiliteitsbeheersplan.

AANLEIDING

Sinds 2012 werkt het Rijksvastgoedbedrijf samen met de gemeente Utrecht aan de integrale ontwikkeling van een deel van het Stationsgebied: de Westflank-Zuid. Een markante locatie, die via de Moreelsebrug direct verbonden is met de historische binnenstad, het nieuwe Beurskwartier en, via het Forum, met het Utrecht Centraal. De grens van het gebied wordt globaal gevormd door de Croeselaan aan de westzijde, de Rabostraat aan de zuidzijde, het (nieuwe) busstation aan de oostzijde en de Mineurslaan de noordzijde.

Inmiddels is de voormalige Knoop-kazerne in fase 1 ontwikkeld tot een modern rijkskantoor De Knoop. Het Rijksvastgoedbedrijf is voornemens deze ontwikkeling uit te breiden met twee torens van ca. 90 meter aan de spoorzijde (fase 2) en toren van ca. 90 meter aan de Croeselaan (fase 3). De torens bieden ruimte aan een mix van verschillende functies.



Afbeelding 1: 'impressie van het toekomstig Knoopcomplex, gezien vanaf de Moreelsebrug. Bron: gemeente Utrecht'

De huidige beleidsmaatregelen zijn gezien de groei van de stad niet meer voldoende om de leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen en te versterken. Met de nieuwe Parkeervisie van 2021 geeft de gemeente Utrecht aan op welke manier het Utrechtse parkeerbeleid bijdraagt aan een gezonde en duurzame groei van de stad. In deze oplegnotitie staat aangegeven hoe het Rijksvastgoedbedrijf bij de ontwikkeling van de Knoop fase 2 en 3 in dit ontwikkelstadium voorziet invulling te geven aan de gemeentelijke parkeereis voor de totale ontwikkeling. Met deze invulling wordt ingezet op duurzame(re) vormen van mobiliteit, bijvoorbeeld door het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer, het faciliteren van deelmobiliteit en door voldoende en kwalitatief goede voorzieningen te realiseren voor fietsparkeren,

UITGANGSPUNTEN NIEUW BESTEMMINGSPLAN KNOOPCOMPLEX

In het nieuwe bestemmingsplan voor het Knoopcomplex wordt uitgegaan van een aantal uitgangspunten ten aanzien van mobiliteit en parkeren.

Bestemmingsruimte

In het nieuwe bestemmingsplan zijn de volgende onderdelen opgenomen:

	Totaal metrage (M2 BVO)	Waarvan Kantoor (M2 BVO)	Waarvan Plinten (M2 BVO)	Waarvan wonen (M2 BVO)	Openbare fietsenstallingen
Fase 1	Ca. 30.000	Ca. 30.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Fase 2	Max. 40.000	Min. 37.500 max. 38.500	Min. 1.500 Max. 2.500	n.v.t.	Min. 3000 plekken
Fase 3	Max. 22.000	14.000	1.000	7.000	n.v.t.
Totaal	Ca. 92.000	Min. 81.500 max. 82.500	Min. 2.500 max. 3.500	7.000	Min. 3000 plekken

Op basis van de maximale bestemmingsruimte is het maximum scenario voor parkeren als volgt:

	Totaal metrage (M2 BVO)	Waarvan Kantoor (M2 BVO)	Waarvan Plinten (M2 BVO)	Waarvan wonen (M2 BVO)	Openbare fietsenstallingen
Fase 1	30.000	30.000	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Fase 2	40.000	37.500	2.500	n.v.t.	3000 plekken
Fase 3	22.000	14.000	1.000	100 woningen middenhuur	n.v.t.
Totaal	92.000	81.500	3.500	100 woningen middenhuur	3000 plekken

Aangezien de programmering van de plintfuncties nog niet bekend is, is voor de parkeereis uitgegaan van een volledige bestemming met de zwaarste parkeernormgetallen, ofwel horeca (cafe/bar/cafetaria/restaurant).

Gezamenlijke fiets- en autoparkeervoorzieningen en parkeerareaal

Bij de ontwikkeling van de Knoop wordt vooralsnog uitgegaan van de realisatie van een nieuwe gezamenlijke parkeervoorziening voor auto's voor fase 1, 2 en 3 en een nieuwe en gezamenlijke voorziening voor het stallen van fietsen voor fase 1, 2 en 3.

Volgens het structuurplan bij het Stedenbouwkundig Plan Knoopcomplex fase 2 en 3 voorziet het RVB een voorziening die ruimte biedt aan ca. 230 auto's. De beschikbare capaciteit wordt vooralsnog per specifieke gebruikersgroep (kantoormedewerkers, bewoners en plintmedewerkers) voor exclusief gebruik toegewezen. Fietsparkeren voor bewoners van de woningen in fase 3 wordt vooralsnog als onderdeel van de woningberging beschouwd.

BASISPARKEEREIS AUTO'S

Gemeente Utrecht heeft een rekenmodel ontwikkeld waarmee op basis van de parkeernormen uit de parkeervisie 2021 de basisparkeereis voor een nieuwe ontwikkeling in beeld kan worden gebracht. In onderstaande tabel is de basisparkeereis voor auto's opgenomen. Daarbij is nog geen rekening gehouden met eventuele corrigerende mobiliteitsmaatregelen.

Kantoren	81.500m ² BVO	0,40 per 100m ² BVO	95% medewerkers	5% bezoek
		326 pp	310 pp	16 pp
Woningen	100 middenhuur (55 – 80m ²)	0,51 per woning	0,41 bewoners	0,10 bezoek
		51 pp	41 pp	10 pp
Café/bar/ restaurant	3.500m ² BVO	2,00 per 100m ² BVO	10% medewerkers	90% bezoek
		70 pp	7 pp	63 pp

EFFECT CORRIGERENDE MOBILITEITSMATREGELEN

De gemeente Utrecht biedt in haar parkeerbeleid ruimte om met maatwerkopties invulling te geven aan de basis parkeereis. Daarnaast treft Rijksvastgoedbedrijf zelf enkele mobiliteitsmaatregelen die van invloed zijn op de realisatie-eis. De maatwerkopties en de mobiliteitsmaatregelen van Rijksvastgoedbedrijf en het effect daarvan op de realisatie-eis worden hieronder toegelicht.

Inzetten op deelauto's

Volgens het parkeerbeleid van gemeente Utrecht is het mogelijk om maximaal 100% van de bruto parkeerbehoefte voor de bewoners van de te ontwikkelen woningen om te zetten naar deelauto's. Daarbij vervangt 1 deelparkeerplaats 4 reguliere parkeerplaatsen.

DEELAUTO'S DE KNOOP

Voor de ontwikkeling van fase 2 en 3 van de Knoop betekent dit dat de parkeerbehoefte van 41 reguliere parkeerplaatsen voor de woningen wordt omgezet naar 11 deelparkeerplaatsen. Uit marktonderzoek blijkt dat deelmobiliteit voor woningen in een hoogstedelijke omgeving een logisch en houdbaar uitgangspunt is.

Dubbelgebruik autoparkeren

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk om, bij het bepalen van de parkeereis, rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld overdag door werkenden en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is dan wel dat de aanvrager in het mobiliteitsbeheersplan bij de omgevingsvergunning vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door alle gebruikers van het plan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Om de mogelijkheid van dubbelgebruik te bepalen worden aanwezigheidspercentages gehanteerd.

DUBBELGEBRUIK AUTOPARKEERPLAATSEN DE KNOOP

Zoals de maatwerkoctie beschrijft kan er sprake zijn van dubbelgebruik, als de te realiseren parkeerplaatsen ook daadwerkelijk door alle verschillende functies gebruikt kunnen worden. Bij de ontwikkeling van de Knoop is dit vooralsnog vrijwel niet voorzien. De beschikbare capaciteit wordt immers per specifieke gebruikersgroep (kantoormedewerkers, bewoners en plintmedewerkers) voor exclusief gebruik toegewezen. De deelparkeerplekken maken daarnaast geen deel uit van het dubbelgebruik omdat deze plekken altijd voor deelauto's beschikbaar moeten zijn. Dubbelgebruik gaat mogelijk hooguit op voor de parkeerbehoefte van de verschillende plintfuncties. Omdat de programmering van plinten nog niet bekend is, wordt vooralsnog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Parkeren op loop- fiets- of OV-afstand

Wanneer in de omgeving op acceptabele afstand in de nodige parkeerruimte wordt voorzien, bijvoorbeeld in een openbare of particuliere parkeergarage of fietsenstalling, kan worden afgeweken van de parkeereis voor de ontwikkeling. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeer- of stallingsruimte structureel en duurzaam beschikbaar is op tijden dat het nodig is voor de parkeervraag van de ontwikkeling.

PARKEREN OP AFSTAND DE KNOOP

Rijksvastgoedbedrijf is voornemens om bezoekers van de Knoop fase 2 en 3 die met de auto komen (bezoekers kantoorfuncties, woningen én plintfuncties) op afstand te laten parkeren. Dat betekent dat de totale parkeereis van 89 parkeerplekken voor het parkeren van bezoekers op afstand wordt gerealiseerd. Het rekenmodel van gemeente Utrecht laat voor bezoekers van de plintfuncties een basisparkeereis van 63 parkeerplekken zien. 63 parkeerplekken voor plintfuncties is gezien de locatie van de ontwikkeling geen waarschijnlijke parkeerbehoefte. De kans dat bezoekers van een bar, klein restaurant of koffietentje op deze locatie met de auto komen is niet realistisch. In afstemming met gemeente Utrecht moet ten behoeve van het uiteindelijke mobiliteitsbeheersplan worden verkend in hoeverre er kan worden afgeweken van de basisparkeereis voor auto's en eventueel fietsen van bezoekers voor uitsluitend lokaal ondersteunende plintfuncties.

Mobiliteitsbeleid Rijksoverheid

Het overgrote deel van de ontwikkeling is bestemd voor kantoren van de Rijksoverheid. De Rijksoverheid heeft een vervoersbeleid waarmee het gebruik van duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd. Werknemers reizen met het openbaar vervoer of de fiets tenzij het echt niet anders kan. Er wordt bovendien in toenemende mate gebruik gemaakt van deelmobiliteit.

REALISTISCHE PARKEERBEHOEFTE

Vanwege het mobiliteitsbeleid van de Rijksoverheid is een parkeerbehoefte van 310 parkeerplaatsen voor de medewerkers van kantoren niet realistisch. Op basis van verdere planuitwerking zal in het uiteindelijke mobiliteitsbeheerplan een realistische opgave van de parkeerbehoefte voor de kantoren worden onderbouwd.

REALISATIE-EIS AUTO'S

In onderstaande tabel is de basisparkeereis opgenomen minus het effect van de maatwerkopties en de mobiliteitsmaatregelen van het Rijksvastgoedbedrijf.

Kantoren	81.500m² BVO	medewerkers	bezoek
		max. 262 pp	0 pp
	• Beperkt parkeren medewerkers vanwege mobiliteitsbeleid Rijksoverheid. • Bezoekersparkeren (16 pp) op loop-, fiets- of OV-afstand.		
Woningen	100 middenhuur (55 – 80m²)	bewoners	bezoek
		11 pp	0 pp
	• 100% van de basisparkeereis bewoners (41 pp) omzetten naar deelauto's (11pp). • Bezoekersparkeren (10 pp) op loop-, fiets- of OV-afstand.		
Café/bar/ restaurant	3.500m² BVO	medewerkers	bezoek
		7 pp	0 pp
	• Bezoekersparkeren (63 pp) op loop-, fiets- of OV-afstand.		
Totaal	• Maximaal 262 autoparkeerplekken voor kantoren; • 11 deelautoplekken voor bewoners woningen; • 7 autoparkeerplekken voor medewerkers plintfuncties; • 89 autoparkeerplekken voor bezoekers kantoren, plinten en woningen op afstand.		

Conclusie

In het structuurplan bij het stedenbouwkundig plan Knoopcomplex fase 2 en 3 worden 230 nieuwe autoparkeerplekken voorzien. Daarnaast blijven er 50 inpandige autoparkeerplekken van fase 1 bij de ontwikkeling van fase 2 en 3 gehandhaafd. De totaal voorziene parkeercapaciteit is daarmee 280 autoparkeerplekken. Conclusie is dat met 280 voorziene parkeerplekken voldoende capaciteit wordt voorzien om in de parkeerbehoefte van bewoners van de woningen (11pp), medewerkers van de plintfuncties (7pp) en medewerkers van de kantoren (vanwege mobiliteitsbeleid Rijksoverheid maximaal 262 pp) te voorzien.

BASISPARKEEREIS EN REALISATIE-EIS FIETSEN

Gemeente Utrecht heeft een rekenmodel ontwikkeld waarmee op basis van de parkeernormen uit de parkeervisie 2021 de basisparkeereis voor een nieuwe ontwikkeling in beeld kan worden gebracht. Voor fietsenstallen geldt als hoofdregel dat afwijken van de basisparkeereis niet is toegestaan. In onderstaande tabel is de realisatie-eis voor fietsen opgenomen.

Kantoren	81.500m ² BVO	2,40 per 100m ² BVO	95% medewerkers	5% bezoek
		1956 fpp	1858 fpp	98 fpp
Woningen	100 middenhuur (55 – 80m ²)	0,5 per woning	0 fpp bewoners	0,5 fpp bezoek
		50 fpp	0 fpp, onderdeel berging woningen	50 fpp
Café/bar/ restaurant	3.500m ² BVO	23,50 per 100m ² BVO	10% medewerkers	90% bezoek
		823 fpp	82 fpp	741 fpp
Totaal	• 1956 stallingsplekken voor medewerkers en bezoekers kantoren • 50 stallingsplekken voor bezoekers woningen • 823 stallingsplekken voor medewerkers en bezoekers plintfuncties			

Conclusie

In het structuurplan bij het stedenbouwkundig plan Knoopcomplex fase 2 en 3 wordt ruimschoots capaciteit voorzien voor fietsparkeren voor de medewerkers en bezoekers van de kantoren (1956 fpp), de bewoners en bezoekers van de woningen (50fpp) en de medewerkers en bezoekers van de plinten (823fpp).

● BIJLAGEN

- Marktonderzoek referentieprojecten
- Rekenmodel parkeerbehoefte voor de kantoorfuncties
- Rekenmodel parkeerbehoefte voor de woningen en plintfuncties
- Rekenmodel fietsparkeerbehoefte van de totale ontwikkeling

● INTERVIEWS PROJECTONTWIKKELAARS

Voor het realiseren van een lager aantal parkeerplaatsen dan de parkeernorm voorschrijft hebben wij ervaringen opgehaald bij twee ontwikkelaars. We spraken hiervoor Impact Vastgoed en projectontwikkelaar Stebru. Zij vertelden hun ervaringen van realisaties op andere locaties, waarbij ook gewerkt is met een lagere parkeernorm. Een algemene ervaring is dat het altijd mogelijk is om af te wijken van de gemeentelijke parkeernorm mits dat goed beargumenteert wordt. Van Impact Vastgoed kwam ook nog het advies om dit juridisch te laten onderbouwen.

De beargumentering voor deze afwijking kan op verschillende gronden berusten. Zo kan onderbouwd worden waarom de bewoners/werknemers van de nieuwe ontwikkeling een lager autogebruik hebben dan de norm. Zoals in het geval van de Knoop bijvoorbeeld het vervoersbeleid van de Rijksoverheid. Verder kan het meenemen van de stedelijke situatie in combinatie met de doelgroep waarvoor wordt gebouwd hierin een rol spelen. Impact Vastgoed geeft aan dat zij tegenwoordig steeds meer zien dat er voor starters en studenten een veel lagere parkeernorm wordt voorzien, omdat deze vaak geen auto meer hebben als ze in of vlakbij een stadscentrum wonen. Waar mogelijk kan in dit geval ook nog gekeken worden naar een stations reductie. Het geen ook in het geval van de Knoop een logische stap zou zijn. Deze wordt overal in het land toegepast, maar staat niet overal in de gemeentelijke parkeernota benoemd. In dit geval verwijzen ontwikkelaars vaak naar vergelijkbare projecten in andere gemeenten om de stations reductie toch in hun argumentatie te kunnen opnemen.

Wat Impact Vastgoed soms nog uitvoert zijn parkeertellingen (op verschillende momenten van de dag), om aan te tonen dat de parkeerdruk in de nabije omgeving veel lager ligt dan dat de parkeernorm van de gemeente daadwerkelijk is. Als blijkt dat er in de omgeving op verschillende momenten van de dag voldoende parkeerruimte leeg staat, dan is dat ook een goed argument om met een lagere parkeernorm te kunnen werken.

Aanvullend hierop maken de ontwikkelaars vaak gebruik van dubbelgebruik van parkeerplaatsen van andere disciplines in de omgeving of binnen de ontwikkeling zelf. Zo kan een parkeerterrein of garage van een kantoor, buiten werktijden om worden ingezet voor een naastgelegen appartementencomplex.

Beide ontwikkelaars zetten in op deelmobiliteit om hun parkeernorm omlaag te brengen. Waarbij zij aangeven dat deelauto's dan meestal de favoriet zijn bij gemeenten om af te kunnen wijken van de bestaande parkeernorm. Een deelauto vervangt dan een x-aantal parkeerplaatsen en brengt zo het totaal naar beneden. Het verschilt wel per gemeente hoe deze regel wordt gehanteerd, er mogen tussen de 3 en 5 parkeerplaatsen worden vervangen per deelauto. Tevens zit er een maximum aan het aantal deelauto's of het totaal aantal te vervangen parkeerplaatsen. Wat ook verschilt per project is de kosten die de deelauto's met zich mee brengen. Deze worden soms helemaal gedekt door de aanbieder van de deelauto's, soms door de ontwikkelaar zelf en soms in een combinatie van de twee. Uiteraard is het voor de ontwikkelaars het meest gunstig als de deelauto aanbieder de kosten voor hun rekening neemt.

Ook het realiseren van ruim voldoende fietsparkeerplaatsen kan een argument zijn om af te kunnen wijken van de auto parkeernorm. Hiervoor moet wel de locatie van de ontwikkeling goed toegankelijk zijn voor fietsers, zodat ook kan worden aangenomen dat bewoners/personeel voor een groot deel op de fiets komt.

Verder kunnen er met de gemeente afspraken worden gemaakt dat zij de bewoners/bedrijven van de te ontwikkelen panden niet voorzien van een parkeervergunning in de omgeving. Daarmee wordt overlast in de omgeving voorkomen en zorg je dat een eventuele grote parkeervraag het probleem blijft van de ontwikkeling zelf.

ANALYSE VERGELIJKBARE PROJECTEN

In gemeente Utrecht zijn of worden verschillende projecten uitgevoerd die beargumenteerd voldoen aan een lagere parkeernorm dan het beleid van de gemeente voorschrijft. Wij hebben drie van deze projecten geanalyseerd en onderzocht waarom er is voldaan aan een lagere parkeernorm en hoe de ontwikkelingen ook zonder veel parkeerplaatsen de parkeervraag voldoende hebben kunnen invullen. De projecten die we hebben geanalyseerd zijn het Stads Kantoor van gemeente Utrecht, project Wonderwoods en de Merwedekanaalzone. Met name het Stads Kantoor en Wonderwoods kunnen worden gezien als vergelijkbare ontwikkelingen in de nabije omgeving van de Knoop. Merwedekanaalzone is een groter gebied dat vooral de vooruitstrevende denkwijze van de gemeente Utrecht met betrekking tot minder autobezit en deelmobiliteit bevestigt.

Stads Kantoor Utrecht

Het Stads Kantoor van de gemeente Utrecht werd in 2014 geopend en is ontwikkeld met een hoge duurzaamheidsambitie en een daarmee samenvallende lage parkeernorm. Vanuit het vervoersbeleid van de Rijksoverheid, waarin reizen met het openbaar vervoer en fiets wordt gestimuleerd, en door de gunstige ligging van het Stads Kantoor naast het Centraal Station, kan deze lage parkeernorm worden gehandhaafd.

Uitgangspunten voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen en de toe te passen parkeernormen zijn vastgelegd in het 'Structuurplan Stationsgebied'. De in het structuurplan opgenomen parkeernormen zijn gebaseerd op een onderzoek dat is uitgevoerd ten tijden van het masterplan. Voor de kantoorfunctie van het stads kantoor geldt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 250m² BVO. Het stads kantoor telt circa 65.000 m² BVO en vraagt daarmee op basis van de parkeernorm om 260 parkeerplaatsen. Er zijn 270 parkeerplaatsen gerealiseerd waarmee er voldoende parkeerplaatsen zijn gerealiseerd voor deze functie. Deze lage norm voor autoparkeren wordt gesterkt door het overschot aan fietsparkeerplaatsen. In het plan zijn er 2.200 opgenomen, terwijl er volgens de norm (2,4 fpp / 100 m² BVO) slechts 1.560 fiets parkeerplaatsen nodig zouden zijn.

Bezoekers van het Stads Kantoor, die niet met het openbaar vervoer of met de fiets kunnen komen, kunnen hun auto kwijt in parkeergarages in de nabije omgeving.

Wonderwoods

Het plan Wonderwoods bestaat uit twee groene torens van 105 en 73 meter hoog. Wonderwoods ligt net als de nieuw te realiseren ontwikkeling van De Knoop naast het pas verbouwde Utrecht Centraal Station, hét ov-knooppunt in Nederland. Het plan gaat deel uit maken van het nieuw te ontwikkelen Beurskwartier op het voormalige parkeerterrein van de Jaarbeurs, het Veemarktplein. De totaaloppervlakte van het deelplan Wonderwoods, circa 70.000 m², wordt ontwikkeld met de volgende functies:

- Circa 400 woningen waarvan 40% koop en 60% huur
- Circa 7.500 m² BVO commerciële functies bestaande uit publieksfunctie, gezonde horeca, fitness, kleinschalige winkels en educatie
- Circa 15.000 m² kantoorruimte
- Circa 160 parkeerplaatsen voor auto's en deelauto's
- Circa 1.900 fietsparkeerplaatsen voor o.a. deelfietsen

In de Wonderwoods parkeergarage wordt een duurzaam mobiliteitsknooppunt gebouwd. Wonderwoods wil autodelen en andere mobiliteitsoplossingen stimuleren. Zo kunnen bewoners gebruik maken van e-bikes, e-scooters en e-cars. Al deze vormen van vervoer komen samen in een app waarin je gemakkelijk kunt plannen, boeken en betalen. Mogelijk ook in combinatie met een mobiliteitskaart voor het openbaar vervoer. Om vooral fietsen te stimuleren worden royale fietsparkeervoorzieningen

gerealiseerd. Op de begane grond komt een fietsenstalling speciaal voor de bewoners. De andere fietsenstalling zal bestemd zijn voor de bezoekers van Wonderwoods.

De gemeente Utrecht liet zelf de parkeernormering los in deze Tender en daagde projectontwikkelaars uit om aan de slag te gaan met 'een-derde-regeling': een derde van de bewoners zou geen auto bezitten, een derde zou de auto sporadisch gebruiken en de auto op afstand parkeren en een derde zou wel dagelijks een auto gebruiken. De gemeente en de ontwikkelaar hebben samen naar mogelijkheden in het parkeerbeleid gezocht om de ontwikkeling juridisch haalbaar te maken; door het loslaten van de parkeernormen werd er afgeweken van de traditionele manier van ontwikkelen. De gemeente heeft het plangebied gekwalificeerd als een zone waar lagere parkeernormen gelden. Vervolgens heeft de ontwikkelaar gebruikgemaakt van zogenaamde afwijkingsregelingen in het parkeerbeleid. Een van die regelingen gaf de mogelijkheid om voor 20 procent van de parkeeropgave 4 reguliere parkeerplaatsen te vervangen voor één parkeerplaats voor deelauto's.

Als er wel volgens de geldende parkeernormen was gerekend en er geen uitzonderingen zouden zijn gemaakt, dan had de ontwikkeling Wonderwoods ruim 500 autoparkeerplaatsen nodig gehad voor de mix van functies in het complex. Om met slechts 160 parkeerplaatsen af te kunnen wordt dus mogelijk gemaakt dat er; een lagere parkeernorm wordt gehanteerd, 20 procent van de parkeeropgave 4 reguliere parkeerplaatsen te vervangen voor één parkeerplaats voor deelauto's, in te zetten op andere deelmobiliteit (deelfiets en deelscooter) en zwaarder in te zetten op de fiets als belangrijkste vervoermiddel.

Merwedekanaalzone

De Merwedekanaalzone ligt ten zuiden van het Jaarbeursterrein langs het Merwedekanaal tussen de Doctor M.A. Tellegenlaan en de A12. De Merwedekanaalzone ontwikkelt de komende jaren van een bedrijventerrein in een levendige en duurzame stadswijk. het gebied wordt groen en vrijwel autovrij met volop ruimte voor lopen en fietsen. Er wordt onder andere het volgende gerealiseerd:

- Maximaal 10.000 woningen
- Mix aan (sociale) huur- en verschillende typen koopwoningen
- Winkels, horeca, werkgelegenheid, scholen en gezondheidszorg
- Een middelbare school en twee basisscholen

De gemeente Utrecht ziet de Merwedekanaalzone als kansrijke binnenstedelijke verdichtingslocatie. Een succesvolle Merwedekanaalzone vereist een innovatieve mobiliteitsstrategie die lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit stimuleert. Gehanteerde parkeernorm bij de Merwedekanaalzone is 0,3 auto per woning in plaats van de in de omgeving gehanteerde 0,7 auto per woning. Daarentegen wordt er voor de Merwedekanaalzone wel gekozen voor een hogere fietsparkeernorm van 1 fietsparkeerplaats per 25m² BVO

Argumenten om aan deze lagere parkeernorm te voldoen zijn:

- De huidige beleidskaders waren voor Merwedekanaalzone onvoldoende. Als zou worden voldaan aan de minimale parkeernorm van 0,7 per woning zou er een enorm bereikbaarheidsprobleem ontstaan doordat er zoveel autoverkeer zou worden veroorzaakt.
- Meer lopen en fietsen wenselijk vanuit 'healthy urban living' en vanwege het ruimtegebrek;
- Het parkeerbeleid bepaald mede het autogebruik. Dat wil zeggen dat wanneer je weinig parkeerplaatsen realiseert het autogebruik ook minder zal zijn.

Er worden verschillende maatregelen genomen om te voorzien in de vervoersbehoefte van de bewoners:



- 30% van de oorspronkelijke parkeervraag wordt opgevangen in de vorm van deelauto-parkeerplaatsen (20% is reeds mogelijk vanuit huidig beleid). Volgens Utrechts beleid vervangt één deelauto-parkeerplaats vier reguliere parkeerplaatsen.
- 30% van de oorspronkelijke parkeervraag wordt niet gerealiseerd in het gebied, maar wordt gerealiseerd als parkeerrecht aan de rand van de stad (P+R Westraven). Mensen kunnen de P+R goed bereiken met fiets en openbaar vervoer. Hierdoor hoeven minder auto's de stad in.
- Ook 30% van het bezoekersparkeren wordt opgevangen aan de rand van de stad (P+R Westraven).
- Er worden 3 tot 5 mobiliteitsHUB's gerealiseerd. Elke mobility HUB bestaat uit een aanbod aan mobiliteitsdiensten waarmee bewoners gebruik kunnen maken van een complete waaier aan vervoerwijzen: fietsen, E-cargo bikes, hoge snelheidsfietsen, E-scooters, stints, E-auto's, bestelbusjes, E-cargo cars, recreatieve auto's, openbaar vervoer, taxi's, pakketbezorgdiensten.
- Ook komt er een digitaal deelplatform waarbij gebruikers met één smartphone-applicatie gemakkelijk hun individuele mobiliteit plannen.

PARKEERBEHOEFTE ONTWIKKELING KNOOP: KANTOOR OP PLOT

Totale parkeerbehoefte

PROGRAMMA FUNCTIES		WONEN		MIDDENHUUR		WONEN		WONEN		WONEN		WERKEN		VRIJE TIJD				SAMENVATTING			
Typeologieën en onderverdeling		< 55 m ² vvo		55 tot 80 m ² vvo		55 tot 80 m ² vvo		80 tot 130 m ² vvo		>130 m2		kantoor		Dienstverlening		Café/Bar/Restaurant		totaal benodigd			
Autoparkeernorm, minimale norm conform NOTA		0,28		0,51		0,68		0,7		0,78		0,40		0,68		2,00		medewerker			
Eenheid		per woning		per woning		per woning		per woning		per woning		per 100m ² BVO		per 100 m ² BVO		per 100 m ² BVO		bezoek			
Verhouding bewoner/medewerker en bezoek		0,18 0,10		0,41 0,10		0,58 0,10		0,60 0,10		0,68 0,10		95% 5%		80% 20%		10% 90%		PIEK OP 'DO = WerkdagOchtend			
PROGRAMMA KNOOP		woningen		woningen		woningen		woningen		woningen		m ² BVO		m ² BVO		m ² BVO		waarvan:			
Alle gebouwen, m.u.v. middensegment												81500		m ² BVO		3500		deelauto's			
Middensegment														m ² BVO		m ² BVO		op plot			
Aftrek middensegment > 55 m2 gbo				100										m ² BVO		m ² BVO		op afstand			
TOTAAL PROGRAMMA		0		0		0		0		0		81500		0		0		extra fietsplekken			
BRUTO PARKEERVRAAG		bew	bezoek	bew	bezoek	bew	bezoek	bew	bezoek	bew	bezoek	mdw	bezoek	mdw	bezoek	mdw	bezoek	TOTAAL	mederwerke	bezoek	
		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	309,7	16,3	0,0	0,0	0,0	0,0	326	310	16	
MAATWERK: deelauto's en fietsparkeren																					
Maximaal inzetten op deelauto's		*) max. 100% van de BRUTO parkeerbehoefte van het programma kan worden omgezet naar deelauto's: 1 parkeerplaats voor een deelauto vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen																			
Aandeel te vervangen parkeerplaatsen		100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Aantal parkeerplaatsen voor deelauto's		0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Bruto effect		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0	0,0	0,0	
Maximaal inzetten op fietsparkeren		*) max. 30% van de totale BRUTO autoparkeerbehoefte kan worden vervangen door fietsparkeerplaatsen, omrekenfactor van 1 auto naar 1,5 fietsparkeerplaatsen																			
Aandeel te vervangen parkeerplaatsen		0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Aantal (extra) fietsparkeerplaatsen		0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Bruto effect op aantal autoparkeerplaatsen		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	
BRUTO PARKEERVRAAG, na aftrek maatwerk		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	309,7	16,3	0,0	0,0	0,0	0,0	326	309	16	
BEREKENING EFFECT DUBBELGEBRUIK																					
WDO = WerkdagOchtend		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	310	16	0	0	0	0	326	310	16	
- WDO-aanwezigheids%		50%	10%	50%	10%	50%	10%	50%	10%	50%	10%	100%	100%	100%	100%	30%	30%				
WDM = Werkdagmiddag		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	310	16	0	0	0	0	326	310	16	
- WDM-aanwezigheids%		50%	20%	50%	20%	50%	20%	50%	20%	50%	20%	100%	100%	100%	100%	40%	40%				
WDA = Werkdagavond		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15	1	0	0	0	0	16	15	1	
- WDA-aanwezigheids%		90%	80%	90%	80%	90%	80%	90%	80%	90%	80%	5%	5%	5%	5%	90%	90%				
KA = Koopavond		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15	1	0	0	0	0	16	15	1	
- KA-aanwezigheids%		80%	70%	80%	70%	80%	70%	80%	70%	80%	70%	5%	5%	75%	75%	95%	95%				
N = Nacht		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
- N-aanwezigheids%		100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%				
ZM = Zaterdagmiddag		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
- ZM-aanwezigheids%		60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	0%	0%	0%	0%	70%	70%				
ZA = Zaterdagavond		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
- ZA-aanwezigheids%		80%	100%	80%	100%	80%	100%	80%	100%	80%	100%	0%	0%	0%	0%	100%	100%				
ZdM = Zondagmiddag		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
- ZdM-aanwezigheids%		70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	0%	0%	0%	0%	40%	40%				
NETTO PARKEERVRAAG - inclusief dubbelgebruik		WDO = WerkdagOchtend																			
Piek behoefte bij		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	326	310	16	
PARKEREN OP AFSTAND EN PARKEREN OP PLOT																					
Parkeren op afstand		Parkeerplaatsen op acceptabele loopafstanden, structureel en duurzaam aanwezig														aantal parkeerplaatsen op afstand					
		sub totaal effect														0		0	0	-29	
PARKEERPLAATSEN TE REALISEREN IN DE KNOOP																					
Waarvan deelauto's																0	326	310	-13		

PARKEERBEHOEFTE ONTWIKKELING KNOOP WONINGEN EN PLINTFUNCTIES

Totale parkeerbehoefte

PROGRAMMA FUNCTIES	WONEN		MIDDENHUUR		WONEN		WONEN		WONEN		WERKEN		VRIJE TIJD				SAMENVATTING		
Typologieën en onderverdeling	< 55 m ² vvo		55 tot 80 m ² vvo		55 tot 80 m ² vvo		80 tot 130 m ² vvo		>130 m ²		kantoor		Dienstverlening		Café/Bar/Restaurant		totaal benodigd		
Autoparkeernorm, minimale norm conform NOTA	0,28		0,51		0,68		0,7		0,78		0,40		0,68		2,00		bewoner / medewerker		
Eenheid	per woning		per woning		per woning		per woning		per woning		per 100m ² BVO		per 100 m ² BVO		per 100 m ² BVO		bezoek		
Verhouding bewoner/medewerker en bezoek	0,18	0,10	0,41	0,10	0,58	0,10	0,60	0,10	0,68	0,10	95%	5%	80%	20%	10%	90%	PIEK OP		
PROGRAMMA KNOOP	woningen		woningen		woningen		woningen		woningen		m ² BVO		m ² BVO		m ² BVO		waarvan:		
Alle gebouwen, m.u.v. middensegment		woningen		woningen		woningen		woningen		woningen	0	m ² BVO		m ² BVO	3500	m ² BVO	deelauto's		
Middensegment		woningen		woningen		woningen		woningen		woningen		m ² BVO		m ² BVO		m ² BVO	op plot		
Aftrek middensegment > 55 m ² gbo		woningen	100	woningen		woningen		woningen		woningen		m ² BVO		m ² BVO		m ² BVO	op afstand		
TOTAAL PROGRAMMA	0		100		0		0		0		0		0		3.500		extra fietsplekken		
BRUTO PARKEERVRAAG	bew	bezoek	bew	bezoek	bew	bezoek	bew	bezoek	bew	bezoek	mdw	bezoek	mdw	bezoek	mdw	bezoek	TOTAAL	bew/mdw	bezoek
	0,0	0,0	41,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0	63,0	121	48	73
MAATWERK: deelauto's en fietsparkeren																			
Maximaal inzetten op deelauto's																			
*) max. 100% van de BRUTO parkeerbehoefte van het programma kan worden omgezet naar deelauto's: 1 parkeerplaats voor een deelauto vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen																			
Aandeel te vervangen parkeerplaatsen	100%	-	-	41,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Aantal parkeerplaatsen voor deelauto's	11	-	-	10,25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Bruto effect		0,00	0,00	-30,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-30,8	-30,8	0,0
Maximaal inzetten op fietsparkeren																			
*) max. 30% van de totale BRUTO autoparkeerbehoefte kan worden vervangen door fietsparkeerplaatsen, omrekenfactor van 1 auto naar 1,5 fietsparkeerplaatsen																			
Aandeel te vervangen parkeerplaatsen	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Aantal (extra) fietsparkeerplaatsen	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Bruto effect op aantal autoparkeerplaatsen		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
BRUTO PARKEERVRAAG, na aftrek maatwerk	0,0	0,0	0,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,0	63,0	80	7	73
BEREKENING EFFECT DOBBELGEBRUIK																			
WDO = WerkdagOchtend	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	2	19	22	2	20
- WDO-aanwezigheids%	50%	10%	50%	10%	50%	10%	50%	10%	50%	10%	100%	100%	100%	100%	30%	30%			
WDM = Werkdagmiddag	0,0	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	3	25	30	3	27
- WDM-aanwezigheids%	50%	20%	50%	20%	50%	20%	50%	20%	50%	20%	100%	100%	100%	100%	40%	40%			
WDA = Werkdagavond	0,0	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	6	57	71	6	65
- WDA-aanwezigheids%	90%	80%	90%	80%	90%	80%	90%	80%	90%	80%	5%	5%	5%	5%	90%	90%			
KA = Koopavond	0,0	0,0	0,0	7,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	7	60	74	7	67
- KA-aanwezigheids%	80%	70%	80%	70%	80%	70%	80%	70%	80%	70%	5%	5%	75%	75%	95%	95%			
N = Nacht	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- N-aanwezigheids%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%			
ZM = Zaterdagmiddag	0,0	0,0	0,0	6,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	5	44	55	5	50
- ZM-aanwezigheids%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	0%	0%	0%	0%	70%	70%			
ZA = Zaterdagavond	0,0	0,0	0,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	7	63	80	7	73
- ZA-aanwezigheids%	80%	100%	80%	100%	80%	100%	80%	100%	80%	100%	0%	0%	0%	0%	100%	100%			
ZdM = Zondagmiddag	0,0	0,0	0,0	7,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	3	25	35	3	32
- ZdM-aanwezigheids%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	0%	0%	0%	0%	40%	40%			
NETTO PARKEERVRAAG - inclusief dubbelgebruik																	ZA = Zaterdagavond		
Piek behoefte bij																	80	7	73
PARKEREN OP AFSTAND EN PARKEREN OP PLOT																			
Parkeren op afstand															aantal parkeerplaatsen op afstand				
Parkeerplaatsen op acceptabele loopafstanden, structureel en duurzaam aanwezig															subtotaal effect				
															Deelauto's				
															Waarvan deelauto's				
															11				
															91				
															18				
															-16				



PARKEERBEHOEFTE ONTWIKKELING KNOOP FIETS
Totale parkeerbehoefte

PROGRAMMA FUNCTIES			WONEN		MIDDENHUUR		WONEN		WONEN		WONEN		WERKEN		VRIJE TIJD				SAMENVATTING						
Typologieën en onderverdeling			< 55 m² vvo		55 tot 80 m² vvo		55 tot 80 m² vvo		80 tot 130 m² vvo		>130 m²		kantoor		Dienstverlening		Café/Bar/Restaurant		totaal benodigd		2305				
Autoparkeernorm, minimale norm conform NOTA							0		0		0		2,40		3,40		23,50		bewoner / medewerker		1956				
Eenheid			per woning		per woning		per woning		per woning		per woning		per 100m² BVO		per 100 m² BVO		per 100 m² BVO		bezoek		320				
Verhouding bewoner/medewerker en bezoek			0,00		0,00		0,00		-0,50		0,00		100%		0%		100%		PIEK OP		VDM = Werkdagmiddag				
PROGRAMMA KNOOP			woningen		woningen		woningen		woningen		woningen		m² BVO		m² BVO		m² BVO		waarvan:						
Alle gebouwen, m.u.v. middensegment													81500		m² BVO		m² BVO		3500		m² BVO				
Middensegment			woningen		woningen		woningen		woningen		woningen		woningen		m² BVO		m² BVO		m² BVO		0				
Aftrek middensegment > 55 m2 gbo			woningen		100		woningen		woningen		woningen		woningen		m² BVO		m² BVO		m² BVO		0				
TOTAAL PROGRAMMA			0		100		0		0		0		81500		0		3.500		extra fietsplekken			0			
BRUTO PARKEERVRAAG			bew		bezoek		bew		bezoek		bew		bezoek		mdw		bezoek		mdw		bezoek				
			0,0		0,0		0,0		50,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		822,5				
MAATWERK: deelauto's en fietsparkeren																			TOTAAL		bew/mdw				
Maximaal inzetten op deelauto's			NVT		*) max. 100% van de BRUTO parkeerbehoefte van het programma kan worden omgezet naar deelauto's: 1 parkeerplaats voor een deelauto vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen																				
Aandeel te vervangen parkeerplaatsen			0%																						
Aantal parkeerplaatsen voor deelauto's			0																						
Bruto effect			0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,00		0,0				
Maximaal inzetten op fietsparkeren			NVT		*) max. 30% van de totale BRUTO autoparkeerbehoefte kan worden vervangen door fietsparkeerplaatsen, omrekenfactor van 1 auto naar 1,5 fietsparkeerplaats																				
Aandeel te vervangen parkeerplaatsen			0%																						
Aantal (extra) fietsparkeerplaatsen			0																						
Bruto effect op aantal autoparkeerplaatsen			0		0		0		0		0		0		0		0		0		0,0				
BRUTO PARKEERVRAAG, na aftrek maatwerk			0,0		0,0		0,0		50,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		822,5				
																			2838,5		1966,0				
BEREKENING EFFECT DOUBBELGEBRUIK																									
WDO = WerkdagOchtend			0,0		0,0		5,0		0,0		0,0		0,0		1956		10		0		247				
- WDO-aanwezigheids%			50%		10%		50%		10%		50%		10%		100%		100%		100%		30%				
WDM = Werkdagmiddag			0,0		0,0		10,0		0,0		0,0		0,0		1956		10		0		329				
- WDM-aanwezigheids%			50%		20%		50%		20%		50%		20%		100%		100%		100%		40%				
WDA = Werkdagavond			0,0		0,0		40,0		0,0		0,0		0,0		98		1		0		740				
- WDA-aanwezigheids%			90%		80%		90%		80%		90%		80%		5%		5%		5%		90%				
KA = Koopavond			0,0		0,0		35,0		0,0		0,0		0,0		98		1		0		781				
- KA-aanwezigheids%			80%		70%		80%		70%		80%		70%		5%		5%		75%		95%				
N = Nacht			0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0		0		0		0				
- N-aanwezigheids%			100%		0%		100%		0%		100%		0%		0%		0%		0%		0%				
ZM = Zaterdagmiddag			0,0		0,0		30,0		0,0		0,0		0,0		0		0		0		576				
- ZM-aanwezigheids%			60%		60%		60%		60%		60%		60%		0%		0%		0%		70%				
ZA = Zaterdagavond			0,0		0,0		50,0		0,0		0,0		0,0		0		0		0		823				
- ZA-aanwezigheids%			80%		100%		80%		100%		80%		100%		0%		0%		0%		100%				
ZdM = Zondagmiddag			0,0		0,0		35,0		0,0		0,0		0,0		0		0		0		329				
- ZdM-aanwezigheids%			70%		70%		70%		70%		70%		70%		0%		0%		0%		40%				
NETTO PARKEERVRAAG - inclusief dubbelgebruik																			WDM = Werkdagmiddag						
Piek behoefte bij			WDM = Werkdagmiddag		0,0		10,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		2305				
PARKEREN OP AFSTAND EN PARKEREN OP PLOT																									
Parkeren op afstand			Parkeerplaatsen op acceptabele loopafstanden, structureel en duurzaam aanwezig																						
			aantal parkeerplaatsen op afstand																						
			subtotaal effect																	0		-29			
PARKEERPLAATSEN TE REALISEREN IN DE KNOOP			Waarvan deelauto's 0																	2305		1956			

Fietsparkeren

Fietsparkeernorm, minimale norm conform NOTA	0,5		0,5		0,5		0,5		0,5		2,40		3,40		23,50		500 m2 bvo 0 m2 bvo 883 1956 0 2839	
Eenheid	per woning		per woning		per woning		per woning		per woning		per 100m² BVO		per 100 m² BVO		per 100 m² BVO			
Verhouding bewoner/medewerker en bezoek	0,00		0,50		0,00		0,50		0,00		100%		0%		100%			
Privé berging (m2)	5	500 m2 bvo		0 m2 bvo		0 m2 bvo		0 m2 bvo										
Gezamenlijke berging (m2)	1,5	0 m2 bvo																
Bezoekersfpp		0		50		0		0		10		0		823				
Gebruikers fpp		in eigen/gezamenlijke berging																
Fpp ter compensatie van autopp	0	1956																
TOTAAL RIETSPARKEERPLAATSEN	0	0	50		0		0		0		1966		0		823			