

**Betreft:** Nadere uitwerking Dronenhoek Bodegraven  
**Opgesteld door:** [REDACTED]  
**Datum:** 28 oktober 2024

## Notitie

### 1. Inleiding

In deze notitie wordt het in de notitie ‘Parkeren herontwikkeling Dronenhoek – Bodegraven’<sup>1</sup> beschreven parkeerconcept voor de locatie Dronenhoek, gelegen aan de Oud Bodegraafseweg te Bodegraven, nader geconcretiseerd.

De concretisering betreft het volgende:

- Het meest actuele, te ontwikkelen programma (aantallen en soort woningen) voor de deelgebieden 1 t/m 6;
- De bij dit programma behorende autoparkeerbehoefte, zowel voor de basisvariant als voor de terugvaloptie;
- De ruimtelijke inpassing van de aantallen benodigde autoparkeerplaatsen, zowel voor de basisvariant als voor de terugvaloptie.

### 2. Leeswijzer

Als eerste wordt in paragraaf 3 beschreven wat het actuele te ontwikkelen programma is en hoe dit programma is verdeeld over de verschillende deelgebieden.

Vervolgens is in paragraaf 4 beschreven wat van het actuele programma de parkeerbalans is van de basisvariant. Hierbij wordt ook beschreven en getoond hoe de autoparkeeropgave feitelijk wordt opgelost.

In paragraaf 5 wordt beschreven wat de parkeerbalans is met betrekking tot de terugvaloptie.

### 3. Actueel programma

Er worden in totaal 214 nieuwe woningen ontwikkeld, verdeeld over 6 deelgebieden. Deelgebieden 1-4 worden ontwikkeld door Janssen de Jong en Deelgebied 5-6 worden ontwikkeld door Slokker.

Daarnaast is er in het ontwikkelgebied sprake van een 17-tal bestaande woningen aan de Oud Bodegraafseweg (deelgebied 4).

De verdeling van het programma van de in totaal 231 woningen over de 6 deelgebieden is weergegeven in onderstaande tabel.

PROGRAMMA	TOTAAL	DG-1	DG-2	DG-3	DG-4	DG-5/6
<b>Functie</b>		Janssen de Jong				Slokker
<b>Wonen</b>	aantal					
Appartementen sociale huur (50 - 70 m2)	37	0	0	37	0	0
Appartementen sociale koop (50 - 60 m2)	20	0	0	0	0	20
Appartementen middenhuur / -koop	50	50	0	0	0	0
Appartementen vrije sector overig (huur/koop)	13	13	0	0	0	0
Bestaande woningen	17				17	
Grondgebonden, koop, tussen- en hoekwoning	90	0	26	9	14	41
Grondgebonden, koop, twee-onder-een-kap	4	0	4	0	0	0
<b>Totaal woningen</b>	<b>231</b>	<b>63</b>	<b>30</b>	<b>46</b>	<b>31</b>	<b>61</b>

Tabel 1. Programma en verdeling daarvan over de 5 deelgebieden.

<sup>1</sup> Spark, versie 3.1 d.d. 12 februari 2021

# SPARK

## 4. Parkeerbilans basisvariant

### 4.1 Parkeerbehoefte

In onderstaande tabel zijn de autoparkeernormen benoemd op basis waarvan de normatieve autoparkeerbehoefte wordt berekend van het in tabel 1 genoemde programma

PROGRAMMA	p-norm
<b>Functie</b>	
<b>Wonen</b>	
Appartementen sociale huur (50 - 70 m <sup>2</sup> )	0,8
Appartementen sociale koop (50 - 60 m <sup>2</sup> )	1,0
Appartementen middenhuur / -koop	1,0
Appartementen vrije sector overig (huur/koop)	1,4
Bestaande woningen	1,2
Grondgebonden, koop, tussen- en hoekwoning	1,6
Grondgebonden, koop, twee-onder-een-kap	1,8
Bezoekers van bewoners	0,2

Tabel 2. Programma en autoparkeernorm basisvariant

Op basis van deze parkeernormen bedraagt de normatieve autoparkeerbehoefte voor de 6 deelgebieden in totaal (afgerond) 340 parkeerplaatsen. Als gevolg van het toepassen van 4 deelauto's bedraagt de normatieve opgave **328 parkeerplaatsen**.

De berekening hiervan is weergegeven in Bijlage 1.

### 4.2 Te realiseren, benodigde parkeercapaciteit

De berekende normatieve parkeerbehoefte (inclusief 4 deelauto's) van 328 parkeerplaatsen wordt gefaciliteerd op in totaal 309 parkeerplaatsen, waarvan:

- 63 parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen (exclusief gebruik, beschikbaar in een parkeergarage/dek in deelgebied 1);
- 13 parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen (exclusief gebruik, opritten);
- 4 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, exclusief gereserveerd voor de evenzoveel deelauto's;
- 229 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (dubbelgebruik tussen bewoners en bezoekers van bewoners).

In bijlage 1 is weergegeven hoe de verdeling van deze parkeerplaatsen over de 6 deelgebieden aansluit bij de behoefte aan parkeerplaatsen per deelgebied.

Per saldo is er in de deelgebieden 1 t/m 6 tezamen een **overschot van (afgerond) 8 parkeerplaatsen**.

Geconcludeerd kan worden dat de omvang van de beschikbare parkeercapaciteit derhalve ruim voldoende is om de onderbouwde normatieve parkeerbehoefte voor de te ontwikkelen woningen van deelgebied 1 t/m 6 en die van de bestaande woningen (onderdeel van deelgebied 4) te kunnen faciliteren.

## 5. Parkeerbilans terugvaloptie

De normatieve autoparkeerbehoefte van de terugvaloptie voor de 6 deelgebieden bedraagt in totaal (afgerond) 350 parkeerplaatsen.

Om deze autoparkeerbehoefte te faciliteren is een inrichtingsplan gemaakt, bestaande uit in totaal 352 parkeerplaatsen, waarvan:

- 63 parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen (exclusief gebruik, beschikbaar in een parkeergarage/dek in deelgebied 1);
- 13 parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen (exclusief gebruik, opritten);
- 276 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.

# SPARK

In bijlage 2 is weergegeven hoe de verdeling van deze parkeerplaatsen over de 6 deelgebieden aansluit bij de behoefte aan parkeerplaatsen per deelgebied.

Hieruit blijkt dat er in de deelgebieden 1 t/m 6 tezamen voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om de parkeerbehoefte te faciliteren.

Per saldo is er in de terugvaloptie sprake van een **overschot van (afgerond) 2 parkeerplaatsen**.

Geconcludeerd kan worden dat de omvang van de beschikbare parkeercapaciteit ook in de terugvaloptie voldoende is om de normatieve parkeerbehoefte voor de te ontwikkelen woningen van deelgebied 1 t/m 6 en die van de bestaande woningen (onderdeel van deelgebied 4) te kunnen faciliteren.

## BIJLAGE 1 – Parkeerbehoefte en verdeling per deelgebied – basisvariant

Parkeerbehoefte Hofjes van Dronen							
PROGRAMMA	TOTAAL	p-norm	DG-1	DG-2	DG-3	DG-4	DG-5/6
<b>Functie</b>			Janssen de Jong				Slokker
<b>Wonen</b>	<b>aantal</b>						
Appartementen sociale huur (50 - 70 m2)	37	0,8	0	0	37	0	0
Appartementen sociale koop (50 - 60 m2)	20	1,0	0	0	0	0	20
Appartementen middenhuur / -koop	40	1,0	40	0	0	0	0
Appartementen vrije sector overig (huur/koop)	23	1,4	23	0	0	0	0
Bestaande woningen	17	1,2				17	
Appartementen Jansen	0	1,0					
Grondgebonden, koop, tussen- en hoekwoning	90	1,6	0	26	9	14	41
Grondgebonden, koop, twee-onder-een-kap	4	1,8	0	4	0	0	0
<b>Totaal woningen</b>	<b>231</b>		<b>63</b>	<b>30</b>	<b>46</b>	<b>31</b>	<b>61</b>
Bezoekers van bewoners	231	0,2	63	30	46	31	61
<b>Totale normatieve parkeerbehoefte</b>	<b>339,6</b>		<b>84,8</b>	<b>54,8</b>	<b>53,2</b>	<b>49,0</b>	<b>97,8</b>
<b>Resterende parkeerbehoefte na toepassing deelauto's</b>	<b>normatief</b>		<b>DG-1</b>	<b>DG-2</b>	<b>DG-3</b>	<b>DG-4</b>	<b>DG-5</b>
Wonen - bewoners	278,1		68,2	46,1	41,6	40,4	81,7
Wonen - bezoekers	46,2		12,6	6,0	9,2	6,2	12,2
Wonen - deelauto	3,8		1,0	0,7	0,6	0,6	1,0
<b>Totaal</b>	<b>328,1</b>		<b>81,8</b>	<b>52,8</b>	<b>51,4</b>	<b>47,2</b>	<b>94,9</b>
<b>PARKEERAANBOD</b>	<b>aantal ppl</b>		<b>DG-1</b>	<b>DG-2</b>	<b>DG-3</b>	<b>DG-4</b>	<b>DG-5</b>
Exclusief t.b.v. bewoners - enkele oprit / eigen terrein	13		0	10	1	2	0
Exclusief voor bewoners - parkeerdek / parkeerterrein	63		63	0	0	0	0
Exclusief voor bewoners - deelauto	4		0	3	0	0	1
Openbaar	229		16	38	44	40	91
<b>Totaal</b>	<b>309</b>		<b>79</b>	<b>51</b>	<b>45</b>	<b>42</b>	<b>92</b>
<b>Te faciliteren parkeerbehoefte op openbare plaatsen</b>			<b>DG-1</b>	<b>DG-2</b>	<b>DG-3</b>	<b>DG-4</b>	<b>DG-5</b>
aanbod parkeerplaatsen openbaar (dubbelgebruik)	229		16	38	44	40	91
maatgevend parkeerbehoefte op openbare plaatsen	220,9		16,8	37,3	43,9	39,6	83,3
<b>Overschot/tekort</b>	<b>8,1</b>		<b>-0,8</b>	<b>0,7</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>	<b>7,7</b>

## BIJLAGE 2 – Parkeerbehoefte en verdeling per deelgebied – terugvaloptie

Parkeerbehoefte Hofjes van Dronen		TERUGVALOPTIE					
PROGRAMMA	TOTAAL	p-norm	DG-1	DG-2	DG-3	DG-4	DG-5/6
<i>Functie</i>			Janssen de Jong				Slokker
<i>Wonen</i>		<b>aantal</b>					
Appartementen sociale huur (50 - 70 m2)	37	1,0	0	0	37	0	0
Appartementen sociale koop (50 - 60 m2)	20	1,0	0	0	0	0	20
Appartementen middenhuur / -koop	40	1,0	40	0	0	0	0
Appartementen vrije sector overig (huur/koop)	23	1,25	23	0	0	0	0
Bestaande woningen	17	1,6				17	
Appartementen Jansen	0	1,0					
Grondgebonden, koop, tussen- en hoekwoning	90	1,6	0	26	9	14	41
Grondgebonden, koop, twee-onder-een-kap	4	1,8	0	4	0	0	0
<b>Totaal woningen</b>	<b>231</b>		<b>63</b>	<b>30</b>	<b>46</b>	<b>31</b>	<b>61</b>
Bezoekers van bewoners	231	0,2	63	30	46	31	61
<b>Totale normatieve parkeerbehoefte</b>	<b>350,4</b>		<b>81,4</b>	<b>54,8</b>	<b>60,6</b>	<b>55,8</b>	<b>97,8</b>
<b>Te faciliteren parkeerbehoefte</b>		<b>normatief</b>	<b>DG-1</b>	<b>DG-2</b>	<b>DG-3</b>	<b>DG-4</b>	<b>DG-5</b>
Wonen - bewoners	304,2		68,8	48,8	51,4	49,6	85,6
Wonen - bezoekers	46,2		12,6	6,0	9,2	6,2	12,2
<b>Totaal</b>	<b>350,4</b>		<b>81,4</b>	<b>54,8</b>	<b>60,6</b>	<b>55,8</b>	<b>97,8</b>
<b>PARKEERAANBOD</b>		<b>aantal ppl</b>	<b>DG-1</b>	<b>DG-2</b>	<b>DG-3</b>	<b>DG-4</b>	<b>DG-5</b>
Exclusief t.b.v. bewoners - enkele oprit / eigen terrein	13		0	10	1	2	0
Exclusief voor bewoners - parkeerdek / parkeerterrein	63		63	0	0	0	0
Openbaar	276		16	53	66	43	98
<b>Totaal</b>	<b>352</b>		<b>79</b>	<b>63</b>	<b>67</b>	<b>45</b>	<b>98</b>
<b>Overschot/tekort zonder dubbelgebruik</b>	<b>1,7</b>		<b>-2,3</b>	<b>8,2</b>	<b>6,4</b>	<b>-10,8</b>	<b>0,2</b>



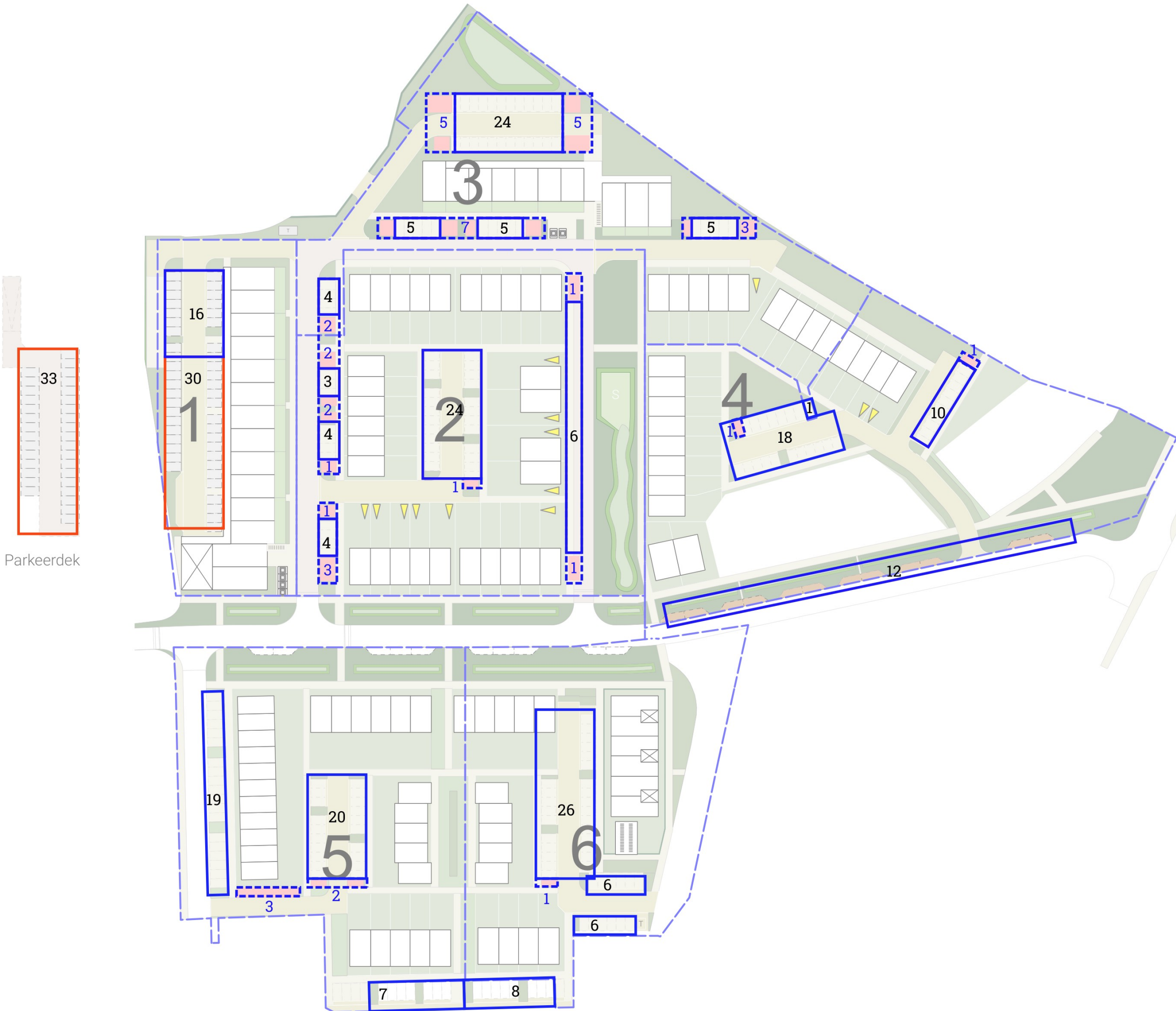
	Aantal woningen	Openbare pp	Eigen pp app.	Eigen pp woningen	Deelauto	Subtotaal
1	63	16	63	-		79
2	30	38	-	10	3	51
3	46	44	-	1		45
4	31	40	-	2		42
5	27	47	-	-		47
6	34	46	-	-		46
<b>Totaal</b>	<b>231</b>	<b>231</b>	<b>63</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>310</b>

**Dronenhoek  
Bodegraven**

onderdeel:  
**Parkeervelden Basisvariant**

projectnummer: 3240  
 schaal: 1:1000  
 formaat: A3  
 datum: 25-10-2024





**Dronenhoek  
Bodegraven**

onderdeel:  
**Parkeervelden Basisvariant**

projectnummer: 3240  
 schaal: 1:1000  
 formaat: A3  
 datum: 25-10-2024



**Onderwerp:** Parkeren herontwikkeling Dronenhoek - Bodegraven

Notitie

**Opsteller:** ██████████

**Datum:** 13 september 2022

## 1 Inleiding

Slokker Vastgoed, Janssen de Jong Projectontwikkeling en Brookland (hierna: de OC) ontwikkelen gezamenlijk de locatie Dronenhoek, gelegen aan de Oud Bodegraafseweg te Bodegraven. Na ontwikkeling zullen er door de OC 274 nieuwe woningen zijn gerealiseerd.

De woningen zijn verdeeld over appartementen van verschillende oppervlakten en grondgebonden woningen van verschillende prijscategorieën.

### 1.1 Vraagstelling aan Spark

De OC heeft aan Spark gevraagd om een vertaling te maken van dit programma naar een passende, 'vraaggerichte' parkeeroplossing. In deze notitie wordt de onderbouwing van de parkeeroplossing voor de herontwikkeling Dronenhoek nader toegelicht aan de hand van het meest recente programma (maart 2022).


Daarbij wordt ook rekening gehouden met de parkeerbehoefte van 10 appartementen (nog te ontwikkelen door derden) op de locatie Binnenweg 3-5 en een 17-tal bestaande woningen aan de Oud Bodegraafseweg.

### 1.2 Het uitgangspunt: een duurzame gebiedsontwikkeling

De OC wil met het voorgestelde parkeerconcept een duurzame gebiedsontwikkeling mogelijk maken met een bijbehorend mobiliteitsconcept. Daarmee anticiperend op de samen met de gemeente Bodegraven-Reeuwijk benoemde ambitie om in Dronenhoek een goede ruimtelijke kwaliteit te realiseren. We zien immers dat mobiliteit verandert en nieuwe mobiliteitsoplossingen hun intrede doen, mede gebaseerd op de opkomst van de economie, de wens en soms noodzaak om het gebruik van OV en (elektrische) fiets toe te laten nemen en het bezit en gebruik van de auto niet meer dan nodig te faciliteren. De keuzes die hierdoor worden gemaakt dienen het belang dat wordt gehecht aan de realisatie van een duurzame, hoogwaardige en gezonde leefomgeving. Wijken moeten groener worden, er moet ruimte zijn voor waterberging en voldoende biodiversiteit én hittestress moet worden beperkt.

Met het in deze notitie beschreven parkeerconcept wordt een nadere invulling gegeven aan die ambitie. Er wordt ingezoomd op het aantal te faciliteren auto's en fietsen in het ontwikkelgebied,





zodanig dat het gewenste evenwicht ontstaat tussen enerzijds de gewenste ruimtelijke kwaliteit en anderzijds de benodigde parkeeroplossingen. De ontwikkellocatie is daartoe bij uitstek geschikt want het ligt immers op korte afstand van goede OV-voorzieningen en een verscheidenheid aan functies zoals winkels, scholen, sportvoorzieningen en ontspanning. Hierdoor zijn er grote, te benutten kansen om in te zetten op lopen, (elektrische deel)fietsen, OV-gebruik en de inzet van (elektrische) deelauto's. Wat goed aansluit bij de beoogde woondoelgroepen in deze ontwikkeling. Zij hebben een aantoonbaar lager dan gemiddeld autobezit en omarmen de aangeboden alternatieven voor het bezitten van auto's in de vorm van ruime fietsparkeervoorzieningen en deelauto's.

### 1.3 Intensieve dialoog tussen ontwikkelaar en gemeente

Het in deze notitie beschreven parkeerconcept is ontstaan door een intensieve dialoog tussen de OC en de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Waarbij telkens argumenten van te maken keuzes over bijvoorbeeld te hanteren parkeernormen, het daaruitvolgende aantal te realiseren parkeerplaatsen en de ruimtelijke vertaalslag daarvan zijn gedeeld en in samenhang zijn beoordeeld.

Deze dialoog heeft er mede toe geleid dat het in deze notitie beschreven parkeerconcept voor de herontwikkeling van Dronenhoek (het zogenoemde 'basismodel') draagvlak heeft onder de voorwaarde dat er een beheersmatige opgave aan is verbonden (de zogenaamde 'terugvaloptie'). Van beide varianten is bepaald wat het aantal te realiseren parkeerplaatsen is en wat de ligging en vormgeving van deze parkeerplaatsen is. Deze berekeningen van het aantal benodigde parkeerplaatsen en de ruimtelijke inpassingsstudies zijn als bijlagen bij deze notitie gevoegd.

## 2 Leeswijzer

Als eerste wordt in paragraaf 3 beschreven wat het te ontwikkelen programma is en hoe dit programma is verdeeld over in totaal 7 deelgebieden.

Vervolgens is paragraaf 4 beschreven wat het daarbij behorende, door de OC beoogde parkeerconcept is en waar dit op gebaseerd is, zoals het bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkellocatie, de beoogde woondoelgroepen van de te ontwikkelen woningen en algemene, actuele inzichten en relevante trends op het gebied van mobiliteit en parkeren.

Dit parkeerconcept en de onderbouwing ervan vormt de basis voor de in paragraaf 5 beschreven parkeerbalans van het basismodel. Hierbij wordt ook beschreven en getoond hoe de parkeeropgave feitelijk wordt opgelost.

In paragraaf 6 wordt beschreven wat de parkeeropgave is met betrekking tot de terugvaloptie.

In paragraaf 7 komt het fietsparkeren aan de orde.

Tenslotte wordt in paragraaf 8 nog een aantal zaken benoemd ter borging van de bij het voorgestelde parkeerconcept behorende afspraken tussen de OC en de gemeente.

### 3 Programma en deelgebieden

De OC ontwikkelt in totaal 274 nieuwe woningen. Daarnaast is er in het ontwikkelgebied sprake van 10 appartementen (nog te ontwikkelen door derden) op de locatie Binnenweg 3-5 (deelgebied 7) en een 17-tal bestaande woningen aan de Oud Bodegraafseweg (deelgebied 4).

Dit totale programma van 274 nieuwe woningen en 27 nog te ontwikkelen en bestaande woningen is verdeeld over 7 deelgebieden. Deze 7 deelgebieden zijn weergegeven in bijlage 1.

De verdeling van het programma van de in totaal 301 woningen over de 7 deelgebieden is weergegeven in onderstaande tabel.

PROGRAMMA	TOTAAL	DG-1	DG-2	DG-3	DG-4	DG-5	DG-6	DG-7
<b>Functie</b>								
<b>Wonen</b>	<b>aantal</b>							
Appartementen sociale huur (50 - 70 m <sup>2</sup> )	37	0	0	37	0	0	0	0
Appartementen sociale koop (50 - 60 m <sup>2</sup> )	26	0	0	0	0	0	12	14
Appartementen middenhuur / -koop	90	50	0	0	0	0	0	40
Appartementen vrije sector overig (huur/koop)	28	13	0	0	0	0	0	15
Bestaande woningen	17				17			
Appartementen Binnenweg 3-5	10							10
Grondgebonden, koop, tussen- en hoekwoning	79	0	26	9	14	21	9	0
Grondgebonden, koop, twee-onder-een-kap	14	0	4	0	0	4	6	0
<b>Totaal woningen</b>	<b>301</b>	<b>63</b>	<b>30</b>	<b>46</b>	<b>31</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>79</b>

Tabel 1. Programma en verdeling daarvan over de 7 deelgebieden.

### 4 Het beoogde parkeerconcept

De OC streeft naar een parkeeroplossing voor de te realiseren woningen, dat op hoofdlijnen is gebaseerd op het volgende:

- De parkeernormering van de 79 tuks grondgebonden woningen tot € 400.000,- en 14 stuks grondgebonden woningen tussen € 400.000,- en € 550.000,- is en blijft gebaseerd op de vigerende gemeentelijke parkeernorm (resp. 1,6 en 1,8 parkeerplaats per woning<sup>1</sup>).
- Voor de 10 nog (door derden) te ontwikkelen appartementen op de locatie Binnenweg 3-5 wordt een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats<sup>2</sup> per woning toegepast.
- Voor de 17 bestaande woningen aan de Oud Bodegraafseweg wordt voorgesteld om een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats<sup>3</sup> per woning toe te passen
- Voor de 181 door de OC te realiseren nieuwe appartementen wordt voorgesteld om gemotiveerd van de gemeentelijke parkeernormen af te wijken.

De motivatie voor de afwijking bij deze 181 appartementen is gebaseerd op het volgende:

- de centrale ligging van de ontwikkellocatie (nabij het station, het centrum en voorzieningen);
- de te realiseren woonproducten en de daarbij behorende woondoelgroepen;
- het werkelijk autobezit in Bodegraven;
- het provinciaal beleid;

<sup>1</sup> Exclusief het aandeel voor bezoekers van bewoners

<sup>2</sup> Exclusief het aandeel voor bezoekers van bewoners

<sup>3</sup> Exclusief het aandeel voor bezoekers van bewoners. Dit is meer dan de bestaande situatie waarin ca. 11 parkeerplaatsen voor deze woningen aan de Oud Bodegraafseweg beschikbaar zijn.

- algemene trends en ontwikkelingen die laten zien dat een kritische houding op toe te passen parkeernormen verantwoord is;
- de inzet van deelauto's en het stimuleren van fietsgebruik.
- Een studie van Spark die toont dat het normatief aandeel bezoekersparkeren van 0,3 parkeerplaats per woning hoog is en aangepast kan worden.
- Een terugvaloptie die ingezet kan worden als blijkt dat één of meerdere van voorgaande onderdelen van de onderbouwing in de praktijk onvoldoende werkt. Deze terugvaloptie zorgt ervoor dat de beoogde parkeersituatie beheersbaar blijft.

In de hiernavolgende paragrafen wordt een aantal van de genoemde aspecten nader beschouwd die bepalend zijn voor het door de OC beoogde parkeerconcept voor de herontwikkeling van Dronenhoek: het aantal te realiseren auto- en fietsparkeerplaatsen om de mobiliteitsbehoefte van de bewoners en bezoekers van de bewoners van de te realiseren woningen goed en op maat te faciliteren.

#### 4.1 Bereikbaarheidsprofiel ontwikkellocatie

De ontwikkelingslocatie kent een goede auto- en fietsbereikbaarheid. Daarnaast is de ontwikkellocatie gelegen in de directe nabijheid van het centrum, van dagelijkse voorzieningen en het station van Bodegraven.

##### **Dagelijkse voorzieningen op korte loop- en fietsafstand**

De ontwikkellocatie is op korte loopafstand (250 meter) gelegen van meerdere supermarkten, diverse horecafuncties en voorzieningen als een basisschool, kinderdagverblijf, huisarts, apotheek, kapper e.d.. Het kernwinkelgebied van Bodegraven is op 450 meter loopafstand gelegen (ca. 7 minuten lopen, 1,5 minuten fietsen).

##### **Nabijheid van openbaar vervoer**

De projectlocatie ligt op ca. 200 meter van het treinstation van Bodegraven met directe verbindingen naar o.a. Leiden en Utrecht. De invoering van een spitspendel tijdens de brede spits (van 6.00 tot 10.00 uur en van 15.00 tot 19.00 uur) wordt voorbereid. Gedurende deze brede spits gaan er ieder kwartier treinen rijden tussen Leiden en Utrecht. Deze treinen stoppen ook op het station van Bodegraven. De verwachting is dat deze frequentieverhoging van de treinen in de loop van 2021 wordt ingevoerd. Op het station zijn ook buslijn 178 (Bodegraven-Reeuwijk-Gouda) en de buurtbuslijnen 722 (Alphen aan den Rijn) en 724 (Woerden) aanwezig.

#### 4.2 Beoogde woondoelgroepen

De ligging van de ontwikkellocatie is voor OC aanleiding om woningtypen te ontwikkelen voor woondoelgroepen die in mindere mate willen en kunnen beschikken over auto's.

Zo worden er ruim 60 sociale huur- en koopappartementen gerealiseerd. Dit zijn voornamelijk 2-kamerappartementen van ca. 50m<sup>2</sup>/60m<sup>2</sup> GO en enkele 3-kamer appartementen van 70 m<sup>2</sup> GO. De OC richt zich bij deze woningen vooral op 1 á 2 persoonshuishoudens.

De bijna 120 stuks middenhuur appartementen en vrije sector appartementen zijn voornamelijk 3-kamer appartementen. Bij deze woningen richt de OC zich vooral op alleenstaanden, senioren en stellen zonder kinderen.

De OC heeft met haar ontwikkelpartners (beoogde beleggers, woningcorporatie, makelaars) de toekomstige situatie besproken en verkend onder welke (ver)koop- en (ver)huurvoorwaarden de woningen moeten worden aangeboden, specifiek betreffende het beschikbaar aantal parkeerplaatsen per type woning.

Hieruit is gebleken dat zij de beschikbaarheid van gemiddeld 1 parkeerplaats per appartement voor de bewoner(s) daarvan, ruimschoots toereikend achten voor een verantwoord (ver)koop- en (ver)huursituatie.

#### 4.3 Werkelijk autobezit in Bodegraven

In Bodegraven ligt het werkelijk autobezit<sup>4</sup> (anno 2019, bron CBS en Provincie Zuid-Holland) per huishouden op 1,06 (er zijn 8.346 voertuigen op 7.866 huishoudens).

23% van alle huishoudens heeft geen auto. Dit percentage ligt op 45% bij de huishoudens die woonachtig zijn in woningen tot 80 m<sup>2</sup>. Bij de woningen tot 80m<sup>2</sup> ligt het gemiddeld autobezit op 0,7 per huishouden.

woningopp.	# huishoudens	0 auto	1 auto	2 auto	3 auto	# auto's	auto per huishouden
< 50 m <sup>2</sup>	206	126	75	5	0	85	0,41
50 - 80 m <sup>2</sup>	1327	558	617	104	48	969	0,73
80 - 130 m <sup>2</sup>	4187	828	2385	796	178	4511	1,08
> 130 m <sup>2</sup>	2146	337	1019	608	182	2781	1,30

Tabel 2. Aantal huishoudens en autobezit per huishouden van verschillende woningcategorieën in Bodegraven (bron: Provincie Zuid-Holland)

Alle door de OC te ontwikkelen appartementen zijn kleiner dan 130 m<sup>2</sup>. Het merendeel (ca. 170 van de in totaal 178 stuks) is kleiner dan 90 m<sup>2</sup>. Het werkelijk autobezit van huishoudens in soortgelijke woningen in Bodegraven ligt rond de 0,8 a 0,9 per huishouden.

<sup>4</sup> Inclusief leaseauto's en bedrijfsbusjes die ook als privéauto worden gebruikt

#### 4.4 Provinciaal beleid

De Provincie Zuid Holland vraagt in haar nota 'Quick scan planoptimalisatie suburbane plannen' (april 2020) aandacht voor de te hanteren parkeernorm. Zo geeft zij aan dat de parkeernormen vaak hoog gelegd worden, waardoor er weinig en vooral dure woningen komen. Dit zorgt ervoor dat het voor de kinderen van de huidige bewoners moeilijk is om als starter een plek te vinden en ook voor ouderen is het moeilijk om in hun omgeving te blijven wonen als zij vanwege zorg moeten verhuizen. De Provincie stelt ook dat de komst van de elektrische fiets en het gemak en de financiële voordelen van autodelen de tweede auto onnodig maken. Slechts 22% van de huishoudens in Nederland (in Bodegraven 24%) heeft meer dan 1 auto. Voor de verkoopbaarheid van woningen met één parkeerplek, hoeft men daarom niet veel te vrezen. Zeker niet als er nabijheid van voorzieningen, deelauto's en elektrische fietsen zijn.

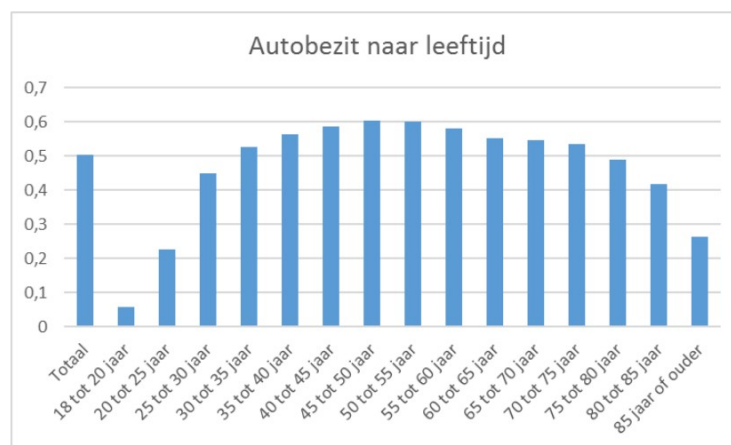
Zo geeft 30% van de bezitters van een tweede auto in de Grote Omgevingstest (Provincie Zuid-Holland, december 2018) aan dat zij bij aanwezigheid van deze faciliteiten geen tweede auto meer nodig hebben. 61 % van de mensen werkt op elektrische fietsafstand (15 km) van huis.

#### 4.5 Relevante algemene trends en ontwikkelingen

Hierna worden enkele trends en ontwikkelingen beschreven die verband houden met de woonproducten en beoogde woondoelgroepen voor de appartementen in de herontwikkeling van Dronenhoek. Hieruit blijkt onder meer dat door de differentiatie in woonproducten en woondoelgroepen een gedifferentieerde toepassing van parkeernormen gewenst is.

##### **Autobezit naar leeftijd**

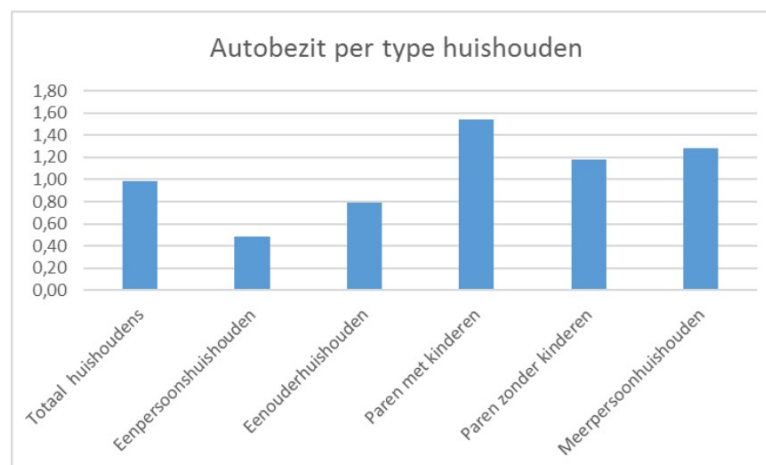
Onderstaand figuur 1 geeft het aantal auto's per inwoner van 18 jaar en ouder weer (inclusief eventuele leaseauto's die privé worden gebruikt). Hieruit valt af te leiden dat personen die jonger zijn dan 30 jaar en ouder zijn dan 70 jaar een lager dan gemiddeld autobezit hebben.



Figuur 1: Gemiddeld aantal auto's per inwoner naar leeftijdscategorie, 2015; Bron: CBS/Stateline 'Personen in bezit van auto of motor; persoonskenmerken'.

### Autobezit naar samenstelling huishoudens

In onderstaand figuur 2 wordt het gemiddelde aantal auto's per type huishouden weergegeven. Hieruit blijkt dat de huishoudenssamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit.

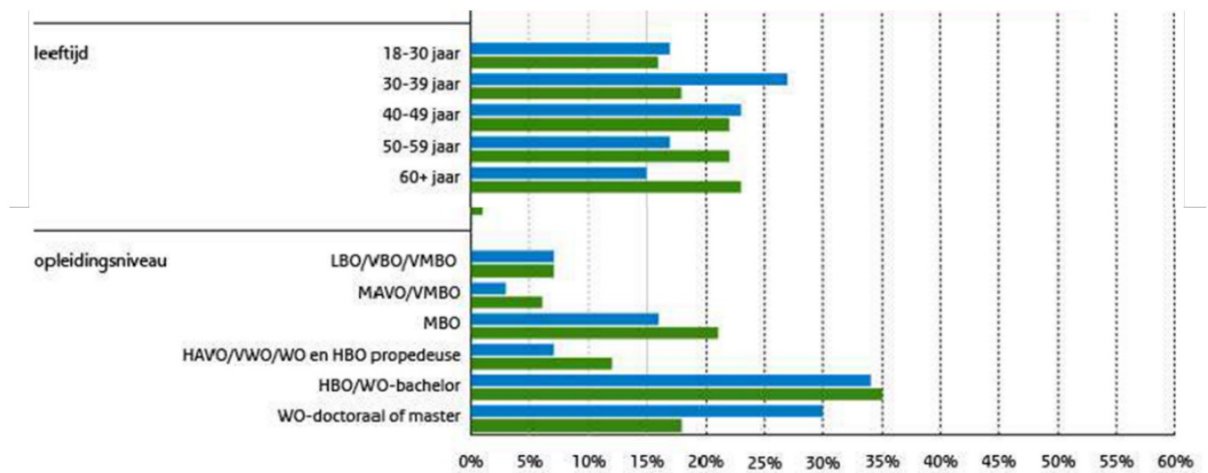


Figuur 2. Gemiddeld aantal auto's per huishouden, 2015; Bron: CBS/Stateline 'Huishoudens in bezit van auto of motor, huishoudkenmerken'.

### Individualisering en deeleconomie

In binnenstedelijke gebieden (centrum en schil) leven mensen steeds meer in kleine gezinnen of eenpersoonshuishoudens dan in de rest van de bebouwde kom en buitengebieden van een stad/gemeente. Daarnaast, door de vergaande digitalisering van dagelijkse activiteiten, besteden huidige en toekomstige stedelingen meer diensten uit. Dit resulteert in meer natuurlijke mobiliteit zoals Uber, vakantie via Airbnb, meer eten buiten de deur en de focus op het gebruik in plaats van het bezit van producten. Jonge mensen willen wel gebruik maken van een auto, maar hechten veel minder waarde aan het bezit ervan.

Uit onderzoek van TNS Nipo en het KIM blijkt dat vooral 30 tot 40-jarigen relatief veel gebruik maken van deelauto's. Maar ook 18 tot 30-jarigen zijn een belangrijke gebruikersgroep. Als er naast leeftijd ook naar huishoudensamenstelling wordt gekeken, blijkt dat het autodelen vooral populair is onder de jonge alleenstaanden en jonge huishoudens met jonge kinderen. Een andere belangrijke gebruikersgroep van deelauto's zijn tweepersoonshuishoudens zonder kinderen in de leeftijd 50 tot 65 jaar en hoogopgeleiden.



Figuur 4 Achtergrondkenmerken autodelers en potentiële autodelers. Bron: TNSNipo, bewerking KIM (2015)  
(blauw = autodelers, groen = potentiële autodelers)

#### 4.6 Aanpassing bezoekersparkeernorm

De norm voor het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners is in veel gemeenten een onderwerp van discussie. Daarbij speelt de vraag hoe realistisch de parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning is in relatie tot de werkelijke behoefte aan parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners.

In een omgeving waarin de auto de norm is en waar geen gereguleerd parkeren geldt, is 0,3 parkeerplaats per woning wellicht realistisch. In meer stedelijke gebieden met meer vervoersalternatieven en/of parkeerregulering blijkt dat er veel minder vraag naar parkeerplaatsen is door bezoekers van bewoners. Middelgrote en grote steden gaan in hun bezoekersparkeernormen dan ook meestal van lagere aantallen uit. Amsterdam hanteert bijvoorbeeld 0,1 parkeerplaats per woning, ongeacht het type woning. Utrecht alleen 0,3 voor woningen groter dan 80 m<sup>2</sup> en Rotterdam hanteert überhaupt geen norm voor bezoek. De gemeente Delft hanteert een gedifferentieerde bezoekersparkeernorm: binnenstad 0,1 parkeerplaats per woning, schil 0,2 parkeerplaats per woning, rest 0,3 parkeerplaats per woning. Ook gemeenten als Zoetermeer en Almere volgen een soortgelijke differentiatie. Hiermee anticipeert men op de aanwezige parkeerregulering (met name in de kernen/centra en de schil daaromheen) alsmede de aanwezigheid van alternatieve vervoerswijzen (OV en fiets).

Om een beeld te krijgen van een realistisch aantal parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners heeft Spark in enkele gemeenten (o.a. Breda en Leiden) onderzoek gedaan naar het feitelijke gebruik van parkeerplaatsen door deze bezoekers. Door de gegevens van digitale bezoekersregelingen te analyseren kwamen wij tot de conclusie dat 0,1 parkeerplaats per woning in het gereguleerde parkeergebied volstaat.

## 5 Parkeeroplossing 'basismodel'

Op basis van hetgeen in voorgaand hoofdstuk is benoemd, is het mogelijk en wenselijk om voor de herontwikkeling van Dronenhoek voor een aantal woningtypen te kiezen voor een lagere parkeernorm dan de huidige parkeernormen van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk.

Toepassing van maatwerk in parkeeroplossingen voorkomt dat er parkeer capaciteit wordt gerealiseerd die niet wordt benut ('van norm naar nodig') en levert een bijdrage aan een duurzame, toekomstgerichte gebiedsontwikkeling, die klimaat-adaptief is: met minder verharding waardoor er letterlijk meer ruimte is om invulling te geven aan een groene, kwalitatief hoogwaardige leefomgeving.

De volgende argumenten voor een lagere parkeernorm liggen hieraan ten grondslag:

- De ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van enerzijds de dagelijkse voorzieningen (o.a. supermarkten) op zeer korte loopafstand, nabijheid kernwinkelgebied en overige voorzieningen en anderzijds het treinstation en de uitstekende fietsverbindingen naar o.a. het kernwinkelgebied van Bodegraven (zie paragraaf 4.1).
- De beoogde woondoelgroepen van de OC hebben een lager dan gemiddeld autobezit (paragraaf 4.2). Dit is mede gebaseerd op een afstemming met de afnemende partijen (corporatie en beleggingsfonds) van de woningen en een vergelijking met het werkelijk autobezit van huishoudens wonende in soortgelijke woningen in Bodegraven (zie paragraaf 4.3.) .
- Het Provinciaal Beleid (zie paragraaf 4.4) dat aanstuurt op een kritische houding ten aanzien van de te hanteren parkeernorm in combinatie met het stimuleren van deelmobiliteit en goede fietsvoorzieningen (o.a. voor de elektrische fiets) .
- Landelijke trends en ontwikkelingen laten zien dat onder de door de OC beoogde woondoelgroepen het eigen autobezit afneemt en de trend toeneemt van bezit naar gebruik. Zo is er steeds meer draagvlak voor de toepassing en het gebruik van deelmobiliteit (deelauto's en deelfietsen) in combinatie met realisatie van ruime fietsparkeervoorzieningen (paragraaf 4.5).
- Een aangepaste bezoekersparkeernorm voor bezoekers van bewoners (zie paragraaf 4.6) Rekening houdend met een veiligheidsmarge (er is immers geen parkeerregulering in Bodegraven aanwezig) concluderen wij dat 0,2 plaats per woning realistisch is. Mede omdat er rond de ontwikkellocatie voldoende alternatieve vervoerswijzen voor de auto aanwezig zijn in de vorm van goed openbaar vervoer en een goede fietsbereikbaarheid (zie ook paragraaf 4.1).

### 5.1 Een passende parkeernorm

Op basis van de hiervoor genoemde argumenten stellen wij voor om de volgende parkeernormen te hanteren voor de berekening van de parkeerbehoefte van alle nieuwe en bestaande woningen in het ontwikkelgebied::




- 0,8 parkeerplaatsen per appartement voor de sociale huurappartementen (gemeentelijke norm = 1,3);
- 1,0 parkeerplaats per appartement voor de sociale koopappartementen en middenhuurappartementen (gemeentelijke norm = 1,1);
- 1,4 parkeerplaatsen per appartement voor de overige vrije sector appartementen (gemeentelijke norm = 1,6);
- 1,2 parkeerplaats per woning voor de 17 bestaande woningen aan de Oud Bodegraafseweg (gemeentelijke norm = 1,6)
- 1,6 parkeerplaatsen per woning voor de grondgebonden woningen tot € 400.000 (ongewijzigde parkeernorm);
- 1,8 parkeerplaatsen per woning voor grondgebonden woningen tussen € 400.000 en € 550.000 (ongewijzigde parkeernorm);
- 1,0 parkeerplaatsen per woning voor de 10 appartementen (nog te ontwikkelen) op de locatie Binnenweg 3-5 (ongewijzigde parkeernormen);
- aangevuld met 0,2 parkeerplaats per woning ten behoeve van de bezoekers van de bewoners (gemeentelijke norm = 0,3).

## 5.2 Toepassing deelauto's en collectieve fietsparkeervoorzieningen

De OC zal een complementair marketingbeleid ontwikkelen voor de te realiseren woningen waarbij aan de toekomstige bewoners van de woningen bekend zal worden gemaakt dat een deel van hun automobilititeit zal worden gefaciliteerd met behulp van voor de bewoners gegarandeerd beschikbare deelauto's in combinatie met – voor de bewoners van de appartementen - collectieve fietsparkeervoorzieningen waarin ook (elektrische) deelfietsen worden aangeboden.

### Deelauto's

In aanvang gaat de OC uit van het beschikbaar stellen van 5 deelauto's voor de bewoners van de nieuw te realiseren woningen. Hiermee wordt - in combinatie met een collectieve fietsparkeervoorziening bij de appartementen - een deel van de mobiliteitsbehoefte van bewoners van de woningen op een duurzame wijze gefaciliteerd. Op basis van het feitelijk gebruik door de bewoners wordt het aantal deelauto's verder uitgebreid. Ervaringscijfers van aanbieders van deelauto's maken melding van de kans tot opschalen in de jaren na oplevering van de woningen - op basis van ca. 300 woningen - naar ± 15 a 20 auto's (gemiddeld 1 deelauto per 15 a 20 huishoudens). Voor Dronenhoek is dit een kansrijk scenario omdat de bewoners van de ruim 93 (duurdere) woningen, waarvan de parkeernorm niet wordt gewijzigd, vanwege het aanbod van deelauto's er voor kunnen kiezen om hun tweede auto (die per saldo in mindere mate gebruikt wordt als de eerste auto) te verkopen dan wel niet opnieuw aan te schaffen. Op termijn zal in dat geval de



parkeerdruk in Dronenhoek afnemen wat benut kan worden om nog meer ruimte te benutten voor een groene, kwalitatief hoogwaardige leefomgeving.

De parkeeroplossing houdt er rekening mee dat deze deelauto's geparkeerd staan op evenzoveel daarvoor gereserveerde parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hierdoor zijn deze auto's altijd gegarandeerd beschikbaar op vindbare parkeerplaatsen voor deze doelgroep en ook makkelijk toegankelijk voor de bewoners.

De gebruiksvoorwaarden voor de deelauto's worden samen met de leverancier van de deelauto's uitgewerkt. De OC zal erop toezien dat gebruiksvoorwaarden laagdrempelig zijn door onder meer te zorgen dat de prijsstelling dermate aantrekkelijk is dat de keuze tussen een (2<sup>e</sup>) auto en een deelauto ook om financieel -economische redenen te maken is. En omdat de deelauto's eenvoudig te bereiken en vindbaar zijn, is deze kwaliteit vergelijkbaar met een auto voor de voorkeur.

De OC is hiertoe vergaand in gesprek met We Drive Solar (zie [www.wedrivesolar.nl](http://www.wedrivesolar.nl)). Zij bieden in aanvang 5 comfortabele deelauto's aan, waarvan ten minste 1 Tesla model 3, en realiseren tevens 5 oplaadpunten. In het aanbod van We Drive Solar zijn ook (elektrische) deelfietsen opgenomen. Middels een af te sluiten abonnement worden deelnemende bewoners volledig ontzorgd (administratie, beheer, onderhoud (24/7) en exploitatie). Reservering van de deelauto's (en deelfietsen) vindt plaats via een app wat bijdraagt aan een optimaal gebruiksgemak.

OC heeft als doel om de bewoners langdurig deelauto's (en deelfietsen) aan te bieden, met onder meer een gratis kennismakingsaanbod als onderdeel van de aankoop/aanhuur van een woning. Dit behelst onder meer een langdurig aangeboden maandelijks gratis rit met een deelauto en/of deelfiets. Dit geeft de bewoners de kans om laagdrempelig te wennen aan het gebruikmaken van een deelauto en/of deelfiets en mogelijke gebruiksweerstand weg te nemen.

De auto's en fietsen zullen en kunnen ook beschikbaar worden gesteld aan overige bewoners van Bodegraven.

### Fietsparkeren

Zoals al eerder beschreven realiseert de OC een collectieve fietsparkeervoorziening op de begane grond van de appartementsgebouwen. Fietsen behoeven daarom niet in de woningberging te worden gestald. De collectieve voorziening is eenvoudig en comfortabel bereikbaar vanaf de openbare weg (nabij de centrale entrees van de woningen). In de collectieve voorziening wordt tevens rekening gehouden met stallingsruimte voor bijzondere (deel-)fietsen en (deel-)scooters, oplaadpunten voor elektrische (deel-)fietsen en (deel-)scooters e.d..

De ligging, omvang, ontsluiting en de extra ruimte voor bijzondere (deel-)fietsen en (deel-)scooters zullen bijdragen in het bezit en gebruik van fietsen en scooters door bewoners als alternatief voor de auto.

### 5.3 Normatieve parkeerbehoefte 'basismodel'

Op basis van de benoemde, realistische en doelgroepgerichte parkeernormen (zie paragraaf 5.1) bedraagt de normatieve parkeerbehoefte voor het gehele ontwikkelgebied in totaal (afgerond) 427 parkeerplaatsen. Als gevolg van het toepassen van 5 deelauto's (zie par. 5.2.) bedraagt de normatieve opgave **412 parkeerplaatsen**. De berekening hiervan is weergegeven in Bijlage 2

### 5.4 Te realiseren, benodigde parkeercapaciteit

De berekende normatieve parkeerbehoefte (inclusief 5 deelauto's) wordt gefaciliteerd op in totaal 385 parkeerplaatsen, verdeeld over de 7 deelgebieden, waarvan:

- 235 parkeerplaatsen openbaar toegankelijke parkeerplaatsen;
- 5 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, exclusief gereserveerd voor de evenzoveel deelauto's;
- 118 parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen (exclusief gebruik), verdeeld over een parkeerdek (63 plaatsen, deelgebied 1) en een binnenterrein (55 plaatsen, deelgebied 7);
- 27 parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen (exclusief gebruik, opritten).

In bijlage 2 is weergegeven hoe de verdeling van deze parkeerplaatsen over de in totaal 7 deelgebieden aansluit bij het aanbod aan parkeerplaatsen per deelgebied. Hieruit blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om de parkeerbehoefte te faciliteren.

Per saldo is er een **overschot van 2 parkeerplaatsen**.

Dat de normatieve parkeerbehoefte van 408 parkeerplaatsen gefaciliteerd kan worden is mede mogelijk omdat op de 230 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen (235 stuks totaal minus 5 exclusieve plaatsen voor deelauto's) het principe van 'dubbelgebruik' wordt toegepast. Immers, de parkeerders die van deze 230 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen gebruik maken, zijnde enerzijds bewoners en anderzijds bezoekers van bewoners – zijn niet allen tegelijk op hetzelfde moment aanwezig. De berekening van het mogelijke dubbelgebruik is gebaseerd op de gelijktijdigheidspercentages van het CROW zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag ochtend	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen								
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 3. Gelijktijdigheidspercentages ten behoeve van berekening gelijktijdige parkeerbehoefte op basis van dubbelgebruik

Geconcludeerd kan worden dat de omvang van de beschikbare parkeercapaciteit ruim voldoende is om de onderbouwde normatieve parkeerbehoefte voor de te ontwikkelen woningen en de bestaande woningen en kamers te kunnen faciliteren.

## 6 Terugvaloptie

De OC houdt rekening met te treffen maatregelen om de te realiseren parkeeroplossing voor de herontwikkeling van Dronenhoek ook in de toekomst beheersbaar te houden. In overleg met de gemeente Bodegraven-Reeuwijk is hiertoe een zogenaamde 'terugvaloptie' benoemd.

Deze terugvaloptie gaat uit van dezelfde uitgangspunten voor de berekening van de parkeerbehoefte als het 'basismodel' met uitzondering van de volgende zaken:

- Een hogere parkeernorm voor de 37 sociale huurwoningen (1,0 parkeerplaats per woning in plaats van 0,8 parkeerplaats per woning);
- Een lagere parkeernorm voor de 28 appartementen vrij sector overig (1,25 parkeerplaats per woning in plaats van 1,4 parkeerplaats per woning);
- Een hogere parkeernorm voor de 17 bestaande woningen (1,6 parkeerplaats per woning in plaats van 1,2 parkeerplaats per woning);
- Er worden geen deelauto's toegepast;
- Er wordt geen dubbelgebruik van de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen toegepast.

Op basis van deze uitgangspunten bedraagt de normatieve parkeerbehoefte van de terugvaloptie voor het gehele ontwikkelgebied in totaal (afgerond) 437 parkeerplaatsen.

Om deze parkeerbehoefte te faciliteren is een inrichtingsplan gemaakt, bestaande uit in totaal 440 parkeerplaatsen, waarvan:

- 295 parkeerplaatsen openbaar toegankelijke parkeerplaatsen;
- 118 parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen (exclusief gebruik), verdeeld over een parkeergarage/dek (63 plaatsen, deelgebied 1) en een binnenterrein (55 parkeerplaatsen, deelgebied 7);
- 27 parkeerplaatsen op eigen terrein bij de woningen (exclusief gebruik, opritten).

In bijlage 3 is weergegeven hoe de verdeling van deze parkeerplaatsen over de in totaal 7 deelgebieden aansluit bij het aanbod aan parkeerplaatsen per deelgebied.

In bijlage 3 is tevens een kaart weergegeven waarop deze parkeerplaatsen in de 7 deelgebieden zijn aangegeven.

Hieruit blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om de parkeerbehoefte te faciliteren.

Per saldo is ook in de terugvaloptie sprake van een **overschot van 3 parkeerplaatsen**.

## 7 Fietsparkeren

Het uitgangspunt voor de gewenste fietsparkeervoorzieningen voor de 274 door OC te ontwikkelen woningen is tweeledig:

- Het fietsparkeren van de 93 nieuwe grondgebonden woningen wordt in de bij deze woningen behorende woningbergingen opgelost;

- Het fietsparkeren van de 181 nieuwe appartementen, verdeeld over 5 appartementsgebouwen, wordt opgelost door middel van een collectieve fietsparkeervoorziening per gebouw.

In de appartementsgebouwen (voor kaart, zie bijlage 4) zijn de volgende aantallen appartementen aanwezig en zullen de daarbij genoemde aantallen fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

	aantal	A	B	C	D	E
Appartementen sociale huur (50 - 70 m2)	37	37				
Appartementen sociale koop (50 - 60 m2)	26				12	14
Appartementen middenhuur / -koop	90		50	40		
Appartementen vrije sector overig (huur/koop)	28		13	15		
	<b>181</b>	<b>37</b>	<b>63</b>	<b>55</b>	<b>12</b>	<b>14</b>
Aantal fietsparkeerplaatsen	661	111	252	220	36	42
Aantal fietsen per woning	3,7	3,0	4,0	4,0	3,0	3,0

Tabel 3. Aantal fietsparkeerplaatsen per appartementsgebouw (A t/m E)

Uit de tabel blijkt dat voor de 181 appartementen in totaal 681 fietsparkeerplaatsen zullen worden gerealiseerd. Voor de sociale koop- en sociale huurappartementen is uitgegaan van 3 fietsparkeerplaatsen per woning. Voor de middeldure en vrije sector appartementen is uitgegaan van 4 fietsparkeerplaatsen per woning.

Bij deze aantallen is nadrukkelijk gekozen voor een hoger aanbod aan fietsparkeerplaatsen (gemiddeld 3 a 4 per woning) dan volgens het vigerend Bouwbesluit noodzakelijk wordt geacht (2 fietsparkeerplaatsen per woning in een woningberging).

Met deze oplossing sluit het aanbod aan fietsparkeerplaatsen goed aan bij het aanbod aan parkeerplaatsen. De fiets wordt ruimhartig gefaciliteerd daar waar het aanbod aan autoparkeerplaatsen aansluit bij het verwachte autobezit van de toekomstige bewoners. Door de fietsen in een collectieve fietsenstalling te plaatsen, staan de fietsen onder handbereik.

De genoemde aantallen fietsparkeerplaatsen per appartementsgebouw gelden als ontwerp eis.


## 8 Borging afspraken

De wijze waarop wordt voorzien in een parkeeroplossing voor de voorziene parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners en hun bezoekers, moet concreet worden geïntegreerd in het totale locatieconcept.

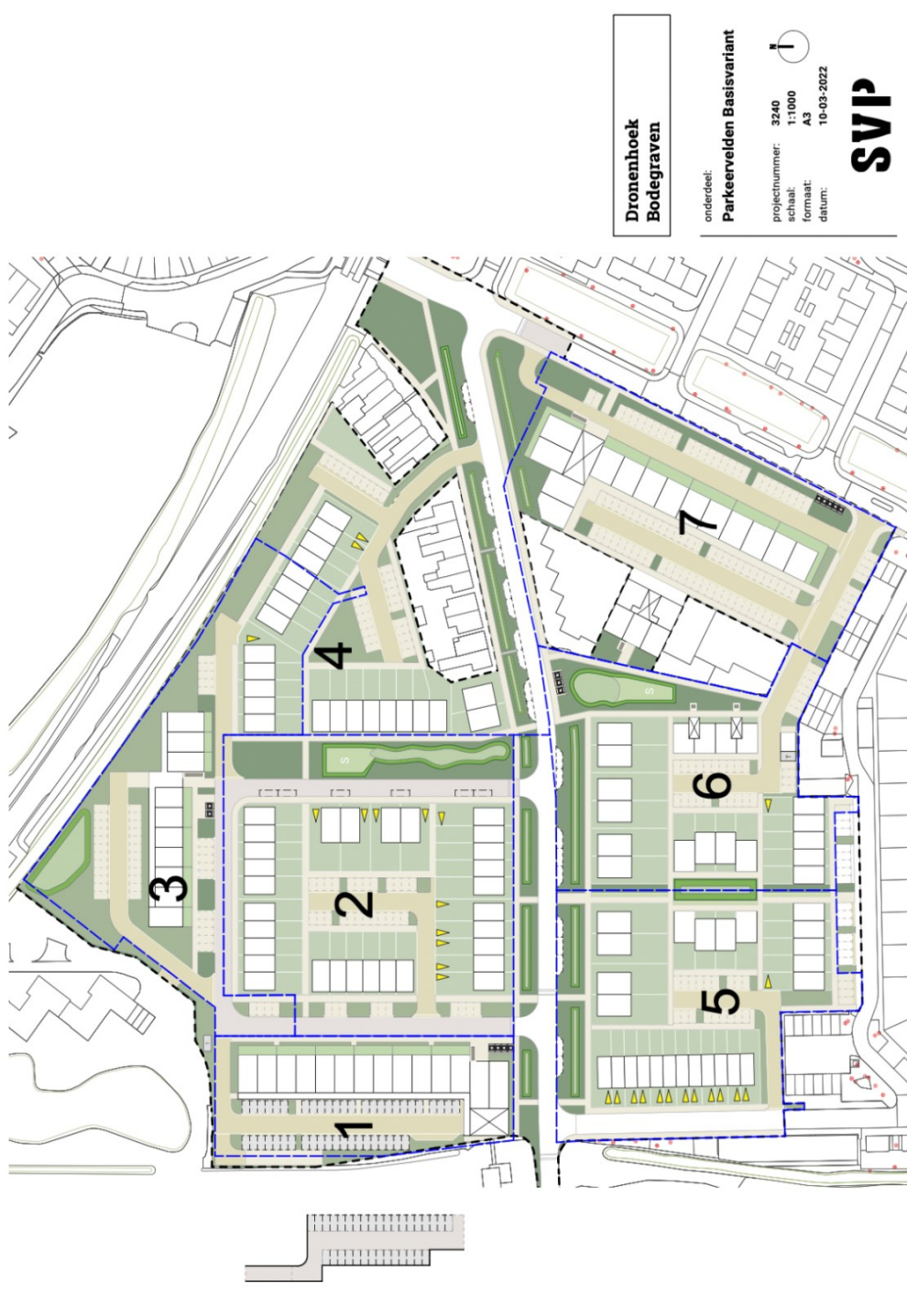
De OC is zich ervan bewust dat dit – zoals eerder vermeld - een onderdeel moet uitmaken van de marketing en promotie van de te ontwikkelen woningen.

In dat kader zal de OC ten minste zorgdragen voor:

- het opnemen van de visie, ambitie en genomen mobiliteitsmaatregelen in alle verkoop- en verhuuruitingen van de woningen.

- 
- het parkeerconcept (met o.a. de deelauto's) vanaf de start van het project actief onder de aandacht brengen van potentiële bewoners, als onderdeel van de projectcommunicatie (bijv. website, downloads, brochure bij makelaar, bijeenkomsten met (potentiële) bewoners), koop- en/of huurcontracten)
  - goede, ruime, goed bereikbare centrale fietsenstallingen met bijbehorende diensten (oplaadpunten, leen- en deelfietsen), mede ter versterking van het autodeel-concept;
  - het borgen van dit parkeerconcept en alle bijbehorende verplichtingen voor de OC (c.q. de opvolgende eigenaar/eigenaren) in de daartoe bestemde publieke en privaatrechtelijke overeenkomsten en (huishoudelijke) reglementen.

# BIJLAGE 1 – basiskaart deelgebieden



## BIJLAGE 2 – Parkeerbehoefte en verdeling per deelgebied (basismodel)

PROGRAMMA	TOTAAL	p-norm	DG-1	DG-2	DG-3	DG-4	DG-5	DG-6	DG-7
<b>Functie</b>									
<b>Wonen</b>	<b>aantal</b>								
Appartementen sociale huur (50 - 70 m2)	37	0,8	0	0	37	0	0	0	0
Appartementen sociale koop (50 - 60 m2)	26	1,0	0	0	0	0	0	12	14
Appartementen middenhuur / -koop	90	1,0	50	0	0	0	0	0	40
Appartementen vrije sector overig (huur/koop)	28	1,4	13	0	0	0	0	0	15
Bestaande woningen	17	1,2				17			
Appartementen Binnenweg 3-5	10	1,0							10
Grondgebonden, koop, tussen- en hoekwoning	79	1,6	0	26	9	14	21	9	0
Grondgebonden, koop, twee-onder-een-kap	14	1,8	0	4	0	0	4	6	0
Bezoekers van bewoners	301	0,2	63	30	46	31	25	27	79
<b>Totale normatieve parkeerbehoefte</b>	<b>427,0</b>		<b>80,8</b>	<b>54,8</b>	<b>53,2</b>	<b>49,0</b>	<b>45,8</b>	<b>42,6</b>	<b>100,8</b>

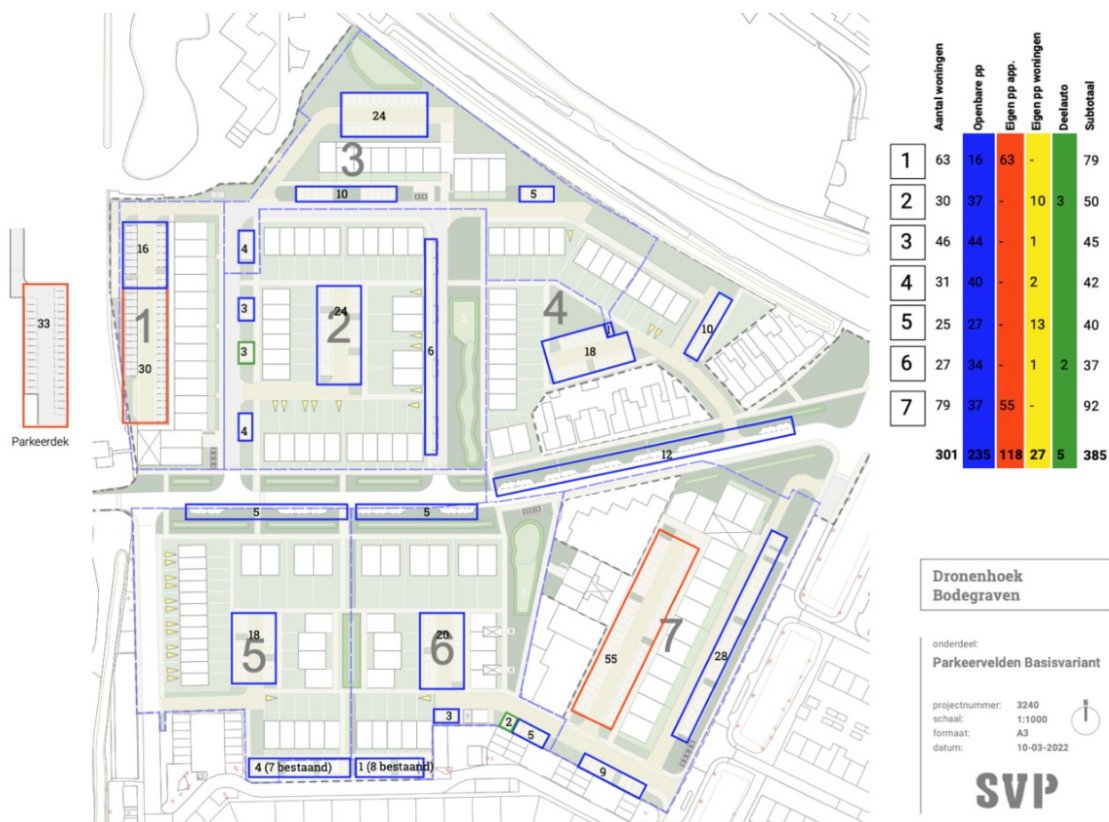
Resterende parkeerbehoefte na toepassing deelauto's	normatief	DG-1	DG-2	DG-3	DG-4	DG-5	DG-6	DG-7
Wonen - bewoners	347	64,4	46,1	41,6	40,4	38,6	35,2	80,3
Wonen - bezoekers	60	12,6	6,0	9,2	6,2	5,0	5,4	15,8
Wonen - deelauto	5	0,9	0,7	0,6	0,6	0,6	0,5	1,2
<b>Totaal</b>	<b>412</b>	<b>78</b>	<b>53</b>	<b>51</b>	<b>47</b>	<b>44</b>	<b>41</b>	<b>97</b>

PARKEERAANBOD	aantal ppl	DG-1	DG-2	DG-3	DG-4	DG-5	DG-6	DG-7
Exclusief t.b.v. bewoners - enkele oprit / eigen terrein	27	0	10	1	2	13	1	0
Exclusief voor bewoners - parkeerdek / parkeerterrein	118	63	0	0	0	0	0	55
Exclusief voor bewoners - deelauto	5	0	3	0	0	0	2	0
Openbaar	235	16	37	44	40	27	34	37
<b>Totaal</b>	<b>385</b>	<b>79</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>42</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>92</b>

Te faciliteren parkeerbehoefte op openbare plaatsen		DG-1	DG-2	DG-3	DG-4	DG-5	DG-6	DG-7
aanbod parkeerplaatsen openbaar	235	16	37	44	40	27	34	37
maatgevend parkeerbehoefte op openbare plaatsen	233	14	37	44	40	27	35	36
<b>Overschot/tekort op openbare plaatsen</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>1</b>





## BIJLAGE 3 – Parkeerbehoefte en verdeling per deelgebied (terugvaloptie)

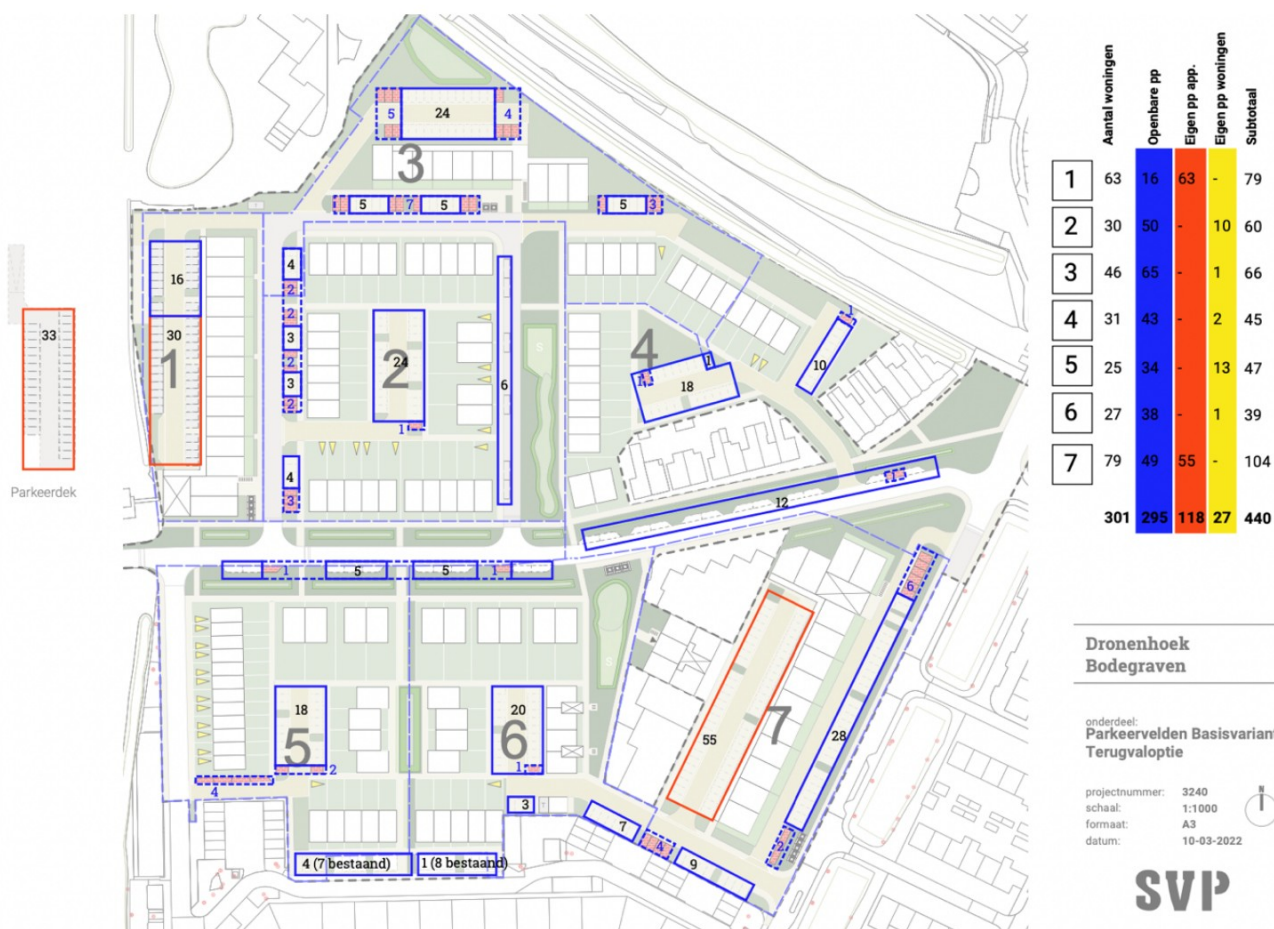
PROGRAMMA	TOTAAL	p-norm	DG-1	DG-2	DG-3	DG-4	DG-5	DG-6	DG-7
<b>Functie</b>									
<b>Wonen</b>									
Appartementen sociale huur (50 - 70 m2)	37	1,0	0	0	37	0	0	0	0
Appartementen sociale koop (50 - 60 m2)	26	1,0	0	0	0	0	0	12	14
Appartementen middenhuur / -koop	90	1,0	50	0	0	0	0	0	40
Appartementen vrije sector overig (huur/koop)	28	1,25	13	0	0	0	0	0	15
Bestaande woningen	17	1,6				17			
Appartementen Binnenweg 3-5	10	1,0							10
Grondgebonden, koop, tussen- en hoekwoning	79	1,6	0	26	9	14	21	9	0
Grondgebonden, koop, twee-onder-een-kap	14	1,8	0	4	0	0	4	6	0
<b>Totaal woningen</b>	<b>301</b>		<b>63</b>	<b>30</b>	<b>46</b>	<b>31</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>79</b>
Bezoekers van bewoners	301	0,2	63	30	46	31	25	27	79
<b>Totale normatieve parkeerbehoefte</b>	<b>437,0</b>		<b>78,9</b>	<b>54,8</b>	<b>60,6</b>	<b>55,8</b>	<b>45,8</b>	<b>42,6</b>	<b>98,6</b>

Specificatie parkeerbehoefte	normatief	DG-1	DG-2	DG-3	DG-4	DG-5	DG-6	DG-7
Wonen - bewoners	377	66,3	48,8	51,4	49,6	40,8	37,2	82,8
Wonen - bezoekers	60	12,6	6,0	9,2	6,2	5,0	5,4	15,8
<b>Totaal</b>	<b>437</b>	<b>79</b>	<b>55</b>	<b>61</b>	<b>56</b>	<b>46</b>	<b>43</b>	<b>99</b>

PARKEERAANBOD	aantal ppl	DG-1	DG-2	DG-3	DG-4	DG-5	DG-6	DG-7
Exclusief t.b.v. bewoners - enkele oprit / eigen terrein	27	0	10	1	2	13	1	0
Exclusief voor bewoners - parkeerdek / parkeerterrein	118	63	0	0	0	0	0	55
Openbaar	295	16	50	65	43	34	38	49
<b>Totaal</b>	<b>440</b>	<b>79</b>	<b>60</b>	<b>66</b>	<b>45</b>	<b>47</b>	<b>39</b>	<b>104</b>
<b>Overschot/tekort zonder dubbelgebruik</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>-11</b>	<b>1</b>	<b>-4</b>	<b>5</b>



## BIJLAGE 4 – fietsparkeren appartementsgebouwen

### Invulling appartementen gebouwen | gebouwen A t/m E

