Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Groenewoud

Vastgesteld, datum nog vast te stellen



Chw bestemmingsplan Groenewoud

Inhoudsopgave

Bijlagen regels		3
Bijlage 1	Beeldkwaliteitsplan Groenewoud	4
Bijlage 2	Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving	60
Bijlage 3	Lijst van horeca-activiteiten	63
Bijlage 4	Beleidsregel parkeernormen auto 2021	68
Bijlage 5	Mobiliteitsplan	84

Bijlagen regels

Bijlage 1 Beeldkwaliteitsplan Groenewoud

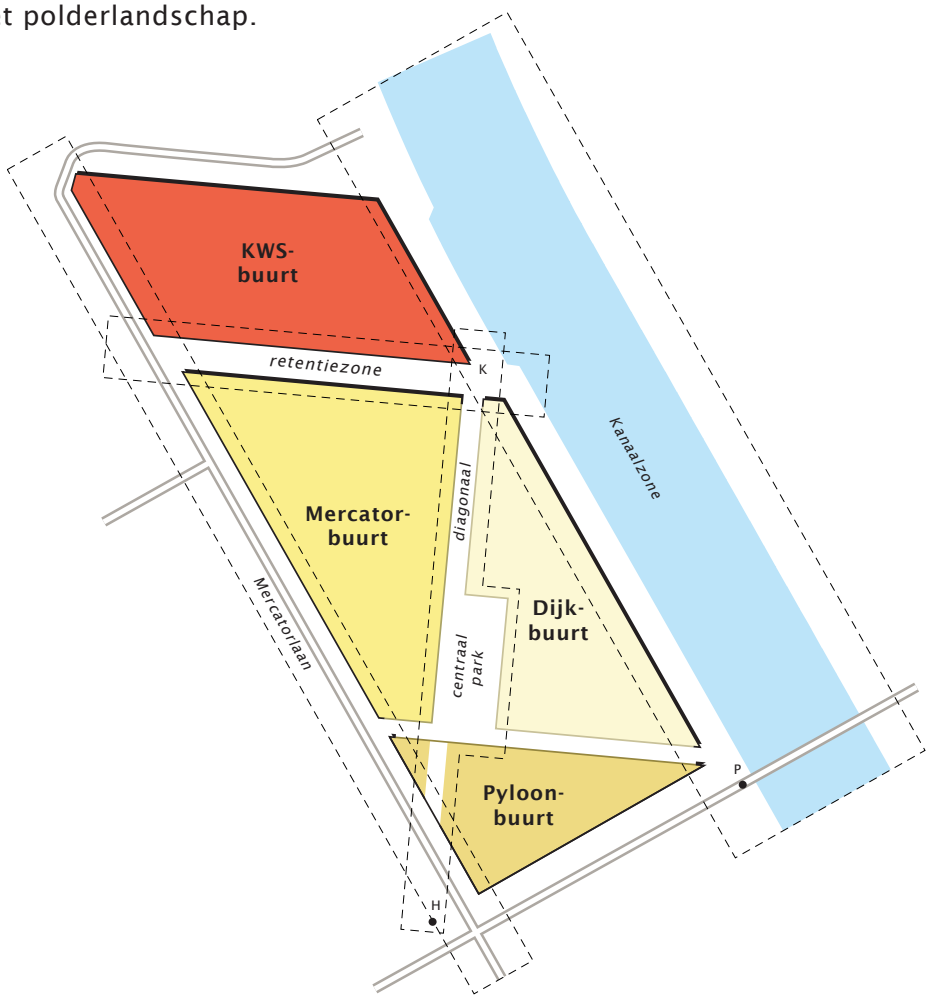
9. Beeldkwaliteit

9.1 Algemeen

Groenewoud is ontwikkeld als een stedelijk gebied, gelegen langs het Amsterdam-Rijnkanaal tussen de binnenstad van Utrecht, Kanaleneiland en Leidsche Rijn Centrum. De paradox van het gebied is de eigenheid enerzijds, versus de verbindingen met de omliggende gebieden als Papendorp, de binnenstad, Leeuwensteijn en Leidsche Rijn Centrum anderzijds.
Het gebied is ontworpen als 'groen-blauw' stadsdeel, met een geïntegreerde opzet voor water, waterretentie, groen op verschillende schaalniveaus, biodiversiteit, duurzaamheid en een stedelijke dichtheid met een grote diversiteit aan bebouwingstypologieën. De wijk is autoluw, parkeren is grotendeels opgenomen in of onder de bebouwing.

Structuur
De hoofdrichting van het gebied is de oorspronkelijke verkaveling van het polderlandschap Groenewoud. Deze is oost-west, en staat daarmee onder een hoek van ca. 40° ten opzichte van het kanaal. Zo wordt geprofiteerd van de bestaande, deels ondergrondse structuur. Het noordelijk deel is ook in deze richting begrensd. Een stedenbouwkundig cruciaal gevolg is de transparantie van de Mercatorlaan naar de Kanaalzone in twee richtingen, waar dat bij een verkaveling loodrecht op het kanaal alleen een transparantie in de dwarsrichting zou zijn. De verkavelingsrichting leidt tot een aantal bijzondere stedenbouwkundige details op de hoeken die in de architectonische uitwerkingen moeten worden opgelost.

Karakter per deelgebied
Er worden 4 deelgebieden gedefinieerd. Van noord naar zuid:
De KWS-buurt, Mercatorbuurt, de Dijkbuurt en de Pyloonbuurt. Hoewel onderdeel van hetzelfde stedenbouwkundig plan hebben deze onderscheidende karakters. Echter, de openbare ruimte vormt een samenhangend geheel waarbinnen de buurten zich verschillend profileren. Wel is er onderscheid gemaakt in de beeldkwaliteit van de openbare ruimte van de KWS-buurt en het overige deel van Groenewoud. De KWS-buurt refereert naar een industrieel verleden en de overige buurten refereren aan het polderlandschap.





bestaande industriële loodsen te combineren met nieuwbouw



industrieel gebouw inspireert voorzieningen



binnenhof met overbouwd parkeren



verspringend bouwblok



plaatselijke overkragingen bepalen de ruimte en geven accenten



mogelijke invulling noordrand KWS-buurt



gemengde bouwvormen, appartementen en grondgebonden binnen een blok



stedelijke omgeving van pleinen en stegen



vanuit de KWS-buurt is er af en toe zicht op de Kanaalzone

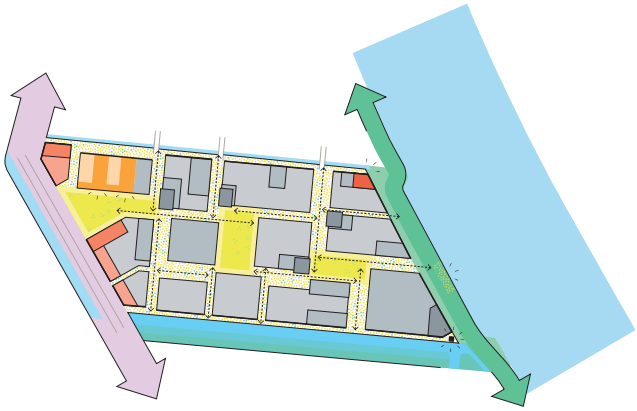
9.2 Beeldregie per buurt

KWS-buurt
De KWS-buurt heeft een hoogstedelijk karakter. De buurt kenmerkt zich door een menging van verschillende woningtypen met relatief veel appartementen. De openbare ruimte is opgevat als één doorlopend vlak, een eenheid waarin een stelsel van stegen, groenelementen, straten en pleinen zijn vormgegeven volgens het 'shared space principe'. De wijk is autoluw en alle verkeersstromen maken gebruik van hetzelfde profiel. In het materiaalgebruik wordt gerefereerd aan het industrieel verleden van de locatie als de KWS asfaltcentrale. In het hoogstedelijk milieu wordt het groenblauwe karakter doorgezet. Vormgegeven als fonteinen en watertafels, losse boomgroepen en/of bomen in combinatie met industriële objecten, klimplanten en geveltuinen.

De inspiratie voor de architectuur is industrieel, met kloeke bouwmassa's, (bak-) steen, platte daken en verspringingen in de bouwblokken. Reminiscenties van de oorspronkelijke asfaltcentrale, de hallen en de kraan met overslagtrechter geven het gebied zijn eigen karakter. Deze bestaande onderdelen laten ook een 'slow start' van de gebied toe met een zich gaandeweg ontwikkelend voorzieningenniveau. Individuele woningen zullen niet overal afleesbaar zijn: het blok telt. De hoeken bestaan dan ook uit gebouwde volumes. Per blok is de hoogte gevarieerd. Er is de mogelijkheid voor een wat hoger appartementsgebouw in de noordoostelijke hoek als accent in de as van het Amsterdam-Rijnkanaal.



open plinten grenzend aan stedelijke openbare ruimte




appartementenkop aan het water (zuidzijde retentiezone)

Samenvatting

- *industriële inspiratie*
- *hoogstedelijk*
- *verschillende woontypen per blok*
- *gebouwde hoeken, sculpturale overstekken*
- *gevarieerde hoogte per blok*
- *niet horizontaal of verticaal, maar vormgegeven als één samenhangend blok.*
- *(her-) gebruik bestaande elementen*
- *bij grondgebonden: individuele woning niet perse herkenbaar*
- *geveltuinen*
- *geponst groen*



4-laagse grondgebonden woningen langs de Mercatorlaan



stedelijke bebouwing met hoekaccenten aan centraal park



terrassen en dakterrasen met uitzicht en privacy



beneden-bovenwoningen en bouwhoogteverschil



verticaliteit en diepe neggen



dakterrassen, zijgevel, geveltuinen en toegang parkeren geintegreerd



binnenhof met parkeren en gemeenschappelijke tuin



groene oever retentiezone

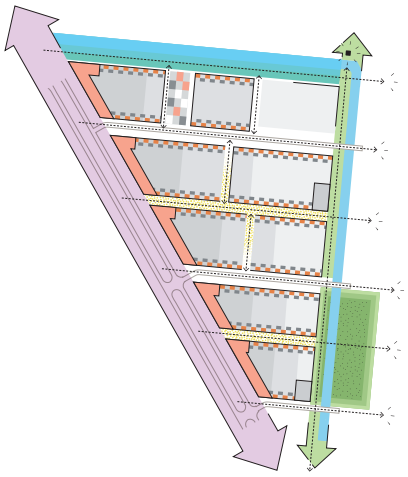
Mercatorbuurt
De Mercatorbuurt is een gemengde, stedelijke wijk met een hoge dichtheid en diversiteit van grondgebonden woningen, beneden-bovenwoningen en appartementen. Er komen veel smalle hoge grondgebonden stadswoningen voor. Deze kunnen een woonverdieping op de eerste etage (met een groot venster of een erker) hebben en ook profiteren van dakterrassen of balkons vanwaar je uitzicht hebt op het kanaal. Verticaliteit bepaalt het beeld. De entrees liggen aan de straat (met of zonder voortuin); de straat is het domein van allen. Er is een duidelijke, regelmatige structuur met lange doorzichten en een hiërarchie van straten en dwarspaden. Elk profiel kent een groen-blauwe inrichting en heeft de functie het water te laten infiltreren of zichtbaar af te voeren. Het brede profiel (de hoofdontsluiting) wordt gekenmerkt door boomgroepen die tussen de parkeervakken zijn geconcentreerd. De sub profielen, met dezelfde groen-blauwe aanpak, zijn autoluw en hebben een structuur van in de lijn verspringende boomgroepen.

Het gebied wordt begrensd door de Mercatorlaan, de diagonaal met het centrale park en de retentiezone aan de kant van de KWS-buurt. De diagonaal vormt het groen-blauwe hart van de wijk en waarborgt vrij zicht tussen de KWS-kraan aan het kanaal en de hoogbouw op de kop van het Taatsenplein.

De bebouwing vormt de stedelijke ruimte, met rustige binnenhoven. Vanuit de woningen dient het zicht op de binnenhoven voorzien te worden. De beëindiging van de stedelijke blokken aan de Mercatorlaan met een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen vraagt om bijzondere oplossingen, waarbij de verschillen tussen beide woonsoorten architectonisch zoveel mogelijk onzichtbaar zijn. Co-creatie met de toekomstige bewoners biedt een kans tot diversiteit. Straatwanden zijn stedelijk. Parkeren is deels opgenomen onder de bebouwing. In het gebied is ook een school, een kinderdagverblijf en een gebied voor ‘tiny houses’ opgenomen. Reliëf in de gevel, metselwerk en diepe neggen worden verwelkomd.


geconcentreerde boomgroepen tussen de parkeervakken


groen-blauwe inrichting in het hoofdprofiel



Samenvatting

- *verticale geleding*
- *gemengd stedelijk*
- *overwegend grondgebonden, veel voordeuren*
- *kwaliteit binnengebieden integraal onderdeel ontwerp*
- *bij grondgebonden: individuele woning herkenbaar*
- *bijzondere accenten op scherpe hoeken*
- *reliëf*
- *rijke metselwerkdetaillering*



overgang privé gebied naar collectieve tuinen



hout als bouwmateriaal



woningen langs groene rand, parkeren onder gemeenschappelijke tuin



verhoogde groenstrook geeft privacy



dakterras aan groene kartel met uitzicht over het ARK kanaal



patiowoningen met zuidoriëntatie aan de straat, parkeren mee ontworpen



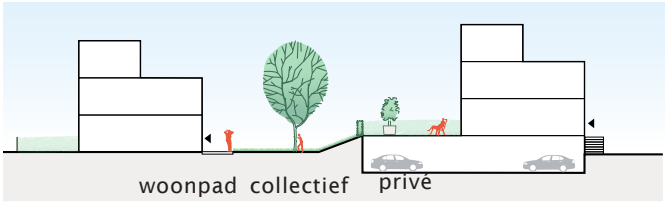
houten waterwoning (appartementen bij Centraal park)



wonen aan een gemeenschappelijke tuin

De Dijkbuurt
De Dijkbuurt is een groen gebied met een kleinschalige verkaveling. Groen en bebouwing mengen zich. De bebouwing bestaat grotendeels uit grondgebonden woningen; de voordeuren worden goed geaccentueerd. De dichtheid en gemiddelde bouwhoogte zijn lager dan in de andere drie buurten. Overwegend twee bouwlagen met eventueel een halve derde laag. In het noordwesten van het gebied kunnen aan de Diagonaal een aantal terraswoningen aan het water liggen. In de Dijkbuurt is ruimte voor patiowoningen met de voorzijde op het zuiden. Parkeren is op maaiveld in het ontwerp geïntegreerd.

Belangrijk zijn de doorzichten naar de Kanaalzone en de beëindiging van Kanaalzone in een ritme van groene kartels: hier worden bijzondere architectonische oplossingen gevraagd. De beoogde sfeer is kleinschalig. Geen ornamenten, simpele details; groene daken en groene gevels worden verwelkomd. Hagen, tuinen en natuurlijke materialen zoals hout bepalen de sfeer van de buurt. Overgangen naar collectieve tuinen en paden kunnen gemaakt worden met kleine hoogteverschillen.



overgang met klein hoogteverschil


wonen in het groen

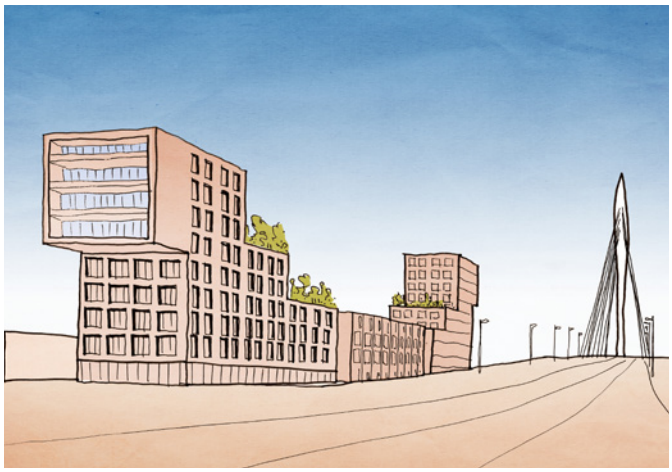

wonen op de grens van driehoekig park en kanaal
voorbeeld van twee laagse woningen met een halve derde laag



Samenvatting

- *groen*
- *groene erfafscheidingen meeontwerpen*
- *kleinschalig, simpele hoofdvormen*
- *horizontale geleding*
- *kleine hoogteverschillen tussen collectief en privé*
- *parkeren integreren op maaiveld*
- *gevarieerde, maar natuurlijke materialen*


vogelvlucht pyloon naar hoogbouw kanaleneiland


perspectief over de Prins Clausbrug


terraswoningen direct aan het water


binnenterrein bouwblok met parkeren en groen


bijzondere, herkenbare grondgebonden woningen


eenvoud en hoge kwaliteit


plastische bouwmassa met terrassen

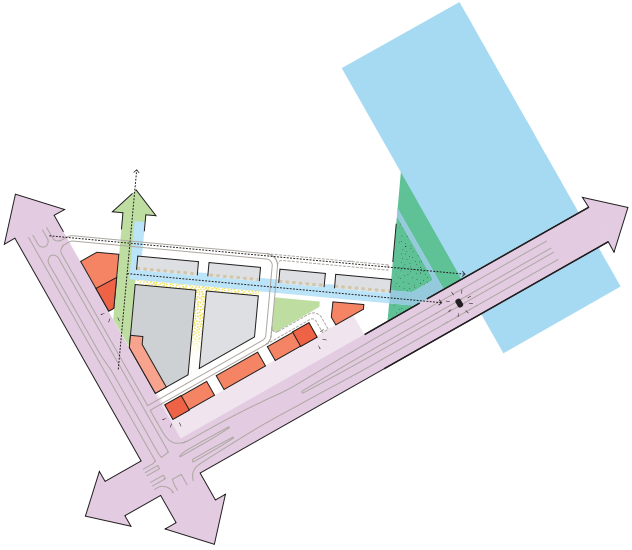

bijzondere hoekaccenten

De Pyloonbuurt
De Pyloonbuurt kenmerkt zich door de karakteristieke, stedelijke bouwvolumes, die een beëindiging vormen in de richting van het talud van de brug. Dit vraagt om bijzondere oplossingen, gezien de uitstekende oriëntatie op zuid tegen het bruglichaam aan. De Bevrijdingslaan wordt begeleid door stedelijke bebouwing met appartementen en zgn. superlofts. Hier kunnen ook woon-werkwoningen of atelierwoningen in worden opgenomen.

Er is een gradiënt van zuid naar noord van hoogstedelijk naar een lagere dichtheid: een rij stedelijke terraswoningen met terrassen aan het water in plaats van tuinen vormt de noordelijke grens. Hier is ook ruimte voor patiowoningen met de voorzijde op het noorden. Zowel aan de zuidwestzijde, als richting het kanaal zijn appartementengebouwen met een specifieke contour van aftrappende verdiepingen en overstekken als hoogteaccenten. Hierdoor ontstaan goed georiënteerde terrassen. Dit geldt ook voor het gebouw waarmee de grote zuidelijke kartel beëindigd wordt. .

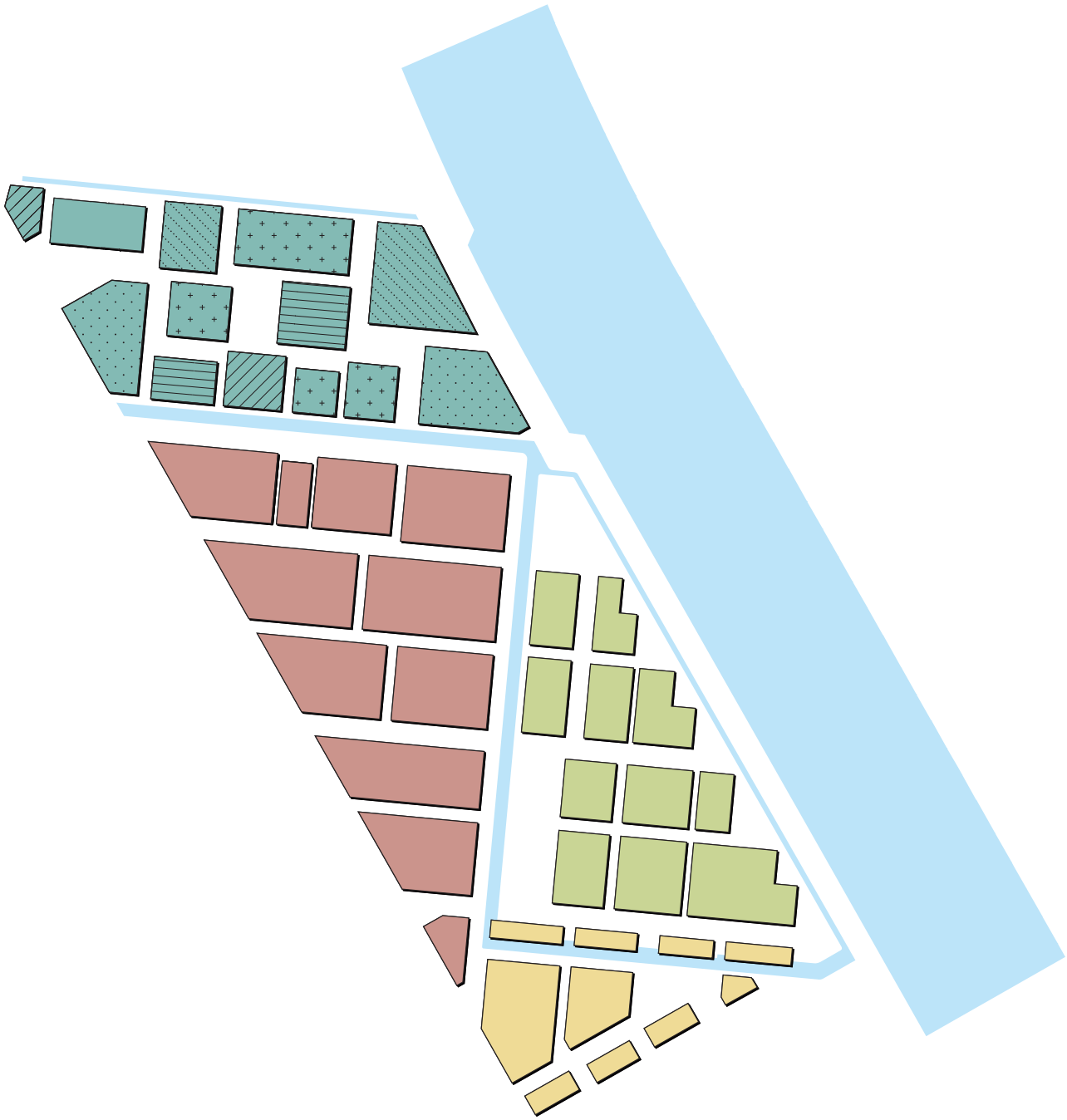
Het gebouw aan de kanaalzijde vormt een pendant van de recent gerealiseerde hoogbouw aan de overzijde op Kanaleneiland. Op de kruising van de Mercatorlaan en de Diagonaal vraagt het hoekgebouw door zijn vorm en ligging om een bijzondere architectonische oplossing.


grondgebonden woningen met herkenbare entree



Samenvatting

- *bijzondere volumes in relatie tot de brug*
- *hoogteaccent in relatie tot Kanaleneiland*
- *hoogstedelijk*
- *bij grondgebonden: duidelijk herkenbare entrees*
- *verticale geleding*
- *bijzonder accent op hoek Mercatorlaan en Diagonaal*



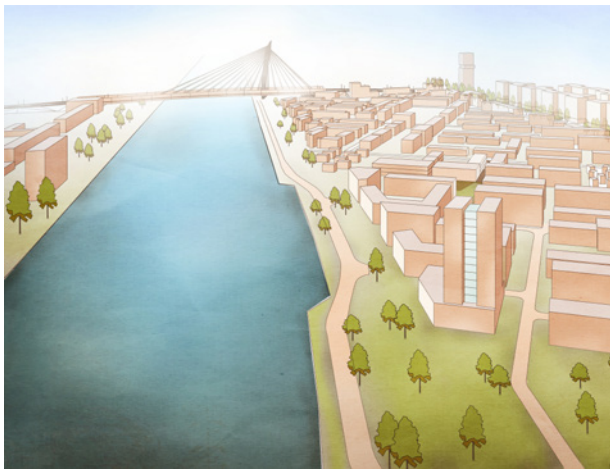
KWS-buurt: 12 blokken, 5 architecturen (zie arcering)
Mercatorbuurt: minimaal 3 ontwerpen, maximale variatie (zo-als door co-ontwerpen)
Dijkbuurt: minimaal 2, maximaal 5 ontwerpen
Pyloonbuurt: tenminste 3 ontwerpen

9.3 Korrelgrootte

Binnen het stedenbouwkundig ensemble dat wordt geboden door rooilijnen, samenhang in bouwhoogte en integratie van bestrating en groen/water in de openbare ruimte, wordt architectonische diversiteit verwelkomd. Aan de korrelgrootte van deze diversiteit worden per gebied verschillende eisen gesteld (korrelgrootte betekent in dit verband de omvang van één ontwerp). Het doel hiervan is bijdragen aan het onderscheid tussen de buurten enerzijds en het bepalen van de balans tussen diversiteit en samenhang anderzijds. Per buurt is dit als volgt omschreven:
KWS-buurt: hier is de eis per blok één soort architectuur te maken en deze elders in de buurt één keer te laten terugkomen: 5 soorten ontwerpen voor 12 blokken (zie arcering in de blokken).
Mercatorbuurt: in deze buurt wordt uitgegaan van co-creatie met de toekomstige bewoners. Het streven naar variatie is maximaal. Voor de buurt geldt dat er tenminste 3 verschillende ontwerpen zijn, maar dat ook binnen een ontwerp naar variatie gezocht wordt.
Dijkbuurt: in deze buurt wordt gestreefd naar samenhang. Er moet sprake zijn van tenminste 2 en maximaal 5 ontwerpen.
Pyloonbuurt: hier worden tenminste 3 ontwerpen voorzien, gezien de specifieke accentgebouwen.

Eigenbouw
Er is ruimte voor eigenbouw in de daarvoor aangegeven blokken. Deze straten zullen bijdragen aan de eigenheid van het gebied. De beeldkwaliteitseisen, met name ten aanzien van zorgvuldige detaillering, zijn hier overigens gelijk aan die van de projectmatig ontwikkelde bouw. Ten behoeve van de eigenbouw kunnen nog te ontwikkelen kavelspaspoorten een hulpmiddel zijn.





hoogteaccenten





architectonische accenten, bijzondere hoekoplossing






functionele accenten

9.4 Accenten

Op bepaalde voor de hand liggende punten is er de kans, en tevens de eis om in de architectonische uitwerking een accent te leggen. Dit is op de randvoorwaardenkaart aangegeven. Er worden 3 soorten accenten onderscheiden:

Hoogteaccenten
Op enkele plaatsen komt een hoogteaccent voor, zoals de eerder beschreven aan het kanaal. Een ander voorbeeld is het hoogte-accent bij de Prins Clausbrug. Deze accenten hebben een betekenis die de schaal van het gebied overschrijdt; zij verwijzen naar de omgeving en zijn van grotere afstand zichtbaar.

Architectonische accenten
Op cruciale punten in de deelgebieden, op de punten waar de diagonale structuur grenst aan de orthogonale richting van het kanaal en de Mercatorlaan, is sprake van een architectonisch accent. De architectuur neemt de driehoekige vorm die voortvloeit uit het stedenbouwkundig plan als uitgangspunt voor een bijzondere oplossing. Belangrijk is dat de massa op de hoek hierbij gestalte krijgt en niet ontkend wordt door afsnijdingen. Opvallende combinaties van massa en buitenruimten zoals gedeeltelijk inpandige balkons worden verwelkomd.

Functionele accenten
Aan de rand van de KWS-buurt zal de identiteit van de wijk bepaald worden door een aantal kleinere elementen. Het is nog niet duidelijk welke onderdelen instemming van Rijkswaterstaat zullen krijgen. Te denken valt aan een bijzonder gebruik van de converter en de kraan. Ook kan de kade bij de insteekhaven bijzondere betekenis krijgen, bijvoorbeeld door een restaurant en een terras.

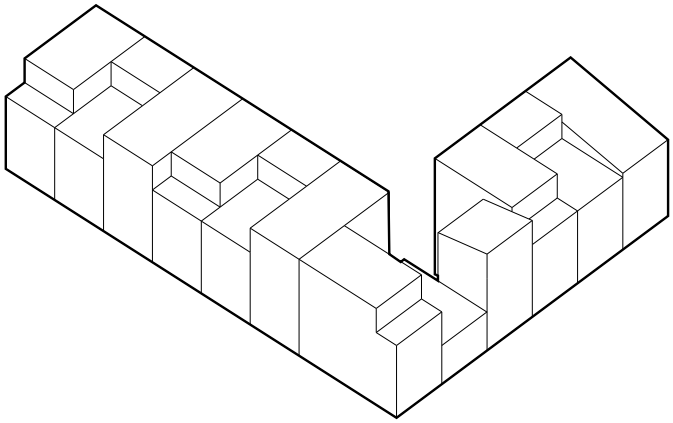


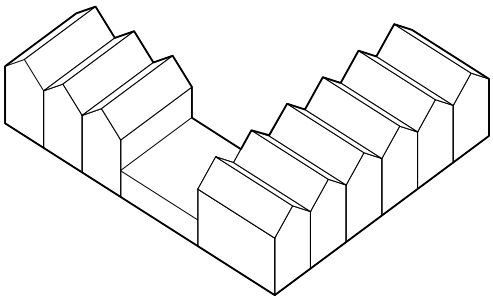
hoogte accent met bovenwijkse betekenis

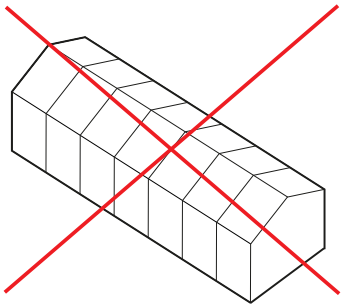
9.5 Detaillering

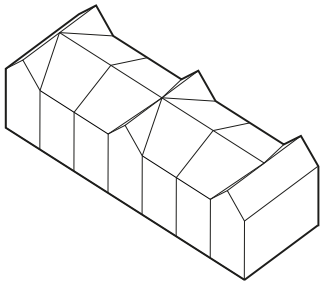
Dakvormen

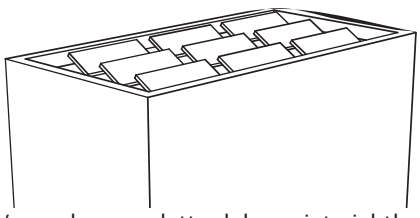
Toegestaan zijn platte daken, set-backs met terrassen en balkons, lessenaar-daken, zadeldaken. Bij rijtjeswoningen zijn in principe maximaal 3 geschakelde kappen mogelijk, incidenteel kunnen dit er maximaal 4 geschakeld zijn. Traditionele (‘dorpse’) dakvormen sluiten niet aan bij de beoogde stedelijkheid van Groenewoud.
Zonnepanelen worden geïntegreerd in het ontwerp. De panelen worden afgestemd op het dak en de dakkleur. Bij een plat dak wordt erop toegezien dat de panelen niet vanaf straatniveau zichtbaar zijn.











PV panelen op platte daken niet zichtbaar vanaf openbaar gebied



afwisselende dakvormen toegestaan

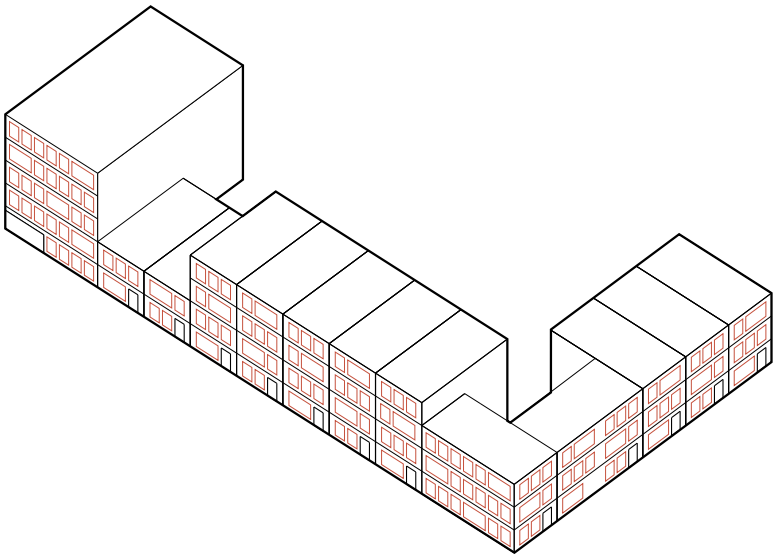


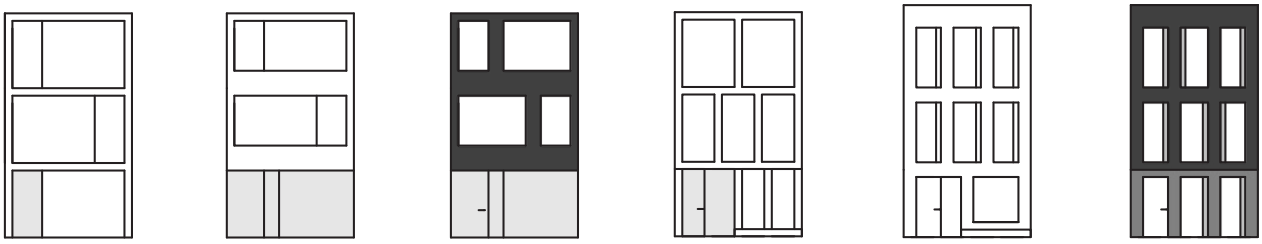


zonnepanelen zijn afgestemd op dakkleur en geïntegreerd in het ontwerp

Grote glasvlakken

Vanwege de sociale veiligheid wordt er naar gestreefd tenminste één groot glasvlak te maken van de woning aan de openbare ruimte. Dit kunnen ook aaneengesloten glasvlakken met een onderverdeling in kleinere maten zijn. Hiermee wordt de relatie tussen de woning en het openbaar gebeid versterkt. Bij appartementen komen de bergingen zo min mogelijk in het zicht van de openbare ruimte aan de gevels. Gesloten begane grondgevels worden voorkomen.










gebouwde hoek met eenvoudig accent


hoek met terras en doorlopende tuinmuur en toegang garage


doorlopende hoek op onderbouw


verbijzondering van de hoek


gebouwde hoek en zijgevel met ramen

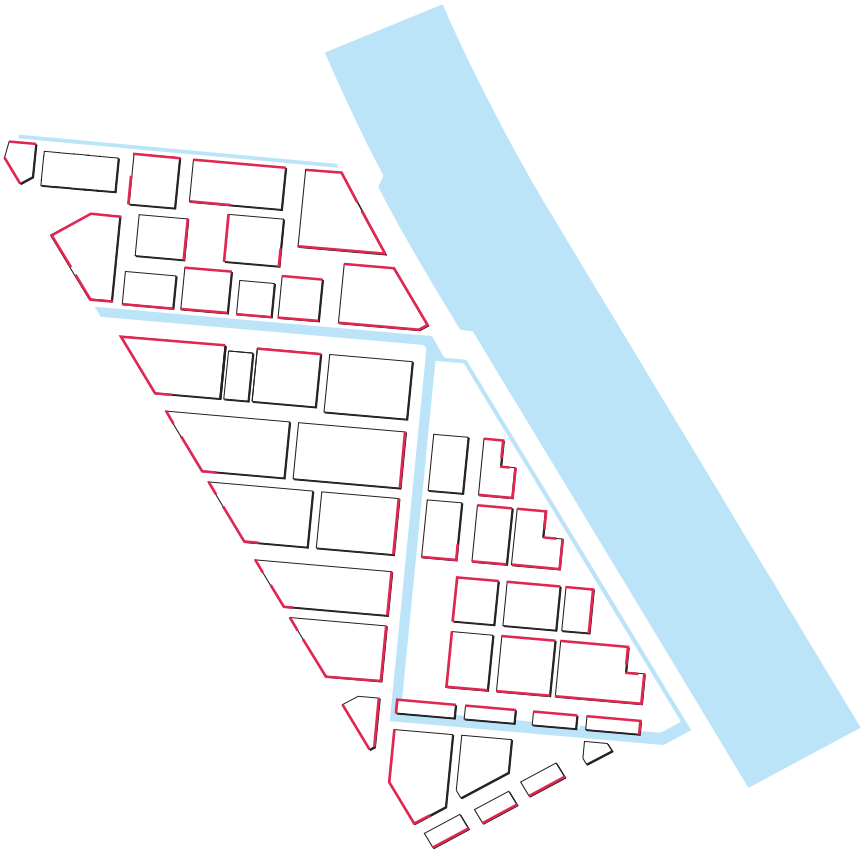

opengewerkte hoek en zijgevel, dakterras vervangt tuin

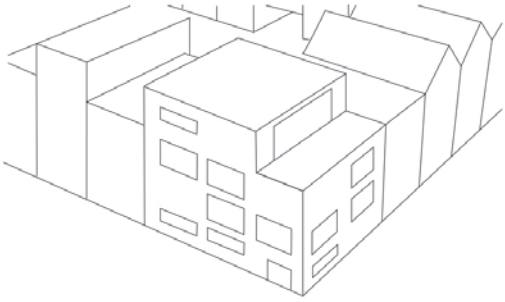

hoekgebouw met terras op 1e verdieping


voorbeeld voor oplossing hoeken in Mercatorbuurt

Gebouwde hoeken, kopgevels

Op de randvoorwaardenkaart zijn de verplichte rooilijnen van het plan aangegeven. Deze leggen het maken van gebouwde hoeken vast. Een gebouwde hoek bestaat uit twee woningen, waar nodig verbonden door een tuinmuur, een uitbouw/praktijkruimte of een gesloten bebouwing. De hoek wordt als ensemble ontworpen. Blinde zijgevels van gebouwen die grenzen aan het openbaar gebied zijn niet toegestaan. Zijgevels en gebouwhoeken krijgen dezelfde architectonische aandacht en intensiteit als de kopgevels en straatgevels. In de zijgevels zijn ramen of entrees geplaatst. Dit geldt ook voor de sociale sector. De zijgevels grenzend aan het openbaar gebied bestaan nooit uit dichte garages.





geen blinde zijgevels op de hoek
alle gevels dezelfde kwaliteit



aandacht voor detailering, ook voor onderkanten van balkons en luifels



eenvoud draagt bij aan hoge kwaliteit goedkope sector



verfijnde detaillering



verfijnde detaillering, combinatie van materialen



zorgvuldig materiaalgebruik, lateien, bloembakken geïntegreerd



combinaties van horizontale en verticale geleding



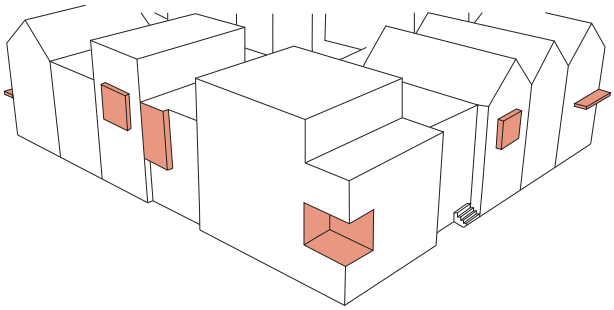
géén ‘punaisearchitectuur’

Detaillering en materiaal

De bebouwing heeft een hoogwaardige architectuur en een verfijnde detaillering. Deze detaillering blijkt bijvoorbeeld uit rank afgewerkte randen, diepe neggen en gevarieerde metselwerkverbanden. Consoles onder een galerij of balkon dienen te worden vermeden. Elementen als bloemkozijnen en grote puien aan de voorzijde van de woning als accenten zijn elementen die bijdragen aan een hoog afwerkingsniveau.

Samenhang van de bebouwing met erfafscheidingen en bergingen is van groot belang. Bij een gedegen en verfijnde detaillering worden uitgesloten: het toepassen van grove dakranden of boeiboorden en het toepassen van panelen die met zichtbare schroeven of dopjes zijn vastgezet (zgn. ‘punaisearchitectuur’).

Verschillen in de gebouwen worden gemaakt door textuur, materiaal en vorm, bij voorkeur niet door kleur. De materialen moeten voldoen aan de eisen van duurzaamheid en circulariteit. Er worden natuurlijke materialen toegepast. Dit geldt ook voor ondergeschikte materialen. Voorbeelden zijn hout, gegalvaniseerd staal, baksteen en glas. PVC is niet toegestaan.



Uitstekende delen (erkers, entrees) dienen ondergeschikt te zijn aan het hoofdvolume. Buitenruimte en toegangen liggen bij voorkeur achter de rooilijn. Uitkragende balkons zijn toegestaan, mits zonder console aangebracht en niet over meer dan drie woningen of appartementen doorlopend (voorkomen galerij-effect)



zorgvuldig ontworpen, ruime entrees


bijzondere entree, toegang tot gemeenschappelijke tuin


integratie entree en toegang parkeergarage in gebouw


entree parkeergarage in gebouw, natuursteen


begane grond net zo open als verdiepingen


ook in de sociale categorie verzorgde entree:
duidelijk zichtbaar en uitnodigend

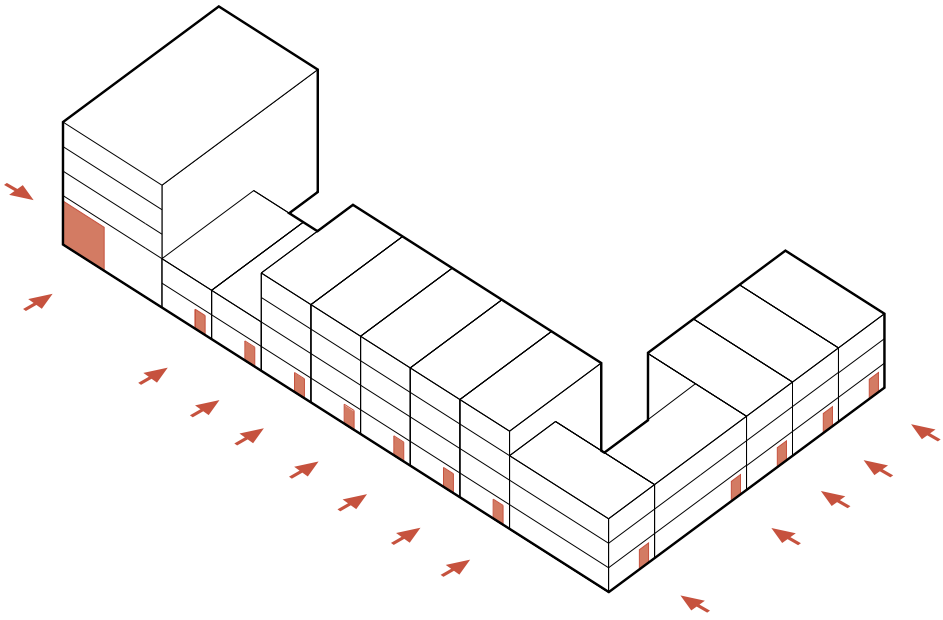


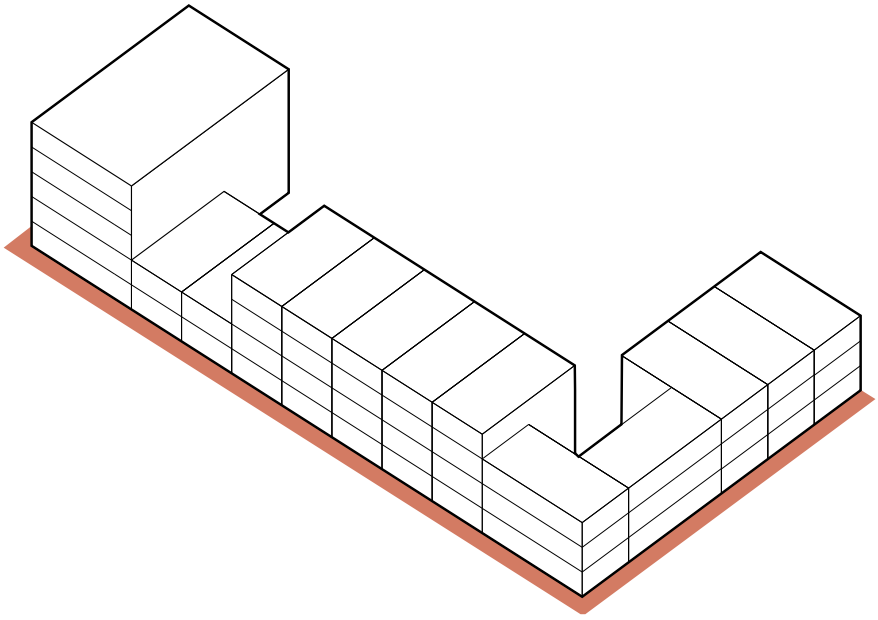

straat is semi-publiek domein, minituinen geven de straat een groen aanzicht

Adresfunctie, entree, plint

Op de randvoorwaardenkaart is de zone aangegeven waarin de entrees zich bevinden. Op deze plaats krijgt de individuele woning of het appartementengebouw een duidelijke toegang met een herkenbare adresfunctie. Het huisnummer (of -nummers) en de brievenbus zijn goed zichtbaar en meeontworpen met de architectuur van de woning of erfafscheidingen. Subtiele toevoegingen zoals een geïntegreerde plantenbak, of een net iets dieper liggende entree waardoor een natuurlijke droge plek voor de voordeur ontstaat, worden verwelkomd.

De plinten van het gebouw of de woning zijn tenminste net zo open als de verdiepingen. Hier toont de bebouwing immers zijn meeste directe gezicht naar de straat. De aansluiting op het in het stedenbouwkundig plan ontworpen maaiveld is robuust en direct. De toepassing van minituinen aan de gevels door het weglaten of opnemen van enkele tegels met een maximum-diepte van 0.5 meter, worden verwelkomd, evenals planten in potten.





Parkeergarages en parkeren op eigen terrein

De toegangen tot de parkeergarages en de open geveldelen van een garage (ten behoeve van ventilatie en afscheiding) worden meeontworpen met de architectuur. Doel is de zichtbaarheid van toegangen en geveldelen zo min mogelijk te laten onderscheiden van de overige architectuur. Een inrit van een garage is altijd terug gelegen ten opzichte van de voorgevelrooilijn. Indien een helling noodzakelijk is, begint deze helling pas achter deze toegangsdeur of -poort.

Parkeren op eigen terrein vindt plaats op binnenhoven, onder dekken en in geclusterde locaties op maaiveld. Bij het parkeren onder dekken geldt hetzelfde als bij de parkeergarages. Erfafscheidingen van parkeren op maaiveld worden meeontworpen met de architectuur, evenals de toegangen tot parkeervoorzieningen.


toegang parkeergarage geïntegreerd in het ontwerp




toegang parkeergarage geïntegreerd in het ontwerp


parkeren in binnenhof


parkeren in binnenhof


erfafscheidingen parkeerhof mee ontworpen met architectuur


parkeren onder dek

Entrees, brievenbussen, e-kasten, afvalpunten

De toegangen tot de woningen zijn expressief en genereus. Bij appartementsgebouwen moet duidelijk zijn dat het hier om meervoudige woningbouw gaat, met een ruime opzet. Bij voorkeur is de entreehal dubbelhoog. Huisnummering, brievenbussen en eventuele afgifteloketten voor on-line bestellingen worden prominent, met toewijding en precisie in de ontwerpen opgenomen.

E-kasten en afvalpunten, CAI-kasten, trafo's, verdeelstations en dergelijke worden in de gevelarchitectuur opgenomen op een zo onopvallend mogelijke wijze. Containerruimte-toegangen bij appartementsgebouwen worden in de architectuur geïntegreerd en liggen nooit op prominente plekken. Grondgebonden woningen kunnen maximaal 3 kliko-containers aanvragen. Per woning dient daarvoor een ruimte te worden gereserveerd, die zodanig meeontworpen wordt dat de ruimte niet vanaf omliggende openbare ruimten zichtbaar is.





entrees appartementsgebouwen





e-kasten in bebouwing geïntegreerd

Bergingen

De gevel van de bergingen die grenzen aan het openbaar gebied hebben dezelfde materialisering als die van het hoofdgebouw. Bij de parkeerhoven waaraan tuinen met bergingen grenzen is het ontwerpen van een geïntegreerde oplossing van erfafscheidingen in combinatie met bergingen en toegangspoorten een vereiste.



bergingen en tuinmuren met dezelfde materialisering als het hoofdgebouw



erfafscheiding en berging meeontworpen met architectuur verzorgt privacy van klein privé-terras dat grenst aan gemeenschappelijke buitenruimte

Hemelwaterafvoer

De hemelwaterafvoeren sluiten aan op de open systemen in de buitenruimte. Aan de zijde van het openbaar gebied zijn opbouw-regenpijpen niet toegestaan. Pijpen en goten liggen in het gevelvlak of kunnen verborgen zijn. Open goten worden gestimuleerd.


hemelwaterafvoer geïntegreerd


voorbeeld open goot

Parafernalia

Voor Groenewoud wordt een aparte marketing opgezet met waarschijnlijk een eigen lettertype. Dit karakteristieke lettertype zou toegepast kunnen worden in de hele wijk, bij de huisnummering enzovoort, voor zover dit niet in strijd is met het handboek. Ook kunnen elementen als putdeksels, afvalpunten, brugdelen e.d. ontworpen elementen zijn, voorzien van het logo van Groenewoud. De huidige elementen van het KWS-terrein kunnen hierbij als inspiratie dienen.









huidige elementen van de asfaltcentrale





een voorbeeld van hergebruik van elementen van gesloopte gebouwen in nieuwbouw, project Haarlem Raaks

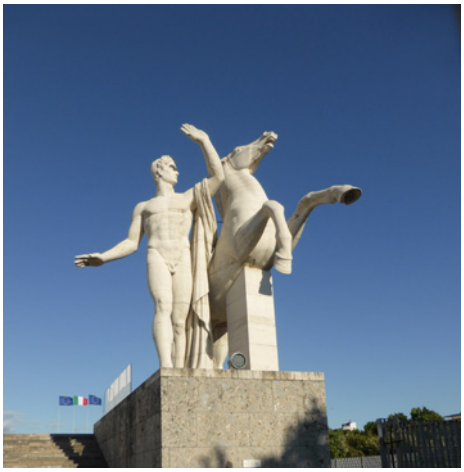
Kunsttoepassing

Waar mogelijk kan en moet kunst in de openbare ruimte bijdragen aan een bijzondere, herkenbare en inspirerende wijk. Er valt onderscheid te maken tussen 3 vormen van kunst in de openbare ruimte:

- Autonome kunst, bijvoorbeeld een vrijstaand beeld of vrije afbeelding
- Geïntegreerde kunst, bijvoorbeeld in of op een gevel
- Toegepaste kunst, bijvoorbeeld als speeltoestel

Locaties en toepassingen dienen nog nader uitgewerkt te worden.

voorbeelden autonome kunst



EUR Rome



De Kus Jeroen Henneman



Roxy Paine München

Voorbeelden geintegreerde kunst



Tuin van Toorop, Edward Clydesdale Thomson



Stationspostkantoor Rotterdam



muurschildering
“Samen uit en thuis”
Ellen Vomberg

Voorbeelden toegepaste kunst



schoolplein Maris



bank in Londen



Trafo als kunstobject Maastricht

9.6 School

Voor de school wordt uitgegaan van een tweelaags gebouw. Het kan bijvoorbeeld een L-vormig gebouw zijn, met tussen beide bouwdelen een dubbelhoge entreehal. Dit biedt alle aanleiding voor een efficiënte opzet met een verschil tussen lokalen en meer flexibele onderwijsruimten. Voorkeur heeft een goed bezond schoolplein, met een fietsenstalling integraal meeontworpen als begrenzing van het schoolplein. De gymzaal kan uitgewerkt worden als een autonoom en dubbelhoog volume, maar kan gekoppeld worden aan de school. Het kinderdagverblijf heeft een eigen entree. Een meerwaarde is als de totale opzet ruimte laat voor aparte schooltuinen (voor onderbouw en kinderdagverblijf).
Gewenst is het schoolgebouw een alzijdig karakter te geven, waarbij de gymzaal geïntegreerd is in de compositie. Belangrijk is daarbij bijzondere aandacht te geven aan het zoveel mogelijk voorkomen van blinde gevels aan de openbare ruimte. Een pluspunt zou zijn het gebouw voor het kinderdagverblijf en de buitenschoolse opvang integraal onderdeel te laten uitmaken van de architectuur van het schoolgebouw. Waar erfafscheidingen noodzakelijk zijn, zijn deze meeontworpen met de architectuur of bestaan deze uit hagen. Op het schoolplein en tussen de parkeerplaatsen op eigen terrein worden bomen geplant.










bestaande karakteristieke jaren 50 hallen



transformatie hallen



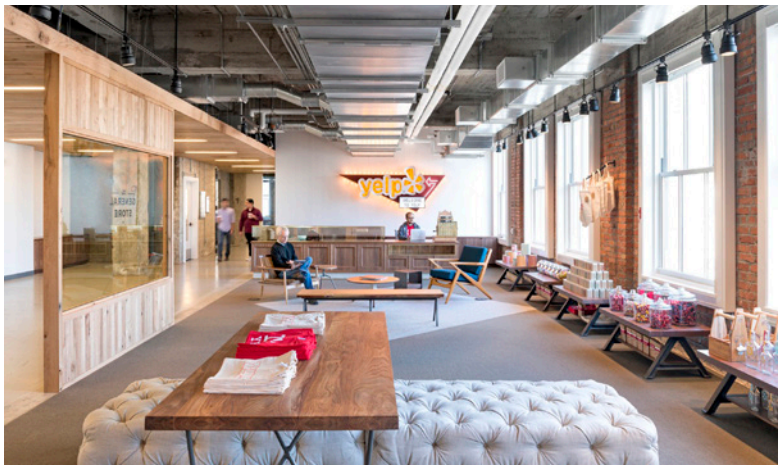
bestaande loodsen met nieuwbouw (NDSM-Smederij A'dam)



industriële architectuur



inspiratie pop-up restaurants



co-working



de hallen kunnen deels getransformeerd worden tot tuin



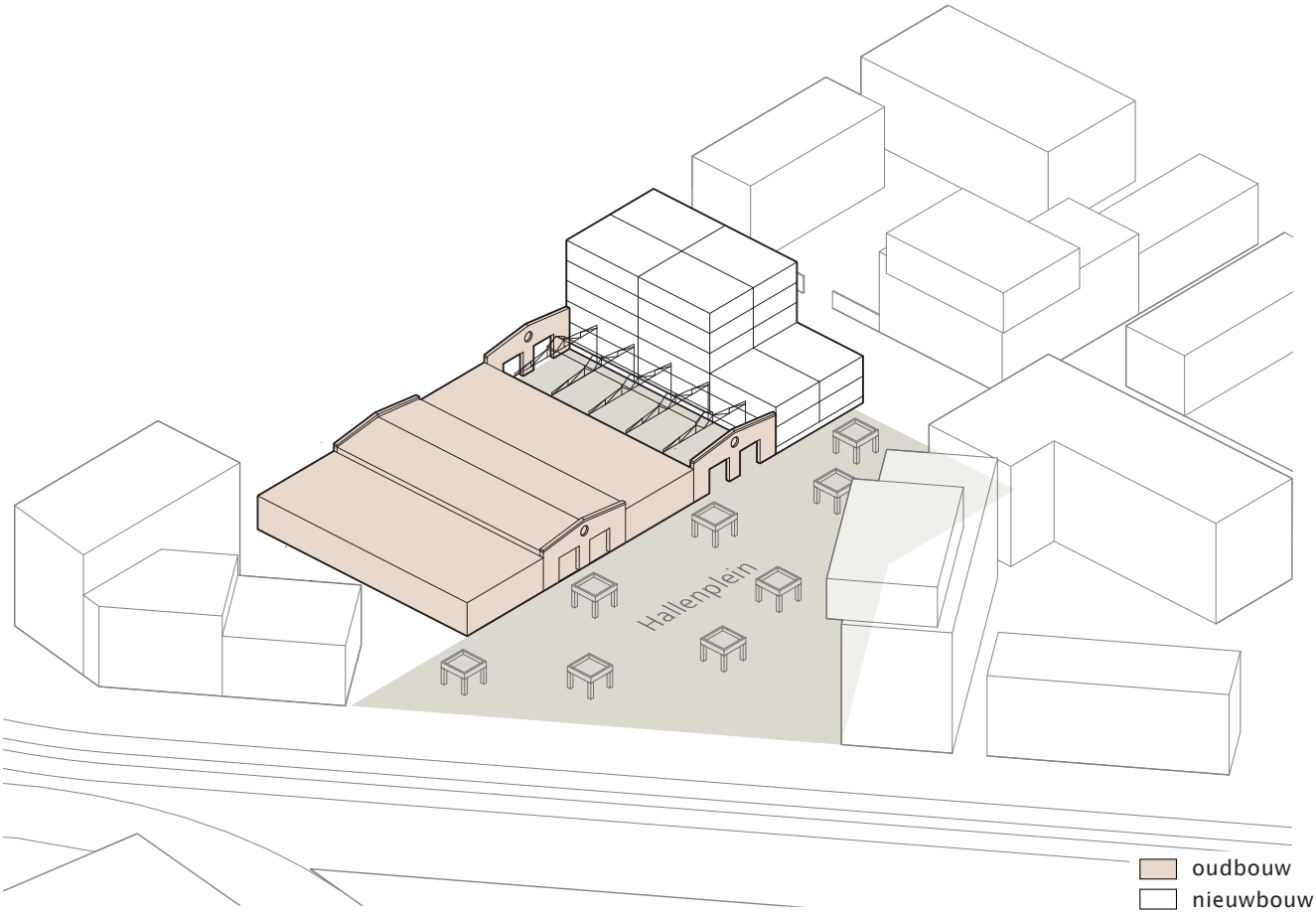
horeca in voormalig kolengasfabriek NRE terrein Eindhoven

9.7 Bestaande hallen + aangrenzende nieuwbouw

De bestaande karakteristieke hallen komen uit de jaren 50. De ambitie is, als het bouwkundig mogelijk is, de hallen te behouden. De hallen bestaan uit vijf beuken, waarvan de rechter beuk bouwkundig in zo'n slechte staat is dat deze gesloopt dient te worden. Hiervoor komt in de plaats een nieuw travee met woningbouw (met eventueel een andere functie in de plint). De nieuwbouw en hallen zullen een samenhangend ensemble moeten gaan vormen en bij elkaar moeten passen.

Voor het nieuwe bouwdeel gelden dezelfde beeldkwaliteitsregels als voor de KWS-buurt. De inspiratie voor de architectuur is industrieel, veelvuldig gebruik van (bak-) steen, platte daken, verspringingen in het bouwblok en kloeke bouwmassa's. De hoogte van de begane grond is minimaal 4,5m om aansluiting met de naastgelegen hallen te vinden. De nieuwbouw is duidelijk onderscheidend van de hallen. Het is niet de bedoeling een "kopie" te realiseren maar juist en nieuw gebouw dat iets toevoegt. Individuele woningen hoeven niet afleesbaar te zijn: het blokt telt. Het gebouw is minimaal 3 bouwlagen oplopend tot maximaal 6 bouwlagen.

De bestaande hallen worden getransformeerd naar een locatie waar de bewoners van Groenewoud elkaar kunnen ontmoeten. Mogelijke invullingen hiervoor zijn een pop-up restaurant rondom een centrale ruimte, een café, een plaats waar co-working plaats kan vinden of een andere sociaal verbindende functie. De prachtige ligging van de hallen met een terras op het zuiden is uniek en heeft tevens een verbindende rol tussen de woonwijk en het naastgelegen gebied van de Mobiliteitshub XL. Het is ook denkbaar om de hallen deels om te vormen tot buitenruimte, waarbij de karakteristieke bouwconstructie behouden blijft. Deze kan dan dienst doen als terras voor een restaurant of tuin van de naastgelegen woningen.



Voorbeelduitwerking bestaande hallen + aangrenzende nieuwbouw



KWS-buurt: begrenzing openbare ruimte in steen



entree naar achterterrein opgenomen in ontwerp



woningen met meeontworpen trappen



combinaties van steen en groen



hoogteverschillen tussen privé en publiek



kopwoningen dijk met terras aan collectieve tuin



eigen invulling maakt de straat tot collectief eigendom
Delftse stoep



overgang privéterras naar collectieve tuin (Dijkbuurt)

9.8 Relatie bebouwing en buitenruimten

Begrenzing van de openbare ruimte
De overgang van openbaar gebied naar privéterrein vormt een belangrijk aspect van de beeldkwaliteit. In Groenewoud is het uitgangspunt dat het ontwerp van deze overgang altijd meegenomen wordt in het ontwerp van de woningen. De wijze waarop dit gebeurt, verschilt naar gelang het karakter per buurt.

In de KWS-buurt zijn de overgangen eenduidig gedefinieerd als onderdeel van de gebouwde volumes. De buurt bestaat uit dichte bouwblokken, met bebouwde hoeken. De overgang van openbaar naar privé is vormgegeven in hetzelfde materiaal als de bebouwing, bijvoorbeeld als gemetselde muren. Toegangspoorten tot achtertuin en parkeergarages zijn hierin meeontworpen.

De overgangen in de Mercatorbuurt zijn minder hard. Muren kunnen worden gecombineerd met groen. Het parkeren in deze buurt wordt opgelost met parkeerhoven, grenzend aan de achterzijde van de woningen. De overgang van de tuinen naar het collectieve gedeelte wordt vormgegeven met bergingen in hetzelfde materiaal als de woningen. Tussen de bergingen worden begroeide hekwerken of hagen toegepast.

De Dijkbuurt krijgt een groen, transparant karakter met zachte overgangen tussen privé en openbaar, met hagen en hoogteverschillen. Een uitzondering vormen de kopwoningen aan de groene kartels: hier zijn geen hoge erfafscheidingen toegestaan. Deze woningen hebben terrassen en sluiten direct aan op het openbare groen.

Bij de Pyloonbuurt geldt weer een meer stedelijk karakter, met directe aansluitingen van bouwblok op het openbaar gebied. Waar nodig worden afscheidingen voorzien met muren en hagen. Voor de blokken met grondgebonden woningen gelden dezelfde oplossingen als in de Mercatorbuurt.





inventieve oplossingen voor buitenruimtes
van stedelijke grondgebonden woningen



Straatmeubilair en verlichting
Het straatmeubilair en de verlichting worden bepaald conform de Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn. Belangrijkste uitgangspunt voor de verlichting is de combinatie van duurzaamheid, sociale veiligheid en het voorkomen van lichtvervuiling. Op plekken die erom vragen en van ecologische waarde zijn, is de ambitie om te werken met een tijdsschakeling met bewegingssensoren en een minimaal lichtniveau. Langs de Kanaalzone worden de attracties zoals het eventuele skatepark onder de brug, de kraan en de haven extra aangelicht, zodat de sociale veiligheid hiervan is gewaarborgd.

Er wordt een onderscheid gemaakt in het lichtontwerp voor Groenewoud (Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn) en de KWS-buurt (gebiedsspecifiek). In het Centrale park en in de kartels langs de Kanaalzone komen de zogenaamde stadsbanken en bijbehorende afvalbakken, conform de Atlas Openbare Ruimte Leidsche Rijn.

De KWS-buurt vormt een zogenoemde ‘special’ en heeft een afwijkend materiaalgebruik. Dit vertaalt zich dan ook in een toepassing van meubilair en verlichting die passend zijn binnen het ‘industriële’ karakter van de buurt. Hierbij wordt gedacht aan houten (stoere) zitmeubels, een pergola-achtige structuur van staal (hergebruik KWS-centrale) en trechters als boombakken (hergebruik KWS-centrale). De unieke identiteit van KWS vraagt om uniek materiaalgebruik en meubilair. De ambitie is om verbijzondering in de armaturen van de pleinverlichting door te voeren, door deze een industrieel karakter te geven bestaande uit hoge paaltoppen van ca. 10m hoogte met individueel te richten spots.







referenties voor meubilair op KWS-terrein

Verharding
De hoofdontsluiting van Groenewoud voor de auto is middels 2 lussen door de wijk, welke zijn gekenmerkt door zwart asfalt. In de aangrenzende substraten wordt de rijbaan uitgevoerd in een betonsteen in een mix van lichte grijstonen en rode accenten. De stoepen en autoluwe woonstraten zijn met elkaar verweven en herkenbaar door een hoogwaardig gebakken klinker in een gemêleerde mix van warme kleurtonen. Er wordt geparkeerd op een waterpasserende verharding van betonstenen in antraciet, waar het regenwater kan infiltreren. In overleg met de gemeente kan onderzocht worden of grasbetontegels een optie zijn om nog meer infiltratievlak te realiseren. Het fietspad bij de aansluiting op de Prins Clausbrug wordt uitgevoerd in rood asfalt.

De KWS-buurt krijgt een meer hoogstedelijke uitstraling met als basis één materiaal van gevel tot gevel in een 'shared space' principe. De verharding is een betonklinker in een mix van warme rode kleuren met grijze accenten. Ter verbijzondering wordt als verwijzing naar het industriële karakter van het voormalige KWS-terrein industrieplaten in stroken toegevoegd. Vooral op de pleinen worden deze platen veelvuldig toegepast om een bijzondere uitstraling te creëren. Hier worden ook de meeste uitsparingen gemaakt waar de platen plaats maken voor vaste planten en bomen. In de verdere uitwerking wordt onderzocht naar een optimale groene inrichting. Daar waar de ondergrondse infrastructuur dit mogelijk maakt, worden aanvullende bomen en groen toegevoegd.


waterpasserende betonsteen (parkeerplaatsen)


zwart asfalt op hoofdrijbanen (Groenewoud)


betonstenen in grijze mix (substraten Groenewoud)


gebakken klinkers in warme mix (stoepen en woonstraten Groenewoud)


industrieplaten i.c.m. betonklinkers in warme kleurtonen (KWS)

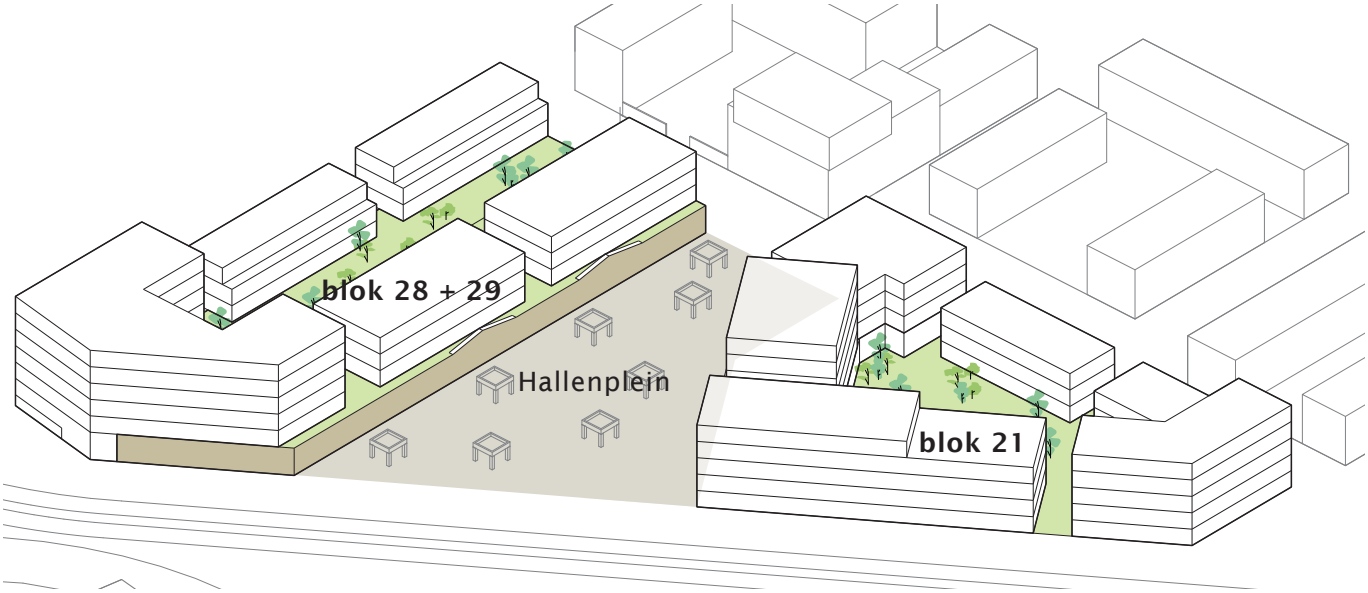

betonstenen in rood-grijze kleurtonen (KWS)

10. Alternatief bij volledige sloop bestaande hallen

Vervangende beeldkwaliteitsparagraaf
In het SP is de basis het handhaven van de westelijke vier hallen en daaraan een nieuw travee met woningbouw. Wanneer het toch blijkt dat het bouwkundig niet mogelijk is om de hallen te behouden dan worden deze vervangen door volledige nieuwbouw.

In dit alternatief is het mogelijk om de oorspronkelijke bouwvelden van de hallen (blok 29) en het veld ten westen hiervan (blok 28) met elkaar samen te voegen. Hierdoor onstaat er een groter bouwblok met een langere plint richting het Hallenplein. In dit plintgebouw is ruimte voor een levendig, gemixt programma zoals horeca en commerciele functies. Bovenop dit plintgebouw is ruimte voor verschillende appartementen (circa 135 woningen) in de categorieën sociaal en vrije sector. Parkeren wordt mogelijk opgelost in een gebouwde parkeervoorziening achter de plintfuncties en in de mobiliteitshub XL. Bovenop deze plint is ruimte voor een daktuin. We kiezen in dat geval voor vrije sector appartementen boven de commerciële plint aan de noordzijde van het plein. Dit biedt de beste garantie voor een hoogwaardige invulling van de plint met bijvoorbeeld restaurants gecombineerd met terrassen in de zon op het plein.
Aan de zuidzijde van het plein in blok 21 is het dan logisch maatschappelijke voorzieningen zoals een gezondheidscentrum te combineren met sociale huurwoningen. Op deze wijze zal het Hallenplein de meest levendige invulling krijgen zowel de noordzijde als de zuidzijde.

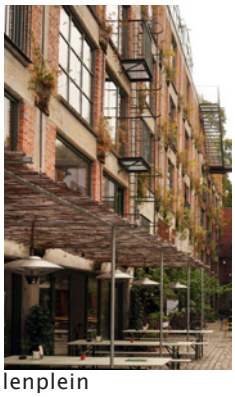
Ruimtelijk en architectonisch gelden voor dit alternatief nog steeds dezelfde uitgangspunten als voorheen: de inspiratie voor de architectuur is industrieel, veelvuldig gebruik van (bak-) steen, platte daken, verspringingen in het bouwblok en kloeke bouwmassa's.



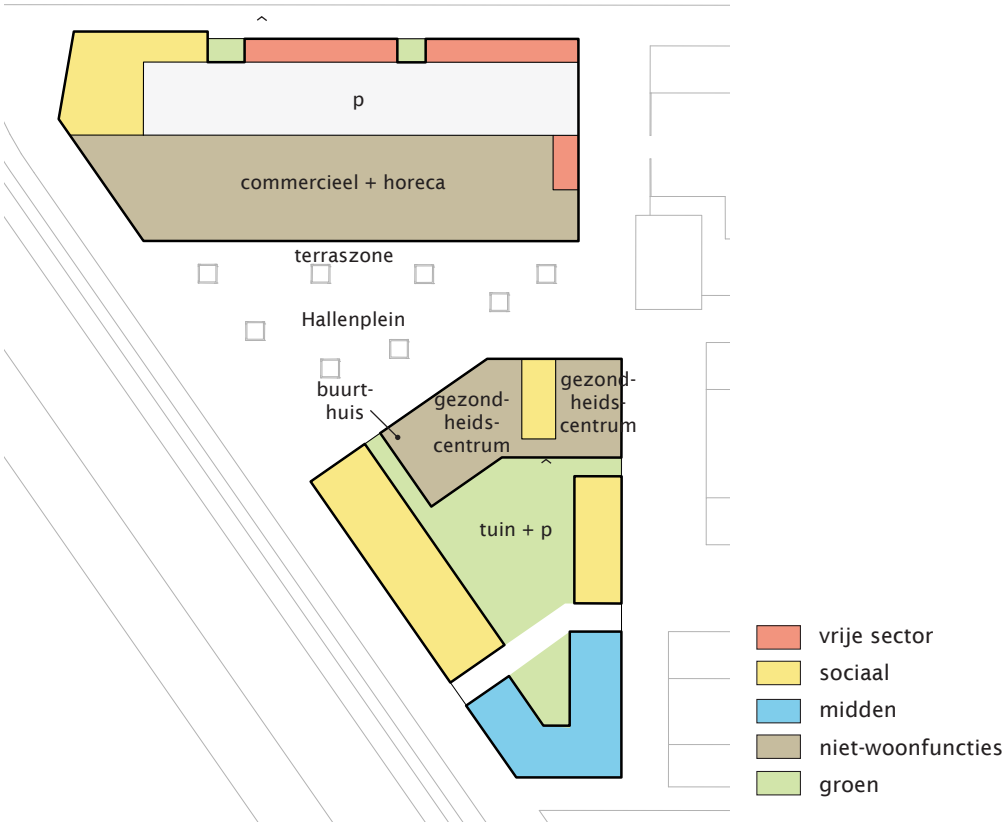
3D-model van voorbeelduitwerking


kloeke bakstenen bouwmassa's

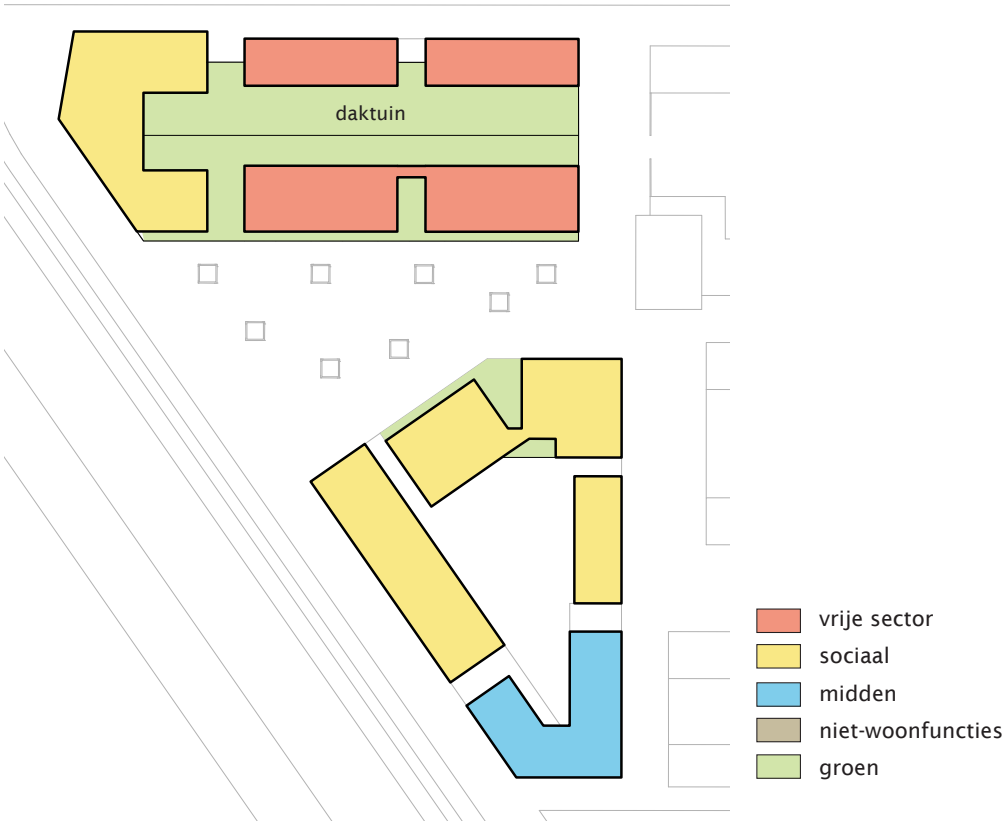

commerciële functies/horeca in de plint aan het Hallenplein



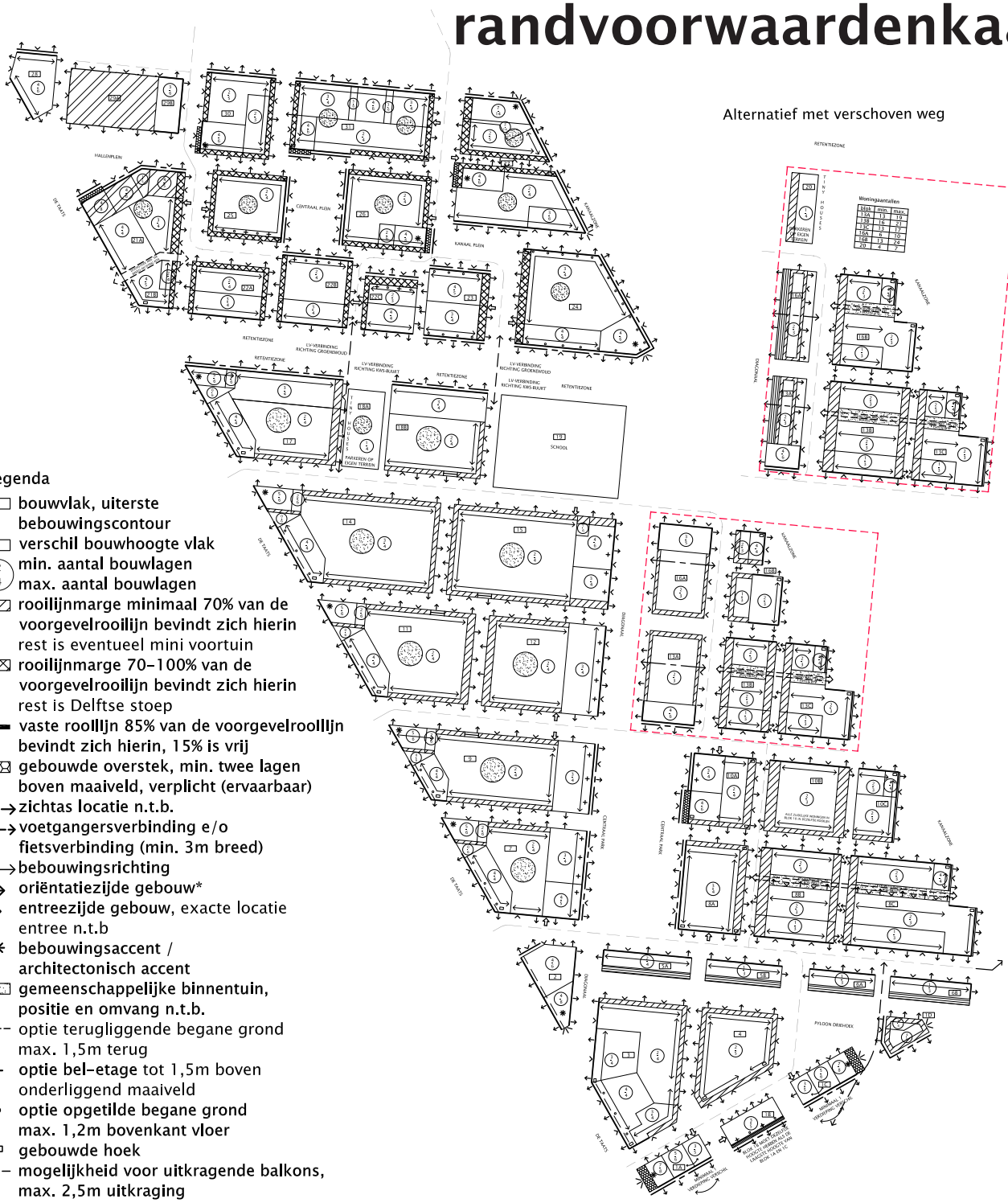
Voorbeelduitwerking begane grond



Voorbeelduitwerking bovenste lagen



11. Stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart



Alternatief met verschoven weg

Legenda

- bouwvlak, uiterste bebouwingscontour
- verschil bouwhoogte vlak
- 2/4 min. aantal bouwlagen / max. aantal bouwlagen
- rooilijnmarge minimaal 70% van de voorgevelrooilijn bevindt zich hierin rest is eventueel mini voortuin
- rooilijnmarge 70-100% van de voorgevelrooilijn bevindt zich hierin rest is Delftse stoep
- vaste rooilijn 85% van de voorgevelrooilijn bevindt zich hierin, 15% is vrij
- gebouwde overstek, min. twee lagen boven maaiveld, verplicht (ervaarbaar)
- ←→ zichtas locatie n.t.b.
- ←→ voetgangersverbinding e/o fietsverbinding (min. 3m breed)
- ←→ bebouwingsrichting
- → oriëntatiezijde gebouw*
- › entreezijde gebouw, exacte locatie entree n.t.b
- ✳ bebouwingsaccent / architectonisch accent
- gemeenschappelijke binnentuin, positie en omvang n.t.b.
- --- optie terugliggende begane grond max. 1,5m terug
- \+ optie bel-etage tot 1,5m boven onderliggend maaiveld
- ∘ optie opgetilde begane grond max. 1,2m bovenkant vloer
- gebouwde hoek
- --- mogelijkheid voor uitkragende balkons, max. 2,5m uitkraging
- terras/vlonder/groen dak
- bijzondere kop
- niet woonfuncties
- zoekgebied parkeervoorziening inrit (exacte locatie in overleg)
- in ieder geval bebouwd, geen onderbrekingen in rijtjes op deze plek
- 3 bloknummer

* Oriëntatie is uit te werken als: een woonruimte of voordeur maken en een groot venster. Geen dichte/gesloten gevels, achterkanten of zijkanten van garages die zicht op de openbare ruimte ontnemen.

Setbacks zijn altijd toegestaan op de hoogste verdieping.

Aan- en uitbouwen mogen 1 laag hoog zijn.

Woningaantallen

blok	min.	max.
1A	35	50
1B	12	21
1C	25	40
1D	30	45
2	40	65
3	27	42
4	23	40
5A	6	10
5B	5	9
6A	4	7
6B	5	8
7	39	60
8A	18	26
8B	14	21
8C	26	34
9	45	76

blok	min.	max.
10A	25	45
10B	14	18
10C	8	12
11	62	89
12	25	45
13A	20	30
13B	14	18
13C	13	19
14	45	58
15	50	74
16A	12	24
16B	12	24
17	35	50
18A	6	10
18B	23	28
19	school	

blok	min.	max.
20	-	-
21A	40	55
21B	12	35
22A	14	20
22B	15	20
22C	10	14
23	39	60
24	42	58
25	14	22
26	23	36
27	58	110
28	33	50
29A	commerciële functie	
29B	20	35
30	39	60
31	48	68

Het doel van de stedenbouwkundige randvoorwaardenkaart is het geven van de maximale ruimtelijke kaders waarbinnen de ontwikkeling van het plangebied plaats kan vinden. Daarnaast worden een aantal randvoorwaarden vastgelegd. Op de kaart is aangegeven welke bouwvolumes gerealiseerd kunnen worden. De kaart geeft geen definitief eindbeeld, aangegeven worden zaken als: rooilijnen, rooilijnmarges, bouwhoogtes, doorzichten, zichtlijnen, oriëntatie van de bebouwing.

In principe kunnen bouwvelden geheel bebouwd worden volgens de aangegeven bouwhoogtes in de randvoorwaardenkaart. Als er een vaste rooilijn of rooilijnmarge is aangegeven begint de bebouwing aldaar. De bebouwing kan in dat geval niet verder van de openbare ruimte af beginnen. In de kaart zijn voorts opgenomen: de posities waar overstekken komen, de gewenste entreezijde van gebouwen, gebouwde hoeken, dakterrassen en bebouwingsaccenten. De bebouwingsrichting is de richting van het bouwblok zelf.

Aan de Mercatorlaan wordt de optie aangeboden de begane grond maximaal 1,5 meter terug te laten springen ten behoeve van de privacy van de woningen aan de Mercatorlaan. In het verlengde daarvan is het ook mogelijk met een bel-etage te werken. Een bel-etage is niet alleen aan de Mercatorlaan een optie, maar ook elders in het plan (bijvoorbeeld langs de diagonaal). Voor de hoeken langs de kartelrand aan het Kanaal worden specifieke oplossingen gevraagd waardoor de rand een doorgaande gebouwde kop krijgt in de noordoosthoek van ieder blok.

Een aantal thema's is indicatief op de kaart weergegeven, dit betekent dat deze thema's in de desbetreffende blokken worden opgenomen, maar dat nog geschoven kan worden met de exacte plek van het desbetreffende thema. Het gaat dan bijvoorbeeld om zichtassen, binnentuinen etc.

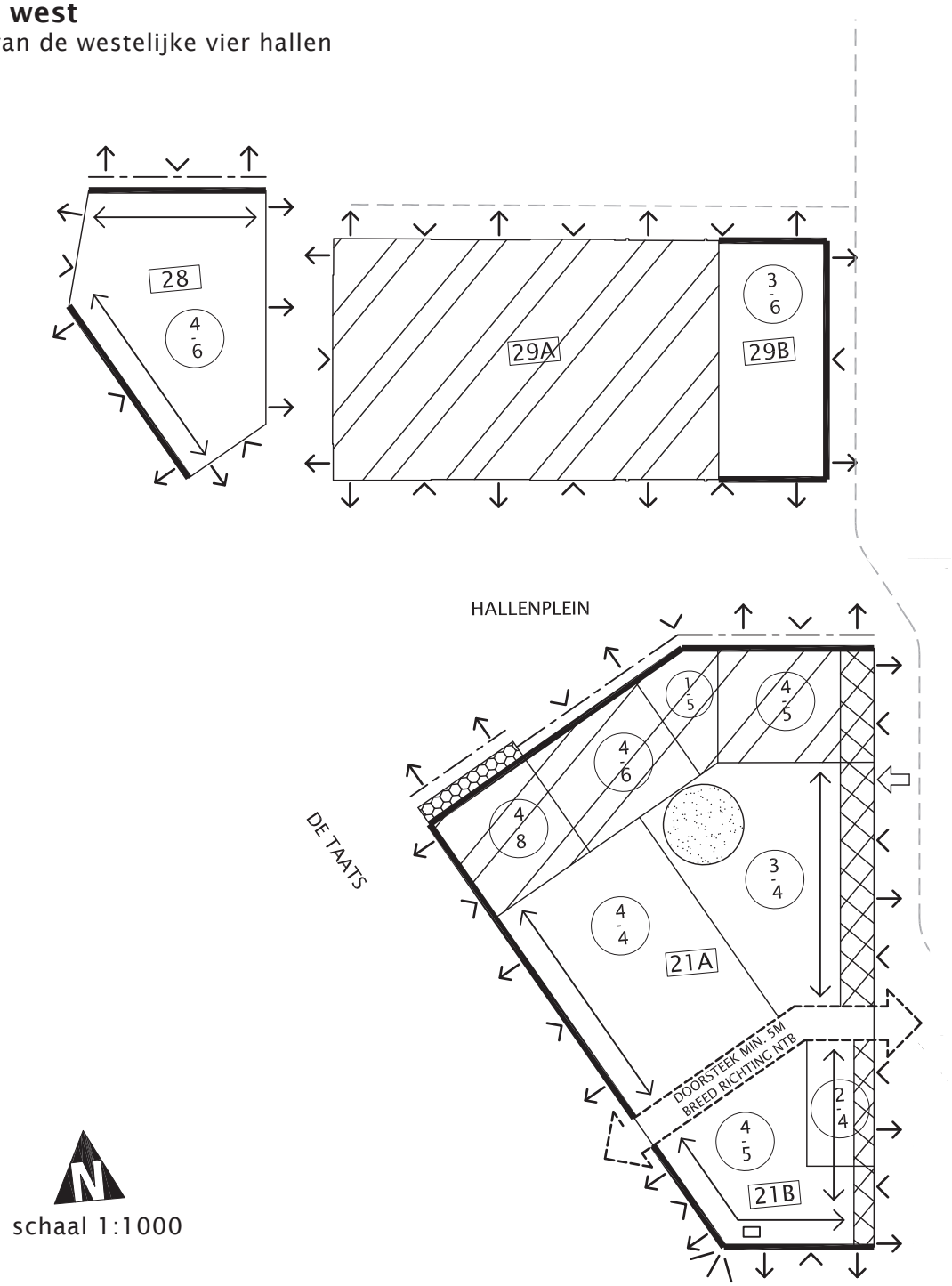
Een belangrijk thema is de relatie tussen de bebouwing en de openbare ruimte. Een goede oriëntatie van de woningen op de openbare ruimte draagt bij aan de leefbaarheid en vergroot de sociale veiligheid en de binding van de bewoners met elkaar en de buurt. De tekenoriëntatie uit de randvoorwaardenkaart betekent dat de oriëntatie van een woning zich richt op de aangrenzende openbare ruimte. Oriëntatie is uit te werken als: een woonruimte, voordeur maken of een groot venster. Geen dichte/gesloten gevels, achterkanten, kleine keukenramen of zijkanten van garages die zicht op de openbare ruimte ontnemen.

Op de volgende pagina's zijn uitsnedes van de randvoorwaardenkaarten gedetailleerd toegevoegd voor de leesbaarheid. Voor de opstalontwikkeling is de kaart ook digitaal beschikbaar.

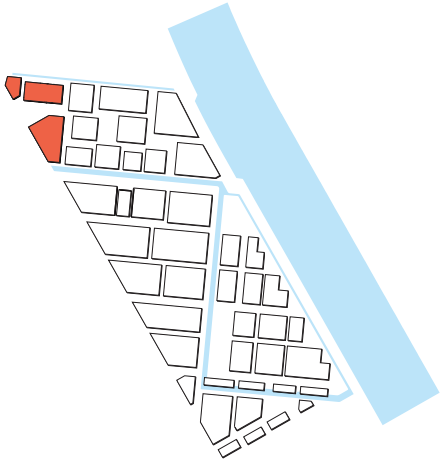
Om een blok uit te kunnen werken tot een verkaveling dient men naast de randvoorwaardenkaart, de min./max. woningaantallen, de verkeersontsluiting en de parkeernorm/parkeerbalans te combineren.

Het bouwplanteam baseert de toetsing van de beeldkwaliteit van de opstalontwikkeling op de beeldkwaliteitparagraaf en de hiernaast afgebeelde kaart. In uitzonderingsgevallen kan het bouwplanteam instemmen met een (beperkte) aanvulling voor wat betreft de beeldkwaliteit. Dit speelt in gevallen van een architectonische uitwerking die kwalitatief uitblinkt, die leidt tot een duidelijke verbetering van de stedenbouwkundige structuur, of indien er sprake is van een noodzakelijke of gewenste aanleiding.

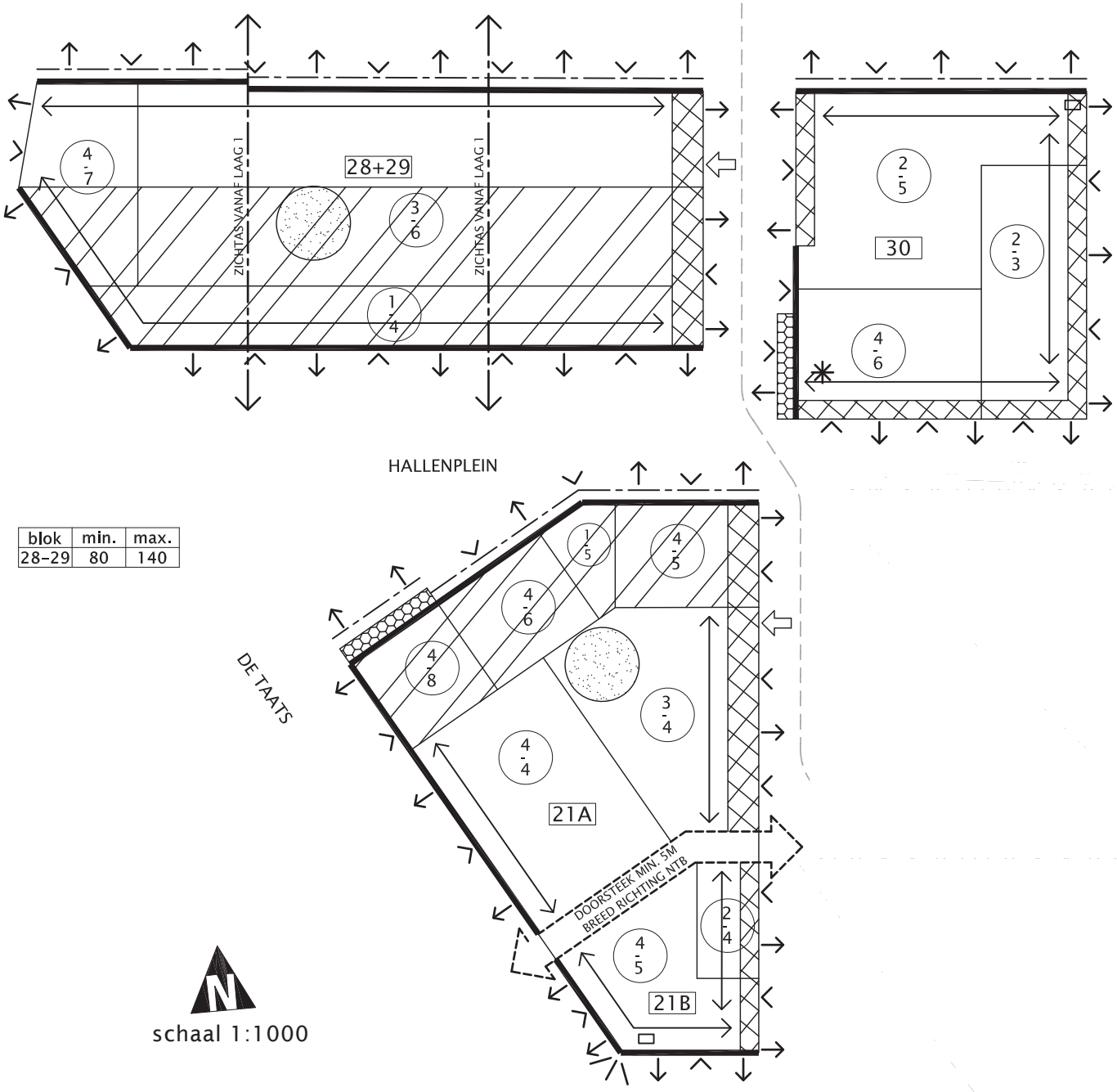
KWS-buurt west
handhaven van de westelijke vier hallen



schaal 1:1000



KWS-buurt west
sloop hallen, volledige nieuwbouw

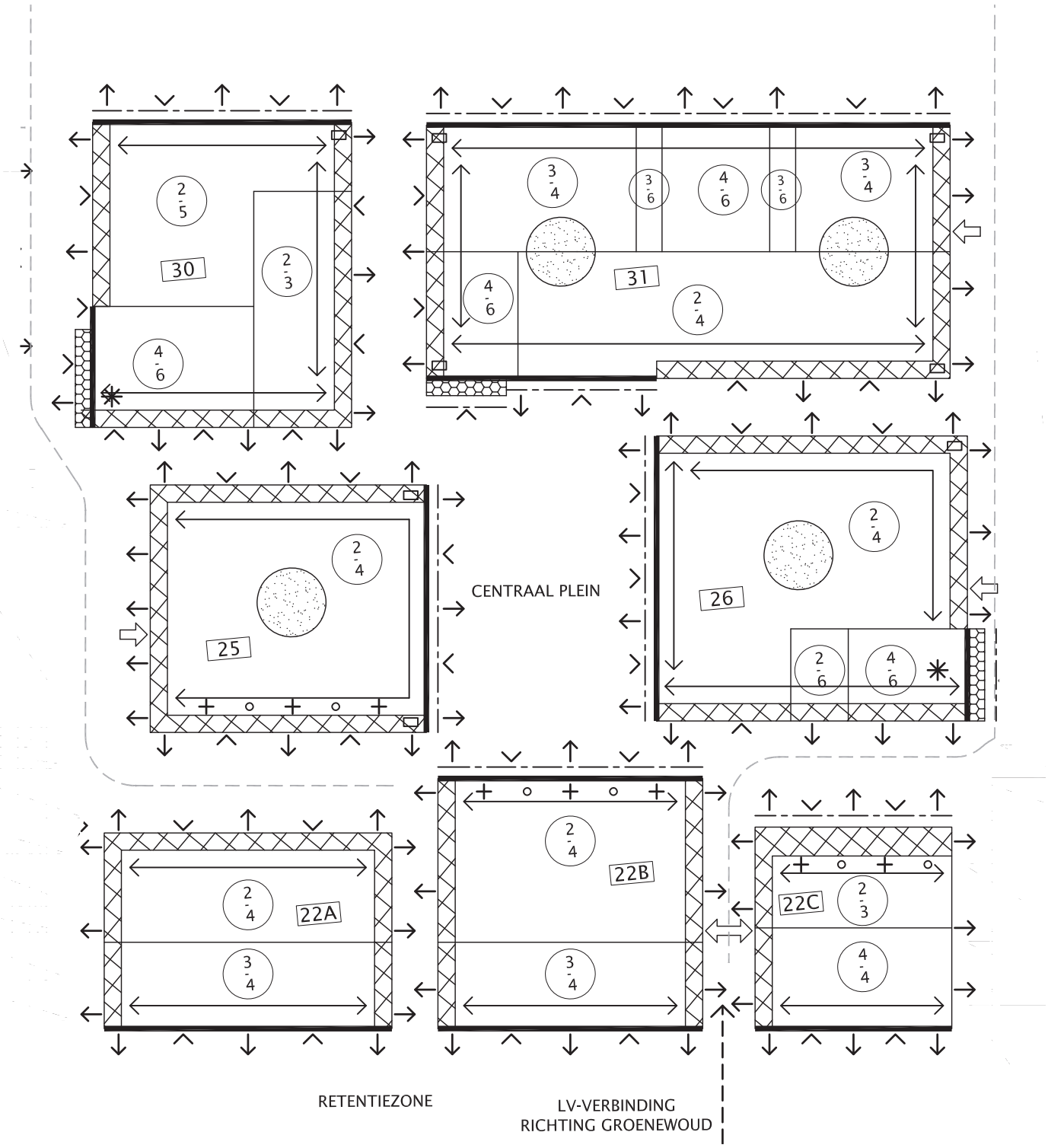


blok	min.	max.
28–29	80	140

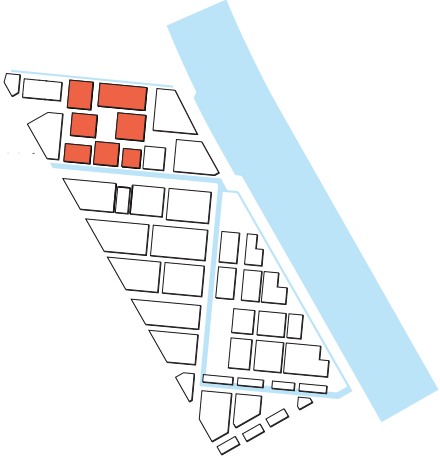
schaal 1:1000

Bij sloop van de hallen worden bouwveld 28 en 29 samengevoegd. Blok 30 krijgt aan de linkerzijde 2m extra.
Blok 30 is 2m ingekort toen duidelijk werd dat de meest rechter hal bouwkundig in zo'n slechte staat is dat het behouden van deze hal niet mogelijk is. De vier westelijke hallen zouden dan gehandhaafd blijven met een nieuw travee woningbouw. Voor dit nieuwe travee was 2m extra nodig.



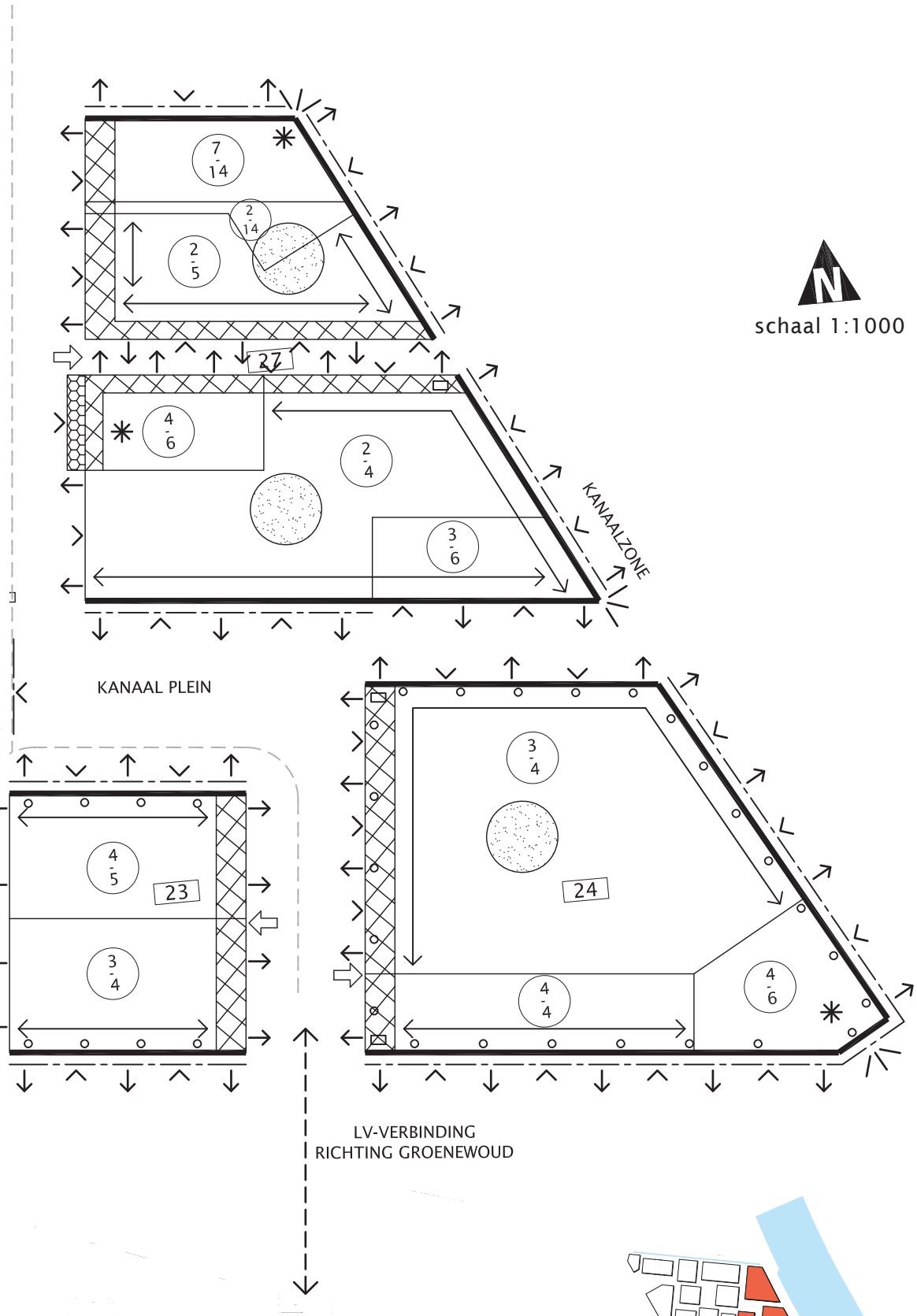


schaal 1:1000

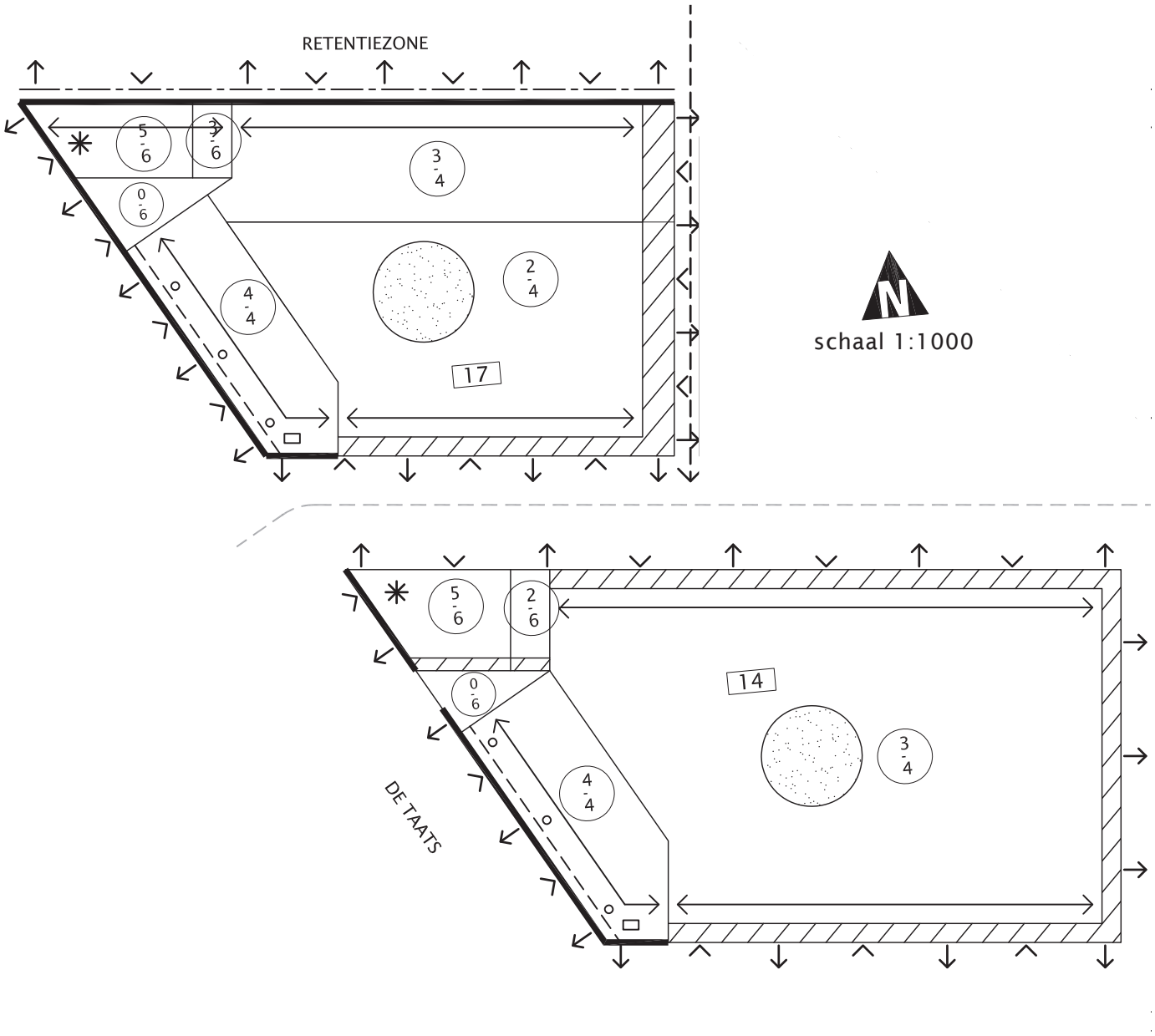


In het KWS-gebied kan een gemeenschappelijke binnentuin ook een gemeenschappelijk terras met groene aankleding zijn (plantenbakken).

KWS-buurt oost

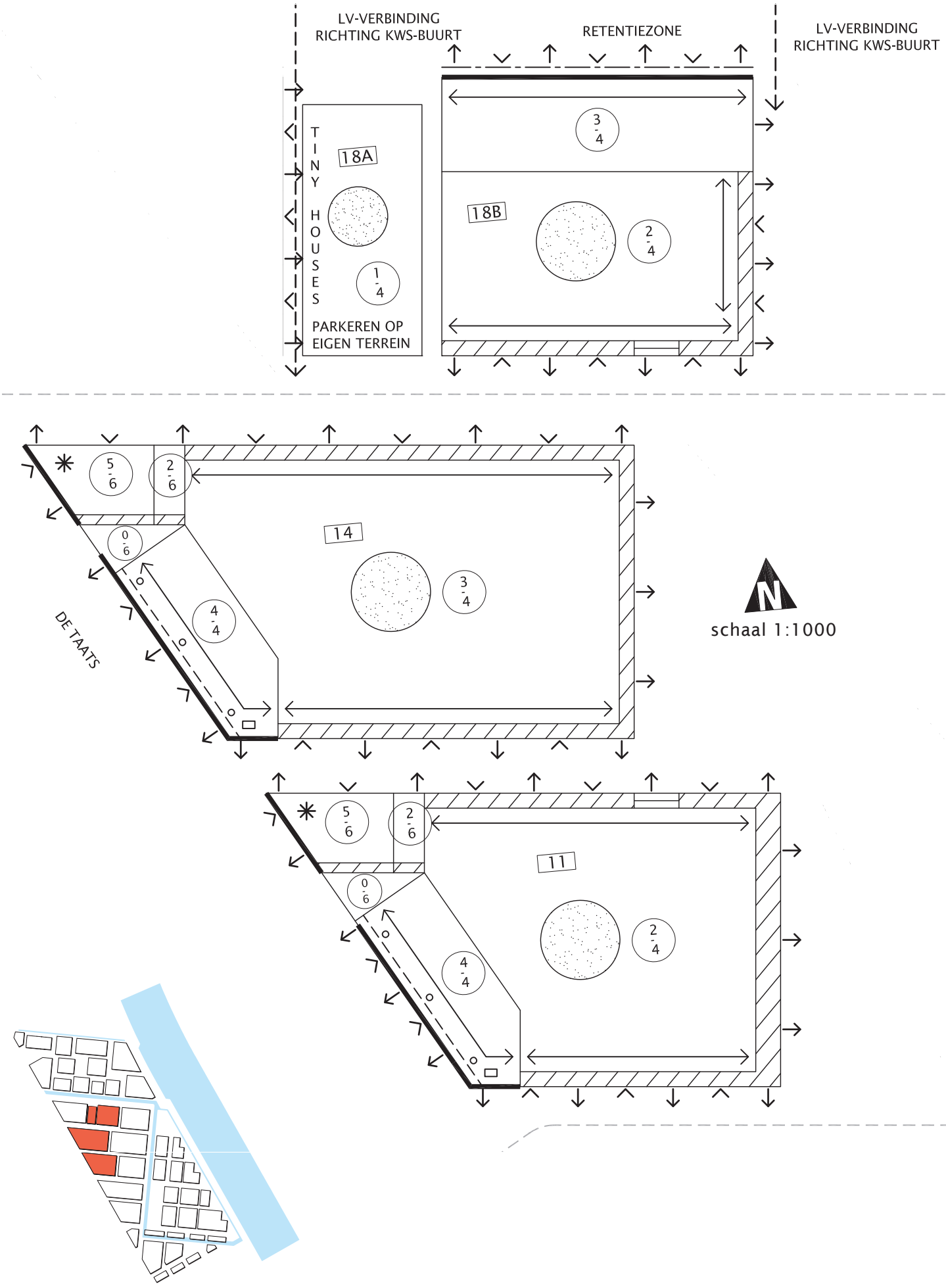


Mercatorbuurt noord/west

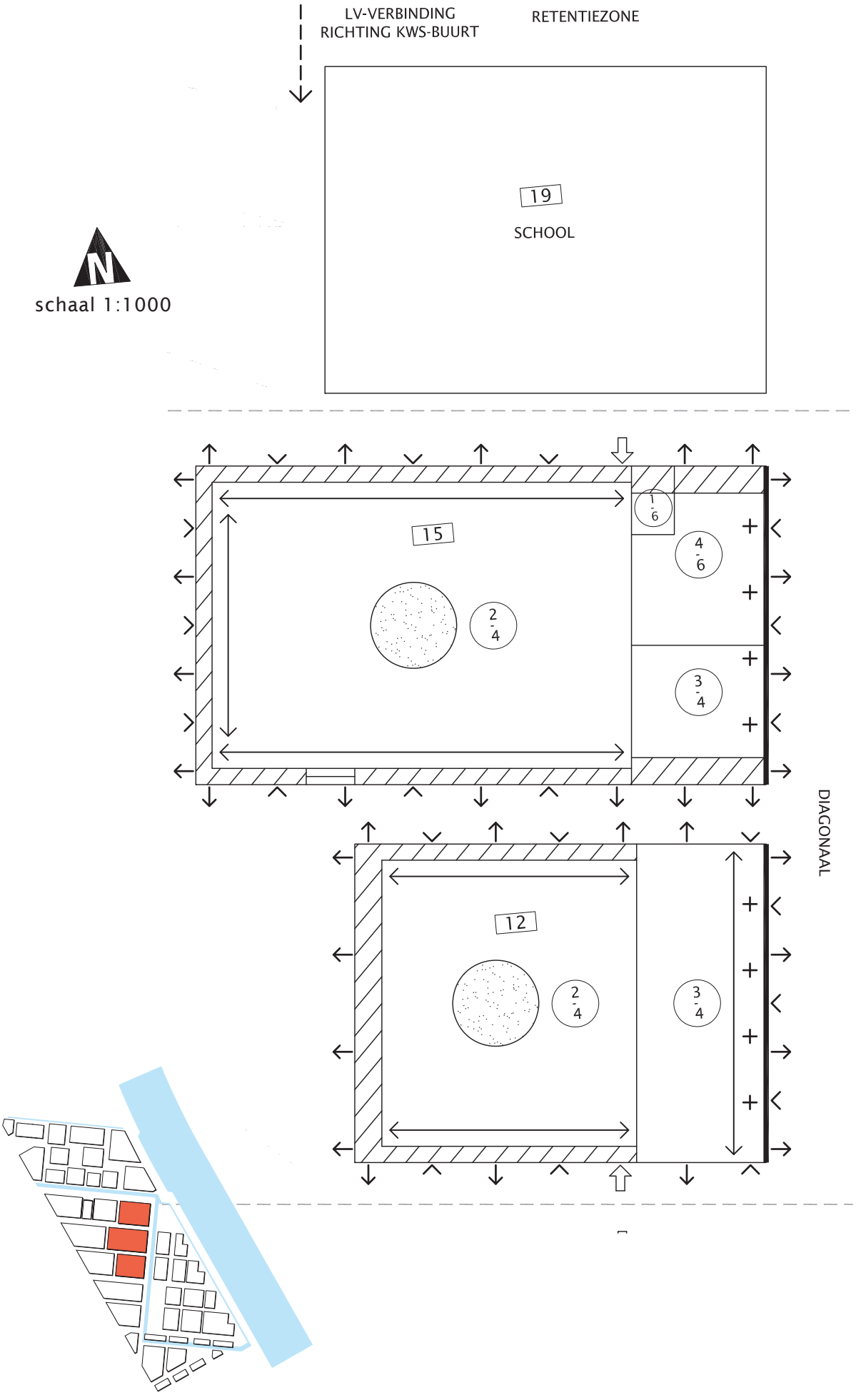




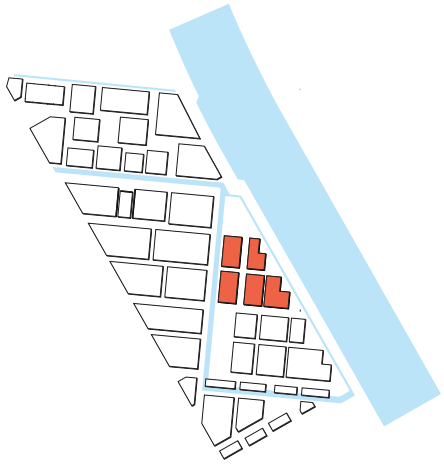
Mercatorbuurt noord/west

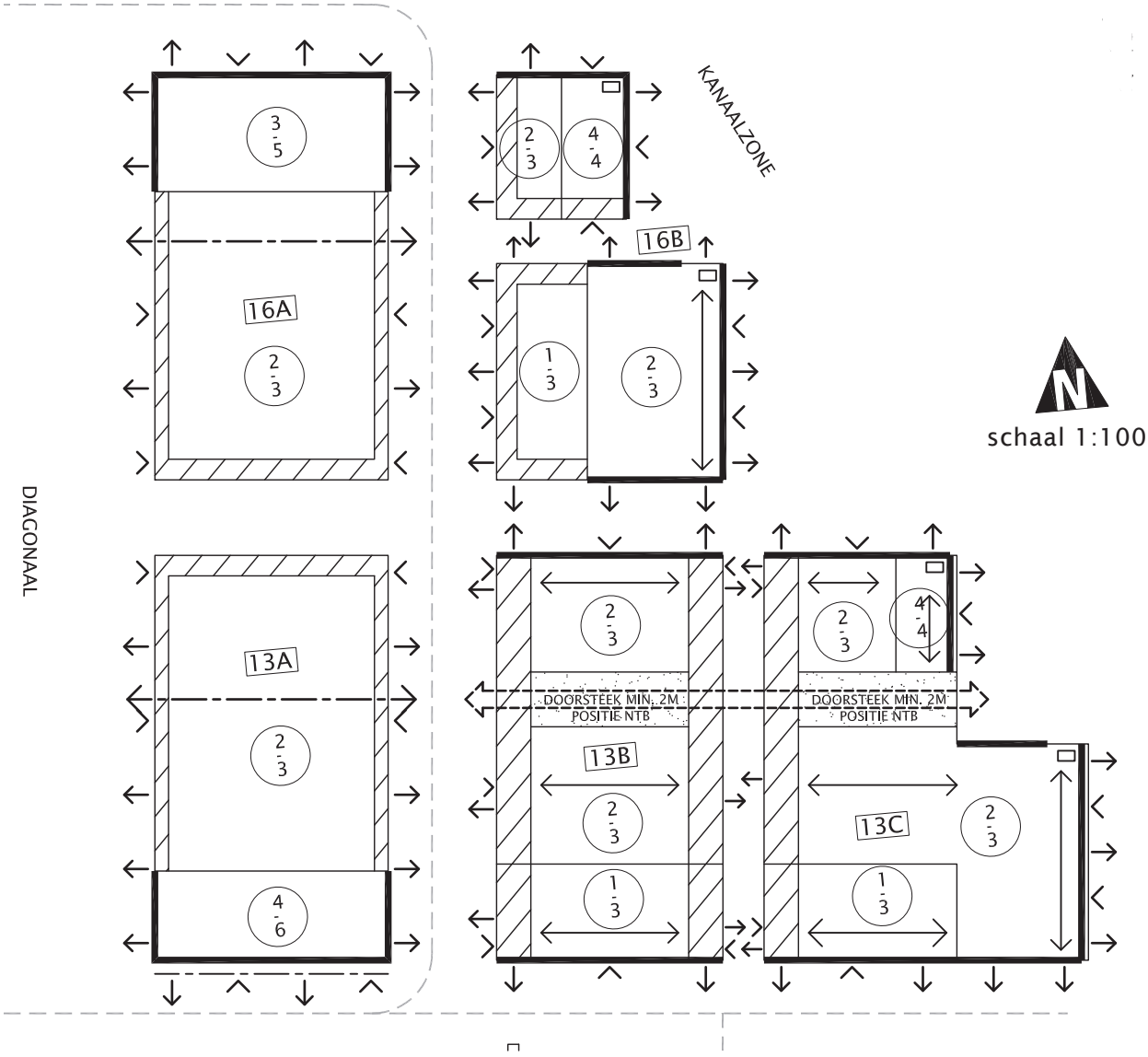


Mercatorbuurt noord/oost

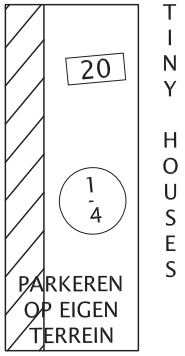


Dijkbuurt noord



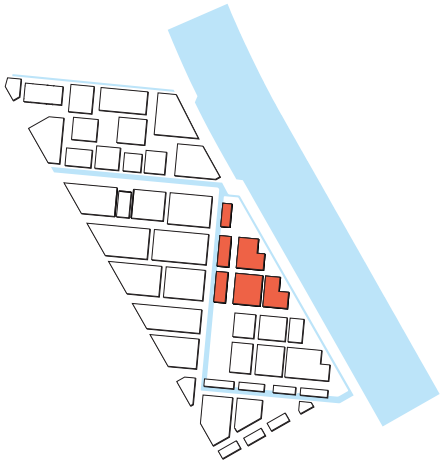


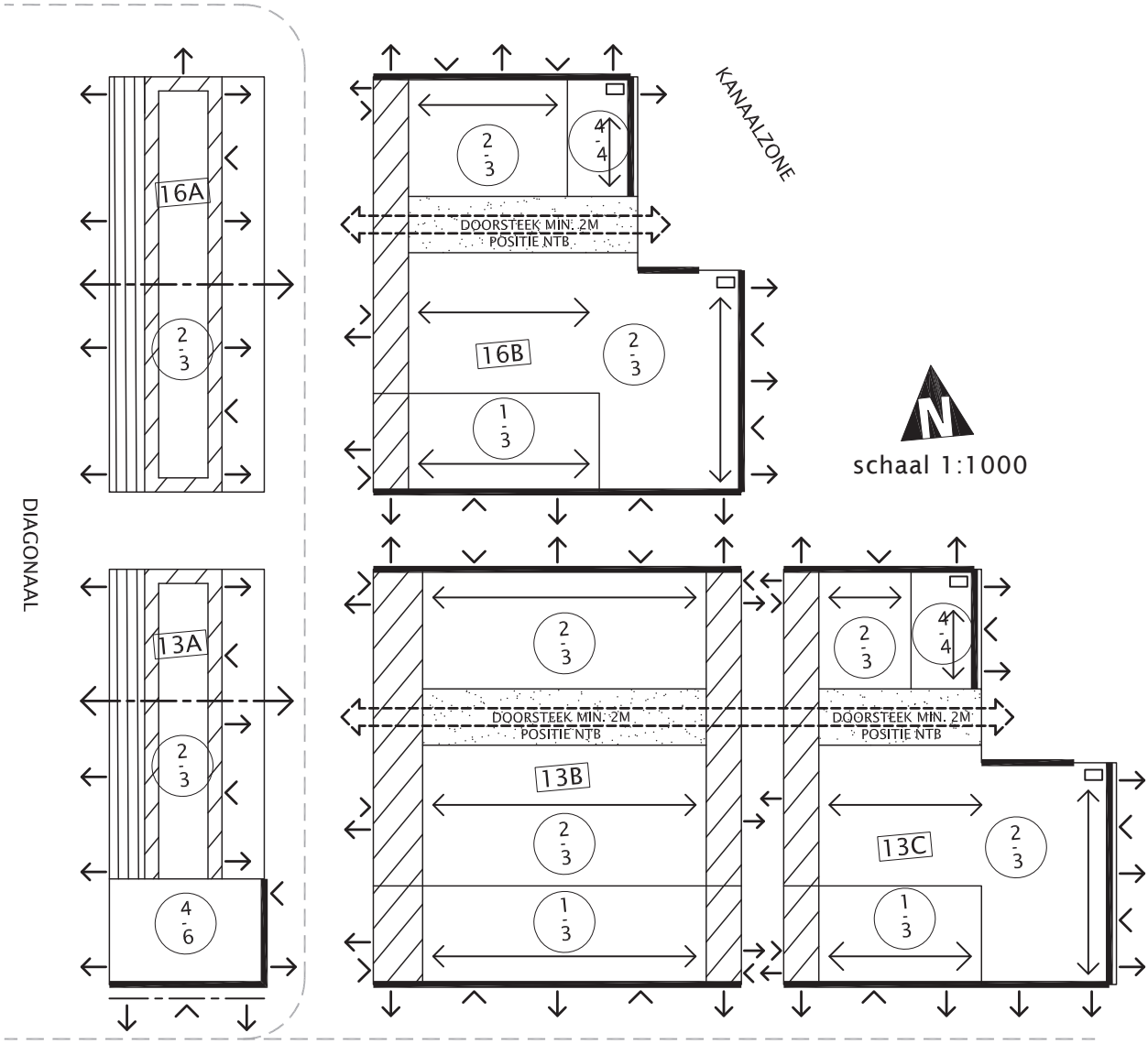
Dijkbuurt noord alternatief met verschoven weg



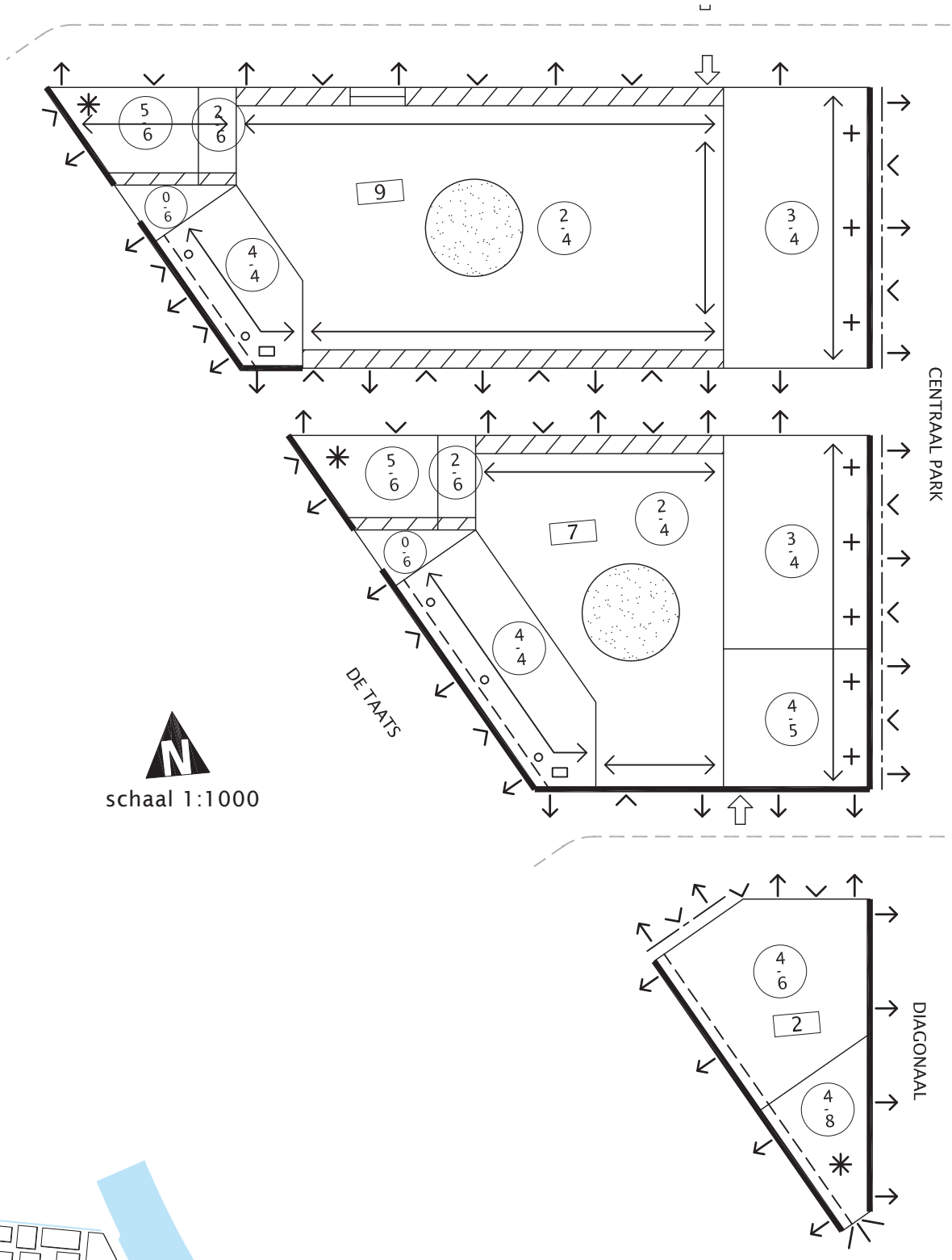
Woningaantallen

blok	min.	max.
13A	13	19
13B	16	21
13C	13	17
16A	6	10
16B	13	24
20	4	7

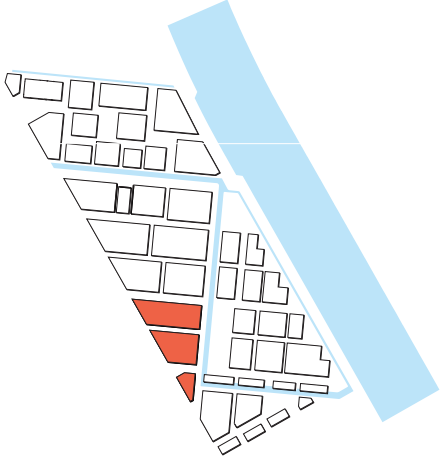




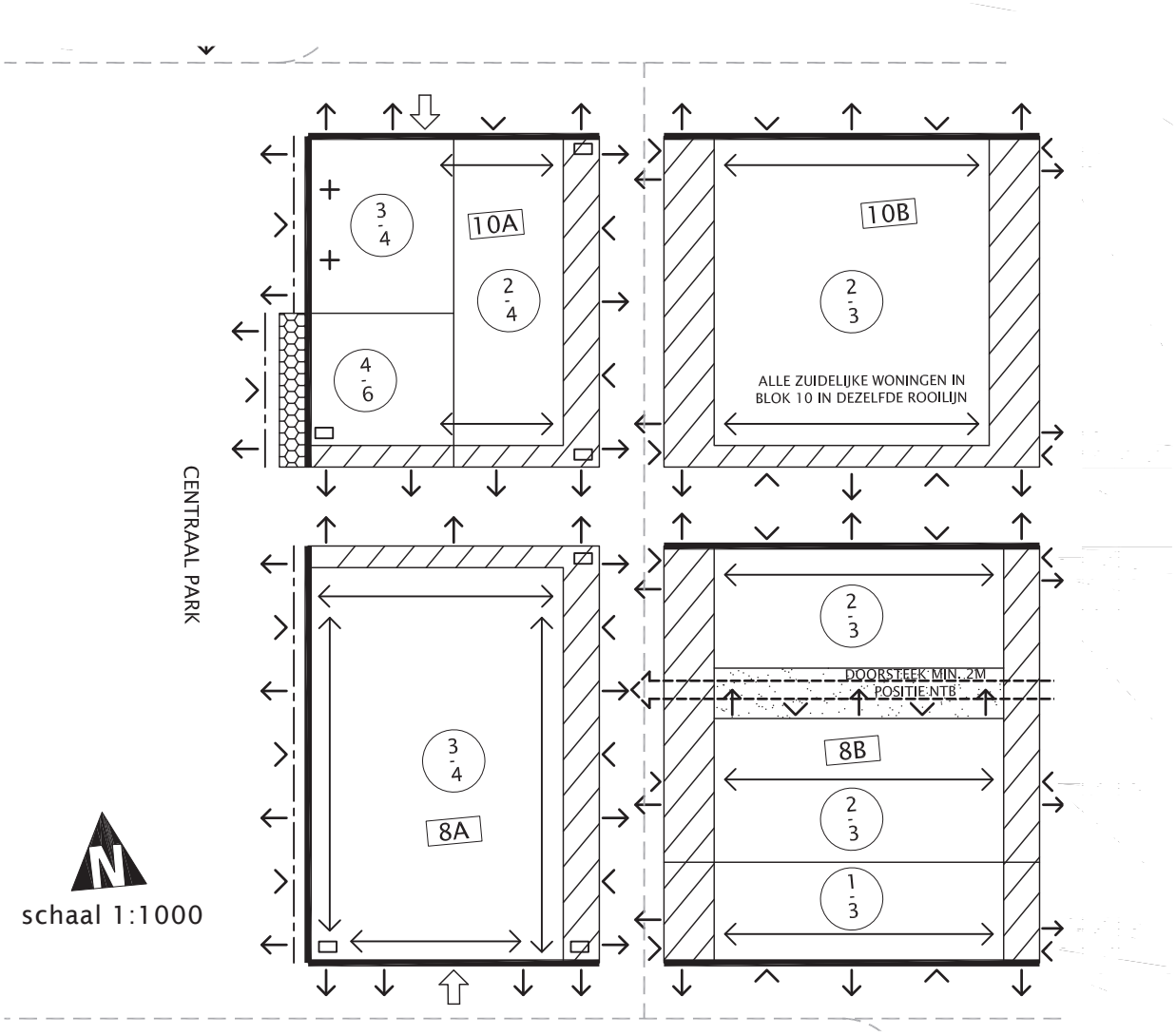
Mercatorbuurt zuid/west met Pyloonbuurt noord/west



schaal 1:1000

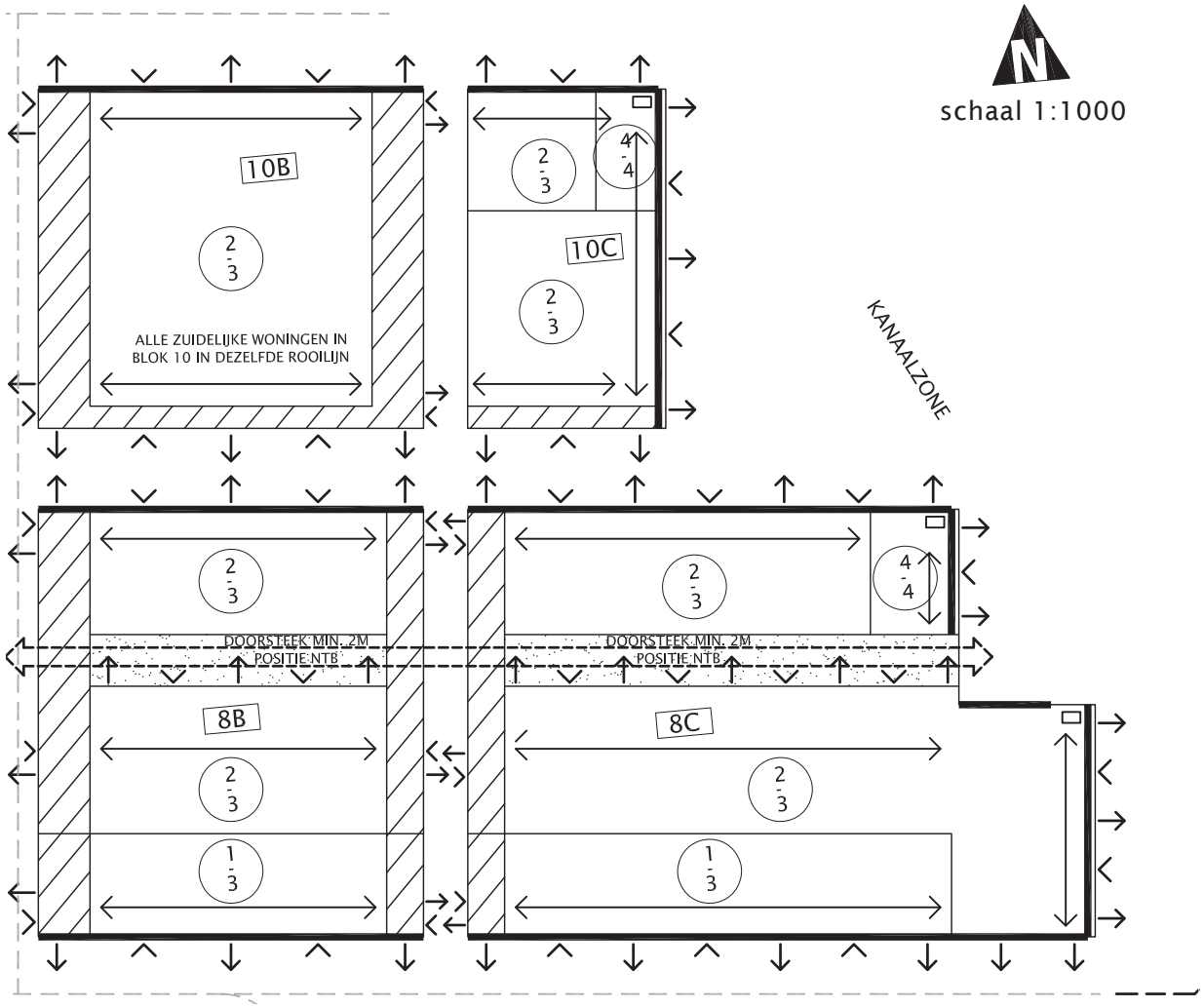


Dijkbuurt zuid/west



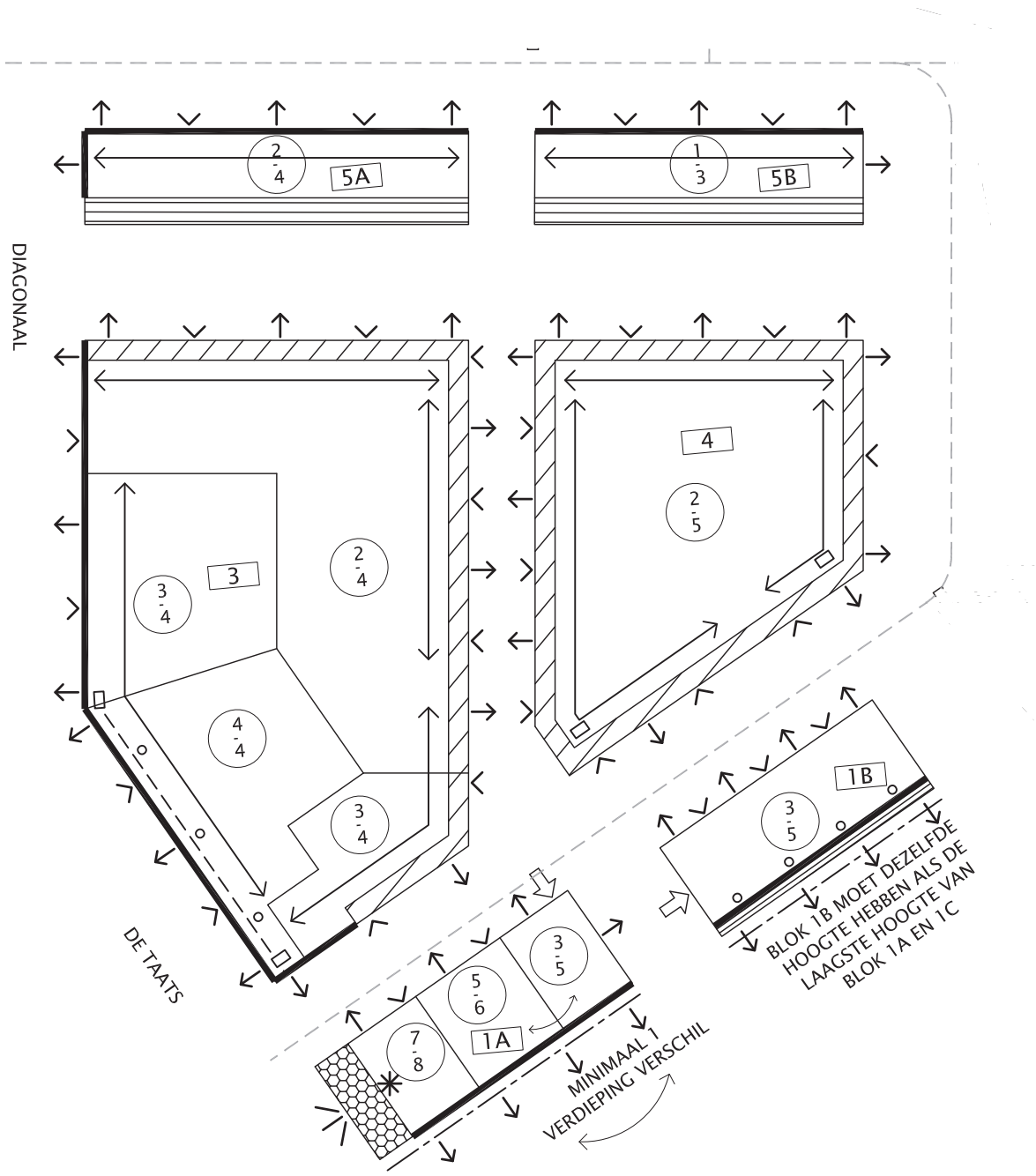


Dijkbuurt zuid/oost





Pyloonbuurt zuid/west

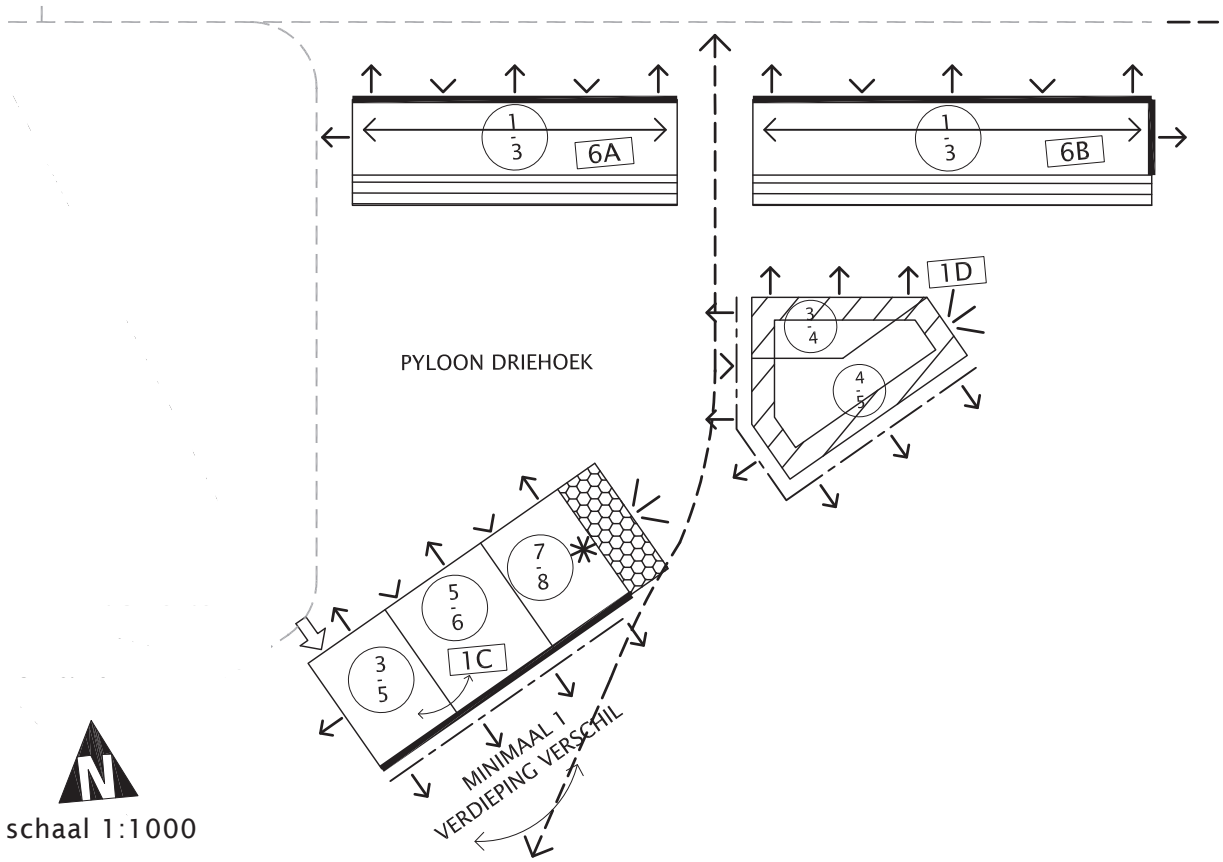


N

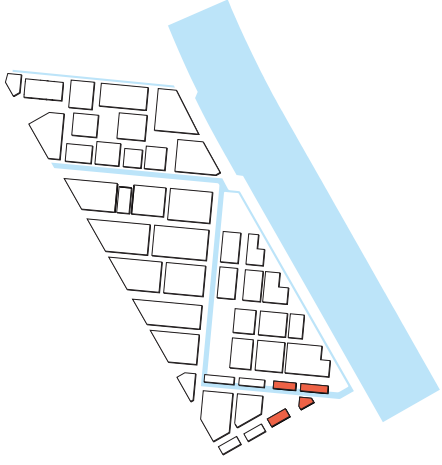
schaal 1:1000



Pyloonbuurt zuid/oost



schaal 1:1000



Variant Pyloonbuurt
Omdat er onzekerheid bestaat over het doorgaan van de studentenwoningen in de Pyloonbuurt is er voor deze buurt een variant geschetst. Gezien de omvang van het studentenblok en de ligging naast de brug is het een gebouw dat lastig te gebruiken is voor andere doelgroepen. De studentenwoningen zijn relatief kleine units in de sociale sector met een lage parkeernorm.

In de variant is er voor gekozen om het studentenblok in zijn geheel te laten vervallen. De woningen die hierdoor minder worden gemaakt worden binnen de Pyloonbuurt gecompenseerd. Uitgangspunt hierbij is realisatie van normale sociale huurwoningen, van een gemiddelde grootte. Dit betekent dat het bouwvolume en het aantal parkeerplaatsen omhoog zullen gaan. De verhoudingen tussen de verschillende financieringscategorieën in de wijk blijft gelijk.

Door het vervallen van het studentenblok ontstaat een grotere groene driehoekige ruimte in de oksel van de Prins Clausburg. Deze ruimte biedt kansen om een goede voetgangersverbinding te maken tussen Groenewoud en de dijk. Deze groene ruimte wordt begeleid door een nieuw appartementengebouw dat de westelijke begrenzing hiervan vormt. Het vervallen uitgeefbare gebied van de studentenplot is hiervoor toegevoegd aan het blok 4.

In de variant benutten we ook de al beschikbare ruimte uit de randvoorwaardenkaart van blok 2. In de oorspronkelijke verkaveling kwamen hier alleen zorgwoningen. In de variant komt hier een combinatie van sociale zorgwoningen en middeldure appartementen.



basisverkaveling met studentenwoningen



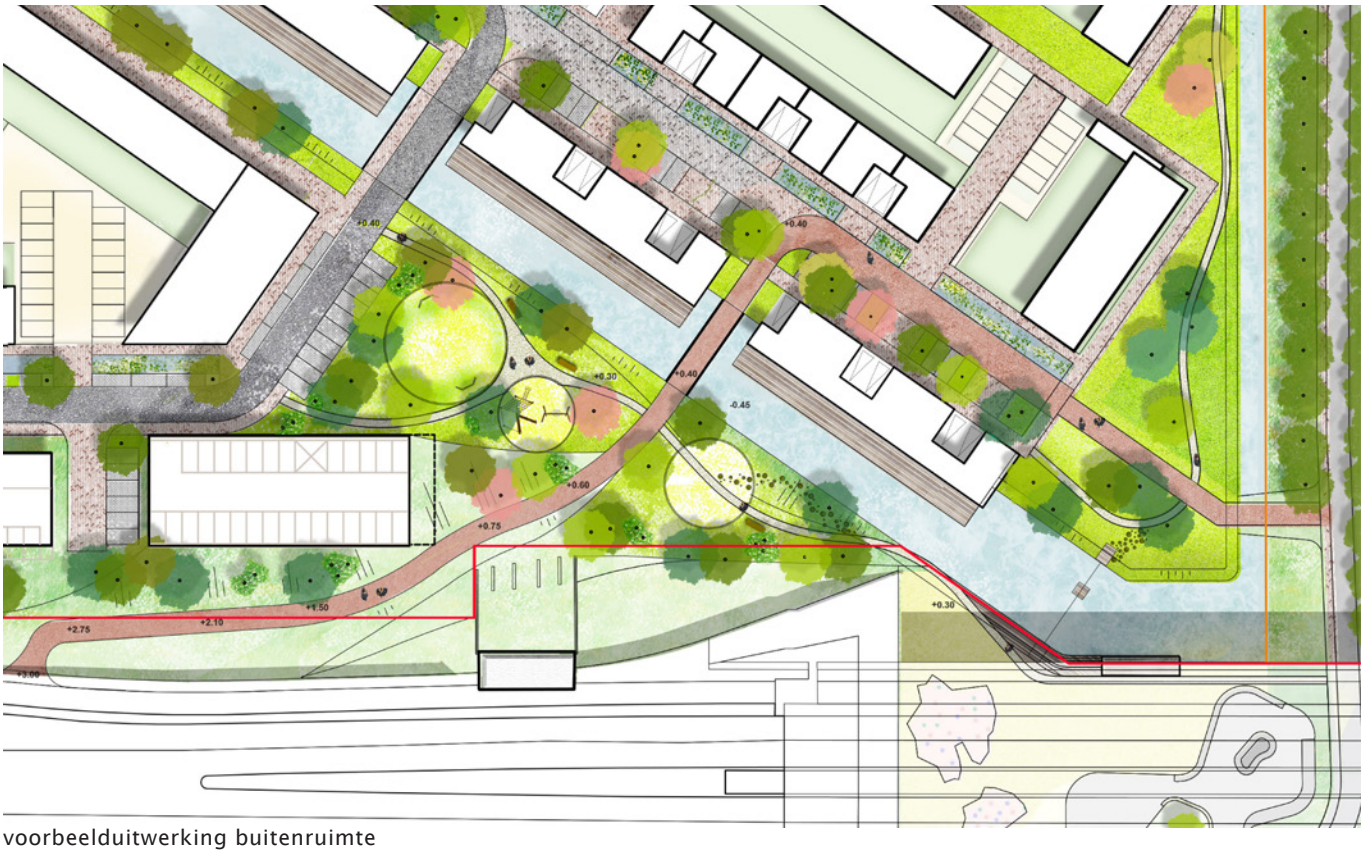
variant basisverkaveling zonder studentenwoningen

In overleg met de supervisor is gesproken over aanpassingen in de rand langs de Bevrijdingslaan en de verschuiving binnen blok 4. De bebouwing aan de Bevrijdingslaan heeft een bijzondere rol in het plan, de twee kopgebouwen krijgen architectonische accenten. Het is daarom niet wenselijk om deze geheel in de sociale sector uit te voeren omdat de te verwachten bouwkosten hoger zullen zijn. De overstekende kop van het blok is belangrijk gezien de ruimtelijke impact. In de variant is daarom gekozen voor een gecombineerd blok 1A, van middelduur en sociaal, met een verhoging van 1 bouwlaag over de gehele rand langs de Bevrijdingslaan.

In de alternatieve verkaveling is blok 4 verbreed om een goede kop op de driehoekige groenruimte te kunnen maken. Waar in de oorspronkelijke verkaveling hier 100% grondgebonden woningen zijn is in het alternatief gekozen voor een combinatie van grondgebonden woningen en een appartementengebouw, geheel in de sociale sector.

De supervisor heeft mee gegeven dat door het vervallen van het studentenblok de begrenzing van de driehoekige buitenruimte een aandachtspunt is. Dit is in de oorspronkelijke verkaveling een ruimte omsloten door gebouwen en door het vervallen van het studentenblok is de ruimte minder omsloten. De ruimte loopt weg in het talud van de brug. Dit in combinatie met de doorkruising van het fietspad kan een risico opleveren dat deze plek te ongedefinieerd wordt en teveel opgedeeld. Dit is een aandachtspunt bij de uitwerking van de buitenruimte.

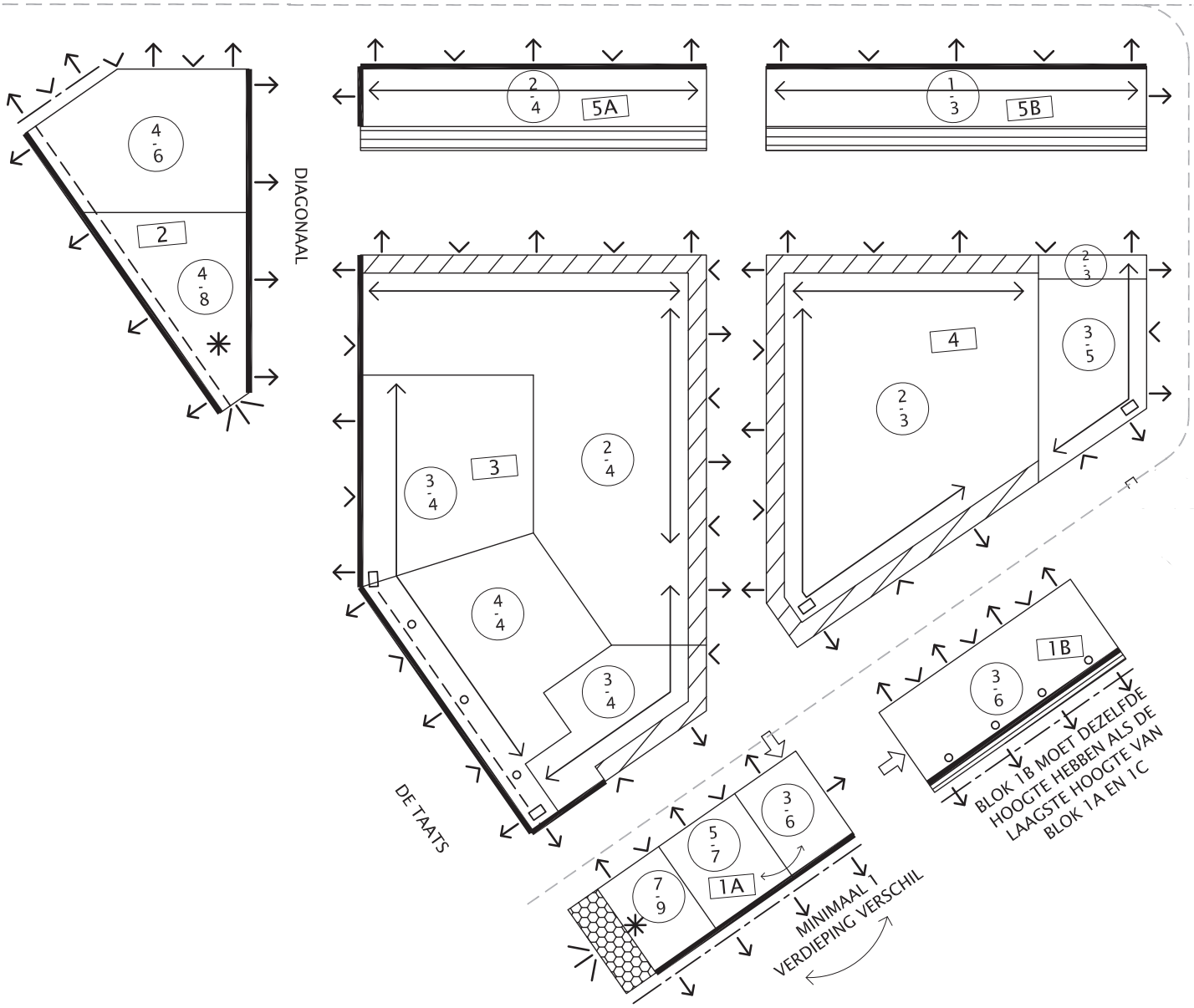
Naar aanleiding van het gesprek met de supervisor is verder ontworpen aan de buitenruimte van deze variant, er is een voorbeelduitwerking gemaakt. Dit om aan te tonen dat de bovengenoemde risico's oplosbaar zijn in een inrichtingsplan.



voorbeelduitwerking buitenruimte

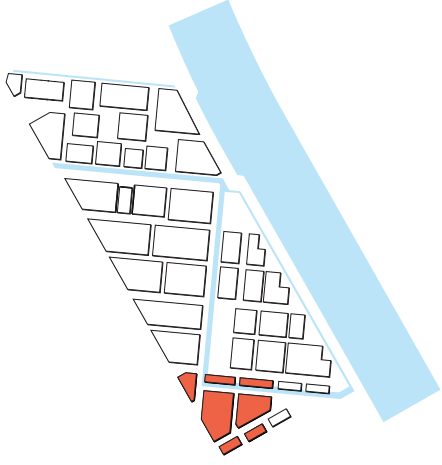
Toelichting op de voorbeelduitwerking:
Een informele route loopt door de groen-blauwe hoofdstructuren van de wijk: de diagonaal en de kanaaldijk. De route leidt voetgangers rondom de wijk, waar een aantal verblijfsplekken aan gekoppeld zijn als 'parels aan een ketting'. Eén van deze parels is de groene plek in de Pyloonbuurt. Het wandelpad wordt verbonden met de nieuwe ruimte onder de Prins Clausbrug. Ter plaatse kan een vlondertrap aan het water worden gemaakt, met een trekpontje naar de overkant. Hier is mooi uitzicht op de dijk en de groenzone hiernaast.
Het fietspad vanaf de Bevrijdingslaan loopt met een flauw talud de wijk in. De helling wordt landschappelijk ingepast en loopt flauw af. Het fietspad is tijdig op maaiveld-niveau zodat er geen knip ontstaat. Op de open plekken tussen de slingerpaden kunnen diverse sport- en speelfuncties worden ingepast (in afstemming met het spelen in de rest van de wijk). De open plekken kunnen ook worden ingevuld als een collectieve tuin of een leuke ontmoetingsplek. De plek wordt omsloten met mooie diverse parkbomen waardoor er een beschut gevoel ontstaat.

Pyloonbuurt zuid/west variant

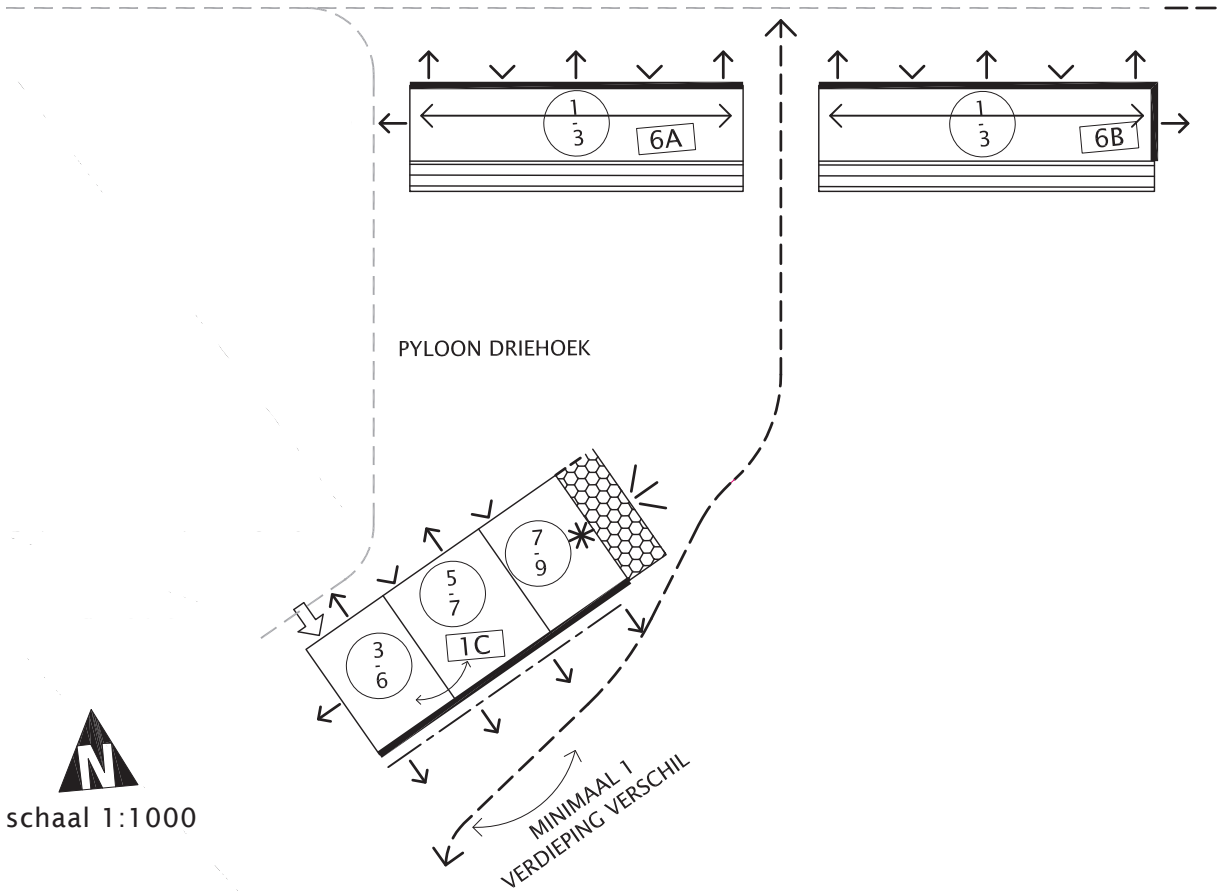


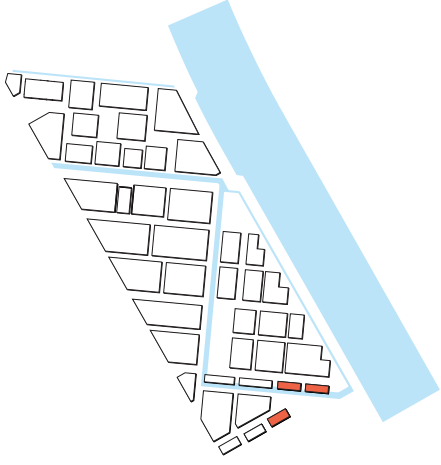
N

schaal 1:1000



Pyloonbuurt zuid/oost variant





Bijlage 2 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Inhoud

A. Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving 1
B. Verklaring van de afkortingen en tekens.....2

A. Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

OMSCHRIJVING	SBI-CODE 2008	nr	SBI-CODE 1993	CATEGORIE
Ambachtelijke voedselbereiding				
Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	1052	2	1552	**B1**
Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg meel/week	1071	1	1581	**B1**
Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	10821	0	1584	
– cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	10821	3	1584	**B1**
– suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	10821	6	1584	**B1**
Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	1102 t/m 1104		1593 t/m 1595	**B1**
Ambachtelijke bierbrouwerij				**B2**
Ambachtelijke koffiebranderij				**B2**
Ateliers en werkplaatsen				
Vervaardiging van textielwaren	139		174, 175	**B2**
Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	139, 143		176, 177	**B2**
Vervaardiging kleding van leer, schoenmaker	141		181	**B2**
Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	162	1	203, 204, 205	**B2**
Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	162902		205	**B1**
Glasbewerkingsbedrijven	231		2615	**B2**
Aardewerkfabrieken met vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	232, 234	1	262, 263	**B1**
Natuursteenbewerkingsbedrijven:	237	0	267	
- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	237	2	267	**B2**
Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	2391		2681	**B2**
Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	255, 331	B1	284	**B2**
Kleinschalige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	2562, 3311	1a	2852	**B2**
Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	26, 28, 33	A	30	**B1**
Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	26, 32, 33	A	33	**B1**
Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	9524	2	361	**A**
Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	321		362	**B1**
Muziekinstrumentenfabrieken	322		363	**B1**
Sociale werkvoorziening	32991		3663.1	**B1**
Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	41, 42, 43	3	45	**B1**
Autobeklederijen	45204	B	5020.4	**A**

Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	952		527	**A**
Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	451, 452, 454		501, 502, 504	**B1**
Grafische bedrijven				
Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	18129		2222.6	**B1**
Grafische afwerking	1814	A	2223	**A**
Binderijen	1814	B	2223	**B1**
Grafische reproductie en zetten	1813		2224	**B1**
Overige grafische activiteiten	1814		2225	**B1**
Reproductiebedrijven opgenomen media	182		223	**A**
Nutsvoorzieningen en -bedrijven				
Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen < 10 MVA	35	C1	40	**B1**
Gasdistributiebedrijven: - reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	35	D3	40	**A**
- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	35	D4	40	**B1**
Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt - blokverwarming	35	E2	40	**B1**
Waterdistributiebedrijven met pompvermogen < 1 MW	36	B1	41	**B1**
Vervoer en leveringen over land				
Taxibedrijven	493		6022	**B1**
Post- bezorg- en koeriersdiensten	531, 532		641	**C**
Catering				**C**
Overige bedrijven				
Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	62	A	72	**A**
Plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	016	4	014	**B1**

B. Verklaring van de afkortingen en tekens

-	niet van toepassing of niet relevant	o.c.	opslagcapaciteit
<	kleiner dan	p.c.	productiecapaciteit
>	groter	p.o.	productieoppervlak
=	gelijk aan	b.o.	bedrijfsoppervlak
cat.	categorie	v.c.	verwerkingscapaciteit
e.d.	en dergelijke	u	uur
kl.	klasse	d	dag
n.e.g.	niet elders vermeld	w	week
		j	jaar

Bijlage 3 Lijst van horeca-activiteiten

Lijst van Horeca-activiteiten

De horeca categorieën en de hinderprofielen naar hun invloed op het woon- en leefklimaat.

Type	Globale beschrijving activiteiten	Hinderprofiel
Lichte horeca (Categorie D2)	Daghoreca waarbij de bedrijfsactiviteit is gericht op het al dan niet ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken en is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt.
Lichte horeca plus (Categorie D3)	Dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse, waarbij de sluitingstijd om 23.00 uur is.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt. Doordat deze een uur later sluit dan de normale lichte horeca (D2) is de overlast groter dan normale lichte horeca.
Middelzware horeca (Categorie D1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden, en serveren van dranken en kleine consumpties voor consumptie ter plaatse. Geen activiteiten na restauranttijden*.	**Enige hinder verwacht** Enige hinder door piek van komende bezoekers aan het begin van de avond. Gaande bezoekers vertrekken in het algemeen gespreid aan het eind van de avond.
Snelle horeca (Categorie C)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide kleine etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. Geen actieve bediening aan tafel, het eten kan snel bereid worden en de gast verblijft gemiddeld 30 minuten in deze horecagelegenheid.	**Hinder verwacht** Hinder door hoge frequentie van komende en gaande gasten en klanten (afhaal) inclusief verkeers- en parkeerbewegingen. Buiten het centrum en doorgaande wegen neemt overlast in de nacht af door lagere frequentie van bezoekers.
Zware horeca (Categorie B)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Mogelijkheid tot dansen in het weekend.	**Hinder verwacht** Hinder door hogere frequentie van komende en gaande bezoekers, ook 's nachts. Door consumptie van alcohol kan overlast hoger zijn dan snelle horeca.
Grootschalige zware horeca (Categorie A2)	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief verkeersbewegingen en (fiets)parkeren met veel dynamiek, ook de nachtelijke uren.
Grootschalige zware horeca (Categorie A1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief (fiets)parkeren met veel dynamiek, vooral in de nachtelijke uren.

* Met uitzondering van eventuele vergunde vrijstelling voor Vermaakjes (zie toelichting).

Toelichting bij de Lijst van horeca-activiteiten

Waterpijpen (shisha)

In toenemende mate wordt er in horeca-inrichtingen gelegenheid geboden om waterpijp te roken. Voor sommige horecaondernemingen is dit een zelfstandige en/of de belangrijkste activiteit geworden. Omdat de aanloop van bezoekers op dergelijke inrichtingen effect heeft op het woon- en leefklimaat, kan deze activiteit alleen onder categorie Zware Horeca (B) worden uitgevoerd en valt deze niet onder een eventuele vergunde vrijstelling voor vermaak.
Specifiek aandachtspunt bij het roken van waterpijp verdient de ventilatie van de ruimte in verband met het ontstaan van koolmonoxide (CO) als gevolg van de onvolledige verbranding van de kooltjes.

Beperkte extra activiteiten voor restaurants met aandacht voor de buurt ('Vermaakjes')

Het komt voor dat restauranthouders speciale activiteiten willen organiseren, die verder gaan dan het verstrekken van eten en drinken. Bijvoorbeeld door het aanbieden van entertainmentactiviteiten, zoals een optreden van een muziekgroep of een DJ. Hiervoor is ruimte voor ondernemers in de middelzware horeca, zonder dat het woon- en leefklimaat hierdoor wordt aangetast. Soms zal dit moeten worden aangetoond met een akoestisch onderzoek. Ondernemers die actief rekening houden met hun omgeving en waarvan geen klachten van bekend zijn, komen voor deze mogelijkheid in aanmerking. Om dit te waarborgen gelden de volgende randvoorwaarden:

1. In beginsel kan er voor 4 dagen per jaar een vergunning voor vermaak activiteiten worden gegeven.
2. Deze vergunning moet vooraf worden aangevraagd. Bij de aanvraag dient een plan te worden ingediend, waarin wordt aangegeven:
    a. Voor welke dag(en) deze vergunning wordt aangevraagd.
    b. Dat er met de buurt is gecommuniceerd en op welke wijze dit is gebeurd. De buurt betreft in ieder geval: de drie naastgelegen panden aan beide zijden van het horecabedrijf, de direct aansluitende achtergelegen panden en het direct aan de voorzijde gelegen pand en de drie panden aan weerszijde daarvan, tenzij de afstand meer is dan 50 meter.
    c. Op welke wijze de buurt op de dag zelf direct contact kan opnemen met de aanvrager en/of leidinggevende over mogelijke overlast.
    d. Dat er tegelijkertijd of binnen een te korte periode binnen een buurt niet dusdanig veel vergunningen worden verleend, waardoor de woon- en leefbaarheid wordt aangetast.

Bij aangeven van overlast door omwonenden kan de vergunning worden ingetrokken. De vergunning betreft nadrukkelijk een mogelijkheid voor het uitvoeren van extra activiteiten en niet voor overschrijding van de geluidsnormen. Voor dit laatste kan ook nu al voor twee keer per jaar een aparte vergunning worden aangevraagd.

Additionele Horeca

Bij additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan. Deze additionele activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de afzonderlijke functie 'horeca' geschaard, maar gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling (sociaal-culturele/culturele/maatschappelijke/ sport/recreatieve doeleinden). Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen en sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke. Bij additionele horeca gaat het erom dat:

1. De uitstraling van deze horeca moet passen bij de hoofdfunctie. Passend betekent dat deze horeca hoort bij de hoofdfunctie en open is tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie. Daarbij is het niet toegestaan dat de additionele horecaruimte wordt verhuurd of anderszins in gebruik wordt gegeven aan derden ten behoeve van feesten en andere partijen.

2. De horecagelegenheid moet ondergeschikt zijn aan en aanvullend zijn op de hoofdfunctie en moet de hoofdfunctie ondersteunen. Aanvullend wil zeggen dat de additionele horeca de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of completeert. Ondergeschikt betekent dat er duidelijk sprake is van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie als absoluut maximum geldt. Dit maximum geldt voor kleinschalige functies; voor grootschalige functies kan door de gemeente een maximumomvang in m^2 worden vastgesteld. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, qua vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting.
3. De horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk is los van de hoofdfunctie. Wanneer er sprake is van zelfstandige toegankelijkheid of van uitoefening los van de hoofdfunctie is er geen directe relatie meer met de hoofdfunctie, maar gaat het om zelfstandige horeca-activiteiten. Deze vallen dan onder één van de horecacategorieën.

In een algemene regel is in bestemmingsplannen geregeld bij welke functies additionele horeca is toegestaan en welke voorwaarden daarbij gelden.
Zo is duidelijk dat er bij die functies kantines, bedrijfsrestaurants en dergelijke zijn toegestaan. Als voldaan wordt aan de criteria, past deze vorm van horeca binnen de hoofdfunctie.

Detailhandel met ondersteunende horeca

In de detailhandel is er een groeiende behoefte aan mengmogelijkheden van allerlei functies en ondersteunende horeca. Vooral bij ondernemers die vanuit een bijzonder of onderscheidend winkelconcept willen ondernemen. Dat is van belang voor de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de detailhandelsstructuur, die door onder meer internetverkoop sterk onder druk staat. Het is belangrijk te vermelden dat de Drank en Horecawet detailhandel met alcohol uitsluit.
Ondergeschikte horeca is toegestaan onder de volgende randvoorwaarden:

1. De horeca is ondergeschikt aan de andere verkopen. De winkel is de belangrijkste activiteit – ook qua omzet – en de horeca-activiteit is bijzaak.
2. De winkelbestemming verandert niet; het ziet er bijvoorbeeld niet uit als een cafetaria. De winkel wordt ook niet verhuurd voor feesten, partijen enzovoorts.
3. De horecaruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m^2) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m^2 tot 1000 m^2) van het netto vloeroppervlak van de winkel in beslag. Tot het netto vloeroppervlak wordt het deel van de winkel gerekend, dat voor het publiek toegankelijk is. Ruimten voor opslag, privégebruik, toiletten of buitenruimten tellen niet mee. De ruimte achter de toonbank valt niet onder de winkelruimte.
4. De horecaruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van de winkel. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
5. Het horecagedeelte in de winkel moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie – binnen één winkelpand – waarbij het horecagedeelte is opgedeeld in verschillende horecahoekjes – is niet toegestaan.
6. Er mag geen reclame voor het horecagedeelte worden gemaakt. Dit betekent geen posters met bijvoorbeeld 'Broodje bal' of 'Turkse pizza' op het raam, geen reclamebord op straat en geen vermelding op maaltijdbezorgsites.
7. De regelgeving voor winkeltijden is leidend. Er vindt geen verkoop plaats (inclusief bezorgen) buiten de normale winkeltijden. De horecagelegenheid in de winkel mag niet langer open zijn dan de winkel.
8. De winkel en de horeca-activiteit worden door dezelfde ondernemer geëxploiteerd.
9. Er is geen geluidsoverlast. Alleen zachte achtergrondmuziek is toegestaan. Livemuziek is verboden.
10. Er moet een toilet voor bezoekers aanwezig zijn.

11. Het Activiteitenbesluit milieubeheer is van toepassing. Zo is bijvoorbeeld een goede afzuiginstallatie nodig voor het bakken, en bij gebruik van bestek en servies dat moet worden afgewassen, is een vetafscheider vereist.
12. Voor winkels boven de 1.000 m² bvo geldt dat een ondersteunende horecafunctie kan worden toegestaan op maximaal 20% van het bebouwd oppervlak.

Ondersteunende verkoop in horecazaken

Naast een sterkere detailhandelsstructuur door ondersteunende horeca in winkels, kan het voorzieningenniveau ook stijgen door ondersteunende verkoop in horecabedrijven toe te staan. Op deze manier ontstaat een gelijk speelveld voor detailhandel en horeca. De Drank en Horecawet sluit verkoop in combinatie met het schenken van alcohol uit.
Ondersteunende verkoop in horecazaken is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

1. De verkoopruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m²) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m² tot 1.000 m²) van het netto vloeroppervlak van het horecabedrijf in beslag.
2. Geen ter plaatse en vers bereide etenswaren (dus geen afhaalzaakfunctie).
3. De winkelruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
4. Het winkelgedeelte in het horecabedrijf moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie, waarbij het winkelgedeelte is opgedeeld in verschillende hoekjes, is niet toegestaan.
5. Er mag geen reclame voor het winkelgedeelte worden gemaakt.

Afhaalzaken

Afhaalzaken – zonder horeca – zijn een bijzondere vorm van detailhandel. In die zin vallen ze buiten de scoop van het horecakader. Door gebleken kans op hinder zoals afval en parkeerproblemen – is hier wel een exploitatievergunning voor nodig. Van de in de lijst opgenomen horecacategorieën kennen alleen snelle horeca (C) en lichte horeca (D2) afhaalmogelijkheden. Vanwege de kans op overlast zoals afval, zijn gevelbankjes bij afhaalzaken niet toegestaan.

Bijlage 4 Beleidsregel parkeernormen auto 2021

Gemeente Utrecht

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Utrecht

Nr. 471553

23 december 2021

Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht

Burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht,

Gelet op de artikelen 4:81, eerste lid, 4:83 en 1:3, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 3.1.2. lid 2 onder a van het Besluit ruimtelijke ordening;

Overwegende dat:
- Zij op grond van artikel 2.4 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bevoegd zijn tot beslissen op de aanvraag om een omgevingsvergunning.
- De gemeenteraad op 25 november de module Parkeernormen heeft vastgesteld, waarin de beleidskaders voor toepassing van de parkeernormen zijn vastgesteld.
- Het college deze beleidsregel hanteert bij de beoordeling van de benodigde hoeveelheid autoparkeerplaatsen bij (bouw)ontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is.

Besluiten vast te stellen de volgende Beleidsregel parkeernormen auto 2021.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Definities
1. Bouwontwikkeling: het bouwplan, de bouwplannen of de gebruikswijziging waarvoor een aanvrager een omgevingsvergunning aanvraagt.
2. Ruimtelijke ontwikkeling: alle ontwikkelingen waar een nieuw bestemmingsplan of aanpassing of afwijking van het bestemmingsplan nodig is, waarbij vierkante meters bebouwing of onbebouwde ruimte wordt toegevoegd, in gebruik wordt genomen of anders wordt gebruikt.
3. Parkeernormentabel: tabel in bijlage Parkeernormentabellen bij deze beleidsregel met daarin de parkeernormen auto per gebied en per functie.
4. CROW: kennisplatform voor infrastructuur, openbare ruimte, en verkeer en vervoer.
5. Parkeernormen: de normen uit de bijlage Parkeernormentabellen bij deze beleidsregel die de basis vormen voor de berekening van de capaciteitseis en parkeereis autoparkeren.
6. Zone A1, A2, etc. : de parkeerzones in de gemeente Utrecht waarvoor eigen parkeernormen of tarieven gelden zoals aangegeven in de parkeernormentabel.
7. Mobiliteitshub: locatie buiten de openbare ruimte waar minimaal drie soorten deelvervoer worden aangeboden door commerciële aanbieders.

Artikel 2 Doel
Deze beleidsregel heeft tot doel om de parkeereis voor de auto te bepalen bij bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Op basis van de beleidsregel wordt bepaald hoeveel autoparkeerplaatsen moeten of mogen worden gerealiseerd, en waar en hoe deze autoparkeerplaatsen worden aangelegd. Daarnaast kan met behulp van deze beleidsregel de hoeveelheid parkeerplaatsen van een Ruimtelijke ontwikkeling worden onderbouwd.

Vanwege de goede ruimtelijke ordening moet bij bouwontwikkelingen ‘voldoende parkeergelegenheid’ worden geboden. In het gemeentelijke mobiliteitsbeleid wordt ingezet op het beperken van autoverkeer om de stad bereikbaar te houden terwijl de stad groeit, daarom wordt in (toekomstig) betaald parkeergebied de mogelijkheid om bij bouwontwikkelingen op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen beperkt, en moeten daar mobiliteitsalternatieven worden geboden om de locatie bereikbaar te houden.

Artikel 3 Afbakening
Deze beleidsregel is van toepassing bij het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder a en c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Hoofdstuk 2 Capaciteitseis autoparkeren

Artikel 4 Hoofdregel capaciteitseis parkeren

1. Bouwontwikkelingen moeten voldoen aan de capaciteitseis parkeren en voorzien daarmee in voldoende parkeergelegenheid voor de auto.
2. De capaciteitseis parkeren bij een bouwontwikkeling is de optelsom van de capaciteitseisen van de afzonderlijke functies en wordt berekend door de omvang en de bijbehorende parkeernorm, zoals opgenomen in de tabel Parkeernormen Auto in bijlage Parkeernormentabellen met elkaar te vermenigvuldigen. De parkeernormen zijn afhankelijk van de locatie. De parkeernormen zijn zowel de maximumnorm als de minimumnorm.
3. Als de tabel Parkeernormen Auto voor een bepaalde functie geen parkeernorm bevat dan bepaalt het college deze norm aan de hand van het parkeerkencijfer voor een vergelijkbare functie van het CROW, praktijkervaring of expert judgement.

Artikel 5 Capaciteitseis parkeren en parkeereis

1. Bij een bouwontwikkeling geldt als uitgangspunt dat alleen hoeft te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte die deze veroorzaakt: de parkeereis.
2. Bij nieuwbouw is de capaciteitseis de parkeereis.
3. Bij sloop/nieuwbouw of gebruikswijziging is de parkeereis de capaciteitseis van de nieuwe bouwontwikkeling minus de capaciteitseis van de bestaande bouw, plus het aantal parkeerplaatsen dat wordt opgeheven in het kader van de bouwontwikkeling.
4. De capaciteitseis bestaande bouw wordt berekend op basis van de laatste legale functie van die bestaande bouw, vermenigvuldigd met de geldende parkeernorm zoals opgenomen in de tabel Parkeernormen Auto in bijlage Parkeernormentabellen.
5. Bij de berekening als bedoeld onder c. wordt de capaciteitseis van de bestaande bouw zoveel mogelijk in mindering gebracht op het aantal bezoekersplekken en daarna pas van het resterende deel van de parkeereis nieuwbouw,
6. Er geldt alleen een capaciteitseis bestaande bouw als bedoeld onder c. en d. wanneer bij de start van de ontwikkeling de laatste legale functie nog bestaat of niet langer dan 7 jaar geleden is beëindigd. Als start van de ontwikkeling geldt het moment van vaststellen van het startdocument voor de nieuwe ontwikkeling door het college of, indien er geen startdocument is vastgesteld, het moment van het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning.
7. In afwijking van het gestelde onder d. wordt voor de berekening van de capaciteitseis van de bestaande bouw in B2 en C gebied de geldende parkeernorm voor woningen verhoogd met 0,2 per woning en voor niet-woonfuncties met 1,0 per 100m2.
8. Het college kan medewerking weigeren aan bestemmingsplanwijziging voor een plan waar op basis van lid c. van dit artikel weinig of geen extra parkeerplaatsen worden aangelegd in een gebied met bestaande parkeeroverlast of hoge parkeerdruk, als de parkeerdruk als gevolg van het plan significant toeneemt. Indien dat het geval is kan de parkeereis van dit plan, op verzoek van de aanvrager, worden verhoogd tot maximaal de capaciteitseis.
9. In afwijking van d. geldt bij herontwikkeling binnen tien jaar na ingebruikname dat het aantal parkeerplaatsen dat wordt toegerekend aan de bestaande situatie niet hoger is dan bij de oorspronkelijke ontwikkeling.
10. Wanneer de capaciteitseis van de bestaande bouw hoger is dan de capaciteitseis van de nieuwbouw dan heeft het de voorkeur dat het eventuele overschot aan parkeerplaatsen wordt opgeheven.
11. De parkeernorm bij basisonderwijs is exclusief Kiss & Ride. Het uitgangspunt is dat we niet voorzien in Kiss & Ride-plekken, tenzij dat gezien de aard van het onderwijs wenselijk is en er geen beschikbare parkeerplaatsen zijn in de omgeving. Bij berekening van het aantal Kiss & Ride-plekken passen we de rekenmethode van het CROW toe.

Artikel 6 Beperken parkeren op eigen terrein

1. Voor de parkeereis auto van een bouwontwikkeling geldt per gebied een maximumpercentage dat in de vorm van reguliere autoparkeerplaatsen op eigen terrein mag worden aangelegd. De percentages staan in onderstaande tabel:

A1	A2	B1	B2	C
0%	50%	75%	100%	100%

2. Van de in dit artikel bepaalde percentages mag worden afgeweken als het in een specifieke situatie onevenredig bezwarend is om hieraan vast te houden.

Artikel 7 Mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis

1. Met inachtneming van het bepaalde in artikel 6 mag op onderstaande wijze worden afgeweken van de parkeereis autoparkeerplaatsen als aan de realisatie-eisen en beschikbaarheids- en geschiktheidseisen uit hoofdstuk 3 en 4 wordt voldaan Alle percentages van onderstaande afwijkingsmogelijkheden (Aw) worden berekend ten opzichte van de totale parkeereis, tenzij anders vermeld.
   a. Aw1 Voor bouwontwikkelingen tot 1500 m2, het percentage dat niet hoeft te worden gerealiseerd in A1 en A2: 100%, in B1: 100% van aandeel bezoek, in B2 en C: 0%.
   b. Aw2 Percentage van de parkeereis dat mag worden omgezet in extra fietsparkeerplekken. Hierbij geldt dat 1 autoparkeerplaats wordt vervangen door 1,5 fietsparkeerplek of 1 plek voor bijzondere voertuigen zoals een bakfiets. In A1: 30%, A2: 20%, B1: 15%, B2 en C: 0% .
   c. Aw3 Percentage van de parkeereis minus het bezoekersdeel van woningen en bedrijven dat niet hoeft te worden aangelegd omdat gebruik kan worden gemaakt van een bestaande of geplande gemeentelijke of door de gemeente erkende mobiliteitshub binnen loopafstand van de bouwontwikkeling (alleen binnen bereik/invloedsgebied mobiliteitshub) of mag worden omgezet in deelautoplekken met deelauto's. Hierbij geldt dat 4 autoparkeerplaatsen worden vervangen door 1 autodeelplek. In A1 en A2: 100%, in B1: 25% tot 50%, in B2: 10% - maximaal 5, in C: 0%.
   d. Aw4 Percentage dat in totaal mag worden omgezet in parkeren buiten eigen terrein binnen loopafstand in een bestaande gemeentelijke of particuliere garage. In A1 en A2: 50%, in B1, B2 en C: 100%.
   e. Aw5 Percentage dat in totaal mag worden omgezet in parkeren buiten eigen terrein op grote afstand (POA), alleen binnen bereik/invloedsgebied P+R. In A1 en A2: 80%, B1: 0% tot 20%, B2 en C: 0%.
   f. Aw6 Percentage van de parkeereis dat in totaal mag worden omgezet in parkeren buiten eigen terrein binnen loopafstand op de openbare weg. In A1: 0%, A2: 20% - maximaal 5, B1, B2, C: 50% tot 100%.
   g. Aw7 In afwijking van het gestelde in artikel 4b. is het toegestaan om maximaal 5% meer parkeerplaatsen aan te leggen dan het op basis van artikel 4b. berekende aantal, als dat ontwerptechnisch noodzakelijk is, met een maximum van 5 parkeerplaatsen. In alle zones: 5% - maximaal 5.
   h. Aw8 Bij dubbelgebruik van parkeerruimte kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld, mits dit onderbouwd wordt met een parkeerbalans op basis van de tabel in de bijlage Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeren.

2. de toepasbaarheid van de afwijkingsmogelijkheden 2 tot en met 8 uit dit artikel wordt onderbouwd met een ingevuld "mobiliteitsbeheerplan" als bedoeld in artikel 14.
3. In aanvulling op het gestelde onder a. Aw 3 mag voor studentenwoningen maximaal 25% van de parkeereis worden omgezet in deelautoplekken met deelauto, met een maximum van 5 per bouwontwikkeling.
4. In zeer bijzondere gevallen kan het college toestaan om af te wijken van de standaardparkeernorm voor een functie wanneer evident is dat deze parkeernorm in een specifiek geval te hoog is.
5. Combinaties van afwijkingsmogelijkheden onder a. zijn mogelijk, waarbij geldt dat combinaties van Aw 1,2,3 en 5 mogelijk zijn tot in totaal opgeteld maximaal 100 procent van de parkeereis.
6. Buiten betaald parkeergebied kan worden afgeweken van de autoparkeernorm voor kantoren en restaurants op basis van een onderbouwing waaruit blijkt dat de standaardparkeernorm in een specifieke situatie voor een tekort aan parkeerplaatsen zorgt. De op die manier onderbouwde maatwerkparkeereis mag in dat geval niet hoger zijn dan twee keer de standaardparkeereis.
7. De mogelijkheid van dubbelgebruik kan worden beoordeeld nadat is bepaald welke afwijkingsmogelijkheden worden toegepast.

Artikel 8 Maatwerklocaties

1. In Utrecht zijn in november 2021 de volgende gebieden aangewezen als maatwerklocatie:
   a. De gemengde woon/werkgebieden: het centrumgebied (zone A1: binnenstad en stationsgebied inclusief Beurskwartier), Papendorp, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Sciencepark (De Uithof).
   b. De binnenstedelijke ontwikkelgebieden Gerbrandy (Belastingkantoor), Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk, Cartesiusdriehoek en Werkspoorkwartier.

2. Op maatwerklocaties geldt bovenop de afwijkingsmogelijkheden van artikel 7 het volgende:

a. Er kan een maximumaantal verkeersbewegingen of parkeerplaatsen (parkeerplafond) worden opgelegd.
b. Het plangebied kan worden ontwikkeld met betaald parkeren als uitgangspunt. Er vindt geen voorafgaande draagvlakmeting plaats.
c. Uitgangspunt bij maatwerklocaties is dat er een eigen mobiliteitsconcept wordt ontwikkeld. Dit mobiliteitsconcept moet toekomstvast worden georganiseerd en langjarig worden gefinancierd.
d. In de omgeving van de onder a. genoemde maatwerklocaties of andere door de gemeenteraad aangewezen maatwerklocaties kan betaald parkeren worden ingevoerd als dit noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer van en naar het gebied te beperken. Dit moet worden aangetoond met een berekening van de uitwijkbewegingen die te verwachten zijn bij het niet invoeren van betaald parkeren in omliggende gebieden en de gevolgen daarvan op het (woningbouw-) programma.
e. Afwijking van de parkeereis in ruil voor realisatie van extra fietsparkeerplekken is mogelijk tot 20% in B1 en 40% in A1 of een A2-maatwerklocatie, indien dit wordt onderbouwd met een op deze ontwikkeling toegesneden passend fiets- en mobiliteits-concept.
f. Er kan als eis worden gesteld dat autoparkeerplaatsen zo veel mogelijk worden geconcentreerd in (liefst gebouwde) voorzieningen aan de rand van de ontwikkellocatie, nabij een stedelijke ontsluitingsweg.
g. In maatwerklocaties is het uitgangspunt dat geen gebruik gemaakt wordt van afwijking 7, parkeren op bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

3. Voor alle onder b. vermelde mogelijkheden geldt dat de geschiktheid van deze extra maatwerkmogelijkheden voor de ontwikkeling en bijbehorende doelgroepen moeten worden onderbouwd vanuit het mobiliteitsconcept waarmee op deze locatie ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt en dat dit concept moet worden geborgd in de besluitvorming.
4. Voor zover er voor een bouwontwikkeling geen raadsbesluit nodig is, informeert het college de raad minimaal twee weken voor geplande besluitvorming over toepassing van onder b. genoemde mogelijkheden, zodat de raadsleden kunnen vragen om commissiebespreking en bedenkingen naar voren kunnen brengen.

Artikel 9 Aanwijzen nieuwe maatwerklocaties

1. Artikel 8 van deze beleidsregel is van toepassing op nieuwe gebieden die door de gemeenteraad of het college als maatwerklocatie worden aangewezen.
2. Het college kan in de volgende situaties nieuwe maatwerklocaties aanwijzen:
   a. locaties die in betaald parkeergebied liggen (A of B1) op minimaal 500 meter van de grens met niet-betaald parkeergebied, waar de verkeersruimte beperkt is;
   b. bij ontwikkelingen die kleiner zijn dan 3000 m2 bvo, in zone A of zone B liggen of hier direct aan grenzen en aansluiten op betaald parkeergebied of op gebieden waarvan al is besloten dat er betaald parkeren wordt ingevoerd, als het op deze locaties noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer te beperken, en/of de ontwikkelaar kan onderbouwen waarom het toepassen van maatwerk noodzakelijk en verantwoord is.

3. Het college informeert de raad minimaal twee weken tevoren over een voorgenomen aanwijzing als bedoeld onder b, zodat de raadsleden kunnen vragen om commissiebespreking en bedenkingen naar voren kunnen brengen.

Hoofdstuk 3 Realisatie-eis

Artikel 10 Realisatie-eis autoparkeren

1. Parkeerplaatsen voor de auto worden op eigen terrein gerealiseerd.
2. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden zoveel mogelijk inpandig gerealiseerd.
3. Op grond van artikel 6 of 7 moet of mag worden afgeweken van de hoofdregel onder a. waarbij aan de hiervoor gestelde eisen over realisatie en beschikbaarheid uit hoofdstuk 3 en 4 van deze beleidsregel moet worden voldaan.
4. Op Aw 1 en Aw 4 t/m Aw 7 (artikel 7) is geen realisatie- eis van toepassing voor de aanvrager.
5. Alle parkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd hebben leidingdoorvoeren voor (elektrische) oplaadpunten.

6. Parkeerplaatsen die binnen loopafstand extra worden aangelegd en volledig worden betaald door de initiatiefnemer, worden gelijkgesteld met parkeerplaatsen op eigen terrein.
7. Minimaal 1 en minimaal 5 % van de te realiseren parkeerplaatsen moet geschikt te maken zijn om te gebruiken als gehandicaptenparkeerplaats.
8. Ten behoeve van de toetsing van de realisatie-eis worden alle parkeerplaatsen per doelgroep per specifieke functie en bijbehorende voorzieningen die in dit hoofdstuk worden genoemd aangegeven op een inrichtingstekening die onderdeel uitmaakt van de aanvraag omgevingsvergunning.

Artikel 11 Realisatie extra fietsparkeerplekken (Aw 2)

1. Het aantal op basis van artikel 7 Aw 2 aan te leggen extra fietsparkeerplekken wordt aantoonbaar extra aangelegd ten opzichte van het op basis van de Beleidsregel Fietsparkeernormen berekende aantal fietsparkeerplekken.
2. Voor een fietsparkeerplek die op grond van dit artikel wordt aangelegd is het uitgangspunt dat deze minimaal 75 centimeter breed en twee meter lang is en zich op eigen terrein bevindt.

Artikel 12 Realisatie deelautoplekken (Aw 3)

1. Het aantal op basis van artikel 7 Aw3 aan te leggen deelautoplekken wordt aangelegd op eigen terrein en. Deze plekken worden voorzien van een markering "deelauto".
2. In afwijking van het gestelde onder a. kan de gemeente het toestaan om (een deel van) de deelautoplekken op de openbare weg te realiseren als dit passend is en er geen aangewezen deelmobiliteitshub aanwezig is binnen 250 meter. Uitgangspunt is dat een deelautoplek wordt aangelegd op maximaal 250 meter vanaf een hoofduitgang van een bouwontwikkeling en altijd op een plek die eenvoudig bereikbaar is voor de doelgroep, waaronder voor omwonenden van de bouwontwikkeling
3. Bij een deelautoplek wordt een elektriciteitsvoorziening aangelegd zodat deze bruikbaar is voor elektrische deelauto's.
4. 50% van de deelautoplekken, met een maximum van 5 per bouwontwikkeling, mag worden ingericht als deelmobiliteitsplek, waar deelfietsen, deelbromfietsen en deelbakfietsen worden aangeboden. Per bouwplan worden niet meer deelmobiliteitsplekken dan deelautoplekken ingericht. Een deelmobiliteitsplek heeft een omvang van 12,5 m2.

Artikel 13 Realisatie-eis dubbelgebruik (Aw 8)

1. De parkeerplaatsen moeten zodanig worden aangelegd dat deze gebruikt kunnen worden door de beoogde doelgroepen (bewoners, werknemers en/of bezoekers) op grond waarvan het dubbelgebruik als bedoeld in artikel 7 is berekend.
2. Het onder a. gestelde geldt zowel voor parkeerruimte op eigen terrein als voor parkeerruimte die elders wordt gehuurd.
3. Het onder a en b gestelde geldt ook bij de toepassing van artikel 7a. Aw 4, 5 en 6 waarbij dubbelgebruik alleen wordt berekend over geclusterde parkeerplaatsen.

Hoofdstuk 4 Beschikbaarheidseis parkeren (gebruiksfase)

Artikel 14 Geschiktheid, duurzame beschikbaarheid, gebruik en communicatie

1. De aanvrager toont de duurzame en structurele beschikbaarheid van de parkeerplaatsen gedurende 10 jaar vanaf het moment van ingebruikname voor zijn bouwontwikkeling aan voor de verschillende doelgroepen (bewoners, werknemers en bezoekers) voor de tijdstippen dat deze nodig zijn conform bijlage 2 en vanaf het eerste moment van ingebruikname.
2. De aanvrager toont de geschiktheid en structurele beschikbaarheid van reguliere parkeerplaatsen, deelautoplekken met deelauto's, extra fietsparkeerplekken en bijbehorende voorzieningen aan gedurende 10 jaar, die nodig zijn voor onderbouwing van een afwijking van de parkeereis zoals beschreven in artikel 7.
3. Om te voldoen aan het gestelde onder a en b dient de aanvrager bij een aanvraag omgevingsvergunning als beschreven in artikel 7, een mobiliteitsbeheerplan in, waarin, indien van toepassing, de volgende punten worden beschreven of onderbouwd:

a. Hoeveel parkeerplaatsen er beschikbaar zijn voor de bouwontwikkeling, welke doelgroep in aanmerking komt voor een parkeerplaats en hoe de toewijzing/verdeling plaatsvindt, waarbij o.a. rekening wordt gehouden met gehandicaptenparkeerplaatsen;
b. Welke andere mobiliteitsvoorzieningen zoals deelauto's, extra fietsparkeerplekken, plekken voor bijzondere fietsen, specifieke OV-voorzieningen beschikbaar worden gesteld voor bewoners, bedrijven en bezoekers aan het gebied;
c. Waarom de gekozen afwijking(en) passend is/zijn voor deze bouwontwikkeling;
d. Hoe de uiteindelijke gebruiker, voorafgaand aan het afsluiten van een huurcontract of koopcontract, op de hoogte wordt gesteld dat hij niet in aanmerking komt voor een parkeervergunning en of hij en/of zijn bezoekers de mogelijkheid hebben om hun eigen auto te parkeren bij de bouwontwikkeling of binnen of buiten loopafstand daarvan;
e. Welke andere voertuigen gestald kunnen worden op parkeerplaatsen die niet in gebruik zijn voor autoparkeren.

4. Het onder c. beschreven mobiliteitsbeheerplan moet worden aangeleverd op een door of namens het college vastgesteld (digitaal) formulier.
5. Aanvrager overlegt bij zijn aanvraag omgevingsvergunning bewijsstukken waaruit blijkt dat de in dit hoofdstuk beschreven maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Onder andere wordt daarbij aangetoond dat hijzelf en zijn rechtsopvolger (toekomstige eigenaar) van de bouwontwikkeling verplicht zijn de beschreven maatregelen duurzaam en structureel uit te voeren en dat toekomstige bewoners en andere gebruikers van de bouwontwikkelingen hier duurzaam en structureel aanspraak op kunnen maken.

Artikel 15 Beschikbaarheid deelauto's (Aw3)

1. De aanvrager is ervoor verantwoordelijk dat op de basis van artikel 7 en 12 aan te leggen deelautoplekken deelauto's worden geplaatst en structureel en duurzaam worden geëxploiteerd.
2. In het mobiliteitsbeheerplan bij de aanvraag omgevingsvergunning waar gebruik gemaakt wordt van Aw3 dient de duurzame beschikbaarheid en bruikbaarheid van de deelauto's (of indien van toepassing deelfietsen, deelbromfietsen en deelbakfietsen) voor de beoogde doelgroep in samenhang met het stedelijke vervoerssysteem en smartmobility systeem te worden aangetoond waarbij o.a. dient te worden ingegaan op:
   a. de fasering van het plaatsen van voertuigen;
   b. bij grotere ontwikkelingen: de deelauto en zijn plek in het totale mobiliteitsconcept;
   c. de organisatie;
   d. het kwaliteitsniveau/serviceniveau en aanbod passend bij de doelgroep;
   e. aansluiting op aanbod op gebiedsniveau en stadsniveau;
   f. verstrekken monitoringsinformatie (indien deelauto's op de openbare weg worden geplaatst);
   g. het uitgangspunt dat deelvoertuigen zo veel mogelijk elektrisch zijn;
   h. hoe gebruik wordt gestimuleerd.

3. De onder a. en b. genoemde afspraken uit het mobiliteitsbeheerplan dienen met een kettingbeding te worden opgelegd aan de opvolgende eigenaar (VVE, belegger of corporatie of andere eigenaren).
4. Indien gebruik gemaakt wordt van een gemeentelijke deelmobiliteitshub kan voor een deel van de onderbouwing zoals benoemd onder b. en c. worden uitgegaan van de gemeentelijke uitgangspunten voor de betreffende hub.

Artikel 16 Parkeren op loopafstand in een garage (Aw 4)

1. De mogelijkheid om voor een bouwontwikkeling gebruik te maken van parkeerplaatsen buiten eigen terrein in een parkeergarage kan worden toegepast wanneer deze garage binnen loopafstand ligt, zoals in onderstaande tabel voor verschillende gebieden en verschillende doelgroepen is aangegeven.
   Zone wonen werken en bezoek
   A1 en A2 750 meter 1.000 meter
   B1 250 meter 500 meter
   B2 250 meter 500 meter
   C1 100 meter 250 meter
   C2 100 meter 250 meter
2. De onder a. genoemde loopafstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg vanaf een ingang van het pand tot aan de eerste parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening. De afstand kan worden bepaald met behulp van het programma Google Maps.

3. Met een hek of slagboom afgesloten particuliere parkeerplaatsen op maaiveld wordt gelijkgesteld met een garage.
4. Om gebruik te maken van de mogelijkheid om het parkeren op te lossen in een bestaande garage moet worden aangetoond dat deze parkeerplaatsen duurzaam en structureel beschikbaar zijn ten behoeve van de ontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is. Hiervoor moeten de volgende gegevens worden aangeleverd:
   a. Een overzicht van de eigenaar van de garage van het gebruik en de bezetting van de garage, waaruit blijkt dat de benodigde plekken aanwezig en beschikbaar zijn op de tijdstippen dat dit nodig is. Gebruik voor de nieuwe ontwikkeling is toegestaan tot een maximumbezetting van 90% is toegerekend.
   b. Een contract waaruit blijkt dat:
      i. de eigenaar van de garage de afgesproken hoeveelheid plekken beschikbaar stelt en beschikbaar houdt ten behoeve van de bouwontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is en
      ii. de aanvrager deze parkeerkeerplaatsen, voor zover het gaat om parkeerplaatsen voor bewoners en werkenden, op de relevante tijdstippen huurt of er een abonnement of parkeerrecht op heeft en
      iii. voor zover het gaat om een particuliere garage, opvolgende eigenaren van de bouwontwikkeling en van de parkeergarage beide gehouden zijn deze afspraken na te komen, bijvoorbeeld via een kwalitatieve verplichting of een verplichting jegens de gemeente.

5. Om gebruik te maken van de mogelijkheid om het parkeren op te lossen in een nieuw te bouwen garage buiten eigen terrein moet in plaats van bezettingscijfers een parkeerbalans gemaakt worden voor al het afgesproken gebruik, op basis van de tabel aanwezigheidspercentages dubbelgebruik auto- en fietsparkeren in bijlage 2. Hiervoor geldt een maximum van 100% benutting. Voor het overige geldt het gestelde onder a. t/m d.
6. Bij het bepalen of parkeerruimte structureel en duurzaam beschikbaar is hoeft alleen rekening te worden gehouden met het bestaande gebruik en met nieuwe parkeerbehoefte van concrete plannen.

Artikel 17 Parkeren op loopafstand op de openbare weg (Aw 6)

1. De mogelijkheid om voor een bouwontwikkeling gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen buiten eigen terrein op de openbare weg kan worden toegepast wanneer deze binnen loopafstand liggen zoals beschreven in artikel 16a.
2. Het is in principe onwenselijk dat voor nieuwbouwontwikkeling gebruik gemaakt wordt van bestaande parkeerplaatsen op de openbare weg gelet op het doel van de gemeente om de leefbaarheid in buurten te verbeteren, waardoor er minder ruimte is voor het parkeren van auto's. De aanvrager moet onderbouwen waarom het in een specifiek geval wel wenselijk en redelijk is dat voor het voldoen aan (een deel van) de parkeereis gebruik gemaakt wordt van de openbare weg, gelet op schaars beschikbare ruimte en andere belangen zoals groen, duurzaamheid, stedenbouwkundige en monumentale waarden en leefbaarheid.
3. Wanneer de parkeerbehoefte wordt opgelost op bestaande parkeerplaatsen op de openbare weg dan moet de duurzame en structurele beschikbaarheid worden aangetoond. Dit kan worden aangetoond door het huidige gebruik te meten. Blijkt hieruit een structurele onderbenutting in het parkeerrayon of, in het geval dat er geen betaald parkeren is, in de directe omgeving, op de maatgevende momenten voor de nieuwe ontwikkeling, dan is gebruik voor de nieuwe ontwikkeling toegestaan tot een maximumbezetting van 90%. Daarbij moet rekening worden gehouden met andere ontwikkelingen waarvan blijkens de gevolgde ruimtelijke procedure de oplossing van de parkeerbehoefte in hetzelfde gebied gepland is.

Hoofdstuk 5 Diversen

Artikel 18 Wijziging parkeereis, realisatie of beschikbaarheid

Het college kan op verzoek van de aanvrager of rechthebbende op een vergunning in de volgende gevallen medewerking verlenen aan aanpassing van de afspraken die zijn gemaakt en voorwaarden die zijn gesteld met het oog op parkeren en de realisatie en beschikbaarheid daarvan als bedoeld in hoofdstuk 3 en 4 van deze beleidsregel in de (aanvraag) omgevingsvergunning:

a. als de rechthebbende op de vergunning aantoont dat elders parkeerplaatsen duurzaam en structureel voor de ontwikkeling beschikbaar zijn om te voldoen aan de in de vergunning gestelde parkeereis.
b. als tussen het moment van afgifte omgevingsvergunning en ingebruikname van de bouwontwikkeling het parkeernormenbeleid van de gemeente is aangepast en de vergunninghouder op grond hiervan aantoont op een andere goede manier te voorzien in de parkeereis.
c. als wordt aangetoond dat het daadwerkelijke gebruik van de parkeerplaatsen door bewoners en andere gebruikers van de ontwikkeling substantieel lager is dan het aantal beschikbaar gehouden parkeerplaatsen. Dit is mogelijk vanaf het moment dat de bouwontwikkeling minimaal zes maanden in gebruik is genomen. Daarbij moet worden onderbouwd dat het lagere gebruik het gevolg is van een daadwerkelijk lagere behoefte aan parkeerplaatsen die kan worden aangetoond door o.a. informatie waaruit blijkt:
    i. dat de potentiële huurders en gebruikers afzien van het gebruik van de gereserveerde plaatsen en
    ii. dat de lage vraag naar parkeerplaatsen niet het gevolg is van een te hoge huurprijs, uitgaande van de normale gemiddelde huurprijs in het gebied en
    iii. waarom het gerechtvaardigd is om uit te gaan van het structurele karakter van het lagere gebruik.

d. als het niet mogelijk of wenselijk is om gebruik te (blijven) maken van de toegepaste afwijkingsmogelijkheden op de parkeereis uit artikel 7. Hierop kan een beroep worden gedaan vanaf het moment dat de bouwontwikkeling minimaal zes maanden in gebruik is genomen. Daarbij moet worden onderbouwd waarom de wijziging noodzakelijk of wenselijk en redelijk is door o.a. informatie waaruit blijkt:
    i. dat de potentiële huurders en gebruikers geen gebruik kunnen of willen maken van de aangeboden alternatieve mobiliteit;
    ii. dat de lage vraag naar alternatieve mobiliteit niet het gevolg is van een te hoge prijs die hiervoor betaald moet worden gelet op het door hen gewenste gebruik;
    iii. dat het gerechtvaardigd is om uit te gaan van het structurele karakter van het lagere gebruik van dit alternatieve mobiliteitsaanbod;
    iv. op welke andere wijze, uitgaand van het op dat moment geldende beleid, wordt voldaan aan de parkeereis waarbij als randvoorwaarde geldt dat het aantal reguliere particuliere parkeerplaatsen niet mag toenemen.

e. Bij wijziging van afspraken en voorwaarden over parkeren en afwijkingen in de omgevingsvergunning op basis van dit artikel moeten deze nieuwe afspraken opnieuw voldoen aan de relevante realisatie-eis en beschikbaarheidseis zoals gesteld in hoofdstuk 3 en 4 van deze beleidsregel.
f. Wanneer de wijziging onder e. uitsluitend een vermindering van het aantal beschikbare plekken of ingezette alternatieven inhoudt, dan worden er geen nieuwe eisen gesteld aan realisatie en beschikbaarheid.
g. Bij onderbouwing van de parkeereis van nieuwe ontwikkelingen op grond van artikel 16 mag rekening worden gehouden met de wijzigingen die op grond van dit artikel zijn onderbouwd.

Artikel 19 Gebiedsgerichte aanpak

Bij een gebiedsgerichte aanpak worden zowel bestaande als nieuwe parkeerplaatsen betrokken (eventueel verminderd met het aantal op te heffen parkeerplaatsen) bij de (her)berekening van de benodigde parkeercapaciteit en is het feitelijke gebruik van bestaande parkeerplaatsen niet leidend voor de berekening van de parkeerbehoefte. Deze aanpak maakt het mogelijk om van start tot einde van een gebiedsontwikkeling met een vaste parkeerbalans te werken op grond waarvan de parkeerbehoefte van nieuwe bouwplannen die in die ontwikkeling passen worden getoetst. Voorwaarden voor toepassing van deze benadering zijn:

a. Het gebied wordt aangemerkt als maatwerklocatie of ligt in betaald parkeergebied of er wordt of is betaald parkeren ingevoerd bij de start van de ontwikkeling.
b. Er is een mobiliteitshub in het gebied aanwezig of deze zal bij ingebruikname van het eerste deel van de ontwikkeling aanwezig zijn.
c. De bestaande parkeerbehoefte van de bij aanvang van de gebiedsgerichte aanpak in het gebied aanwezige functies wordt in overleg met de gebruikers ingepast of aangepast.

Artikel 20 Bereikbaarheidsfonds

Invulling van dit artikel volgt bij uitwerking van het raadsvoorstel Bereikbaarheidsfonds

Artikel 21 Geen recht op parkeervergunning op straat

1. Uitgangspunt bij een bouwontwikkeling is dat gebruikers hiervan geen recht hebben op een parkeervergunning op straat. Dit geldt ook voor gebieden waar ten tijde van de (voorbereiding van) de bouw nog geen betaald parkeren is ingevoerd.
2. Het college kan afwijken van het gestelde onder a. als ter voldoening aan de parkeereis een deel van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte is gerealiseerd of omdat dit redelijk is gelet op het deel van de capaciteitseis bij sloop nieuwbouw of gebruikswijziging dat op grond van artikel 5 van deze beleidsregel niet hoeft te worden gerealiseerd. De beoordeling vindt plaats op grond van de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen.

Hoofdstuk 6 Slotbepalingen

Artikel 22 Intrekking

De Beleidsregel Parkeernormen Fiets en Auto 2019 wordt ingetrokken.

Artikel 23 Overgangsbepalingen

1. De Beleidsregel Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I Nota Stallen en parkeren) blijft van toepassing op:
   a. bouwontwikkelingen van aanvragers die binnen een half jaar na een positief antwoord van de gemeente op een indicatieaanvraag voor het betreffende bouwplan een aanvraag omgevingsvergunning indienen en die zijn beoordeeld op grond van de Beleidsregel Parkeernormen Fiets en auto 2019
   b. bouwontwikkelingen waarvoor op het moment van vaststelling van deze beleidsregel reeds een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend;
   c. bouwontwikkelingen op basis van een voor de vaststelling van deze beleidsregel vastgesteld stedenbouwkundige programma van eisen (SPVE) of Bouwenvelop (BE) of tender met daarin opgenomen aantallen fietsparkeerplekken of te hanteren parkeernormen.
   d. bouwontwikkelingen waarover de gemeente met de ontwikkelaar/aanvrager/eigenaar voor vaststelling van deze beleidsregel een overeenkomst heeft gesloten waarin aantallen autoparkeerplaatsen of de te hanteren parkeernormen zijn vastgelegd.
   e. door het college bij vaststelling van deze beleidsregel aangewezen projecten.

2. Het college kan deze beleidsregel van toepassing verklaren op bouwplannen als bedoeld onder a. indien de aanvrager hier formeel mee instemt. Op dat moment vervalt de aanspraak op deze overgangsbepaling.

Artikel 24 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking op 1 februari 2022.

Artikel 25 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als Beleidsregel parkeernormen auto 2021.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht, in de vergadering van 21 december 2021.
De burgemeester
Sharon A.M. Dijksma
De secretaris,
Gabrielle G.H.M. Haanen

Gemeente Utrecht

Toelichting bij Beleidsregel parkeernormen auto 2021

Algemeen
In deze beleidsregel geeft het college weer op welke manier de mobiliteitsbehoefte wordt vastgesteld bij bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is, en op welke manier deze behoefte kan worden ingevuld. De mobiliteitsbehoefte wordt uitgedrukt in benodigde parkeercapaciteit, maar kan – afhankelijk van de ontwikkellocatie – geheel of gedeeltelijk met alternatieve mobiliteitsoplossingen worden ingevuld.

Parkeernormen niet toepassen bij beoordelen bestaande situaties
Parkeernormen zijn van toepassing bij nieuwe bouwontwikkelingen of gebruikswijziging van bestaande panden. We gebruiken de parkeernormen dus niet om vast te stellen of in een bepaalde bestaande straat
of wijk in de stad voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Artikelsgewijs

Artikel 2 Doel
In paragrafen 1.1. en 1.2 van de module Parkeernormen staat een toelichting op het doel van deze beleidsregel.

Artikel 3 Toepassingsbereik
In paragraaf 1.4 van de module Parkeernormen staat uitleg over de koppeling van deze beleidsregel aan de omgevingsvergunning, en over de betekenis van de beleidsregel voor bestemmingplannen.

Artikel 4 Hoofdregel capaciteitseis parkeren
In hoofdstuk 2 van de module Parkeernormen staat een toelichting op de berekening van de capaciteitseis parkeren. Voor berekenen van de parkeereis gebruiken we de parkeernormentabel in de bijlage Parkeernormentabellen, waarin voor een groot aantal functies de parkeernorm is opgenomen. Dit zijn zowel minimum- als maximumnormen. We kiezen voor berekening van de parkeereis de functie(s) uit de tabel die het best aansluit(en) bij de geplande ontwikkeling. We hanteren dus bijvoorbeeld niet de functie kantoor als het om om een kantoor met baliefunctie gaat, maar de functie commerciële dienstverlening. Bij het vaststellen van het rechtens verkregen niveau mag van een algemenere categorie worden uitgegaan wanneer niet bekend is wat feitelijk de (laatste legale) functie van elke ruimte in het gebouw is geweest.

Als een specifieke functie niet in de tabel staat, gaan we voor berekenen van de parkeernorm uit van een functie waarbij eenzelfde mobiliteitsgedrag hoort. Bij de aanvraag omgevingsvergunning moet de initiatiefnemer onderbouwen waarom de betreffende parkeernorm passend is voor de functie. Hierbij kan de aanvrager gebruik maken van de kencijfers van CROW, andere relevante bronnen en expert judgement. De gemeente beoordeelt de onderbouwing.

Ondergeschiktheid
Bij gemengde functies, zoals bijvoorbeeld een bibliotheek met bijbehorend kantoor of een winkel met horeca, gaan we uit van de parkeernorm van de hoofdfunctie zolang die minimaal 2/3 uitmaakt van de totale oppervlakte en de andere actiiteit volledig ten dienste van de hoofdfunctie staat. Als dit niet het geval is, berekenen we de parkeernorm per functie.

BVO
Bij de berekening van de parkeernorm van woningen en kantoren gaan we uit van de bruto vloeroppervlakte (BVO). Hiermee voorkomen we dat er discussie ontstaat over functies en ruimtes in het gebouw. Hierbij is het uitgangspunt dat we de ‘verkeersruimte’ naar rato verdelen onder de functies in het pand. Bij appartementen gaan we uit van het bruto vloeroppervlak (BVO) achter de voordeur. Bij bedrijfsverzamelgebouwen of multifunctionele gebouwen kan er aanleiding om de ‘verkeersruimtes’ (trappenhuizen) en technische ruimten apart te beschouwen en hier een zeer lage of geen parkeernorm aan te koppelen. We rekenen fietsenstallingen, garages en P+R-terreinen niet mee in het BVO. Deze functies hebben geen zelfstandig verkeersaantrekkende werking, maar horen bij een andere functie.

Beroep aan huis en bed & breakfast
In Utrecht is op veel plekken in de stad in de bestemming ‘wonen’ ook beroep aan huis en bed & breakfast mogelijk gemaakt. De gedachte hierbij is dat de ruimtelijke gevolgen van deze functies beperkt zijn. Planologisch is geregeld dat beroep aan huis en bed & breakfast ondergeschikt moeten zijn aan

de hoofdfunctie ‘wonen’, wat betekent dat dit niet toepasbaar is in hele kleine woningen. Beroep aan huis betekent dat de hoofdbewoner ook thuis het beroep uitoefent. Over het algemeen gebruikt de bewoner hierbij de eigen auto, en is er dus geen noodzaak voor het parkeren van een extra bedrijfsauto. Extra parkeerbehoefte ontstaat bij beroep aan huis vooral overdag, wanneer er over het algemeen voldoende parkeerplekken beschikbaar zijn. Een bed & breakfast zorgt wel voor parkeerbehoefte ’s nachts, maar omdat in woningen die dienst doen als bed & breakfast minder ruimte is voor reguliere bewoning, vervangt die een deel van parkeerbehoefte van de bewoners. Er is dus geen sprake van een extra parkeerbehoefte. De Utrechtse parkeernorm voor wonen is ddaarom inclusief de mogelijkheid van beroep aan huis en bed & breakfast.

Afronding parkeereis
Bij bepalen van de parkeereis ronden we rekenkundig af aan het eind van de berekening (dus niet per tussenstap) op hele getallen. Dit betekent dat we tot en met 0.49 naar beneden afronden, en vanaf 0.5 naar boven.

Onderbouwing voor toepassen van een lagere parkeernorm
Een ontwikkelaar kan beredeneren dat er reden is om af te wijken van de norm vanwege de specifieke bijzonderheid van de functie op een bepaalde locatie. In zo’n geval laat de ontwikkelaar aan de hand van onderzoek naar vergelijkbare situaties zien dat de Utrechtse parkeernormen voor dit specifieke bouwplan te hoog zijn.

Bij vaststellen van de parkeernormen zijn verschillende factoren meegewogen, zoals autobezit van bewoners, bereikbaarheid met fiets en OV, en bezoek aan meerdere functies tegelijk. Dit zijn dan ook onvoldoende argumenten om een lagere parkeernorm toe te passen. Een ontwikkelaar moet beargumenteren waarom de betreffende functie een lagere verkeersaantrekkende werking heeft dan we op grond van de parkeernormentabel verwachten. Een voorbeeld is de bouw van een supermarkt in de binnenstad, waarbij binnen 250 meter geen parkeerplaatsen zijn. In zo’n geval heeft een supermarkt geen autoverkeersaantrekkende werking. Een ander voorbeeld is de ontwikkeling van appartementen bovenop Utrecht Centraal. Vanwege de locatie is het aannemelijk dat OV-gebruik onder bewoners nog groter is dan elders in het centrum, en kan dus worden uitgegaan van een lagere parkeernorm.

Artikel 5 capaciteitseis parkeren en parkeereis
Een ontwikkelaar hoeft alleen te voorzien in de extra parkeerbehoefte die als gevolg van het plan ontstaat. Wanneer het gaat om nieuwbouw ter vervanging van een bestaande functie, of wijziging van het gebruik van een pand (bijvoorbeeld als een kantoorpand wordt omgebouwd naar woningen), dan trekken we de parkeerbehoefte van de oude/bestaande functie af van de parkeereis. Hierbij gelden onderstaande uitgangspunten:

- We berekenen de capaciteitseis van de oude/bestaande parkeerbehoefte met de huidige parkeernormen.
- Bij een gebruikswijziging van een deel van het pand maken we een berekening van de parkeereis voor het hele pand.
- Bij berekening van de parkeereis van de oude/bestaande functie houden we geen rekening met dubbelgebruik.
- Als het pand dat wordt vervangen of gewijzigd al (lange tijd) leeg staat dan geldt de parkeerbehoefte van de laatste legale feitelijke functie. Hierbij hanteren we een termijn van zeven jaar.
- Als er parkeerplaatsen verdwijnen door de nieuwe ontwikkeling dan moeten deze worden gecompenseerd, tenzij ook zonder deze parkeerplaatsen wordt voldaan aan de capaciteitseis voor deze nieuwbouwontwikkeling (zie ook RVS 2008 BV 3609, 200704660).
- De beoordeling van het rechtens verkregen niveau op basis van het bouwbesluit is leidend.

Wanneer vanwege aftrek van de bestaande parkeerbehoefte weinig of geen parkeerplaatsen worden aangelegd voor een plan, dan betekent dit niet dat er ook daadwerkelijk parkeerplaatsen aanwezig en beschikbaar moeten zijn voor de ontwikkeling. Wanneer het om een ontwikkeling in betaald parkeergebied gaat, is er in zo’n situatie bovendien niet automatisch recht op een parkeervergunning voor de openbare ruimte. In de nadere regels uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen is als uitgangspunt geformuleerd dat bij nieuwbouw geen parkeervergunningen worden verstrekt. Hier wordt slechts in bijzondere gevallen van afgeweken. Bij sloop/nieuwbouw komen bewoners en bedrijven die eerder een parkeervergunning hadden en terugkeren op deze locatie bijvoorbeeld wel in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte.

Buiten betaald parkeergebied passen we voor berekening van het rechtens verkregen niveau een hogere parkeernorm toe (0,2 extra per woning, en 1,0 extra per 100 m2 bij niet-woonfuncties). Bij functies met een andere normgrondslag passen we maatwerk toe.

In sommige situaties kan een ontwikkeling waarvoor vanwege de bestaande parkeerbehoefte geen of weinig parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden, leiden tot een flinke toename van de parkeerdruk. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen als de parkeerbehoefte van de nieuwe functie een ander tijdsvenster beslaat dan de parkeerbehoefte van de oude functie. In woonwijken is de parkeerdruk in de nacht vaak hoog, maar overdag niet. Als in zo'n wijk een kantoor wordt omgebouwd naar woningen, en er wordt voor parkeren geheel of grotendeels een beroep gedaan op de openbare ruimte, dan zal de parkeerdruk in de nacht toenemen. De gemeente kan in zo'n geval weigeren om mee te werken aan een bestemmingsplanwijziging. Wanneer de nieuwe functie binnen de bestaande functie past, kan de gemeente deze afweging echter niet maken (tenzij de gemeente eigenaar is van het pand).

Kiss & Ride
Ons uitgangspunt is dat we bij scholen niet voorzien in Kiss & Ride-pekken. We willen ouders en kinderen stimuleren om lopend of op de fiets naar school te gaan, en realiseren daarom in principe geen aparte parkeervoorzieningen voor het halen en brengen met de auto. Dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid rondom scholen en het efficiënt gebruiken van de openbare ruimte.
In uitzonderlijke gevallen, bijvoorbeeld bij bijzonder onderwijs, kan het wel wenselijk zijn om Kiss & Ride-parkeerplaatsen aan te leggen, om ruimte te maken voor het halen en brengen met schoolbusjes of taxi's. Hierbij kijken we eerst naar oplossingen die zoveel mogelijk gebruik maken van aanwezige parkeerplaatsen in de directe omgeving. Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor halen en brengen, passen we de rekenmethode van het CROW toe. Hierin spelen een aantal variabelen een rol, zoals het aantal kinderen op school, de leeftijdsopbouw en het percentage kinderen dat met de auto gebracht wordt. Op basis van deze uitkomsten zoeken we een passende oplossing, waarbij het uitgangspunt is om het aantal autobewegingen rondom de school zo veel mogelijk te beperken. Dit is altijd maatwerk.

Artikel 6 Beperken parkeren op eigen terrein
In zones A1, A2, en B1 mag niet de gehele parkeereis op eigen terrein worden aangelegd. Alleen in uitzonderlijke gevallen mag worden afgeweken van de vastgelegde percentages. In zo'n geval moet de ontwikkelaar onderbouwen waarom het noodzakelijk is om meer parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Dit kan bijvoorbeeld als het gaat om een functie waar veel mensen naar toe gaan die slecht ter been zijn.

Artikel 7 Mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis
Ontwikkelaars hebben verschillende opties voor alternatieve invulling van de parkeereis. Het is toegestaan om verschillende afwijkingsmogelijkheden naast elkaar in te zetten, zolang de opgetelde korting op de parkeereis niet hoger wordt dan 100%. Er kan dus geen negatieve parkeeropgave ontstaan.

Deelauto's
Een gedeelte van de parkeereis voor woningen en bedrijven mag worden omgezet in deelauto's. De genoemde percentages gelden alleen voor het niet-bezoekersdeel van de parkeereis. Voor alle andere functies dan wonen moet worden beargumenteerd waarom deelauto's een passende oplossing zijn. Hierbij moet bijvoorbeeld worden uitgelegd waarom de auto niet zozeer wordt gebruikt voor woon-werkverkeer, maar voor uitvoering van de werkzaamheden gedurende de dag.

In zone B1 kan 25% tot 50% van de parkeereis worden omgezet in deelauto's. Het uitgangspunt is een maximum van 20%. In specifieke omstandigheden, als wordt onderbouwd dat op de betreffende locatie geen risico is op uitwijkgedrag, en er goede alternatieven zijn voor de privé-auto, kan tot maximaal 50% van de parkeereis worden omgezet in deelauto's. Dit geldt bijvoorbeeld voor locaties die dicht bij een treinstation liggen, en waar geen gratis (openbare) parkeerplaatsen in de omgeving zijn.

Parkeren buiten loopafstand
Het is alleen mogelijk om de parkeereis (gedeeltelijk) buiten loopafstand op te lossen als de ontwikkellocatie binnen het bereik van een bestaande of geplande P+R ligt. We geven op een plattegrond aan voor welke locaties dit geldt (in ieder geval heel zone A1). Het is een nieuwe ontwikkeling dat er plekken voor bewoners en personeel op grotere afstand in een P+R worden gerealiseerd. Er is nog geen onderzoek beschikbaar naar het daadwerkelijke gebruik van deze plekken in vergelijking tot het gebruik volgens de parkeernormen. Er zal naar de inschatting van deskundigen een verschuiving van mobiliteitsgedrag plaatsvinden omdat mensen de afweging moeten maken tussen de auto op afstand parkeren en de andere faciliteiten voor mobiliteit (deelauto, fiets en OV) dichtbij. We gaan ervan uit dat bij parkeren op afstand 50% van de berekende parkeereis daadwerkelijk gebruikt zal worden, omdat een deel van de gebruikers voor een alternatief zal kiezen. Bij aanvang is het voldoende als 50% van de berekende parkeercapaciteit op de P+R daadwerkelijk aangelegd wordt. We monitoren het gebruik en de beschikbaarheid van P+R-terreinen en leggen extra parkeerplaatsen aan als dat nodig is.

Afwijken vanwege ontwerptechnische aspecten
De parkeernorm is zowel de maximale parkeernorm als de minimale parkeernorm. Om enige flexibiliteit te behouden, hebben we een mogelijkheid opgenomen om vanwege ontwerptechnische aspecten maximaal 5% (met een absoluut maximum van 5) meer parkeerplaatsen aan te leggen dan de parkeereis voorschrijft. Dit is bijvoorbeeld het geval als door de grootte van de bouwplot een extra laag zou moeten worden gemaakt in de parkeergarage om aan de parkeereis te kunnen voldoen. Daarnaast zijn er in betaald gebied veel afwijkingsmogelijkheden beschikbaar zodat er voldoende mogelijkheden zijn om de parkeerplaatsen volgens de norm (inclusief afwijkingsmogelijkheden) te realiseren.
Minder dan de minimumnorm
Wanneer een ontwikkelaar kan onderbouwen dat de parkeernorm voor een specifieke ontwikkeling (of een deel daarvan) te hoog is, kan worden afgeweken van de standaard parkeernorm. Hierbij is van belang dat de functie ook in de toekomst weinig autoverkeer zal blijven trekken. Voor de functie 'restaurant' kan dit bijvoorbeeld niet worden onderbouwd. Een restaurant met buurtfunctie, waar weinig bezoekers van buiten de wijk komen, kan bijvoorbeeld ineens een veel groter bereik krijgen als er een andere chefkok komt.

Meer dan de maximumnorm
Specifiek voor kantoren en horeca is het buiten betaald parkeergebied (zones B2 en C) mogelijk om de parkeereis te verhogen tot maximaal twee keer de parkeereis als hiervoor een goede onderbouwing wordt geleverd. Locatie is hierbij de belangrijkste factor. Wanneer het gaat om functies met specifieke doelgroepen, waarbij een hoog autogebruik kan worden verwacht, moet worden onderbouwd dat de extra parkeerplaatsen ook in de toekomst nodig blijven, als binnen de bestemming de functie van het pand wijzigt.

Dubbelgebruik
Bij berekening van dubbelgebruik wordt geen extra korting toegepast als het gaat om een locatie waar veel voorzieningen bij elkaar liggen. Het uitgangspunt is dat bezoekers hier meerdere locaties in één keer bezoeken, maar hiermee is al rekening gehouden in de normen van gebieden waar veel voorzieningen zijn (zoals de binnenstad). Als parkeren voor verschillende doelgroepen op verschillende locaties wordt voorzien (bijvoorbeeld bewoners en bezoekers ieder in een eigen garage) is het niet mogelijk om tussen die groepen uit te gaan van dubbelgebruik.

Artikel 10 Realisatie-eis autoparkeren
Elektrisch laden
In het Bouwbesluit is opgenomen aan welk eisen moet worden voldaan ten behoeve van het laden van elektrische voertuigen. Minimaal 20% van de parkeerplaatsen moet zijn voorzien van een laadpunt. Voor alle overige parkeerplaatsen moeten kabels zijn aangebracht, zodat er eenvoudig een laadpunt kan worden gerealiseerd. Als extra eis stellen wij dat minimaal 20% van het aantal auto's waarvoor een parkeerplaats aanwezig is, tegelijkertijd moet kunnen laden. Dit kan met behulp van IT-oplossingen, zoals een smart grid.

Gehandicaptenparkeerplaatsen
De initiatiefnemer moet aangeven op welke manier wordt of kan worden voorzien in parkeren voor mensen met een beperking. Wanneer parkeren wordt opgelost in een parkeergarage, gaat het niet alleen om de aanwezigheid van geschikte parkeerplaatsen (die voldoen aan richtlijnen voor gehandicaptenparkeerplaatsen), maar ook om toegankelijkheid van de parkeergarage zelf (is er een lift aanwezig?). Bij ontwikkelingen waar geen (toegankelijke) parkeerplaatsen worden gerealiseerd volstaat het om aan te geven waar in de toekomst parkeerplaatsen voor mensen met een beperking kunnen worden gerealiseerd als daar behoefte aan is. Dit kan in afstemming met de gemeente soms in de openbare ruimte, maar is dan wel voor rekening van de eigenaar/beheerder. Voor afmetingen van gehandicaptenparkeerkaarten gelden de richtlijnen van het CROW.

Bij het realiseren van parkeren op eigen terrein in C gebied, waar garages met opritten worden gerealiseerd, wordt uitgegaan van de telwijze op grond van het handboek ASVV.

Artikel 11 Realisatie extra fietsparkeerplekken (AW 2)
In dit artikel zijn de eisen opgenomen die gelden bij aanleg van extra fietsparkeerplaatsen als afwijking van de parkeereis auto. Voor overige (kwaliteits-)eisen zijn de beleidsregel parkeernormen fiets van toepassing.

Artikel 12 Realisatie deelautoplekken (AW 3)

Deelauto's moeten altijd op een aantrekkelijke plaats worden neergezet. Dat betekent dat deelauto's dichtbij de ingang staan en goed zichtbaar zijn. In een parkeergarage gaat het bijvoorbeeld om de plek(ken) die het dichtst bij de lift of juist bij de uitgang liggen. In de openbare ruimte is zichtbaarheid belangrijk. Deelauto's worden dus niet 'weggestopt' in donkere hoeken of achterafgelegen smalle straatjes.

Maximaal 50% van het aantal deelautoplekken (met een absoluut maximum van 5) mag worden ingericht als deelmobiliteitsplek voor deelfietsen, deelbakfietsen, en deelbrommers of -scooters. Dit maximum geldt per bouwblok. Dat betekent dat bij grotere ontwikkelingen, waar meerdere bouwblokken worden gerealiseerd, meer dan 5 deelauto's kunnen worden omgezet in mobiliteitsruimte voor deelvervoer.

Artikel 14 Geschiktheid, duurzame beschikbaarheid, gebruik en communicatie
De ontwikkelaar is bij iedere ontwikkeling verplicht om een mobiliteitsbeheerplan op te stellen. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt hierop getoetst. In dit plan neemt de ontwikkelaar op hoe mobiliteit voor de ontwikkeling structureel en duurzaam is georganiseerd, waarom de gekozen mobiliteitsoplossing(en) passend is/zijn voor de ontwikkeling (met aandacht voor toegankelijkheid en betaalbaarheid), welke voorzieningen voor welke doelgroepen toegankelijk en beschikbaar zijn, en hoe hierover (ook in de toekomst) gecommuniceerd wordt. Hiermee stimuleren we ontwikkelaars om na te denken over oplossingen die niet alleen op papier volstaan, maar ook in praktijk goed zullen werken. De ontwikkelaar kan bijvoorbeeld vastleggen dat de vereniging van eigenaren in de toekomst verantwoordelijk is voor onderhoud en toewijzing van parkeerplaatsen, en dit via een kettingbeding en kwalitatieve verplichting regelen en (o.a. daarmee) ook zorgen dat toekomstige gebruikers op de hoogte zijn van de mogelijkheden voor parkeren. De ontwikkelaar en bijvoorbeeld de aanbieder van plekken in een particuliere garage kunnen verplichtingen vastleggen in een driepartijen-overeenkomst met de gemeente. Toekomstige wijziging kan dan slechts met instemming van de gemeente. Het mobiliteitsbeheerplan is uitgebreider naarmate het om een complexere ontwikkeling gaat. Het (uitvoeren van het) mobiliteitsbeheerplan kan (deels) als voorwaarde aan de omgevingsvergunning worden gekoppeld.

De aanvrager dient ervoor te zorgen dat er voldoende geschikte mobiliteit aanwezig is voor de beoogde bewoners en gebruikers van een bouwontwikkeling. Bij discussie over de uitleg en de maximale of minimale mogelijkheden op grond van deze beleidsregel is de voornoemde bedoeling leidend.

Artikel 16 Parkeren op loopafstand in een garage (AW 6)
De afstandentabel is bedoeld om aan te geven wat de gewenste maximale afstand is tussen een functie en de bijbehorende parkeerplaats. Dit is een hulpmiddel bij het ontwerpen van plannen. Bij een grotere loopafstand tot de parkeerplek (bijvoorbeeld in zone A) moet in het mobiliteitsbeheersplan bij de aanvraag aandacht worden besteed aan de bereikbaarheid voor mensen die minder goed ter been zijn. De loopafstand wordt gemeten vanaf de dichtstbijzijnde toegang van een bouwontwikkeling tot aan de eerste parkeerplaats van een parkeervoorziening (of rijtje parkeerplaatsen) en gaat uit van de daadwerkelijke loopafstand (dus niet hemelsbreed) te bepalen met een app als googlemaps. In een bestaande woonwijk is het overigens geen gegeven dat er altijd een parkeerplek te vinden is binnen de loopafstand die voor het betreffende gebied is vastgesteld. De afstandentabel is een hulpmiddel bij het ontwerpen, geen maatstaf voor de dagelijkse praktijk in de bestaande stad.

Structureel en duurzaam beschikbaar
Bij het bepalen of er alternatieve parkeerruimte structureel en duurzaam aanwezig is in de omgeving (in de openbare ruimte of in een openbare of particuliere parkeergarage) hoeft alleen rekening te worden gehouden met bestaand gebruik van parkeerplaatsen, en met nieuwe parkeerbehoefte die samenhangt met concrete plannen. De Parkeervisie heeft als belangrijk uitgangspunt dat bestaande parkeerruimte zo efficiënt mogelijk benut wordt, en dat er (met name in betaald parkeergebied) niet meer parkeerplaatsen worden toegevoegd dan noodzakelijk is. Het is daarom niet wenselijk dat bestaande parkeerruimte onnodig gereserveerd wordt voor eventuele mogelijke ontwikkelingen in de toekomst. Zolang een ontwikkeling nog niet klaar is, is het wel logisch om uit te gaan van de maximale planologische mogelijkheden van de bouwontwikkeling. Op dat moment is het immers nog mogelijk, en zeker niet onwaarschijnlijk, dat gebruik gemaakt wordt van die mogelijkheden. Dit geldt niet voor de situatie als een gebouw eenmaal klaar is. Ten eerste is het fysiek lang niet altijd mogelijk om na de bouw alsnog extra vierkante meters toe te voegen die leiden tot extra parkeerbehoefte. Ten tweede moet dan alsnog een omgevingsvergunning worden aangevraagd ten behoeve van die fysieke vergroting met maximaal 10%. Dus daarbij kan dan alsnog de eis worden gesteld dat er moet worden voorzien in de extra parkeerbehoefte.

Wanneer een functie lange tijd functioneert op een locatie mag ervanuit gegaan worden dat de parkeerbehoefte stabiliseert. Om te voorkomen dat we rekening houden met een theoretische parkeerbehoefte, wordt met deze toevoeging duidelijk gemaakt dat bij de beoordeling of er nog ruimte is in garages of

andere gezamenlijke parkeervoorzieningen, alleen rekening hoeft te worden gehouden met het feitelijke bestaande gebruik en met concrete plannen die zorgen voor extra parkeerbehoefte. Daarbij moet wel onderbouwd worden dat het beperkte gebruik structureel is en niet slechts het gevolg van de beperkte behoefte van een huidige gebruiker.

Artikel 18 Wijziging parkeereis, realisatie of beschikbaarheid
Als in praktijk blijkt dat parkeerplaatsen of andere mobiliteitsoplossingen minder worden gebruikt dan was voorzien, kunnen afspraken over de voorwaarden voor realisatie en beschikbaarheid worden aangepast. De ontwikkelaar moet dan aantonen, dat gebruikers ondanks een passend aanbod langdurig geen gebruik maken van de geboden voorzieningen. Het is van belang dat het aanbod past bij de behoeften en mogelijkheden van de doelgroep. Als de huurprijs voor een parkeerplaats in de gemeenschappelijke garage veel hoger is dan het tarief in vergelijkbare garages, zal de gemeente bijvoorbeeld geen medewerking verlenen aan wijziging van de afspraken. Dat geldt ook als het deelmobiliteitaanbod niet aansluit bij de doelgroep. Een verplicht maandabonnement voor gebruikers die onregelmatig van een auto gebruik maken, zien wij bijvoorbeeld niet als passend aanbod.

Artikel 23 Overgangsbepaling
Op bouwplannen die onder de overgangsregeling vallen is de Beleidsregel Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I Nota Stallen en parkeren) van toepassing. Naast een vastgesteld SpvE of Bouwenvelop is ook een gepubliceerde tender of anterieure overeenkomst waarin de parkeernormen of het aantal parkeerplaatsen zijn vastgelegd een basis om onder de overgangsregeling te vallen. Een aantal grotere ontwikkelingen op maatwerklocaties valt onder de overgangsregeling zoals Kruisvaartkwartier, Cartesiusdriehoek, 2e Daalsedijk en Merwede fase 1. Voor een aantal ontwikkelingen in de Centrumgebied zoals Beurskwartier en de aanpassing van de plannen voor Defensie geldt dat hier al is geanticipeerd op het nieuwe beleid. Dit laatste geldt bijvoorbeeld ook voor de ontwikkeling van “de Mark” in Leidscherijn Centrum Noord.

Als de aanvrager daarmee instemt kan het college alsnog deze beleidsregel van toepassing verklaren. In dit besluit moet worden onderbouwd op grond waarvan de toepassing van het nieuwe beleid in dit geval passend is. In dat geval is de volledige Beleidsregel parkeernormen auto 2021 en Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 van toepassing. Het is dus niet toegestaan om zowel voorschriften uit het parkeerbeleid 2019 als voorschriften uit het parkeerbeleid van 2021 van toepassing verklaren binnen één aanvraag.

Bijlage 5 Mobiliteitsplan

Mobiliteitsplan
Groenewoud

8 juni 2023, versie 1.1
Definitief



Gemeente Utrecht

LOOSTAD
Vastgoedontwikkeling

Inhoud

1. Leeswijzer Mobiliteitsplan 3
2. Visie 4
3. Opzet verkeersstructuur Groenewoud 5
   3.1. Autoverkeer 5
   3.2. Langzaam verkeer 7
   3.3. Openbaar vervoer 9
   3.4. Parkeeroplossingen per buurt 10
   3.5. Veiligheid 11
   3.6. Gezonde leefomgeving 11
4. Mobiliteitsplan 12
   4.1. Toepassing Beleidsregels Autoparkeren 2021 14
   4.2. Uitwerking 14
5. Parkeerbalans 18
   5.1. Uitgangspunten 18
6. Uitvoering en proces 20
   6.1. Doelgroepen en afnemers 20
   6.2. Procesbewaking 21
   6.3. Beheer mutaties totaal parkeerconcept 21
   6.4. Afronding in tabellen 22
   6.5. Invoering betaald parkeren 22
   6.6. Aanvraag omgevingsvergunning 22
   6.7. Deelmobiliteit 23
   6.8. Fietsparkeren 24
   6.9. Abonnementen MobiliteitshubXL 25
   6.10. Bezoekersparkeren 25
   6.11. Toekenning parkeerplaatsen en abonnementen. 26
   6.12. Communicatie gebruikers 27

   Bijlage 1: Dynamisch parkeermodel berekening (Excel sheet) 28

1. Leeswijzer Mobiliteitsplan

Dit Mobiliteitsplan is geschreven voor de gebiedsontwikkeling Groenewoud en geeft invulling aan de vernieuwde 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021' en 'Beleidsregel parkeernormen fiets 2021' van de gemeente Utrecht.
In dit plan wordt beschreven welke instrumenten uit het parkeerbeleid in Groenwoud worden gebruikt. Er wordt gemotiveerd en toegelicht van welke afwijkingsmogelijkheden gebruik wordt gemaakt en waarom.

Het plan Groenewoud is uitgewerkt met een bandbreedte van 1.500 woningen tot 1.650 woningen. Het is mogelijk dat het woningaantal hier tussenin uitkomt. Er wordt in het Mobiliteitsplan voor beide uitersten een parkeerberekening uitgewerkt. Het Mobiliteitsplan kent nog een mate van flexibiliteit omdat er ten behoeve van de optimalisatie binnen deze bandbreedte nog een aantal keuzes moeten worden gemaakt. Dit heeft te maken met zaken zoals het aantal woningen op een bouwveld, de oppervlakte van de woningen en in welke woningbouwcategorie deze woningen zich bevinden. De rekenmethodiek van dit model wordt in dit Mobiliteitsplan verankerd. De definitieve parkeerberekening zal bij het Mobiliteitsbeheerplan (per aanvraag Omgevingsvergunning) worden vastgesteld.

Begrippen:
Mobiliteitsplan (MP): In het Mobiliteitsplan wordt aangegeven welke instrumenten uit het parkeerbeleid gebruikt worden om in hoofdlijnen te voldoen aan het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht. Het Mobiliteitsplan is een bijlage van het bestemmingsplan. Het Mobiliteitsplan bevat een tool in de vorm van een Excelsheet, op basis waarvan kan worden nagegaan hoe afwijkingen van de parkeernormen kunnen worden verantwoord en welke afwijkingen per omgevingsaanvraag kunnen worden gecompenseerd in andere plandelen. Hiermee wordt aangetoond hoe het bestemmingsplan op het gebied van mobiliteit uitvoerbaar is. Zoals hiervoor al aangegeven kent dit Mobiliteitsplan nog een mate van flexibiliteit.
Mobiliteitsbeheerplan (MBP): Vanuit de visie van het Mobiliteitsplan wordt in het Mobiliteitsbeheerplan (MBP) in detail invulling gegeven aan de parkeeroplossingen die horen bij de opstalontwikkeling van de bouwvelden. Het MBP is onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning en dient in dat kader door de Gemeente Utrecht te worden goedgekeurd. Dit wordt gecoördineerd door de gemeentelijk projectleider.
Plangebied: Het afgekaderde gebied waarbinnen de woningbouw wordt gerealiseerd met de bijbehorende voorzieningen en openbare ruimte.
Bouwontwikkeling: het bouwplan, de bouwplannen of de gebruikswijziging waarvoor een aanvrager een omgevingsvergunning aanvraagt.
Mobiliteitshub XL: De gebouwde parkeervoorziening in het plangebied Papendorp Noord, waar tevens diverse soorten van deelmobiliteit wordt aangeboden door commerciële aanbieders en waar bewoners en bezoekers van een bouwontwikkeling kunnen parkeren als alternatief voor het parkeren binnen het plangebied.
Eigen terrein: Het plangebied van het totale project.
Uitgeefbaar gebied: Het gebied waarop een bouwplan binnen een bouwveld wordt gerealiseerd en wat eigendom wordt van derden (niet zijnde de gemeente Utrecht) of in erfpacht wordt uitgegeven.
Openbaar gebied: Dit is het niet-uitgeefbaar gebied dat woonrijp wordt ingericht en in eigendom komt van de gemeente Utrecht.

2. Visie

Utrecht groeit hard. Utrecht kiest ervoor een stad te zijn die voorop loopt bij het realiseren van gezonde verstedelijking, en mobiliteit, met aandacht voor een goede bereikbaarheid en leefbaarheid. Het parkeerbeleid voor fietsen en auto's is een belangrijk middel om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Ook is het belangrijk dat Utrecht een verkeersveilige stad is. In het nieuwe parkeerbeleid is het uitgangspunt om gezond leven en alternatieve parkeeroplossingen te stimuleren.





Groenewoud zet in op kwaliteit in de openbare ruimte en het uitgeefbaar gebied (binnentuinen). Er wordt ingezet op een nieuwe manier van ruimtegebruik met alternatieve parkeerwijze, zoals parkeren op afstand in de naastgelegen Mobiliteitshub XL, deelmobiliteit en extra fietsgebruik. Tevens is de inrichting en opzet van de wijk gericht op het maximaal inspelen op gezond gedrag, wandelen en fietsen, maar bovenal veiligheid.

3. Opzet verkeersstructuur Groenewoud

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd op welke manier de verkeersstructuren in Groenewoud zijn ontworpen en welk gebruik hierbij verwacht wordt.

Het uitgangspunt voor de opzet van de verkeersstructuur voor auto's is een gezonde verstedelijking waarbij binnen de wijk het lopen en fietsen gestimuleerd wordt. Voor het bereiken van de school vanuit de Pyloon-, Dijk- en KWS-buurt is het sneller om te gaan lopen of fietsen dan de auto te gebruiken. In alle profielen is ruimte voor wandelaars opgenomen en de fiets kan op iedere autostraat terecht en beschikt daarnaast ook nog over extra doorsteken. Voor het autoverkeer geldt juist dat de structuur gericht is op het bereiken van de woning vanaf de hoofdinfrastructuur (Mercatorlaan/Bevrijdingslaan en Taatsendijk) en niet op het rijden door de wijk zelf.

3.1. Autoverkeer

Alle auto-infrastructuur is tweerichtingsverkeer. De toegankelijkheid is opgesplitst in twee delen, één voor de KWS-buurt en één voor het zuidelijk deel. Deze zijn niet met elkaar verbonden voor autoverkeer. De KWS-buurt wordt ontsloten via de Taatsendijk, deze takt aan op de Verlengde Mercatorlaan. Vanaf de Taatsendijk komen twee 'inprikkers' de buurt in. Er is in de KWS-buurt geen sprake van doorgaande hoofdwegen. In feite eindigen beide inprikkers ten noorden van de zuidelijkste bouwblokken. Vanaf de inprikkers zijn de parkeergarages bereikbaar en de hieraan gelegen parkeerplaatsen. Ten behoeve van de hulpdiensten en ophaal vuilnis worden de beide inprikkers verbonden met een eenrichtingsweg over het plein.

Het zuidelijke gedeelte van Groenewoud wordt direct ontsloten vanaf de Mercatorlaan. Er wordt aangetakt op twee bestaande kruispunten aan de Mercatorlaan. Hieraan worden twee nieuwe kruispunten toegevoegd. Hiervandaan gaan twee hoofdwegen als lussen door de wijk. Met deze hoofdwegen worden de Mercatorbuurt, Dijkbuurt en Pyloonbuurt ontsloten. De parkeerhoven en parkeergarages van deze buurten zijn vanaf de hoofdweg toegankelijk. De hoofdwegen lopen door het westelijk deel van de Dijkbuurt. Vanaf hier prikken secundaire wegen verder de buurt in. De Dijkbuurt is zoveel mogelijk vrij van autoverkeer gemaakt. Vanaf de hoofdwegen komt alleen het bestemmingsverkeer verder de buurt in. Via de secundaire wegen zijn de parkeervoorzieningen bereikbaar. De secundaire wegen eindigen veelal op een parkeerplaats, voor bezorgdiensten zijn doorsteken zodanig gesitueerd dat er altijd op relatief korte afstand bij de woningen gestopt kan worden.

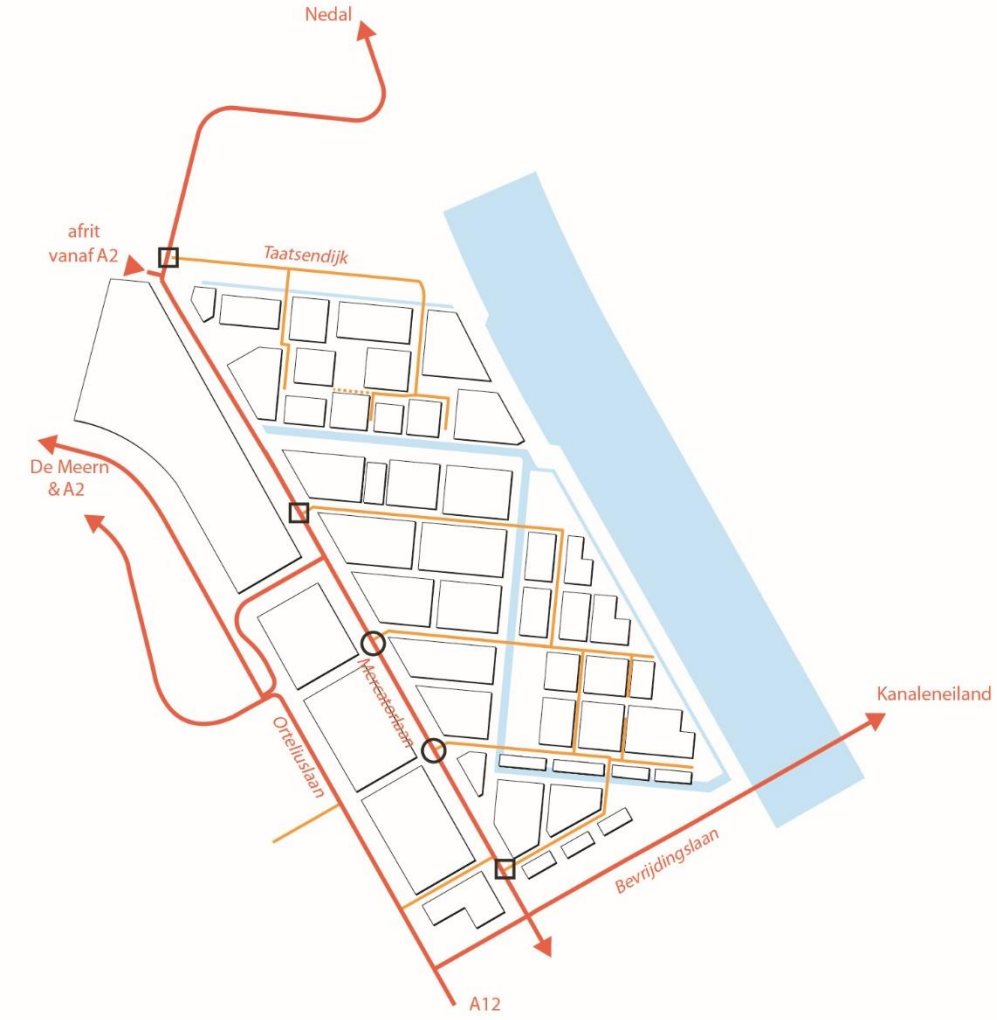
De twee hoofdlussen zijn onderling verbonden door een secundaire ontsluiting. Deze is echter zo vormgegeven dat veelvuldig gebruik hiervan ontmoedigd wordt. Alle wegen in Groenewoud hebben een 30 km/h regime.



referentie voor toegankelijkheid van parkeergarage op een binnenhof vanaf een straat



auto te gast en bereikbaarheid bezorg- en hulpdiensten



3.2. Langzaam verkeer

Fietsen
Binnen de Kanaalzone loopt een doorfietsroute als onderdeel van de verbinding tussen Nieuwegein, Maarssen en nog verder naar Amsterdam. Deze route wordt aan de noordzijde van het plangebied verbonden met de doorfietsroute over de Orteliuslaan. Aan de zuidzijde wordt het fietspad verbonden met de fietsroute over de Prins Clausbrug, zodat voor langzaam verkeer een goede verbinding met Kanaleneiland en de achterliggende stad ontstaat.



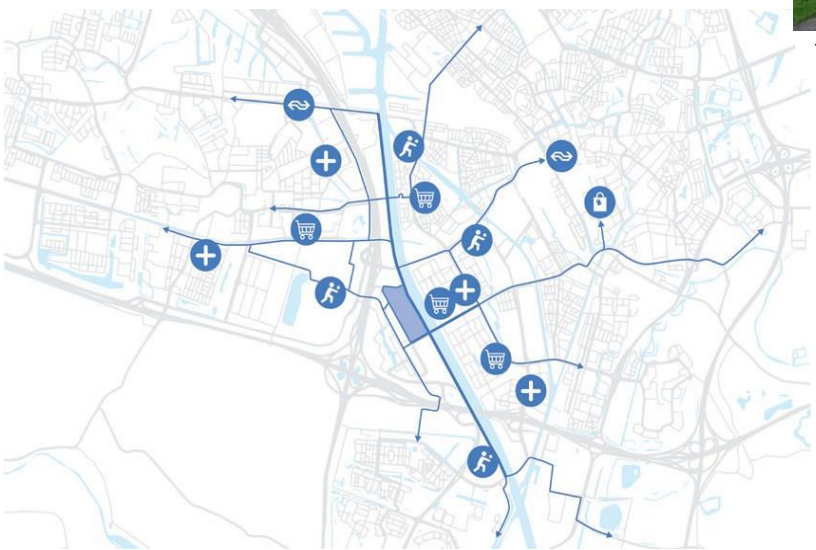
fietsverkeer (hoofdroutes)

Via de doorfietsroute over de autoluwe Groenewoudsedijk langs het kanaal zijn zowel de Prins Clausbrug, De Meernbrug en de Dafne Schippersbrug goed met de fiets bereikbaar. De verbinding met het centrum van Utrecht wordt verbeterd doordat de De Meernbrug aan de zuidzijde wordt uitgebreid met een langzaam verkeersverbinding. Naast speciale voorzieningen voor fietsers maken de fietsers binnen het plangebied ook gebruik van de hoofdinfrastructuur, vanwege het 30 km/h regime zijn vrijliggende fietspaden niet nodig. Deze lussen worden aan westelijke zijde ontsloten op het vrijliggende fietspad van de Mercatorlaan. Aan de oostelijke zijde worden aantakkingen gemaakt op de doorfietsroute in de Kanaalzone.

Het KWS-terrein is een aaneenschakeling van langzaam verkeerroutes. Fietsers bewegen zich vrij door de buurt, vanuit de KWS-buurt komt een fietsverbinding door de retentiezone naar de school in de Mercatorbuurt, de twee plandelen worden hiermee voor fietsers en wandelaars met elkaar verbonden.



vrijliggend fietspad langs de Mercatorlaan



fietsers: hoog schaalniveau

Voetgangers en toegankelijkheid (Agenda 22)
In Groenewoud heeft de voetganger overal toegang. Niet alleen in de profielen waar auto's komen zijn overal stoepen, maar er is ook een reeks van autovrije voetgangersgebieden voorzien. Daarnaast zijn er twee verbindingen tussen de KWS-buurt en Groenewoud-zuid. Naast bovengenoemde fietsverbinding die ook voor voetgangers toegankelijk is, komt er een tweede verbinding over de retentiezone. Deze is alleen voor voetgangers toegankelijk en ligt meer richting het westen. Voor de bereikbaarheid van de Mobiliteitshub XL vanuit Groenewoud-zuid (met name de Mercatorbuurt) is deze verbinding belangrijk. Daarnaast komen er jogroutes in het plangebied die aansluiten op bestaande routes in Papendorp.


wandelend kantoorpersoneel in de lunchpauze

De toegankelijkheid voor voetgangers (Agenda 22) is in het openbare gebied overal voorzien. Het maaiveld kent in vrijwel het gehele plangebied weinig hoogteverschillen. De stoepen zijn bovendien voldoende breed. Alleen de hoger gelegen kanaaldijk bereikt men via hellingbanen.
Bij het toepassen van (half)verdiepte parkeergarages wordt per bouwblok de toegankelijkheid uitgewerkt in de opstaluitwerking in combinatie met het vormgeven van het gebouw zelf.

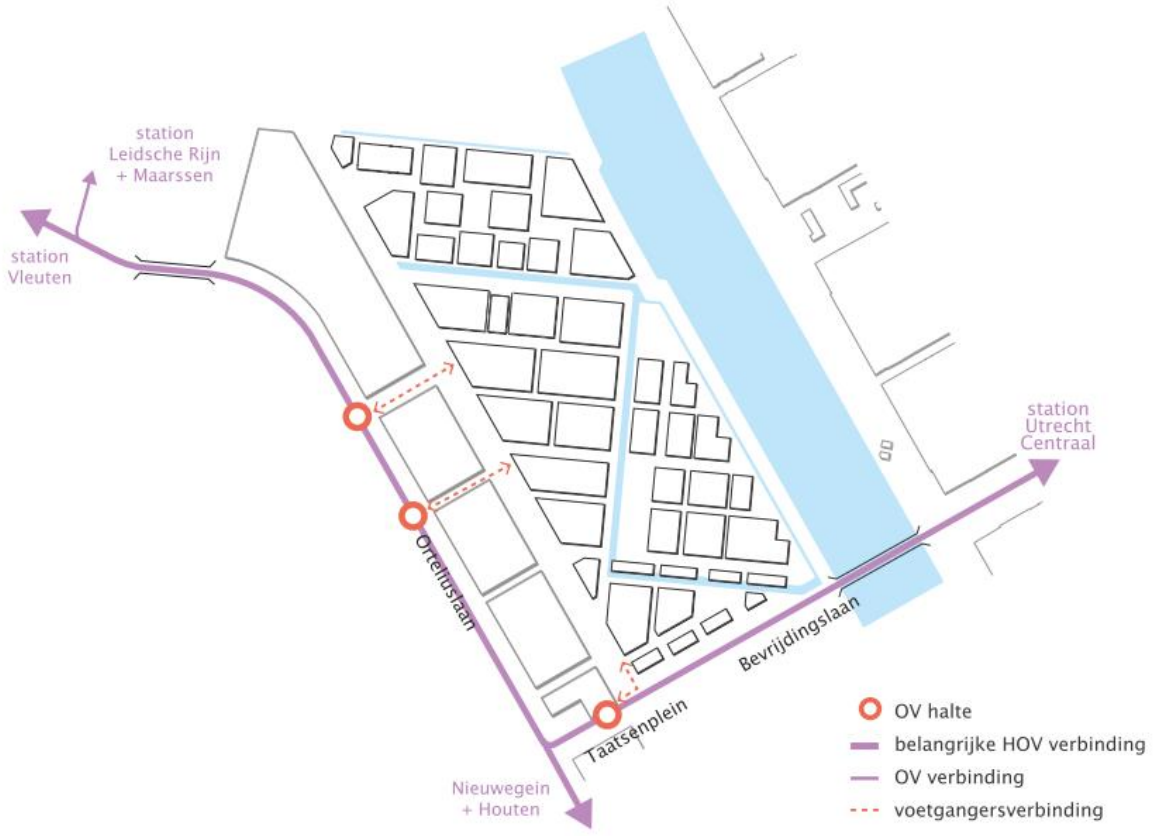
Daar waar parkeren op afstand wordt gerealiseerd (met name in de Mobiliteitshub XL) en waar ook voor bezoekers rekening wordt gehouden met het parkeren in de Mobiliteitshub XL, worden extra gehandicaptenparkeerplaatsen op straat aangelegd. Hierdoor is het voor mensen met een beperking altijd mogelijk om op korte afstand van hun bestemming te parkeren.

3.3. Openbaar vervoer

Groenewoud is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Over de Bevrijdingslaan, de Orteliuslaan en het Marinus van Tyrusviaduct (over de A2) ligt een HOV-baan in de vorm van een vrijliggende busbaan. Deze maakt onderdeel uit van de HOV-zuidradiaal en verbindt Groenewoud met station Vleuten (via De Meern) en Utrecht Centraal (via Kanaleneiland). Vanaf de KWS-buurt wordt een voetgangersverbinding gemaakt naar de toekomstige halte bij het Marinus van Tyrusviaduct (buiten plangebied) bij de Mobiliteitshub XL.

De Orteliuslaan maakt ook onderdeel uit van de Westtangent, een busverbinding tussen Nieuwegein, via station Leidsche Rijn en Maarssen. Deze bushalte bevindt zich bij het Taatsenplein.

In de nabije toekomst wordt de inzet op OV nog veel belangrijker voor een goede bereikbaarheid van Papendorp en voor het laten slagen van de Mobiliteitshub XL. Daarom is de Gemeente Utrecht momenteel samen met de Provincie bezig met onderzoek naar de mogelijkheid van realisering van de Papendorplijn. Dit is een toekomstige tramverbinding tussen Utrecht Centraal station en de Mobiliteitshub XL in Papendorp.



openbaar vervoer

3.4. Parkeeroplossingen per buurt

Het plan bestaat uit vier buurten met elk een eigen identiteit. De manieren waarop het parkeren per buurt opgelost wordt versterkt de identiteit van deze buurten. Het bezoekersparkeren wordt in alle buurten gerealiseerd in de openbare ruimte en/of in de Mobiliteitshub XL. Het parkeren voor bewoners vindt plaats op uitgeefbaar gebied of in de Mobiliteitshub en in alle buurten kunnen bewoners gebruik maken van deelmobiliteit. Als een alternatief voor bezoekersparkeren wordt in de Mercatorbuurt en KWS buurt extra mogelijkheden geboden voor het stallen van fietsen in de openbare ruimte. Hieronder staan de parkeeroplossingen per buurt beschreven.



KWS-buurt

De KWS-buurt heeft een sterk stedelijke uitstraling, de openbare ruimte wordt intensief gebruikt door voornamelijk voetgangers en fietsers. De KWS-buurt profiteert optimaal van de nabije aanwezigheid van de Mobiliteitshub XL. Een groot deel van de bewoners kan in de Mobiliteitshub XL parkeren of daar gebruik maken van door de gemeente georganiseerde deelmobiliteit. Het bewonersparkeren op uitgeefbaar gebied is volledig uit het zicht (vooral in gebouwde parkeervoorzieningen, onder dekken en soms op maaiveld). In de openbare ruimte komt een beperkt aantal parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers. Deze zijn geoormerkt als betaald parkeren (tevens wordt ruimte gereserveerd voor mensen die slecht ter been zijn, logistieke-, bezorg- en pakketdiensten). Het grootste gedeelte van de bezoekers kan gebruik maken van de Mobiliteitshub XL welke deels binnen de loopafstanden valt. Een ander deel van het bezoekersparkeren wordt alternatief opgelost door het realiseren van extra fietsparkeerplekken.
De bezoekers van de commerciële ruimtes, horeca in de hallen en de bezoekers van het gezondheidscentrum en buurthuis kunnen gebruik maken van de Mobiliteitshub.

Mercatorbuurt

Door de nabijheid van de zuidelijke entree van de Mobiliteitshub XL kan een (klein) deel van de bewoners uit de Mercatorbuurt binnen de loopafstanden in de Mobiliteitshub XL parkeren. In de buurt is deelmobiliteit beschikbaar.
Het bewonersparkeren wordt voor het overige deel op uitgeefbaar gebied opgelost, bij voorkeur in gebouwde parkeervoorzieningen en in een aantal gevallen zo veel mogelijk uit zicht (vanuit openbaar gebied) op maaiveld in binnenhoven. In de openbare ruimte komen minder bezoekersparkeerplaatsen door het toepassen van Afwijkingsmogelijkheid 2, het realiseren van extra fietsparkeren.

Parkeren voor de school en kinderopvang

Voor personeel van de school/kinderopvang is ruimte gereserveerd voor parkeerplaatsen op het uitgeefbaar gebied van de school, kinderopvang en BSO. In het openbare gebied zijn geen aparte parkeerplaatsen voor de school gerealiseerd. Wel wordt hier de openbare ruimte zodanig ruim ontworpen dat het niet onmogelijk is om eventuele parkeerproblemen (op een creatieve wijze) op te lossen,

indien die in de toekomst zouden ontstaan. De school is vanuit de gehele wijk makkelijker te voet en met de fiets bereikbaar dan met de auto.

Dijkbuurt
De Dijkbuurt krijgt naast deelmobiliteit deels gebouwde parkeervoorzieningen en deels kleine geclusterde parkeerhoven, soms ook parkeren op eigen erf. De woningdichtheid is in deze buurt lager waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Vanwege de grotere afstand tot de Mobiliteitshub parkeren bezoekers op straat.

Pyloonbuurt
In de Pyloonbuurt worden gebouwde parkeervoorzieningen voor appartementen gecombineerd met parkeerhoven bij de grondgebonden woningen en openbaar parkeren op straat. Ook hier kan gebruik worden gemaakt van deelmobiliteit. Vanwege de grotere afstand tot de Mobiliteitshub parkeren bezoekers op straat.

3.5. Veiligheid

Veiligheid is misschien wel het belangrijkste onderdeel van een goede verkeerssituatie. Het voorkomen van onveilige en onoverzichtelijke situaties heeft prioriteit. Daarom zitten er in de verkeersstructuur geen lange doorgaande wegen en krijgt langzaam verkeer de prioriteit ten opzichte van autoverkeer. De auto is altijd uitsluitend ‘te gast’. Verkeersroutes zijn zo ingericht dat het voor kleine afstanden onaantrekkelijk is om met de auto naar de andere kant van de wijk te gaan, waardoor bewegingen binnen de wijk nagenoeg altijd fietsend of wandelend afgelegd zullen worden. De snelheid binnen de wijk is maximaal 30km per uur. De Mercatorlaan is eveneens 30km per uur. De nieuwe (Verlengde) Mercatorlaan wordt 30 of 50km per uur.

Betaald parkeren
Een belangrijk onderdeel van de veiligheid in Groenwoud is dat het gebied vanaf het eerste gebruik wordt ingericht als B1 (betaald parkeren) gebied. Dit voorkomt in grote mate de overloop van parkeren vanuit de kantoorlocatie Papendorp. Hierdoor is het minder aantrekkelijk voor bezoekers van de kantoorlocatie Papendorp om in de wijk op zoek te gaan naar parkeerplaatsen, veelal tijdens hectische spitsmomenten wat onveilige situaties kan opleveren. De insteek is dat het parkeertarief van de Mobiliteitshub XL aantrekkelijker zal zijn dan het parkeertarief op straat. Het tijdvenster voor het betaald parkeren wordt nader bepaald en in samenhang bekeken met de omliggende parkeerdruk van andere gebruiksfuncties in de omgeving van het plangebied.

3.6. Gezonde leefomgeving

Een gezonde leefomgeving is de belangrijkste voorwaarde voor een succesvolle woonwijk, een plek waar men zich prettig voelt in een gezonde en duurzame leefomgeving. De opzet van Groenewoud ontmoedigt onnodig autogebruik. Voor de nodige vervoerstromen moedigt Groenewoud (elektrisch) rijden, fietsen, wandelen, autodelen of gebruik maken van het OV juist aan. De Mobiliteitshub XL die naast Groenewoud wordt ontwikkeld biedt een toekomstbestendige inpassing van de veranderende visie op mobiliteit. Door het toepassen van de parkeernorm B1 en invoering betaald parkeren is de verwachting dat ook het autogebruik wordt beperkt.

4. Mobiliteitsplan

In het verlengde van het Mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie 2021 wordt met de ontwikkeling van Groenewoud een bijdrage geleverd aan de belangrijkste doelstellingen van dat beleid: beperking van de CO2 uitstoot, stimuleren van de gezondheid en verbeteren van de leefbaarheid door het realiseren van een hoge kwaliteit van de openbare ruimte. Ook voor Groenewoud betekent dat een sturing op alternatieve mobiliteitsoplossingen met de nadruk op langzaam verkeer, OV en deelmobiliteit. Enerzijds leent Groenewoud zich daar goed voor: het ontwikkelt zich als onderdeel van een belangrijk stedelijk knooppunt dat zich naast werken richt op wonen, gelegen aan een vrij liggende HOV-baan die mogelijk wordt vertramd en vanaf 2025 bij een Mobiliteitshub XL aan de rand van het gebied. Dat neemt niet weg dat Groenewoud ook gelegen is bij knooppunt Oudenrijn met directe aansluitingen op de A2 en de A12.

Vanwege de ligging van het plangebied nabij de A2 en de A12 zullen bewoners snel in de verleiding komen de auto te gebruiken, zeker zolang er nog geen extra investeringen in fiets en OV zijn gedaan. Om in die situatie toch dicht bij de doelstellingen van beleid te kunnen blijven, is het vooral van belang erop in te zetten dat bewoners de beschikking kunnen hebben over een deelauto of een auto die op loop- of fietsafstand geparkeerd staat buiten het gebied. Groenewoud is als onderdeel van Papendorp aangewezen als maatwerkgebied waardoor gebruik gemaakt kan worden van de Mobiliteitshub XL als gebouwde parkeervoorziening buiten het plangebied nabij een stedelijke ontsluitingsweg. Daarnaast is het belangrijk dat bewoners in toenemende mate een voertuig gebruiken dat als krachtbron gebruik maakt van elektriciteit.

De diverse voorzieningen binnen Papendorp zullen goed bereikbaar zijn voor de voetganger en op de fiets. De fiets en het openbaar vervoer spelen een belangrijke rol in de verbindingen met andere delen van de stad. Deze verbindingen zullen in de toekomst steeds beter worden. Het gebied heeft daarom potentie om nu al de basis te leggen richting deze alternatieve mobiliteitsoplossingen.

Met deze aanpak is het goed mogelijk om de openbare ruimte in Groenewoud een hoge kwaliteit mee te geven, zoveel mogelijk vrijgespeeld van parkeren in de openbare ruimte.
Naast het benutten van alternatieve vervoerswijzen en de mogelijkheid van parkeren op afstand is ervoor gekozen om ook parkeervoorzieningen voor bewoners op uitgeefbaar terrein te situeren.

Uiteraard wordt in de openbare ruimte rekening gehouden met parkeerplaatsen voor mensen die slecht ter been zijn, logistieke-, bezorg- en pakketdiensten en met de aanwezigheid van speciale programma onderdelen zoals een gezondheidscentrum. Voor het overige vormt voor bezoekers de Mobiliteitshub XL en aanbrengen van extra fietsparkeerplaatsen het voornaamste alternatief. Buiten de loopafstanden is voor bewoners de Mobiliteitshub beschikbaar als voorziening voor Parkeren op Afstand en is voor bezoekers een gereduceerd aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte beschikbaar. In die gebieden is op korte afstand van de woningen deelmobiliteit beschikbaar en zullen extra voorzieningen voor fietsparkeren worden gerealiseerd in de openbare ruimte. Ongewenst gebruik van de beschikbare plaatsen in de openbare ruimte wordt tegengegaan doordat in het gebied betaald parkeren wordt ingevoerd (B1-gebied) voor bewoners en bezoekers. Er worden geen parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven in de openbare ruimte verstrekt. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen en voor bijzondere situaties geldt regulier beleid. Het parkeren in de Mobiliteitshub XL heeft een

concurrerend tarief ten opzichte van parkeren op straat.

De parkeerbalans voor de basisverkaveling (1.500 woningen) laat op basis van de in 2021 vastgestelde parkeernormen voor een B-gebied zien dat er 1.329 parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers beschikbaar dienen te zijn op basis van de 100% norm. In het plan van 1.650 woningen is de 100% norm 1.457 parkeerplaatsen.

Het mobiliteitsconcept dat voor Groenewoud wordt voorgestaan beperkt het aantal parkeerplaatsen voor de auto tot maximaal 75% van het aantal dat op basis van de standaard parkeereis beschikbaar dient te zijn. Voor de overige 25% van de benodigde plekken worden alternatieven beschikbaar gesteld conform artikel 6 en 7 van de Beleidsregels parkeernormen auto Gemeente Utrecht:
Dit is uitgewerkt met de volgende concrete oplossingen:

- Aw2: Er worden extra, goed ingepaste fietsparkeerplaatsen gerealiseerd in de openbare ruimte voor bezoekers.
- Aw3: Er worden deelauto's in de openbare ruimte ingepast voor bewoners
- Aw4: In de Mobiliteitshub XL worden parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners van Groenewoud binnen de loopafstanden
- Aw5: In de Mobiliteitshub XL worden parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners van Groenewoud op grotere afstand (parkeren op afstand);

4.1. Toepassing Beleidsregels Autoparkeren 2021

Artikel 5.5.4. van het bestemmingsplan Groenewoud bepaalt dat burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de “Beleidsregels Autoparkeren 2021” indien ten behoeve van een bouwplan op het moment van aanvraag blijkt dat niet voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, zolang voldoende zekerheid bestaat dat ten behoeve van het hele plangebied wordt voldaan aan de eis van realisatie van voldoende parkeergelegenheid, op de wijze zoals beschreven is in dit Mobiliteitsplan Groenewoud. Groenewoud maakt deel uit van het gebied Papendorp, dat in 2019 is aangewezen als maatwerkgebied.
Eén van de consequenties van die aanwijzing is dat artikel 8.2.f. van de beleidsregels van toepassing is: autoparkeerplaatsen worden zoveel mogelijk geconcentreerd in de gebouwde voorziening aan de rand van de ontwikkellocatie nabij een stedelijke invalsweg, te weten de Mobiliteitshub XL in Papendorp Noord. Ook kan het College op basis van artikel 18.d.IV medewerking verlenen aan aanpassing van de afspraken die zijn gemaakt en voorwaarden die zijn gesteld met het oog op parkeren en de realisatie en beschikbaarheid daarvan als het niet mogelijk is om gebruik te (blijven) maken van de toegepaste afwijkingsmogelijkheden op de parkeereis, indien kan worden onderbouwd dat op andere wijze wordt voldaan aan de parkeereis met als randvoorwaarde dat het totaal aantal reguliere parkeerplaatsen niet mag toenemen.
Artikel 19 van de beleidsregels autoparkeren 2021 maakt bovendien een gebiedsgerichte aanpak mogelijk om van start tot einde van een gebiedsontwikkeling met een vaste parkeerbalans te werken op grond waarvan de parkeerbehoefte van nieuwe bouwplannen die in ontwikkeling zijn worden getoetst.

Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling in Groenewoud is daartoe voor het gehele gebied een bij dit mobiliteitsplan gevoegde parkeerbalans opgesteld, waaraan de achtereenvolgende tot de gebiedsontwikkeling behorende omgevingsaanvragen worden getoetst.
Hierbij is het toegestaan binnen een bouwveld en de daarbij behorende openbare ruimte extra parkeervoorzieningen of deelmobiliteitsplekken te realiseren in aanvulling op de autoparkeernorm als in het mobiliteitsbeheersplan kan worden onderbouwd dat deze een functie hebben voor één of meer navolgende in het mobiliteitsbeheersplan te benoemen bouwvelden. Deze aanvulling kan worden toegepast voor een maximum van 50 parkeerplaatsen dan wel een equivalent aan deelmobiliteitsplekken. Bij de omgevingsaanvraag voor de betreffende navolgende bouwvelden mag deze parkeercapaciteit worden meegeteld als voorziening ten behoeve van dat bouwveld.
Indien voor een bouwveld gebruik wordt gemaakt van parkeergelegenheid die pas in een later stadium wordt gerealiseerd, zal bij de omgevingsaanvraag worden aangegeven van welke tijdelijke oplossingen gebruik kan worden gemaakt.

4.2. Uitwerking

In de uitwerking van het Mobiliteitsplan worden twee versies uitgewerkt, namelijk: De basisverkaveling 1500 variant en het 1.650 woningen model.
Het mobiliteitsconcept dat voor Groenewoud wordt voorgestaan beperkt het aantal parkeerplaatsen voor de auto tot maximaal 75% van het aantal dat op basis van de 100% parkeernormen voor een B1-gebied beschikbaar dient te zijn.
Hierdoor wordt invulling gegeven aan de doelstellingen van de gemeente Utrecht waarbij prioriteit wordt gegeven aan duurzame mobiliteitsoplossingen, gezond stedelijk leven en het reduceren van CO2-uitstoot. Dit is uitgewerkt met de volgende concrete oplossingen:

Mobiliteitshub XL
Een belangrijk onderdeel is dat de benodigde alternatieve parkeerplaatsen er beschikbaar worden gesteld in de Mobiliteitshub XL. Die plaatsen zijn in eerste instantie bedoeld voor bewoners van bouwvelden gelegen binnen van het afstandscriterium van 250 meter van de ingang van de Mobiliteitshub XL. Voor bezoekers is uitgegaan het afstandscriterium van 500 meter van de ingang van de Mobiliteitshub XL. Daarnaast is Papendorp aangewezen als maatwerkgebied, waardoor de Mobiliteitshub ook beschikbaar is voor bewoners en bezoekers van woningen die op grotere afstand dan de loopafstand zijn gelegen. Door de beschikbaarheid van extra fietsparkeerplekken binnen het plangebied en voldoende parkeergelegenheid in de Mobiliteitshub zal de mobiliteitshub ook voor die doelgroep goed bereikbaar zijn per fiets of lopend.

Deelmobiliteit
Er worden minimaal 10 plaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd voor deelmobiliteit, met name in het zuidelijk deel van het plangebied – waar de loopafstanden voor bewoners naar de Mobiliteitshub XL te groot worden. Het deelauto concept is dynamisch en groeit mee met de behoefte.
In het noordelijk deel van het plangebied kunnen bewoners ook gebruik maken van deelmobiliteit die beschikbaar is in de Mobiliteitshub XL. De 10 plekken deelmobiliteit in het plangebied vormen conform de beleidsregels een equivalent voor 40 autoparkeerplaatsen. Verdere toename van het aantal deelauto's leidt niet noodzakelijkerwijs tot het verminderen van het aantal parkeerplaatsen voor de auto.

Fietsparkeren bezoekers appartementen
In faciliteiten voor fietsparkeren voor bewoners wordt op uitgeefbaar gebied voorzien conform de beleidsregels parkeernormen fiets 2021. Op grond van die regels geldt ook een parkeernorm voor bezoekers van appartementengebouwen. Er dienen voor bezoekers fietsparkeerplekken aangelegd te worden, nabij de entree van het appartementengebouw. Dit gebeurt waar het goed ingepast kan worden, binnen de loopafstanden voor bezoekers, in de openbare ruimte. De norm is 0,5 bezoekersplekken per appartement tot en met 20 appartementen. Boven de 20 appartementen per gebouw geldt een norm van 0,25 per appartement.
In het plan kan de verhouding appartementen en grondgebonden nog wijzigen. In de huidige dynamische berekening komt het aantal bezoekers fietsparkeerplekken ten behoeve van de appartementen neer op 378. Dit zijn 189 fietsnietjes of gelijkwaardige voorzieningen in de openbare ruimte, evenredig verdeeld nabij de entree van de betreffende appartementsgebouwen.

Fietsparkeren school
De basisschool lost het fietsparkeren op het uitgeefbaar gebied (eigen terrein) op. De medewerkersnorm is 0,6 plek per 10 leerlingen en de bezoekersnorm is 6,5 plek per 10 leerlingen.
Het uitganspunt is 24 klassen met gemiddeld 30 leerlingen in een klas, dat is een norm van 7,1 plek per 10 leerlingen. Daarbij komt het programma van de kinderdagopvang.

Hieronder staat de optelsom:

Fietsparkeernorm School, KDV, BSO	***norm***	***per m2 bvo***	***programma***	***totaal***
school medewerkers *	0,6		24	43,2
school bezoekers *	6,5		24	468,0
kinderdagopvang **	2,0	100	999	20,0
Totaal				**531,2**

** Uitgangspunt: 24 klassen, gemiddeld 30 leerlingen per klas*

*** Bij deze functie dienen tevens 3 bakfietsparkeerplaatsen te worden gerealiseerd*

Fietsparkeren overige gebruiksfuncties

De commerciële ruimtes in de hallen, de horeca, het gezondheidscentrum en overige functies hebben een bezoekers fietsparkeernorm welke wordt opgelost in de openbare ruimte. Dit gebeurt op en rond het Hallenplein. De diverse functies hebben een andere parkeernorm.
Hieronder staat de berekening voor het geprognotiseerde programma en kan nog afwijken in de toekomst:

Hallen, gezondheidscentrum en buurthuis				
fietsparkeren:	*norm*	*per m2 bvo*	*programma*	*totaal*
sportschool/fitness	4,9	100	450	22,1
Horeca	23,5	100	800	188,0
commerciële dienstverlening		balie	900	10,0
gezondheidscentrum bezoek	1,8	100	650	11,7
gezondheidscentrum medewerkers	0,6	100	650	3,9
buurthuis (wijkgebouw)	0,5	*25***	150	12,5
TOTAAL aantal fietsparkeerplekken (100% norm)				**248,2**
Vermindering door dubbelgebruik *				35,3
TOTAAL te realiseren fietsparkeerplekken *				**212,9**

** Zie parkeernormenberekening (Excel) voor de gebruikte dubbelgebruikberekening.*

*** aantal bezoekers*

Omdat het een mix aan functies betreft die bij elkaar liggen is het mogelijk om hiervoor dubbelgebruik toe te passen op basis van de aanwezigheidspercentages. Het maatgevende moment is **zaterdagavond**. Het totaal komt uit op 213 fietsparkeerplekken. Door het toepassen van dubbelgebruik vindt er dus een reductie plaats van 35 fietsparkeerplekken.

Omdat voor bezoekers van woningen het maatgevende moment ook **zaterdagavond** is (100%), heeft het geen nut om de omliggende bezoekers van appartementengebouwen bij de overige functies te mengen in dubbelgebruik, omdat dit niet zal lijden tot verdere aftrek.

Extra fietsparkeren t.b.v. afwijkingsmogelijkheid 2

Naast de parkeerplekken die in de Mobiliteitshub beschikbaar zijn en de 40 autoparkeerplaatsen die niet hoeven te worden aangelegd door het werken met deelmobiliteit, wordt voor minimaal 90 parkeerplaatsen een alternatief geboden in de vorm van extra fietsparkeerplaatsen.
Om in voldoende alternatieven voor autoparkeren in het plangebied te kunnen voorzien, worden er minimaal 135 van de extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd in de openbare ruimte als alternatief voor de realisatie van 90

parkeerplaatsen voor de auto. Verdere toename van het aantal fietsvoorzieningen leiden, evenals het realiseren van extra deelmobiliteit niet tot het verminderen van het aantal parkeerplaatsen voor de auto. Wel ontstaat de mogelijkheid om gedurende de planontwikkeling en ook na de realisatiefase in te spelen op veranderingen in het mobiliteitsgedrag van de bewoners. Bovenstaande uitwerking is dan ook flexibel en wordt pas definitief bij vergunningverlening (MBP).

Situering extra bezoekers fietsparkeren
De extra mogelijkheden voor fietsparkeren worden benut voor bezoekers. In de openbare ruimte worden op strategische plekken fietsparkeermogelijkheden gemaakt in de vorm van fietsnietjes, of gelijkwaardig.

Totaal fietsparkeren in Openbare ruimte
Hieronder is een optelling gemaakt van het aantal fietsparkeerplekken dat in de openbare ruimte gerealiseerd wordt. De locatie van deze fietsparkeerplekken wordt in het inrichtingsplan opgenomen. Dit kan worden opgelost middels fietsparkeerrekken, fietsnietjes of gelijkwaardig.

Totaal fietsparkeren	
Hallen, gezondheidscentrum en buurthuis (met dubbelgebruik)	212,9
Bezoekersparkeren appartementen	377,5
Afwijkingsmogelijkheid 2	135,0
Totaal fietsparkeren in de openbare ruimte	**725,4**
Aantal fietsnietjes, o.g.	*362,7*

5. Parkeerbalans

Voor Groenewoud is in het Mobiliteitsplan een dynamische parkeerbalans opgesteld. Deze geeft de rekenmethodiek aan om te komen tot een sluitende balans welke bij het indien van de omgevingsvergunning (per bouwveld) in het mobiliteitsbeheersplan definitief wordt. De rekensystematiek is een dynamisch rekenmodel in Excel, welke in dit mobiliteitsplan is afgestemd met de Gemeente. Er zit een bandbreedte in het model tussen 1.500 en 1.650 woningen. Afhankelijk van de werkelijk te realiseren functies en oppervlaktes worden de definitieve aantallen voor het bewonersparkeren aan de hand van dit dynamische rekenmodel berekend en gerealiseerd. Voor de aantallen bezoekersparkeerplaatsen en de oplossing daarvan wordt naar het gehele plan gekeken en niet per bouwveld. De gemeente heeft als wegbeheerder en exploitant van de HUB XL sturing op de beschikbare bezoekersplekken.

5.1. Uitgangspunten

Er is een parkeerbalans opgesteld voor de basisverkaveling (1.500 variant v2) en voor de 1.650-variant om aan te tonen dat het parkeren binnen het plangebied en het voorlopig ontwerp past. Voor de parkeerbalans geldt de in 2021 door de gemeenteraad vastgestelde parkeernormen voor een B1-gebied. Er wordt maximaal 75% van de benodigde norm-autoparkeerplaatsen gerealiseerd binnen het plangebied en voor minimaal 25% van de vastgestelde parkeerbehoefte (de parkeereis) een alternatief geboden.

Om tot deze 25% te komen wordt van de volgende drie afwijkingsmogelijkheden gebruik gemaakt:

Aw2: Percentage van de parkeereis dat mag worden omgezet in extra fietsparkeerplekken. Hierbij geldt dat 1 autoparkeerplaats wordt vervangen door 1,5 fietsparkeerplek of 1 plek voor bijzondere voertuigen zoals een bakfiets. In B1: maximaal 15%.

Aw3 Percentage van de parkeereis minus het bezoekersdeel van woningen dat mag worden omgezet in deelautoplekken met deelauto's. Hierbij geldt dat 4 autoparkeerplaatsen worden vervangen door 1 autodeelplek. In B1: maximaal 25% tot 50%.

AW4: Percentage dat in totaal mag worden omgezet in parkeren buiten eigen terrein binnen bereik/invloedsgebied P+R. In B1: 0% tot 20%.

Aw5: Percentage dat in totaal mag worden omgezet in parkeren buiten eigen terrein op grote afstand (POA), In B1: 0% tot 20%.

Samenvatting parkeerbalans met alternatieven 1.650 variant

Samenvatting Mobiliteitsplan parkeernormenberekening en toepassing afwijkingsmogelijkheden Groenwoud Toepassing 25% reductie op parkeernorm 1650 variant					
	Parkeerbehoefte berekening programma 1650 woningen	**totaal norm**	**bewoners norm**	**bezoekers norm**	**opmerking**
	Pyloonbuurt	213	162	51	
	Dijkbuurt	221	170	51	
	Mercatorbuurt	433	332	102	*1 afrondingsverschil*
	KWS buurt	547	420	126	*1 afrondingsverschil*
	KWS buurt commercieel/gez.h/buurth. programma	46	17	29	
	Totaal benodigd o.b.v. 1650 (100% norm)	**1459**	**1100**	**359**	
	Totaal gerealiseerd in het plan o.b.v. 1650	1065	845	*220*	*+10 deelmobiliteit in OR*
	percentage alternatief (100% norm - gerealiseerd)	27%	23%	39%	
	aantal alternatief (100% norm - gerealiseerd)	394	255	139	
Aw4	parkeren in Hub, binnen de loopafstanden		85		
Aw3	deelmobiliteit (10 deelauto's in openbare ruimte)		40		
Aw2	fietsparkeren (minimaal 76 parkeerplekken)			90	135 extra fietsP
Aw5	aantal parkeerplaatsen in de HUB (minus afronding (nvt))		158		t.b.v. bew. uitgifte in abonnement
	Saldo aantal alternatief - Aw3, Aw4, Aw5 (afronding)		28		
Aw5	Saldo bezoekers aantal alternatief - Aw2			49	
	Aantal plekken in de hub (bewoners + bezoekers)		247		
	Aantal uit te geven abonementen bewoners		198		

	Oplossing afwijkingsmogelijkheid per buurt							
	gebruikte Aw's Bewoners				**gebruikte Aw's Bezoekers**			
Buurt	**uitgeefb. bewoners**	**Aw3**	**Aw 4 (hub, binnen LO)**	**Aw 5 (hub, buiten LO)**	**openb ruimte /plangebied**	**Aw 2 extra fietsp**	**Aw4 (hub, binnen LO)**	**Aw5 (hub, buiten LO)**
Pyloonbuurt	145	16	0	3	51			
Dijkbuurt	118	12	0	40	51			
Mercatorbuurt	291	12	0	29	69	36		
KWS buurt	291	0	68	63	59	54	10	10
KWS buurt commercieel/gez.h/buurth. programma			17				29	

6. Uitvoering en proces

6.1. Doelgroepen en afnemers

In Groenewoud komen verschillende doelgroepen te wonen in diverse segmenten. De woning categorieën zijn uitgesplitst, op basis van de parkeernormering in drie hoofdgroepen; vrije sector woningen, middel huur en sociaal. Voor alle doelgroepen geldt dat er sprake is van een parkeerbehoefte, maar in de ene doelgroep meer dan de andere. Daarop zijn de parkeernormen en afwijkingsmogelijkheden aangepast. Hieronder wordt aangegeven voor welke alternatieve parkeeroplossing wordt gekozen voor welke doelgroep:

Sociale woningen:
Bij sociale woningen is gemiddeld sprake van een lagere parkeernorm, omdat deze doelgroep gemiddeld over minder auto's beschikt. De afnemers van deze woningen zijn de aan de STUW gebonden corporaties. Hierbij staat de realisatie van kwalitatieve woningen voorop en is gebouwd parkeren een uitdaging in de businesscase (lasten en baten). Door de relatief hoge dichtheden in Groenewoud is parkeren op uitgeefbaar gebied in deze doelgroep op vele bouwvelden niet haalbaar. Er is voor gekozen om dure gebouwde parkeervoorzieningen in deze doelgroep te voorkomen. Waar op de bouwvelden ruimte is om op de binnenhoven te parkeren, wordt de norm, of een deel ervan, op het maaiveld gerealiseerd. Het alternatief voor deze doelgroep is parkeren binnen de loopafstand, parkeren op grotere afstand, en/of deelmobiliteit.

Middeldure huur:
Bij middeldure huurwoningen is gemiddeld een iets lagere parkeernorm dan bij vrije sector. De doelgroep die in aanmerking komt voor een middeldure huurwoning heeft een gemiddeld inkomen, waarbij het eigen autobezit doorgaans iets hoger ligt dan sociale woningen, maar minder dan vrije sector woningen.
De afnemers van deze woningen zijn beleggers of de aan de STUW gebonden corporaties. Hierbij staat de realisatie van kwalitatieve woningen voorop en is gebouwd parkeren vaak een uitdaging in de businesscase (lasten en baten). Door de relatief hoge dichtheden in Groenewoud is parkeren op uitgeefbaar gebied in deze doelgroep op vele bouwvelden niet goed haalbaar. Er is voor gekozen om gebouwde parkeervoorzieningen in deze doelgroep op kleine schaal toe te passen, hoofdzakelijk bij grotere appartementencomplexen. Waar op de bouwvelden ruimte is om op de binnenhoven te parkeren, wordt de norm, of een deel ervan, op het maaiveld gerealiseerd, met oog voor kwaliteit. Het alternatief voor het deel van de parkeereis dat niet op uitgeefbaar gebied wordt gerealiseerd is parkeren binnen de loopafstand, parkeren op grotere afstand, en/of deelmobiliteit.

Vrije sector:
Deze doelgroep kent relatief het hoogste eigen autobezit. Er wordt voor deze doelgroep ingezet op het stimuleren van deelmobiliteit, zoals deelauto's, deelfietsen en deelbakfietsen. Voor een tweede auto zijn geen parkeerplaatsen beschikbaar. Afnemers zijn particuliere kopers of mogelijk beleggers in de vrije sector huur. In deze doelgroep is afhankelijk van de economische ontwikkeling ruimte voor het toevoegen van kwalitatief parkeren op uitgeefbaar gebied. Dit kan middels half verdiepte parkeerplaatsen, geheel verdiepte parkeerplaatsen, parkeren onder een dek of maaiveld parkeren. Een deel van de parkeereis wordt binnen de loopafstanden van de Mobiliteitshub opgelost.

6.2. Procesbewaking

Omdat de exacte aantallen van woningen en daarmee de totale parkeereis ten tijde van het opstellen van het Mobiliteitsplan nog niet vast staat is het van belang om de procesbewaking te borgen. De rekenmethodiek van het segment woning en de concept oplossing is vastgelegd in dit plan. De definitieve aantallen en definitieve alternatieve oplossingen dienen vastgelegd te worden in het Mobiliteitsbeheersplan, zoals beschreven in paragraaf 6.3. Het Mobiliteitsbeheerplan is onderdeel van de omgevingsvergunning aanvraag en wordt getoetst door de afdeling Parkeren van de gemeente Utrecht aan dit Mobiliteitsplan.
In het Mobiliteitsbeheerplan wordt het volgende vastgelegd:

- Het exacte aantal woningen wat gerealiseerd wordt en de BVO's.
- Het woningbouwprogramma waarin deze woningen gerealiseerd worden (sociaal, middelduur, vrij sector)
- De bijbehorende parkeernorm
- Een parkeerbalans voor het gebied waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd op basis van de beleidsregels parkeren
- Een verantwoording van eventuele afwijkingen ten opzichten van de beleidsregels aan de hand van dynamische parkeerberekening zoals beschreven in paragraaf 6.3.
- Aantal te realiseren parkeerplaatsen op uitgeefbaar gebied
- Op welke manier de alternatieve parkeeroplossing is geborgd, zoals een contract met de aanbieder van deelmobiliteit en gereserveerde parkeerruimte.
- Het aantal abonnementen dat kan worden uitgegeven ten behoeve van parkeren in de Mobiliteitshub en op welke wijze de mogelijkheid tot het afnemen van een abonnement in de mobiliteitshub wordt toegedeeld.
- Op welke wijze parkeerplaatsen op uitgeefbaar gebied worden toegedeeld/verkocht en hoe dit bekend wordt gemaakt bij de toekomstige bewoners.

6.3. Beheer mutaties totaal parkeerconcept

Als bijlage 1 van dit Mobiliteitsplan is de dynamische parkeerberekening toegevoegd (basismodel). Deze voorziet in de voorlopige parkeeroplossing en is opgesteld in overleg met de gemeente Utrecht. In de definitieve parkeerberekeningen kunnen verschillen zitten, omdat er bijvoorbeeld zaken wijzigen, zoals het aantal woningen, de definitieve oppervlakte van de woningen, de feitelijke beschikbare ruimte om parkeren op uitgeefbaar gebied op te lossen, etc.
De mutaties ten opzichte van de het basismodel worden getoetst door de gemeente Utrecht bij indiening van het Mobiliteitsbeheerplan. Op basis van de ingediende omgevingsaanvraag wordt het basismodel gemuteerd, zodanig dat het geheel blijft passen. Het beheer van de mutaties is onderdeel van de reguliere overlegstructuur tussen initiatiefnemer en de gemeente. Hierbij blijft het minimaal 25% alternatief oplossen van de parkeerbehoefte leidend.

Beheer van abonnementen en aantallen etc.:
De verdeling en berekening van de gekozen oplossing blijft tot het goedgekeurde MBP de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Wanneer de woningen zijn opgeleverd gaat die verantwoordelijkheid en het beheer hiervan over naar de gemeente.
Initiatiefnemer geeft middels het indienen van het MBP, of uiterlijk voor oplevering van de woningen, administratief aan de gemeente door (via nader te organiseren wijze) bij welke

woningen wel of geen eigen parkeerplaats hoort en hoeveel abonnementen er uitgegeven kunnen worden en welke woningen daarvoor in aanmerking komen. In het MBP wordt aangegeven op welke wijze de toewijzing van de abonnementen plaats vindt.

6.4. Afronding in tabellen

In het reguliere beleid dienen parkeerplaatsen afgerond te worden.
Er worden in Groenwoud per bouwveld één of meerdere omgevingsvergunningen aangevraagd met bijbehorend MBP, soms per programma categorie (sociaal, middelduur, vrij sector). Dit leidt tot veel aanvragen en kan leiden tot grote afrondingsverschillen. Per MBP kan het zijn dat er enkele parkeerplekken teveel, of te weinig wordt gerealiseerd of opgelost. Dit wordt niet per MBP afgerond, maar op het gehele plan Groenewoud. Dit wordt goed bijgehouden in de rekenkundige Excel, zodat het totaal klopt en enkel het laatste totaalgetal wordt afgerond.

6.5. Invoering betaald parkeren

Voor een goed werkend parkeersysteem is het noodzakelijk dat gelijktijdig, of zo snel mogelijk na het in gebruik nemen van de openbare ruimte door bewoners, het betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit heeft te maken met de hoge parkeerdruk in Papendorp. Dit dient al operationeel te zijn en de tijdelijk beheer fase. De gemeente streeft ernaar om betaald parkeren operationeel te hebben bij de oplevering van de eerste woningen.

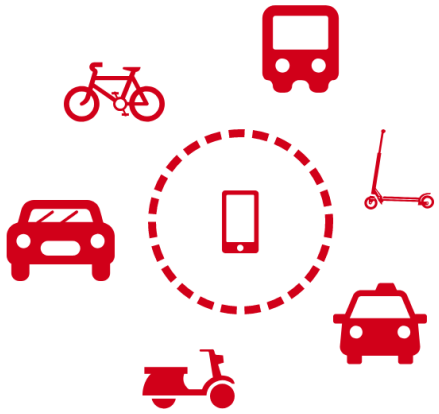
6.6. Aanvraag omgevingsvergunning

Bij het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning voor het realiseren van de woningbouw wordt per aanvraag omgevingsvergunning een MBP ingediend. Deze refereert naar het totale dynamische rekenmodel en wordt in zijn totaliteit beschouwd en per bouwveld vastgeklikt. De coördinatie van de beoordeling door de gemeente Utrecht wordt verzorgd door de gemeentelijk projectleider. De rekensystematiek van het dynamische rekenmodel in dit Mobiliteitsplan is ambtelijk afgestemd met de gemeente Utrecht. De exacte invulling van de alternatieven en de geschiktheid daarvan voor de doelgroep moet door de aanvrager nog worden onderbouwd bij de aanvraag via het ingevulde Mobiliteitsbeheerplan.

6.7. Deelmobiliteit

Er worden meerde vormen van deelmobiliteit gestimuleerd en gefaciliteerd in Groenewoud. Hieronder wordt dat verder toegelicht.

Deelauto's



Bij de inrichting van het openbaar gebied is rekening gehouden met het reserveren van 10 autoparkeerplaatsen ten behoeve van elektrische deelauto's. De deelauto's worden uitsluitend in de openbare ruimte geplaatst, zodat deze door alle bewoners te gebruiken zijn. De initiatiefnemer is verplicht om locaties voor 10 deelauto's te (laten) realiseren en exploiteren voor een periode van 10 jaar, voor elke locatie geteld vanaf het moment dat deze (per locatie) in gebruik wordt genomen. De verwachting is dat na deze 10 jaar er voldoende marktbehoefte is voor deelmobiliteit, waardoor leveranciers dit vanuit commercie kunnen en willen exploiteren.
Voor wat betreft de geschiktheid en structurele beschikbaarheid van de deelauto's worden bij de oplevering van eerste fase en in de openbare ruimte de eerste deelauto's geplaatst.

Het aantal deelauto's in de wijk kan meegroeien met de realisatie. De deelauto's worden in eerste instantie geplaatst in clusters van 3 tot 4 deelauto's centraal in de wijk. In het zuidelijk deel relatief meer dan in het noordelijk deel, omdat het noordelijk deel ook kan profiteren van de deelmobiliteit in de Mobiliteitshub. In principe is de verdeling over de deelgebieden als volgt; pyloonbuurt (4 auto's), dijkbuurt (3 auto's) en mercatorbuurt (3 auto's). Indien de vraag groter zal zijn dan het aanbod dan kunnen deelauto's eerder gerealiseerd worden.

Er zijn diverse leveranciers van deelmobiliteit. In het Mobiliteitsbeheerplan wordt vastgelegd welke leverancier(s) de deelmobiliteit gaat of gaan leveren. De initiatiefnemer sluit hiertoe een tienjarige exploitatieovereenkomst met de leverancier van deelmobiliteit. Deze overeenkomst behoeft vooraf goedkeuring door de gemeente en wordt nadien gerespecteerd. De looptijd van de tien jaar gaat in vanaf ingebruikname van de deelauto's en kunnen mogelijk vooruitlopend op de navolgende bouwontwikkeling in worden gerealiseerd. Na 10 jaar komt de verplichting voor de exploitant te vervallen.
De 10 deelauto's kunnen door de leverancier zelf worden uitgebreid op basis van feitelijk gebruik en/of marktvraag.
Het gemeenschappelijk doel is dat gebruikers niet of nagenoeg niet misgrijpen. Indien er meer behoefte is aan deelauto's dan 10 stuks, dan is daar ruimte voor in het plan. Het overtal van 10 stuks dient de deelauto exploitant in overleg met de gemeente te realiseren. Het uitgangspunt is dat bij extra behoefte er voor één deelautoparkeerplaats, één bezoekersparkeerplaats in de openbare ruimte wordt ingericht voor deelmobiliteit. De deelautoplekken welke buiten de verplichting van de initiatiefnemer vallen (meer dan 10 stuks) worden niet betrokken in de parkeerbalans. De aanvraag en inrichting van de extra deelmobiliteit organiseert de leverancier zelf met de gemeente.

Op basis van de ervaringen die met vraag en aanbod van deelmobiliteit in de Pyloonbuurt worden opgedaan wordt in overleg tussen ontwikkelaar en gemeente bezien of de strategie voor de volgende deelgebieden moet worden aangepast (evaluatie). Een onderdeel hiervan kan zijn dat de niet afgenomen toegewezen abonnementen voor de Hub op een andere wijze worden verdeeld.

Voor wie:
De deelauto's zijn door alle bewoners te gebruiken, middels het afsluiten van een periodiek abonnement en/of per te betalen per rit. Door de leverancier van de deelmobiliteit worden diverse abonnementsvormen aangeboden.

Door wie:
Er zijn diverse deelmobiliteit leveranciers actief in de regio Utrecht. De mobiliteitsmarkt is momenteel erg groeiende en gebruikerscontracten zijn erg verschillend per leverancier. In het Mobiliteitsbeheerplan wordt aangegeven met welke leverancier een contract is gesloten voor exploitatie. Diversiteit in het aanbod van abonnementen is een belangrijk criterium bij de selectie van één of meerdere leveranciers.
De leverancier van de deelmobiliteit wordt door de ontwikkelaar gecontracteerd. De overeenkomst hiertoe wordt voor het sluiten hiervan aan de gemeente voorgelegd ter toetsing.

Deelfietsen
Het leveren en realiseren van een aanbod deelfietsen is geen verplichting in het gemeentelijk beleid. Momenteel is er in Utrecht één leverancier van deelfietsen, dat kan in de toekomst wijzigen. Het aanbod van deze vorm van deelmobiliteit wordt aan de markt overgelaten. De initiatiefnemer zal de leverancier van deelfietsen wel actief benaderen om het gebied Groenewoud in het exploitatiegebied van de betreffende leverancier te krijgen.

Deelbakfiets
Het leveren en realiseren van een aanbod deelfietsen is geen vanuit het gemeentelijk beleid, maar wordt gefaciliteerd indien dit door een exploitant wordt aangeboden. Momenteel is er in Utrecht één aanbieder van bakfietsen in de openbare ruimte. Dat kan in de toekomst wijzigen. Het aanbod van deze vorm van deelmobiliteit wordt aan de markt overgelaten. De initiatiefnemer zal de leverancier van deelbakfietsen wel actief benaderen om het gebied Groenewoud in het exploitatiegebied van de betreffende leverancier te krijgen.

Optionele procesafspraak over MaaS-concept.
Ontwikkelaar en Gemeente onderzoeken gezamenlijk en tijdig de mogelijkheden voor toepassen van een MaaS (Mobility As a Service)-concept. Partijen verwachten dat er op het gebied van parkeren, deelmobiliteit en MaaS in de (nabije) toekomst de nodige technische ontwikkelingen zullen plaatsvinden. Indien zich technische ontwikkelingen voordoen die alternatieve oplossingen mogelijk maken zullen Partijen zich flexibel opstellen om deze alternatieve oplossingen toe te kunnen passen. Het eventueel toepassen van een MaaS-concept kan (rekenkundig) leiden tot een verdere reductie van parkeren maar Ontwikkelaar is daartoe niet verplicht.

6.8. Fietsparkeren

De alternatieve mogelijkheid voor fietsparkeren (Aw2) wordt alleen ingezet voor de compensatie van het aantal bezoekersparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Wanneer er goede gelegenheid in een wijk is om de fiets te parkeren dan zijn mensen eerder geneigd zijn om de keuze te maken voor de fiets in plaats van de auto, zeker in een gebied met betaald parkeren. Doordat er minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn is er ook een vorm van schaarste.
Om deze afwijkingsmogelijkheid toe te passen worden in de openbare ruimte extra* fietsnietjes (of gelijkwaardig) geplaatst (conform de parkeerberekening) op strategische plekken waar bezoekers de fiets goed kunnen parkeren. Een en ander zoals omschreven in *paragraaf 4.1 Extra fietsparkeren*.

* Extra ten opzichte van het aantal fietsnietjes dat gerealiseerd moet worden bij appartementencomplexen als 'bezoekers fietsparkeren', zoals in het fietsenparkeerbeleid omschreven

6.9. Abonnementen MobiliteitshubXL

Er wordt in de parkeeroplossing gebruik gemaakt van Afwijkingsmogelijkheid 4 en 5. Beide betreffen het parkeren op afstand in een Mobiliteitshub. Aw4 betreft parkeren op afstand binnen de loopafstand voor bewoners, 250 meter. Aw5 betreft parkeren op grotere afstand. Op basis van het 1.650 plan worden er voor bewoners in Aw4 en Aw5 198 plekken opgelost. Dit zijn plekken in de Mobiliteitshub XL. Deze aantallen vallen binnen de maximale afwijkingsmogelijkheden in parkeergebied B1 conform de beleidsregels.

Op basis hiervan is het voor 198 woningen/adressen mogelijk om een abonnement in de Mobiliteitshub Xl af te nemen. De mogelijkheid om een abonnement af te nemen wordt verdeeld per bouwblok.

Voor de eigenaar en/of exploitant van de commerciële ruimtes, het buurthuis en het gezondheidscentrum in bouwveld 21 en 29 is het mogelijk om gezamenlijk 17 (zakelijke) abonnementen in de Mobiliteitshub af te nemen (bovenop de 198 abonnementen voor bewoners).

Het aantal benodigde abonnementen wordt beschikbaar gesteld door de Gemeente Utrecht. Voor de bouwkosten van het aantal benodigde plekken en het aantal benodigde plekken in de Mobiliteitshub heeft initiatiefnemer reeds een vaste financiële bijdrage geleverd aan de Gemeente Utrecht.
Een abonnement geeft recht op stalling op een vrij beschikbare plek in de Mobiliteitshub XL, conform de gemeentelijke voorwaarden en tarieven.

6.10. Bezoekersparkeren

Op basis van het 1.650 plan zijn er normatief 359 bezoekersplekken benodigd. Bezoekersplekken worden niet op uitgeefbaar gebied gerealiseerd. Om kwalitatief goede openbare ruimte te creëren met zo veel mogelijk groen is ervoor gekozen om maximaal 230 parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren. Hiervan zijn 10 plekken bestemd voor deelauto's en dus 220 plekken voor bezoekers. Het hele gebied wordt vanaf de start betaald parkeergebied.
Voor een deel van het bezoekersparkeren wordt ingezet op Afwijkingsmogelijkheid 2 (extra fietsparkeren in de openbare ruimte).

Het overig deel van het bezoekersparkeren wordt opgelost in de Mobiliteitshub met Afwijkingsmogelijkheid 4 en 5 ; bezoekersparkeren op loopafstand respectievelijk op grote afstand). Voor het bezoekersparkeren in de hub gelden de reguliere tarieven voor bezoekersparkeren in de Mobiliteitshub. Dat betreft 49 plekken op basis van het dynamische 1650 rekenmodel. Conform onderstaand rekenvoorbeeld:

bezoekersnorm	359	
Aw2 fietsparkeerplekken	90	
Gerealiseerde plekken	220	** plus 10 deelautoplekken, dus totaal 230 plekken*
Aw4 en Aw5 Hub (bezoekers)	49	

Rond het Hallenplein worden door de nabijheid van de Mobiliteitshub XL relatief weinig openbare bezoekers parkeerplekken gerealiseerd. Gezien aanwezigheid van de functie gezondheidscentrum is bereikbaarheid hiervan belangrijk, omdat het aannemelijk is dat hier bezoekers komen die slecht ter been zijn. Daarom wordt er dichtbij het gezondheidscentrum minimaal één parkeerplek ingericht als gehandicaptenparkeerplaats.

6.11. Toekenning parkeerplaatsen en abonnementen.

Toekenning abonnementen in de Mobiliteitshub XL
De mogelijkheid tot het afnemen van abonnementen wordt voorafgaand in het MBP geregeld. Dit wordt vooraf per bouwveld verdeeld zodanig dat de totale verdeling in het rekenmodel in evenwicht blijft. Het is aan de eindgebruiker om wel of geen gebruik hiervan te maken.

De wijze van uitgifte van abonnementen wordt tijdig (tijdens indiening MBP) door de gemeente bepaald. Per adres is het bekend of het beschikt over een parkeerplaats op uitgeefbaar gebied. Indien dat niet zo is, dan kan het adres in aanmerking voor een abonnement. De wijze waarop de uitgifte van abonnementen voor de verschillende woningbouw categorieën geregeld wordt zal door de gemeente nader worden uitgewerkt en met de ontwikkelaar worden afgestemd in het kader van het eerste MBP, Daarbij komt ook de werking van een wachtlijstensystematiek aan de orde.

Vrije sector
Bij verkoop van een vrije sector woning wordt bepaald welke adressen in aanmerkingen komen voor parkeerplaats op eigen terrein, een abonnement, of geen van beiden.

Evaluatie
Indien blijkt dat het vooraf aantal toegekende abonnementen niet gebruikt worden, dan wordt in overleg met de gemeente bezien of het saldo dat niet gebruikt wordt, kan worden doorgeschoven naar volgende fasen. Het is nooit mogelijk om voor een 2^{e} auto op één adres een bewonersabonnement aan te vragen.

Toekenning parkeerplaatsen op uitgeefbaar gebied
Op uitgeefbaar gebied worden minder dan één parkeerplaats per woning/adres gerealiseerd. Niet elke woning komt dus in aanmerking voor een parkeerplaats op uitgeefbaar gebied. Om de relatie tussen de overige alternatieve oplossingen overzichtelijk te houden is het van belang om per adres te weten of er wel of geen eigen parkeerplaats bij zit.
Er wordt in verschillende woningbouwcategorieën woningen gerealiseerd. De toekenning van parkeerplaatsen op uitgeefbaar gebied verschilt, zoals hieronder uitgelegd.

Middeldure woningen en sociale woningen
De parkeerplekken welke op uitgeefbaar gebied worden gerealiseerd worden eigendom van eigenaar van de woningen. Dit betreft een corporatie of belegger. De corporatie of belegger is verantwoordelijk voor het toedelen, toekennen of verhuren van de parkeerplaats aan haar bewoners.

Vrije sector woningen
Door de verkoper van de woningen wordt in de koopovereenkomst met de afnemer/koper bepaald welke woningen/adressen een eigen parkeerplaats krijgen toegewezen. Dit kan op twee manieren gebeuren:

1. Bij verkoop van de woning wordt op basis van inschrijving de parkeerplaats gekoppeld aan de woning. De verkoop is doorgaans na het aanvragen van een omgevingsvergunning. Het MPB wordt daarbij wel ingediend bij de omgevingsvergunning. De administratie welke parkeerplaats wordt gekoppeld aan welke woning volgt dan na verkoop van de woningen en wordt bij de gemeente bekend gemaakt voor oplevering van de woningen.
2. Voorafgaand aan de verkoop van de woning worden de parkeerplaatsen al gekoppeld. Dit is voor omgevingsvergunningsaanvraag en met het indienen van het MBP bekend.

In beide gevallen geldt dat bij het tekenen van de koopovereenkomst van de woningen het bekend is aan welke woningen/adres de parkeerplaatsen op uitgeefbaar gebied zijn gekoppeld. Deze administratie wordt door de ontwikkelaar aan de gemeente overhandigd.

6.12. Communicatie gebruikers

Op de projectwebsite wordt duidelijk beschreven op welke wijze de mobiliteit in het plan wordt gerealiseerd. Kopers en gebruikers worden door de verkopers (initiatiefnemer, corporatie of belegger) geïnformeerd over de wijze waarop de mobiliteit voor hen is georganiseerd. Hierbij wordt duidelijk gemaakt dat er geen reguliere parkeervergunningen voor straatparkeren worden verleend.

Bijlage 1: Dynamisch parkeermodel berekening (Excel sheet)

Bouwvelc	Fase	type	Binnen loopafstand Hub bewoners	aantal o.b.v. 165	Verschil 1650 t.o.v. 1500	Opmerking	aantal te realiseren bezoekers fietsparkeerplekken voor de hoofdentree van appartementgebouw	norm (bewoners + bezoek)	norm bezoek	totaal aantal o.b.v. 100% norm	totaal bezoekers o.b.v. 100% norm	Totaal op uitgeefbaar gebied o.b.v. 100% norm	gerealiseerd op eigen terrein conform tekening 20-9-2022	saldo norm bewoners - geraliseer	Alternatieve oplossing 1	Aantal Alternatieve oplossing 1	Alternatieve oplossing 2	Aantal Alternatieve oplossing 2	uitgifte abonnement
1A	1A	app MH	nee	26	1		11,5	0,69	0,2	17,9	5,2	12,7	10	2,7	nvt	0,0	Aw3	2,7	0,0
1A	1A	app sociaal	nee	26	1		11,5	0,69	0,2	17,9	5,2	12,7	6	6,7	nvt	0,0	Aw3	6,7	0,0
1B	1A	app VS >130 bvo	nee	17	0		8,5	1,01	0,2	17,2	3,4	13,8	14	-0,2	nvt	-0,2			
1B	1A	app VS >80 <130 bvo	nee	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
1C	1A	app VS >130 bvo	nee	34	0		13,5	1,01	0,2	34,3	6,8	27,5	28	-0,5	nvt	-0,5			
1C	1A	app VS >80 <130 bvo	nee	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
1D	1A	app studenten	nee	0	0		0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			0,0
2	2A	app sociaal zorg	nee	0	0		0	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0		-	nvt	-			0,0
2	2A	app MH	nee	0	0		0	0,69	0,2	0,0	0,0	0,0		-	nvt	-			0,0
2	2A	app sociaal	nee	41	0		15,25	0,69	0,2	28,3	8,2	20,1	15	5,1	Aw5	1,1	Aw3	4,0	1,0
3	2A	ggb VS tussen	nee	31	0			1,01	0,2	31,3	6,2	25,1	25	0,1	nvt	0,1			
3	2A	ggb VS hoek	nee	7	0			1,01	0,2	7,1	1,4	5,7	6	-0,3	nvt	-0,3			
4	2A	ggb soc. Huur	nee	21	0	deel ggb wordt app		0,69	0,2	14,5	4,2	10,3	8	2,3	Aw5	1,3	Aw3	1,0	1,0
4	2A	app sociaal	nee	26	4		11,5	0,69	0,2	17,9	5,2	12,7	10	2,7	Aw5	1,0	Aw3	1,7	1,0
5A	2A	ggb VS	nee	8	0	pp onder dek blok 8		1,01	0,2	8,1	1,6	6,5	7	-0,5	nvt	-0,5			
5B	2A	ggb VS	nee	8	0	pp onder dek blok 8		1,01	0,2	8,1	1,6	6,5	6	0,5	nvt	0,5			0,0
6A	3A	ggb VS tussen	nee	5	0			1,01	0,2	5,1	1,0	4,1	5	-0,9	nvt	-0,9			
6B	3A	ggb VS hoek	nee	5	0			1,01	0,2	5,1	1,0	4,1	5	-0,9	nvt	-0,9			
		subtotaal Pyloonbuurt		**255**	**6**		71,8			212,8	51,0	161,8	145,0			3,4		16,1	3,1
8	3A	ggb VS tussen	nee	35	1			1,01	0,2	35,4	7,0	28,4	31	-2,7	nvt	-2,7			
8	3A	ggb VS hoek	nee	10	-1			1,01	0,2	10,1	2,0	8,1	8	0,1	nvt	0,1			0,0
8	3A	ggb MH tussen	nee	10	0			0,69	0,2	6,9	2,0	4,9	0	4,9	Aw5	4,9			4,0
8	3A	ggb MH hoek	nee	4	0			0,69	0,2	2,8	0,8	2,0	0	2,0	Aw5	2,0			2,0
8	3A	ggb vs patio	nee	11	0			1,01	0,2	11,1	2,2	8,9	11	-2,1	nvt	-2,1			
10	4B	ggb MH tussen	nee	7	0			0,69	0,2	4,8	1,4	3,4	0	3,4	Aw5	1,4	Aw3	2,0	0,0
10	4B	ggb MH hoek	nee	2	0			0,69	0,2	1,4	0,4	1,0	0	1,0	Aw5	1,0			0,0
10	4B	app sociaal	nee	40	7		15	0,69	0,2	27,6	8,0	19,6	0	19,6	Aw5	15,6	Aw3	4,0	12,0
10	4B	ggb VS tussen	nee	20	0			1,01	0,2	20,2	4,0	16,2	18	-1,8	nvt	-1,8			
10	4B	ggb VS hoek	nee	6	0			1,01	0,2	6,1	1,2	4,9	5	-0,1	nvt	-0,1			
13B	4B	ggb sociaal	nee	12	0			0,69	0,2	8,3	2,4	5,9		5,9	Aw5	5,9			4,0
13A	6B	app MH	nee	25	6		11,25	0,69	0,2	17,3	5,0	12,3		12,3	Aw5	6,3	Aw3	6,0	5,0
13B	4B	ggb MH	nee	8	0			0,69	0,2	5,5	1,6	3,9	3	0,9	nvt	0,9			0,0
13A	6B	bbg vs 2^1 kap	nee	8	0			1,01	0,2	8,1	1,6	6,5	4	2,5	Aw5	2,5			2,0
13B	4B	ggb vs tussen en hoek	nee	14	0			1,01	0,2	14,1	2,8	11,3	14	-2,7	nvt	-2,7			
16A	6B	app VS >130 bvo	nee	22	10		10,5	1,01	0,2	22,2	4,4	17,8	20	-2,2	nvt	-2,2			
16A	6B	app VS >80 <130 bvo	nee	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
16C	4B	ggb VS tussen en hoek	nee	5	-2			1,01	0,2	5,1	1,0	4,1		4,1	Aw5	4,1			4,0
16C	4B	Tiny house VS	nee	4	0			0,43	0,2	1,7	0,8	0,9		0,9	Aw5	0,9			0,0
16B	4B	ggb vs kwadrant	nee	4	4			1,01	0,2	4,0	0,8	3,2		3,2	Aw5	3,2			3,0
16A	6B	ggb vs 2^1kap	nee	8	-2	op eigen kavel		1,01	0,2	8,1	1,6	6,5	4	2,5	Aw5	2,5			2,0
20		vervallen			0														
		subtotaal Dijkbuurt		**255**	**23**	15,3%	37			221	51	170	118			50		12,0	38
7	3A	ggb VS tussen	nee	29	0			1,01	0,2	29,3	5,8	23,5	24	-0,5	nvt	-0,5			
7	3A	ggb VS hoek	nee	4	0			1,01	0,2	4,0	0,8	3,2	3	0,2	nvt	0,2			
7	3A	app VS >130 bvo	nee	27	4		11,75	1,01	0,2	27,3	5,4	21,9	23	-1,1	nvt	-1,1			
7	3A	app VS >80 <130 bvo	nee	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
9	5C	ggb MH tussen	nee	18	-7			0,69	0,2	12,4	3,6	8,8	3	5,8	Aw5	3,8	Aw3	2,0	4,0
9	5C	ggb MH hoek	nee	6	0			0,69	0,2	4,1	1,2	2,9	1	1,9	Aw5	1,9			1,0
9	5C	app MH	nee	77	19		24,25	0,69	0,2	53,1	15,4	37,7	14	23,7	Aw5	13,7	Aw3	10,0	12,0
11	7C	ggb soc huur	nee	14	-1			0,69	0,2	9,7	2,8	6,9	6	0,9	Aw5	0,9			0,0
11	7C	app soc. Huur	nee	86	7	hier zou meer moeten kunne	26,5	0,69	0,2	59,3	17,2	42,1	32	10,1	Aw5	10,1			8,0
12	7C	ggb vs tussen en hoek	nee	17	-12			1,01	0,2	17,2	3,4	13,8	14	-0,2	nvt	-0,2			
12	7C	ggb vs BEBO	nee	18	12			1,01	0,2	18,2	3,6	14,6	15	-0,4	nvt	-0,4			
14	7C	ggb vs tussen	ja	32	-4			1,01	0,2	32,3	6,4	25,9	27	-1,1	nvt	-1,1			
14	7C	ggb vs hoek	ja	4	2			1,01	0,2	4,0	0,8	3,2	3	0,2	nvt	0,2			
14	7C	app VS >130 bvo	ja	22	10		10,5	1,01	0,2	22,2	4,4	17,8	18	-0,2	nvt	-0,2			
14	7C	app VS >80 <130 bvo	ja	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
15	7C	ggb vs tussen	nee	28	1			1,01	0,2	28,3	5,6	22,7	28	-5,3	nvt	-5,3			
15	7C	ggb vs hoek	nee	8	-1			1,01	0,2	8,1	1,6	6,5	8	-1,5	nvt	-1,5			
15	7C	app MH	nee	34	10		13,5	0,69	0,2	23,5	6,8	16,7	8	8,7	Aw5	8,7			5,0
17	8C	ggb vs tussen	ja	25	1			1,01	0,2	25,3	5,0	20,3	20	0,3	nvt	0,3			
17	8C	ggb vs hoek	ja	6	-2			1,01	0,2	6,1	1,2	4,9	5	-0,1	nvt	-0,1			
17	8C	app VS >130 bvo	ja	19	6		9,5	1,01	0,2	19,2	3,8	15,4	16	-0,6	nvt	-0,6			
17	8C	app VS >80 <130 bvo	ja	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
18	8C	ggb vs Tiny house	nee	8	0			0,43	0,2	3,4	1,6	1,8	2	-0,2	nvt	-0,2			
18	8C	ggb vs tussen	nee	20	0			1,01	0,2	20,2	4,0	16,2	16	0,2	nvt	0,2			
18	8C	ggb vs hoek	nee	6	0			1,01	0,2	6,1	1,2	4,9	5	-0,1	nvt	-0,1			
19	8C	school		24		volledig op eigen terrein/uitg	511,2	0,43	0	0,0	0,0	10,3							
		subtotaal Mercatorbuurt		**508**	45		96			433	102	332	291			20		12,0	30
21	11D	app soc. huur	ja	43	11		15,75	0,69	0,2	29,7	8,6	21,1		21,1	Aw4	21,1			18,0
21	11D	app VS >130 bvo	ja	35	1	21 app ipv 8 ggb	13,75	1,01	0,2	35,4	7,0	28,4	14	14,4	Aw4	14,4			13,0
21	11D	app VS >80 <130 bvo	ja	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
21	11D	ggb vs tussen	ja	8	0			1,01	0,2	8,1	1,6	6,5	5	1,5	Aw4	1,5			1,0
21	11D	ggb vs hoek	ja	4	0			1,01	0,2	4,0	0,8	3,2	2	1,2	Aw4	1,2			1,0
21	11D	gezondheidscentrum/apotheek	ja	650		alle vraag in hub		1,53	0,7	9,9	4,5	5,5		5,5	nvt	5,5			
21	11D	buurthuis	ja	150		alle vraag in hub		0,85	0,51	1,3	0,8	0,5		0,5	nvt	0,5			
22A	11D	ggb vs tussen	ja	15	2	onder 22B		1,01	0,2	15,2	3,0	12,2	8	4,2	Aw4	4,2			4,0
22A	11D	ggb vs hoek	ja	4	0	onder 22B		1,01	0,2	4,0	0,8	3,2	2	1,2	Aw4	1,2			1,0
22A	11D	ggb vs tussen	ja	0	-7			1,01	0,2	0,0	0,0	0,0		-	nvt	-			
22A	11D	ggb vs hoek	ja	0	-2			1,01	0,2	0,0	0,0	0,0		-	nvt	-			
22B	11D	ggb vs tussen	ja	13	6			1,01	0,2	13,1	2,6	10,5	13	-2,5	nvt	-2,5			
22B	11D	ggb vs hoek	ja	4	2			1,01	0,2	4,0	0,8	3,2	4	-0,8	nvt	-0,8			
22C	9D	ggb vs tussen	nee	8	-1			1,01	0,2	8,1	1,6	6,5	8	-1,5	nvt	-1,5			
22C	9D	ggb vs hoek	nee	4	0			1,01	0,2	4,0	0,8	3,2	4	-0,8	nvt	-0,8			
22C	9D	app VS >130 bvo	nee	0	0		0	1,01	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
22C	9D	app VS >80 <130 bvo	nee	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
23	9D	app soc. huur	nee	58	0		19,5	0,69	0,2	40,0	11,6	28,4	0	28,4	Aw5	28,4			25,0
24	9D	ggb vs tussen	nee	24	-6			1,01	0,2	24,2	4,8	19,4	20	-0,6	nvt	-0,6			
24	9D	ggb vs hoek	nee	4	2			1,01	0,2	4,0	0,8	3,2	3	0,2	nvt	0,2			
24	9D	app VS >130 bvo	nee	30	13		12,5	1,01	0,2	30,3	6,0	24,3	25	-0,7	nvt	-0,7			
24	9D	app VS >80 <130 bvo	nee	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
25	10D	ggb vs tussen	ja	12	0			1,01	0,2	12,1	2,4	9,7	10	-0,3	nvt	-0,3			
25	10D	ggb vs hoek	ja	6	0			1,01	0,2	6,1	1,2	4,9	5	-0,1	nvt	-0,1			
26	10D	ggb vs tussen	nee	13	-1			1,01	0,2	13,1	2,6	10,5	11	-0,5	nvt	-0,5			
26	10D	ggb vs hoek	nee	4	0			1,01	0,2	4,0	0,8	3,2	3	0,2	nvt	0,2			
26	10D	app VS >130 bvo	nee	19	9		9,5	1,01	0,2	19,2	3,8	15,4	16	-0,6	nvt	-0,6			
26	10D	app VS >80 <130 bvo	nee	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
27	9D	ggb vs tussen	nee	24	4			1,01	0,2	24,2	4,8	19,4	22	-2,6	nvt	-2,6			
27	9D	ggb vs hoek	nee	3	-3			1,01	0,2	3,0	0,6	2,4	3	-0,6	nvt	-0,6			
27	9D	app VS >130 bvo	nee	50	9		17,5	1,01	0,2	50,5	10,0	40,5	45	-4,5	nvt	-4,5			
27	9D	app VS >80 <130 bvo	nee	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
27	9D	app MH	nee	26	-1		11,5	0,69	0,2	17,9	5,2	12,7	3	9,7	Aw5	9,7			8,0
28	11D	app soc. huur	ja	50	5		17,5	0,69	0,2	34,5	10,0	24,5	0	24,5	Aw4	24,5			20,0
29	11D	hallen/commerciele dienstverlening	ja	1350		alle vraag in hub		0,77	0,154	10,4	2,1	8,3	0	8,3		8,1	20%		
29	11D	hallen/horeca	ja	800		alle vraag in hub		3	2,7	24,0	21,6	2,4	0	2,4		1,5	90%		
29	11D	hallen/sportcentrum	ja	0		alle vraag in hub		0,51	0,459	0,0	0,0	0,0	0	-		-0,9	90%		
29	11D	app soc. huur	ja	35	6	alle vraag in hub	13,75	0,69	0,2	24,2	7,0	17,2	0	17,2	Aw4	17,2			15,0
30	10D	ggb soc. Huur	nee	8	-3			0,69	0,2	5,5	1,6	3,9	4	-0,1	nvt	-0,1			
30	10D	app soc. huur	nee	32	8		13	0,69	0,2	22,1	6,4	15,7	4	11,7	Aw5	11,7			10,0
30	10D	app MH	nee	34	14		13,5	0,69	0,2	23,5	6,8	16,7	10	6,7	Aw5	6,7			5,0
31	10D	ggb vs tussen	nee	18	-3			1,01	0,2	18,2	3,6	14,6	17	-2,4	nvt	-2,4			
31	10D	ggb vs hoek	nee	3	0			1,01	0,2	3,0	0,6	2,4	3	-0,6	nvt	-0,6			
31	10D	app MH	nee	0	-16		0	0,69	0,2	0,0	0,0	0,0		-	nvt	-			
31	10D	app VS >130 bvo	nee	41	27	28 app ipv. 4 ggb	15,25	1,01	0,2	41,4	8,2	33,2	27	6,2	Aw5	6,2			6,0
31	10D	app VS >80 <130 bvo	nee	0	0		0	0,92	0,2	0,0	0,0	0,0	0	-	nvt	-			
		subtotaal KWS buurt		**3582**	76		173			592	155	437	291		aw5	63		-	127

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl