

Notitie

3e concept

betreft: Voorstel parkeerbalans bestemmingsplan Kanaleneiland Centrum deelgebied 4 en 5
datum: 8 juli 2015
referentie: KvdN/MBI/TvdE/HA 2963-14-NO-002

1 Inleiding

Op verzoek van GEM Kanaleneiland (hierna: GEM) wordt in voorliggende notitie een voorstel gedaan voor een parkeerbalans voor deelgebied 4 en 5 van Kanaleneiland. Aan de orde is het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor deelgebied 4 en 5 van het gebied Kanaleneiland Centrum te Utrecht. Er valt onderscheid te maken tussen dat deel van het plangebied waar slechts beperkt ontwikkelingen plaatsvinden (handhaving bestaande situatie) en het deel waar nieuwbouw mogelijk wordt gemaakt.

Met het nieuwe bestemmingsplan worden voornamelijk langs de Churchillaan nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, te weten de realisatie van vier woontorens met een hoogte variërend van 24 tot 39 meter. Om deze woontorens mogelijk te maken zullen de aldaar aanwezige bouwblokken worden geamoveerd.

In de rest van het plangebied wordt voornamelijk de bestaande situatie gehandhaafd. Aldaar wordt het bestemmingsplan slechts toegestaan om op de eengezinswoningen in de vier L-vormige bouwblokken een extra bouwlaag toe te voegen¹ en wordt (beperkte) uitbreiding van de horecagelegenheid aan de Rooseveltlaan 503 en 505 direct mogelijk gemaakt.

In het nieuwe bestemmingsplan zal, in het kader van de uitvoerbaarheid, moeten worden aangetoond dat deze ontwikkelingen (kunnen) voldoen aan de gemeentelijke Parkeernota. De uiteindelijke toetsing aan de Parkeernota vindt plaats ten tijde van de omgevingsvergunningaanvraag voor het aspect bouwen.

2 Plangebied

2.1 Ligging

Deelgebied 4 en 5 zijn onderdeel van het gebied "Centrum Kanaleneiland". Het gebied ligt ten noorden van de Churchillaan. Het wordt begrensd door de Rooseveltlaan (west), de Bernadottelaan (noord), de Trumanlaan (oost) en de Churchillaan (zuid), zie figuur 2.1.

2.2 Vigerende bestemmingsplannen

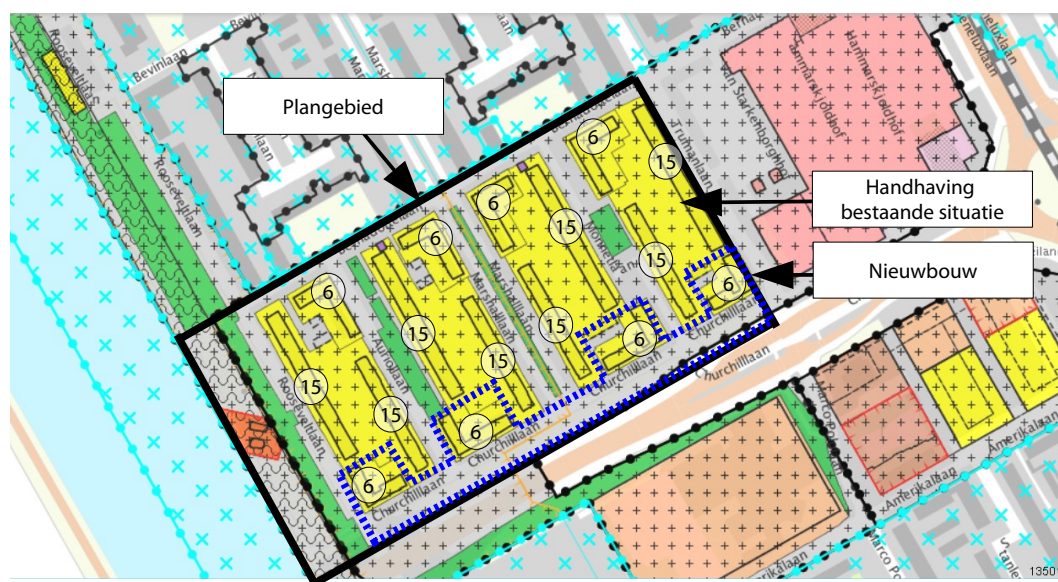
Ter plaatse van het plangebied vigeert thans grotendeels het bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden' dat op 31 oktober 2013 is vastgesteld. Het plangebied kent

¹ Deze uitbreidingsmogelijkheid leidt niet tot een toename van het aantal woningen (en dus een verandering van de parkeerbehoefte) en wordt in voorliggende notitie dan ook niet nader beschouwd.

voor het overgrote deel een bestemming 'Wonen'. Het bestemmingsplan kent geen maximaal aantal toegestane woningen. Wel is per bouwvlak een maximale bouwhoogte gedefinieerd, zie ook figuur 2.1.

Ter plaatse van de reeds aanwezige horecagelegenheid aan het Amsterdam Rijnkanaal vigeert het bestemmingsplan 'Amsterdam Rijnkanaal – zone', dat op 29 juni 2010 is vastgesteld. Het bestemmingsplan kent twee bouwvlakken ter plaatse van de reeds aanwezige bebouwing. Bouwen buiten het bouwvlak is middels een binnenplanse afwijkmogelijkheid toegestaan, tot een maximum van 120 m².

f2.1 Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan



De vigerende bestemmingsplannen kennen geen regels ten aanzien van parkeren. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op het toetsingskader.

3 Toetsingskader

Op het moment dat voor een initiatief een omgevingsvergunning voor het aspect bouwen wordt aangevraagd, wordt het aspect parkeren getoetst aan de Bouwverordening. Ter plaatse van alle gebouwen en bestemmingen moet in voldoende mate ruimte(n) zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort ten behoeve van het parkeren of het stallen van auto's. Een goede parkeersituatie kan worden afgedwongen op basis van artikel 2.5.30 van deze verordening.

In de Bouwverordening is een koppeling aangebracht met de Parkeernota van de gemeente Utrecht. In de Bouwverordening wordt nog verwezen naar de Parkeernota 2003. Inmiddels is in 2013 een nieuwe Parkeernota vastgesteld, genaamd de "Nota Stallen en Parkeren". Hiermee is het nieuwe parkeerbeleid van kracht.

Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij nieuwbouw, uitbreiding van bestaande gebouwen of in geval van een functiewijziging ook fietsenstallingen te realiseren.

De parkeernormen kennen een bandbreedte, om optimale flexibiliteit en maatwerk te bieden bij de realisatie van bouwplannen.

Conform de Parkeernota is het plangebied gelegen in zone B2 'Stedelijk zonder betaald parkeren'. In tabel 3.1 zijn de voor het plangebied van toepassing zijnde parkeernormen weergegeven.

t3.1 *Uitsnede Utrechtse parkeernormen 2012 (deze normen komen overeen met de in het voor deelgebied 4 en 5 opgestelde Stedenbouwkundig Programma van eisen)*

Functie	Parkeernorm inclusief bezoeker(s)		Parkeernorm bezoekers
	Minimaal	Maximaal	
Woning boven 130 m ² bvo	1,3	1,5	0,3
Woning 80 tot 130 m ² bvo	1,2	1,4	0,3
Woning 55 tot 80 m ² bvo	1,1	1,2	0,25
Woning tot 55 m ² bvo	0,5	0,8	0,2
Geormerkte serviceflat / aanleunwoning	0,2	0,6	0,2
Geormerkte studentenhuurwoning tot 45 m ²	0,1	0,3	0,2

Bij functiewijzigingen wordt bij de berekening van de parkeereis rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande (legale) situatie ("rechtens verkregen niveau"). Dit betekent dat eerst de parkeereis van de meest recente legale functies wordt bepaald (conform de maximum parkeernorm). Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwe functie (conform de minimum parkeernorm), zodat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog moet worden gerealiseerd. Als de parkeereis van de oude functie hoger is dan de parkeereis van de nieuwe functie, dan hoeven deze parkeerplaatsen niet te worden opgeheven.

Bij sloop/nieuwbouw worden maatwerkafspraken gemaakt. Daarbij wordt het rechtens verkregen niveau van het te slopen gebouw als uitgangspunt meegenomen. De parkeereis wordt bij sloop/nieuwbouw en bij functiewijziging verminderd met de aanwezige parkeercapaciteit op eigen terrein, tenzij deze (deels) komt te vervallen.

Het is mogelijk om af te wijken van de parkeereis, zoals genoemd in tabel 3.1, als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. Daarnaast is ontheffing mogelijk als andere belangen zwaarder wegen of als sprake is van tegenstrijdige eisen (brandweer, milieu, et cetera). In de Parkeernota zijn vooraf gedefinieerde afwijkingsmogelijkheden opgenomen. In alle gevallen moeten echter de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden afgewogen.

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximale loopafstanden. Of de loopafstand acceptabel is hangt af van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Voor het plangebied wordt voor woningen een maximale loopafstand van 100 meter acceptabel geacht. Deze afstand geldt voor de kortste looproute

over de openbare weg vanaf de ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening.

4 Beoordeling

4.1 Huidige situatie

Een verantwoorde parkeernorm wordt per te verlenen "bouwvergunning" bepaald. Daarom wordt ervan uitgegaan dat in de huidige situatie (conform de Bouwverordening) ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte(n) zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. In onderhavig geval vindt dan ook geen toetsing van de huidige situatie aan de Parkeernota plaats.

In de huidige situatie zijn 281 parkeerplaatsen aanwezig binnen het gehele plangebied, zie figuur 4.1.

f4.1 Situering parkeerplaatsen huidige situatie



4.2 Toekomstige situatie

4.2.1 Algemeen

Met het nieuwe bestemmingsplan wordt ook de openbare ruimte opnieuw ingedeeld om extra parkeerplaatsen te realiseren. Maximaal zullen in de toekomstige situatie 475 parkeerplaatsen aanwezig zijn, zie figuur 4.2. Een deel van de ingetekende parkeerplaatsen zullen echter met groen worden ingevuld. Naar verwachting zal dit gaan om maximaal 10% van de parkeerplaatsen. In de toekomstige situatie zullen daarmee in ieder geval circa 428 parkeerplaatsen aanwezig zijn. Dit betekent dat er circa 147 extra parkeerplaatsen aanwezig zullen zijn ten opzichte van de huidige situatie.

4.2 Situering parkeerplaatsen toekomstige situatie



Hierna wordt ingegaan op de impact ten aanzien van het aspect parkeren voor die ontwikkelingen die met het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen dat deel van het plangebied waar slechts beperkt ontwikkelingen plaatsvinden (oftewel het in hoofdzaak handhaven van de bestaande situatie) en het deel waar nieuwbouw plaatsvindt.

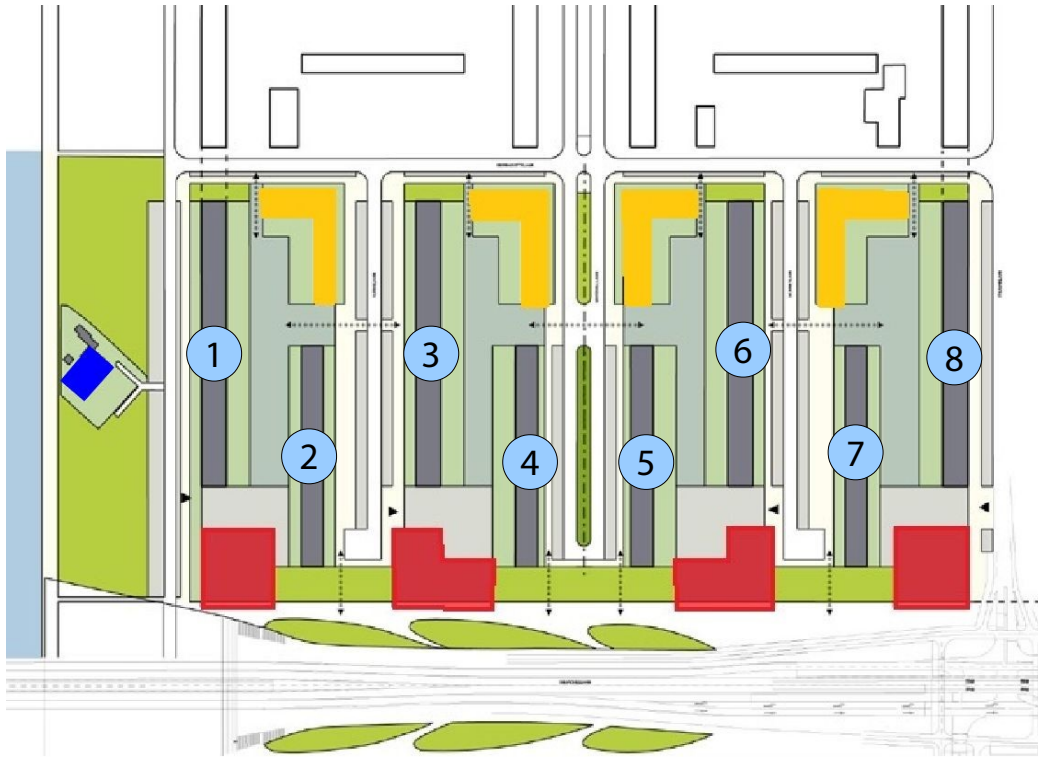
4.2.2 Handhaving bestaande situatie

Ter plaatse van het plangebied is reeds een aantal flats aanwezig waar het conform het vigerende bestemmingsplan mogelijk is om woningen te splitsen. Hierna wordt nader ingegaan op de parkeerbehoefte voor en na splitsing.

Woningsplitsing

Ondanks dat woningsplitsing met het huidige bestemmingsplan reeds mogelijk is wordt in voorliggende notitie voor de volledigheid ingegaan op de impact hiervan voor het aspect parkeren. Ter plaatse van de flats die gesitueerd zijn binnen blok 1, 2, 7 en 8 kan, vanwege de omvang en de opbouw van de huidige woningen, gedeeltelijk woningsplitsing plaatsvinden. In onderstaande tabel wordt zowel het rechtens verkregen niveau als het benodigde aantal parkeerplaatsen weergegeven voor de voornoemde bouwblokken.

f4.3 Locaties waar woningsplitsing mogelijk is



t4.1 Parkeersituatie blok 1, 2, 7 en 8 in de huidige en toekomstige situatie (zie ook bijlage 1)

Type woningen	Van rechtens verkregen	Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen	Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen ten	Verschil
	niveau	toekomstige situatie	behoefte van bezoekers	
Blok 1	70	77	18	-7
Blok 2	58	53	14	5
Blok 7	53	52	13	-1
Blok 8	70	71	16	1

Uit tabel 4.1 volgt dat als gevolg van woningsplitsing op een aantal locaties extra parkeerplaatsen nodig zijn (in totaal 8) en dat er op een aantal parkeerplaatsen een overschot is aan parkeerplaatsen (in totaal 6). Netto is sprake van een tekort van 2 parkeerplaatsen. Aangezien in de toekomstige situatie extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd is het niet nodig aanvullend extra parkeerplaatsen te realiseren.

Horeca

Het bestemmingsplan maakt verruiming van het bouwvlak ter plaatse van de reeds aanwezige horecabestemming, met een oppervlakte van circa 60 m², direct mogelijk. Deze uitbreiding is reeds, middels een binnenplanse afwijkingmogelijkheid, conform het vigerende bestemmingsplan toegestaan. Dit betekent dat het aspect parkeren in het kader van het bestemmingsplan niet hoeft te worden getoetst. Voor de volledigheid wordt

opgemerkt dat uitgaande van de parkeernorm voor horeca (8–10 parkeerplaatsen/100 m²) 5 à 6 parkeerplaatsen nodig zijn voor de uitbreiding van de bebouwing. Aangezien reeds extra parkeerplaatsen binnen het plangebied worden gerealiseerd (zie ook paragraaf 4.2.1) wordt in de toekomstige situatie in deze parkeervraag voorzien.

4.2.3 Ontwikkelingen

Woontorens

Met het bestemmingsplan worden vier nieuwe woontorens mogelijk gemaakt. De (maximale) bouwhoogte van de woontorens zal variëren van 24 tot 39 meter. Aangezien het bestemmingsplan geen beperkingen zal opleggen ten aanzien van het aantal en type woningen zal er een ruime marge bestaan in het aantal benodigde parkeerplaatsen. Immers, indien sprake is van kleine woningen kunnen er meer woningen worden gerealiseerd binnen het plangebied dan wanneer sprake is van grote woningen. Aangezien toetsing aan de Parkeernota pas plaatsvindt op het moment dat voor een concrete ontwikkeling een aanvraag wordt ingediend wordt in tabel 4.2, op basis van een maximaal reëel te verwachten invulling van de bouwblokken, de parkeerbehoefte gepresenteerd.

t4.2 *Indeling en indicatie benodigde parkeerruimte woontorens (uitgaande van een bouwvlak van 1000 m² bvo en een gemiddelde oppervlakte van 100 m² per woning, zie ook bijlage 1)*

Type	Aantal woningen/appartementen	Totaal aantal benodigde parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers
Woontoren 4A	100	114	27
Woontoren 4B	80	91	22
Woontoren 5A	80	91	28
Woontoren 5B	130	149	35

Uit voorgaand overzicht kan worden afgeleid dat het aantal benodigde parkeerplaatsen per toren sterk varieert. Van de extra parkeervoorzieningen die binnen het plangebied worden gerealiseerd (zoals omschreven in paragraaf 4.2.1) zal een deel gebruikt kunnen worden voor de (bezoekers van de) woontorens. Dit betekent dat niet de volledige parkeerbehoefte binnen het plangebied van de woontorens opgevangen hoeft te worden. Desondanks is het theoretisch mogelijk om de parkeerplaatsen voor alle vier de woontorens binnen het plangebied te realiseren. Dit zal echter financieel wel de nodige impact hebben. Het zal namelijk ten koste gaan van een deel van de oppervlakte die is bestemd voor woonfuncties en/of er zal een bebouwde parkeervoorziening gerealiseerd moeten worden. Dit betekent wel dat in alle gevallen aan de parkeernorm kan worden voldaan.

Opgemerkt wordt dat de woontorens hoogstwaarschijnlijk zullen worden bestemd voor de commerciële verhuur. Het is aannemelijk dat voor deze doelgroep wellicht een lagere parkeernorm kan worden gehanteerd dan in de Parkeernota is opgenomen. Daarbij is het mogelijk dat herontwikkeling van het plangebied ertoe leidt dat het gebied in een andere categorie wordt ingedeeld dan de categorie waar het nu is ingedeeld, zodat in de toekomst andere parkeernormen van toepassing kunnen zijn.

Naar aanleiding van voorgaande wordt opgemerkt dat het mogelijk is om af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk

aan de parkeereis te voldoen. Daarnaast is ontheffing mogelijk als andere belangen zwaarder wegen of als sprake is van tegenstrijdige eisen (brandweer, milieu, et cetera). In de Parkeernota zijn vooraf gedefinieerde afwijkingmogelijkheden opgenomen. In alle gevallen moeten echter de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden afgewogen. In overleg met de gemeente zal moeten worden bekeken in hoeverre dit voor onderhavige ontwikkeling het geval is. Om te borgen dat in de toekomstige situatie voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd wordt voorgesteld om in de planregels aan te geven dat aan de eisen uit de Parkeernota moet worden voldaan.

5 Conclusie

Een verantwoorde parkeernorm kan alleen per te verlenen bouwvergunning worden bepaald. In onderhavig geval wordt ervan uitgegaan dat thans (conform de Bouwverordening) ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte(n) zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. In onderhavig geval wordt de huidige situatie dan ook niet getoetst aan de Parkeernota.

Het bestemmingsplangebied is op te splitsen in twee gebieden. Een gebied waar voornamelijk de bestaande situatie wordt gehandhaafd en een deel waar nieuwbouw mogelijk wordt gemaakt. Los van eventuele ontwikkelingen worden binnen het plangebied circa 147 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Hierdoor is het niet nodig voor het handhaven van de bestaande situatie (en de beperkte ontwikkelingsruimte die daarmee wederom wordt geboden) aanvullend extra parkeerplaatsen te realiseren. Immers, de maximaal 14 benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van de woningsplitsing (8) en uitbreiding van de horeca (6) worden reeds gerealiseerd.

Ten behoeve van de nieuwbouw zal het wel noodzakelijk zijn extra parkeerplaatsen te realiseren, zie tabel 5.1. De parkeerbehoefte ten behoeve van de bewoners zal binnenplannen moeten worden opgevangen. Voorsnog lijkt het zo dat dit niet tot belemmeringen leidt. Bezoekers kunnen mogelijk gebruik maken van parkeerplaatsen elders in het gebied. Indicatief gaat dit om 112 parkeerplaatsen. Dit betekent dat 21 parkeerplaatsen extra worden gerealiseerd voor de reeds aanwezige woningen.

t5.1 Overzicht parkeerbalans

Onderdeel	Parkeerplaatsen voor bewoners	Parkeerplaatsen voor bezoekers	Totaal aantal parkeerplaatsen
Extra parkeerplaatsen	n.v.t.	n.v.t.	147
Woningsplitsing	0	8	8
Horeca	n.v.t.	6	6
Woonorens	333	112	445



Gezien voorgaande is het aannemelijk dat de beoogde ontwikkeling kan voldoen aan de in de Parkeernota opgenomen eisen. Ten tijde van de omgevingsvergunningaanvraag zal dit nader worden uitgewerkt en worden de concrete ontwikkelingen getoetst aan de Parkeernota. Het aspect parkeren staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 9 pagina's en 1 bijlage.

Bijlage 1 bevat 2 pagina's.

**Bijlage 1 Overzicht
parkeerbalans**



Woontorens
Woontoren 4A (maximaal 30 meter – 10 laags)

	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Van rechtens verkregen niveau bewoners	Van rechtens verkregen niveau bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	0	0	0,3	0	0	0
Woning 80 tot 130 m ² bvo	40	0,9	0,3	36	12	48
Woning 55 tot 80 m ² bvo	60	0,85	0,25	51	15	66
Woning tot 55 m ² bvo	0	0,3	0,2	0	0	0

100

114

Woontoren 4B (maximaal 24 meter – 8 laags)

	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Van rechtens verkregen niveau bewoners	Van rechtens verkregen niveau bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	0	0	0,3	0	0	0
Woning 80 tot 130 m ² bvo	30	0,9	0,3	27	9	36
Woning 55 tot 80 m ² bvo	50	0,85	0,25	42,5	12,5	55
Woning tot 55 m ² bvo	0	0,3	0,2	0	0	0

80

91

Woontoren 5A (maximaal 24 meter – 8 laags)

	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Van rechtens verkregen niveau bewoners	Van rechtens verkregen niveau bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	0	0	0,3	0	0	0
Woning 80 tot 130 m ² bvo	50	0,9	0,3	45	15	60
Woning 55 tot 80 m ² bvo	50	0,85	0,25	42,5	12,5	55
Woning tot 55 m ² bvo	0	0,3	0,2	0	0	0

80

115

Woontoren 5B (maximaal 39 meter – 13 laags)

	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Van rechtens verkregen niveau bewoners	Van rechtens verkregen niveau bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	0	0	0,3	0	0	0
Woning 80 tot 130 m ² bvo	55	0,9	0,3	49,5	16,5	66
Woning 55 tot 80 m ² bvo	75	0,85	0,25	63,75	18,75	82,5
Woning tot 55 m ² bvo	0	0,3	0,2	0	0	0

130

149

Woningsplitsing



Huidige situatie (van rechtens verkregen niveau)

Blok 1

Type woning	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Van rechtens verkregen niveau bewoners	Van rechtens verkregen niveau bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	0	1,2	0,3	0	0	0
Woning 80 tot 130 m ² bvo	14	1,1	0,3	15,4	4,2	19,6
Woning 55 tot 80 m ² bvo	42	0,95	0,25	39,9	10,5	50,4
Woning tot 55 m ² bvo	0	0,6	0,2	0	0	0
						70

Blok 2

Aantal	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Van rechtens verkregen niveau bewoners	Van rechtens verkregen niveau bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	2	1,2	0,3	2,4	0,6	3
Woning 80 tot 130 m ² bvo	30	1,1	0,3	33	9	42
Woning 55 tot 80 m ² bvo	0	0,95	0,25	0	0	0
Woning tot 55 m ² bvo	16	0,6	0,2	9,6	3,2	12,8
						57,8

Blok 7

Type woning	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Van rechtens verkregen niveau bewoners	Van rechtens verkregen niveau bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	0	1,2	0,3	0	0	0
Woning 80 tot 130 m ² bvo	7	1,1	0,3	7,7	2,1	9,8
Woning 55 tot 80 m ² bvo	25	0,95	0,25	23,75	6,25	30
Woning tot 55 m ² bvo	16	0,6	0,2	9,6	3,2	12,8
						52,6

Blok 8

Type woning	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Van rechtens verkregen niveau bewoners	Van rechtens verkregen niveau bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	0	1,2	0,3	0	0	0
Woning 80 tot 130 m ² bvo	14	1,1	0,3	15,4	4,2	19,6
Woning 55 tot 80 m ² bvo	42	0,95	0,25	39,9	10,5	50,4
Woning tot 55 m ² bvo	0	0,6	0,2	0	0	0
						70

Toekomstige situatie

Blok 1

Type woning	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Parkeer-plaatsen tbv bewoners	Parkeerplaatsen tbv bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	0	0	0,3	0	0	0
Woning 80 tot 130 m ² bvo	0	0,9	0,3	0	0	0
Woning 55 tot 80 m ² bvo	70	0,85	0,25	59,5	17,5	77
Woning tot 55 m ² bvo	0	0,3	0,2	0	0	0
						77

Blok 2

Type woning	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Parkeer-plaatsen tbv bewoners	Parkeerplaatsen tbv bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	2	0	0,3	0	0,6	0,6
Woning 80 tot 130 m ² bvo	22	0,9	0,3	19,8	6,6	26,4
Woning 55 tot 80 m ² bvo	16	0,85	0,25	13,6	4	17,6
Woning tot 55 m ² bvo	16	0,3	0,2	4,8	3,2	8
						52,6

Blok 7

Type woning	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Parkeer-plaatsen tbv bewoners	Parkeerplaatsen tbv bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	0	0	0,3	0	0	0
Woning 80 tot 130 m ² bvo	0	0,9	0,3	0	0	0
Woning 55 tot 80 m ² bvo	40	0,85	0,25	34	10	44
Woning tot 55 m ² bvo	16	0,3	0,2	4,8	3,2	8
						52

Blok 8

Type woning	Aantal	Parkeer-norm bewoners	Parkeer-norm bezoekers	Parkeer-plaatsen tbv bewoners	Parkeerplaatsen tbv bezoekers	Totaal parkeer-plaatsen
Woning boven 130 m ² bvo	0	0	0,3	0	0	0
Woning 80 tot 130 m ² bvo	6	0,9	0,3	5,4	1,8	7,2
Woning 55 tot 80 m ² bvo	58	0,85	0,25	49,3	14,5	63,8
Woning tot 55 m ² bvo	0	0,3	0,2	0	0	0
						71

Vershil

Blok 1

-7

Blok 2

5

Bok 7

1

Blok 8

-1

Totaal

250,4

252,6

-2