

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Postbus 161  
7400 AD Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
goudappel@goudappel.nl

Den Haag  
Anna van Buerenplein 46  
2595 DA Den Haag

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Synchroon BV

# Parkeeronderbouwing Campinaast Woerden

Datum

13 januari 2020

Kenmerk

006027.20191229.N1.04

Eerste versie

## 1 Inleiding

### Aanleiding

Synchroon BV is voornemens in Woerden op de locatie Campinaast aan de Johan de Wittlaan maximaal 117 woningen te realiseren. In gesprek met de gemeente Woerden heeft Synchroon gezamenlijk de ambitie uitgesproken voor deze locatie een lagere parkeernorm te gaan hanteren door nog eens kritisch te kijken naar de vigerende parkeernormen in relatie tot dit specifieke plan. De huidige gemeentelijke parkeernormen zijn momenteel vastgesteld op 1,6 (koop, etage, goedkoop), 1,8 (koop, etage, midden) en 1,9 (koop, tussen/hoek) parkeerplaats per woning.

Het voorziene functieprogramma en de doelgroepen die Synchroon BV daarbij wenst aan te spreken, inclusief de mogelijkheid tot duurzame deelmobiliteit op een locatie vlakbij een OV-knooppunt, is voor Synchroon aanleiding om te onderzoeken of een lagere parkeernorm voor deze ontwikkeling haalbaar is. Synchroon BV heeft Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven om op basis van het bouwplan en de locatie een onderzoek te doen naar een haalbare parkeernorm. In voorliggende notitie wordt het resultaat gepresenteerd.

### Programma

Herontwikkelingslocatie Witt biedt plaats aan maximaal 117 woningen. In het plan worden zowel gestapelde woningen (in 3 volumes) als grondgebonden woningen (in carrévorm) mogelijk gemaakt. Zowel bij het gestapelde als het grondgebonden deel wordt een gebouwde parkeergarage ruimtelijk mogelijk gemaakt. De parkeergarages meten circa 95 bij respectievelijk 26 en 24 meter. Binnen deze bouwvlakken kunnen circa 230 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Om de maximale parkeerbehoefte in het plan te berekenen, is in bijlage 1 uiteengezet wat het maximaal aantal woningen voor zowel de grondgebonden als gestapelde woningen kan zijn. Grondgebonden woningen hebben de grootste parkeerbehoefte conform de parkeernota van de gemeente Woerden. In een maximale variant van de parkeerbehoefte zal derhalve rekening worden gehouden met 43 grondgebonden woningen en 74 gestapelde woningen.

## 2 Gemeentelijke parkeernormering

### 2.1 Inleiding

Voor de ontwikkeling aan de Johan de Wittlaan in Woerden wordt de parkeervraag in dit hoofdstuk bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormering<sup>1</sup>. De gemeente Woerden beschrijft in hun parkeernota dat voor de berekening van de parkeervraag de parkeernormen gehanteerd dienen te worden. In dit hoofdstuk worden deze parkeernormen gehanteerd bij het bepalen van de precieze parkeervraag.

De parkeervraag wordt berekend door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd, te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning). Bij woningen kan onderscheid worden gemaakt tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag genereren. De bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor de bezoekers van de woningen de zaterdagavond is. Door toepassing van aanwezigheidspercentages (conform CROW<sup>2</sup>-publicatie 381 en de Nota parkeernormen van de gemeente Woerden) wordt rekening gehouden met dit effect. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

### 2.2 Uitgangspunten

#### Parkeerkcijfers en functieprogramma

De parkeernota van de gemeente Woerden beschrijft dat de vastgestelde parkeernormen gehanteerd dienen te worden. Bij het bepalen van de juiste parkeernormen wordt onderscheid gemaakt in een drietal punten: de verstedelijkingsgraad van het gebied (hier: matig stedelijk), het type voorziening en de stedelijke zone (hier: rest bebouwde kom Woerden). De parkeernormen zijn weergegeven in tabel 2.1.

	type volgens Nota parkeernormen	parkeernorm	waarvan bezoekers
grondgebonden woningen	koop, tussen-/ hoek-/patio	1,9	0,3
gestapelde woningen	koop, etage, midden	1,8	0,3

Tabel 2.1: Parkeernormen woningen (bron: Nota parkeernormen, 2014)

<sup>1</sup> Nota Parkeernormen gemeente Woerden, september 2014.

<sup>2</sup> CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.

### Aanwezigheidspercentages

De gemeente Woerden hanteert de aanwezigheidspercentages, zoals weergegeven in CROW-publicatie 381. Voor de woningen en bezoekers van de woningen zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen in tabel 2.2.

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages woningen, CROW-publicatie 381 & Nota parkeernormen Woerden (2014)

## 2.3 Resultaat gemeentelijke parkeerbalans

Aan de hand van het functieprogramma en de parkeernormen is in tabel 2.3 het resultaat van de parkeerbalans conform gemeentelijk parkeerbeleid opgenomen. Zowel de ongewogen parkeervraag (zonder aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik) alsmede de parkeerbalans per moment van de week is gepresenteerd.

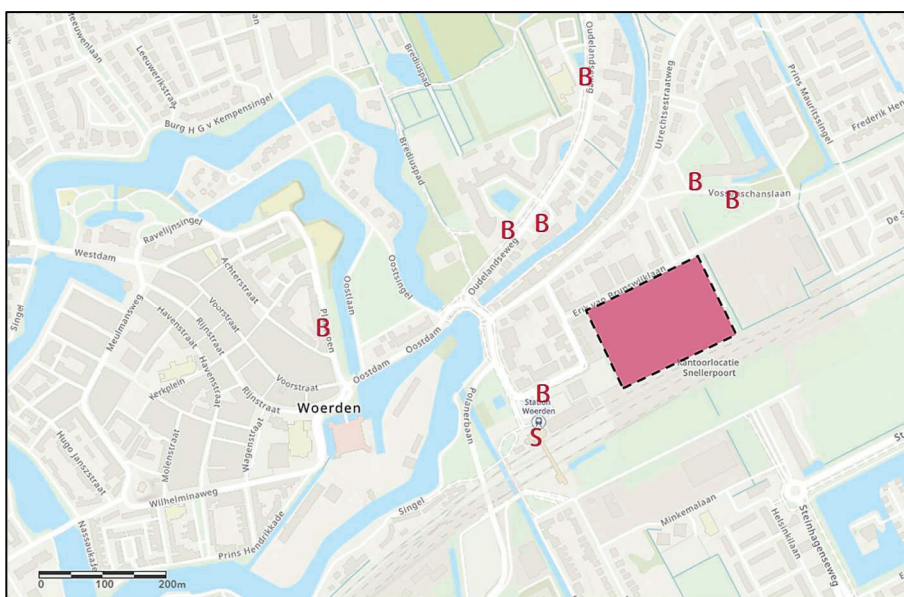
	ongewogen	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
grondgebonden woningen (44x)	70,4	35,2	35,2	63,4	70,4	56,3	42,2	56,3	49,3
gestapelde woningen (73x)	109,5	54,8	54,8	98,6	109,5	87,6	65,7	87,6	76,7
bezoekers (117x)	35,1	3,5	7,0	28,1	0,0	24,6	21,1	35,1	24,6
parkeervraag	215,0	93,5	97,0	190,0	179,9	168,5	129,0	179,0	150,5
parkeervraag (afgerond)	215	94	97	190	180	169	129	180	151

Tabel 2.3: Parkeervraag per moment Campinaast Woerden

Uit tabel 2.3 blijkt dat de ongewogen parkeervraag 215 parkeerplaatsen bedraagt. Wanneer sprake is van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, dus als bewoners en hun bezoek gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen, is het maatgevende moment voor de parkeervraag de werkdagavond. De parkeervraag, conform gemeentelijk parkeerbeleid en uitgegaan van de geldende parkeernorm, is dan 190 parkeerplaatsen.

### 3 Bereikbaarheid openbaar vervoer

Bij een goede OV-bereikbaarheid van een locatie zullen zowel bewoners als bezoekers sneller geneigd zijn het openbaar vervoer te kiezen boven de auto, waardoor het autobezit en -gebruik kan afnemen. Op circa 5 minuten loopafstand van de ontwikkellocatie is het Intercity-treinstation Woerden alsmede het busstation Woerden gelegen, zie figuur 3.1. De woningbouw is hierdoor goed ontsloten met het openbaar vervoer.



*Figuur 3.1: Ligging ontwikkellocatie ten opzichte van het treinstation (S) en bushaltes (B)*

De parkeernormen opgenomen in de Nota Parkeernormen van de gemeente Woerden zijn gebaseerd op CROW-publicatie 381 en onderscheid wordt gemaakt naar stedelijke zones, 'centrum' en 'rest bebouwde kom'. Conform figuur 2 van de nota is de ontwikkellocatie gelegen in de 'rest bebouwde kom'. Deze stedelijke zone kenmerkt zich door een geringer aanbod van andere vervoerswijzen dan de auto ten opzichte van het centrum. Omdat de ontwikkellocatie Campinaast op het grensgebied van 'centrum' en 'rest bebouwde kom' is gelegen en omdat het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijze (Intercity-treinstation en busstation) hoog is, is het verdedigbaar om uit te gaan van een meer centraler gelegen stedelijke zone.

CROW heeft de stedelijke zone 'schil centrum' opgenomen. In deze zone is het autogebruik en -bezit hoger dan in het centrum maar lager dan in de rest bebouwde kom. Goudappel Coffeng constateert dat, vanwege de locatie van de ontwikkeling ten opzichte van het trein- en busstation Woerden, het volstaat om uit te gaan van de

stedelijke zone 'schil centrum'.<sup>3</sup> Het gemiddelde parkeercijfer in deze zone, per woningtype, is lager dan in de zone 'rest bebouwde kom' en bedraagt:

- grondgebonden woningen, 1,7 parkeerplaats per woning (waarvan 0,3 voor bezoekers);
- vrije sector gestapelde woningen, 1,6 parkeerplaats per woning (waarvan 0,3 voor bezoekers).

### 3.1 Resultaat parkeerbalans zone schil centrum

In tabel 3.1 is de parkeerbalans gepresenteerd waarin rekening gehouden wordt met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de ontwikkeling.

	ongewogen	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
grondgebonden woningen (44x)	61,6	30,8	30,8	55,4	61,6	49,3	37,0	49,3	43,1
gestapelde woningen (73x)	94,9	47,5	47,5	85,4	94,9	75,9	56,9	75,9	66,4
bezoekers (117x)	35,1	3,5	7,0	28,1	0,0	24,6	21,1	35,1	24,6
parkeervraag totaal	191,6	81,8	85,3	168,9	156,5	149,8	115,0	160,3	134,1
<b>parkeervraag afgerond</b>	192	82	86	169	157	150	115	161	135

Tabel 3.1: Parkeerbalans rekening houdend met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Na het hanteren van de stedelijke zone 'schil centrum' bedraagt de ongewogen parkeervraag 192 parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment zijn 169 parkeerplaatsen benodigd.

## 4 Specifieke eigenschappen ontwikkeling

De parkeernormen voor de woningen zijn geformuleerd voor generieke woningtypen. Het is mogelijk dat binnen het uiteindelijke plan een specifiek type woningen wordt gerealiseerd, waarvoor de parkeervraag anders is, dan voor de generieke woningtype. In dit hoofdstuk wordt daarom naar twee specifieke karakteristieken van woningtypen gekeken die zorgen voor een lagere parkeervraag, te weten:

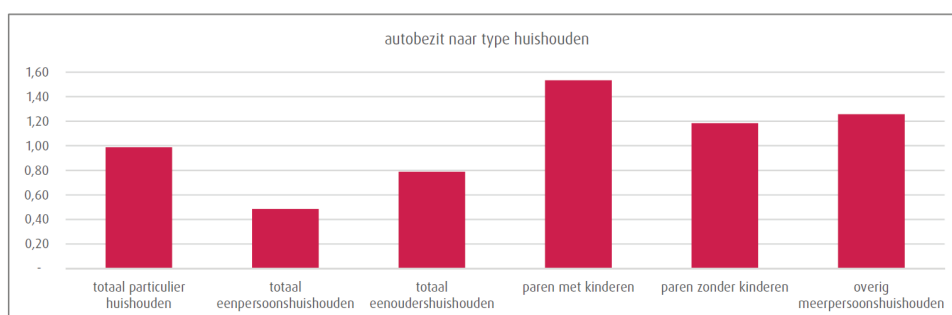
- een- en tweepersoonshuishoudens;
- relatief lagere inkomens.

<sup>3</sup> Het uitgangspunt voor de stedelijke zone 'schil centrum' ligt in lijn met de parkeernormen die zijn vastgesteld in de 'Parkeervisie Middelland-Noord' (januari 2019) welke is gelegen op vergelijkbare afstand tot station Woerden.

In de hiernavolgende paragrafen 4.1 en 4.2 is onderzocht wat het effect van de specifieke doelgroep is op het autobezit. De analyses zijn uitgevoerd op basis van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In paragraaf 4.3 wordt aandacht besteed aan het stallen van deelauto's.

## 4.1 Autobezit naar type huishoudens

Om het autobezit voor verschillende typen huishouden te analyseren, is gebruik gemaakt van de volgende tabel van CBS/Statline: 'Huishoudens in bezit van auto of motor; huishoudkenmerken; 2015'. Figuur 4.1 geeft het gemiddelde aantal auto's per type huishouden weer in Nederland. Bij deze analyse is aangenomen dat het aantal huishoudens dat drie of meer auto's bezit, gemiddeld drie auto's bezit.



*Figuur 4.1: Gemiddeld aantal auto's per type huishouden, 2015*

Figuur 4.1 laat zien dat de huishoudensamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit. Kleine(re) woningen zullen niet door alle huishoudtypen bewoond worden, terwijl de parkeernorm wel gebaseerd is op de mogelijkheid dat alle huishoudtypen de woning kunnen bewonen.

Gezien de ligging van het plan en het aantal gestapelde woningen wat er gerealiseerd kan worden, ligt het voor de hand dat er kleinere woningen gerealiseerd zullen worden. Die woningen trekken doelgroepen aan als één- en tweepersoonshuishoudens. Hier wordt voornamelijk geen rekening mee gehouden of onderscheid in gemaakt, maar het biedt wel ruimte voor het toekomstige bouwplan.

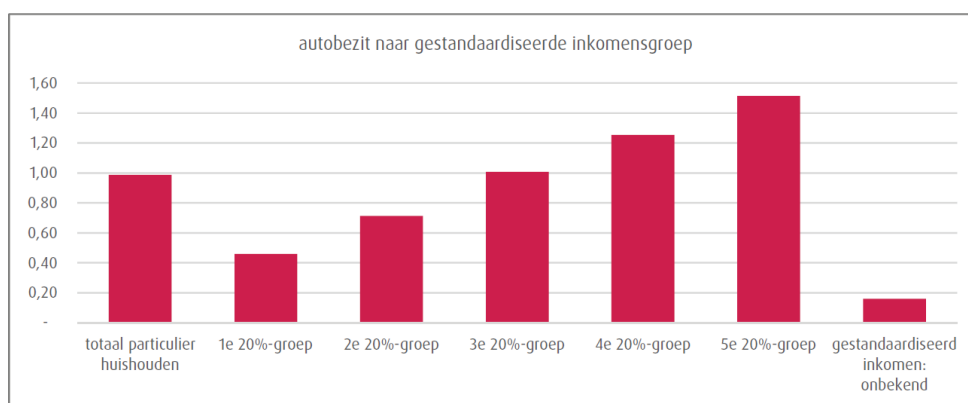
De verwachting is dat de kleinere woningen binnen Campinaast aantrekkelijk zijn voor één- en tweepersoonshuishoudens, en niet voor gezinnen. Uitgaande van deze specifieke doelgroep<sup>4</sup> is het gemiddelde autobezit 80% van het gemiddelde autobezit per huishouden (0,79 auto's per huishouden ten opzichte van 0,99 auto's per

<sup>4</sup> Onder een- tot tweepersoonshuishoudens kunnen de categorieën eenpersoonshuishoudens en paren zonder kinderen vallen. Het gewogen gemiddelde van deze categorieën is gehanteerd om het gemiddelde autobezit te bepalen.

huishouden). Voor dit type woningen kan dan 80% van de parkeernorm worden aangehouden.

## 4.2 Autobezit naar inkomen

In figuur 4.2 wordt het autobezit naar inkomen weergegeven.



Figuur 4.2: Autobezit per huishouden naar gestandaardiseerd inkomen, 2015

Uit tabel 4.2 blijkt dat het autobezit en daarmee de parkeervraag per type woning in sterke mate afhankelijk is van het huishoudinkomen. Sociale woningbouw richt zich op de eerste twee inkomensgroepen. Dit betekent bijvoorbeeld dat wanneer een deel van de woningen wordt gerealiseerd als sociale woningen dit invloed heeft op de parkeerbehoefte. Ervan uitgaande dat alle bewoners van eventuele sociale woningen in de tweede 20%-groep vallen, is het gemiddelde autobezit van die specifieke doelgroep 0,71 auto per huishouden. Dit is 72% van het gemiddelde autobezit per huishouden (0,99 auto per huishouden ten opzichte van 0,99 auto per huishouden). Voor dit woningtype kan dan 72% van de parkeernorm worden aangehouden.

## 4.3 Mobiliteitsconcept

### *Deelauto's stallen*

Synchroon is voornemens om deelauto's te stallen bij de woningbouwontwikkeling om zo een andere invulling aan de parkeernorm te geven. Het principe van autodelen is dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) heeft in het rapport 'Mijn auto, jouw auto, onze auto; Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten' (december 2015) onder andere het volgende aangegeven:

- Iedere deelauto verving 3,14 eigen auto's.

- Sinds respondenten met autodelen zijn gestart, is hun autobezit afgenomen van gemiddeld 0,85 auto's per huishouden naar 0,72 auto's per huishouden. Als we ook die niet-waarneembare effecten van beide groepen meenemen, is het autobezit van de respondenten gedaald van 1,08 in het nul-alternatief naar 0,72 auto's per huishouden nu.
- Het autobezit van autodelers is gemiddeld afgenomen met ruim 30 procent ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. De deelauto komt in zo'n geval vooral in de plaats van een tweede of derde auto.
- 20 procent van de Nederlanders staat open voor autodelen, maar niet iedereen zal hier gebruik van maken.

De invoering van autodelen betekent dat bij autodelers het autobezit daalt met ruim 30%. Indien iedere woning deelneemt aan een autodeelsysteem zou de parkeernorm dus met 30% kunnen dalen. Wel moeten ter vervanging dan deelautoparkeerplaatsen worden aangelegd. Aangezien slechts 20% van de Nederlanders open staat voor autodelen, zou dat betekenen dat een reductie van 6% van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners mogelijk is (20% van 30%). In combinatie met een goed aanbod (aanwezige deelauto's) vanaf het begin en een aantrekkelijk aanbod voor de nieuwe bewoners voor bijvoorbeeld het eerste jaar is een reductie van 10% in plaats van 6% wellicht mogelijk. Uiteraard kan het aanbod meegaan met de ontwikkeling van de vraag in de praktijk. Voor een goede start is wel van belang dat er direct vanaf het betrekken van de woningen voldoende aanbod van deelauto's is om mee te starten. Andere bronnen laten andere mogelijke effecten zien. Een eigen onderzoek van Greenwheels onder haar klanten ([www.vananaare.nl](http://www.vananaare.nl)) heeft het zelfs over een vervangingseffect van 11 reguliere auto's door 1 deelauto (8 auto's zijn verkocht na/tijdens deelname en 3 auto's zijn niet gekocht als gevolg van deelname). Het gaat hier wel om reeds bestaande klanten, veelal in grote steden waar Greenwheels al zit en waar autobezit, onpraktisch, duur en/of onnodig is. Deze cijfers kunnen dus niet zomaar op andere plekken worden gebruikt.

Momenteel hanteren de aanbieders van deelauto's veelal de volgende uitgangspunten:

- per 30 woningen 1 deelauto;
- 1 deelauto vervangt 5 eigen auto's.

Bij woningbouwontwikkeling Campinaast leidt dit tot het stalen van 4 (117 / 30) deelauto's, die gezamenlijk 20 (4 x 5) eigen auto's vervangen. Per saldo daalt, zonder toepassen van dubbelgebruik van de parkeerplaatsen, de parkeervraag met 16 (20 - 4) parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment, de werkdagavond, is de parkeerbehoefte als volgt:

- parkeerbehoefte vanuit de parkeerbalans: 169 parkeerplaatsen;
- deelauto's: 4 parkeerplaatsen;
- effect deelauto's (-90% x 20): - 18 parkeerplaatsen;
- totaal (169 + 4 - 18): 155 parkeerplaatsen.

Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's binnen de ontwikkeling (op eigen terrein) beschikbaar moeten zijn;



- variëteit wordt geboden in het aanbod van de deelauto's;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden aan de gebruikers van de deelauto's, bijvoorbeeld door een huismeester die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoonmaken.

## 5 Conclusie

Synchroon is voornemens in Woerden op de locatie Campinaast aan de Johan de Wittlaan maximaal 117 woningen te realiseren.

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen en de aanwezigheidspercentages conform CROW-publicatie 381 is de maximale parkeervraag voor het programma bepaald. Conform het parkeerbeleid van de gemeente Woerden hebben de woningen een parkeervraag van 215 parkeerplaatsen wanneer geen dubbelgebruik wordt toegepast en 190 parkeerplaatsen op een werkdagavond wanneer bewoners en bezoekers gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen (dubbelgebruik). Gelet op het bestemmingsplan dat binnen de bouwvlakken circa 230 parkeerplaatsen mogelijk maakt, kan de parkeervraag conform gemeentelijk parkeerbeleid opgelost worden.

Goudappel Coffeng constateert dat het volstaat om, gegeven de locatie van de ontwikkeling ten opzichte van het Intercity-treinstation en busstation van Woerden, uit te gaan van de stedelijke zone 'schil centrum'. Dit betekent dat minder parkeerplaatsen benodigd zijn, namelijk 192 parkeerplaatsen wanneer geen dubbelgebruik wordt toegepast en 169 parkeerplaatsen op een werkdagavond wanneer bewoners en bezoekers gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen (dubbelgebruik).

Naast de berekening op basis van de gemeentelijke parkeernormen is het op basis van specifieke eigenschappen van de functie mogelijk om met minder parkeerplaatsen te volstaan. Voor kleine woningen en sociale woningen kan daarom met een gereduceerde parkeernorm worden gerekend. Ook kan door het stallen van deelauto's het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden beperkt. Dit betekent dat uiteindelijk maximaal 155 parkeerplaatsen benodigd zijn voor 117 woningen.

De locatie, specifieke eigenschappen van de functie en de inzet van deelmobiliteit zorgen ervoor dat voor deze locatie een maatwerkoplossing ingezet kan worden. De gemeente Woerden zet in de vorm van onderstaande regels maatwerk in:

Per te realiseren woning dient blijven te worden voorzien in:

- 1,0 parkeerplaats in (een) parkeergarage(s);
- 0,3 parkeerplaats in openbaar gebied.

Naast het aantal te realiseren parkeerplaatsen dient blijven voorzien te worden in:

- 3,0 parkeerplaatsen in parkeergarage(s) binnen het plangebied, uitsluitend ten behoeve van deelauto's, indien het aantal gerealiseerde woningen minder dan 116 bedraagt;
- 4. of 4,0 parkeerplaatsen in parkeergarage(s) binnen het plangebied, uitsluitend ten behoeve van deelauto's, indien het aantal gerealiseerde woningen 116 of 117 bedraagt.

Hiermee komt het totaal op 156 parkeerplaatsen. Dit maatwerk past derhalve binnen het door Goudappel geconstateerde minimum aantal te realiseren parkeerplaatsen.

## **Bijlage 1      Onderbouwing woningaantal Witt**

Op de volgende pagina is de onderbouwing van Synchron opgenomen over de verdeling van het aantal woningen naar type.

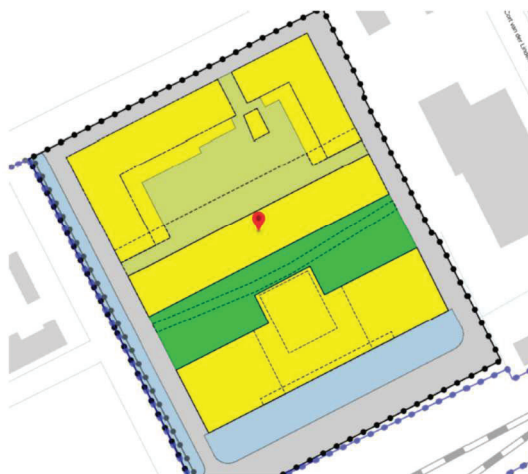
## SYNCHROON

Onderwerp  
Onderbouwing woningaantallen Witt

Datum  
6 januari 2020  
Ons kenmerk  
DMS202001-0160m  
Project  
1626 Witt (Campinaast), Woerden  
Van  
Dirk van Duijn  
E-mail  
d.vanduijn@synchronoon.nl

Herontwikkelingslocatie Witt biedt plaats aan maximaal 117 woningen. In het plan worden zowel gestapelde woningen (in 3 volumes) als grondgebonden woningen (in carrévorm) mogelijk gemaakt. Zowel bij het gestapelde als het grondgebonden deel wordt een gebouwde parkeergarage ruimtelijk mogelijk gemaakt. De parkeergarages meten ca. 95 bij resp. 26 en 24 meter. Daarnaast kunnen in de bestemming Verkeer ook parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De afmetingen van een parkeervak zijn normaliter 5 \* 2,5m. Aangezien in het plan alleen eenrichtingsverkeer mogelijk is, volstaat een breedte van de weg in de parkeergarage van 5-5,5 m. Deze afmetingen zorgen er voor dat er ca. 230 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden in de parkeergarages en de plekken in de openbare ruimte.

Om de maximale parkeerbehoefte in het plan te berekenen, wordt hieronder uiteengezet wat het maximaal aantal woningen voor zowel de grondgebonden als gestapelde woningen kan zijn. Grondgebonden woningen hebben de grootste parkeerbehoefte conform de parkeernota van de gemeente Woerden. In een maximale variant van de parkeerbehoefte zal derhalve gekeken worden naar het maximaal aantal te realiseren grondgebonden woningen en het residu aan gestapelde woningen.



Maak het verschil

Stadsplateau 14  
3521 AZ Utrecht

synchronoon.nl  
+31 (0) 88 010 57 00

IBAN  
NL92RABO0265866669

K.V.K. 24437966  
B.T.W. NL8195.92.675 B01

## SYNCHROON

Het bouwvlak voor grondgebonden woningen bestaat uit een carré vorm met openingen. De bouwvlakken zijn aangegeven met de zwarte belijning. De Tuin-bestemming is met lichtgroen aangegeven. De beukmaat van grondgebonden woningen is normaliter 4,80 tot 5,70m1 breed. De diepte van woningen is veelal ca. 8 tot 10 meter diep. Synchroon is voornemens in Witt woningen met een beukmaat van 5,10m1 en 5,40m1 te realiseren. Gezien het prijssegment en de beoogde doelgroepen van deze woningen, geeft dat een marktconform product.

Gezien de opzet van Witt, met een gemeenschappelijke binnentuin, wordt voor een relatief ondiepe kavel gekozen. Er blijft echter de ruimte voor een privé achtertuin, aangezien een private buitenruimte als pré wordt ervaren. Een achtertuin van ca. 5m diep in combinatie met een gemeenschappelijke binnentuin vormen de USP's van het te realiseren plan.

De lengte van het zuidelijk gelegen bouwvlak voor grondgebonden woningen is ca. 95 meter, wat ca. 19 woningen oplevert bij een beukmaat van 4,80m1 (maximale variant). Bij een beukmaat van 5,10 resp. 5,40m1 conform voornemen Synchroon, betekent dit 18 resp. 17 woningen.

De noordelijk gelegen bouwvlakken zijn 43 meter lang. Rekenkundig zouden daar nog eens 16 woningen (maximale variant bij beukmaat 4,80m1) van zuid naar noord bij kunnen komen. Rekening houdend met de woningdieptes blijft dan een tussenruimte van 11 en 39 meter over, waar theoretisch nog in totaal 9 woningen kunnen komen. Dit brengt het totaal op een maximale variant van 44 woningen. Aangezien dan dermate kleine woningen en tuinen ontstaan, zal dat niet meer voldoen aan de eisen die de beoogde doelgroepen voor deze locatie stelt aan een woning. Een nog hogere dichtheid is dan ook niet realistisch. Bij de voorgestelde beukmaten van 5,10 en 5,40m geeft het plan ruimte aan een maximale hoeveelheid van 40 grondgebonden woningen.

De gestapelde woningen zijn verdeeld over drie bouwvolumes. De volumes hebben maximale bouwhoogtes van resp. 7, 5 en 10 bouwlagen. Onder de drie volumes ligt een doorgaande parkeergarage welke geldt als een bouwlaag. Er blijven daardoor resp. 6, 4 en 9 bouwlagen voor woningbouw over. De zuidkant van de bouwvolumes is geluidbelast en dient doof uitgevoerd te worden. Woningen aan de zuidzijde hebben derhalve minimaal 2 gevels nodig om te voldoen aan het Bouwbesluit voor slaapkamers. betekent dat er of hele kleine appartementen gemaakt kunnen worden (6-spanner) of redelijk grote (2-, 3- of 4-spanners). Gezien de door Synchroon beoogde doelgroepen en prijssegmenten van de appartementen ligt het voor de hand dat het grootste deel van de appartementen uit 3 en 4-spanners bestaat, waarbij de toplagen verbijzonderd kunnen worden (grotere appartementen). Door de opzet en afmetingen van de bouwblokken en de maximale hoogte kunnen er, mede gezien het maximaal aantal grondgebonden woningen, nog ca. 73 appartementen in dit gedeelte worden gerealiseerd.

Voor de berekening van de maximale parkeerbehoefte in het plan wordt, op basis van bovenstaande berekeningen, uitgegaan van 44 grondgebonden woningen en 73 gestapelde woningen.

Datum  
6 januari 2020  
Ons kenmerk  
DMS202001-0160m

Pagina 2 / 2