

BIJLAGE 5

Onderbouwing parkeernorm Spoorzone

Aanleiding

Een belangrijke factor voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid binnen en buiten het project Spoorzone is de ruimte voor en de prioritering van de verschillende vormen van mobiliteit. Binnen het coalitieakkoord en het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is gekozen om het STOMP-principe leidend te laten zijn. Dit STOMP-principe betekent dat de volgende prioriteit voor vervoersmodaliteiten geldt: stappen, trappen, openbaar vervoer, deelvervoer (mobility as a service) en privé auto. In de ontwikkeling van het project is dit steeds het leidend ontwerpprincipie geweest. Wel is de parkeernorm naar beneden bijgesteld: terwijl de gemiddelde parkeernorm 0,70 was in oktober 2024 is ondertussen het advies om de relatief lage gemiddelde parkeernorm voor auto's van 0,56 aan te houden.

In deze notitie zijn de diverse argumenten voor het aanhouden voor dit leidende ontwerpprincipie op een rij gezet. Dit is dan ook een onderbouwing waarom het een goede en logische keuze is om de verlaagde parkeernormen te hanteren.

Bereikbaarheid

In regionaal perspectief is het beeld van mobiliteit in gemeente De Bilt gunstig. In de verschillende netwerken, ook in de fiets- en autonetwerken, is ruimte voor meer bewegingen. Dit komt onder andere door de brede ontsluiting van gemeente De Bilt via diverse provinciale en nationale wegen. Daarnaast is de ligging relatief dicht bij Utrecht gunstig, omdat velen die daar werken gebruik kunnen maken van de fiets. Als contrast: veel kernen in de regio hebben slechts één provinciale weg of snelwegaansluiting tot hun beschikking om richting Utrecht te rijden wat tot veel uitdagender opgaven leidt.

In lokaal perspectief zijn op dit moment, voorafgaand aan de nieuwe ontwikkeling, rond het plangebied de wegen passend voor het verkeer.¹ Op de belangrijke ontsluitingsroute, de Soestdijkseweg, is vooral sprake van drukte tijdens de spitsuren. Op de vier rotondes rond Spoorzone, waar bijvoorbeeld kruisende bewegingen van fiets- en autoverkeer regelmatig voor vertraging zorgt, is nu al sprake van een hoog gevoel van onveiligheid². Ondanks dat getalsmatig de toename van verkeer door de ontwikkeling Spoorzone geen belemmering vormt voor het omliggende wegennet (wegvakken), biedt de realisatie van het nieuwe project Spoorzone wel een goede gelegenheid om de - bestaande - rotondes te optimaliseren.

Omwille van doorstroming en leefbaarheid is het verder laten toenemen van verkeer in Bilthoven niet wenselijk. Deze zorgen worden ook gedeeld door participanten en bewoners. In het algemeen geldt dat

¹ Zie: Rapportage Mobiliteit en Verkeer. Spoorzone Bilthoven en omgeving, versie definitief, 1 maart 2024, pagina 28.

² idem

het verlagen van de parkeernorm gunstig is om hieraan tegemoet te komen: minder, gemarkeerde parkeerplaatsen voor bewoners leidt tot minder autogebruik. Bovendien past het realiseren van een groter aantal parkeerplaatsen dan noodzakelijk niet in het gemeentelijk beleid – dit is juist gericht op meer lopen, fietsen & het gebruik van openbaar/gedeeld vervoer.

Het vigerende parkeerbeleid dateert overigens van 2012 en is sindsdien niet geactualiseerd terwijl dit normaal gesproken elke vijf jaar plaatsvindt. Voor het nieuwbouwproject Spoorzone is daarom in de opgestelde Variantenkeuze gekozen de kaders van de Mobiliteitsvisie toe te passen. Een gemeente staat het hierin vrij om een eigen koers te bepalen, het zijn en blijven normen.

Argumentatie

Hieronder staan de hoofdargumenten om te kiezen voor een lagere norm dan de norm zoals deze in de voorkeursvariant A+ door de raad is besloten.

1. Bij het project Spoorzone zijn *alternatieve vervoerswijzen* in meerdere richtingen en van hoge kwaliteit beschikbaar: snelle OV-verbindingen naar de stad Utrecht, USP en Utrecht Zuid/Nieuwegein en vlotte fietsverbindingen³ naar alle locaties in het stedelijk gebied, USP(B), omliggende gemeenten en Amersfoort. Ter vergelijking de situatie bij andere regiopoorten: een parkeernorm van 0,5 is gangbaar rondom stations in de regio, bijvoorbeeld Bunnik (met een lage frequent treinvervoer), Driebergen-Zeist (met minimaal fietsnetwerk) en Woerden (met optimaal openbaar vervoer)
2. Het *STOMP-principe* vormt ook de basis van vigerende mobiliteitsbeleid - meer accent op lopen, fietsen en openbaar vervoer plus deelvervoer. Meer ruimte voor ontmoeten in de publieke ruimte is een speerpunt in het coalitieakkoord en meer sociale interactie plus meer lopen en fietsen staan ook centraal in de mobiliteitsvisie 2040. De Spoorzone is de perfecte locatie voor gebruik van het openbaar vervoer door haar ligging aan zowel het trein- als het busstation. Daarmee is het ook de perfecte locatie voor een lage parkeernorm gekoppeld aan een woonprogramma gericht op doelgroepen die – bij voorkeur - werken in de gemeente die een lagere mobiliteitsbehoefte hebben. Op deze locatie vormen het *openbaar voer* en de *fiets* een zeer goed alternatief voor de auto. Uit eerdere onderzoeken van Goudappel tbv Regiopoorten: binnen een cirkel van 2 km om regionale stations kan nieuwbouw gerealiseerd worden met een parkeernorm van gemiddeld 0,5⁴.
3. De voorgestelde norm is in lijn met *regionaal beleid*. Regionaal beleid is gericht op het verkleinen van het ruimtebeslag voor woningbouw en daarbij voorrang te geven aan wonen met beperking van autogebruik. Dat kan door juist in de nabijheid van stations woningen te realiseren. Andere gemeenten in de regio zijn al aan de slag met de invoer van gereguleerd parkeren bij woningbouwlocaties in stationsomgevingen:
 - Woerden: grootschalige (5.000 woningen) ontwikkeling ten zuiden van het station op bestaand bedrijventerrein met dicht bij het station parkeernorm van 0,5 en wat verder weg van 0,7-0,9 waardoor ook parkeerregulering in een zone van 500 meter noodzakelijk is⁵.
 - Driebergen-Zeist: wel óp een kwalitatief hoogwaardig station maar ook in een groene omgeving met hoge parkeernormen en ligging vlak bij een oprit op de A12 die in de spits vrijwel vol zit. Toch gaat de gebiedsvisie (plannen lopen fase achter op Spoorzone Bilthoven) uit van een parkeernorm van 0,5. In een Mobiliteitsprogramma van Eisen gaan gemeenten bekijken hoe die lage parkeernorm geïntroduceerd kan worden (deelmobiliteit, doelgroepenbeleid) en welke effecten dat op de omgeving heeft (welke vorm van gereguleerd parkeren noodzakelijk is).
4. Minder ruimte voor parkeren betekent in de regel *meer ruimte voor groen, bewegen en ontmoeten op straat*. Dit resulteert dan ook in een *hogere ruimtelijke kwaliteit* en leefbaarheid. In dit geval is parkeren onder de gebouwen gepland. Minder parkeren betekent hiermee minder parkeren onder de gebouwen (dit maakt het goedkoper) of minder in de openbare ruimte. Lage parkeernormen in het ontwikkelgebied en parkeerregulering in de omgeving zijn dan cruciale voorwaarden om te komen tot een aantrekkelijke en levendige woonwijk.
5. Het realiseren van *parkeervoorzieningen* in gebouwen is *kostbaar* en dat botst met de ambitie om betaalbare woningen te realiseren.

³ Lokaal loopt het onderzoek naar een opwaardering van het nu ondermaatse fietspad langs de Soestdijkseweg Noord. Een koppelkans is de ontwikkeling van de fietsroute Hilversum – USP.

⁴ Zie: rapportage REGIOPOORTEN. Bevindingen en conclusies, door BVR Adviseurs, Goudappel en Fakton opgesteld in opdracht van U Ned van 21 augustus 2023, pagina 37, onderste tabel.

⁵ Zie: idem, pagina 36.

6. De parkeernorm in de Spoorzone is tot dusver hoofdzakelijk gekoppeld aan het type woning. Wat onderbelicht is gebleven is de relatie met de doelgroepen. Met doelgroepen bedoelen we de *leeftijdscategorieën of* mensen met cruciale beroepen⁶. Een aantal leeftijdsgroepen heeft een eigen niveau van autobezit. Voor jongvolwassenen is het hebben van een eigen auto minder vanzelfsprekend⁷ – het delen van een auto is meer vanzelfsprekend (deeleconomie).
7. *Deelmobiliteit* Het deelmobiliteitsconcept is kansrijk op basis van de ambities van de Spoorzone. Vanuit de participatie is ook aangegeven dat deelmobiliteit één van de succesfactoren is. Deelmobiliteit is het gedeeld gebruik van auto, scooter en fiets. In het proces tot dusver zijn er geen harde afspraken gemaakt. Veel gemeenten hanteren de vuistregel 'één deelauto vervangt 5 auto's. Juist nieuwbouwontwikkelingen bij een station zijn daarvoor kansrijke locaties. In de verdere planvorming van de Spoorzone en op basis van de ambities van de Spoorzone is het wenselijk om in vervolgstadium een deelmobiliteitsconcept aan te bieden voor minimaal 10% van de parkeerplaatsen. Op basis hiervan kan een lagere parkeernorm worden gehanteerd dan nu vigerend is.
8. *Vergroten subsidiekansen* De lage parkeernorm is randvoorwaardelijk om een reële kans te maken op Rijkssubsidie. Het Rijk koppelt namelijk geld voor woningbouw aan geld voor het realiseren van de bereikbaarheid. Deze middelen kan De Bilt proberen te bemachtigen om bestaande knelpunten in de infrastructuur duurzaam aan te pakken. Kortom, het ontwikkelen van woningen is ook een kans om met subsidies de bestaande infrastructuur robuuster te maken. Het Rijk stelt als eis bij stationslocaties dat de financiering niet 'opgaat' aan het realiseren van dure parkeerplaatsen.

⁶ Zie de lijst van het CBS voor een lijst van de cruciale beroepen: [Hoeveel mensen werken er in cruciale beroepen? | CBS](#).

⁷ Zie bijvoorbeeld onderzoekspaper 'Autobezit en autogebruik onder jongeren en visie ten aanzien van deelmobiliteit' van het Kroesen, M en van Wee, G.P, 15 september 2021 van TU Delft, pagina 4. Hieruit blijkt dat jongvolwassen weliswaar meer met trein, fiets of bus en minder met de auto reizen, maar dat het onzeker is of ze dit vasthouden op latere leeftijd. Interessant is dat deelmobiliteit - mits goed gepositioneerd - een rol kan spelen in andere vervoersmodaliteiten van de privé auto.