

Onderzoek Nieuw Baarnstraat 31-33¹

1. Parkeerbehoefte

Recent heeft de gemeente Baarn de nieuwe 'Nota Parkeerbeleid 2025' opgesteld waarin de gemeente mensen wilt stimuleren om te voor duurzame en actieve mobiliteitsvormen te kiezen (zoals deelauto's en deelfietsen), waarbij de gemeente het hebben van een eigen auto ondergeschikt vindt. Deze Nota geldt voor nieuwe ontwikkelingen zoals de ontwikkeling voor u, te weten de Nieuw-Baarnstraat 31-33.

Plan

De nieuwe parkeernorm gaat uit van bruto vloeroppervlakte (BVO) per eenheid. Het plan voor u voorziet in 10 woningen waarvan 5 van 49 m² BVO, en 3 woningen van 55 m² BVO, 2 woningen van 74,9 m² BVO en een ontmoetingsruimte van 30,3 m² BVO. De twee grotere woningen bevinden zich aan de Nieuw Baarnstraat, die samen met de 8 kleinere woningen een groen ingerichte steeg vormen.

Parkeerbeleid

CROW 317 is door de gemeente aangewezen als vigerend parkeerbeleid. Hier valt echter nog wel het e.e.a. op af te dingen te weten:

- In de Visie Wonen 2019 van de gemeente wordt ingezet op zowel woningen voor ouderen als alternatieve woonvormen. Beide woonvormen gaan uit van een kleinere woning en daarmee een flink lagere parkeerbehoefte dan reguliere woningen; Er zijn wellicht raakvlakken te vinden met de norm 0,7 voor verzorgingshuis of 0,7 voor kamerverhuur, maar dit zijn echt andere gebouwen en we ontwerpen wel echt zelfstandige woningen, maar dan flink kleiner (GO kleiner dan 50 m²) dan een normale sociale huurwoning (GO ca. 80 m² of groter);
- In de Mobiliteitsvisie 'Baarn gaat Verder' wordt gesproken over vrijstelling voor mini-bouwplannen, een flexibele

parkeernormsystematiek, het stimuleren van het gebruik van deelauto's, inclusieve mobiliteit en ruimte voor het parkeren fietsen rolstoelen of rollators.

- Wij menen dat ons plan goed past binnen een nieuwe visie op mobiliteit, vanwege de grote nabijheid van station, gezondheidszorg en winkels. Ons plan voor Nieuw Baarnstraat 31-33 is juist ontwikkeld met de Visie Wonen en Mobiliteit als voorbeeld;
- Er zijn in Baarn recent woonprojecten gerealiseerd waarbij in afwijking van CROW 317 een lagere parkeernorm wordt geaccepteerd omdat sprake is van woningen voor mensen met een verminderde mobiliteit nabij voorzieningen. Wij zouden van de precedentwerking van deze projecten gebruik willen maken

Parkeerberekening

Stap 1 – berekening conform nieuwe parkeernorm 2025

Onderstaand de berekening voor het aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling aan de Nieuw-Baarnstraat volgens de nieuwe parkeernota:

- De ontwikkeling ligt aan de Nieuw Baarnstraat en in het gebied dat volgens de gemeente wordt aangeduid als Centrum. 8 sociale huurappartementen zijn onder de 75 m² BVO. Hiervoor geldt een parkeernorm van 0,4 met een bezoekersnorm van 0,15. In totaal geldt daarmee een norm van 0,55 per wooneenheid. Hiermee is de parkeerbehoefte $8 \times 0,55 = 4,4$ parkeerplaatsen.
- Ook de 2 grotere appartementen vallen met hun 74,9 m² BVO onder dezelfde norm.
- In totaal zouden er voor deze ontwikkeling daarmee $10 \times 0,55 = 5,5$ parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd, wat afgerond resulteert in 6 reguliere parkeerplaatsen.

Stap 2 - Akkoord deelmobiliteit

Op 21-10-2024 is voor deze ontwikkeling een akkoord gegeven om 2 parkeerplaatsen te realiseren "als deze worden ingezet voor deelmobiliteit", aldus de heer P. Schrijver, beleidsmedewerker bij de gemeente Baarn. Let wel, dit was echter ten tijden van de oude parkeernorm.

Één deelauto vervangt 4 tot 8 reguliere auto's - gemiddeld 6.

- Volgens de nieuwe parkeernorm kunnen de 6 benodigde parkeerplaatsen uit stap 1 daarmee worden vervangen door één deelauto.

Stap 3 - Verworven recht in huidige situatie

Het verworven parkeerrecht is als volgt berekend op basis van de huidige situatie en CROW 317:

- Er zijn op het perceel op dit moment géén parkeerplaatsen aanwezig.
- Er is een bedrijfspand aanwezig met onder kantoortijden een parkeerbehoefte van $443 \text{ m}^2 \times 1,65 = 7,3 \text{ pp}$. Het bezoekersaandeel is 5%, wat neerkomt op 0,365 pp. Totaal resulteert dit in een parkeerbehoefte van 7,675 pp.
- Buiten kantoortijden is deze parkeerbehoefte voor dit bedrijf echter maar $5\% : 0,384 \text{ pp}$.
- Er is één huurappartement vrije sector boven het kantoor aanwezig van 75-100 m² BVO. Met een norm van 0,9 pp. en een bezoekersaandeel van 0,15 – tezamen 1,05 pp
- Totaal verworven recht parkeren aan de openbare weg buiten kantoortijden is daarmee 1,05 (woning) plus 0,4 (bedrijf) is 1,44 pp. afgerond 2 parkeerplaatsen.
- Kortom: in de huidige situatie worden te allen tijde minimaal 2 pp aan de openbare weg gebruikt door de nu aanwezig functies.

Volgens eerder verstrekte jurisprudentie mogen we hier bij de nieuwe ontwikkeling gebruik van maken. Dezelfde jurisprudentie is gebruikt voor

onze eerdere projecten aan de Nieuw Baarnstraat 1 en Nieuw Baarnstraat. 7.

Conclusie

- Na stap 2 was er één deelauto-parkeerplaats nodig voor de te realiseren nieuwbouw
- Na stap 3 blijkt dat er op dit moment al 2 pp. aan de openbare weg worden geparkeerd via het verworven recht en géén parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn.

Voorkeursscenario: benutten verworven recht aan openbare weg (**afbeelding 2**)

Ons voorkeursvoorstel is om de benodigde parkeerplaats voor deelmobiliteit te parkeren aan de openbare weg (lees: in de buurt/omgeving). Deze parkeerplaatsen zijn op dit moment namelijk al aanwezig in de huidige situatie. Op deze manier is de deelauto in te zetten voor iedere bewoner in Baarn en stimuleren we duurzame mobiliteitsvormen conform de 'Nota Parkeerbeleid 2025'.

Een bijkomstig voordeel voor alle betrokken partijen is dat in dit scenario er een woning kan worden gecreëerd op de begane grond - aan de straat - wat de kwaliteit van het plan ten goede komt omdat het 'parkeergat' in dat geval zal komen te vervallen. Bovendien kan de groene invulling van de 'knarresteeg' worden doorgetrokken tot aan de Nieuw Baarnstraat zodat ook deze woning een tuin heeft op de begane grond (zie afbeelding).

Scenario extra woning: parkeerberekening

In het geval dat er inderdaad een extra woning op de begane grond gerealiseerd wordt, betekent dit dat er in plaats van tien, elf woningen op het kavel worden gebouwd.

In dat geval zijn er $11 \times 0,55 = 6,05 \text{ pp}$. afgerond 7 parkeerplaatsen nodig. Ook dit aantal valt binnen de deel-auto range van 4 tot 8 auto's (het aantal reguliere parkeerplaatsen dat één deelauto vervangt).



Afbeelding 1. Gepresenteerde schetsontwerp van 05-02-2025 met het onwenselijke 'parkeergat' voor 2 deelauto's op eigen kavel.



Afbeelding 2. Wenselijke scenario waarbij één deelauto-parkeerplaats aan de openbare weg geparkeerd zal worden met gebruik van het verworven recht en waarin de groene invulling van de knarresteeg doorgetrokken wordt tot aan de Nieuw Baarnstraat. In plaats van een parkeergat zal hier een woning worden gecreëerd.