

Notitie Parkeernormen Veenendaal 2020, herziening 2023

Status: Notitie parkeernormen Veenendaal 2020, herziening 2023 is vastgesteld in de raadsvergadering van 20 april 2023 te Veenendaal.

Inhoudsopgave

1	Aanleiding.....	4
2	Uitgangspunten van Het nieuwe beleid.....	5
2.1	Duidelijkheid, flexibiliteit en maatwerk.....	5
2.2	Uitgaan van de Veenendaalse situatie.....	5
2.3	Ruimte creëren voor de realisatie van Veenendaalse ambities.....	6
2.4	Reductie van parkeerbehoefte.....	6
3	Toetsingskader.....	7
4	Parkeernormen Veenendaal.....	9
4.1	Toelichting parkeernormen.....	9
4.2	Wonen.....	9
4.3	Parkeren op eigen terrein bij woningen.....	10
4.4	Werken.....	11
4.5	Sport, cultuur en ontspanning.....	11
4.6	Horeca en (verblijfs-)recreatie.....	11
4.7	Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen.....	11
4.8	Onderwijs.....	11
4.9	Dubbelgebruik.....	12
4.10	Afwijken van de parkeernormen.....	12
4.11	Beter benutten.....	12
4.12	Nieuwe functies.....	12
5	Fietsparkeernormen.....	14
5.1	Fietsparkeernormen.....	14
5.2	Kwaliteitseisen fietsparkeervoorziening.....	14
6	Mobiliteitsplan.....	15
6.1	Deelmobiliteit.....	15
6.2	Openbaar vervoer.....	15
6.3	Doelgroep.....	16
6.4	Bedrijfsplan mobiliteit.....	16
6.5	Parkeren op afstand.....	16
6.6	Toetsing.....	16
6.7	Niet nakomen van de afspraken.....	16
7	Juridisch kader en Handhaving.....	17
7.1	Algemeen.....	17
7.2	Toezicht.....	17
7.3	Handhaving.....	17
7.4	Juridisch kader.....	17

Bijlage 1: Begrippen en Definities	18
Bijlage 2: Toelichting op veranderingen van parkeernormen.....	20
Bijlage 3: Berekenen parkeereis	22
Bijlage 4: Parkeerbalans.....	22
Bijlage 5: Tabel aanwezigheidspercentages	23
Bijlage 6: Overzicht gewenste loopafstanden	23
Bijlage 7: Overzicht verstedelijkingsgraad in Veenendaal	24

1 AANLEIDING

Mobiliteit, auto- en fietsbezit en -gebruik zullen in de komende jaren blijven groeien (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2016). Als gevolg hiervan zal de vraag naar parkeerplaatsen voor de auto en de fiets blijven toenemen. Parkeerplaatsen nemen waardevolle ruimte in en kunnen bij een onjuiste dimensionering (aantal en verschijningsvorm) de kwaliteit van de leefomgeving aantasten. Echter kan een tekort aan parkeercapaciteit een bron van overlast zijn voor de omgeving. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel. Met parkeernormen kan een goede inschatting gemaakt worden van de te verwachten parkeerbehoefte bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Daarnaast verandert de mobiliteit in Nederland. Nieuwe ontwikkelingen en trends zorgen ervoor dat het gebruik van auto's en fietsen verandert. Denk bijvoorbeeld aan elektrificatie en het delen van voertuigen en fietsen, slimme mobiliteit en veranderingen in het autobezit onder jongeren en ouderen. Deze ontwikkelingen hebben een impact op de parkeerbehoefte. Dit is voor het CROW aanleiding geweest om zelf de parkeerkencijfers in 2018 aan te passen. Omdat we niet kunnen voorspellen hoe de toekomstige parkeerbehoefte zich precies ontwikkelt, is het belangrijk om flexibel om te gaan met parkeren bij nieuwe ontwikkelingen en maatwerk te leveren die past bij de vraag.

In Veenendaal zijn op dit moment verschillende notities parkeernormen van kracht: Parkeernormen Veenendaal 2008 en Parkeernormen Veenendaal Centrum 2012. Hierdoor is er geen eenduidig beleid voor parkeernormen in Veenendaal, wat tot verwarring kan leiden bij iedereen die de parkeernormen dient te raadplegen. Daarnaast is in geen van deze notities parkeernormen iets opgenomen voor fietsparkeervoorzieningen. Hierdoor is het voor initiatiefnemers die iets willen ontwikkelen vrijblijvend om parkeervoorzieningen voor de fiets te realiseren.

Veenendaal heeft veel verschillende ambities vastgesteld waaraan men wil werken in de gemeente. Een aantal van deze ambities zijn: om energieneutraal te zijn in 2050, mobiliteit te verduurzamen, een groene en klimaat adaptieve stad te zijn en om te groeien en bloeien. Al deze ambities vragen ruimte van onze leefomgeving. Voor een gemeente als Veenendaal, waarvan ongeveer 90% is volgebouwd, is dit een enorme opgave.

Om te voorzien in de veranderende mobiliteit en bij te dragen aan de ambities van Veenendaal, is er nu een nieuwe notitie parkeernormen opgesteld. Hiermee willen wij duidelijkheid scheppen door alle parkeernormen te bundelen in één document en beter aan te sluiten bij de ontwikkelingen en trends in onze samenleving.

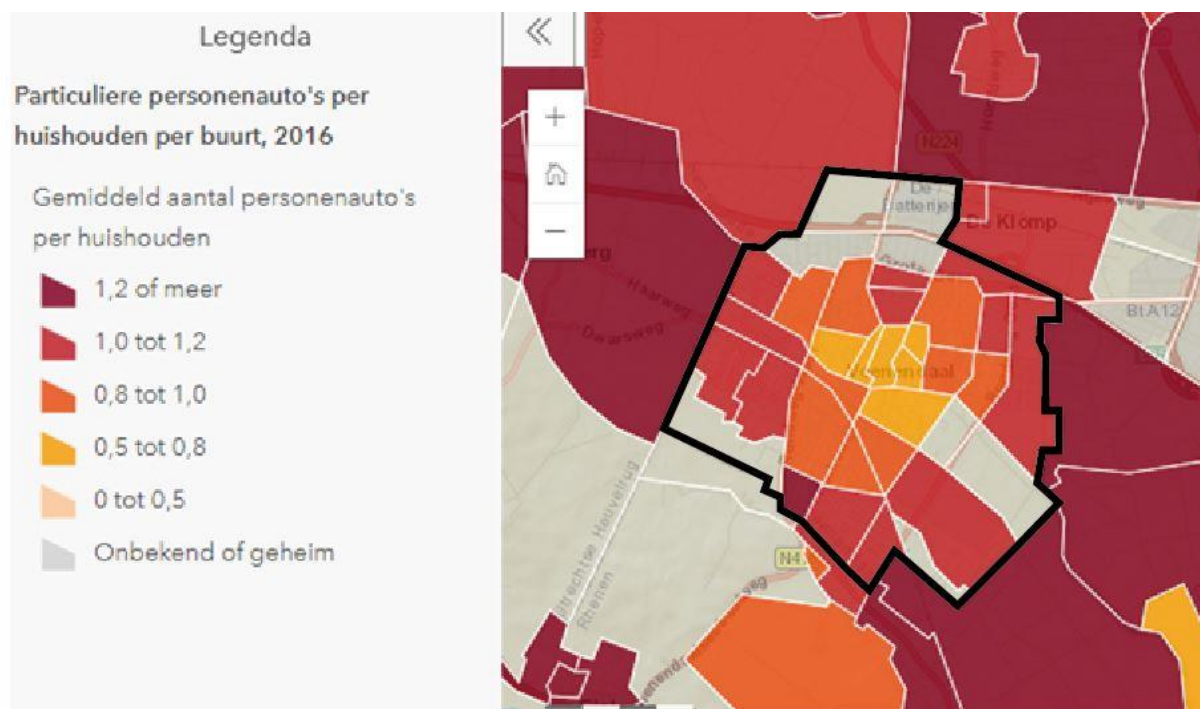
2 UITGANGSPUNTEN VAN HET NIEUWE BELEID

2.1 Duidelijkheid, flexibiliteit en maatwerk

Gemeente Veenendaal wil de vraag naar parkeergelegenheid faciliteren op een manier waarbij er een goede balans is tussen parkeren en de kwaliteit van de openbare ruimte. Verdichting van de stad en parkeernormen kunnen conflicteren, waardoor het risico bestaat dat goede initiatieven niet uitgevoerd kunnen worden. De parkeernormen in de notities parkeernormen 2008 en 2012 zijn toentertijd vastgezet op één norm voor een bepaalde functie voor het gehele grondgebied, terwijl feitelijk geen enkel project en gebied precies hetzelfde is. Hierdoor is het voor ontwikkelaars moeilijk om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Om dit te voorkomen willen we maatwerk leveren. Het nieuwe beleid is duidelijker en er is meer maatwerk mogelijk, zodat er meebewogen kan worden met de behoeften van de samenleving.

2.2 Uitgaan van de Veenendaalse situatie

In de meeste notities parkeernormen wordt gebruik gemaakt van de CROW parkeerkencijfers. Deze kencijfers zijn het gemiddelde van alle gemeenten in Nederland. Hoewel dit een goed hulpmiddel is bij het vaststellen van parkeernormen, is dit niet toegespitst op de Veenendaalse situatie. Bij het vaststellen van deze notitie hebben we de normen verfijnd op basis van cijfers van het CBS over het bezit van particuliere personenauto's per huishouden per buurt uit 2016 en 2018 (Figuur 1), de parkeerdruk metingen uitgevoerd in Veenendaal Oost (2019), Centrumgebied en Schil (2019 en 2018) en Franse Gat (2018), de verstedelijkingsgraad, en de mogelijkheid om te reizen met alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer en fiets). Een uitgebreide toelichting op de veranderingen in de parkeernormen is terug te vinden in bijlage 2. Voor de overige normen wordt een inschatting gemaakt o.b.v. de CROW-kencijfers (2018).



Figuur 1: Particuliere personenauto's per huishouden per buurt (Veenendaal), CBS 2016. De resultaten uit dit kaartje zijn vergeleken met de recentste cijfers (uit 2018) van het CBS. Beiden komen overeen met elkaar.

2.3 Ruimte creëren voor de realisatie van Veenendaalse ambities

Veenendaal heeft veel ambities die fysieke ruimte vragen om gerealiseerd te kunnen worden. De beschikbare ruimte in Veenendaal wordt steeds beperkter, waardoor keuzes gemaakt moeten worden over het ruimtegebruik. Deze notitie parkeernormen sorteert voor op het optimaliseren van de openbare ruimte in Veenendaal, waarbij ruimte geboden wordt voor de realisatie van de ambities van Veenendaal, zoals beschreven in de omgevingsvisie. Dit betekent dat de ruimte die beschikbaar komt door reductie van parkeerbehoefte (zie par. 2.4) ingezet wordt voor het realiseren van andere ruimtelijke kwaliteiten binnen het plangebied, zoals beplanting, ecologie, spelen en klimaatadaptatie.

2.4 Reductie van parkeerbehoefte

Op dit moment worden nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen sterk getoetst op de parkeernormen. Dit is een standaardprocedure geworden, waarbij optimaliseren van de parkeerbalans door het realiseren van het vereiste aantal parkeerplaatsen het belangrijkste uitgangspunt lijkt. En dat terwijl er zoveel andere mogelijkheden en alternatieven zijn die kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige gebruikers in het plangebied. We willen de initiatiefnemers de mogelijkheid geven om gemotiveerd af te wijken van de parkeernormen door het maken van een mobiliteitsplan. In hoofdstuk 6 staat een uitgebreide toelichting over het mobiliteitsplan.

3 TOETSINGSKADER

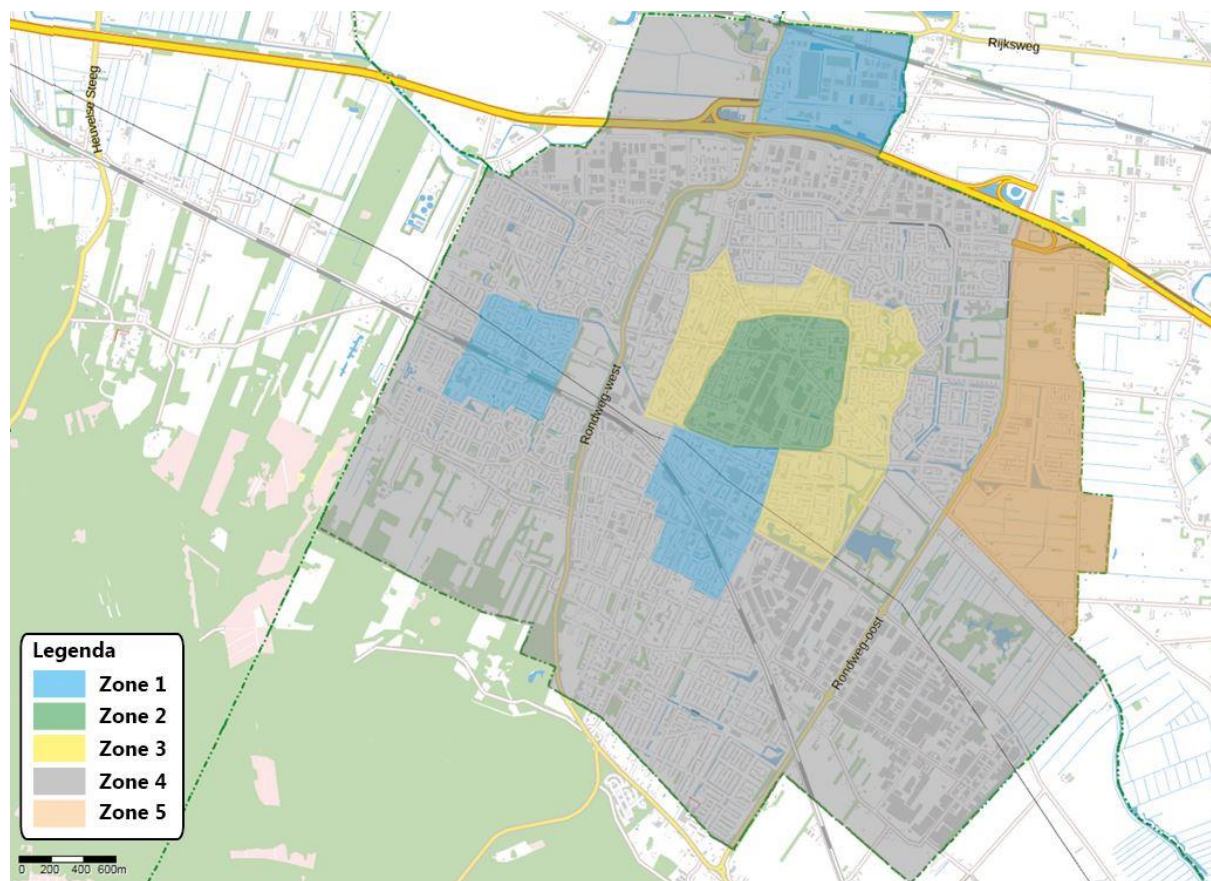
Dit hoofdstuk beschrijft het toetsingskader van de parkeernormen in Veenendaal:

1. Elke initiatiefnemer van een bouwplan of gebruikswijziging (woning, winkel, bedrijf, etc.) is verantwoordelijk voor het realiseren van zijn eigen parkeeroplossing voor zowel bewoners, werknemers als bezoekers;
2. Een nieuw (bouw)initiatief (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de parkeeroplossing binnen het plangebied of op eigen terrein moet worden gerealiseerd. In sommige situaties kan de oplossing in de openbare ruimte gevonden worden (herstructureringsgebieden) en in andere situaties dient er een gebouwde voorziening te worden gerealiseerd. Indien het gewenst is om parkeren in de openbare ruimte op te lossen (bijvoorbeeld een aantal parkeerplaatsen geclusterd op een pleintje) voert de gemeente hierop een verkeerskundige- en ruimtelijke toetsing uit;
3. Voor nieuwbouwplannen (dus ook sloop/nieuwbouw) wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend over het gehele nieuwbouwplan. De omvang van het bouwplan wordt uitgedrukt in de eenheden die horen bij de parkeernorm van de betreffende functie. Voor verbouwplannen geldt het principe 'oud voor nieuw'. Alleen de uitbreiding is bepalend voor het opstellen van de parkeereis. Als verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand, dan wordt het benodigde aantal extra parkeerplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de parkeerbehoefte: parkeereis nieuwe functie en nieuwe omvang minus de parkeereis die van toepassing zou zijn geweest op de oude functie en oude omvang (volgens de normen in deze notitie).
4. Het toepassen van de parkeernormen heeft een positieve invloed op de beleidsuitgangspunten van de omgevingsvisie van de gemeente Veenendaal;
5. Om de kwaliteit van de openbare ruimte (bijvoorbeeld groenvoorzieningen, een kindvriendelijke straat, etc.) en de leefbaarheid van de stad te handhaven/te verbeteren is het belangrijk dat er niet meer dan het benodigde aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte op straatniveau wordt gerealiseerd. Bij een nieuw initiatief betreft de initiatiefnemer de omgeving in het proces.
6. Met een mobiliteitsplan kan de aanvrager een maximale reductie op de parkeereis realiseren van 25% van het benodigde aantal parkeerplaatsen. In het mobiliteitsplan legt de initiatiefnemer uit hoe deze in een deel van de parkeerbehoefte voorziet door middel van alternatieve mogelijkheden. Denk bijvoorbeeld aan het investeren in deelmobiliteit, het beschrijven van de beoogde doelgroepen, gebruik maken van het bestaande openbaar vervoer netwerk, etc. Het maken van dit plan betekent niet automatisch dat een reductie wordt toegekend, daarvoor moet namelijk voldaan worden aan de criteria zoals beschreven in hoofdstuk 6: Mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan moet uitvoerbaar en realistisch zijn, voorgestelde maatregelen moeten geborgd blijven en het plan is door een extern verkeerskundig adviesbureau opgesteld. Een goed mobiliteitsplan is in het belang van de initiatiefnemer en de toekomstige gebruikers en bezoekers;
7. Door de reductie uit het mobiliteitsplan hoeft er minder ruimte ingericht te worden als parkeerplaats voor auto's. De gemeente wil dat deze ruimte gebruikt wordt om de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied of de nabije omgeving te verbeteren conform de beleidsdoelstellingen uit de omgevingsvisie. De gemeente en de initiatiefnemer gaan in overleg om te bepalen hoe deze ruimte ingevuld mag worden. De mogelijke invulling moet aansluiten bij de uitgangspunten van de omgevingsvisie. Dergelijke afspraken worden vastgelegd in een exploitatieovereenkomst.
8. Aan de hand van de normatieve behoefte en de informatie over parkeerdruk in de omgeving kan een initiatiefnemer in overleg treden met de gemeente Veenendaal om met bestaande voorzieningen in de parkeerbehoefte te voorzien. Hierbij geldt het uitgangspunt "eerst (beter) benutten van het bestaand parkeerareaal, daarna pas bijbouwen". In paragraaf 4.11 staat beschreven wanneer dit mogelijk is.
9. Wanneer een initiatiefnemer met voldoende argumenten kan aantonen dat de voorgeschreven parkeereis niet realiseerbaar is, wordt er gekeken naar alternatieve mogelijkheden om het parkeren proberen op te lossen;

10. Wanneer er geen alternatieve mogelijkheden zijn, kan er geen medewerking verleend worden aan de ruimtelijke ontwikkeling.

4 PARKEERNORMEN VEENENDAAL

Voor het vaststellen van de parkeernormen is rekening gehouden met de kencijfers van het CROW (2018), de stedelijkheidsgraad, verschillende parkeerdrukmetingen (2018, 2019), gebiedskenmerken en het gemiddelde autobezit per huishouden per wijk in Veenendaal. Op deze manier komen we tot onderstaande zonering, met voor elke zone eigen parkeernormen (Figuur 2).



Figuur 2: Overzicht zones notitie parkeernormen Veenendaal.

4.1 Toelichting parkeernormen

De in hoofdstuk 4 opgenomen parkeernormen betreffen minimumnormen; waaraan minimaal aan voldaan moet worden (zonder toegekende reductie zoals beschreven in hoofdstuk 6). Bij de berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen naar boven toe afgerond. Verder staat beschreven hoe omgegaan wordt met parkeren op eigen terrein, dubbelgebruik, afwijking van de parkeernormen en toevoegen nieuwe functies en bestemmingen. In bijlage 3 en 4 staat uitgelegd hoe de parkeereis wordt berekend. In bijlage 6 staan de uitgangspunten voor de gewenste maximale loopafstand.

4.2 Wonen

De parkeernormen voor wonen zijn inclusief parkeerruimte voor bezoekers. Rekenvoorbeeld: als er 10 vrijstaande woningen in zone 4 beoogd worden, moet er minimaal 1,6 parkeerplaats per woning worden gerealiseerd, waarvan er 0,3 openbaar toegankelijk moet zijn voor bezoekers om te parkeren. De totale parkeerbehoefte komt op 16 parkeerplaatsen, waarvan minimaal 3 openbaar toegankelijk, voor deze 10 woningen in zone 4.

Functie	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Per
Vrijstaande woning	1,0	1,0	1,3	1,6	1,7	Woning
Twee-onder-één-kap woning	1,0	1,0	1,3	1,6	1,7	Woning
Rijwoning	0,8	0,8	1,1	1,4	1,5	Woning
Appartement (koop)	0,7	0,8	1,1	1,4	1,5	Woning
Appartement (vrije sector huur)	0,6	0,6	0,9	1,2	1,3	Woning
Appartement (sociale huur)	0,5	0,5	0,8	1,1	1,2	Woning
Woning ≤ 60 m ² GO	0,4	0,4	0,6	0,8	1,0	Woning
Kamerbewoning	0,3	0,3	0,4	0,5	0,5	Kamer
Zorgunit (zware zorg = > ZZP 4)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	Zorgunit
Waarvan aandeel bezoekers in parkeernorm	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3	Unit

4.3 Parkeren op eigen terrein bij woningen

Bij woningen waar een garage en/of een (dubbele) oprit aanwezig is, zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt voor het parkeren van auto's. De garage of afgesloten carport wordt (op den duur) vaak als berging of veranda gebruikt, waardoor men toch de auto's regelmatig in de openbare ruimte parkeert. Dit veroorzaakt op termijn parkeerdruk in de openbare ruimte. Ook wordt in de praktijk niet in alle gevallen geparkeerd op de parkeervoorziening op eigen terrein. Zeker bij een oprit met twee parkeervakken achter elkaar, blijkt in de praktijk dat er vaak maar één auto wordt geparkeerd. Om deze redenen rekenen wij met de waarden in de onderstaande tabel voor het type parkeervoorziening op eigen terrein.

Type parkeervoorziening	Waarde parkeerplaats
1 p.p. op eigen terrein bij grondgebonden woningen =	0,9 p.p. op eigen terrein
2 p.p. op eigen terrein bij grondgebonden woningen achter elkaar =	1,0 p.p. op eigen terrein
2 p.p. op eigen terrein bij grondgebonden woningen naast elkaar =	1,5 p.p. op eigen terrein
1 p.p. uitgevoerd als garage(-box) of afsluitbare parkeerplaats/carport =	0,0 p.p. op eigen terrein

Rekenvoorbeeld: Om de 10 vrijstaande woningen te realiseren in zone 4 zijn er 16 parkeerplaatsen nodig. Hiervoor zijn er 13 voor bewoners nodig en moeten er 3 openbaar toegankelijk zijn voor bezoekers. Als er voor 10 woningen 2 parkeerplaatsen op eigen terrein naast elkaar wordt gerealiseerd, dan worden er in theorie 20 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. In de praktijk worden niet alle parkeerplaatsen gebruikt, waardoor deze voor 15 parkeerplaatsen meetellen. Hiermee wordt de parkeerbehoefte voor bewoners volledig op eigen terrein georganiseerd (15 - 13 = +2). De parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen niet gebruikt worden door bezoekers, omdat deze parkeerplaatsen niet openbaar toegankelijk zijn. De ontwikkelaar moet daarom 3 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voor bezoekers realiseren om te voldoen aan de parkeernorm. Het totale aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt in de praktijk komt daarmee op 18.

Type	Minimale maatvoering
Opstelstrook	5,0 m x 3,0 m
Dubbel opstelstrook (achter elkaar)	10,0 m x 3,0 m
Dubbel opstelstrook (naast elkaar)	5,0 m x 6,0 m
Carport	5,0 m x 3,0 m
Parkeergarage	Conform NEN 2443

4.4 Werken

Functie	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Per
Bedrijf: Kantoor	1,0	1,5	2,0	2,0	2,0	100 m ² bvo
Bedrijf: Productie	0,5	0,7	1,0	1,0	1,0	100 m ² bvo
Bedrijf: Magazijn	0,2	0,4	0,6	0,6	0,6	100 m ² bvo
Showroom	0,5	0,5	0,8	0,8	0,8	100 m ² bvo
Dienstverlening	1,0	1,5	2,0	2,0	2,0	100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	100 m ² bvo
Winkel/supermarkt	3,0	3,5	4,0	4,0	4,0	100 m ² bvo

4.5 Sport, cultuur en ontspanning

Functie	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Per
Bibliotheek/Museum	0,5	0,6	0,8	0,9	0,9	100 m ² bvo
Bioscoop/Theater	3,5	4,5	7,5	9,0	9,0	100 m ² bvo
Wijkcentrum	maatwerk	maatwerk	1,5	2,0	2,0	100 m ² bvo
Bowling/Biljart/Tennis	1,0	1,5	2,0	2,0	2,0	Baan
Sportschool/Fitness	1,0	1,2	1,5	1,8	1,8	100 m ² bvo
Sporthal	1,2	1,5	2,0	2,7	3,0	100 m ² bvo
Tribune	0,8	0,8	1,0	1,0	1,0	10 zitplaatsen
Sportveld	maatwerk	maatwerk	maatwerk	maatwerk	maatwerk	n.v.t.
Zwembad	n.v.t.	n.v.t.	10,5	12,0	12,0	100 m ² bassin
Leisurecentrum	0,8	1,0	1,2	1,2	1,2	100 m ² bvo

4.6 Horeca en (verblijfs-)recreatie

Functie	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Per
Hotel	0,5	0,6	0,8	1,0	1,0	Kamer
Café/Bar	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	n.v.t.
Restaurant	7,0	8,0	9,0	10,0	10,0	100 m ² bvo
Congresgebouw	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	n.v.t.

4.7 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Per
Gezondheidscentrum	1,0	1,2	1,9	2,2	2,2	Behandeltkamer
Fysio	1,0	1,2	1,5	1,8	1,8	Behandeltkamer
Tandarts	1,0	1,2	2,0	2,4	2,4	Behandeltkamer
Apotheek	3,0	3,0	3,0	4,0	4,0	Apotheek
Religiegebouw	0,7	1,0	1,2	1,5	1,5	10 zitplaatsen

4.8 Onderwijs

Functie	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Per
Kinderdagverblijf	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	n.v.t.
Basisschool	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	n.v.t.
Middelbare school	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	n.v.t.
Beroepsonderwijs	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	n.v.t.

4.9 Dubbelgebruik

De parkeernorm wordt berekend voor de momenten waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootst is. Wanneer binnen het plangebied meerdere functies worden gebouwd, vallen de hoogtepunten in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag zijn. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes. De gemeente Veenendaal hanteert hiervoor de tabel aanwezigheidspercentages, deze zijn gebaseerd op de kengetallen van het CROW (zie bijlage 5).

Dubbelgebruik kan alleen worden toegepast wanneer de parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd, of als er in een plangebied een parkeeroplossing wordt beoogd die na realisatie als openbare ruimte fungeert en het eigendom van de grond wordt overgedragen aan de gemeente Veenendaal.

4.10 Afwijken van de parkeernormen

In het geval van uitbreiding of transformatie van een bestaande functie waarbij het de verwachting is dat er niets verandert in de parkeerbehoefte, is afwijking of vrijstelling van de parkeernormen mogelijk. In een dergelijk geval dient de initiatiefnemer te onderbouwen waarom afwijking van de parkeernormen mogelijk is. Dit wordt getoetst tijdens de procedure van de vergunningsverlening. Voorbeeld: kleinschalige uitbreiding van een magazijn waarbij het de verwachting is dat de parkeerbehoefte door het gebruik niet toeneemt.

De gemeente Veenendaal kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende parkeernormen op basis van de bereikbaarheid, ruimtelijke situatie en/of als er een dermate positieve bijdrage wordt geleverd aan de beleidsuitgangspunten van de omgevingsvisie. Een en ander dient in een afzonderlijk collegebesluit vastgelegd te zijn. Dit komt overeen met de vroegere bepaling uit de bouwverordening (artikel 2.5.30).

4.11 Beter benutten

In sommige gevallen liggen er in de nabije omgeving (tot 250 meter loopafstand) van het plangebied (openbare) parkeervoorzieningen die ruimte kunnen bieden aan een nieuwe ontwikkeling. Hierbij geldt het principe: eerst (beter) benutten van het bestaande parkeerareaal, daarna pas bijbouwen. Echter zit er een grens aan deze mogelijkheid. De beter benutten regeling is alleen mogelijk tot een parkeerdruk van 85% in de openbare ruimte. De initiatiefnemer zal de parkeerdruk in de omgeving moeten meten (in een straal van 500 meter om het plangebied) om aan te tonen of er ruimte aanwezig is in het bestaande parkeerareaal dat beter benut kan worden. Indien er ruimte is in de nabije omgeving kan (een deel van) de parkeereis buiten het plangebied toegekend worden aan de ontwikkeling. Beter benutten kan alleen voor het aandeel bezoekers in de parkeernormering worden toegepast.

4.12 Nieuwe functies

Het kan voorkomen dat er nieuwe functies ontstaan die nu nog helemaal niet bekend zijn of bestaan. In deze gevallen zal er maatwerk geleverd worden. Daar waar deze notitie niet in een parkeernorm voorziet voor de betreffende functie, zal aansluiting worden gezocht bij:

1. De CROW kengetallen zoals deze gelden op het moment van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning; of

2. Indien de CROW kengetallen niet in een parkeernorm voorziet voor de betreffende functie, zal aansluiting worden gezocht bij een functie die benoemd is in de “Notitie Parkeernormen Veenendaal” en naar aard en invloed vergelijkbaar is op de omgeving.

Bij een eerstvolgende actualisatie van de notitie parkeernormen, worden de nieuwe functies opgenomen in de parkeernormering.

5 FIETSPARKEERNORMEN

Veenendaal is een fietsstad en wil dit in de toekomst verder versterken. Het parkeren van fietsen wordt vaak vergeten bij ontwikkelingen in het fysieke domein. Dit kan leiden tot fietsparkeeroverlast. In deze notitie parkeernormen wil de gemeente Veenendaal de fiets een volwaardige plek geven bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit te kunnen bereiken willen we fietsparkeernormen opnemen in deze notitie die voor heel Veenendaal gelden. Daarnaast willen we de kwaliteit borgen door het hanteren van kwaliteitseisen waaraan een fietsparkeervoorziening moet voldoen.

5.1 Fietsparkeernormen

Funcatiegroep	Berekeningswijze	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Wonen (bewoners)	Per woning	Berging	Berging	Berging	Berging	Berging
Wonen (bezoekers)	Per gestapelde woning	0,1 p.p. /woning	0,1 p.p. /woning	0,1 p.p. /woning	0,1 p.p. /woning	0,1 p.p. /woning
Werken	Autoparkeernorm ¹ * factor	250%	200%	150%	100%	100%
Winkelen en boodschappen	Autoparkeernorm ¹ * factor	200%	250%	150%	100%	100%
Sport, cultuur en ontspanning	Maatwerk	Maatwerk				
Horeca en (verblijfs)-recreatie	Autoparkeernorm ¹ * factor	200%	200%	150%	100%	100%
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Autoparkeernorm ¹ * factor	200%	200%	150%	100%	100%
Onderwijs	Maatwerk	Maatwerk				

¹ Dit betreft de normatieve parkeerbehoefte voor auto's zonder enige vorm van reductie.

5.2 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorziening

Het realiseren van fietsparkeervoorzieningen dient te voldoen aan de volgende kwaliteitseisen:

1. Realiseer de fietsparkeervoorziening voor bewoners op eigen terrein en zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw. Voor woningen geldt dat een berging op eigen terrein gerealiseerd dient te worden en een oppervlakte heeft van tenminste 5 m². Bij gestapelde woningbouw is er een keuze tussen: een berging op de begane grond per woning, een gezamenlijke fietsenstalling in het gebouw, een gezamenlijke berging in nabijheid van in- en uitgang van het gebouw op maximaal 50 meter loopafstand, of een mix van berging per woning en gezamenlijke fietsenstalling. In het geval van een gezamenlijke fietsenstalling geldt een fietsparkeernorm van 2,5 p.p./woning.
2. Realiseer de fietsparkeervoorziening voor bezoekers bij de hoofdingang van het gestapelde woongebouw. De hoeveelheid staat in H 5.1.
3. De fietsparkeervoorziening dient makkelijk toegankelijk te zijn. Daarnaast moet het een aangename plek zijn die veilig, comfortabel en overzichtelijk is.
4. Een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening dient voorzien te zijn van fietsrekken die gebruiksvriendelijk zijn voor zowel de fietser als de fiets.
5. De fietsparkeervoorziening dient voorzieningen te bieden voor speciale typen fietsen (e.g. racefiets, bakfiets, e-bike, speed-pedelec, etc.).

6 MOBILITEITSPLAN

Het mobiliteitsplan geeft initiatiefnemers de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de geldende parkeernormen. In het mobiliteitsplan kunnen initiatiefnemers aangeven hoe zij de mobiliteit van hun gebruikers willen gaan organiseren. Hiermee denken ontwikkelaars beter na over de bereikbaarheid van hun beoogde ontwikkeling, hetgeen ten goede komt van de toekomstige gebruikers. Met dit mobiliteitsplan kunnen ontwikkelaars een maximale reductie op de parkeerbalans “verdienen” van 25% van de totale parkeereis voor de auto. De opbouw van deze reductie en hoe deze wordt toegekend is nader uitgelegd in dit hoofdstuk.

Maatregel	Reductie wonen	Reductie overige functies
Deelmobiliteit	40%	40%
Openbaar vervoer ²	20%	20%
Doelgroep	20%	n.v.t.
Bedrijfsplan mobiliteit	n.v.t.	20%
Parkeren op afstand (alleen voor auto's)	20%	20%
Totaal:	100% ¹	100% ¹

¹ De opbouw van het mobiliteitsplan vormt 100% van de maximale reductie (=25% van de parkeerbehoefte voor de auto na de correctie dubbelgebruik [bijlage 1]).

² De reductie voor openbaar vervoer geldt niet voor zone 1, omdat de parkeernormen al toegespitst zijn op de aanwezigheid van de treinstations.

6.1 Deelmobiliteit

Deelmobiliteit dient op een zichtbare plek gesitueerd te worden binnen het plangebied, het liefst zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw. Deze zichtbaarheid is noodzakelijk om het deelmobiliteit systeem succesvol te maken. De ontwikkelaar dient zich financieel in te zetten voor de realisatie van een deelmobiliteit systeem en er moet duidelijk naar de (toekomstige) bewoners gecommuniceerd worden over deze mogelijkheid. Deze optie kan alleen gerealiseerd worden bij grootschalige ontwikkelingen met (in potentie) veel gebruikers. Het delen van voertuigen/fietsen dient te passen bij de gedachtegang van de beoogde doelgroep. Een deelauto vervangt gemiddeld vijf particuliere auto's.

Indien een initiatiefnemer een deelmobiliteit systeem wil gaan realiseren, is het van belang dat er een goede borging is. Dit betekent dat deelmobiliteit te allen tijde wordt aangeboden na oplevering van de ruimtelijke ontwikkeling. De borging en de daaraan gestelde voorwaarden worden vastgelegd in een overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente. Na overeenstemming en ondertekening van de overeenkomst wordt de reductie deelmobiliteit toegekend.

6.2 Openbaar vervoer

Openbaar vervoer (OV) kan een alternatieve vervoerswijze zijn voor de bewoners en bezoekers van de beoogde functies in het plangebied. Om het een volwaardig alternatief te laten zijn zal het plangebied in de buurt van de OV voorzieningen moeten liggen. Voor de bus geldt dat de halte binnen een werkelijke afstand van 400 meter van het plangebied moet liggen. Een bushalte waar alleen een buurtbus stopt telt niet mee als alternatieve vervoerswijze, omdat de frequentie en het aanbod onvoldoende is om als volwaardig alternatief te fungeren. Voor de trein geldt dat het station binnen een werkelijke afstand van 1.000 meter vanaf een sprinterstation, 1.500 meter vanaf een station dat een knooppunt is van sprinter en bus, en 2.500 meter vanaf een intercity station van het plangebied moet liggen. Als dit het geval is wordt de reductie openbaar vervoer toegewezen.

6.3 Doelgroep

Het beschrijven van de doelgroepen helpt een inschatting te maken van de verkeersstromen van en naar het plangebied. Ouderen hebben over het algemeen vaker een auto dan jongeren. Mensen die zware zorg nodig hebben zullen geen auto in het bezit hebben. Scholieren en studenten zullen over het algemeen met de fiets of het openbaar vervoer naar school reizen. Rekening houden met de verschillende karakteristieken van de doelgroep maakt maatwerk per ontwikkeling mogelijk. De reductie doelgroep wordt toegekend als sprake is van een doelgroep waar een lager autobezit/-gebruik van toepassing is.

6.4 Bedrijfsplan mobiliteit

Een bedrijf kan zelf een mobiliteitsplan hebben waarin mobiliteitsbeleid en/of arbeidsvoorwaarden voor de medewerkers is geregeld. Hierin staat beschreven welke vervoerswijzen worden gestimuleerd, welke mogelijkheden medewerkers hebben om anders dan met de auto te reizen, vergoedingen voor OV/fiets of fiscale voordelen bij de aanschaf van een e-bike of een ov-abonnement. Met andere woorden: de visie en maatregelen van het bedrijf om duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren. Indien dit het geval is zal de reductie bedrijfsplan mobiliteit worden toegekend.

6.5 Parkeren op afstand

Het realiseren/organiseren van parkeren op afstand voor auto's van gebruikers kan een bijdrage leveren om andere vervoerswijzen te promoten. Toekomstige gebruikers zullen overwegen om een reis lopend, fietsend of met het OV af te leggen omdat dergelijke voorzieningen dichterbij zijn. In bijlage 6 staan de uitgangspunten voor de gewenste maximale loopafstand.

Parkeren op afstand is alleen mogelijk bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen met een grote oppervlakte, in gebieden waar een overschot is aan parkeerplaatsen, of waar het parkeren in grootschalige parkeervoorzieningen is georganiseerd (al dan niet gereguleerd). De reductie parkeren op afstand wordt toegekend als voornoemde het geval is en voorzieningen voor alle andere vervoerswijzen (voetganger, fiets, OV) dichterbij aanwezig zijn dan het parkeren voor auto's.

6.6 Toetsing

Om ervoor te zorgen dat het mobiliteitsplan wordt getoetst en uitgevoerd, zal gebruik gemaakt worden van de volgende toetsingscriteria:

1. Reductie wordt alleen toegekend als een initiatiefnemer een mobiliteitsplan indient bij de aanvraag en voldoet aan de toekenningscriteria om daarmee gemotiveerd af te wijken van de notitie parkeernormen. De hoogte van de reductie wordt bepaald op basis van de toekenningscriteria, zoals beschreven in hoofdstuk 6: Mobiliteitsplan;
2. Zowel het ontwerp als het bijgevoegde mobiliteitsplan dienen met elkaar overeen te komen;
3. De voorgestelde maatregelen in het mobiliteitsplan zijn achteraf meetbaar;
4. De voorgestelde maatregelen in het mobiliteitsplan dienen geborgd te worden door de initiatiefnemer;
5. De initiatiefnemer dient de maatregelen in het mobiliteitsplan te realiseren binnen de daarin aangegeven afgesproken termijnen.

6.7 Niet nakomen van de afspraken

Als blijkt dat na de oplevering van een plan een initiatiefnemer de toegezegde maatregelen in het mobiliteitsplan niet heeft uitgevoerd dan is de gemeente Veenendaal bevoegd om handhavend op te treden volgens de Landelijke Handhavingsstrategie en het VTH-beleid van de gemeente Veenendaal.

7 JURIDISCH KADER EN HANDHAVING

7.1 Algemeen

Het is van groot belang dat de gemeente toezicht houdt op de naleving van het bestemmingsplanbeleid. Daarom dienen de planregels van het nieuwe bestemmingsplan consistent te worden gehandhaafd.

7.2 Toezicht

Handhaving vindt plaats naar aanleiding van controles door toezichthouders van de gemeente Veenendaal. Deze controles vinden op verschillende manieren en momenten plaats:

1. Nadat een aanvraag om omgevingsvergunning bij de gemeente is ingediend, wordt de plaatselijke situatie gecontroleerd;
2. Via controle achteraf op verleende omgevingsvergunningen;
3. Via controles vanaf de openbare weg, luchtfoto's en aan de hand van klachten/meldingen van burgers.

7.3 Handhaving

1. Handhaving start bij het bieden van de noodzakelijke informatie;
2. Indien er een overtreding geconstateerd wordt zal worden onderzocht of de overtreding te legaliseren is door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning;
3. Als er geen mogelijkheden zijn tot legalisering, en een eventueel overleg tussen initiatiefnemer en de gemeente Veenendaal niet tot de gewenste uitkomst leidt, zal door de gemeente Veenendaal handhavend worden opgetreden door middel van het opleggen van een last onder dwangsom, een last onder bestuursdwang of door middel van het intrekken van een verleende omgevingsvergunning.

7.4 Juridisch kader

Hardheidsclausule

Burgemeester en wethouders (B&W) handelen volgens deze beleidsregels, tenzij dat voor één of meerdere belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen, zulks ter bepaling van B&W.

Overgangsbepaling

Op een aanvraag om een omgevingsvergunning, afwijking of toestemming anderszins, die is ingediend voor het tijdstip waarop deze wijzigingsverordening van kracht wordt en waarop genoemd tijdstip nog niet is beschikt, zijn de bepalingen van de parkeernormennotitie van toepassing zoals deze luiden voor de onderhavige wijziging, tenzij aanvrager de wens te kennen geeft dat de gewijzigde bepalingen worden toegepast.

Slotbepalingen

1. De notitie parkeernormen Veenendaal 2008, vastgesteld op 4 juni 2008, en notitie parkeernormen Veenendaal 2012, vastgesteld op 17 oktober 2012, worden ingetrokken;
2. Deze beleidsregel treedt in werking op 3 december 2020;
3. Deze beleidsregel wordt aangehaald als Notitie Parkeernormen Veenendaal 2020.

BIJLAGE 1: BEGRIPPEN EN DEFINITIES

Auto	Personenauto of bestelauto die past op een standaard autoparkeerplaats (NEN 2443:2013).
Autoparkeerplaats	De minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren (NEN 2443:2013).
Bruto vloeroppervlakte (bvo)	De oppervlakte van één of meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten op vloerniveau volgens NEN 2580.
Carport	Een vanaf de openbare weg vrij toegankelijke, niet af te sluiten, overdekte opstelplek ten behoeve van het stallen van één of meer voertuigen.
CROW	Onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW ontwikkelt onder andere kencijfers op het gebied van verkeersgeneratie en parkeren.
Deelauto	Het herhaaldelijk en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen een aanbieder, die motorvoertuigen 24 uur per dag beschikbaar stelt aan meerdere deelnemers, die met de aanbieder een overeenkomst hebben gesloten en waarbij de voertuigen zijn voorzien van een systeem dat ritgegevens registreert.
Deelfiets	Een fiets die tegen betaling door een fietsdeelorganisatie ter beschikking gesteld wordt aan gebruikers.
Deelmobiliteit	Zie deelauto en deelfiets.
Dubbelgebruik	Bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De autoparkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, niet samenvalt voor de verschillende functies. Voorwaarde is dat alle parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn.
Elektrische fiets (e-bike)	Fiets met elektrische trapondersteuning.
Eigen terrein	Niet openbaar privé terrein.
Fiets	Voertuig op twee of meer wielen voortgedreven door spierkracht, al dan niet met elektrische ondersteuning.
Fietsparkeerplaats / fietsenstalling	De ruimte die nodig is om een gangbare fiets te kunnen stallen, conform Fietsparkeer.
Garage / garagebox	Een overdekte en afsluitbare ruimte waarin één of meer voertuig(en) kunnen worden geparkeerd (niet zijnde een parkeergarage).
Gebruiksoppervlakte (GO)	Het bruikbare vloeroppervlakte van een bouwwerk, geschikt voor het beoogde gebruik. Dit is in feite het totale vloeroppervlak tussen de omsluitende wanden van de gebruiksfunctie minus de vaste obstakels van enige omvang (NEN 2580).
Maatgevend moment	Het tijdstip van de dag waarop de parkeerbehoefte van een functie het grootste is.
Maatwerk	Als er geen parkeernorm bestaat, of als de parkeernorm gedefinieerd wordt als "maatwerk", dan wordt de parkeerbehoefte c.q. de parkeereis bepaald aan de hand van de voor die ontwikkeling te verwachten behoefte. De initiatiefnemer en de gemeente gaan in overleg en komen gezamenlijk tot een passende parkeernorm waarmee de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd.

Omgevingsvergunning	Een vergunning als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (onder andere benodigd voor het bouwen of het wijzigen van (het gebruik van) een bouwwerk). Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet, ligt de grondslag voor het verlenen van een omgevingsvergunning in deze wet.
Openbaar vervoer (OV)	Stads- en streekvervoer (bus, metro en tram) en treinvervoer.
Paraplubestemmingsplan	Bestemmingsplan waarmee op meerdere reeds vastgestelde bestemmingsplannen regels voor één of meerdere (deel) aspecten – zoals parkeren – worden toegevoegd of gewijzigd.
Parkeerbehoefte / -eis	Het aantal auto- / fietsparkeerplaatsen dat ten behoeve van een bepaalde ontwikkeling gerealiseerd dient te worden.
Parkeergarage	Een gemeenschappelijke overdekte ruimte voor het stallen van voertuigen.
Parkeerkencijfer	Op de praktijk gebaseerd cijfer van de verwachte parkeerbehoefte.
Parkeernorm	Het aantal auto- / fietsparkeerplaatsen dat voor een bepaalde functie gerealiseerd moet worden, uitgedrukt in een aantal auto- / fietsparkeerplaatsen per eenheid, bijvoorbeeld een oppervlakte eenheid.
Sloop / nieuwbouw	Nieuwbouw op de plaats van een volledig gesloopt gebouw.
Woning	Een zelfstandige wooneenheid met een eigen adres.

BIJLAGE 2: TOELICHTING OP VERANDERINGEN VAN PARKEERNORMEN

Bij het opstellen van de nieuwe notitie parkeernormen zijn we uitgegaan van de Veenendaalse situatie. Hieronder wordt per onderdeel (functiegroep) of deelgebied een uitleg gegeven waarom de normen worden veranderd en de onderbouwing hiervoor.

Parkeerdrukmeting Buurtstede, Veenendaal Oost (uitgevoerd november 2019)

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in de nacht van 27 op 28 november 2019 in Buurtstede (De Erven en De Straten). Dit is het maatgevende moment om het gebruik van de parkeerplaatsen door bewoners te meten. Deze buurten geven een representatief beeld van de invulling van Veenendaal Oost. De gemiddelde parkeerdruk in de openbare ruimte is 76% en op eigen terrein op 60%. Hieruit blijkt dat er meer parkeerplaatsen zijn aangelegd dan aanvankelijk nodig is. Na differentiatie van woningtype blijkt dat de parkeernorm voor een groot deel van de woningtypen kan worden verlaagd dan wat is toegepast bij de aanleg van de wijk. In het onderzoek wordt een parkeernormering voorgesteld die rekening houdt met de huidige praktijk en toekomstige ontwikkelingen. De resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor de verdere ontwikkeling van de wijk. Om deze reden wordt Veenendaal Oost als zone aangemerkt, waarbij de resultaten van het onderzoek worden gehanteerd als parkeernorm.

Parkeerdrukmeting Centrum/Schil (uitgevoerd maart 2019, mei 2018)

Tijdens het onderzoek zijn er op verschillende momenten op de dag metingen uitgevoerd in het centrum en de schil van Veenendaal. De metingen zijn op de volgende dagen en tijden uitgevoerd:

Tijden/dagen	Dinsdag	Vrijdag	Zaterdag
	10:00 – 12:00 uur	10:00 – 12:00 uur	10:00 – 12:00 uur
	14:00 – 16:00 uur	14:00 – 16:00 uur	14:00 – 16:00 uur
	22:00 – 00:00 uur	20:00 – 22:00 uur	20:00 – 22:00 uur

De gemiddelde parkeerdruk in dit gebied varieert tussen de 48% en 69% (2019) en tussen de 50% en 65% (2018). Uiteraard zijn er uitzonderingen waarbij er een tekort aan parkeerplaatsen is. Dit betekent wel dat er ook plaatsen zijn waar een overschot aan parkeerplaatsen aanwezig is in bepaalde buurten. De streefwaarde van een maximale parkeerdruk ligt op 85%. Dit betekent dat er ruimte is in het centrum en de schil om met lagere parkeernormen toe te kunnen. Dit wordt verder onderbouwd door landelijke trends voor zeer sterk stedelijke gebieden waar er een groot aanbod is aan alternatieve vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer), de mix aan functies op kleine schaal en dat het gemiddelde autobezit in soortgelijke gebieden lager is dan in de rest van de bebouwde kom. Tijdens de meting in 2019 was het weer storm- en regenachtig, tijdens de meting in 2018 was het weer droog en zonnig met aangename temperaturen.

De collectieve parkeervoorzieningen laten een maximale bezetting van 62% zien op de zaterdagmiddag (2019) en 34% op de zaterdagochtend (2018). Dit geeft aan dat er (ruim) voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor de bezoekers van het centrumgebied van Veenendaal. Voor bezoekers kan het beter benutten principe worden toegepast voor zones 1 en 2.

Parkeerdrukmeting Franse Gat (uitgevoerd april 2018)

Tijdens het onderzoek naar de parkeerdruk in het Franse Gat is onderzoek gedaan naar het bewoners parkeren in de wijk (maandagavond: 22:00 – 00:00 uur) en de parkeersituatie in het Winkelcentrum Franse Gat (vrijdag: 13:00 – 15:00 uur en zaterdag: 10:00 – 12:00 uur). De gemiddelde parkeerdruk in het Franse Gat ligt op 65%. Echter zijn er een aantal straten waar de parkeerdruk boven de 100% ligt, zoals de Savornin Lohmanstraat, W.C. Beeremansstraat en Doctor Colijnstraat. In het winkelcentrum ligt de parkeerdruk rond de 80% (met uitzondering van zaterdag ochtend 11:00 uur, 94%). Dit laat zien dat er voor het Franse Gat (met uitzondering van het winkelcentrum en een aantal straten) ook ruimte is om de parkeernormen iets naar beneden bij te stellen voor de functiegroep wonen.

(Zware) zorgwoningen (artikel oktober 2017)

In het Binnenlands Bestuur verscheen in oktober 2017 een artikel waarin zorg verlenende partijen gemeenten oproepen om een realistischere parkeernorm te hanteren voor zorgwoningen waar zware zorg wordt gegeven (ZZP 4 en hoger). Het College Bouw Zorgvoorzieningen stelde voor de bouw van verpleeg- en verzorgingshuizen een parkeernorm van 0,5 p.p. per eenheid. In de praktijk blijkt deze norm ruim voldoende te zijn. Ook zorgvastgoedeigenaar Pro Senectute heeft voor haar voorzieningen een inventarisatie gemaakt in het kader van de aanwezige parkeervoorzieningen en het daadwerkelijke gebruik daarvan. Voor de zorgwoningen (zware zorg) blijkt een parkeernorm van 0,4 p.p. per eenheid ruim voldoende. Bij 100 eenheden kan worden volstaan met 40 parkeerplaatsen, terwijl de CROW-normen 100 parkeerplaatsen voorschrijven.

Consequentie van het toepassen van een te hoge norm is dat de betaalbaarheid onder druk komt te staan om nieuwe voorzieningen te realiseren. Zorgverleners die in Veenendaal actief zijn onderkennen dit probleem en vragen of de norm kan worden aangepast zodat de zorgverleners zorgwoningen (zware zorg) kunnen realiseren. Daarnaast zou er ruimte verloren gaan aan parkeerplaatsen die uiteindelijk niet gebruikt zullen worden. Reden om de norm voor woningen (zware zorg) naar beneden bij te stellen.

Differentiatie parkeernormen voor functiegroep wonen (onderzoek BPD)

Het autobezit van huishoudens is afhankelijk van een veelvoud aan factoren. Uit onderzoek blijkt dat het autobezit lager is in stedelijke gebieden dan in landelijke gebieden, lager is bij bewoners van appartementen dan grondgebonden woningen, lager is bij bewoners van kleine woningen dan grote woningen, en lager is bij bewoners van huurwoningen dan koopwoningen. In de gemeente Veenendaal worden dezelfde normen toegepast, ongeacht woningtype of eigendomsvorm. Deze beperkte differentiatie in parkeernormen heeft gevolgen voor de uitvoering van het woningbouwprogramma. Door rigide parkeernormeringen wordt het woonprogramma met regelmaat niet bepaald door de marktvraag, maar op basis van de geldende parkeernormen.

De verschillen tussen parkeernormen en het gemiddelde autobezit zijn groter bij kleinere woningen, huurwoningen en appartementen. Voor ontwikkelaars is het daarom relatief aantrekkelijker om dure koopwoningen te ontwikkelen. Een ondergrondse parkeerplaats kost al snel tussen de € 25.000 tot € 40.000, afhankelijk van het ontwerp. Het effect bij een overaanbod is al groter bij goedkopere woningen, maar omdat de normen bij goedkopere woningen ook veel sterker afwijken van het autobezit dan bij duurdere woningen, wordt dit negatieve effect alleen maar groter. De huidige normen hebben een effect op de betaalbaarheid van woningen (omdat de kosten worden verrekend in de vraagprijs), en zorgen voor een lagere incentive om betaalbare woningen op de markt te brengen.

In de nieuwe notitie parkeernormen wordt voor de functiegroep wonen een onderscheid gemaakt in het woningtype. Hiermee wordt beter ingespeeld op de daadwerkelijke parkeerbehoefte die gegenereerd wordt door een bepaalde ontwikkeling. Verder wordt er een hogere incentive gerealiseerd om betaalbare woningen op de markt te brengen door de kosten voor realisatie te verminderen en overaanbod te voorkomen. Deze aanpassingen moeten ertoe leiden dat het woonprogramma wordt bepaald door de marktvraag in plaats van dat deze wordt gedomineerd door de parkeernormeringen.

BIJLAGE 3: BEREKENEN PARKEEREIS

Normatieve Parkeerbehoefte:	Functie A x Norm A	= ... p.p.
	Functie B x Norm B	= ... p.p.
	<u>Etc.</u>	= ... p.p. +
	Totaal	= ... p.p.
Correctie dubbelgebruik:	Functie 1	Aanwezigheid
Alleen openbare p.p.	Functie 2	Aanwezigheid
	<u>Functie 3</u>	Aanwezigheid +
Maatgevend moment = drukste moment	Totaal:	Bezetting p.p.
Mobiliteitscorrectie:	Deelmobiliteit	= ... %
D.m.v. mobiliteitsplan initiatiefnemer	Openbaar vervoer	= ... %
	Doelgroep	= ... %
	Bedrijfsplan mobiliteit	= ... %
	<u>Parkeren op afstand</u>	= ... % +
Reductie tot max. 25% na totaal correctie dubbelgebruik ¹	Totaal	= ... %
Parkeereis:	Normatieve parkeerbehoefte	
	Correctie dubbelgebruik	
	<u>Mobiliteitscorrectie</u>	-
	Parkeereis	

¹ Gemeente en initiatiefnemer gaan in overleg over hoe de ruimte die vrij komt door de mobiliteitscorrectie wordt ingevuld. De invulling draagt bij aan de uitgangspunten van de omgevingsvisie en wordt vastgelegd in een exploitatieovereenkomst.

BIJLAGE 4: PARKEERBALANS

Parkeereis	... p.p. (zie bijlage 3)
Parkeerplaatsen op ontwikkellocatie	- ... p.p.
Parkeren op eigen terrein (wonen)	- ... p.p.
Beter benutten principe (conform hoofdstuk 4.11)	- ... p.p.
Afkoop (optioneel)	- ... p.p.
	-
Parkeerbalans:	± 0 p.p.

BIJLAGE 5: TABEL AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor / bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop / theater	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Medische voorzieningen	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Zorg gerelateerde woningen	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

BIJLAGE 6: OVERZICHT GEWENSTE LOOPAFSTANDEN

Doelgroep	Gewenste maximale loopafstand tot bestemming
Gehandicapten	Tot maximaal 100 meter tot bestemming
Bewoners	Tot maximaal 200 meter tot bestemming
Werknemers	Tot maximaal 500 meter tot bestemming
Werknemers ambulante	Tot maximaal 250 meter tot bestemming
Bezoekers van bewoners	Tot maximaal 250 meter tot bestemming
Kort parkerende bezoekers	Tot maximaal 150 meter tot bestemming
Lang parkerende bezoekers	Tot maximaal 250 meter tot bestemming

De loopafstand wordt gemeten vanaf de ingang van het gebouw (gevel) of gebied (bijvoorbeeld het kernwinkelgebied) tot aan de ingang van de (openbare) parkeervoorziening.

BIJLAGE 7: OVERZICHT VERSTEDELIJKINGSGRAAD IN VEENENDAAL

Kerncijfers wijken en buurten 2021

: Gewijzigd op: 30 november 2021

Onderwerp						
Wijken en buurten	Regioaanduiding	Bevolking		Stedelijkheid		
	Soort regio	Aantal inwoners	Bevolkingsdichtheid	Mate van stedelijkheid	Omgevingsadressendichtheid	
	omschrijving	aantal	aantal inwoners per km ²	code	per km ²	
Veenendaal	Gemeente	66 912	3 438	2	2 200	
Centrum	Wijk	5 215	6 789	1	3 389	
Noordoost	Wijk	15 640	4 270	2	1 795	
Zuidoost	Wijk	14 190	2 429	2	2 018	
Zuidwest	Wijk	7 320	5 220	2	2 411	
Noordwest	Wijk	9 430	3 817	1	2 556	
West	Wijk	15 110	2 844	2	1 728	

Bron: CBS

De indeling van gemeenten naar stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van de gemeente. Allereerst is voor ieder adres binnen een gemeente de adressendichtheid vastgesteld van een gebied met een straal van 1 km rondom dat adres. De omgevings-adressendichtheid van een gemeente is de gemiddelde waarde hiervan voor alle adressen binnen die gemeente. De vijf stedelijkheidsklassen zijn gebaseerd op klassegrenzen van 2 500, 1 500, 1 000 en 500 adressen per km². De volgende klassen worden onderscheiden:

- Zeer sterk stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 2 500 of meer);
- Sterk stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 1 500 tot 2 500);
- Matig stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 1 000 tot 1 500);
- Weinig stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 500 tot 1 000);
- Niet-stedelijk (omgevingsadressendichtheid van minder dan 500) (CBS, 2022).

Toelichting:

Onder omgevingsadressendichtheid wordt verstaan het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. Bij de indeling naar stedelijkheid zijn numerieke waarden van de gemiddelde omgevingsadressendichtheid voor afzonderlijke gebieden gecategoriseerd in vijf groepen of klassen. De klassengrenzen van de verschillende categorieën stedelijkheid worden toegepast met ingang van 1992 en zijn zo gekozen dat alle klassen ongeveer hetzelfde aantal inwoners bevatten. De gemiddelde omgevingsadressendichtheid van een gebied is het gemiddelde van de omgevingsadressendichtheden van alle adressen in dat gebied. De omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt in adressen per km² (CBS, 2022).