

**BIJLAGE 12: MOBILITEITSPLAN**

# Mobiliteitsplan Franse Gat Veenendaal

Invulling parkeervraag



## Verantwoording

**Titel** Mobiliteitsplan Franse Gat Veenendaal  
**Onderwerp** Invulling parkeervraag  
**Projectnummer** 51011221  
**Klant** Stichting Veenvesters  
**Referentienummer** NL22-648800269-29026  
**Versie** Definitief

**Datum** 25-07-2022

**Auteur** Wouter van Haperen  
**E-mailadres** wouter.vanhaperen@sweco.nl

**Gecontroleerd door**  
**Paraaf gecontroleerd**

Fabio Neijts



---

**Vrijgegeven door**  
**Paraaf vrijgegeven**

Robert Coffeng



---

# Inhoudsopgave

Verantwoording.....	2
1. Inleiding .....	4
1.1 Aanleiding en onderzoeksvraag .....	4
1.2 Aanpak Mobiliteitsplan .....	4
2. Parkeeraanbod .....	5
2.1 Uitgangspunten .....	5
2.2 Aantal voorziene parkeerplaatsen .....	5
3. Parkeervraag .....	7
3.1 Uitgangspunten .....	7
3.2 Normatieve parkeervraag .....	8
3.3 Maatregelen Mobiliteitsplan om parkeervraag te reduceren .....	10
3.3.1 Nabijheid Openbaar Vervoer voorzieningen .....	10
3.3.2 Fietsvoorzieningen .....	11
3.3.3 Parkeervraag op basis van reductie Mobiliteitsplan.....	12
4. Parkeerbalans .....	13
4.1 Parkeerbalans per woonblok.....	13
4.2 Ruimte in de parkeerbalans .....	13
5. Conclusie.....	14
Bijlage 1: Stedenbouwkundig plan .....	15
Bijlage 2: Realisatie extra 13 woningen.....	16

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding en onderzoeksvraag

Veevesters is voornemens om de locatie Franse Gat – Zuid, deelgebied 2, in Veenendaal te ontwikkelen tot woningen (zie Figuur 1). Het stedenbouwkundig plan bevat 243 nieuwbouwwoningen en -appartementen, waarbij de bestaande 134 woningen gesloopt worden. De gemeente Veenendaal stelt voor deze ontwikkeling het bestemmingsplan op, waarbij Veevesters de benodigde onderzoeken aanlevert. Aan Sweco is gevraagd om een mobiliteitsplan op te stellen, waarbij ingegaan wordt op de parkeervraag.



Figuur 1: De locatie van de woningbouwontwikkeling in Veenendaal.

In Bijlage 1 is het stedenbouwkundig plan van de woningbouwontwikkeling toegevoegd. In dit plan zijn zowel de woningen als de voorziene parkeerplaatsen ingetekend.

## 1.2 Aanpak Mobiliteitsplan

De verkeerstoets doorloopt de volgende stappen:

- Berekening van het parkeeraanbod;
- Berekening van de parkeervraag;
- Berekenen parkeerreductie mobiliteitsmaatregelen;
- Conclusie: opstellen parkeerbalans.

## 2. Parkeeraanbod

### 2.1 Uitgangspunten

Hieronder zijn de gehanteerde uitgangspunten samengevat:

- Bij het parkeeraanbod is uitgegaan van deelgebieden 1 en 2, aangezien in deelgebied 1 het parkeeraanbod groter is dan de vraag. Dit 'overschot' kan als aanvulling voor deelgebied 2 gebruikt worden.
- Het stedenbouwkundig plan in Bijlage 1 is als uitgangspunt gehanteerd. Hierin is ook de parkeeroplossing opgenomen.
- Er is van uitgegaan dat bij de bepaling van het aantal beschikbare parkeerplaatsen de aanwezige langsparkeervakken op de openbare weg aan de zijde van de woningbouwontwikkeling meegeteld mogen worden.
- Voor het bepalen van het parkeeraanbod (openbaar vs parkeren op eigen terrein) is gebruik gemaakt van de 'Notitie Parkeernormen Veenendaal 2020'.
- In de berekening is rekening gehouden met een correctie ten gevolge van parkeervoorzieningen op eigen terrein, zoals opgenomen in de notitie parkeernormen van de gemeente.

### 2.2 Aantal voorziene parkeerplaatsen

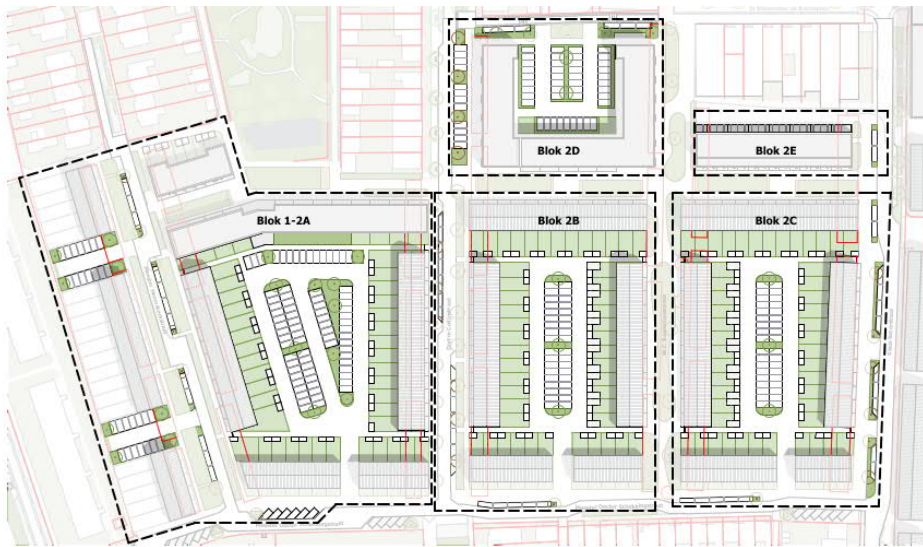
In Figuur 2 (en bijlage 1) is een overzicht gegeven van het stedenbouwkundig plan, waarin ook de parkeeroplossing is opgenomen. De parkeeroplossing is samengevat in Tabel 1. Hieruit is af te lezen dat de planontwikkeling (deelgebieden 1 en 2) in totaal 333 parkeerplaatsen voorziet.

**Tabel 1: Overzicht van het aantal parkeerplaatsen per deelgebied en in totaal zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan.**

Deelgebied	Parkeerkoffer (openbaar)	Straatparkeren (openbaar)	Privé parkeerplaatsen	Totaal
1	28	12	-	
2A	76	6	-	
2B	36	19	12	
2C	36	16	12	
2D	43	18	-	
2E	-	2	22	
<b>Totaal</b>	<b>219</b>	<b>73</b>	<b>41,4*</b>	<b>333</b>

\* Voor dit type parkeerplaatsen geldt een correctie voor het parkeren op eigen terrein (1 parkeerplaats = 0,9 parkeerplaats).





Figuur 2: Overzicht van de parkeeroplossing voor de ontwikkeling van deelgebieden 1 en 2.

## 3. Parkeervraag

### 3.1 Uitgangspunten

Hieronder zijn de gehanteerde uitgangspunten samengevat:

- De parkeervraag is aan de hand van de 'Notitie Parkeernormen Veenendaal 2020' van de gemeente Veenendaal bepaald.
- De woningbouwontwikkeling is gelegen in zone 4.
- Bij de parkeervraag is uitgegaan van deelgebieden 1 en 2, aangezien in deelgebied 1 het parkeeraanbod groter is dan de vraag. Dit 'overschot' kan als aanvulling voor deelgebied 2 gebruikt worden.
- Er is uitgegaan van het woningbouwprogramma, zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan in Bijlage 1. De volgende type woningen worden gerealiseerd:
  - Deelgebied 1:
    - 20 rijwoningen.
  - Deelgebied 2a:
    - 41 rijwoningen;
    - 32 huurappartementen (sociale huur);
    - 4 koopappartementen (midden segment).
  - Deelgebied 2b:
    - 48 rijwoningen.
  - Deelgebied 2c:
    - 48 rijwoningen.
  - Deelgebied 2d:
    - 30 huurappartementen (sociale huur);
    - 25 huurappartementen (vrije sector).
  - Deelgebied 2e:
    - 15 rijwoningen (koop).
- Voor de aantallen en verdeling van de parkeerplaatsen is het stedenbouwkundig plan in Bijlage 1 is als uitgangspunt gehanteerd. Hierin is ook de parkeeroplossing opgenomen.



## 3.2 Normatieve parkeervraag

De gehanteerde parkeernormen zijn weergegeven in Tabel 2. In Tabel 3 is de berekening van de bewoners- en bezoekersparkeervraag opgenomen per deelgebied. Hieruit valt af te leiden dat de parkeervraag van de ontwikkeling van alle deelgebieden in totaal 345 autoparkeerplaatsen bedraagt, waarvan er 79 nodig zijn voor bezoekers.

**Tabel 2: De parkeernormen van de gemeente Veenendaal, met daarop aangegeven de gehanteerde normen voor zone 4**

Funcie	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 <sup>2</sup> gvo	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

**Tabel 3: Berekening van de autoparkeervraag per deelgebied.**

<b>Functie</b>	<b>Aantal</b>	<b>Norm</b>	<b>Parkeerplaatsen</b>
<u>Deelgebied 1</u>			
Bewoners rijwoning	20	1,1	22
Bezoekers	20	0,3	6
<b>Totaal</b>			<b>28</b>
<u>Deelgebied 2A</u>			
Bewoners rijwoning	41	1,1	45,1
Bewoners huurappartementen (sociaal)	32	0,8	25,6
Bewoners koopappartementen	4	1,1	4,4
Bezoekers	77	0,3	23,1
<b>Totaal</b>			<b>98,2</b>
<u>Deelgebied 2B</u>			
Bewoners rijwoning	48	1,1	52,8
Bezoekers	48	0,3	14,4
<b>Totaal</b>			<b>67,2</b>
<u>Deelgebied 2C</u>			
Bewoners rijwoning	48	1,1	52,8
Bezoekers	48	0,3	14,4
<b>Totaal</b>			<b>67,2</b>
<u>Deelgebied 2D</u>			
Bewoners huurappartementen (sociaal)	30	0,8	24
Bewoners koopappartementen (vrije sector)	25	0,9	22,5
Bezoekers	55	0,3	16,5
<b>Totaal</b>			<b>63</b>
<u>Deelgebied 2E</u>			
Bewoners rijwoning	15	1,1	16,5
Bezoekers	15	0,3	4,5
<b>Totaal</b>			<b>21</b>
<b>Totaal alle deelgebieden</b>			
Bewoners			265,7
Bezoekers			78,9
<b>Bewoners + bezoekers</b>			<b>344,6</b>

## 3.3 Maatregelen Mobiliteitsplan om parkeervraag te reduceren

Hoofdstuk 6 van de nota parkeernormen van de gemeente Veenendaal omschrijft dat een reductie van de parkeervraag toegepast kan worden indien maatregelen genomen worden. De reductie van alle maatregelen samen bedraagt maximaal 25% en is opgedeeld in verschillende type maatregelen. Omdat niet alle maatregelen even zwaar meetellen, is de reductie ten gevolge van de maatregel in een percentage uitgedrukt. Alle maatregelen samen tellen op tot 100%, wat gelijk staat aan de maximale reductie van 25% op de normatieve parkeervraag. Voor de huidige planontwikkeling komen de volgende aspecten in aanmerking om een reductie op de parkeervraag toe te kunnen passen:

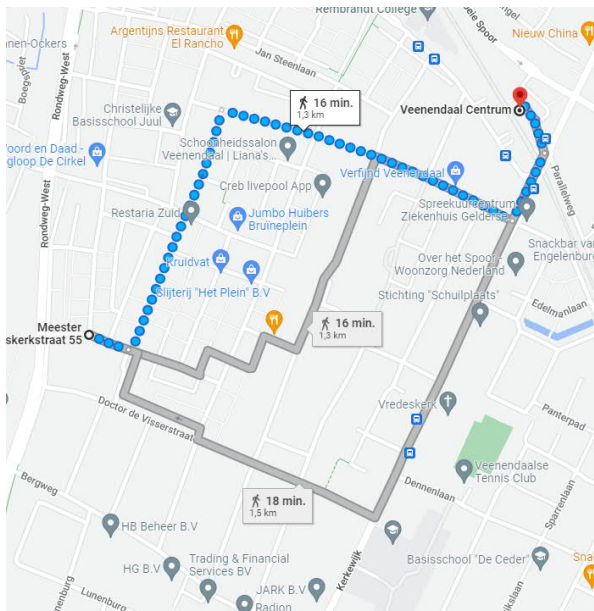
- nabijheid tot het openbaar vervoer (20% van 25%);
- fietsvoorzieningen (15% van 25%).

### 3.3.1 Nabijheid Openbaar Vervoer voorzieningen

Een alternatieve vervoerswijze voor autogebruik voor bewoners en bezoekers is om gebruik te maken van het Openbaar Vervoer. De parkeernota van de gemeente Veenendaal omschrijft het volgende:

*“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.”*

Gezien de locatie van de planontwikkeling en de nabijheid tot het treinstation Veenendaal Centrum kan de reductiemaatregel openbaar vervoer worden toegepast. Het treinstation Veenendaal fungeert als een station dat een knooppunt is van sprinter en bus. Vanaf het station vertrekt twee keer per uur een sprinter in beide richtingen en in de spits vier keer per uur richting Utrecht. De loopafstand tussen de planontwikkeling en het station bedraagt circa 1.300 meter, gemeten vanaf het kruispunt Meester Heemskerkstraat – Meester Doctor Schokkingstraat en op basis van de routeplanner van GoogleMaps (Figuur 2). Dit is minder dan 1.500 meter, waardoor de reductie mag worden toegepast.



Figuur 2: De wandelafstanden tussen de planlocatie en het station. Bron: GoogleMaps.

Op basis van de nabijheid tot het treinstation Veenendaal Centrum kan voor de planlocatie (alle deelgebieden) de reductie voor het openbaar vervoer (20% van 25%) toegepast worden.

### 3.3.2 Fietsvoorzieningen

Veenendaal is een fietsstad en de gemeente wil het fietsen van en naar de stad verder stimuleren. Daarom biedt de parkeernota handvatten om middels fietsvoorzieningen de autoparkeervraag te reduceren. De parkeernota van de gemeente Veenendaal omschrijft het volgende:

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

1. *Realiseer de fietsparkeervoorziening 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 m<sup>2</sup>. Bij gestapelde woningbouw is er een keuze tussen een berging op de begane grond per woning, een gezamenlijke fietsenstalling in het gebouw of een mix van beide. In het geval van een gezamenlijke fietsenstalling gelden de kencijfers van de CROW als fietsparkeernorm.*
2. *De fietsparkeervoorziening dient makkelijk toegankelijk te zijn. Daarnaast moet het een aangename plek zijn die veilig, comfortabel en overzichtelijk is.*
3. *Een openbaar toegankelijke fietsparkeervoorziening dient te voldoen aan het FietsParKeur keurmerk. Dit keurmerk geeft een lijst van fietsrekken die gebruiksvriendelijk zijn voor zowel de fietser als de fiets.*
4. *De fietsparkeervoorziening dient voorzieningen te bieden voor speciale typen fietsen (bijv. racefiets, bakfiets, e-bike, speed-pedelec, etc.).*

Om de reductie voor fietsvoorzieningen toe te kunnen passen, dient de planontwikkeling aan bovenstaande punten te voldoen. Voor alle woningen binnen de planontwikkeling geldt dat een berging op eigen terrein wordt voorzien, waarbij de oppervlakte minimaal 5 m<sup>2</sup> bedraagt. Aangezien voor de appartementen nog niet is vastgesteld of aan de kwaliteitseisen voldaan kan worden, kan hiervoor de reductie nog niet worden toegepast. De inpandige fietsenberging van de woningen in blok 2E is in het huidige ontwerp niet de vereiste 5m<sup>2</sup> groot, waardoor ook hier de reductie niet toegepast kan worden.

Op basis van de fietsvoorzieningen kan voor de grondgebonden woningen in deelgebieden 1 en 2, met uitzondering van blokken 2D en 2E, de reductie voor de fietsvoorzieningen (15% van 25%) toegepast worden.

### 3.3.3 Parkeervraag op basis van reductie Mobiliteitsplan

In tabel 4 zijn de reducties op basis van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan toegepast. Hieruit komt naar voren dat de planontwikkeling 320 parkeerplaatsen nodig heeft.

**Tabel 4: Berekening van de parkeervraag op basis van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan. Vanwege tussentijds afronden tellen sommige rij- en kolomtotalen mogelijk niet gelijk op.**

Deelgebied	Normatieve parkeervraag	Reductie OV (20% van 25%)	Reductie Fiets (15% van 25%)	Totale parkeervraag
1	28	1,4	1,1	25,6
2A	98,2	4,9	2,2*	91,1
2B	67,2	3,4	2,5	61,3
2C	67,2	3,4	2,5	61,3
2D	63	3,2	-	59,9
2E	21	1,1	-	19,9
<b>Totaal</b>				<b>319,1</b>

\* De reductie is enkel van toepassing op de 41 rijwoningen (met een parkeernorm bewoners + bezoekers van 1,4).

## 4. Parkeerbalans

### 4.1 Parkeerbalans per woonblok

In tabel 5 is de parkeerbalans per deelgebied weergegeven. Hierbij is per deelgebied de parkeervraag, inclusief toepassing van de reducties van het Mobiliteitsplan, en het parkeeraanbod weergegeven. Uit de tabel valt af te leiden dat voor alle deelgebieden behalve 2a sprake is van een positieve balans, ofwel dat het aanbod parkeerplaatsen hoger is dan de parkeervraag. De negatieve balans in deelgebied 2a valt weg tegen het overschot aan parkeerplaatsen in deelgebied 1.

**Tabel 5: Overzicht parkeerbalans per woonblok. Door tussentijdse afronding naar boven tellen kolomtotalen mogelijk niet gelijk op.**

Deelgebied	Parkeervraag* (met toepassing Mobiliteitsplan)	Aanbod	Balans
1	26	40	+ 14
2A	92	82	- 10
2B	62	67	+ 5
2C	62	64	+ 2
2D	60	61	+ 1
2E	20	24	+ 4
<b>Totaal</b>	<b>320</b>	<b>333</b>	<b>+13</b>

\* Door tussentijdse afronding naar boven telt het kolomtotaal niet gelijk op.

### 4.2 Ruimte in de parkeerbalans

Met de reductie voor het OV en de fietsvoorzieningen komt de parkeervraag uit op 320 parkeerplaatsen, het stedenbouwkundig plan voorziet in 333 parkeerplaatsen. Dit overschot kan gebruikt worden om meer woningen te realiseren dan voorzien in het stedenbouwkundig plan. Het ontwerpbestemmingsplan biedt ruimte voor 13 extra woningen in de deelgebieden 2A en 2D. Een voorbeeld van het inpassen van de 13 extra woningen is opgenomen in Bijlage 2.

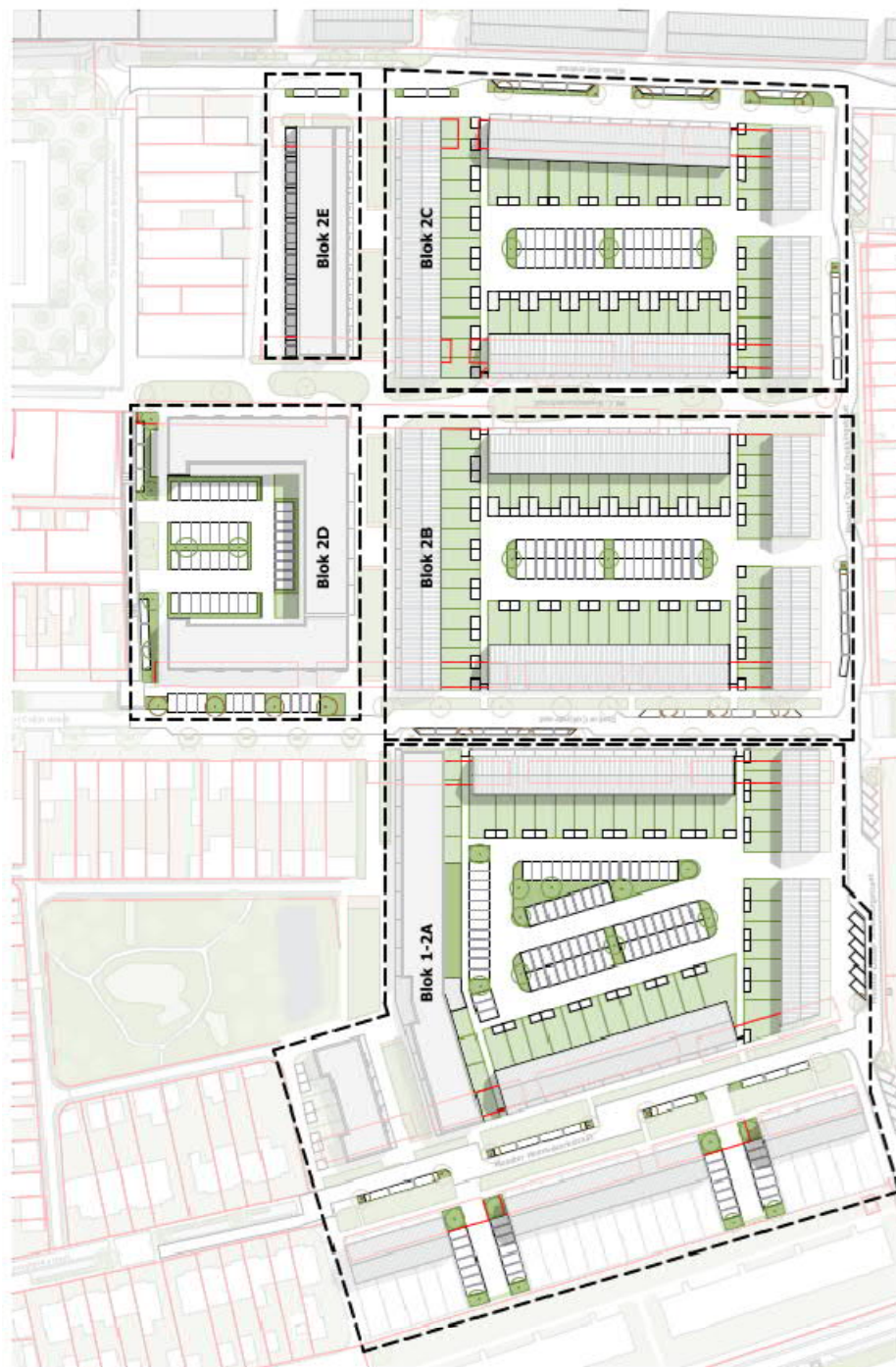
Een verdere verlaging van de norm kan van toepassing zijn door realisatie van deels kleinere woningen (< 60 m<sup>2</sup> GO) en/of een aanvullend mobiliteitsplan voor de reductie ten gevolge van het fietsparkeren bij de appartementen.



## 5. Conclusie

Op basis van de maximale invulling van het woningbouwprogramma en de verkavelingsschets voorziet de planontwikkeling in 333 autoparkeerplaatsen. De parkeervraag bedraagt, na reductie op basis van de nabijheid tot het OV en fietsvoorzieningen, 320 parkeerplaatsen. Hiermee voldoet het plan aan de gemeentelijke parkeernormen. Daarnaast biedt het ruimte om extra woningen te realiseren, uitgaande van het maximale aantal als opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

# Bijlage 1: Stedenbouwkundig plan



## Bijlage 2: Realisatie extra 13 woningen

### Stap 1: Vaststellen wijzigingen woningbouwprogramma

#### Wijzigingen blok 2A:

- vervangen van vier rijwoningen koop >60 m<sup>2</sup> door vier huurappartementen sociale huur;
- Toevoegen van zes koopappartementen >60 m<sup>2</sup>.

#### Wijzigingen blok 2D:

- toevoegen van drie huurappartementen sociale huur;
- toevoegen van vier huurappartementen vrije sector.

### Stap 2: Berekenen normatieve parkeervraag 2A en 2D

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de parkeervraag van deelgebieden 2A en 2D ten gevolge van de nieuwe woningaantallen.

**Tabel B2.1: Berekening van de autoparkeervraag voor deelgebieden 2A en 2D.**

Funcie	Aantal	Norm	Parkeerplaatsen
<u>Deelgebied 2A</u>			
Bewoners rijwoning	37	1,1	40,7
Bewoners huurappartementen (sociaal)	36	0,8	28,8
Bewoners koopappartementen	10	1,1	11
Bezoekers	83	0,3	24,9
<b>Totaal</b>			<b>105,4 (was 98,2)</b>
<u>Deelgebied 2D</u>			
Bewoners huurappartementen (sociaal)	33	0,8	26,4
Bewoners koopappartementen (vrije sector)	29	0,9	26,1
Bezoekers	62	0,3	18,6
<b>Totaal</b>			<b>71,1 (was 63,0)</b>

De extra normatieve parkeervraag bedraagt 15,3 parkeerplaatsen.

### Stap 3: Toepassen reducties conform Mobiliteitsplan

In tabel B2.2 is een overzicht weergegeven van de parkeervraag op basis van de reductie van het Mobiliteitsplan. Voor alle woningen in blokken 2A en 2D is de reductie voor de nabijheid van het OV toegepast. Enkel voor de rijwoningen in blok 2A is ook de correctie van de fietsvoorzieningen toegepast.

**Tabel B2.2: Berekening van de parkeervraag op basis van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan. Vanwege tussentijds afronden tellen sommige rij- en kolomtotalen mogelijk niet gelijk op.**

Deelgebied	Normatieve parkeervraag	Reductie OV (20% van 25%)	Reductie Fiets (15% van 25%)	Totale parkeervraag
1	28	1,4	1,1	25,6
2A	105,4	5,3	1,9*	98,2
2B	67,2	3,4	2,5	61,3
2C	67,2	3,4	2,5	61,3
2D	71,1	3,2	-	67,9
2E	21	1,1	-	19,9
<b>Totaal</b>				<b>333,8</b>

\* De reductie is enkel van toepassing op de 37 rijwoningen (met een parkeernorm bewoners + bezoekers van 1,4).

### Stap 4: Parkeerbalans en conclusie

De parkeervraag bedraagt 334 parkeerplaatsen, in het stedenbouwkundig plan worden er 333 parkeerplaatsen voorzien. Op één parkeerplaats na voldoet het stedenbouwkundig plan. Bij het doorvoeren van de aanpassing is het aanleggen van een extra parkeerplaats of het verkleinen van woningen noodzakelijk.