

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

Den Haag  
Anna van Buurenplein 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



**Frank van Woerden Vastgoed B.V.**

## **Parkeervraag woningbouw Industrielaan Veenendaal**

Datum 20 september 2019  
Kenmerk 004417.20190920.N1.01  
Eerste versie

### **1 Ontwikkeling Industrielaan**

Frank van Woerden Vastgoed BV is voornemens de locatie aan de Industrielaan 2-10 te Veenendaal te transformeren tot woningen. Hier worden in twee fasen 3 woongebouwen gerealiseerd, met daarin in totaal 150 appartementen van gemiddeld 85 m<sup>2</sup>. Goudappel Coffeng BV is gevraagd de parkeervraag te bepalen conform vigerend parkeerbeleid, de mogelijkheden tot reductie van de parkeerbehoefte te verkennen en de fietsparkeervraag te berekenen.

## 2 Parkeervraag vigerend beleid

### **Aanpak**

Voor de ontwikkeling aan de Industrielaan 2-10 in Veenendaal is de parkeervraag bepaald aan de hand van het parkeerbeleid van de gemeente Veenendaal<sup>1</sup>. De parkeervraag is bepaald door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid). Bij woningen kan daarbij onderscheid worden gemaakt naar bewoners en bezoekers. Parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers dienen openbaar toegankelijk te zijn, waar parkeerplaatsen voor bewoners ook op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden.

### **Functieprogramma**

Aan de Industrielaan 2-10 in Veenendaal is Frank van Woerden Vastgoed B.V. voornemens 150 appartementen voor een gemengde doelgroep te realiseren<sup>2</sup>. De appartementen krijgen een omvang van 85 vierkante meter, zie tabel 2.1.

<b>functie</b>	<b>omvang</b>	<b>aantal</b>
appartement	85 m <sup>2</sup>	150 appartementen

Tabel 2.1: Functieprogramma

### **Gemeentelijke parkeernormen**

Het gemeentelijk parkeerbeleid heeft voor zowel rijtjeswoningen (huur en koop), vrijstaande woningen en appartementen groter dan 60 m<sup>2</sup> dezelfde parkeernorm, zie tabel 2.2.

<b>functie</b>	<b>aantal</b>	<b>parkeernorm</b>	<b>aandeel bezoek</b>
appartement > 60 m <sup>2</sup>	150 appartementen	1,8 parkeerplaatsen per woning	0,3 parkeerplaatsen per woning

Tabel 2.2: Parkeernormen

### **Aanwezigheidspercentages**

In het vigerend gemeentelijk parkeerbeleid zijn aanwezigheidspercentages opgenomen voor woningen, zie tabel 2.3. Op het maatgevende moment, de werkdagavond, geldt een aanwezigheidspercentage van 100%.

<b>functie</b>	<b>werkdag ochtend</b>	<b>werkdag middag</b>	<b>werkdag avond</b>	<b>koop- avond</b>	<b>zaterdag middag</b>	<b>zaterdag avond</b>	<b>zondag</b>
woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%

Tabel 2.3: Parkeernormen

<sup>1</sup> Parkeernormen gemeente Veenendaal, juni 2008.

<sup>2</sup> LLEEW\_overzicht\_verdiepingen\_20190916.pdf

### ***Resultaat parkeervraagberekening***

Aan de hand van het functieprogramma en op basis van de gemeentelijke parkeernormen is in tabel 2.4 de parkeerbalansberekening weergegeven. Uit de berekening blijkt dat de parkeervraag van de woningbouwontwikkeling conform vigerend beleid 270 parkeerplaatsen bedraagt op het maatgevende moment (werkdagavond).

<b>type</b>	<b>parkeervraag in plaatsen</b>
parkeervraag bewoners	225
parkeervraag bezoekers	45
<b>parkeervraag totaal</b>	<b>270</b>

*Tabel 2.4: Parkeervraag conform vigerend parkeerbeleid*

### 3 Locatie specifieke parkeervraag

De gemeente Veenendaal heeft aangegeven haar parkeerbeleid binnen afzienbare tijd te vernieuwen en daarin flexibiliteit in parkeernormen te hanteren. In haar visie<sup>3</sup> stelt de gemeente Veenendaal alternatieve vervoerswijzen zoveel mogelijk te stimuleren. In dit hoofdstuk wordt voorgesorteerd op het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid.

#### *Parkeerkcijfers*

Het vigerende parkeerbeleid dateert uit 2008. De parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per woning is gebaseerd op CROW-publicatie 182 uit 2008. Hierbij wordt uitgegaan van een ligging in 'rest bebouwde kom' in sterk stedelijk gebied<sup>4</sup>. De categorie in CROW-publicatie is 'woning midden', waarbij de gemeentelijke parkeernorm uitgaat van 0,1 boven het midden van de bandbreedte.

CROW heeft de parkeerkcijfers sinds 2008 geactualiseerd, de meest recente is publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' uit december 2018. In deze publicatie zijn functies nader gespecificeerd. De huidige parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per woning is gelijk aan het gemiddelde parkeerkcijfer voor koopwoningen in matig stedelijk gebied. De functie 'Koop, appartement, midden' sluit aan bij de appartementenontwikkeling aan de Industrielaan.

In de gemeente Veenendaal ligt het autobezit op 1,11 auto per huishouden<sup>5</sup>. In tabel 3.1 is inzichtelijk dat het autobezit in Veenendaal het dichtst ligt bij het gemiddelde autobezit in 'sterk stedelijk gebied'. Om deze reden zijn de kencijfers die passen bij 'sterk stedelijk gebied' het uitgangspunt.

stedelijkheidsgraad	gemiddeld autobezit per huishouden	autobezit per huishouden in Veenendaal
zeer sterk stedelijk	0,82	
sterk stedelijk	1,07	
matig stedelijk	1,17	1,11
weinig stedelijk	1,25	
niet stedelijk	1,27	

Tabel 3.1: Autobezit per stedelijkheidsgraad (bron: Kerncijfers wijken en buurten 2017, CBS)

#### *Stedelijke zone*

De huidige parkeernormen gaan uit van een parkeerkcijfer dat past bij woningen die in 'rest bebouwde kom' liggen. De locatie van de ontwikkeling ligt op circa 600 meter

<sup>3</sup> Parkeervisie 2013-2020, Gemeente Veenendaal, 2013.

<sup>4</sup> Veenendaal is sterk stedelijk op basis van de adressendichtheid, via 'Gebieden in Nederland 2018', CBS Statline.

<sup>5</sup> Kerncijfers wijken en buurten 2017, CBS.

loopafstand van het centrumgebied in een omgeving waar woon- en bedrijfsfuncties elkaar afwisselen. Dit past bij het gebied 'schil centrum'.

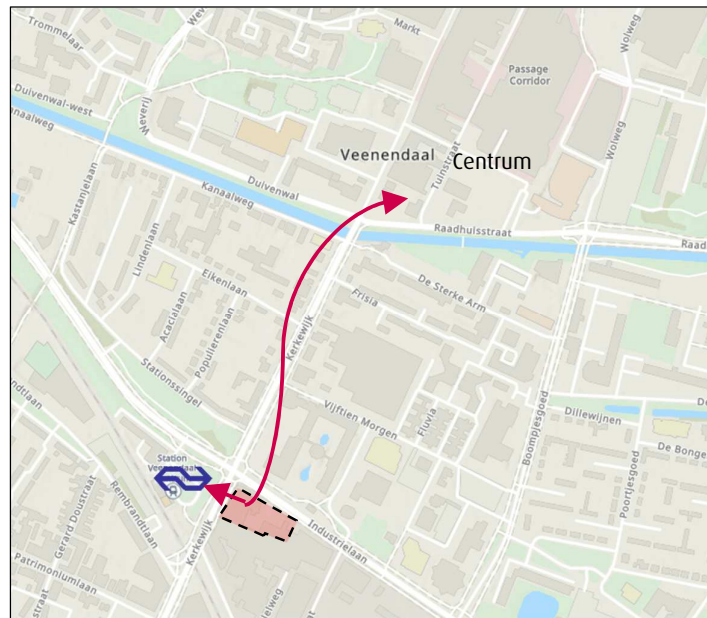
Het kencijfer dat hoort bij middenklasse koopappartementen in 'schil centrum' van sterk stedelijk gebied is minimaal 1,1 tot maximaal 1,9 parkeerplaatsen per woning, zie tabel 3.2.

functie	parkeerkencijfer	eenheid
koop, appartement, midden	1,1* - 1,9*	parkeerplaatsen per woning
* Aandeel bezoek is 0,3 parkeerplaatsen per woning		

Tabel 3.2: Parkeerkencijfers bij 'sterk stedelijk gebied' en 'schil centrum' (bron: CROW publicatie 381)

### Ligging ten opzichte van het station

De ligging van de ontwikkeling, zie figuur 3.1, biedt perspectief om een lagere parkeernorm te hanteren door nabijheid van het station. Het station Veenendaal Centrum ligt op circa 100 meter loopafstand van de ontwikkeling en biedt de mogelijkheid om in een half uur op Utrecht Centraal te zijn. In de spits heeft deze verbinding een frequentie van 4 maal per uur. De busverbindingen op station Veenendaal Centrum maken het mogelijk om onder andere richting Rhenen, Zeist, Ede-Wageningen en Utrecht te reizen. Met oog op de locatie kan geleit worden voor het minimale kencijfer binnen de bandbreedte, namelijk 1,1 parkeerplaatsen per woning.



Figuur 3.1: Ligging ontwikkellocatie ten opzichte van station Veenendaal Centrum en het centrumgebied

### ***Resultaat locatie specifieke parkeervraag***

Op basis van bovenstaande is een parkeernorm van 1,1 parkeerplaatsen per woning passend voor de ontwikkeling van de appartementen met een gemiddelde omvang van 85 m<sup>2</sup>. De locatie specifieke parkeervraag bedraagt 165 parkeerplaatsen, zie tabel 3.3.

<b>type</b>	<b>woningen</b>	<b>gehanteerd kencijfer</b>	<b>parkeervraag</b>
parkeervraag bewoners	150	0,8	120
parkeervraag bezoekers	150	0,3	45
<b>parkeervraag totaal</b>		<b>1,1</b>	<b>165</b>

*Tabel 3.3: Locatie specifieke parkeervraag*

## 4 Mogelijkheden om parkeervraag te reduceren

Het aantal benodigde parkeerplaatsen kan verder gereduceerd worden door dubbelgebruik van parkeerplaatsen en het aanbieden van deelauto's. In dit hoofdstuk wordt op deze onderwerpen ingegaan.

### *Dubbelgebruik*

Funcities hebben verschillende doelgroepen, in dit geval bewoners en bezoekers bij woningen. Wanneer bewoners en bezoekers gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaats is sprake van dubbelgebruik. Dubbelgebruik is enkel mogelijk indien de parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor beide doelgroepen. Parkeerplaatsen kunnen daarom niet verkocht of exclusief verhuurd worden. Bewoners en bezoekers genereren niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Bij het berekenen van de parkeervraag, rekening houdend met dubbelgebruik, worden aanwezigheidspercentages die horen bij woningen en bezoekers per moment verhouden tot de ongewogen (volledige) parkeervraag. CROW publicatie 381 voorziet in deze aanwezigheidspercentages, zie tabel 4.1.

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

*Tabel 4.1: Aanwezigheidspercentages voor bewoners en bezoekers*

In tabel 4.2 zijn de aanwezigheidspercentages (tabel 4.1) verhouden tot de ongewogen parkeervraag (tabel 3.3). Bij dubbelgebruik is het aantal benodigde parkeerplaatsen op het maatgevende moment, de werkdagavond, 144 parkeerplaatsen. Dit zijn 21 parkeerplaatsen minder dan wanneer parkeerplaatsen niet dubbel gebruikt worden.

parkeervraag	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	60	60	108	96	120	72	96	84
bezoekers	4,5	9	36	31,5	0	27	45	31,5
<b>totaal (afgerond)</b>	<b>65</b>	<b>69</b>	<b>144</b>	<b>128</b>	<b>120</b>	<b>99</b>	<b>141</b>	<b>116</b>
totaal zonder dubbelgebruik	165	165	165	165	165	165	165	165

*Tabel 4.2: Parkeervraag bij toepassing van dubbelgebruik, conform CROW kencijfers*

### ***Autodelen***

Autodelen is het principe 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. Veel verschillende onderzoeken naar de effecten van autodelen op het autobezit zijn beschikbaar. Het effect van autodelen op het autobezit van de bewoners is in grote mate afhankelijk van de vorm, de beoogde doelgroep en de wijze waarop autodelen wordt aangeboden. In de basis geldt dat hoe eenvoudiger en laagdrempeliger het gebruik van de deelauto's is, hoe groter het effect is.

Om deelautogebruik te faciliteren dient het autodelen zo eenvoudig mogelijk te worden gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's binnen het complex (op eigen terrein) beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- voor bewoners een aantrekkelijk product wordt geboden;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden, bijvoorbeeld door een huismeester die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoonmaken.

Het is nog onduidelijk welke doelgroepen de ontwikkelaar wil faciliteren binnen de ontwikkeling. Om de potentie van deelsystemen voor de ontwikkeling aan de Industrielaan te duiden zijn enkele trends rondom deelmobiliteit relevant, zie hiervoor bijlage 1. Een deel van de parkeervraag kan worden afgevangen door deelauto's aan te bieden. Hieronder volgt een voorbeeld.

#### **We Drive Solar in Nieuwegein en Houten**

In en om Utrecht is (elektrische) deelauto-aanbieder We Drive Solar bezig om haar deelauto-netwerk uit te breiden. Bij ontwikkelingen in Nieuwegein en Houten is Goudappel Coffeng betrokken geweest bij ontwikkelingen waar ook deelauto's zijn geplaatst. We Drive Solar hanteert veelal het uitgangspunt dat per 30 woningen 1 deelauto wordt geplaatst, waarbij iedere deelauto 5 eigen auto's vervangt. We Drive Solar verwacht in de toekomst meer deelauto's toe te kunnen voegen als gevolg van een toenemende vraag.

De ervaring van We Drive Solar kan doorvertaald worden naar de ontwikkeling aan de Industrielaan. Een berekening leert dat voor de ontwikkeling onder juiste omstandigheden 5 deelauto's nodig zijn (150 woningen / 30 woningen). Hierbij moet rekening worden gehouden dat de deelauto's een eigen parkeerplaats dienen te hebben. In dat geval zijn 5 parkeerplaatsen voor deelauto's bij de ontwikkeling benodigd. Zonder dubbelgebruik is de afname (5 deelauto's × 5 parkeervraag reductie - 5 deelauto parkeerplaatsen =) 20 parkeerplaatsen. In tabel 4.3 is het effect van deelauto's op de parkeervraag gepresenteerd waarbij rekening is gehouden met het verwachte gebruik van deelauto's over de momenten van de week (aanwezigheidspercentages van bewoners). De vraag naar regulier autogebruik is namelijk niet op alle momenten van de week even groot (gegeven de aanwezigheidspercentages). Dit effect is bij deelautogebruik ook aanwezig.



parkeervraag	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	60	60	108	96	120	72	96	84
bezoekers	4,5	9	36	31,5	0	27	45	31,5
reductie deelauto's	-12,5	-12,5	-22,5	-20	-25	-15	-20	-17,5
parkeervraag deelauto's	5	5	5	5	5	5	5	5
<b>totaal met deelauto's (afgerond)</b>	<b>57</b>	<b>62</b>	<b>127</b>	<b>113</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>126</b>	<b>103</b>

*Tabel 4.3: Parkeervraag met deelauto's.*

Het plaatsen van deelauto's is niet gratis. Daarnaast zullen nieuwe bewoners aan het gebruik van deelauto's moeten wennen. Vaak gebeurt dit in de vorm van een kennismakingsabonnement. De ontwikkelaar zal de aanloopverliezen moeten dragen.

## 5 Fietsparkeervraag

Bij de ontwikkeling van 150 woningen aan de Industrielaan 2-10 in Veenendaal hoort eveneens een fietsparkeervraag. Fietsparkeren is in de basis geregeld via het Bouwbesluit. Hierin is opgenomen dat voor woningen met minimaal 50 m<sup>2</sup> gebruiksovervlakte individuele bergingen moeten worden gerealiseerd van ten minste 2,7 m<sup>2</sup> waarin fietsen kunnen worden gestald. Bij het appartementengebouw is het wenselijk om niet alle fietsen in de individuele bergingen te stallen, maar wordt gekozen voor een gelijkwaardig alternatief; een centrale fietsenberging. De gemeente Veenendaal heeft geen richtlijn voor het aantal fietsparkeerplaatsen.

CROW<sup>6</sup> geeft inzicht in kencijfers voor fietsparkeren. Inclusief bezoek wordt hierbij uitgegaan van een parkeerkcijfer van 2 tot 3 fietsparkeerplaatsen per woning. Uitgaande van het gemiddelde binnen de bandbreedte zijn bij de ontwikkeling 375 fietsparkeerplaatsen benodigd, zie tabel 5.1.

<b>type</b>	<b>aantal woningen</b>	<b>parkeerkcijfer</b>	<b>parkeervraag</b>
appartement 85 m <sup>2</sup>	150	2,5 fietsparkeerplaatsen per woning	375 fietsparkeerplaatsen

Tabel 5.1: Fietsparkeervraag

<sup>6</sup> Fietsparkeerkcijfers 2019, Fietsberaad CROW.

## 6 Conclusies

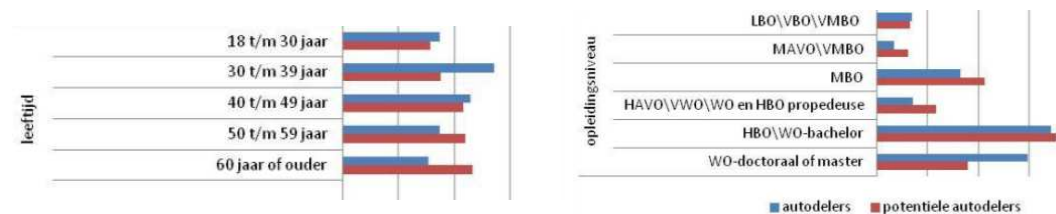
In voorliggende notitie is ingegaan op de parkeervraag die hoort bij de ontwikkeling van 150 woningen aan de Industrielaan in Veenendaal. Uit het gehouden onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Conform het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Veenendaal is de parkeervraag 270 parkeerplaatsen.
- De gemeente Veenendaal is bezig met het vernieuwen van haar parkeerbeleid. Op basis van de meest recente CROW parkeerkcijfers en de locatie van de ontwikkeling bedraagt de parkeervraag 165 parkeerplaatsen, zonder dubbelgebruik.
- Het toepassen van dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen bewoners en bezoekers leidt ertoe dat op het maatgevende moment (werkdagavond) 144 parkeerplaatsen benodigd zijn.
- Indien bij de ontwikkeling 5 deelauto's worden gestald, zal het autobezit van de bewoners afnemen. De parkeervraag daalt dan tot 127 parkeerplaatsen op het maatgevende moment, waarvan 5 parkeerplaatsen beschikbaar dienen te zijn voor deelauto's.
- Bij de ontwikkeling wordt gekozen om een centrale fietsenstalling te realiseren om te voorzien in de fietsparkeervraag. Op basis van CROW kencijfers bedraagt de fietsparkeervraag 375 fietsparkeerplaatsen.

## Bijlage 1: Trends in deelmobiliteit

Enkele trends zijn relevant voor deelauto-gebruik. Ten eerste leven juist in de stad mensen meer in eenpersoonshuishouden of kleine gezinnen. Daarnaast zorgt de huidige vergaande digitalisering voor een verdere specialisatie van onze economie en dagelijkse activiteiten: de toekomstige stedeling besteedt in toenemende mate diensten uit. In de praktijk resulteert dit in meer buiten de deur eten, een focus op gebruik in plaats van bezit van producten als gereedschap (Peerby), vakantie (Airbnb) en natuurlijk mobiliteit (Snappcar). Dat zorgt ervoor dat vooral jongere mensen in toenemende mate wel gebruik willen maken van een auto, maar deze niet willen bezitten.

Verder blijkt uit onderzoek van TNS Nipo en het KIM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) dat vooral onder 30 tot 40 jarigen relatief veel gebruik wordt gemaakt van deelauto's (zie figuur B.1). Maar ook de 18 tot 30 jarigen vormen een belangrijke gebruikersgroep. Indien naast leeftijd ook wordt gekeken naar de huishoudsamenstelling, blijkt dat het autodelen vooral populair is onder jonge alleenstaanden (18 tot 40 jaar) en huishoudens met jonge kinderen. Een andere belangrijke gebruikersgroep betreft tweepersoonshuishoudens (stellen zonder kinderen) in de leeftijd van 50 tot 65 jaar. Daarnaast delen vooral mensen met een relatief hoog opleidingsniveau auto's.



Figuur B.1: Achtergrondkenmerken van autodelers en potentiële autodelers (bron: TNS Nipo, bewerking KIM)