

Memo

memonummer	1	
datum	21 juni 2023	
aan	L. van Loon	Wilma Wonen
van	M. Evers	Antea Group
kopie	I. Duursma	Antea Group
project	Onderzoeken BP Schoolstraat 100 Veenendaal Wilma	
projectnr.	0474826.100	
betreft	Parkeerbalans	

1 Inleiding

Wilma Wonen is voornemens om de bestaande bebouwing op haar perceel aan de Schoolstraat 100 in Veenendaal (zie figuur 1) te slopen en te herontwikkelen naar appartementen. Voor deze beoogde herontwikkeling zal een bestemmingsplanprocedure doorlopen moeten worden. Gemeente Veenendaal stelt het bestemmingsplan hiervoor op. In opdracht van Wilma Wonen dient Antea Group de hiervoor benodigde onderzoeken uit te voeren.



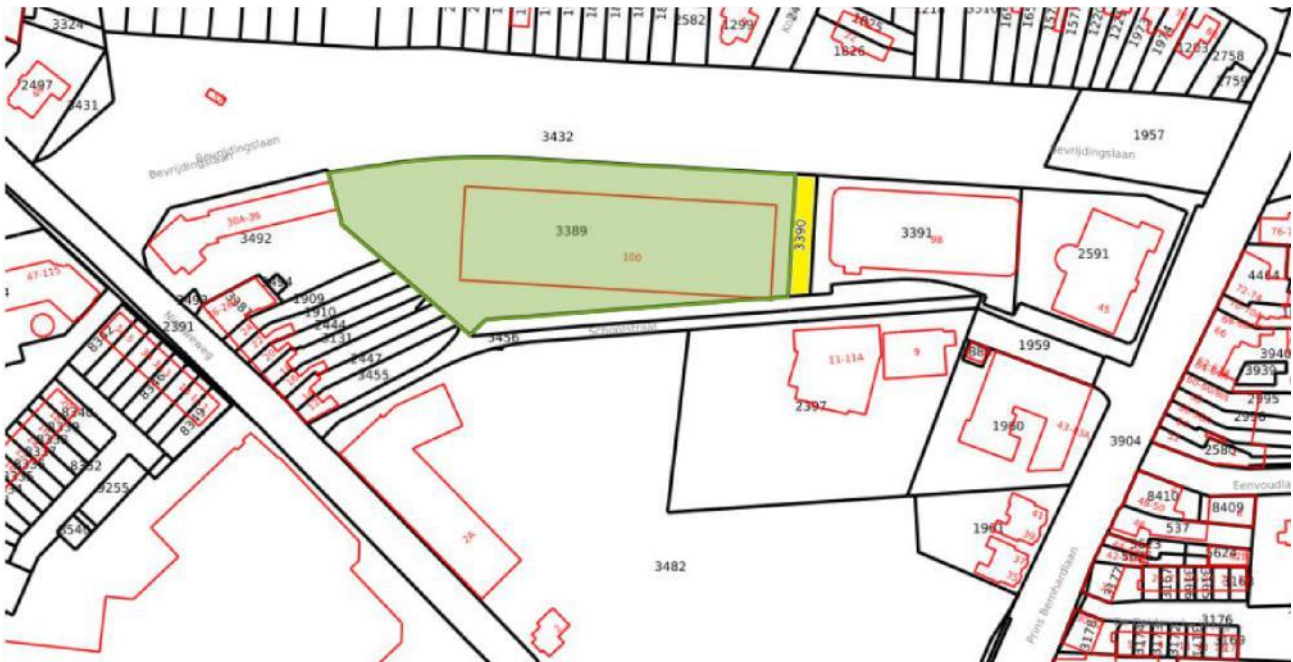
Figuur 1 Ligging plangebied (bron: Cyclomedia 2019)

1.1 Beschrijving locatie en omgeving

Het plangebied is volledig gelegen op het perceel 3389 ter grootte van 6.340 m². In tabel 1 en figuur 2 is de kadastrale aanduiding van het plangebied weergegeven.

Tabel 1 Kadastrale percelen van het plangebied (Source: Kadaster 2020)

Perceel	Gemeente	Sectie	Nummer	Oppervlakte in m ²
1	VND00	H	3389	6.340



Figuur 2 Kadastrale kaart plangebied (bron: Kadaster 2020)

Het plangebied is gelegen aan de noordkant van het centrum van Veenendaal en ten zuiden van de Bevrijdingslaan. Op dit moment is het terrein bebouwd en wordt door de GGD tijdelijk als vaccinatielocatie gebruikt. Binnen de planvorming is dit het voormalige Seats & Sofas terrein. Het gebouw is afkomstig uit 1970. Ten oosten van het plangebied ligt perceel 3390 (gele markering) in figuur 2. Dit perceel betreft een mandelig eigendom met een eigen weg gelegen tussen de twee bedrijfspanden aan de Schoolstraat 98 en 100. Ten zuiden van het plangebied is het bedrijf Carbogen Amcis (onderdeel van Dishman Group) gevestigd. Ten noordoosten van het plangebied is 'De Nieuwe Molen' gelegen op ca. 150 meter afstand. Deze molen dateert uit 1911 en is nog steeds actief. Een molenbiotoop is van toepassing. Aangrenzend aan de westkant van het plangebied is een ontmoetingscentrum en locatie de 'Koekoek' van Quarijn gelegen. Hier wonen mensen met een zorgbehoefte.



Figuur 3 Ligging plangebied

1.2 Beschrijving bouwplan

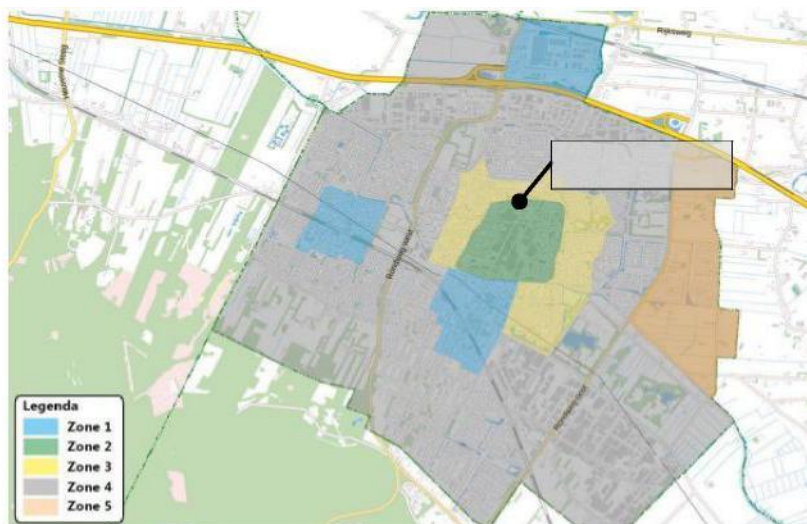
Ten behoeve van de ontwikkeling van het plangebied van Wilma Wonen en de aan de oostzijde aangrenzende percelen (sectie H 3390 en 3391), tezamen Schoolstraat 98 en 100, is een ruimtelijk en programmatisch kader opgesteld door de gemeente Veenendaal (versie: concept, oktober 2021). Op basis van dit ontwikkelkader heeft Wilma Wonen een bouwplan ontwikkeld. Wilma Wonen is voornemens om gestapelde woningbouw te realiseren op het terrein. Het beoogde woningbouwprogramma bestaat uit een voorlopig aantal van 128 appartementen, waarvan 59 bestemd voor koop, 44 voor vrije sector huur en 25 voor sociale huur. De wooneenheden variëren in grootte tussen 30 m² en 90 m². Het project bestaat uit 2 van elkaar afgescheiden gebouwen zoals weergegeven in figuur 3. Beide gebouwen bestaan uit 5 en deels 6 bouwlagen. Waarbij de 6^e bouwlaag haaks op de bevrijdingslaan is gesitueerd. De 6-laagse delen worden voorzien van verharde daken terwijl de delen met 5 bouwlagen worden voorzien van sedum/daktuinen. Op de begane grond worden meerdere fietsenstallingen gerealiseerd. In totaal worden volgens het huidige plan 63 parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein welke worden ontsloten vanaf de Schoolstraat.



Figuur 4 Stedenbouwkundig schetsontwerp (bron: Wilma Wonen, 2022)

2 Parkeerbilans

De parkeernormen van gemeente Veenendaal gelden als uitgangspunt voor het berekenen van de verwachte parkeerbehoefte. De gemeentelijke parkeernormen zijn vastgesteld in de "Notitie parkeernormen Veenendaal 2020, herziening 2023". Deze nota bevat de parkeernormen en de regels over de toepassing van parkeernormen. De nota is vastgesteld door de gemeenteraad op 26 november 2020. Gemeente Veenendaal hanteert vijf verschillende zones voor de parkeernormen (OV-locatie, centrum, schil centrum, rest bebouwde kom). De vijf parkeerzones binnen Veenendaal zijn weergegeven in figuur 4. Op basis van de Notitie Parkeernormen is de ontwikkellocatie Schoolstraat gesitueerd in zone 2.



Figuur 5 Gebiedsindeling parkeernormen (bron: Notitie Parkeernormen Veenendaal 2020, herziening 2023)

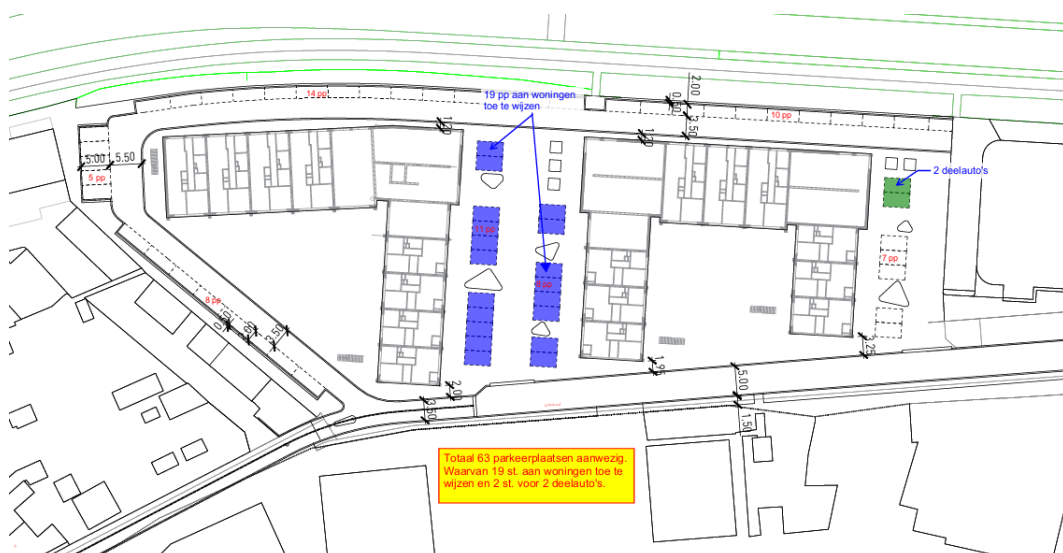
2.1 Toekomstige parkeerbehoefte

In totaal worden er 128 appartementen gerealiseerd. De appartementen zijn op basis van de woningtypologieën uit de Notitie parkeernormen Veenendaal 2020, herziening 2023 (vastgesteld 26 november 2020) onder te verdelen in de in Tabel 2 opgenomen categorieën met bijbehorende parkeernormen. De parkeernormen zijn inclusief het aandeel bezoekersparkeren, vastgesteld op 0,2 parkeerplaats per woning.

Type Woning	aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Appartement koop	31	0,8	24,8
Appartement - vrije sector huur	21	0,6	12,6
Appartement - sociale huur	5	0,5	2,5
Woningen < 60 m ²	71	0,4	28,4
Totaal	128		68,3

Tabel 2 Parkeerbehoefte ontwikkeling Schoolstraat

De totale parkeerbehoefte van de woningbouwopgave betreft **68,3 parkeerplaatsen**. In het bouwplan zijn 63 parkeerplaatsen opgenomen, waarvan 19 parkeerplaatsen omwille van commerciële afwegingen worden toegewezen aan specifieke appartementen. Deze 19 parkeerplaatsen tellen daardoor slechts mee voor 0,9 parkeerplaats. Dit betekent dat gerekend dient te worden met de aanwezigheid van **61,1 parkeerplaatsen**, dit leidt tot een tekort van 7,2 parkeerplaatsen binnen het bouwplan. Hierbij zijn reductiemaatregelen niet meegenomen.



Figuur 6 Ligging parkeerplaatsen

2.2 Fietsparkeren

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. Gemeente Veenendaal wil fietsen een volwaardige plek geven bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Hiervoor heeft de gemeente in de 'Notitie parkeernormen Veenendaal 2020, herziening 2023' fietsparkeernormen opgenomen. Daarnaast worden de volgende kwaliteitseisen gehanteerd waaraan een fietsvoorziening moet voldoen:

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.).

De woningbouwontwikkeling aan de Schoolstraat 100 omvat 128 appartementen. Dit betekent dat per appartement een fietsenberging van 5m² gerealiseerd dient te worden of een gezamenlijke fietsenstalling die moet voorzien in minimaal 256 fietsparkeerplaatsen (zie tabel 3).

Type Woning	aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Appartement koop	31	2,5	77,5
Appartement - vrije sector huur	21	2,5	52,5
Appartement - sociale huur	5	2,5	12,5
Woningen < 60 m ²	71	2,5	177,5
Totaal	128		320

Tabel 3 Fietsparkeer behoefte ontwikkeling Schoolstraat

De parkeerbehoefte op basis van Notitie Parkeernormen Veenendaal 2020, herziening 2023 bedraagt **320 fietsparkeerplekken**.

2.3 Parkeernorm reductie

Gemeente Veenendaal geeft ontwikkelaars de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de geldende parkeernormen. Onderbouwd dient te worden hoe zij bij de ontwikkeling omgaan met mobiliteit en hoe de ontwikkeling scoort ten opzichte van de reductie mogelijkheden die door de gemeente worden aangedragen. Gemeente Veenendaal hanteert een maximale reductie op de parkeereis van 25% bij een maximale score van 100% op de reductiemaatregelen. Onderstaande tabel toont de reductiemaatregelen en het bijbehorende scoringspercentage.

Reductiemaatregel	Scoringspercentage
Deelmobiliteit	40%
Openbaar vervoer	20%
Doelgroep	20%
Parkeren op afstand (alleen voor auto's)	20%
Totaal	100%

Tabel 4 Reductiemaatregelen gemeente Veenendaal

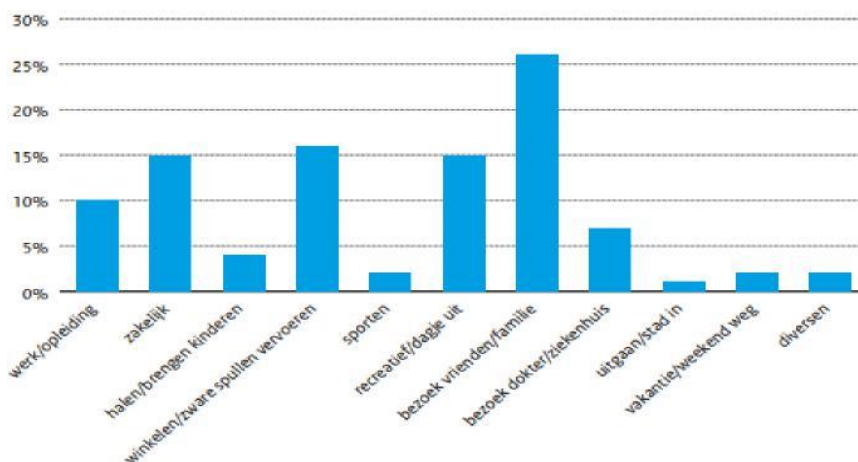
Voor alle reductiemaatregelen heeft gemeente Veenendaal in de “Notitie parkeernormen Veenendaal 2020, herziening 2023” aangegeven aan welke voorwaarden de ontwikkelaar moet voldoen om recht te hebben op de reductie. Bij een scoringspercentage van 100% mag 25% van de totale parkeerbehoefte worden gereduceerd, bij een score van 80% is dit nog 20%.

2.3.1 Deelmobiliteit

De reductie voor het aanbieden van een deelmobiliteit wordt toegekend op het moment dat een deelmobiliteit op een zichtbare plek wordt gesitueerd, de deelmobiliteit aansluit bij de beoogde doelgroep en het gebruik van de deelmobiliteit wordt gewaarborgd. Een deelauto vervangt gemiddeld vijf particuliere auto's, wat neerkomt op een netto reductie per deelauto van vier parkeerplaatsen.

Wilma Wonen voorziet in twee deelauto's en (elektrische) deelfietsen bij de ontwikkeling Schoolstraat. De deelauto's en (elektrische) deelfietsen worden voor alle bewoners toegankelijk en krijgen een vaste plaats in het zicht van het appartementencomplex en vanaf de doorgaande wegen, zie figuur 6. Bij de ontwikkeling van de appartementen communiceert Wilma Wonen over de aanwezigheid van de deelauto's en de (elektrische) deelfietsen. Daarnaast waarborgen zij dat de deelauto's en (elektrische) deelfietsen ten alle tijden beschikbaar zijn en door alle bewoners kunnen worden gebruikt. De parkeervakken en de parkeerweg worden gerealiseerd conform de IVOR en de richtlijnen uit het CROW.

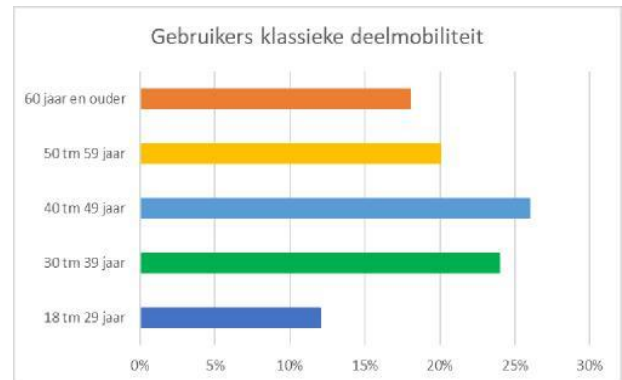
Uit onderzoek (*Mijn auto, jouw auto, onze auto, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid & Wat is het effect van deelauto's op autobezit? CROW 2021*) blijkt dat autodelen niet is voorbestemd aan één enkele doelgroep of leeftijdsklasse. Kijkend naar de gebruikers van klassieke deelmobiliteit (Greenwheels, Car2GO, etc.) blijkt dat van alle deelauto-gebruikers circa 50% behoort tot de doelgroep 30 tot 49 jaar. De deelauto wordt het vaakst gebruikt voor korte en middellange ritten. Bijvoorbeeld voor familiebezoek, winkelen, werk of een dagje uit.



Figuur 7 Verplaatsingsmotieven deelauto (*Mijn auto, jouw auto, onze auto, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*)

Uit verschillende publicaties (*Mijn auto, jouw auto, onze auto, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*), (*Wat is het effect van deelauto's op autobezit? CROW 2021*) blijkt dat 75% van de autodelers een leeftijd tussen de 30 en 60 jaar heeft. Omdat dit een groot deel van de bevolking behelst, zijn de algemene kenmerken van autodelers verder gespecificeerd in onderstaande opsomming:

- Geslacht:
 - De man - vrouw verdeling onder autodelers is nagenoeg gelijk.
- Leeftijd:
 - Vooral 30- tot 40-jarigen en (in iets mindere mate) de 40- tot 50-jarigen maken relatief veel gebruik van deelauto's. Ook de 18- tot 30-jarigen vormen een steeds groter wordende gebruikers- groep.
- Woonmilieu:
 - Bijna 70% van de autodelers woont in zeer sterk- tot sterk- stedelijke gebieden.
- Huishoudsamenstelling:
 - Jonge alleenstaanden in de leeftijd van 18 tot 40 jaar oud of;
 - huishoudens met jonge kinderen (jongste kind jonger dan 12 jaar) of;
 - tweepersoonshuishoudens in de leeftijd van 50 tot 65 jaar oud.

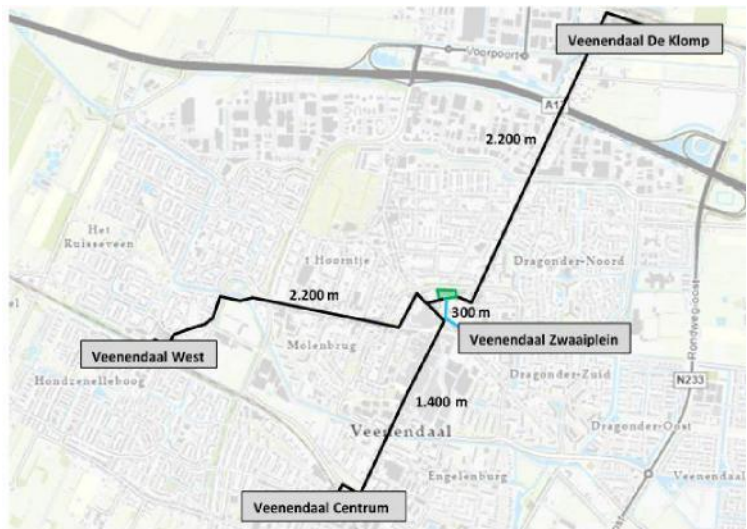


Figuur 8 Gebruikers klassieke deelmobiliteit (*Mijn auto, jouw auto, onze auto, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*)

Samengevat geldt dat een autodeler vooral een jongvolwassene (met jonge kinderen) zijn of volwassenen in de leeftijdsgroep 40 tot 60 jaar die incidenteel een auto nodig hebben. Wilma Wonen richt zich binnen de ontwikkeling Schoolstraat 100 op jongvolwassenen, eenpersoonshuishoudens, tweepersoonshuishoudens zonder kinderen, sociale huur en senioren. Op basis van de doelgroep en de waarborging die Wilma Wonen doet voor het ten alle tijden beschikbaar en zichtbaar zijn van deelmobiliteit maakt dat er voor de locatie Schoolstraat wordt voldaan aan de eisen van de reductie.

2.3.2 Openbaar vervoer

Openbaar vervoer kan een alternatieve vervoerwijze zijn voor de bewoners en bezoekers van de beoogde functie in het plangebied. Om het openbaar vervoer 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. Voor de trein geldt dat het sprinterstation binnen een werkelijke afstand van 1.000 meter moet liggen, een station dat een knooppunt is van sprinter binnen 1.500 meter en bus en een intercitystation binnen 2.500 meter vanaf het plangebied moet liggen. Indien één van deze eisen wordt behaald wordt de reductie door het openbaar vervoer toegewezen.



Figuur 9 Loopafstanden naar bushalte en treinstations vanaf de ontwikkellocatie

Op circa 300 tot 400 meter vanaf de Schoolstraat is bushalte 'Veenendaal, Zwaaipein' gelegen. Deze bushalte wordt aangedaan door twee lijnbussen en één buurtbus, te weten: Utrecht Centraal – Veenendaal-De Klomp, Amersfoort Centraal – Rhenen Dierenpark en buurtbus Ederveen – Wekerom.

Veenendaal beschikt over drie treinstations, te weten: Station Veenendaal Centrum, Station Veenendaal West en Station Veenendaal De Klomp. Voor Veenendaal-De Klomp geldt dat dit station gecategoriseerd mag worden als

intercitystation. Station Veenendaal Centrum en Veenendaal West zijn beide sprinterstations en worden niet aangedaan door een intercity.

Voor een intercitystation geldt een maximale afstand van 2.500 meter tot aan de ontwikkellocatie om recht te hebben op parkeerreductie. Ontwikkellocatie Schoolstraat is gelegen op 2.200 meter vanaf station De Klomp en valt hiermee binnen de gestelde eisen. Voor een sprinterstation dat een knooppunt is met de bus geldt een maximale afstand van 1.500 meter. Station Veenendaal centrum is gelegen op 1.400 meter vanaf de ontwikkellocatie en valt hiermee binnen de gestelde eisen. Station Veenendaal West is gelegen op 2.200 meter vanaf ontwikkellocatie Schoolstraat en valt hiermee niet binnen de gestelde eisen.

Gezien de ligging van de ontwikkellocatie en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (zowel de bus als de trein) kan worden geconcludeerd dat aan de eisen van de parkeerreductie door openbaar vervoer wordt voldaan. Bewoners van de Schoolstraat hebben op acceptabele afstand de mogelijkheid om gebruik te maken van regionaal openbaar vervoer. Hiermee wordt een volwaardig alternatief geboden voor de auto.

2.3.3 Doelgroepen

De keuze voor een vervoerswijze is niet voor iedereen gelijk. Per doelgroep zijn verschillen te benoemen in de keuze voor een modaliteit. Zo hebben ouderen over het algemeen vaker een auto dan jongeren. Scholieren en studenten kiezen over het algemeen vaker voor de fiets en het openbaar vervoer terwijl volwassenen weer vaker met de auto reizen. Het beschrijven van de doelgroepen helpt een inschatting te maken van de verkeersstromen van en naar het

plangebied. Op basis hiervan is tevens te bepalen of een reductie van de parkeernormen mogelijk is. De reductie doelgroep wordt toegekend als sprake is van een doelgroep waar een lager autobezit/-gebruik van toepassing is.

Het beoogde woningbouwprogramma voor Schoolstraat 100 bestaat uit een voorlopig aantal van 128 appartementen, waarvan 59 bestemd voor koop (waarvan 12 sociale koop), 44 voor vrije sector huur en 25 voor sociale huur. De wooneenheden variëren in grootte tussen ca. 30 m² en ca. 90 m². Kijkend naar het type woning en de grote van de woningen kunnen drie doelgroepen worden beschreven, jongvolwassenen, volwassenen (zonder kinderen) en senioren. Daarnaast is er onderscheid gemaakt in koopwoningen, huurwoningen en sociale huur.

Koopwoningen zijn over het algemeen de grotere appartementen binnen de ontwikkeling. Deze koopwoningen zijn met name gericht op de doelgroep die meer geld te besteden heeft, namelijk de volwassenen (zonder kinderen) en de senioren. De huurwoningen en sociale huurwoningen zijn met name gericht op de doelgroep met een beperkter spaarvermogen of lager inkomen, namelijk de starters/jongvolwassenen en huurders van een sociale huurwoning. Onderstaand is per doelgroep aangegeven wat het autobezit is en welke verplaatsingskeuze te verwachten zijn.

Jongvolwassenen

Jongvolwassenen maken grote veranderingen mee. Zo ronden zij vaak een studie af, vinden een partner en werk, gaan samenwonen en krijgen kinderen. Het gemiddelde bruto jaarinkomen van een jongvolwassenen ligt tussen de €15.830,- en €33.005,- (*Manners, 2021*). Zij zijn hiermee vaak niet in staat om dure koopwoningen aan te schaffen en richten zich op huurwoningen om een vermogen op te bouwen of kopen een goedkope tot middel dure woningen. Dit maakt dat de doelgroep past binnen de ontwikkeling aan de Schoolstraat.

Gemiddeld is 79% van de jongvolwassenen in het bezit van een autorijbewijs (*CBS 2020*). Hiermee lijkt het erop dat jongvolwassenen vaak kiezen voor de auto. Echter, het autobezit van deze doelgroep is relatief laag. Van alle jongvolwassenen bezit landelijk gemiddeld 43% een eigen auto (*Statline, CBS 2020*). Voor deze doelgroep is dan ook aan te geven dat zij vaak kiezen voor alternatieven van de auto en zich met name richten op de fiets of het openbaar vervoer voor het maken van de dagelijkse verplaatsingen.

Volwassenen

Volwassenen zijn personen in de leeftijdscategorie van 30 tot en met 55 jaar. Deze doelgroep heeft vaak een vaste baan, een eigen huis, een partner en kinderen. Het gemiddelde bruto jaarinkomen van een volwassene ligt tussen de €15.600,- en €42.300,- (*Manners, 2021*). Volwassenen hebben vaker een vermogen opgebouwd en zijn in staat om (duurdere) koopwoningen aan te schaffen. Met name de grotere appartementen in de vrije sector vallen in handen van volwassenen, zij hebben voldoende vermogen om de appartementen te kopen en willen vaak over relatief veel ruimte beschikken.

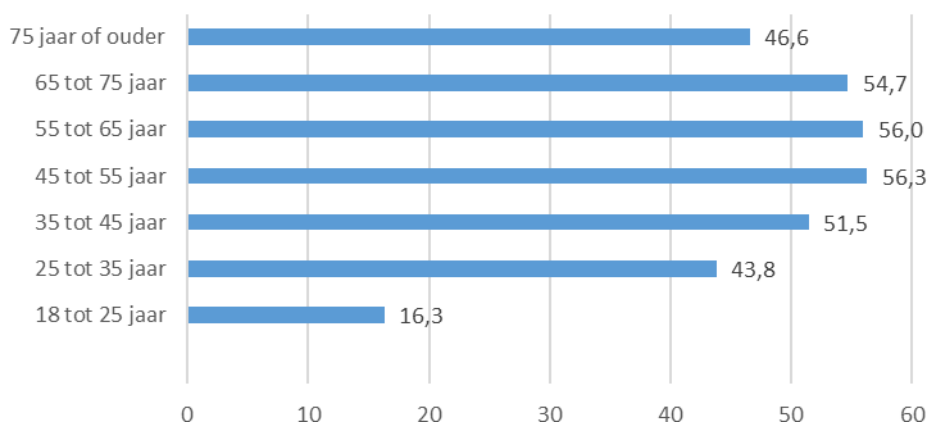
Gemiddeld is 86% van de volwassenen in het bezit van een autorijbewijs (CBS 2020). Ook het autobezit onder volwassenen is relatief hoog. Zo heeft gemiddeld 57% van de volwassenen een eigen auto in bezit (Statline, CBS 2020). Het gebruik van de auto voor dagelijkse verplaatsingen is hiermee zeer dominant.

Senioren

Er is niet een bepaalde (leeftijd) grens voor een Senior te noemen maar het gebruikelijkste is de leeftijdsgrens van 65+. Senioren zijn vaak met pensioen of maken zich klaar voor hun pensioen. Het gemiddelde bruto jaarinkomen van een senioren ligt tussen de €23.100 en €26.600 (Manners, 2021). Echter, doordat zij hun hele leven al hebben gewerkt beschikken de senioren vaak over een groot vermogen. Voor senioren geldt dat zij vaak verhuizen naar kleinere woningen/ appartementen omdat hun eigen woning te groot is geworden en te veel onderhoud vraagt. Vaak wordt hierbij gekozen voor appartementen omdat alle voorzieningen binnenshuis op één verdieping gevestigd zijn.

Het rijbewijs bezit en het bezit van een eigen auto (CBS 2020) is onder senioren zeer hoog, ondanks dat het actief deelnemen in het verkeer vaak steeds lastiger wordt. Gemiddeld heeft circa 92% van de senioren mannen een autorijbewijs (Statline, CBS 2020), bij de vrouwen ligt dit percentage iets lager op circa 78%. Van alle senioren in de leeftijd 65 tot 75 jaar heeft gemiddeld 55% een eigen auto. Boven de 75 jaar daalt het autobezit naar 47%. Dagelijkse verplaatsingen worden met name afgelegd met de auto, de (elektrische)fiets en te voet. Het openbaar vervoer is voor deze doelgroep geen waardig alternatief.

Personen in het bezit van één of meerdere auto's (%)



Figuur 10 Autobezit per leeftijdsklasse (Statline, CBS 2020)

Conclusie

Op basis van de doelgroepen blijkt dat een deel van de doelgroepen, namelijk jongvolwassenen, een lager autobezit heeft en vaker kiest voor het openbaar vervoer en de fiets. De overige doelgroepen, volwassenen en senioren, hebben echter vaker wel een auto en zijn zeer autogericht voor hun dagelijkse verplaatsingen. Geconcludeerd kan worden dat de reductie op basis van doelgroepen voor een derde kan worden gescoord. De andere doelgroepen passen niet binnen de gestelde eisen.

2.3.4 Parkeren op afstand

Het realiseren van parkeren op afstand voor auto's van bewoners van een woningbouwontwikkeling kan een bijdrage aan het promoten van een andere vervoerswijzen. Bewoners van de toekomstige woningbouwlocatie zullen overwegen om hun verplaatsingen naar dagelijkse voorzieningen te voet, fietsend of met het openbaar vervoer af te leggen, omdat de dagelijkse voorzieningen dichterbij gelegen zijn dan de op afstand gelegen parkeervoorziening.

Voor de ontwikkellocatie Schoolstraat geldt dat de parkeervoorzieningen worden aangelegd op eigen terrein. Binnen de ontwikkeling is geen sprake van parkeren op afstand, waardoor geen aanspraak kan worden gemaakt op de reductie horende bij parkeren op afstand.

2.4 Conclusie parkeerbalans

Op basis van de uitwerking kan worden geconcludeerd dat een aantal reductiemaatregelen een volledige score behaald. De ontwikkeling Schoolstraat beschikt over deelmobiliteit dat een prominente plek binnen de ontwikkeling krijgt en ook

het openbaar vervoer voldoet aan de gestelde eisen. Voor de reductiemaatregelen 'doelgroepen' kan worden geconcludeerd dat hier slechts voor een derde aan kan worden voldaan. Parkeren op afstand is voor deze ontwikkeling niet van toepassing en behaalt een score van 0%. Onderstaande tabel toont de reductiemaatregelen, de scoringspercentage en de score op basis van het bouwplan.

Tabel 5 Parkeerreductie ontwikkeling Schoolstraat

Reductiemaatregel	Scoringspercentage	Score
Deelmobiliteit	40%	40%
Openbaar vervoer	20%	20%
Doelgroep	20%	6,7%
Parkeren op afstand (alleen voor auto's)	20%	0%
Totaal	100%	66,7%

Bij een score van 100% mag maximaal 25% van de gehele parkeerbehoefte worden gereduceerd. Ontwikkellocatie Schoolstraat behaalt een score van 66,7%, dit staat gelijk aan een reductie van de parkeerbehoefte met 16,7%.

Tabel 6 Parkeerbehoefte en reductie

Type Woning	aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Appartement koop	31	0,8	24,8
Appartement - vrije sector huur	21	0,6	12,6
Appartement - sociale huur	5	0,5	2,5
Woningen < 60 m ²	71	0,4	28,4
Totaal	128	-	68,3
Reductiemaatregelen	Score	Reductie	
Deelmobiliteit	40%		
Openbaar vervoer	20%		
Doelgroep	6,7%		
Parkeren op afstand (alleen voor auto's)	0%		
Totaal	66,7%	16,7%	- 11,4
Totale parkeerbehoefte			56,9
Aanwezig parkeerplaatsen			63
Correctie	Aantal		
Parkeerplaatsen in eigendom (tellen als 0,9)	19		-1,9
Totale parkeerbehoefte			56,9
Aanwezige parkeerplaatsen			61,1

De totale parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt in beginsel 68,3 (afgerond 69) parkeerplaatsen. De gescoorde reductie van 16,7% houdt in dat 11,4 parkeerplaatsen van de parkeereis gereduceerd mogen worden. Hiermee komt de parkeereis na reductie uit op 56,9 parkeerplaatsen. In het bouwplan zijn 63 parkeerplaatsen opgenomen, waarvan 19 toegewezen aan specifieke woningen. Deze 19 parkeerplaatsen tellen daardoor slechts mee voor 0,9 parkeerplaats. Dit houdt in dat de 63 parkeerplaatsen in praktijk tellen als 61,1 parkeerplaatsen bij een maximale parkeerbehoefte van 56,9 parkeerplaatsen. De ontwikkeling voorziet daarmee in voldoende parkeergelegenheid, er zijn geen knelpunten te verwachten op het gebied van parkeren.

3 Conclusie

De totale parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt in beginsel 69 parkeerplaatsen. De gescoorde reductie van 16,7% houdt in dat 11,4 parkeerplaatsen van de parkeereis gereduceerd mogen worden. Hiermee komt de parkeerbehoefte uit op 56,9 parkeerplaatsen. In het bouwplan zijn 63 parkeerplaatsen opgenomen, waarvan 19 omwille van commerciële afwegingen worden toegewezen aan specifieke woningen. Deze 19 parkeerplaatsen tellen daardoor slechts mee voor 0,9 parkeerplaats. Dit houdt in dat de 63 aanwezige parkeerplaatsen in de praktijk tellen als 61,1 parkeerplaatsen bij een maximale parkeerbehoefte van 56,9 parkeerplaatsen. De ontwikkeling voorziet daarmee in voldoende parkeergelegenheid, er zijn geen knelpunten te verwachten op het gebied van parkeren.