

Mobiliteitsnotitie Veense Poort

in opdracht van
Veense Poort Vastgoed B.V.



Auteurs: Paul van Loon en Roy Matthijssen

Datum: 5 juli 2019

Inhoud

1	INLEIDING	3
2	PARKEREN EN DEELMOBILITEIT	4
2.1	OPKOMST DEELMOBILITEIT	4
2.2	MOBILITY AS A SERVICE (MAAS)	4
3	WAT BETEKENT DIT VOOR DE ONTWIKKELING VEENSE POORT?	5
3.1	UITGANGSPUNTEN	5
3.2	AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES	5
3.3	BEZOEKERSNORM	5
3.4	AANBOD PARKEERPLAATSEN	6
3.5	RESCAPACITEIT	6
3.6	DEELMOBILITEIT	7
3.6.1	<i>Dienstverlener</i>	7
3.6.2	<i>Randvoorwaarden</i>	8
3.6.3	<i>Resultaten</i>	8
3.7	FASERING	9
4	SAMENVATTING	10
	BIJLAGE I PLAN AKKOORD	11

1 Inleiding

Veense Poort Vastgoed B.V. realiseert in de gemeente Veenendaal aan de 1e Melmseweg een woonplan bestaande uit zo'n 319 woningen en appartementen. Fase 1 (86 wooneenheden) is al gerealiseerd, Fase 2 (72 wooneenheden) is in ontwikkeling en Fase 3 (165 wooneenheden) is in de planvorming. In het eerdere discussiepaper Veense Poort heeft Empaction in opdracht van Veense Poort Vastgoed B.V. de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling met een aantal instrumenten berekend:

- *CROW aanwezigheidspercentages*. De behoefte aan parkeerplaatsen is over de week niet constant. De auto wordt namelijk ook gebruikt. De aanwezigheidspercentages geven een indicatie van de aanwezigheid van bewoners en bezoekers.
- *Andere invloedsfactoren*:
 - *Bezoekersparkeren*. Bij de functie Wonen bedraagt de norm voor bezoekers 0,3 pp per woning. Dit aantal lijkt redelijk voor kleinere ontwikkelingen. Als er een ontwikkeling is met 10 appartementen, dan is 3 parkeerplaatsen voor bezoek nodig voor het opvangen van piekbelasting, zoals bij een feestje. Maar op een ontwikkeling van 165 appartementen is 50 parkeerplaatsen voor bezoekers overdadig. En daar zijn alle specialisten het eigenlijk wel over eens.
 - *Gefaseerd bouwen*. In Delft heeft Van der Vorm Vastgoed in fases de ontwikkeling In de Hoven gerealiseerd. Per fase is conform de Delftse parkeernormen parkeercapaciteit gerealiseerd. Echter, er is in afstemming met de gemeente wel steeds de mogelijkheid geweest om restcapaciteit uit eerdere fases te mogen benutten. Op deze manier is uiteindelijk precies de hoeveelheid parkeerplaatsen gebouwd die overeenkomt met de werkelijke behoefte op die specifieke locatie. Ook Fase 3 van De Veense Poort zal in deelfases worden gebouwd, bij voorkeur met dezelfde systematiek. Op deze manier weten we zeker dat we niet teveel parkeerplaatsen realiseren en daarmee de omgeving zo groen mogelijk kunnen inrichten.
 - *Deelmobiliteit*. Steeds meer ontwikkelaars kiezen er voor om als integraal onderdeel van het woonaanbod een mobiliteitsaanbod aan te bieden, veelal in de vorm van een aantal deelauto's, soms afhankelijk van de doelgroep ook aangevuld met deelfietsen. Zo'n aanbod past ook uitstekend bij de groene uitstraling die Veense Poort zal gaan hebben. In dit rapport wordt verder ingegaan op de inzet van deelmobiliteit in de Veense Poort.

Gemeente Veenendaal heeft aangegeven dat de afdeling Wijk- en Stadsbeheer welwillend tegenover een pilot aangaande deelmobiliteit staat. Dit rapport beschrijft een mogelijke inzet en aanpak van deelmobiliteit.

2 Parkeren en deelmobiliteit

2.1 Opkomst deelmobiliteit

Er is een maatschappelijke trend waarneembaar van bezit naar gebruik. Spotify en AirBnB zijn hier goede voorbeelden van. In de deeleconomie maakt een partij (tijdelijk) gebruik van de bezittingen of faciliteiten van een ander en kunnen middelen efficiënter worden gebruikt.

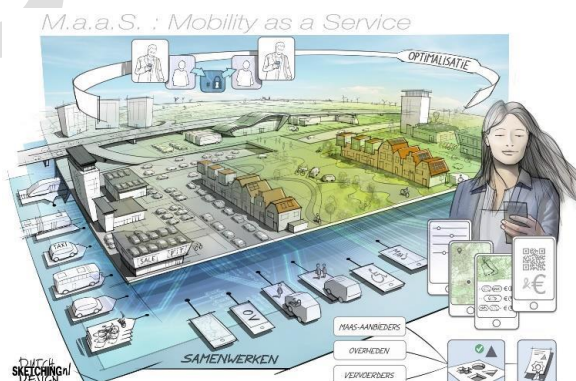
Ook het autodelen is aantoonbaar in opkomst. In het voorjaar van 2017 waren er 31.000 deelauto's in Nederland. Dit betekent een sterke groei van 23% (ruim 5.700 auto's) ten opzichte van 2016. De groei in deelauto's is het sterkst in de G4-steden. In de gemeente Amsterdam staan de meeste deelauto's, gevolgd door gemeente Utrecht. In 2018 zijn er volgens het kennisplatform CROW-KpVV ongeveer 41.000 deelauto's in Nederland. Dit betekent weer een sterke groei van ruim 32% ten opzichte van het voorjaar in 2017.

Opmerking: de sterke groei van deelauto's in de afgelopen twee jaar wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door zogeheten peer-to-peer initiatieven, waarin particulieren hun eigen auto delen met buurtgenoten. Maar ook commerciële aanbieders van deelauto's laten een duidelijke groei zien van hun 'vloot'.

In een ander onderzoek voorspelt Deloitte ook een enorme groei van het aantal deelauto's. Als dan tegelijkertijd een substantieel deel van deze kilometers emissievrij worden afgelegd, dan is daarmee ook een substantiële bijdrage geleverd aan de klimaat-doelstellingen met betrekking tot CO₂-reductie. Zo vormen deelauto's niet alleen een ideaal platform voor verminderd autobezit, maar voor de korte termijn ook voor een versnelling in het percentage emissievrije kilometers.

2.2 Mobility as a Service (MaaS)

Naast het delen van mobiliteit zorgen technologische ontwikkelingen voor een makkelijker ontsluiting van (deel)mobiliteit. De opkomst van smartphones maakt het boeken, reserveren en betalen van mobiliteit gemakkelijker. Apps geven sneller inzicht in beschikbaarheid van auto's in de buurt en bieden informatie over alternatieven. Het concept Mobility as a Service (MaaS) wordt op dit moment omarmd door het ministerie en zal steeds meer beschikbaar komen in Nederland. Met dit MaaS-concept wordt mobiliteit als één dienst aangeboden, enigszins in de stijl van Netflix, waarbij een bewoner niet meer afhankelijk is van een specifiek vervoermiddel, maar kan deze elke dag kiezen tussen verschillende vormen van mobiliteit. De verwachting is dat hiermee het autogebruik zal dalen en er vaker gekozen wordt voor openbaar vervoer en deelmobiliteit.



3 Wat betekent dit voor de ontwikkeling Veense Poort?

3.1 Uitgangspunten

Veense Poort Vastgoed B.V. is voornemens om de ontwikkeling Fase III Veense Poort in drie stappen te realiseren. In onderstaand overzicht is per stap de globale indeling van het aantal te realiseren eenheden beschreven. Conform de parkeernorm van gemeente Veenendaal (1,5 voor eigen gebruik wooneenheden >60m², 0,7 voor eigen gebruik wooneenheden <60m² en een bezoekersnorm van 0,3 per wooneenheid), zou de ontwikkelaar zonder dubbelgebruik **259** parkeerplaatsen moeten realiseren.

Functie				Parkeernorm		Parkeerplaatsen	
Functie	Reken-eenheid	Aanwezigheids-percentage	Aantal Eenheden	Eigen gebruik	Basis Bezoek	Eigen gebruik	Bezoek
Fase III A	woning	wonen-appartementen	18	0,7	0,3	13	6
	woning	wonen-appartementen	54	1,5	0,3	81	17
Fase III B	woning	wonen-appartementen	17	0,7	0,3	12	6
	woning	wonen-appartementen	54	1,5	0,3	81	17
Fase III C	woning	wonen-appartementen	19	0,7	0,3	14	6
	woning	wonen-appartementen	3	1,5	0,3	5	1
						206	53

3.2 Aanwezigheidspercentages

De behoefte aan parkeerplaatsen is over de week niet constant. De auto wordt namelijk ook gebruikt. Daarom hanteert het CROW zogenaamde *aanwezigheidspercentages*. Als we deze aanwezigheidspercentages toepassen op de ontwikkeling Veense Poort, dan komen we op basis van de parkeernormen tot de volgende behoefte aan parkeerplaatsen over de week per fase:

Functie			aanwezigheid totaal							
Functie	Reken-eenheid	Aanwezigheids-percentage	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Fase III A	woning	wonen-appartementen	8	9	17	16	13	12	17	15
	woning	wonen-appartementen	43	45	87	77	81	60	82	69
Fase III B	woning	wonen-appartementen	7	8	16	15	12	12	16	14
	woning	wonen-appartementen	43	45	87	77	81	60	82	69
Fase III C	woning	wonen-appartementen	8	9	18	17	14	13	18	15
	woning	wonen-appartementen	4	4	6	5	5	4	5	5
			113	120	231	207	206	161	220	187

De parkeervraag zal op een werkdagavond het hoogst zijn, namelijk 231 parkeerplaatsen. Dit is verdeeld over 187 parkeerplaatsen voor eigen gebruik en 44 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Dus: met dubbelgebruik zijn volgens de normen van gemeente Veenendaal **231** parkeerplaatsen voldoende.

3.3 Bezoekersnorm

Bij de functie Wonen bedraagt de norm voor bezoekers 0,3 pp per woning. Dit aantal lijkt redelijk voor kleinere ontwikkelingen. Als er een ontwikkeling is met 10 appartementen, dan is 3 parkeerplaatsen voor bezoek nodig voor het opvangen van piekbelasting, zoals bij een feestje. Maar

op een ontwikkeling van 165 appartementen is 50 parkeerplaatsen voor bezoekers overdag. En daar zijn alle specialisten het eigenlijk wel over eens.

Als voor bezoekers gerekend wordt met 0,2 parkeerplaatsen per woning, dan wordt de piekbehoefte op werkdag avond voor de ontwikkeling Veense Poort terug gebracht naar **218** parkeerplaatsen, verdeeld over 187 parkeerplaatsen voor eigen gebruik en 31 voor bezoekers.

3.4 Aanbod parkeerplaatsen

Veense Poort Vastgoed B.V. heeft de mogelijkheid om **198** parkeerplaatsen te maken: een parkeergarage met 182 parkeerplaatsen en 16 parkeerplaatsen op maaiveld. In onderstaande tabel is een overzicht opgesteld met de parkeervraag en het parkeeraanbod. In dit overzicht is te zien dat op het drukste moment, de werkdag avond, 20 parkeerplaatsen te kort zijn.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Vraag totaal	113	115	218	193	206	150	202	173
Aanbod totaal:	198	198	198	198	198	198	198	198
VERSCHIL:	85	83	-20	5	-8	48	-4	25

* Gerekend met een bezoekersnorm van 0,2 per woning, bewonersaandeel conform norm van gemeente Veenendaal inclusief dubbelgebruik.

3.5 Restcapaciteit

De gemeente Veenendaal geeft de ruimte om bestaande restcapaciteit in fase I en II te benutten, zolang er geen parkeeroverlast veroorzaakt wordt. Daarvoor hanteert de gemeente een aanvaardbare parkeerdruk voor overdag 85% en in de nacht 95%.

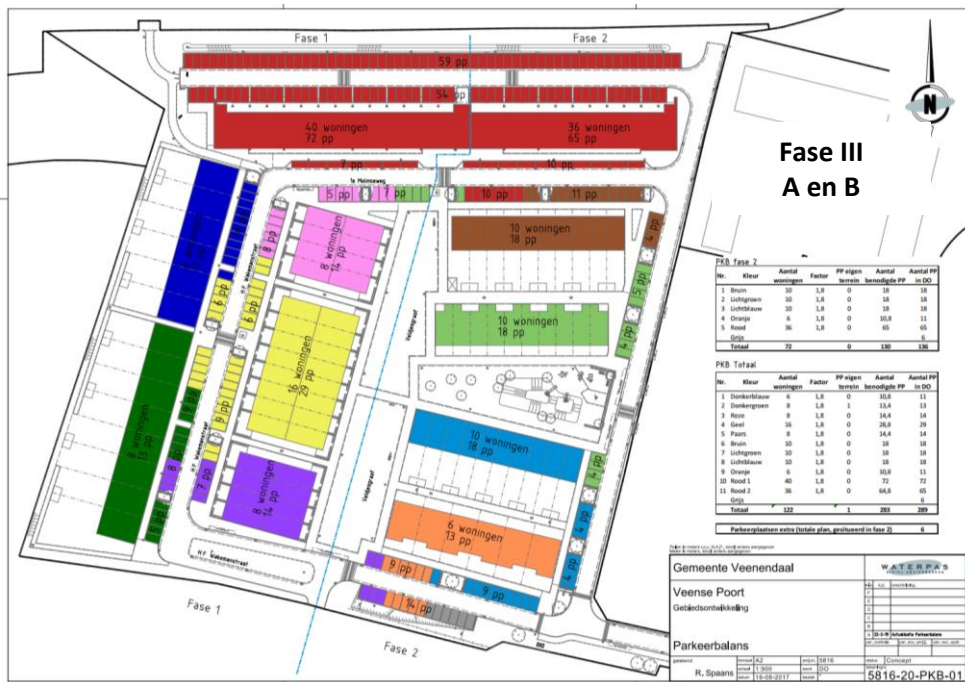
Uit recente tellingen van Royal Haskoning DHV blijkt dat de parkeerdruk op het drukste moment 75% bedraagt. Dit betekent dat 196 van de 264 parkeerplaatsen bezet waren. Hierbij is rekening gehouden met de nog te ontwikkelen woningen en woningen die nog niet bewoond zijn. Hiervoor is een aftrek van het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen gedaan conform de norm van de gemeente.

Dit betekent dat er overdag 26 parkeerplaatsen extra beschikbaar zijn en in de nacht 52. Dat betekent dat voor Fase III er 's nachts 250 (= 198 + 52) parkeerplaatsen beschikbaar zijn en overdag en 's avonds 224 (= 198 + 26). De tellingen worden voor realisatie herhaald om met de meest recente situatie te rekenen.

Indien de situatie na oplevering van fase III vergelijkbaar is, kunnen we concluderen dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen in fase I en II voldoende is om de vraag op te vangen, zonder overlast te veroorzaken in de directe omgeving.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Vraag totaal	113	115	218	193	206	150	202	173
Aanbod totaal:	224	224	224	224	250	224	224	224
VERSCHIL:	111	109	6	31	44	74	22	51

Opmerking: Het CROW heeft richtlijnen met betrekking tot (maximale) loopafstanden. Voor bewoners hanteren zij een loopafstand tot 100 meter. Voor bezoekers zijn de loopafstanden minder kritisch en worden, afhankelijk van lokale situaties, maximale loopafstanden van 200 meter en meer gehanteerd. De verwachting is dat een belangrijk deel van de restcapaciteit zich binnen een dergelijke straal vanuit fase III zal bevinden.



Dus: als we inzetten op dubbelgebruik van de te realiseren parkeerplaatsen, een bewonersnorm hanteren conform de norm van gemeente Veenendaal, een bezoekersnorm van 0,2 hanteren en de beschikbare vrij parkeerplaatsen in de omgeving benutten, dan past de parkeervraag van de ontwikkeling binnen de dan beschikbare capaciteit.

3.6 Deelmobiliteit

3.6.1 Dienstverlener

De ontwikkelaar gaat een samenwerking met een mobiliteitsaanbieder aan om de toekomstige bewoners van fase III én de bewoners van fase I en II een mobiliteitspas aan te bieden. Deze samenwerking is gericht op het faciliteren van autogebruik en daarmee het structureel reduceren van autobezit.

Naast deelautomobiliteit biedt de dienstverlener ook de mogelijkheid om te reizen met andere modaliteiten, zoals openbaar vervoer en (elektrische) deelfietsen. Hiermee wordt de vraag naar parkeerruimte tot een minimum gebracht. Het uitgangspunt is dat alle appartementen meebetalen aan deze dienst, ongeacht of ze er gebruik van maken.

Het maandelijks bedrag moet voldoende aantrekkelijk zijn om de drempel zo laag mogelijk te houden, alsmede mag een deelauto niet duurder zijn dan de perceptie van de maandelijkse kosten van een eigen auto. Tegelijkertijd moet het maandelijks bedrag voor het hebben van een eigen auto

ook voldoende hoog zijn om te ontmoedigen dat de huurders niet alsnog een eigen auto hebben én gebruik maken van de deelmobiliteit.

Het ligt voor de hand dat er een aanbieder van deelmobiliteit wordt gezocht die zich langdurig committeert aan een hoogwaardige dienstverlening. Belangrijk daarbij is dat er duidelijke afspraken worden gemaakt over, onder andere:

- De zekerheid van het aanbod (schoon, heel en veilig);
- Flexibiliteit in het aanbod, zowel in type auto als in aantal;
- Aanbod buiten de auto, zoals (elektrische) fiets en openbaar vervoer;
- Het bieden van een zekere beschikbaarheidsgarantie;
- Online dienstverlening, zoals reserveren, facturatie en klachtenafhandeling.

De dienstverlener wordt door de ontwikkelaar initieel geholpen met marketing en communicatie en mogelijk met een probeeraanbod voor de bewoners. Om de risico's voor de aanbieder van deelmobiliteit aan de voorkant te verminderen kan het helpen als de gemeente bereid is afspraken te maken over een initiële periode van exclusiviteit van deze aanbieder binnen de directe omgeving.

3.6.2 Randvoorwaarden

Voor het succesvol aanbieden van deelmobiliteit, en daarmee het structureel reduceren van het gemiddelde autobezit, hanteert de ontwikkelaar de volgende randvoorwaarden:

1. Bij verkoop en verhuur worden de juiste doelgroepen aangesproken. Voor Fase III zijn dat met name jongeren (Young professionals) en vitale senioren.
2. Door juiste communicatie en marketing weten de toekomstige bewoners van de woonformule op voorhand de beschikbaarheid van deelmobiliteit.
3. Ook de omgeving, met name de bewoners van Fase I en Fase II, krijgt de beschikking over de aangeboden deelmobiliteit. Dit gaat naar verwachting enige 'lucht' creëren in het aantal geparkeerde auto's op straat. Dit komt ten goede van de ruimtelijke kwaliteit.
4. De deelauto's zullen er staan op het moment dat er vraag naar is. Hiervoor is tijdig reserveren een voorwaarde. De aanbieder zorgt dat het aanbod in type en aantal afgestemd is op de vraag. De verwachting is dat initieel bij de ontwikkeling wordt voorzien in 5 deelauto's. De mobiliteitsaanbieder zorgt voor een flexibel aanbod door de week heen. Bij een grotere vraag naar deelauto's zal de aanbieder meer deelauto's inzetten. En andersom: bij een kleinere vraag naar deelauto's zal de aanbieder minder deelauto's inzetten.
5. Bij voorkeur wordt een lokale dealer of verhuurder betrokken om het flexibel aanbieden van deelauto's mogelijk te maken.
6. De deelauto's worden evenredig verdeeld over de parkeergarage (sec. voor bewoners van fase III) en in de openbare ruimte (voor bewoners van fase I, II en III).
7. De mobiliteitsaanbieder gaat met de bewoners in gesprek en biedt naar vraag deelfietsen en andere mobiliteiten aan.

3.6.3 Resultaten

Tot nu toe is er vooral in grote steden massaal ingezet op deelauto's. De focus ligt daarbij vooral op het aanbieden van deelauto's. Er zijn geen cijfers bekend in welke mate die deelauto's bijdragen aan het terugdringen van het autobezit. In een recente studie van Goudappel Coffeng onder de deelnemers van Greenwheels wordt geconcludeerd dat één Greenwheels auto's leidt tot elf minder

eigen auto's. En dat op basis van een aanbod zonder beschikbaarheidsgarantie. Een dergelijk hoog getal lijkt ons niet van toepassing in een woonsituatie in Veenendaal.

We zijn er echter wel van overtuigd dat met bovenstaande randvoorwaarden voor deelmobiliteit één parkeerplaats per huishouden voldaan kan worden aan de parkeerbehoefte. Dat betekent effectief een reductie op het autobezit van 19% (van 206 auto's voor eigen gebruik naar 165). Met een norm van 1,0 per woning voor eigen gebruik en een norm van 0,2 parkeerplaats voor bezoekers, zijn er op het drukste moment nog 15 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit is inclusief de parkeergarage en de parkeerplaatsen op maaiveld. Hierbij is geen rekening gehouden met de beschikbare restcapaciteit uit fase I en II en de mogelijke reductie in autobezit van de bewoners van fase I en II, waar het deelmobiliteitsaanbod ook aangeboden wordt. Dit levert mogelijk extra 'lucht' in de openbare ruimte. Indien blijkt dat er structureel een overschot aan parkeerplaatsen is, kan de gemeente er voor kiezen om een aantal parkeerplaatsen te transformeren ten gunste van de kwaliteit van de openbare ruimte.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Vraag totaal	92	94	183	162	165	126	171	144
Aanbod totaal:	198	198	198	198	198	198	198	198
VERSCHIL:	106	104	15	36	33	72	27	54

3.7 Fasering

De gemeente ziet graag garanties met betrekking tot het behalen van de bovengenoemde doelstellingen. Onze overtuiging is dat de bovengenoemde randvoorwaarden voldoende zijn om met een aangepaste parkeernorm voor bezoek te werken. Echter, om de gemeente enige zekerheid te bieden dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd zal de volgende werkwijze worden gehanteerd:

- Bij de realisatie van deze fase III A en B worden de volledige 198 parkeerplaatsen gerealiseerd.
- De bezoekers van deze ontwikkeling kunnen ook gebruik maken van de restcapaciteit in de directe omgeving, zijnde de parkeerplaatsen behorende bij fase I en II.
- Er zal bij oplevering van fase III voor de bewoners een aantrekkelijk pakket van deelmobiliteit beschikbaar zijn. Dit aanbod, dat zoveel mogelijk met lokale aanbieders wordt ingevuld, moet er voor zorgen dat onder de nieuwe bewoners er substantieel minder autobezit is dan volgens de parkeernorm van Veenendaal.
- Het beschikbaar stellen van deze deelmobiliteit aan de bewoners van fase I en II verhoogt de kans dat er voldoende restcapaciteit in de omgeving is voor het faciliteren van bezoekersparkeren.

Tegelijkertijd heeft De Veense Poort BV plannen gemaakt voor extra parkeercapaciteit (de borging) als mocht blijken dat deelmobiliteit minder aanslaat en ook de restcapaciteit niet afdoende is voor de parkeervraag. Idealiter is deze borging fysiek niet gekoppeld aan de bebouwing van fase III C. De fasering is in beide situaties behoorlijk verschillend. Zonder zo'n koppeling kan de realisatie van fase III C namelijk gewoon gestart worden op het moment dat dat bouwtechnisch en economisch het meest geschikte moment is. De keuze of de borging er wel of niet moet komen is dan losgekoppeld aan de bouw van fase III C. Die keuze kan dan worden uitgesteld tot, zeg, maximaal een jaar na de oplevering van fase III C.

Indien er wel sprake is van een koppeling dan kent fase III C twee varianten: met en zonder extra parkeerplaatsen. Voordat daarin een keuze gemaakt kan worden moet eerst meer inzicht zijn of met de 198 parkeerplaatsen en de restcapaciteit voldaan wordt aan de dan aanwezige parkeervraag en of daar dan de parkeervraag behorende bij fase III C nog bij past. Onze inschatting is dat in dat geval er tenminste zes maanden moeten zitten tussen de finale oplevering van fase III A en B en de keuze voor de variant van fase III C (met óf zonder parkeren). Die zes maanden zijn nodig om goed te monitoren wat het gebruik is van de parkeercapaciteit en hoeveel parkeren daar nog bij past.

4 Samenvatting

Fase III van de ontwikkeling Veense Poort bestaat uit drie onderdelen, waarvan A en B gezamenlijk worden gebouwd en C niet lang daarna. Qua parkeren is voor deze fase voorzien in een parkeergarage van 182 parkeerplaatsen, aangevuld met 16 extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Geconcludeerd moet worden dat met deze 198 parkeerplaatsen niet voldaan wordt aan de parkeernormen van Veenendaal, ook niet bij maximaal dubbelgebruik. Echter, we constateren ook dat:

- voor een ontwikkeling van deze omvang een bezoekersnorm van 0,3 pp per woning tot een overschot aan parkeerplaatsen leidt
- fase I en II een restcapaciteit parkeren laten zien

Als de bereidheid er is om een meer realistische bezoekersnorm van 0,2 pp per woning te hanteren en als de restcapaciteit uit fase I en II benut mag worden (met behoud van speling: 15% overdag en 5% 's nachts), dan is te verwachten dat met de 198 extra parkeerplaatsen voldaan wordt aan de totale parkeerbehoefte behorende bij fase III (A, B en C), zoals berekend op basis van de parkeernormen Veenendaal.

Daarnaast zal bij de ontwikkeling deelmobiliteit worden aangeboden, zowel naar de nieuwe bewoners (fase III) als naar de huidige bewoners (fase I en II). Door deze deelmobiliteit bij verkoop van de appartementen reeds beschikbaar te hebben zal het gemiddelde autobezit van de nieuwe bewoners omlaag gaan ten opzichte van de parkeernorm. Dit verhoogt de waarschijnlijkheid dat de ontwikkeling Veense Poort met de 198 extra parkeerplaatsen ook in de praktijk voldoet aan de voorwaarde dat zij op eigen terrein voorzien in de parkeerbehoefte.

Mocht na de oplevering van fase III A en B onverhoopt toch blijken dat de werkelijkheid anders uitpakt, dan kan gekozen worden voor een variant waarbij in fase III C alsnog extra parkeercapaciteit wordt gerealiseerd. Op deze wijze is er sprake van een ultieme borging om alsnog te kunnen voldoen aan de parkeernormen van Veenendaal.

Het voorstel is om voor de komende planuitwerking uit te gaan van de veronderstelling dat de 198 parkeerplaatsen afdoende zijn en parallel aan de planuitwerking de volgende stappen te zetten:

- Uitwerken van het concept deelmobiliteit, waarbij de voorkeur uitgaat naar een samenwerking met lokale dienstverleners.
- Monitoring van de restcapaciteit parkeren vanuit fase I en II.
- Uitwerken van de mate van borging met betrekking tot de realisatie van fase III C.

Bijlage I Plan akkoord

In onderstaande tabel staan de gedane berekenmethodes en aannames. Tijdens het gesprek met de gemeente gaan we graag in op deze tabel en willen we stapsgewijs aanvinken of de gemeente hierin geloofd en/of akkoord mee is.

Beschrijving	Max. aantal pp bewoners	Aantal pp in mindering t.o.v. norm bewoners	Max. aantal pp bezoekers	Aantal pp in mindering t.o.v. norm bezoekers	Consensus Veense Poort en gemeente
Piekmoment: werkdagavond					
Gemeentelijke norm	206	0	53	0	
Aanwezigheidspercentage (dubbelgebruik)	187	- 19	44	- 9	
Bezoekersnorm 0,2	187	- 19	31	- 22	
Benutten restcapaciteit openbare ruimte fase I en II. Bovengrenzen daarbij: overdag tot 85% en 's nachts tot 95%. Randvoorwaarde: vaststellen na volledige oplevering.					
Met deelmobiliteit een verdere reductie op autobezit bewoners (Fase III én I en II)					