

WIJZIGINGSBESLUIT NOTITIE PARKEERNORMEN VEENENDAAL 2020

De raad van de gemeente Veenendaal;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 7 maart 2023, nummer 2015744

Overwegende dat

de raad op 26 november 2020 de notitie parkeernormen Veenendaal 2020 heeft vastgesteld;

de raad heeft aangegeven dat er twee jaar na de vaststelling hiervan een evaluatie van de nieuwe beleidsregels parkeren gewenst is;

de teams die veelvuldig werken met de notitie parkeernormen Veenendaal 2020 samen aan deze evaluatie hebben gewerkt;

uit deze gezamenlijke evaluatie een aantal verbeteringen zijn voortgekomen die zijn uitgewerkt in de notitie parkeernormen Veenendaal 2020.

Gelet op

Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht

Besluit

Vast te stellen de volgende wijziging van de Notitie Parkeernorm Veenendaal 2020:

A.

Hoofdstuk 3 Toetsingskader punt 1 en 6 worden gewijzigd van:

1. Elke initiatiefnemer van een bouwplan (woning, winkel, bedrijf, etc.) is verantwoordelijk voor het realiseren van z'n eigen parkeeroplossing voor zowel bewoners, werknemers als bezoekers;

in:

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;

en van:

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 deelauto's of fietsparkeervoorzieningen, het beschrijven van de boogde 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;

in:

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 boogde 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;

B.

Hoofdstuk 4 Parkeernormen Veenendaal, tabel onder punt 4.2 wordt gewijzigd van:

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 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

in:

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

C

Hoofdstuk 4 Parkeernormen Veenendaal, Parkeren op eigen terrein wordt gewijzigd van:

Afdeling In nieuwbouwwijken is rekening gehouden met parkeren op eigen terrein. Zo geldt voor een garage met oprit een theoretisch aantal parkeerplaatsen van twee: één auto kan in de garage en een andere auto kan op de oprit worden geparkeerd. In de praktijk blijkt echter dat de garage niet als zodanig wordt gebruikt, maar als berging of fietsenshuur fungeert. Daarom wordt een andere hoeveelheid toegepast die past binnen de praktijksituatie.

Deze reductie tussen theorie en praktijk wordt toegepast, omdat de parkeerplaatsen niet openbaar toegankelijk zijn, waardoor er geen uitwisseling kan plaatsvinden. Bovendien kan de bewoner zelf ook zijn auto buiten zijn privéterrein zetten, omdat het gebruik hiervan niet kan worden afgedwongen. De parkeervoorzieningen op eigen terrein tellen alleen mee voor de parkeerbehoefte voor bewoners. De parkeerbehoefte voor bezoekers zal altijd in openbaar toegankelijk gebied moeten worden gerealiseerd.

Type parkeervoorziening Werkelijk gebruik

- 1 p.p. op eigen terrein bij grondgebonden woningen = 0,9 p.p. op eigen terrein
- 1 p.p. op eigen terrein bij appartementen = 0,9 p.p. op eigen terrein
- 2 p.p. op eigen terrein achter elkaar = 1,0 p.p. op eigen terrein
- 2 p.p. op eigen terrein naast elkaar = 1,5 p.p. op eigen terrein

Rekenvoorbeeld: Om de 10 vrijstaande woningen te realiseren in zone 4 zijn er 16 parkeerplaatsen nodig, waarvan er 3 openbaar toegankelijk moeten 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 (16 - 15 = 1). 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 moet worden komt daarmee op 18.

Type 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
- Parkeerplaats stallingsgarage en openbare ruimte 5,0 m x 2,5 m

in:

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, garagebox of afsluitbare 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

D.

Besluit Hoofdstuk 4 Parkeernormen Veenendaal, 4.9 Dubbelgebruik, onder de bestaande tekst wordt toegevoegd:

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.

E.

Hoofdstuk 4 Parkeernormen Veenendaal, 4.10 Afwijken van de parkeernormen wordt gewijzigd van:

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: uitbreiding van een magazijn waarbij het aantal medewerkers gelijk blijft.

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).

in:

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).

F.

Hoofdstuk 4 Parkeernormen Veenendaal, 4.11 Beter benutten

De loopafstand is aangepast van 200 meter naar 250 meter van het plangebied.

G.

Hoofdstuk 4 Parkeernormen Veenendaal, 4.12 Nieuwe functies wordt gewijzigd

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-normering zoals deze geldt ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning; of
2. Indien de CROW-normering 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.

in:

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.

H.

Hoofdstuk 5 Fietsparkeernormen, 5.1 Fietsparkeernormen wordt gewijzigd van:

Functiegroep	Berekeningswijze	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5
Wonen Per woning	Berging	Berging	Berging	Berging	Berging	Berging
Werken	Autoparkeernorm1 * factor	250%	200%	150%	100%	100%
Winkelen en boodschappen	Autoparkeernorm1 * factor	200%	250%	175%	150%	150%
Sport, cultuur en ontspanning	Maatwerk	Maatwerk				
Horeca en (verblijfs)-recreatie	Autoparkeernorm1 * factor	200%	200%	150%	100%	100%
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Autoparkeernorm1 * factor	200%	200%	150%	100%	100%
Onderwijs	Maatwerk	Maatwerk				

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

in:

Functiegroep	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.					
Werken	Autoparkeernorm1 * factor	250%	200%	150%	100%	100%
Winkelen en boodschappen	Autoparkeernorm1 * factor	200%	250%	150%	100%	100%
Sport, cultuur en ontspanning	Maatwerk	Maatwerk				
Horeca en (verblijfs)-recreatie	Autoparkeernorm1 * factor	200%	200%	150%	100%	100%
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Autoparkeernorm1 * factor	200%	200%	150%	100%	100%

Onderwijs Maatwerk Maatwerk

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

I.

Hoofdstuk 5 Fietsparkeernormen, 5.2 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorziening wordt gewijzigd van:

Afdeling 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 m². 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 (e.g. racefiets, bakfiets, e-bike, speed-pedelec, etc.).

in:

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.).

J.

Hoofdstuk 6 Mobiliteitsplan inleiding wordt gewijzigd van:

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

Fietsvoorzieningen 15% 15%

Deelauto / -fiets 25% 25%

Openbaar vervoer² 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.

in:

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 vervoer² 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.

K.

Besluit Hoofdstuk 6 Mobiliteitsplan, 6.1 Fietsvoorzieningen vervalt

L.

Hoofdstuk 6 Mobiliteitsplan, 6.2 Deelauto/-fiets wordt vernummerd en aangepast naar 6.1 Deelmobiliteit én wordt gewijzigd van:

De deelauto / -fietsvoorziening 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 deelauto / -fiets systeem succesvol te maken. De ontwikkelaar dient zich financieel in te zetten voor de realisatie van een deelauto / -fiets 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 deelauto / -fiets systeem wil gaan realiseren, is het van belang dat er een goede borging is. Dit betekent dat deelauto's / -fietsen ten alle tijden worden 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 deelauto / -fiets toegekend.

in:

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.

M.

Besluit Hoofdstuk 6 Mobiliteitsplan, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7 en 6.8 worden vernummerd naar 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6 en 6.7

N.

Hoofdstuk 6 Mobiliteitsplan, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7 en 6.8 worden vernummerd naar 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6 en 6.7

Afdeling Gebruiksvloeroppervlakte (gvo): 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).

in:

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).

en van:

Omgevingsvergunning: Onder andere de vergunning benodigd voor het bouwen of het wijzigen van (het gebruik van) een bouwwerk.

in:

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.

O.

Bijlage 1: Begrippen en definities worden toegevoegd:

Carport: Een vanaf de openbare weg vrij toegankelijke, niet af te sluiten, overdekte opstelplek ten behoeve van het stallen van één of meer voertuigen.

Garage/ garagebox: Een overdekte en afsluitbare ruimte waarin één of meer voertuig(en) kunnen worden geparkeerd (niet zijnde een parkeergarage).

Parkeergarage: Een gemeenschappelijke overdekte ruimte voor het stallen van voertuigen.

P.

Bijlage 3: Berekenen Parkeereis wordt gewijzigd van:

Normatieve Parkeerbehoefte: Functie A x Norm A = ... p.p.

Functie B x Norm B = ... p.p.

Etc. = ... p.p. +

Totaal = ... p.p.

Correctie dubbelgebruik:

Alleen openbaar toegankelijke p.p. Functie 1 Aanwezigheid

Functie 2 Aanwezigheid

Functie 3 Aanwezigheid +

Maatgevend moment = drukste moment Totaal: Bezetting p.p.

Mobiliteitscorrectie: Fietsvoorziening = ... %

D.m.v. mobiliteitsplan initiatiefnemer Deelfiets / -auto = ... %

Openbaar vervoer = ... %

Doelgroep = ... %

Bedrijfsplan mobiliteit = ... %

Parkeren op afstand = ... % +

Reductie tot max. 25% na totaal correctie Totaal = ... %
dubbelgebruik1

Parkeereis: Normatieve parkeerbehoefte

Correctie dubbelgebruik

Mobiliteitscorrectie -

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.

In:

Normatieve Parkeerbehoefte: Functie A x Norm A = ... p.p.

Functie B x Norm B = ... p.p.

Etc. = ... p.p. +

Totaal = ... p.p.

Correctie dubbelgebruik:
 Alleen openbare p.p. Functie 1 Aanwezigheid
 Functie 2 Aanwezigheid
 Functie 3 Aanwezigheid +
 Maatgevend moment = drukste moment Totaal: Bezetting p.p.

Mobiliteitscorrectie: Deelmobiliteit = ... %
 D.m.v. mobiliteitsplan initiatiefnemer Openbaar vervoer = ... %
 Doelgroep = ... %
 Bedrijfsplan mobiliteit = ... %
 Parkeren op afstand = ... % +
 Reductie tot max. 25% na totaal correctie Totaal = ... %
 dubbelgebruik1

Parkeereis: Normatieve parkeerbehoefte
 Correctie dubbelgebruik
 Mobiliteitscorrectie -
 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.

Q.

Bijlage 7: Overzicht verstedelijkingsgraad in Veenendaal wordt toegevoegd:

Kerncijfers wijken en buurten 2021

: Gewijzigd op: 30 november 2021

Wijken en buurten	Onderwerp		Bevolking		Stedelijkheid	
	Regioaanduiding	Aantal	Bevolkingsdichtheid	Mate van stedelijkheid	Omgevingsadressendichtheid	
	Soort regio	inwoners	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

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)..

Ondertekening

*Vastgesteld in de openbare vergadering van 26 januari 2023
de heer P. van Vugt
griffier
de heer K.J.G. Kats
voorzitter*