

MEMO

Documentnum 2025\60834

mer

Aan Raad

Kopie aan

Van College

Telefoonnum +31318538480
mer

Datum 19 juni 2025

Onderwerp Uitgangspuntennotitie Parkeren Ambacht

1. Inleiding

In dit hoofdstuk komt de vraagstelling van de gemeente Veenendaal aan bod. Deze vraag heeft betrekking op de parkeeropgave die onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling genaamd Het Ambacht.

1.1 Het Ambacht De gemeente Veenendaal heeft enige jaren geleden voor het driehoekig gevormde gebied tussen het treinspoor en de N233, genaamd Het Ambacht, een ontwikkelperspectief¹ gemaakt. Dit plan is een nadere uitwerking van de in 2009 vastgestelde Structuurvisie 2025. Het gebied is hiermee aangeduid als “transformatiegebied”. Het gebied, gelegen in de nabijheid van het treinstation Veenendaal Centrum en de binnenstad, is een van de laatst resterende gebieden waar substantieel verdicht kan worden. De aantrekkelijkheid van Veenendaal maakt dat zij een omvangrijk verzorgingsgebied heeft. Vanwege het plezierige woonklimaat, de werkgelegenheid en de aanwezige voorzieningen neemt de vraag naar woningen, werkruimte voorzieningen en recreatie toe. Voor het ontwikkelperspectief is een ruimtelijke studie gedaan naar de mogelijkheden om een deel van Het Ambacht gefaseerd te transformeren. De bestaande wegenstructuur vormt het vetrekpunt. Bewoners en bezoekers van het gebied worden gestimuleerd om te lopen, te fietsen, gebruik te maken van het openbaar vervoer of deelmobiliteit en als laatste de eigen auto. Om dit te faciliteren wordt als belangrijk onderdeel van de toekomstige structuur in het hart van het gebied een groot aaneengesloten park gerealiseerd. De auto is hier te gast.



In Plattegrond 1 betreft een schematische weergave van de ligging van Het Ambacht ten opzichte van het NS station Veenendaal Centrum. Het transformatiegebied betreft een deel van Het Ambacht en is weergegeven als Plangebied. Binnen Het Ambacht bestaat het in het plangebied (Plattegrond 1) toe te voegen programma uit een mix aan woonvormen en overige functies. De wijze waarop het mogelijk is om het basis programma te realiseren is inzichtelijk gemaakt. Onderkend wordt dat voor het economisch functioneren van het plangebied een goede (auto)bereikbaarheid van belang is. Het bieden van parkeervoorzieningen voor auto's is hierbij dan ook van belang. Door de parkeerbehoefte van deelontwikkelingen te combineren wordt dubbelgebruik beter mogelijk. Met de inzet van deelmobiliteit wordt ingezet op de verlaging van het autobezit. Door dergelijke maatregelen kan uiteindelijk worden volstaan met minder parkeerplaatsen.

De uiteindelijk benodigde parkeerbehoefte van het basis programma kan op verschillende manieren worden ingepast. Dat kan verspreid door het gebied met meerdere parkeerdekken of in enkele grotere openbare parkeergarages/hubs .

1.2 Parkeerregime

Om grip te krijgen op de parkeersituatie in en om Het Ambacht is het noodzakelijk dat bij aanvang van de ontwikkeling het parkeerconcept bekend is en vanaf ingebruikname van de woningen het parkeren van auto's in het plangebied en de directe omgeving gereguleerd is. Parkeerregulering is het instrument waarmee sturing gegeven wordt aan het ruimtegebruik door autoparkeren op straat. Een onaantrekkelijk straatbeeld, overlast door geparkeerde auto's en een waterbedeefte op de omgeving van de ontwikkeling voorkomen we met parkeerregulering. Het uitgangspunt van het parkeerregime is dat toekomstige bewoners en bedrijven niet in aanmerking komen voor een gemeentelijke parkeervergunning voor het gebruik van een parkeerplaats in de openbare ruimte. Het parkeerregime moet voor de (toekomstige) bewoners en bedrijven vroegtijdig in het ontwikkelproces duidelijk worden gemaakt om transparantie en de voorwaarden bij de aankoop van het vastgoed te waarborgen. Men kan de borging opnemen in het koopcontract. Hierbij vormt de, op het moment van vergunningverstrekking vigerende parkeernormennota, het kader voor de wijze van borgen. Als gevolg van de van toepassing zijnde parkeernormen komt een aanzienlijk

deel van de woningen niet in aanmerking voor een parkeerrecht. Om een structureel probleem met het gebruik van de beperkte parkeervoorzieningen te voorkomen, is het noodzakelijk dat alle woningen en overige functies, voor de eerste uitgifte van het beschikbare aantal parkeerrechten, worden opgenomen in de gemeentelijke administratie (POET: parkeren op eigen terrein / GROEP: geen recht op parkeren). De gemeente houdt door middel van het administratief bijhouden hiervan de regie over de eigen parkeervoorzieningen op straat en in de omgeving van de ontwikkeling. Vanaf het moment van ingebruikname verandert de situatie en kan, om te komen tot een optimaal gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit, het aantal parkeerrechten op termijn aangepast worden op het daadwerkelijke gebruik. Extra parkeerrechten worden alleen uitgegeven na monitoring van de parkeerdruk en daarmee met data onderbouwde waarneming.

1.3 Indirecte waarde

Gebouwde parkeervoorzieningen hebben een positieve waarde op hun verzorgingsgebied. De indirecte financiële meerwaarde hiervan is echter lastig concreet en/of inzichtelijk te maken met kwantitatieve data. Hoewel het reëel te veronderstellen is dat de parkeervoorzieningen een positieve waarde op zijn omgeving heeft, is deze in deze waardering buiten beschouwing gelaten. Bij indirecte waarde kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een aantal kwalitatieve effecten op de directe omgeving van de ontwikkeling. Een gebouwde parkeervoorziening heeft een directe invloed op de ruimte die benodigd is voor straatparkeren. Met een gebouwde voorziening kan het aantal geparkeerde auto's op straat van reguliere parkeerders terug naar nul. De ruimte die ontstaat met het clusteren van het parkeren kan gebruikt worden om ambities en doelstellingen op andere beleidsgebieden vorm te geven. Ruimte voor groen, water, ontmoeten en recreatie. De uitwerking daarvan resulteert in een aantrekkelijkere en toekomstbestendigere openbare ruimte. Ook is er een indirecte waarde van geclusterd parkeren op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Het parkeren in een geclusterde voorziening concentreert de stroom van autoverkeer en voorkomt autobewegingen het gebied in. Zoekverkeer naar parkeerplaatsen blijft beperkt of verdwijnt wat de verkeersveiligheid verbetert. Een veiligere en aantrekkelijkere omgeving heeft een directe invloed op de waarde van het vastgoed zelf (de garage), en vastgoed (woningen en bedrijven) in de directe omgeving.

1.4 Eisen aan de parkeervoorzieningen

Uitgangspunt in deze waardering is dat de nieuw te realiseren parkeervoorzieningen minimaal voldoen aan de eisen die gelden voor openbare parkeergarages uit de NEN 2443 – Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages, Nederlands Normalisatie-instituut (versie maart 2013). Om de in deze rapportage benoemde Parkeerproductie te kunnen behalen, is aangenomen dat de parkeervoorzieningen gedurende de exploitatie kwalitatief op een goed niveau worden gehouden. Denk hierbij aan bereikbaar, vindbaar, beschikbaar, schoon, heel en veilig.

2. Analyse parkeerbehoefte en Parkeerproductie

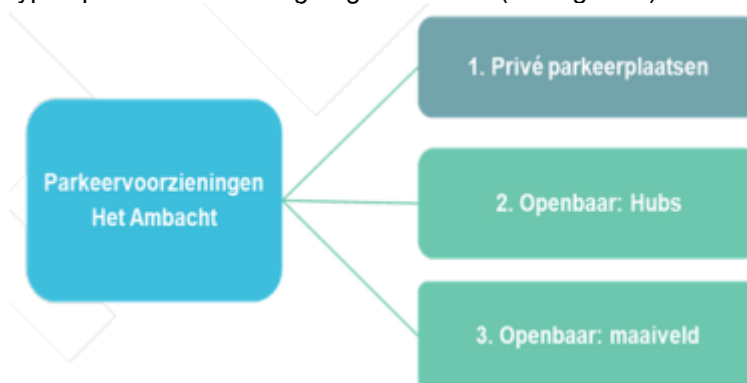
Dit hoofdstuk gaat in op de ontwikkeling van het programma en de daarvoor benodigde parkeervoorzieningen.

2.1 Parkeerbehoefteberekening De ontwikkeling van Het Ambacht resulteert in een verandering van de huidige bestemming van het gebied. Op programmatisch vlak bestaat het toekomstige programma uit twee onderdelen, namelijk een divers woningaanbod en een aantal voorzieningen en werklocaties. Samen genereren zij normatief gezien een parkeervraag. De parkeervraag is berekend op basis van de programmatische invulling van Het Ambacht en het gemeentelijk beleid 'Parkeernormen Veenendaal 2020'.

Vooruitlopend op de transformatie van het gebied is het gebied van Het Ambacht gelegen in Zone 3. Op dit moment is dat nog Zone 4. Bij de berekening van de parkeerbehoefte zijn de Zone 3 normen gehanteerd in de parkeerbalans. Als uitgangspunt is aangenomen dat er in totaal 2.367 woningen en bruto 11.100 vierkante meter aan voorzieningen en overige functies gerealiseerd wordt.

2.2 Parkeervoorzieningen auto

Om te voorzien in de vraag naar parkeerruimte worden er binnen Het Ambacht verschillende typen parkeervoorzieningen gerealiseerd (zie Figuur 2).



In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op de functies en eigenschappen van iedere voorziening.

1. Private parkeerplaatsen: In Het Ambacht kan voor een beperkt deel van de woningen een private afgesloten (niet openbare) parkeervoorziening worden gerealiseerd. Deze stallingen worden gebruikt door vaste gebruikers (bewoners, werknemers), bezoekers parkeren elders in het gebied. Omdat de parkeerplaatsen in de garages zijn toegewezen aan gebruikers vindt geen dubbelgebruik plaats (aanwezigheidspercentage altijd 100%).

2. Hubs: Het Ambacht wordt ontwikkeld als een autoluw gebied met een hoge ruimtelijke kwaliteit. In lijn met deze ambitie is in het Ontwikkeldkader bepaald dat vrijwel alle parkeerplaatsen op enige afstand (maximaal 200 meter) van de bestemming wordt geparkeerd in hubs. Bewoners, bezoekers, werknemers en andere doelgroepen parkeren in deze hubs en leggen het laatste deel van hun verplaatsing te voet of met de fiets af. De hubs vormen een logische uitvalsbasis voor het gebruik van deelmobiliteit en bieden daarom parkeerruimte voor deelauto's.

3. Parkeren op maaiveld: In het Ontwikkeldkader voor Het Ambacht is bepaald dat niet geparkeerd wordt langs de openbare weg, op maaiveld. Exclusief voor het faciliteren van

mindervaliden en het laden/lossen zal, gezien de loopafstanden, een ruimtereservering worden gemaakt.

2.2.1 Gemeentelijke parkeernormen Om het benodigde aantal parkeerplaatsen te bepalen is de eerste stap het vertalen van het voorgestelde programma naar de gemeentelijke normcategorieën en de daarbij behorende parkeernormen. Dit is gedaan in Tabel 1 voor de woningen gedaan. In Tabel 2 is dit voor de overige functies gedaan. De gemeente heeft geen specifieke normen voor onderwijsinstellingen, maar vraagt naar maatwerk.

Programma	Gemeentelijke normcategorie	Aantal	Norm Zone 3	Waarvan bewoner	Waarvan visite
WONEN					
Woningen GGB – duur	Woning duur grondgebonden	355	1,3	1,0*	0,3
Appartement VS – koop	Appartement betaalbaar (vs koop)	650	1,1	0,8	0,3
Appartement VS – koop	Appartement duur (koop)	512	1,1	0,8	0,3
Appartement sociaal – huur	Appartement (sociale huur)	498	0,8	0,5	0,3
Woningen < 60m2	Woning < 60m2	152	0,3	0,3	0,3
Zorgunits	zorgunit	200	0,3	0,0	0,3
Totaal:		2.367			

*) aangenomen is dat voor 355 woningen een privé parkeerplaats gerealiseerd zal worden. In de parkeerbalans is aangenomen dat deze parkeerplaatsen horen bij de dure grondgebonden woningen.

Programma	Gemeentelijke normcategorie	Aantal	Norm Zone 3	Waarvan werknemers	Waarvan bezoekers
OVERIGE FUNCTIES					
integraal kindcentrum	basisschool	1.800m2	0,8 per leslokaal*	0,8	0,0
buurthuis	wijkcentrum	1.200m2	1,5 per 100m2	0,4	1,1
buurtsuper/winkels	winkel/supermarkt	2.000m2	4,0 per 100m2	0,8	3,2
kleinschalige dienstverl.	dienstverlening	750m2	2,0 per 100m2	1,8	0,2
horeca	restaurant	750m2	9,0 per 100m2	1,8	7,2
sport & bewegen	sportschool/fitness	1.200m2	1,5 per 100m2	0,2	1,3
creatieve bedrijven	bedrijfsverzamelgebouw	2.500m2	1,5 per 100m2	1,2	0,3
zorgplinten i.c.m. wonen	gezondheidscentrum	900m2	1,9 per behandelkamer	0,9	1,0

Tabel 2 Vertaling overige functies programma Het Ambacht naar gemeentelijke parkeernormen

*) leslokaal is 125 m2 BVO

2.2.2 Aanwezigheidspercentages

Naast de gemeentelijke parkeernormen hanteert de gemeente ook aanwezigheidspercentages voor de woningen en verschillende functies. De gemeente heeft niet voor elke normcategorie aanwezigheidspercentages, wij hebben voor die gevallen aannames gemaakt welke percentages de functie het best vertegenwoordigen. De percentages staan in Tabel 3.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
woningen	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen, privé	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
visite woningen	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
basisschool	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
wijkcentrum	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
winkel/supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
restaurant	5%	25%	90%	0%	75%	40%	100%	40%
sportschool/fitness	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
bedrijfsverzamelgebouw	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%	0%
gezondheidscentrum	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

Tabel 3 Aanwezigheidspercentages

2.3 Parkeerbehoefte en balans

Door het programma te verkennen met de parkeernomen, konden we tot de normatieve parkeerbehoefte. Echter is niet iedereen altijd aanwezig en kunnen parkeerplaatsen dubbel gebruikt worden, daarom wordt de normatieve parkeerbehoefte berekend met de aanwezigheidspercentages. De resultaten hiervan staan in Tabel 4.

Programma	Normatieve P-behoefte	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
WONEN									
woning GGB – duur	355	355	355	355	355	355	355	355	355
appartement VS - koop	520	260	260	468	520	416	312	416	364
appartement VS - koop	410	205	205	369	410	328	246	328	287
appartement - sociale huur	249	125	125	224	249	199	149	199	174
woning < 60m2	46	23	23	41	46	36	27	36	32
Zorgunits	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot. max. capaciteit bewoners:					1.579				
visite woningen	710	71	142	568	0	497	426	710	710
OVERIGE FUNCTIES									
basisschool	12	12	12	0	0	0	0	0	0
wijkcentrum	18	1	5	16	0	16	7	18	7
winkel/supermarkt	80	24	48	32	0	64	80	32	0
dienstverlening	15	15	15	1	0	11	0	0	0
restaurant	68	3	17	61	0	51	27	68	27
sportschool/fitness	18	9	9	18	0	18	18	18	14
bedrijfsverzamelgebouw	38	38	38	2	0	0	0	0	0
gezondheidscentrum	17	17	13	2	0	2	2	2	2
Tot. max. capaciteit bedrijven incl. bezoek:					162				
Totaal normatief / parkeereis:	2.554	1.157	1.264	2.156	1.579	1.993	1.649	2.182	1.758

Tabel 4 Normatieve en maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte (op hele getallen afgerond)

In voorgaande tabel is de parkeerbehoefte van bewoners, visite en overige functies uiteen gezet. De parkeerbehoefte van de overige functies is niet onderverdeeld in een deel voor de werknemers en de bezoekers. Uit de tabel blijkt dat het project een normatieve parkeerbehoefte heeft van afgerond 2.554 parkeerplaatsen. Uitgaande van dubbelgebruik en 355 eigen privé parkeerplaatsen is uitgaande van de aanwezigheidspercentages vindt de maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte plaats op de werkdag avond. Op dit moment bedraagt de totale gezamenlijke parkeerbehoefte afgerond 2.182 parkeerplaatsen. Wanneer voor het volledige programma een omgevingsvergunning zou worden aangevraagd is dit aantal gelijk aan de parkeereis. Uit de tabel blijkt dat de werkdag nacht het moment is waarop de

parkeerbehoefte voor bewoners maximaal is. Voor bedrijven en hun bezoekers is dit moment de koopavond, voor visite van de woningen is dit de zaterdagavond en zondag middag. Zonder rekening te houden met een mobiliteitscorrectie en een uitgiftefactor van 1 betekend dit voor de bewoners van de 2.367 woningen (inclusief 200 zorgunits) maximaal 1.579 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Voor de medewerkers en bezoekers van de bedrijven zijn op het maximale moment, de koopavond, 162 parkeerplaatsen beschikbaar.

2.3.2 Parkeerbehoefte na mobiliteitscorrectie

De gemeente geeft in haar beleid een aantal aanleidingen voor een gemotiveerde vermindering van de geldende parkeernormen, door een aantal ingrepen te doen. De vijf mogelijke ingrepen zijn:

Maatregel	Reductie wonen	Reductie overige functies
1 Deelmobiliteit	40%	40%
2 Openbaar vervoer	20%	20%
3 Doelgroep	20%	n.v.t.
4 Bedrijfsplan mobiliteit	n.v.t.	20%
5 Parkeren op afstand	20%	20%
Totaal*:	100%	100%

Tabel 5: Maatregelen mobiliteitscorrectie met opbouw

*) Wanneer het mobiliteitsplan op alle onderdelen maximaal scoort is de maximale reductie 25% op de parkeerbehoefte na correctie op dubbelgebruik. Een totaalscore van 100% op woningen en 0% op overige functies resulteert in een korting van 12,5% (= 50% van 25%). Uit bovenstaande tabel blijkt dat elke mobiliteitsingreep zijn eigen reductie op de parkeervraag heeft. Wanneer op alle onderdelen de maximale 100% score wordt behaald is gezamenlijk een maximale reductie van 25% mogelijk op de maatgevende parkeerbehoefte. Bij de beschouwing van de parkeernormennota blijkt de te behalen mobiliteitskorting op onderdelen multi-interpretabel. Aangenomen is dat op twee van de vijf maatregelen van de mobiliteitskorting worden toegepast. Het betreft:

- Deelmobiliteit Deelmobiliteit wel voor de woningen maar niet voor de overige functies wordt ingezet. Dit betekend een reductie van 10% (= $[40\% + 0\%] / 2 * 25\%$) op de parkeerbehoefte van de bewoners.

- Openbaar vervoer Gezien de ligging, een maximale hemelsbrede afstand van 1,1 kilometer vanaf sprinterstation Veenendaal-Centrum en nabijgelegen bushaltes met verbindingen naar Veenendaal de Klomp, Ede-Wageningen en Rhenen, komen de woningen en de overige functies in het ontwikkelgebied beiden in aanmerking voor een reductie van 5% (= $[20\% + 20\%] / 2 * 25\%$) van de maatgevende parkeerbehoefte.

2.3.3 Parkeerbehoefte ontwikkelgebied

Het Ambacht na mobiliteitsreductie De inzet van deelauto's Uitgaande van een maximale reductie door de inzet van deelauto's wordt een reductie van 10% van de maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte (werkdag nacht) van de bewoners (exclusief visite) van de ontwikkeling gedaan. Zoals weergegeven in Tabel 4, ontstaat er afgerond een reductie van 157,9 parkeerplaatsen ($157,9 = 0,1 \times 1.579$). De parkeernormennota geeft aan dat één deelauto vijf particuliere auto's vervangt. Dit betekent dat bij de inzet van afgerond 31

deelauto's, 155 particuliere auto's worden vervangen. Op basis van ervaringscijfers is er voor gekozen om 25 deelauto's in te zetten en niet het maximaal toelaatbare aantal. De 25 deelauto's vergen elke een parkeerplaats in een van de openbare hubs. De afstand tot het openbaar vervoer Door de aanwezigheid van het Openbaar vervoer binnen een afstand van 1,1 kilometer hemelsbreed van het plangebied kan 5% reductie op de parkeernorm voor het volledige programma worden toegepast. De totale maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte van het project ontstaat op de zaterdagavond en bedraagt 2.182 parkeerplaatsen (Tabel 4). Van de maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte kan een reductie van afgerond 109 ($109,1 = 0,05 \times 2.182$) parkeerplaatsen worden gedaan. De OV reductie van 109 parkeerplaatsen bestaat uit een reductie van 67 parkeerplaatsen voor bewoners en 42 parkeerplaatsen voor de overige functies. In Tabel 6 is alleen voor de bewoners een overzicht gemaakt van de parkeerbehoefte inclusief reducties.

Parkeerbehoefte met mobiliteitscorrectie	Aantallen
parkeerbehoefte bij dubbelgebruik	1.579
reductie deelauto's	-/- 125
aantal deelauto's	25
reductie openbaar vervoer, bewoners	-/- 67
Totaal parkeerplaatsen:	1.412

Tabel 6: Parkeereis woningen Het Ambacht (normatieve behoefte na mobiliteitscorrectie)

2.4 Parkeerplaats versus parkeerrecht (bewoners)

Voor de bewoners van Het Ambacht is in voorgaande paragraaf (Tabel 6) de parkeereis berekend. Deze komt, inclusief de 355 privé parkeerplaatsen, neer op 1.412 parkeerplaatsen. Voorafgaand aan het verstrekken van een omgevingsvergunningsaanvraag van de ontwikkeling moet, voor wat betreft het parkeren, aangetoond worden op welke wijze wordt voorzien in dit aantal parkeerplaatsen. Duidelijk is dat dit aantal parkeerplaatsen kleiner is dan het aantal woningen (2.367). Dit betekent dat:

- een beperkt aantal woningen een privé parkeerplaats kan afnemen,
- een groot deel van de toekomstige bewoners en werknemers niet in aanmerking komen voor een (privé) parkeerplaats en voor een deel een parkeerrecht beschikbaar zal zijn om te parkeren in de openbare parkeervoorzieningen. Een parkeerrecht geeft het recht om op bepaalde momenten gebruik te maken van een (zwerf)parkeerplaats in een openbare parkeervoorziening. Een parkeerrecht zegt iets over het gebruik van een parkeerplaats en niet over de fysieke parkeerplaats zelf. Er kan door een gebruiker daarom op geen enkele manier aanspraak gemaakt worden op de beschikking een bepaalde parkeerplaats in de openbare parkeervoorziening. Uit de parkeerbalans Tabel 4 blijken voor het volledige woon programma 1.412 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. Van deze parkeerplaatsen zijn 355 parkeerplaatsen niet openbaar. Dit betekend, dat voor bewoners $1.057 (= 1.412 - 355)$ parkeerrechten type bewoner (7d/24h) beschikbaar zijn. Om misverstanden te voorkomen moet al vroegtijdig de parkeersituatie anterior met de ontwikkelaar worden vastgelegd. Toekomstige bewoners en bedrijven moeten concreet over de parkeersituatie geïnformeerd worden. Bij koop of huur van een woning moet per woning of bedrijf de situatie in de koop- en/of huurovereenkomst worden opgenomen en worden geborgd.

2.5 Gebruik parkeervoorzieningen

De parkeervoorzieningen worden op hoofdlijnen gebruikt door een tweetal gebruikersgroepen: bezoekers en vaste gebruikers. De vaste gebruikers worden in het algemeen gefaciliteerd met een parkeerabonnement dat qua tijden zo goed mogelijk aansluit bij hun behoefte. Bezoekers maken incidenteel gebruik van de parkeervoorzieningen en betalen het verschuldigde parkeergeld vaak per keer. Omdat het een nieuwe ontwikkeling betreft zijn geen gebruiksgegevens bekend. Om het gebruik en de inkomsten die hiermee samenhangen te kunnen ramen is het noodzakelijk aannames te doen. Bij het doen van deze aannames is gebruik gemaakt van parkeernormen en ervaringscijfers van Spark.

2.5.1 Vaste gebruikers

De parkeervoorzieningen zijn openbaar en onder meer bestemd voor de bewoners en bedrijven in Het Ambacht. Voor bewoners en/of bedrijven zijn de in de parkeerbalans normatief bepaalde aantallen en types parkeerrechten beschikbaar. Over de uiteindelijke toekenning van de beschikbare aantallen en types parkeerrechten zullen nadere afspraken gemaakt moeten worden. Aangenomen is dat bewoners, na de ingroeiperiode, vanaf 2030 het in onderstaande tabel normatief beschikbare aantal parkeerrechten afnemen. Voor de bedrijven is hiervoor op basis van de norm een conservatieve inschatting gemaakt.

Type parkeerrecht	Aantal
bewoner (7d/24h)	1.057
bedrijf (dagen tijden nader uitwerken)	90

Tabel 7: Aantal afgenomen parkeerrechten

2.5.2 Bezoekersgebruik

Voor wat betreft het gebruik van de bezoekers van het programma, de woningen en het overige programma, is per functie een schatting gemaakt op basis van bij ons bureau beschikbare ervaringscijfers. In onderstaande tabel wordt het verwachte bezoekers gebruik van alle parkeervoorzieningen voor Het Ambacht bij elkaar weergegeven voor het moment waarop het volledige programma gerealiseerd en blijvend in gebruik genomen is. Als doorlooptijd van de ontwikkeling is de periode van 2029 - 2039.

Programma	Aantal	Parkeerproductie per jaar: woning/ m2/ kamers	Parkeerproductie
Woningen, visite	2.367	62,5	147.813
<u>overige Functies</u>			
integraal kindcentrum	1.800m2	0.5	900
buurthuis	1.200m2	15	18.000
buurtsuper/winkels	2.000m2	15	30.000
kleinschalige dienstverlening	750m2	1,2	900
horeca	750m2	20	15.000
sport & bewegen	1.200m2	7,5	9.000
bedrijfsverzamelgebouw	2.500m2	15	37.500
zorgplinten i.c.m. wonen	900m2	20	18.000
Totale Parkeerproductie:			277.113

Tabel 8 Overzicht geraamde parkeerproductie ongeacht aanvangsleegstand

Bovenstaande Parkeerproductie wordt uiteindelijk in alle openbare parkeergarages in Het Ambacht gerealiseerd zodra het programma volledig gerealiseerd en blijvend in gebruik genomen is. De Parkeerproductie geeft het gebruik van visite en bezoekers weer die zonder abonnement parkeren. De Parkeerproductie maal het vigerende uurtarief vormt een onderdeel van de Omzet van de parkeergarages.