

Verkeersstudie Ritmeester Veenendaal

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

AM Wonen

Verkeersstudie Ritmeester Veenendaal

019701.20250326.R1.05

24 november 2025

Danny van Beusekom

© Copyright Goudappel BV 24-11-25

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Parkeerbehoefte	3
2.1 Parkeernormen	3
2.2 Parkeerbehoefte	5
2.3 Mobiliteitsplan	6
2.4 Onderbouwing van de deelmobiliteit	7
3. Parkeeraanbod	9
4. Verkeersgeneratie	11
5. Conclusie	14

1. Inleiding

Gebiedsontwikkelaar AM heeft de voormalige bedrijfslocatie van sigarenfabrikant Ritmeester in Veenendaal verworven en de monumentale gebouwen doorverkocht aan Johan Huibers Architecten en Ingenious (zie figuur 1.1). De eigenaar verkoopt de locatie, omdat deze niet meer nodig is voor haar bedrijfsvoering. AM gaat het gebied herontwikkelen samen met Inegnious en Johan Huibers architecten naar een gevarieerde woonbuurt met koop- en huurwoningen met respect voor het historische karakter.

AM ontwikkelt een nieuw woonprogramma op de locatie van de huidige niet monumentale hal, de andere twee partijen ontwikkelen een gemengd programma in de monumentale panden aan de Kerkewijk.



Figuur 1.1: Projectlocatie

Het programma is weergegeven in tabel 1.1 en 1.2.

	aantal
woning < 60 m ²	32
appartement koop	76
appartement sociale huur > 60 m ²	20
rijwoning	50
totaal	178

Tabel 1.1: Programma woonprogramma (totaal te realiseren programma van de drie ontwikkelpartijen tezamen)

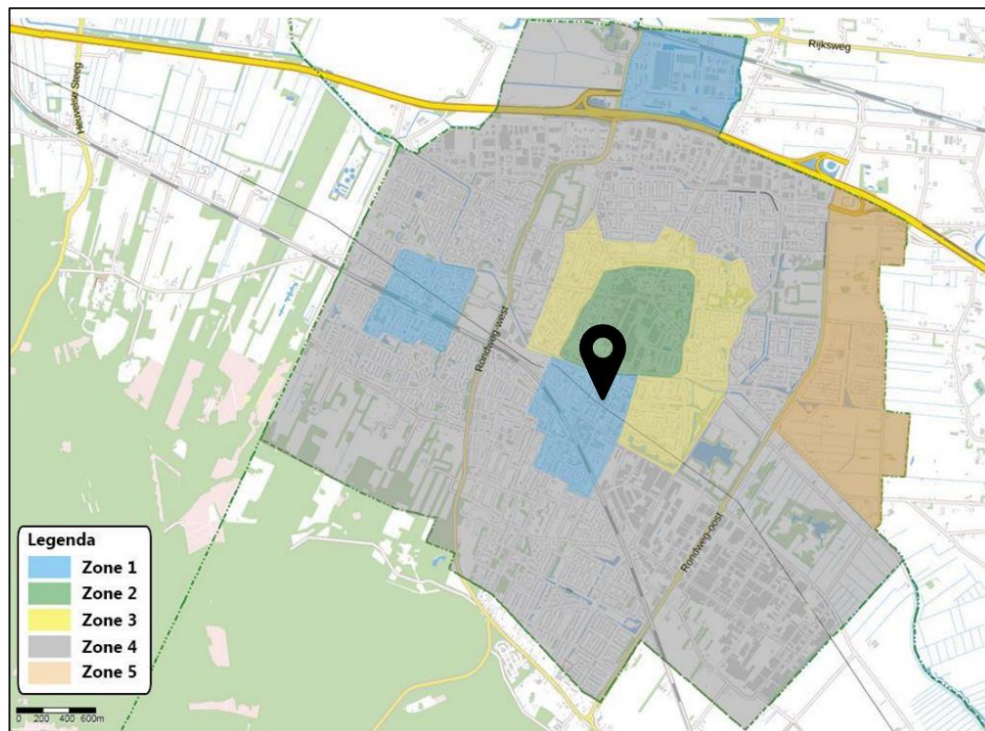
programma overige voorzieningen	omvang	
apotheek	1	vestiging
sportschool	239	m ² bvo
gezondheidscentrum	22	behandelkamers
kantoor	590	m ² bvo
lunchroom	110	m ² bvo
expositieruimte	43	m ² bvo
kinderdagverblijf	480	m ² bvo

Tabel 1.2: Programma niet woon-programma in monumentale gebouwen

2. Parkeerbehoefte

2.1 Parkeernormen

De parkeernormen van de gemeente Veenendaal zijn opgenomen in de Notitie Parkeernormen Veenendaal 2020, herziening 2023. De gemeente gaat uit van een gebiedsindeling. Het projectgebied bevindt zich in zone 1 (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Projectlocatie

De parkeernormen zijn weergegeven in tabel 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 en 2.5.

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

Tabel 2.1: Parkeernormen wonen (aandeel bezoekers per woning = 0,3 parkeerplaats per woning)

Functie	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Per
Bedrijf: Kantoor	1,0	1,5	2,0	2,0	2,0	100 m ² bvo
Bedrijf: Productie	0,5	0,7	1,0	1,0	1,0	100 m ² bvo
Bedrijf: Magazijn	0,2	0,4	0,6	0,6	0,6	100 m ² bvo
Showroom	0,5	0,5	0,8	0,8	0,8	100 m ² bvo
Dienstverlening	1,0	1,5	2,0	2,0	2,0	100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	100 m ² bvo
Winkel/supermarkt	3,0	3,5	4,0	4,0	4,0	100 m ² bvo

Tabel 2.2: Parkeernormen werken

Functie	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Per
Bibliotheek/Museum	0,5	0,6	0,8	0,9	0,9	100 m ² bvo
Bioscoop/Theater	3,5	4,5	7,5	9,0	9,0	100 m ² bvo
Wijkcentrum	maatwerk	maatwerk	1,5	2,0	2,0	100 m ² bvo
Bowling/Biljart/Tennis	1,0	1,5	2,0	2,0	2,0	Baan
Sportschool/Fitness	1,0	1,2	1,5	1,8	1,8	100 m ² bvo
Sporthal	1,2	1,5	2,0	2,7	3,0	100 m ² bvo
Tribune	0,8	0,8	1,0	1,0	1,0	10 zitplaatsen
Sportveld	maatwerk	maatwerk	maatwerk	maatwerk	maatwerk	n.v.t.
Zwembad	n.v.t.	n.v.t.	10,5	12,0	12,0	100 m ² bassin
Leisurecentrum	0,8	1,0	1,2	1,2	1,2	100 m ² bvo

Tabel 2.3: Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Per
Hotel	0,5	0,6	0,8	1,0	1,0	Kamer
Café/Bar	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	n.v.t.
Restaurant	7,0	8,0	9,0	10,0	10,0	100 m ² bvo
Congresgebouw	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	Maatwerk	n.v.t.

Tabel 2.4: Parkeernormen horeca

Functie	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Per
Gezondheidscentrum	1,0	1,2	1,9	2,2	2,2	Behandelkamer
Fysio	1,0	1,2	1,5	1,8	1,8	Behandelkamer
Tandarts	1,0	1,2	2,0	2,4	2,4	Behandelkamer
Apotheek	3,0	3,0	3,0	4,0	4,0	Apotheek
Religiegebouw	0,7	1,0	1,2	1,5	1,5	10 zitplaatsen

Tabel 2.5: Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

2.2 Parkeerbehoefte

De ongewogen parkeerbehoefte (= programma x parkeernorm) van het woonprogramma is weergegeven in tabel 2.6. De ongewogen parkeerbehoefte van het niet-woonprogramma is weergegeven in tabel 2.7.

	aantal	norm bewoners	parkeerbehoefte bewoners	norm bezoekers	parkeerbehoefte bezoekers
woning < 60 m ²	32	0,3	9,6	0,1	3,2
appartement koop	76	0,6	45,6	0,1	7,6
appartement sociale huur > 60 m ²	20	0,5	10	0,1	2
rijwoning	50	0,7	35	0,1	5
totaal	178		100,2		17,8

Tabel 2.6: Ongewogen parkeerbehoefte woonprogramma

	omvang	norm	totaal
apothek	1	3	3,0
sportschool	239	1	2,4
gezondheidscentrum	22	1	22,0
kantoor	590	1	5,9
lunchroom	110	7	7,7
expositieruimte	43	0,5	0,2
kinderdagverblijf	480	1	4,8
totaal			46,0

Tabel 2.7: Ongewogen parkeerbehoefte niet-woonprogramma

Niet op ieder moment van de week is de parkeerbehoefte even hoog. Om die reden wordt gewerkt met aanwezigheidspercentages (zie tabel 2.8).

	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
kantoor	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
apotheek	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
gezondheidscentrum	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
sportschool	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
lunchroom	50%	90%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
expositieruimte	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%

Tabel 2.7: Aanwezigheidspercentages

De parkeerbehoefte per moment van de week is weergegeven in tabel 2.8.

	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koopavond	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
woningen bewoners	50,1	50,1	90,2	100,2	80,2	60,1	80,2	70,1
woningen bezoekers	1,8	3,6	14,2	0,0	12,5	10,7	17,8	12,5
kantoor	5,9	5,9	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
apotheek	3,0	2,3	0,3	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3
gezondheidscentrum	22,0	16,5	2,2	0,0	2,2	2,2	2,2	2,2
sportschool	1,2	1,2	2,4	0,0	2,4	2,4	2,4	1,8
lunchroom	3,9	6,9	0,0	0,0	0,0	7,7	0,0	0,0
expositieruimte	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
totaal	87,9	86,5	109,6	100,2	97,8	83,6	102,9	87,1

Tabel 2.8: Parkeerbehoefte per moment van de week

Uit tabel 2.8 blijkt dat 109,6 (110) parkeerplaatsen nodig zijn op het maatgevende moment (werkdagavond).

2.3 Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan biedt initiatiefnemers de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de standaard parkeernormen, met maximaal 25% reductie op de parkeereis voor auto's (na correctie voor dubbelgebruik).

Deze reductie kan worden "verdiend" met maatregelen op vijf onderdelen:

- Deelmobiliteit: zichtbaar en goed geborgd deelsysteem (auto/fiets), vooral bij grootschalige ontwikkelingen, kan een groot deel van de reductie opleveren.
- Openbaar vervoer: ligging op loopafstand van goede OV-voorzieningen (bus en/of trein) geeft recht op reductie, behalve in zone 1 waar dit al in de norm zit.

- Doelgroep: als de beoogde gebruikers aantoonbaar een lager autobezit/-gebruik hebben (bijv. studenten, specifieke zorgdoelgroepen), kan reductie worden toegekend.
- Bedrijfsplan mobiliteit: voor niet-woonfuncties kan een eigen bedrijven-mobiliteitsbeleid (stimuleren OV/fiets, vergoedingen, e-bike, etc.) leiden tot reductie.
- Parkeren op afstand: bij grootschalige ontwikkelingen kan parkeren verder weg (bij overschot aan capaciteit) met nabijere voorzieningen voor lopen, fietsen en OV reductie opleveren.

De reductie tot maximaal 25% na totaal correctie dubbelgebruik wordt als volgt berekend:
 $-25\% \times 109,6 = 27,4$ parkeerplaatsen.

Partijen willen deelmobiliteit inzetten (2 deelauto's). De reductie als gevolg van de deelmobiliteit is als volgt: $40\% \times 27,4 = 11$ parkeerplaatsen. Voor de onderbouwing van de deelmobiliteit wordt verwezen naar paragraaf 2.3.

De parkeereis is: $109,6 - 11 + 2$ deelauto's = 100,6 (101) parkeerplaatsen.

Op het maatgevende moment (werkdagavond) is een parkeerdruk van 58% gemeten in de omgeving (zie tabel 2.9). Daarmee bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van het 'beter benutten' principe. Rekening houdend met een maximale gewenste parkeerdruk van 85% is er sprake van een resterende parkeercapaciteit van 14 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen mogen in mindering worden gebracht op de totale parkeereis.

De totale parkeereis is dus: $101 - 14 = 87$ parkeerplaatsen.

buurt	drukste moment	capaciteit	bezet	parkeerbezetting (%)
gehele buurt	doordeweeks avond	581	337	58,0

Tabel 2.9: Parkeerdruk en -bezetting in de gehele buurt

2.4 Onderbouwing van de deelmobiliteit

Bestaande alternatieven maken autodelen aantrekkelijk:

- Trein als hoofdvervoer voor langere afstanden: bewoners die regelmatig naar andere steden reizen kunnen dat per trein doen; een deelauto wordt vooral nodig voor incidentele ritten (weekenden, grote aankopen). Dat is precies het gebruikspatroon dat deelaudodiensten zoeken.
- Fietsbereikbaarheid naar voorzieningen: als winkels, school en werk op fietsafstand liggen, daalt de noodzaak voor een eigen auto sterk — mensen kiezen vaker voor fiets/lopen/OV + incidenteel deelauto.

Sociaal-economische voordelen voor bewoners & gemeente:

- Kostenbesparing en keuzevrijheid voor bewoners: jongere huishoudens en alleenstaanden zien vaak financieel voordeel van deelauto's boven een tweede of eerste auto.

- Positief voor gemeentelijke doelen: minder autoverkeer, lagere CO₂-uitstoot en minder ruimtegebruik liggen vaak in lijn met lokaal mobiliteits- en klimaatbeleid — dit vergemakkelijkt vergunningen en financiële of planologische steun.

Ruimtelijk voordeel:

- De reductie van het parkeeraanbod heeft een ruimtelijk voordeel: er komt meer ruimte beschikbaar voor onder meer groen en ruimte voor voetgangers.

Door 2 deelauto's te integreren bij oplevering van de woningen — met zichtbare parkeerplaatsen naast het complex, één laadpunt per auto — wordt de leefkwaliteit vergroot door meer ruimte voor groen en wordt bewoners een goedkoper en flexibeler alternatief voor autobezit aangeboden. De ligging bij het NS-station en op fietsafstand van winkels maakt dit model vanuit gebruiksperspectief vrijwel aantrekkelijker dan elders.

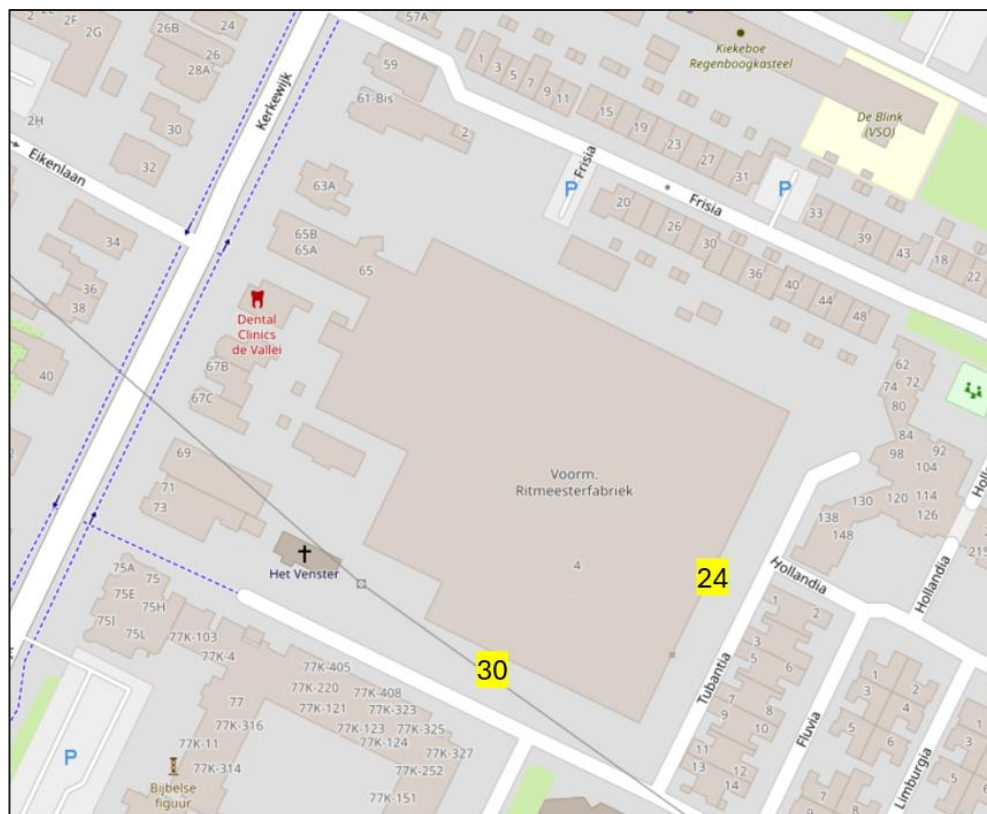
De projectontwikkelaar zal met de gemeente nadere afspraken maken over de plaatsing van 2 deelauto's.

3. Parkeeraanbod

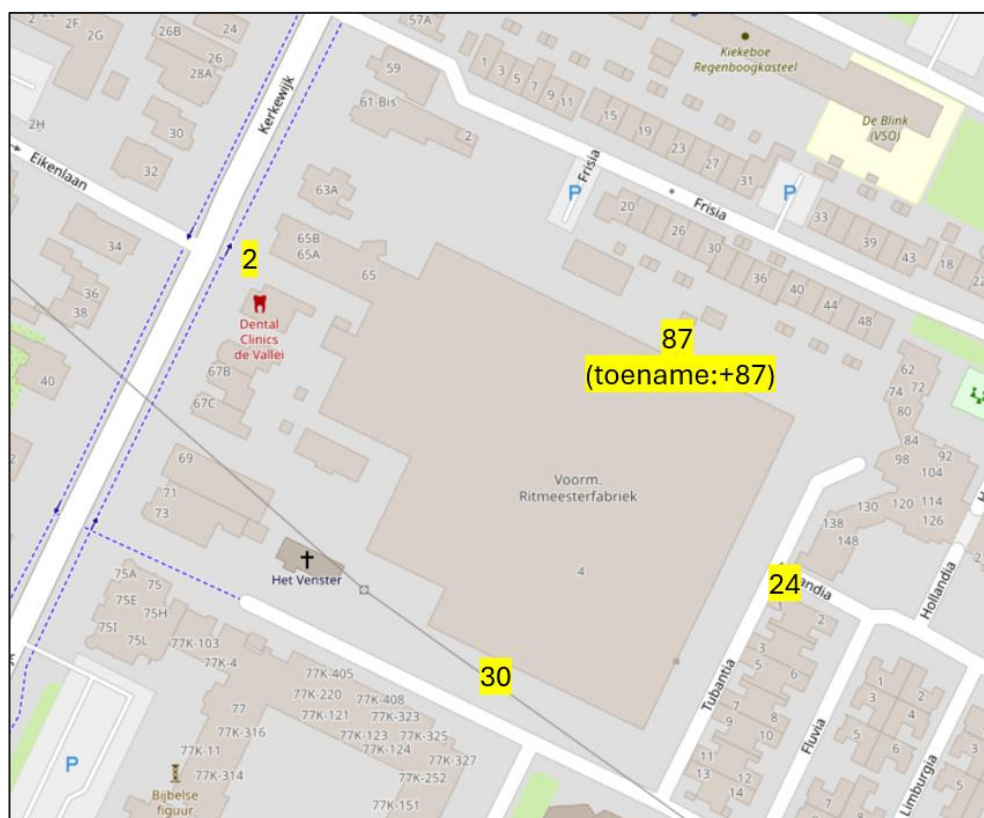
Uit hoofdstuk 2 blijkt dat bij inzet van 2 deelauto's 87 parkeerplaatsen nodig zijn. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het parkeeraanbod.

Het huidige parkeeraanbod is weergegeven in figuur 3.1. Figuur 3.2 en figuur 3.3 tonen het toekomstig parkeeraanbod.

Ten noorden van het plangebied worden 87 parkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeerbehoefte kan daarmee binnen het plangebied opgelost worden. De twee deelauto's worden geplaatst in de nabijheid van het kruispunt Vijftien Morgen / Tubantia (centraal gelegen binnen de woonbuurt).



Figuur 3.1: Huidig aantal parkeerplaatsen (ondergrond: Openstreetmap)



Figuur 3.2: Toekomstig aantal parkeerplaatsen (ondergrond: Openstreetmap)



Figuur 3.3: Toekomstig aantal parkeerplaatsen – detailontwerp (bron: Felixx)

4. Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie is berekend aan de hand van kencijfers van CROW publicatie 744 ('Parkeerkencijfers 2024'). De hoogte van het verkeersgeneratiekencijfer is afgestemd op de hoogte van de parkeernorm en de ligging in het parkeernormengebied (zone 1). De verkeersgeneratieberekening is weergegeven in tabel 4.1.

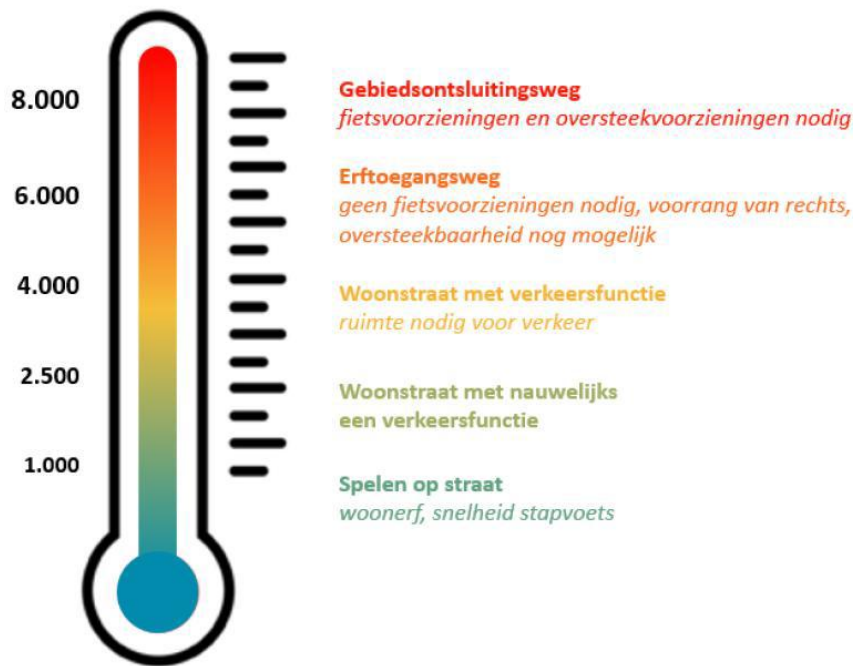
	aantal	kencijfer	totaal AM	totaal JHA/Ingenious
WONEN				
Sociaal				
MGW sociaal koop S	18	2,8	50	
MGW sociaal huur S	17	1,5	26	
MGW sociaal huur M	17	1,5	26	
Betaalbaar				
MGW betaalbare koop M	52	2,8	146	
App. Bijzonder de Kerverij en de Kasteelfabriek	1	2,8		3
Vrije sector				
MGW vrije sector M	12	2,8	34	
MGW vrije sector L	4	3,7	15	
MGW vrije sector XL (penthouse)	2	5,4	11	
MGW XL monument	2	5,4		11
EGW Stadswoning	8	5,4	43	
EGW rijwoning M	30	5,4	162	
EGW rijwoning L	12	5,4	65	
bestaande appartementen	3	5,4		16
Subtotaal wonen	178		576	30
NIET WONEN (Huibers + Ingenious)				
kantoor	590	3,5		21
gezondheidscentrum	17	10,8		184
apotheek	1	127,4		127
lunchroom	110			70
Expositieruimte Huibers	43	2,4		1
Sportschool Huibers	239	6,8		16
Kinderdagverblijf Huibers	480	24,9		120
Subtotaal niet wonen	1.480			539
TOTAAL			576	569

Tabel 4.1: Verkeersgeneratie (in motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal)

De verkeersgeneratie zal per straatdeel toenemen afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen:

- Tubantia ($86/116$ parkeerplaatsen = $74,1\% \times 1.145$ = 848 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal.

Op dit moment zijn er 24 parkeerplaatsen aan de Tubantia. Dit komt neer op circa 200 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De toekomstige verkeersdruk is daarmee: ($848 + 200$ =) 1.048 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit is passend bij een rustige woonstraat (zie figuur 4.1). Er is daarmee sprake van een acceptabele verkeerssituatie.



Figuur 4.1: Globale intensiteitsgrenzen per type straat

De verwachting is dat het verkeer van Ritmeester zich verspreid over de Vijftien Morgen en Het Holle Goed¹:

- Vijftien Morgen: $60\% \times 1.145$ = 687 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal;
- 't Holle Goed: $40\% \times 1.145$ = 458 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal.

Het gebied sluit voor het gemotoriseerde verkeer niet aan op de Kerkewijk.

De huidige intensiteiten zijn als volgt:

- Vijftien Morgen: 644 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
- 't Holle Goed: 1.288 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Inclusief plan zijn de intensiteiten als volgt:

- Vijftien Morgen: $644 + 687$ = 1.331 motorvoertuigbewegingen per etmaal;

¹ Verdeling conform het Mobiliteitsspectrum van Goudappel.

- 't Holle Goed: $1.288 + = 1.746$ motorvoertuigbewegingen per etmaal.

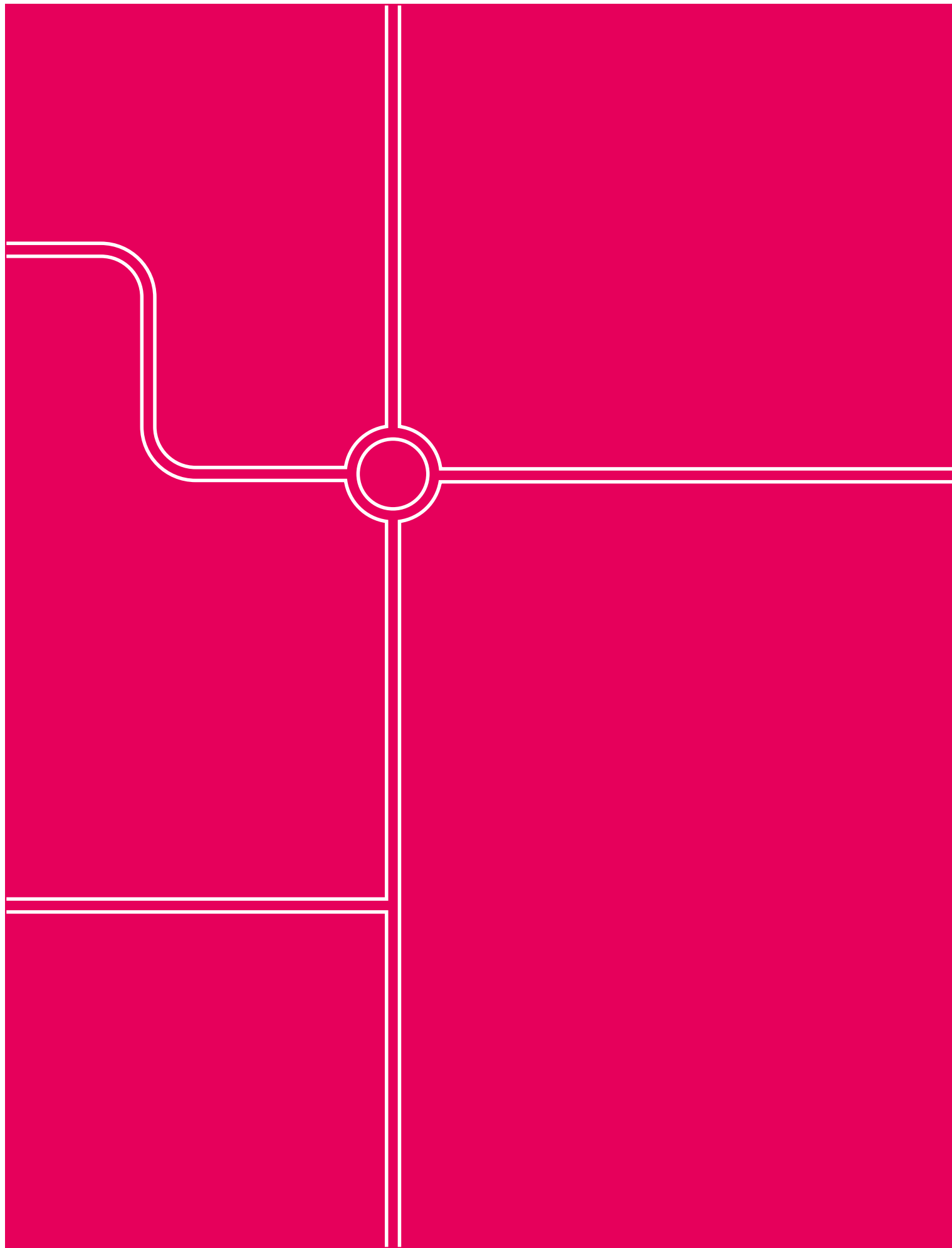
De Vijftien Morgen en Het Holle Goed kunnen gezien worden als woonstraat met verkeersfunctie. Er is sprake van een acceptabele verkeersdruk in de plansituatie.

5. Conclusie

Gebiedsontwikkelaar AM heeft de voormalige bedrijfslocatie van sigarenfabrikant Ritmeester in Veenendaal verworven. AM gaat het gebied herontwikkelen naar een gevarieerde woonbuurt met koop- en huurwoningen.

Uit de mobiliteitsstudie blijkt dat 87 extra parkeerplaatsen nodig zijn (bij inzet van 2 deelauto's). Op eigen terrein worden 87 parkeerplaatsen toegevoegd. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Het plan genereert 1.145 motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal. Dit extra verkeer kan op een acceptabele wijze verwerkt worden op het omliggende wegennet.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32