

Burgemeester en wethouders van Veenendaal
postbus 1100
3900 BC Veenendaal

Betreff: zienswijze ontwerp bestemmingsplan Schoolstraat 100 met identificatienummer NL.IMRO.0345.Schoolstraat100-ow01.



Schetsontwerp landschappelijk ontwerp:



Veenendaal, 29 januari 2024

Geachte B&W,

De WAC organisatie behartigt de belangen van de Veenendaalse woonconsument. Voor nadere informatie verwijzen wij naar onze website www.wac-veenendaal.nl. Refererend aan het convenant met de Gemeente Veenendaal kan de WAC ongevraagd advies /zienswijze uitbrengen over o.a. bestemmingsplannen.

Dit (ontwerp)bestemmingsplan wordt de realisatie van maximaal 128 woningen mogelijk gemaakt ter plaatse van de Schoolstraat 100 (voormalig pand van Seats & Sofa's).

Na de documenten te hebben doorgenomen hebben wij de volgende vragen en/of opmerkingen:

- Heeft de projectontwikkelaar al een idee over het ontwerp van de 30,5 m² grote wooneenheden (gelet op de eis van levensloopgeschikte woningen is dit wel heel klein)? Zijn dit studio's of geclusterde zorgwoningen?
- Wij adviseren een tweede ontsluiting voor auto's ter spreiding van verkeersdrukte.
- Wij adviseren gelet op de klimaatadaptatie meer waterberging aan te leggen dan de huidige norm, bijvoorbeeld onder de parkeerplaatsen en met een wadi tussen parkeerplaatsen en het gebouw. In het kader van circulair bouwen bevelen wij aan het project te laten toetsen door het "nieuwe normaal"/cirkelstad.
- Wij hebben geconstateerd dat conform bijlage 11 het aantal ontworpen parkeerplaatsen voldoet aan de berekeningen van de parkeernorm van de gemeente Veenendaal. We spreken wel onze zorg uit of deze berekening voldoet aan de huidige parkeerbehoefte.
 - 2.3 Parkeernorm reductie: Uit het overzicht in de tabellen 4, 5 en 6 blijkt dat 40% van de score op reductiemaatregelen wordt verkregen door het aanbieden van deelmobiliteit. Zie onderstaande tekst op welke wijze men dit wil realiseren:

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.

Commentaar WAC: in heel Veenendaal is nog geen enkele aanbieder van deelauto's actief. Landelijk gezien gaat de ontwikkeling van deelautogebruik slechts heel moeizaam. Alleen in de grote steden is er sprake van een redelijk gebruik. Datzelfde geldt voor (elektrische) deelfietsen. In Veenendaal is op wijkniveau alleen in De Pol een beginnend initiatief van bewoners als ook in Veenendaal Oost voor het invoeren van deelauto's. De belangstelling hiervoor blijft vooralsnog beperkt.

De invoering van het gebruik van deelauto's zou naar onze mening op wijkniveau moeten worden opgepakt en gestimuleerd en niet op het niveau van een

woningbouwplan met een beperkt aantal woningen zoals in onderhavig geval. Deelauto's zouden dan op wijkniveau het gebruik van het aantal parkeerplaatsen op wijkniveau kunnen doen verminderen. De locatie Schoolstraat is naar onze mening geen goede plek om deelauto's te situeren op wijkniveau, gelet op de locatie en het betaald parkeren in de omgeving.

Verder vragen wij ons af op welke wijze Wilma Wonen de aanwezigheid van deelauto's en fietsen voor langere tijd zou willen garanderen. Wordt er een contract voor een lange periode met een aanbieder afgesloten waarbij de exploitatietekorten voor rekening van Wilma Wonen komen? Gelet op de landelijke ontwikkelingen rond het gebruik van deelauto's en in het bijzonder in Veenendaal en bij de te verwachten doelgroepen voor deze appartementen, is een exploitatietekort zeer goed denkbaar.

Is het gebruik niet conform de verwachting is, zal de reductie van het aantal parkeerplaatsen vanwege de aanwezigheid van deelauto's tot problemen leiden omdat de te verwachten gedaalde parkeerdruk niet ontstaat. Omdat het merendeel van de appartementen koop en huur vrije sector is, zal het aantal autobezitters hier naar verwachting hoog zijn. De doelgroep factor is weliswaar aangepast, maar naar onze mening is het aandeel in de reductie door deelmobiliteit veel te hoog ingeschat. Tenslotte vragen wij ons af op welke wijze kan worden voorkomen dat er op de parkeerplaatsen van het plan kan worden voorkomen dat bezoekers van het centrum hier gaan parkeren. Deze zullen moeilijk te onderscheiden zijn van bezoek aan de appartementen. Het plaatsen van borden zal alleen helpen als er wordt gehandhaafd en dat is met name voor het vaststellen wie op bezoek is dan wel het centrum bezoekt ingewikkeld.

- Tenslotte zijn wij van mening dat de parkeernormen waaraan wordt getoetst aanpassing behoeven. Wij zullen daarop terug komen bij het vaststellen van het OPIM.

We zijn benieuwd naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Namens de WAC Veenendaal
Marjan Akse (Secretariaat)