

Parkeerbalans Hof van Holland centrumgebied

Opdrachtgever: Gemeente Nijmegen

Rotterdam, 2 december 2016



Parkeerbilans Hof van Holland

Opdrachtgever: Gemeente Nijmegen

Arvid Toes
Rob Jeuring

Rotterdam, 2 december 2016

Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profitsectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 85-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief MVO-beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO₂-uitstoot af, stimuleren we het ov-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO₂-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland B.V.
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Plangebied Hof van Holland	5
2.1	Ligging en programma	5
2.2	Verkeer	6
2.3	Auto parkeren	7
2.4	Fietsparkeren	8
3	Parkeerbalans auto Hof van Holland	9
3.1	Autoparkeernormen Programma Hof van Holland	9
3.2	Parkeerbalans auto	10
3.3	Analyse parkeerbalans auto Hof van Holland	12
3.4	Hart Waalsprong: woon-, winkel-, maatschappelijke- en werkfuncties	14
3.5	Rest Hof van Holland: wonen, onderwijs, sporthal	15
3.6	Indicatie verkeers- en parkeerafwikkeling (piekbelasting infrastructuur)	16
3.7	Parkeerdruk in het gebied	17
4	Parkeerbalans fiets Hof van Holland	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Analyse parkeerbalans fiets Hof van Holland	19
5	Samenvatting en conclusies	20
	Bijlage 1 kaarten	23

1 Inleiding

Nijmegen is volop in ontwikkeling. Ten noorden van de Waal wordt het stadsdeel de Waalsprong gebouwd met (uiteindelijk) ongeveer 12.500 woningen. Actueel is de vraag om een bestemmingsplan op te stellen voor het ontwikkelgebied Hof van Holland, het nieuwe centrumgebied voor Nijmegen Noord. Voor het opstellen van het bestemmingsplan is een parkeerbalans nodig.

Gezien de aard van het gebied (programma, stedelijkheid, ligging) gaat het over autoparkeren en fietsparkeren. Van belang is om hiervan een totaalbeeld te krijgen ten behoeve van het bestemmingsplan, middels het opstellen van een parkeerbalans.

Ecorys heeft in opdracht van de gemeente deze parkeerbalans opgesteld. De parkeerbalans bevat:

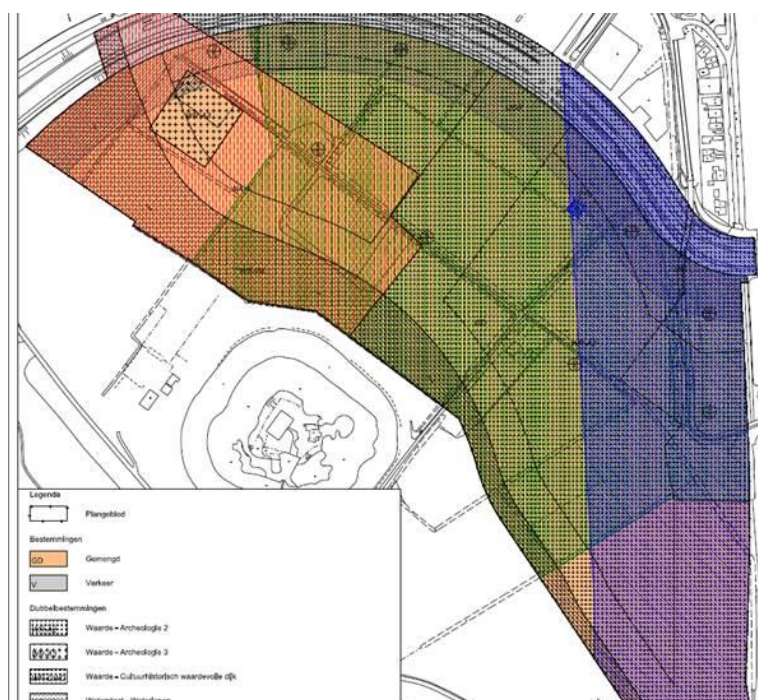
- Het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen op basis van het programma gespecificeerd naar functie: winkels/commercieel/wonen (met onderscheid bewoners en bezoekers).
De behoefte aan fietsparkeerplaatsen.
- Analyse van de parkeerbalans met aandacht voor :
 - Ruimtegebruik:
 - Parkeren in openbare ruimte, op eigen terrein/in gebouwde voorzieningen
 - Indicatie benodigde verkeers- en parkeerontwikkeling (piekbelasting infrastructuur)
 - Parkeerdruk in het gebied:
 - Mogelijke effecten daarbuiten (Lent, Hoge Bongerdt etc).
 - Noodzaak parkeerregulering op termijn

2 Plangebied Hof van Holland

2.1 Ligging en programma

Onderdeel van de ontwikkeling van de Waalsprong is het gebied van Hof van Holland.

Hof van Holland ligt ten westen van het spoor Arnhem-Nijmegen, tussen de rivierdijk en de Graaf Alardsingel. Op dit moment wordt hiervoor een bestemmingsplan gemaakt; later volgen de resterende delen. Hof van Holland wordt het dichtst bebouwde en meest stedelijke deel van de Waalsprong en kan worden getypeerd als 'stadsbuurt, hart van de Waalsprong' en 'Stadsbuurt – stedelijk wonen', met stedelijke (gesloten) blokken met relatief hoge dichtheid.



Figuur 2.1 bestemmingsplangebied Hof van Holland

Hof van Holland krijgt een relatief hoge woningdichtheid, waarbij huur en koop elkaar afwisselen. De voorzieningen zullen dichtbij elkaar komen, waardoor het aantrekkelijk is om er te wonen voor mensen die hulpbehoevend zijn of beschikken over een beperkte actieradius. De stadsbuurt moet aantrekkelijk worden voor diverse leefstijlen en daarmee aantrekkelijk voor een mix van culturen, leeftijden en inkomens. De stadsbuurt zal plekken bieden waar starters, senioren, zorgbehoevenden, studenten en gezinnen bediend worden.

Hof van Holland zal in circa tien jaar gefaseerd tot ontwikkeling worden gebracht. Deze zal starten in 2017-2018. Eén van de uitgangspunten voor de ontwikkeling van Hof van Holland is dat er flexibel moet kunnen worden ingespeeld op veranderingen in de marktvraag. Dit betekent dat er binnen de woonmilieus en de hieraan gekoppelde dichtheden enkele basisvoorwaarden worden vastgelegd en dat bij de verdere planuitwerking per deelgebied het woonprogramma nader wordt geconcretiseerd en geactualiseerd.

Het maximum areaal aan winkels, detailhandel en kantoren is (in verband met voorkomen van leegstand elders) dwingend vastgelegd in de juridische regels van het bestemmingsplan. Ook is in

de planregels - om regionale afspraken te respecteren - een limiet gesteld aan het aantal woningen.

Wonen: In het huidige programma wordt uitgegaan van 1.050 woningen, afwisselend koop en huur. Hiervan zullen naar verwachting de helft in rij-of geschakelde woningen zijn (50-60%) en de andere helft appartementen (40-50%). De dichtheid zal met 45/55 woningen per hectare hoog zijn. De exacte verdeling in typen woningen, zal pas na de concrete uitwerking van de verschillende deelpannen bekend zijn.

Winkels/horeca: Om de ambitie van het creëren van een hart van de Waalsprong vorm te geven wordt ervoor gekozen om wonen, werken, winkels en maatschappelijke voorzieningen te clusteren (met uitzondering van de onderwijsfuncties) in het noordoostelijke deel van het plangebied Hof van Holland nabij de Zalige straat, de Rietgraaf, treinstation Nijmegen-Lent en de Graaf Allardsingel.

Het winkelprogramma moet in de toekomst kunnen meegroeien met de wijk. Uiteindelijk kan dit winkelhart in de eindfase doorgroeien naar ca. 10.200 m² bvo en 950 m² bvo horeca.

(commerciële) Maatschappelijke voorzieningen, onderwijs en werklocatie: De behoefte aan maatschappelijke voorzieningen verandert en wordt meer flexibel. Met uitzondering van onderwijsvoorzieningen wordt het zwaartepunt van het maatschappelijk programma zoveel mogelijk geïntegreerd met het woon- en winkelgebied in het hart van de Waalsprong. De voorzieningen in het Hof van Holland worden goed bereikbaar voor langzaam verkeer en auto's, niet gelegen in een solitair complex maar achter meerdere voordeuren (in plinten, maar kan ook op verdiepingen) waarmee zoveel mogelijk functiemenging met winkels en wonen beoogd wordt. Op basis van bestaande voorzieningen gerelateerd aan gezondheidszorg in de Waalsprong wordt in het Hart van de Waalsprong 4.000 m² bvo opgenomen voor een gezondheidscentrum en aanvullende ruimtes voor maatschappelijke voorzieningen en verwante dienstverlening en lichte ambachtelijke bedrijvigheid

Daarnaast worden in de Waalsprong twee zogenaamde Brede scholen voorzien. Eén ten zuiden en één noorden van de Graaf Alardsingel (in Hof van Holland), beide gelegen aan het Groene Lint en andere langzaam verkeersverbindingen. Hiervoor is 6.000 m² bvo per brede school en een sporthal mogelijk gemaakt. Tenslotte wordt in de huidige plannen uitgegaan van 5.000 m² bvo werklocaties (dienstverlening, kleinschalig kantoor).

Samenvattend ziet het programma er als volgt uit:

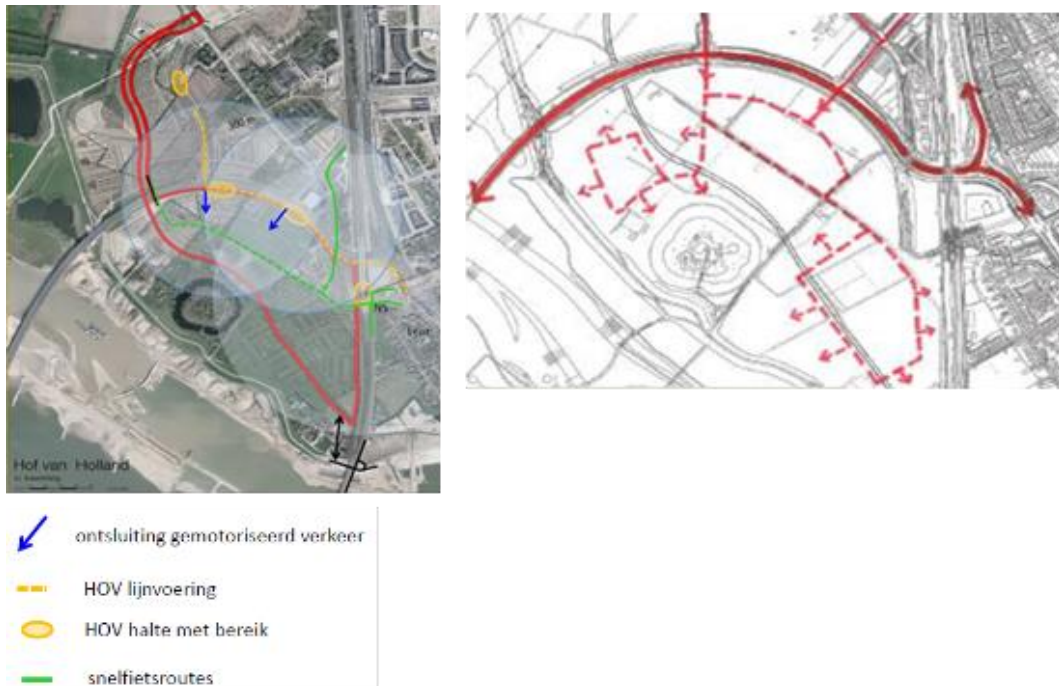
Tabel 2.1 programma Hof van Holland

Functie	aantal	eenheid
Woningen	1.050	woningen
Winkels	10.200	m ² bvo
Horeca	950	m ² bvo
(commerciële) maatschappelijke voorzieningen	4.000	m ² bvo
Onderwijs (brede school) en sportzaal/-hal	6.000	m ² bvo
Kantoor	5.000	m ² bvo

2.2 Verkeer

Het gebied sluit direct aan op het station Nijmegen Lent en wordt ontsloten door diverse buslijnen.

Langs het gebied (Prins Mauritssingel, Graaf Alardsingel) ligt een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verbinding. Door het gebied liggen twee snelfietsroutes: noord-zuid via fietsbrug 't Groentje (over de Graaf Alardsingel) en oost-west nog te realiseren door Hof van Holland. Voor de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer wordt in de huidige plannen uitgegaan van kruispunten op de Graaf Alardsingel met suggestie voor interne ontsluiting volgens de volgende figuur.



Figuur 2.1a Verkeer

2.1b Interne ontsluiting gemotoriseerd verkeer

2.3 Auto parkeren

Het parkeren in Hof van Holland dient nog geheel te worden ingevuld. In een dichtbebouwd gebied zoals Hof van Holland is parkeren een belangrijk thema. De oplossingen die nu gekozen worden zijn van grote invloed op het stedelijk leefklimaat, op het toekomstig autogebruik, de toekomstbestendigheid en op de verkoopbaarheid of verhuurbaarheid van woningen en voorzieningen.

Het mengen van wonen, winkelen en andere voorzieningen (functiemenging) hoort bij een stadsbuurt, maar vraagt speciale aandacht als het gaat om parkeren en parkeerverkeer. Nabijheid van parkeerplaatsen is daarbij een thema. Daarnaast moet de (negatieve) invloed van geparkeerde auto's op verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte meegewogen worden. Negatieve gevolgen door een hoge parkeerdruk voor omliggende gebieden moet worden vermeden. Dit is een belangrijk gegeven binnen de kernwaarden die hier gelden, zoals het creëren van een aantrekkelijk woonklimaat.

Vooralsnog gelden de volgende globale uitgangspunten:

- Parkeren zal veelal op maaiveld geschieden, in binnenhoven of in gebouwde voorzieningen nabij het hart¹.
- Het hart is bereikbaar vanuit de twee hoofdontsluitingswegen op de Graaf Alardsingel. Het parkeren voor bezoekend publiek dient zo dicht mogelijk bij deze hoofdontsluiting te worden opgelost.
- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen en de parkeerbalans zal worden gebaseerd op de parkeernormen die in Nijmegen gelden voor de woningtypen of voorzieningen die worden gerealiseerd².

2.4 Fietsparkeren

Onderdeel van de parkeerbalans is fietsparkeren. Gezien ligging, stedelijke dichtheid, nabijheid voorzieningen, doelgroepen, snelfietsroutes etc. zal de fiets een belangrijk vervoermiddel zijn voor de toekomstige bewoners van Hof van Holland. Fietsparkeren is een belangrijk beleidsthema en moet toekomstbestendig worden ingericht. Alle fietsen parkeren in de openbare ruimte is geen oplossing, evenals het naderhand zoeken naar oplossingen. Om dat te voorkomen is het belangrijk een beeld te hebben van aantallen en oplossingen, en de mogelijkheid om fietsparkeren fietsvriendelijk op te lossen in de complexen. Voorzieningen moeten daarbij goed toegankelijk zijn.

In de Beleidsregels parkeren 2016 zijn ook normen voor de fiets opgenomen. Bij nieuwe planontwikkelingen wordt rekening worden gehouden met deze normen in de beleidsregels.

¹ In de GREX wordt er nu van uitgegaan dat parkeren in Hof van Holland op maaiveld gerealiseerd wordt en niet in een gebouwde voorziening (met een onrendabel top)

² Beleidsregels parkeren , Gemeente Nijmegen, 28 april 2016

3 Parkeerbalans auto Hof van Holland

3.1 Autoparkeernormen Programma Hof van Holland

Het functionele programma voor het globale bestemmingsplan is in hoofdlijnen bekend (zie paragraaf 2.1). In de beleidsregels parkeren van de gemeente Nijmegen zijn de functies veelal meer gespecificeerd beschreven dan in het concept bestemmingsplan, bijvoorbeeld in plaats van onderwijs het type onderwijs. Deze specificaties zijn pas in een later stadium van het proces bekend. Om toch een goede indruk van de uiteindelijke totale parkeerbehoefte te kunnen krijgen, zijn de in tabel 3.1 genoemde functies en volumes – indicatief – gespecificeerd naar de functies en gehanteerde eenheden in de beleidsregels parkeren van de gemeente Nijmegen.

Tabel 3.1 Programma Hof van Holland, gespecificeerd naar functies beleidsregels parkeren

Programma Hof van Holland		Aantal		P norm	P norm totaal	per	Bez	Parkeerbehoefte zonder Dubbelgebruik	opm
Wonen									
woningen midden 91 - 135 m2 GBO	bewoners	525	woningen	1,00	1,3	woning	0,3	525	
	bezoek			0,30		woning		158	
woningen midden centrum 71-90 m2 GBO	bewoners	263	woningen	0,85	1,15	woning	0,3	223	
	bezoek			0,30		woning		79	
woningen klein centrum 51-70 m2 GBO	bewoners	263	woningen	0,70	1	woning	0,3	184	
	bezoek			0,30		woning		79	
Totaal wonen		1.050	woningen					1.247	
Detailhandel / horeca									
Stadsdeel centrum	werknemers	10.200	m2 bvo	0,62	4,1	100 m2 bvo	85%	63	
Stadsdeel centrum	bezoek			3,49		100 m2 bvo		355	
Horeca	werknemers	950	m2 bvo	0,70	7	100 m2 bvo	90%	7	
Horeca	bezoek			6,30				60	
Totaal detailhandel / horeca		11.150	m2 bvo					485	
Kantoor									
kantoor met baliefunctie	werknemers	2.500	m2 bvo	1,24	1,55	100 m2 bvo	20%	31	
	bezoek			0,31		100 m2 bvo		8	
kantoor (zonder baliefunctie)	werknemers	2.500	m2 bvo	1,09	1,15	100 m2 bvo	5%	27	
kantoor (zonder baliefunctie)	bezoek			0,06		100 m2 bvo		1	
Totaal kantoor		5.000	m2 bvo					68	
Onderwijs en sporthal									
basisonderwijs	werknemers	4.000	m2 bvo	0,75	0,75	per leslokaal	0%	30	100 m2 bvo per lokaal
sporthal	werknemers	2.000	m2 bvo	0,06	1,45	100 m2 bvo	96%	1	+ 0,15 per tribuneplaats
sporthal	bezoek			1,39		100 m2 bvo		28	
Totaal onderwijs en sporthal		6.000	m2 bvo					59	
gezondheidscentrum en aanvullende ruimtes voor maatschappelijke voorzieningen en verwante dienstverlening.									
gezondheidscentrum	werknemers	3.000	m2 bvo	0,70	1,55	kamer	55%	35	60m2 bvo per beh.kamer
gezondheidscentrum	bezoek			0,85				26	
sociaal cultureel centrum	werknemers	333	m2 bvo	0,20	2	100 m2 bvo	90%	1	
sociaal cultureel centrum	bezoek			1,80				6	
wijkgebouw	werknemers	333	m2 bvo	0,20	2	100 m2 bvo	90%	1	
wijkgebouw	bezoek			1,80				6	
verenigingsgebouw	werknemers	333	m2 bvo	0,20	2	100 m2 bvo	95%	1	
verenigingsgebouw	bezoek			1,80				6	
Totaal maatschappelijke voorzieningen		4.000	m2 bvo					80	
Totaal parkeren bewoners								932	
Totaal parkeren werknemers								196	
Totaal parkeren bezoekers woningen								315	
Totaal parkeren bezoekers niet-woonfuncties								496	
Totaal								1.939	

Toelichting:

- Gezien de goede bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer en de beoordeling 'stedelijkheidszones t.b.v. parkeernormering' in de Nijmeegse beleidsregels parkeren is uitgegaan van de normeringen zoals die gelden voor het Centrumgebied.
- Voor **wonen** (totaal 1.050 woningen) is uitgaande van de doelgroepen voor HvH voor de parkeerbalans een verdeling gemaakt van 50% 'midden' (91-135 m2 GBO), 25% 'midden centrum' (71-90 m2 GBO) en 25% 'klein centrum' (51-70 m2 bvo).
- Voor **detailhandel** wordt in het functioneel programma uitgegaan van 10.200 m2 bvo.
- Voor **horeca** wordt in het functioneel programma uitgegaan van 950 m2 bvo. Er is uitgegaan van het gemiddelde van de parkeernormen zoals die gelden voor café/bar/cafetaria en voor restaurants.
- Voor de **werklocaties** wordt in het functioneel programma uitgegaan van 5.000 m2 bvo. In deze parkeerbalans is er vanuit gegaan dat dit kantoorwerkgelegenheid betreft, waarvan de helft ook een publieksfunctie (met balie) heeft en de andere helft geen.
- Voor **onderwijs en sporthal/-zaal** wordt in het functioneel programma uitgegaan van een brede school en een sportzaal van 6.000 m2 bvo. Voor de parkeerbalans is uitgegaan van de norm voor een basisschool van 4.000 m2 bvo. De parkeernorm heeft hier betrekking op de parkeerbehoefte van de medewerkers. Omdat in de beleidsregels parkeren wordt uitgegaan van lokalen is hier uitgegaan van 100 m2 bvo per lokaal. De leerlingen zullen lopend/per fiets komen of worden weggebracht (K+R). Voor K+R zal een specifieke maatwerk voorziening moet worden gerealiseerd. Verder is voor de sportvoorziening uitgegaan van de norm voor een sporthal.
- Voor **maatschappelijke voorzieningen en verwante dienstverlening** (o.a. gezondheidscentrum en aanvullende ruimtes) wordt in het functioneel programma voor HvH uitgegaan van 4.000 m2 bvo. Voor de parkeerbalans is uitgegaan van een gezondheidscentrum van 3.000 m2 bvo en 1.000 m2 bvo andere maatschappelijke dienstverlening. Omdat in de beleidsregels parkeren bij 'gezondheidscentrum' wordt gerekend met behandelkamers, is hier uitgegaan van 60m2 bvo per behandelkamer.

3.2 Parkeerbalans auto

Het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen is op basis van het huidige programma gespecificeerd naar de functies en bijbehorende parkeernormen en aanwezigheidspercentages uit de beleidsregels parkeren van de gemeente Nijmegen en is weergegeven in tabel 3.2.

Hieruit blijkt dat de hoogste parkeerdruk valt te verwachten op de koopavond, gevolgd door de zaterdagmiddag. Weliswaar is de parkeerbehoefte bij de functie 'winkel' op de zaterdag hoger dan op de koopavond, bij de andere functies is deze dan lager, waardoor per saldo de parkeerbehoefte op de koopavond bij het huidige programma het hoogste zal zijn.

Bij maximaal dubbelgebruik, dat wil zeggen dat alle parkeerplaatsen altijd voor alle doelgroepen beschikbaar zijn, zal de parkeerbehoefte bij het huidige programma maximaal circa **1.420 plaatsen** bedragen. In de praktijk zal dat niet mogelijk zijn, omdat de functies binnen Hof van Holland niet op directe loopafstand van elkaar zullen liggen. De werk- en winkelfuncties zullen wel geconcentreerd in het centrum komen, de woningen meer geconcentreerd in het Centrum van Hof van Holland, maar niet uitsluitend. Zonder dubbelgebruik, zal de parkeerbehoefte bij het huidige programma circa **1.940 plaatsen** bedragen.

De verwachting is dat de uiteindelijke parkeerbehoefte van Hof van Holland hier tussenin zal liggen. Immers dubbelgebruik zal niet voor alle functies en plaatsen mogelijk zijn. Verder zal het gedetailleerde programma mogelijk op onderdelen afwijken van de in deze parkeerbalans gemaakte functie specificaties.

Tabel 3.2 Parkeerbalans auto Hof van Holland zonder en met dubbelgebruik

Programma Hof van Holland		Parkeerbehoefte zonder Dubbelgebruik	Werkdagochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond
Wonen									
woningen midden 91 - 135 m2 GBO	bewoners	525	263	263	473	420	525	315	420
	bezoek	158	16	32	126	110	0	95	158
woningen midden centrum 71-90 m2 GBO	bewoners	223	112	112	201	179	223	134	179
	bezoek	79	8	16	63	55	0	47	79
woningen klein centrum 51-70 m2 GBO	bewoners	184	92	92	165	147	184	110	147
	bezoek	79	8	16	63	55	0	47	79
Totaal wonen		1.247	497	529	1.091	966	932	748	1.061
Detailhandel / horeca									
Stadsdeelcentrum	werknemers	63	19	38	6	47	0	63	0
Stadsdeelcentrum	bezoek	355	107	213	36	267	0	355	0
Horeca	werknemers	7	2	3	6	6	0	5	7
Horeca	bezoek	60	18	24	54	51	0	45	60
Totaal detailhandel / horeca		485	145	278	102	370	0	468	67
Kantoor									
kantoor met baliefunctie	werknemers	31	31	31	2	23	0	0	0
kantoor met baliefunctie	bezoek	8	8	8	0	6	0	0	0
kantoor (zonder baliefunctie)	werknemers	27	27	27	1	1	0	0	0
kantoor (zonder baliefunctie)	bezoek	1	1	1	0	0	0	0	0
Totaal kantoor		68	68	68	3	31	0	0	0
Onderwijs en sporthal									
basisonderwijs	werknemers	30	30	30	0	0	0	0	0
sporthal	werknemers	1	1	1	1	1	0	1	1
sporthal	bezoek	28	14	14	28	28	0	28	28
Totaal onderwijs en sporthal		59	45	45	29	29	0	29	29
gezondheidscentrum en aanvullende ruimtes voor maatschappelijke voorzieningen en verwante dienstverlening.									
gezondheidscentrum	werknemers	35	35	26	3	3	0	3	3
gezondheidscentrum	bezoek	26	26	19	3	3	0	3	3
sociaal cultureel centrum	werknemers	1	0	0	1	1	0	0	1
sociaal cultureel centrum	bezoek	6	1	2	6	6	0	4	5
wijkgebouw	werknemers	1	0	0	1	1	0	0	1
wijkgebouw	bezoek	6	1	2	6	6	0	4	5
verenigingsgebouw	werknemers	1	0	0	1	1	0	0	1
verenigingsgebouw	bezoek	6	1	2	6	6	0	4	5
Totaal maatschappelijke voorzieningen		80	62	53	26	26	0	18	24
Totaal parkeren bewoners		932	466	466	839	746	932	559	746
Totaal parkeren werknemers		196	145	156	22	84	0	74	13
Totaal parkeren bezoekers woningen		315	32	63	252	221	0	189	315
Totaal parkeren bezoekers niet-woonfuncties		496	175	287	138	384	0	442	106
Totaal		1.939	817	972	1.251	1.422	932	1.263	1.180

3.3 Analyse parkeerbalans auto Hof van Holland

Parkeren in openbare ruimte, op eigen terrein, op maaiveld of in gebouwde voorzieningen

Parkeren is één van de voorwaarden voor een succesvolle ontwikkeling van Hof van Holland. De nieuwe bewoners, werknemers, visite en bezoekers van de functies in het gebied zullen hun auto binnen een redelijke afstand van hun woning, werkplek of andere bestemming moeten kunnen parkeren. Het betekent dat voorzien dient te worden in de parkeerbehoefte van tussen de ruim 1.400 en 1.900 parkeerplaatsen. Bij een gemiddeld oppervlak van 12,5 m² per parkeerkeerplaats resulteert dit in een totaal oppervlak aan parkeerplaatsen van tussen de circa 1,8 en 2,4 hectare (excl. verkeersruimte), oftewel circa 6% tot 8% van het oppervlak van Hof van Holland (totaal 29,4 ha).

In zijn algemeenheid geldt dat, bij meer dubbelgebruik, de totale parkeerbehoefte daalt. Meer dubbelgebruik is mogelijk indien verschillende soorten functies met pieken op verschillende momenten in onderlinge nabijheid zijn gevestigd en de parkeergelegenheid openbaar toegankelijk is.

Voor het parkeren zijn er grofweg 4 mogelijkheden:

- Openbaar: maaiveld (straat of terrein)
- Openbaar: gebouwde parkeervoorzieningen
- Niet openbaar: maaiveld
- Niet openbaar: gebouwde parkeervoorzieningen

Openbaar: maaiveld

In het geval van openbaar parkeren op maaiveld gaat het om parkeren langs de weg of op terreinen die openbaar toegankelijk zijn.



Openbaar: gebouwde parkeervoorzieningen

In het geval van openbaar parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen gaat het om parkeren in garages die openbaar toegankelijk zijn.



Niet openbaar: maaiveld

Indien de plaatsen op maaiveld op eigen terrein worden gerealiseerd gaat het om plaatsen die in principe niet openbaar toegankelijk hoeven te zijn,



Niet openbaar: gebouwde parkeervoorzieningen

Indien de plaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd gaat het om plaatsen die in principe niet openbaar toegankelijk hoeven te zijn.

De vraag is nu hoe te komen tot een juiste mix. Dat wil zeggen 'voldoende' plaatsen conform de Nijmeegse parkeernormen (1) en niet meer dan nodig, middels maximaal dubbelgebruik (2). In het geval van Hof van Holland zullen er in het globale bestemmingsplan algemene regels voor het parkeren in de omgevingsvergunning plichtige (gedetailleerde) plannen worden gegeven.

1. Dit houdt in dat per omgevingsvergunning plichtig plan dient te worden aangegeven hoe voldaan wordt aan de parkeereisen in de actuele Nijmeegse beleidsregels parkeren.

'Een nieuwe planontwikkeling (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de ontwikkelaar ervoor zorg draagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost. Eigen terrein betekent niet per definitie fysiek op eigen terrein. Een parkeervoorziening die ten behoeve van een ontwikkeling is gerealiseerd, maar niet op het terrein van die ontwikkeling ligt, kan ook worden beschouwd als 'eigen terrein'. Dit is bijvoorbeeld het geval als een aantal parkeerplaatsen worden geclusterd op een pleintje dat alleen toegankelijk is voor bewoners, of als een parkeergarage wordt gerealiseerd die bedoeld is als gemeenschappelijke parkeervoorziening voor meerdere functies'

2. Dit houdt verder in dat per omgevingsvergunning plichtig plan gekeken moet worden hoe besparingen middels dubbelgebruik te realiseren zijn door concentratie van een mix van functies gelegen op acceptabele loopafstand van collectief te gebruiken openbare parkeerplaatsen. Daarbij zullen de afstanden uit de Nijmeegse beleidsregels parkeren zie tabel 3.3) als uitgangspunt dienen.

Tabel 3.3 Acceptable loopafstanden per functie Nijmegen

Functie	Centrum	Schil/overloop- gebied & Rest bebouwde kom
Wonen	400 meter	100 meter
Winkelen	600 meter	400 meter
Werken	750 meter	500 meter
Onderwijs	400 meter	100 meter
Gezondheidszorg	150 meter	100 meter
Horeca	600 meter	250 meter
Sociaal culturele voorzieninge	600 meter	400 meter
Sport en ontspanning	600 meter	250 meter
Overig	600 meter	400 meter

In de plannen voor Hof van Holland wordt uitgegaan van concentratie van woon-, werk- en winkelveorzieningen in het centrale deel (Hart van Waalsprong, zie bijlage 1) met een hoge dichtheid aan wonen. Indien het hele plan gelijktijdig zou worden gerealiseerd zou één gebouwde collectieve voorziening een mogelijkheid zijn. Het gaat echter om een gefaseerde ontwikkeling van deelplannen, waarvan de exacte inhoud per deelplan de komende jaren zal worden ingevuld.

- Per deelplan zal bepaald moeten worden of middels openbare of niet openbare parkeerplaatsen in de parkeerbehoefte wordt voorzien en of dit gebouwd- of maaiveldparkeren zal betreffen. Deze keuze is afhankelijk van de financiële en stedenbouwkundige randvoorwaarden en mogelijkheden.

3.4 Hart Waalsprong: woon-, winkel-, maatschappelijke- en werkfuncties

In het functioneel programma wordt uitgegaan van uiteindelijk 10.200 m² bvo detailhandel en 950 m² bvo horeca, waarvan in een eerste fase de helft ca. 5.225 m² bvo wordt gerealiseerd. Daarnaast wordt voorzien in 4.000 m² bvo voor maatschappelijke voorzieningen en 5.000 m² bvo voor kantoorfuncties. Dit zal samen met een deel van de woningen voor Hof van Holland worden gerealiseerd in het Hart van de Waalsprong.

Naar verwachting zal het winkelcentrum vooral bezoekers trekken woonachtig in de Waalsprong zelf en dus binnen een afstand van circa 2 kilometer woonachtig zijn, oftewel op een fietsafstand van minder dan 10 minuten. De verwachting is dat dit ook zal gelden voor een groot deel van de bezoekers van de maatschappelijke voorzieningen en de werkfuncties. Een hoog fietsgebruik onder de bezoekers van de toekomstige functies in het hart van de Waalsprong lijkt derhalve te verwachten. Maar ook voor een belangrijk deel van de toekomstige medewerkers zal de bereikbaarheid per fiets, maar ook per openbaar vervoer (o.a. station Lent) goed zijn.

Parkeervoorzieningen

Desalniettemin zal ook een deel van de bezoekers en medewerkers per auto reizen en hier op een redelijke afstand moeten kunnen parkeren. Goede en voldoende parkeervoorzieningen op een acceptabele loopafstand (zie tabel 3.3) zijn hiervoor nodig.

Omdat de parkeerbehoefte van de hier te realiseren functies (wonen, werken, voorzieningen, recreatie) elkaar deels zal overlappen, betekent het mogelijk maken van dubbelgebruik dat minder parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd dan indien elke functie in de eigen parkeerbehoefte voorziet. In het Hart van de Waalsprong bedraagt de parkeerbehoefte conform de parkeerbalans in deze notitie bij maximaal dubbelgebruik circa 800 plaatsen en zonder dubbelgebruik circa 1.100 plaatsen.

Om maximaal dubbelgebruik mogelijk te maken dienen de plaatsen openbaar toegankelijk te zijn. Dit kan door de plaatsen op één of meerdere openbare parkeerlocaties geconcentreerd op maaiveld, dan wel in een gebouwde parkeervoorziening te realiseren. Bij maaiveld parkeren kan flexibeler worden aangesloten bij de gefaseerde ontwikkeling en realisatie van de verschillende omgevingsvergunning plichtige plannen in Hof van Holland.

Parkeergarages (boven- of ondergronds) worden toegepast als er voor parkeren op maaiveld onvoldoende ruimte is en eventueel andere stedenbouwkundige randvoorwaarden. Dat is bij de aanvang van de ontwikkeling van Hof van Holland niet het geval. Ook is de exacte invulling van de deelplannen en de functies (en bijbehorende parkeerbehoefte) die hier gerealiseerd gaan worden, alsmede de fasering van de realisatie van de deelplannen in dit stadium nog niet bekend.

Geadviseerd wordt daarom om voor de functies in het Hart van de Waalsprong te starten met parkeren op maaiveld op P-terrein(-en) op korte loopafstand van de bestemmingen in het Hart van de Waalsprong en goed ontsloten vanaf de Graaf Alardsingel.

In een 2^e fase van de ontwikkeling van het hart van de Waalsprong kan dan worden bekeken of voor het parkeren een gebouwde parkeervoorziening wenselijk en haalbaar is. Bij de keuze van de maaiveld parkeerlocaties voor het hart van de Waalsprong dient deze optie (het eventueel in een 2^e fase vervangen van maaiveldparkeerplaatsen door plaatsen in een parkeergarage), te worden meegewogen.

3.5 Rest Hof van Holland: wonen, onderwijs, sporthal

Zoals net is toegelicht stellen we voor om in het Hart van de Waalsprong in eerste instantie uit te gaan van parkeren in openbare parkeervoorzieningen op maaiveld met de optie dit in een latere fase om te zetten in gebouwde openbare parkeervoorzieningen.

Dubbelgebruik van de woon- en de onderwijs-/sporthalfunctie lijkt slechts beperkt mogelijk, immers de sporthal zal ook 's avonds en in het weekend functioneren. In die periode is ook de parkeerbehoefte voor het wonen hoog. Geadviseerd wordt derhalve het parkeren voor de onderwijs/sporthal functie (totaal circa 45 plaatsen) binnen het plan voor deze functie op te lossen, evenals het Kiss en Ride parkeren voor de onderwijsfunctie.

Voor het wonen (aannee parkeerbalans 630 woningen in rest Hof van Holland) zijn uitgaande van de Nijmeegse parkeernomen zonder dubbelgebruik circa 571 plaatsen nodig voor de bewoners en circa 189 plaatsen voor visite, totaal gaat het om 760 plaatsen. Met dubbelgebruik gaat het totaal om 665 plaatsen. Voor het parkeren van visite geldt dat hiervoor (voldoende) openbare parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. De plaatsen voor het bewoners parkeren hoeven niet openbaar te zijn.

Ecorys adviseert om het bewonersparkeren, op eigen terrein te realiseren. Voor het bezoekers (visite) parkeren dienen dan voldoende openbare plaatsen (=0,3 plaatsen per woning) op loopafstand te worden gerealiseerd.

3.6 Indicatie verkeers- en parkeerontwikkeling (piekbelasting infrastructuur)

Uitgaande van het functioneel programma en de verkeersgeneratie cijfers van CROW betekent dit maximaal 6.600 aankomsten en vertrekken per etmaal en uitgaande van maximaal 10% daarvan in het drukste (spits-) uur, maximaal 660 aankomsten en vertrekken per uur.

Tabel 3.4 Verkeersgeneratie Hof van Holland

Programma Hof van Holland	CROW verkeersgeneratiecijfer		HVH verkeersgeneratie etmaal		HVH vertrekken + aankomsten spitsuur	
	min	max	min	max	min	max
Wonen						
woningen midden 91 - 135 m2 GBO	2,9	3,7	1523	1943	152	194
woningen midden centrum 71-90 m2 GBO	0,8	1,6	210	420	21	42
woningen klein centrum 51-70 m2 GBO	1,5	1,5	394	394	39	39
Totaal wonen			2.126	2.756	213	276
Detailhandel / horeca						
Stadsdeelcentrum	19,9	26,6	2030	2713	203	271
Horeca	4,0	6,0	38	57	4	6
Totaal detailhandel / horeca			2.068	2.770	207	277
Werklocaties						
kantoor met baliefunctie	4,2	6,6	105	165	11	17
kantoor (zonder baliefunctie)	2,1	3,8	53	95	5	10
Totaal werklocaties			158	260	16	26
Onderwijs en sporthal						
basisonderwijs	0,5	1,0	20	40	2	4
sporthal	4,2	6,0	84	120	8	12
Totaal onderwijs en sporthal			104	160	10	16
gezondheidscentrum en aanvullende ruimtes voor maatschappelijke voorzieningen en verwante dienstverlening.						
gezondheidscentrum	8,2	12,4	410	620	41	62
sociaal cultureel centrum	4,2	6,0	14	20	1	2
wijkgebouw	4,2	6,0	14	20	1	2
verenigingsgebouw	4,2	6,0	14	20	1	2
Totaal maatschappelijke voorzieningen			452	680	45	68
Totaal			4.908	6.626	491	663

De huidige voorziene interne ontsluitingen zijn voldoende om deze intensiteiten te verwerken. Om te bepalen of dit ook geldt voor de aansluitingen op de Graaf Alardsingel kan gekeken worden naar het Verkeersmodel Waalsprong 2015-2016, waarin de hele ontwikkeling van de Waalsprong en het verkeerskundige effect op deze routes worden beschouwd.

3.7 Parkeerdruk in het gebied

Indien er voldaan wordt aan de parkeernormen uit de Nijmeegse beleidsregels parkeren, moet dat voldoende zijn om in de parkeerbehoefte van de geplande functies in Hof van Holland te voorzien.

De volgende ontwikkelingen kunnen leiden tot een andere parkeerbehoefte dan in deze balans voorzien:

1. Hoger autobezit bewoners:

Uitgegaan wordt van woningen voor starters, senioren, zorgbehoevenden, studenten en gezinnen. Het zal afhangen van de daadwerkelijke te realiseren mix van woningtypen en toekomstige bewoners wat de uiteindelijke parkeerbehoefte zal zijn. In de omgevingsvergunning plichtige plannen zullen de parkeernormen voor de werkelijk te realiseren woningtypen worden gehanteerd.

2. Andere invulling van de niet-woon functies dan hier voorzien:

Er zijn voor deze balans aannames gedaan wat betreft de gedetailleerde functies die binnen de hoofdfuncties van het huidige programma gerealiseerd gaan worden. Bij sterke afwijkingen hiervan zal ook de parkeerbehoefte en het aantal te realiseren parkeerplaatsen anders uitvallen.

Toepassing van de Nijmeegse parkeernormen bij de uitwerking van de omgevingsvergunning plichtige plannen moet er zorg voor dragen dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

De volgende ontwikkelingen kunnen leiden tot een hogere parkeerbehoefte dan in deze balans, maar ook in de nog uit te werken omgevingsvergunning plichtige plannen voorzien, waardoor na realisatie aanvullende maatregelen, bijvoorbeeld parkeerregulering, noodzakelijk kunnen zijn:

1. Hoger autogebruik bezoekers:

Ondanks de verwachting van een hoog fiets- en OV gebruik bij bezoek aan de functies in Hof van Holland kan het aantal auto gebruikende bezoekers hoger uitkomen dan hier verwacht.

2. Overloop vanuit gebieden grenzend aan Hof van Holland of centrum Nijmegen:

Door de goede bereikbaarheid per fiets of lopen vanuit de aangrenzende gebieden in Lent of het centrum van Nijmegen (OV en fiets) kan het Hart van Waalsprong een aantrekkelijke locatie worden om gratis (lang) te parkeren.

3. Gebruik als P+R locatie

De ligging nabij station Nijmegen Lent, maakt dit ook een aantrekkelijke locatie voor degenen die het eerste of laatste deel van hun verplaatsing vanaf dit station reizen en hun auto gratis in de omgeving van dit station (in HvH) kunnen parkeren.

Mocht de parkeerbehoefte door één of meer van deze drie ontwikkelingen onverwacht hoger uitvallen en tot structurele parkeeroverlast leiden in Hof van Holland zelf en/of in de aangrenzende woonwijken, dan is gereguleerd parkeren een mogelijkheid om parkeervraag en -aanbod in evenwicht te brengen. Ongewenst (lang) parkeren (d.w.z. overloop en P+R parkeren) wordt hiermee effectief gereduceerd; bezoekers worden hiermee gestimuleerd per fiets of OV te reizen. Bij een besluit over invoeren van parkeerregulering geldt in de gemeente Nijmegen³ overigens dat een meerderheid van de bewoners in een buurt hier voor moet zijn.

³ bijlage 6 Spelregels invoering betaald parkeren, van de door de Raad vastgestelde Parkeernota Nijmegen 2013-2017

4 Parkeerbalans fiets Hof van Holland

4.1 Inleiding

De gemeente Nijmegen heeft in haar beleidsregels parkeren ook normen voor het fietsparkeren opgenomen, waarmee bij nieuwe planontwikkelingen rekening moet worden gehouden. Uitgangspunt waren hierbij de door het CROW opgestelde richtlijnen voor fietsparkeren bij verschillende functies. De gemeente Nijmegen heeft het gemiddelde van de bandbreedte gebruikt als norm. Er volgt nog een verdere verkenning naar de toepassing van de fietsparkeernormen en hoe de gemeente Nijmegen deze ruimtelijk wil inpassen in de verschillende schillen.

De fietsparkeernormen en de resulterende fietsparkeerbehoefte is weergegeven in tabel 4.1

Tabel 4.1 Parkeerbalans fiets Hof van Holland

Programma Hof van Holland	Totaal		fiets P norm	per	opm	Aantal fiets pp
Wonen						
woningen midden 91 - 135 m2 GBO	525	woningen		woning	conform	
woningen midden centrum 71-90 m2 GBO	263	woningen		woning	Rijksbouwbesluit	
woningen klein centrum 51-70 m2 GBO	263	woningen		woning	artikel 4.31.	
Totaal wonen	1.050	woningen				
Detailhandel / horeca						
Winkelcentrum	10.200	m2 bvo	2,7	100 m2 bvo		275
Horeca	950	m2 bvo	18	100 m2 bvo		171
Totaal detailhandel / horeca	11.150	m2 bvo				275
Werklocaties						
kantoor personeel	5.000	m2 bvo	1,7	per 100 m2 bvo		85
kantoor bezoek	15	balies	6	per balie		90
Totaal werklocaties						175
Onderwijs						
basisonderwijs, leerlingen	4.000	m2 bvo	6,2	per 10 leerlingen; 3,5 m2 bvo per leerling		709
basisonderwijs, personeel			0,4	per 10 leerlingen; 3,5 m2 bvo per leerling		46
sporthal	2.000	m2 bvo	2,5	100 m2 bvo		50
Totaal onderwijs	6.000	m2 bvo				759
gezondheidscentrum en aanvullende ruimtes voor maatschappelijke voorzieningen en verwante dienstverlening.						
gezondheidscentrum personeel	4.000	m2 bvo	0,4	per 100 m2 bvo		16
gezondheidscentrum bezoek			1,3	per 100 m2 bvo		52
Totaal maatschappelijke voorzieningen	4.000	m2 bvo				68
Totaal fiets parkeren						1.277

Uit deze tabel blijkt dat voor de niet-woonfuncties een stallingsbehoefte is van bijna 1.300 fietsparkeerplaatsen, waarvan ruim de helft bij de onderwijs/sporthalfunctie.

Voor fietsparkeren bij nieuwbouwwoningen zijn de normen in het Rijksbouwbesluit artikel 4.31 met minimale kaders voor het realiseren van fietsbergingen bij woningen het uitgangspunt.

4.2 Analyse parkeerbalans fiets Hof van Holland

De vraag is hoe om te gaan met de fietsparkeervoorzieningen.

Niet woonfuncties

Voor de niet-woonfuncties geldt als uitgangspunt de beleidsregels parkeren 2016. Per omgevingsvergunning plichtig plan zal moeten worden aangegeven op welke wijze in elk geval aan de norm in die nota wordt voldaan. In de parkeerbalans gaat het om circa 1.300 fietsparkeerplaatsen voor de niet-woonfuncties, waarvan circa de helft in het Hart van de Waalsprong en de helft bij de onderwijs-/sporthal functie die elders in Hof van Holland wordt gerealiseerd.

Uitgangspunt is dat er voldoende stallingsplaatsen zo dicht mogelijk bij de ingang van de functies worden gerealiseerd. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de toenemende diversiteit aan fietsen: bakfiets, de fiets-met-kratje-voor-op of met-kinderzitje en ook van de e-fiets. Het gebruik van deze typen fietsen neemt toe en er zal daarom aandacht besteed moeten worden aan de vraag hoe deze groep fietsers goed gefaciliteerd kan worden.

Er dient in elke geval gebruik gemaakt te worden van fietsparkeersystemen die zijn voorzien van het Fietsparkeurmerk⁴. Fietsenrekken die voorzien zijn van het Fietsparkeurmerk hebben bewezen te voldoen aan een aantal vastgelegde criteria op het gebied van comfort en veiligheid.

Indien de fietsparkeervraag incidenteel hoger is dan de capaciteit in de rekken kan middels parkeervakken ook in dergelijke situaties toch een ordelijke openbare ruimte worden gehandhaafd.

Woonfuncties

Voor woonfuncties geldt het Rijksbouwbesluit waarbij een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² gerealiseerd moet worden.

Voor woningen van minimaal 50 m² GBO wordt hierin uitgegaan van niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.

Deze ruimte kan, afhankelijk van de wijze waarop deze gerealiseerd wordt ook voor het stallen van de fiets worden benut. De vraag of dat daadwerkelijk gebeurt, hangt af van hoe en waar deze ruimte wordt gerealiseerd. Indien deze snel en direct toegankelijk is vanaf zowel de woning als de aanrijroute, zal deze ook conform de verwachting voor het bewoners fietsparkeren worden benut. Indien dat niet het geval is, zullen ook bewoners de fiets (deels) op straat parkeren. Indien hier geen stallingsvoorzieningen voor zijn, zal dit al snel tot niet wenselijke situaties leiden, zoals bekend uit veel oudere woonbuurten, met onvoldoende stalingsruimte op straat en als gevolg fietsen die her en der tegen gevels worden geparkeerd.

In de openbare ruimte zal derhalve voorzien moeten worden in voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets; in elk geval voor de visite, maar - afhankelijk van de gerealiseerde afgesloten stallingsmogelijkheden bij de woning - ook voor (een deel van) de bewoners.

In het *Hart van de Waalsprong* kan voor het bewoners parkeren worden ingezet op een buurtstalling en/of fietstrommels voor de bewoners en voldoende fietsklemmen voor visite en een deel van de bewonersfietsen.

In de *rest van Hof van Holland* dienen de bouwplannen m.b.t. de eigen bergruimte goed getoetst te worden op het aspect bereikbaarheid en toegankelijkheid vanaf de woning en de aanrijroute.

Voor visite dienen hier voldoende openbare stallingsmogelijkheid nabij de woningen te worden gerealiseerd die voldoen aan het Fietsparkeurmerk.

⁴ <http://www.fietsparkeur.nl/>

5 Samenvatting en conclusies

De stadsbuurt Hof van Holland moet een aantrekkelijk gebied worden voor diverse leefstijlen en daarmee aantrekkelijk voor een mix van culturen, leeftijden en inkomens. Het krijgt een relatief hoge woningdichtheid, waarbij huur en koop elkaar afwisselen. Hof van Holland zal in circa tien jaar gefaseerd tot ontwikkeling worden gebracht. Deze zal starten in 2017-2018 en loopt naar verwachting door tot 2028.

Tabel 5.1 programma Hof van Holland

Functie	aantal	eenheid
Woningen	1.050	woningen
Winkels	10.200	m2 bvo
Horeca	950	m2 bvo
(commerciële) maatschappelijke voorzieningen	4.000	m2 bvo
Onderwijs (brede school) en sportzaal/-hal	6.000	m2 bvo
Kantoor	5.000	m2 bvo

Voor het bestemmingsplan van Hof van Holland is een parkeerbalans voor de auto en fiets opgesteld.

Parkeerbalans auto

Om een goede indruk van de totale parkeerbehoefte te kunnen krijgen, zijn de in tabel 5.1 genoemde functies en volumes – indicatief – gespecificeerd naar de functies en gehanteerde eenheden in de beleidsregels parkeren van de gemeente Nijmegen. Toepassing van de deze parkeernormen laat zien dat zonder dubbelgebruik de parkeerbehoefte bij het huidige programma circa 1.940 plaatsen zal bedragen. Bij maximaal dubbelgebruik, dat wil zeggen dat alle parkeerplaatsen altijd voor alle doelgroepen beschikbaar zijn, zal de parkeerbehoefte bij het huidige programma maximaal circa 1.420 plaatsen bedragen. De verwachting is dat de uiteindelijke parkeerbehoefte van Hof van Holland hier tussenin zal liggen. Immers zal dubbelgebruik niet voor alle functies en plaatsen mogelijk zijn. Verder zal het gedetailleerde programma mogelijk op onderdelen afwijken van de in deze parkeerbalans gemaakte specificaties.

Tabel 5.2 Parkeerbalans auto Hof van Holland zonder en met dubbelgebruik

	Parkeerbehoefte zonder Dubbelgebruik	Werkdagochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Totaal parkeren bewoners	932	466	466	839	746	932	559	746	652
Totaal parkeren werknemers	196	145	156	22	84	0	74	13	8
Totaal parkeren bezoekers woningen	315	32	63	252	221	0	189	315	221
Totaal parkeren bezoekers niet-woonfuncties	496	175	287	138	384	0	442	106	55
Totaal	1.939	817	972	1.251	1.422	932	1.263	1.180	936

De vraag is nu hoe te komen tot een juiste mix aan parkeervoorzieningen. Dat wil zeggen 'voldoende' plaatsen conform de Nijmeegse parkeernormen (1) en niet meer dan nodig, middels maximaal dubbelgebruik (2):

- Per omgevingsvergunning plichtig plan dient te worden aangegeven hoe voldaan wordt aan de parkeereisen in de actuele Nijmeegse beleidsregels parkeren. Toepassing van de deze normen zal er toe moeten leiden dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, afgestemd op de specifieke functies die hier daadwerkelijk worden gerealiseerd. Er wordt dan voldaan aan de parkeerbehoefte en er valt dan geen overloop naar naastgelegen buurten te verwachten.
- Per omgevingsvergunning plichtig plan moet gekeken worden hoe besparingen middels dubbelgebruik te realiseren zijn door concentratie van een mix van functies gelegen op acceptabele loopafstand van collectief te gebruiken openbare parkeerplaatsen.
- Geadviseerd wordt om voor de functies in het Hart van de Waalsprong te starten met parkeren op maaiveld op P-terrein(-en) op korte loopafstand van de bestemmingen in het Hart van de Waalsprong en goed ontsloten vanaf de Graaf Alardsingel. In een 2e fase van de ontwikkeling van het hart van de Waalsprong kan dan worden bekeken of voor het parkeren een gebouwde parkeervoorziening wenselijk en haalbaar is. Bij de keuze van de maaiveld parkeerlocaties voor het hart van de Waalsprong dient deze optie (het eventueel in een 2e fase vervangen van maaiveldparkeerplaatsen door plaatsen in een parkeergarage), te worden meegewogen.
- In de rest van Hof van Holland lijkt dubbelgebruik van de woon- en de onderwijs-/sporthalfunctie slechts beperkt mogelijk. Immers zal de sporthal ook 's avonds en in het weekend functioneren. In die periode is ook de parkeerbehoefte voor het wonen hoog. Geadviseerd wordt derhalve het parkeren voor de onderwijs/sporthal functie (totaal circa 45 plaatsen) binnen het plan voor deze functie op te lossen, evenals het Kiss en Ride parkeren voor de onderwijsfunctie. Ecorys adviseert om in de rest van Hof van Holland het bewonersparkeren op eigen terrein te realiseren. Voor het bezoekers (visite) parkeren dienen hier dan voldoende openbare plaatsen (=0,3 plaatsen per woning) op loopafstand te worden gerealiseerd.

Autoverkeer

Uitgaande van het functioneel programma van Hof van Holland en de verkeersgeneratie cijfers van CROW betekent dit maximaal 6.600 aankomsten en vertrekken per etmaal en uitgaande van maximaal 10% daarvan in het drukste (spits-) uur, maximaal 660 aankomsten en vertrekken per uur. De huidige voorziene interne ontsluitingen zijn voldoende om deze intensiteiten te verwerken. Om te bepalen of dit ook geldt voor de aansluitingen op de Graaf Alardsingel kan gekeken worden naar het Verkeersmodel Waalsprong 2015-2016, waarin de hele ontwikkeling van de Waalsprong en het verkeerskundige effect op deze routes worden beschouwd. .

Fietsparkeren

In de beleidsregels parkeren 2016 zijn ook normen voor de fiets opgenomen. Toepassing van deze normen laat zien dat er voor de niet-woonfuncties een stallingsbehoefte is van bijna 1.300 fietsparkeerplaatsen, waarvan ruim de helft bij de onderwijs/sporthalfunctie.

Voor fietsparkeren bij nieuwbouwwoningen zijn de normen in het Rijksbouwbesluit artikel 4.31 met minimale kaders voor het realiseren van fietsbergingen bij woningen het uitgangspunt.

Fietsparkeren niet woonfuncties

Toepassing van de fietsparkeernormen van de gemeente Nijmegen betekent circa 1.300 fietsparkeerplaatsen voor de niet-woonfuncties, waarvan circa de helft in het Hart van de Waalsprong en de helft bij de onderwijs-/sporthal functie die elders in Hof van Holland wordt gerealiseerd.

Uitgangspunt is dat de stallingsplaatsen zo dicht mogelijk bij de ingang van de functies worden gerealiseerd. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de toenemende diversiteit aan fietsen: bakfiets, de fiets-met-kratje-voor-op of met-kinderzitje en ook van de e-fiets.

Er dient in elk geval gebruik gemaakt te worden van fietsparkeersystemen die zijn voorzien van het Fietsparkeurmerk⁵. Fietsenrekken die voorzien zijn van het Fietsparkeurmerk hebben bewezen te voldoen aan een aantal vastgelegde criteria op het gebied van comfort en veiligheid.

Indien de fietsparkeervraag incidenteel hoger is dan de capaciteit in de rekken kan middels parkeervakken ook in dergelijke situaties toch een ordelijke openbare ruimte worden gehandhaafd.

Fietsparkeren woonfuncties

Voor woonfuncties geldt het Rijksbouwbesluit waarbij per woning een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² gerealiseerd moet worden.

De vraag of deze ruimte daadwerkelijk voor het stallen van fietsen wordt gebruikt, hangt af van hoe en waar deze ruimte wordt gerealiseerd. Indien deze niet goed toegankelijk zijn, zullen ook bewoners de fiets (deels) op straat parkeren, zoals bekend uit veel oudere woonbuurten.

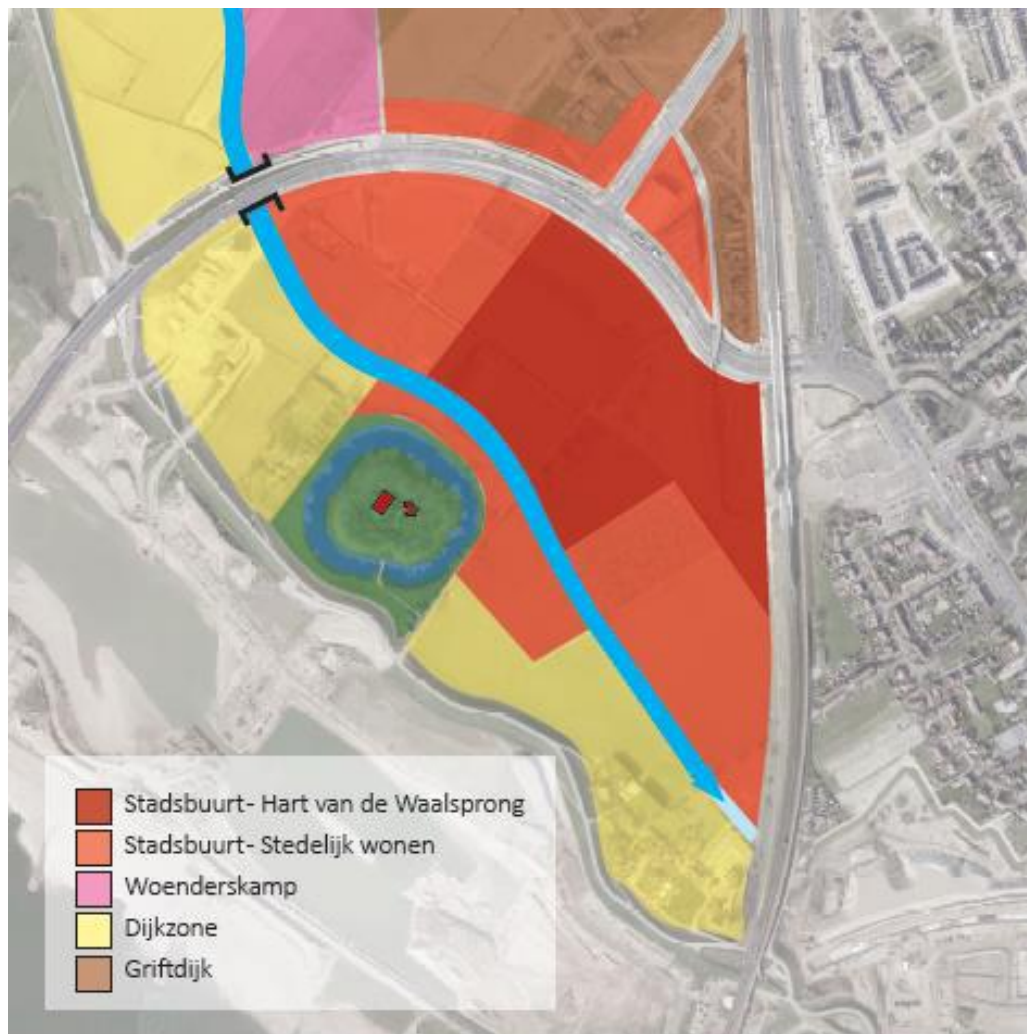
In de openbare ruimte zal derhalve voorzien moeten worden in voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets; in elk geval voor de visite, maar - afhankelijk van de gerealiseerde afgesloten stallingsmogelijkheden bij de woning - ook voor (een deel van) de bewoners.

In het *Hart van de Waalsprong* kan voor het bewoners parkeren worden ingezet op een buurtstalling en/of fietstrommels voor de bewoners en voldoende fietsklemmen voor visite en een deel van de bewonersfietsen.

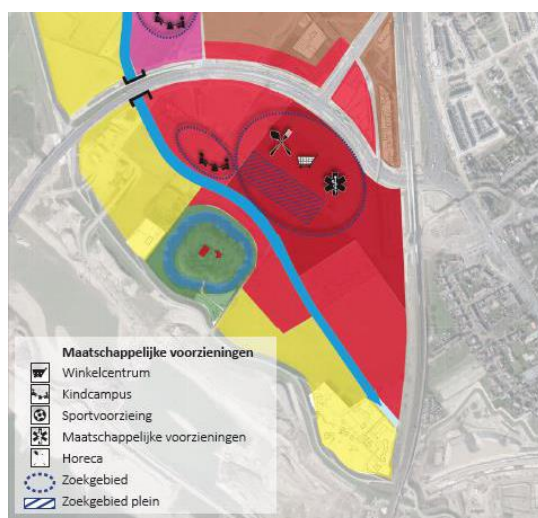
In de *rest van Hof van Holland* dienen de bouwplannen m.b.t. de eigen bergruimte getoetst te worden op het aspect bereikbaarheid en toegankelijkheid vanaf de woning en de aanrijroute. Voor visite dienen hier voldoende openbare stallingsmogelijkheid nabij de woningen te worden gerealiseerd die voldoen aan het Fietsparkeurmerk.

⁵ <http://www.fietsparkeur.nl/>

Bijlage 1 kaarten⁶

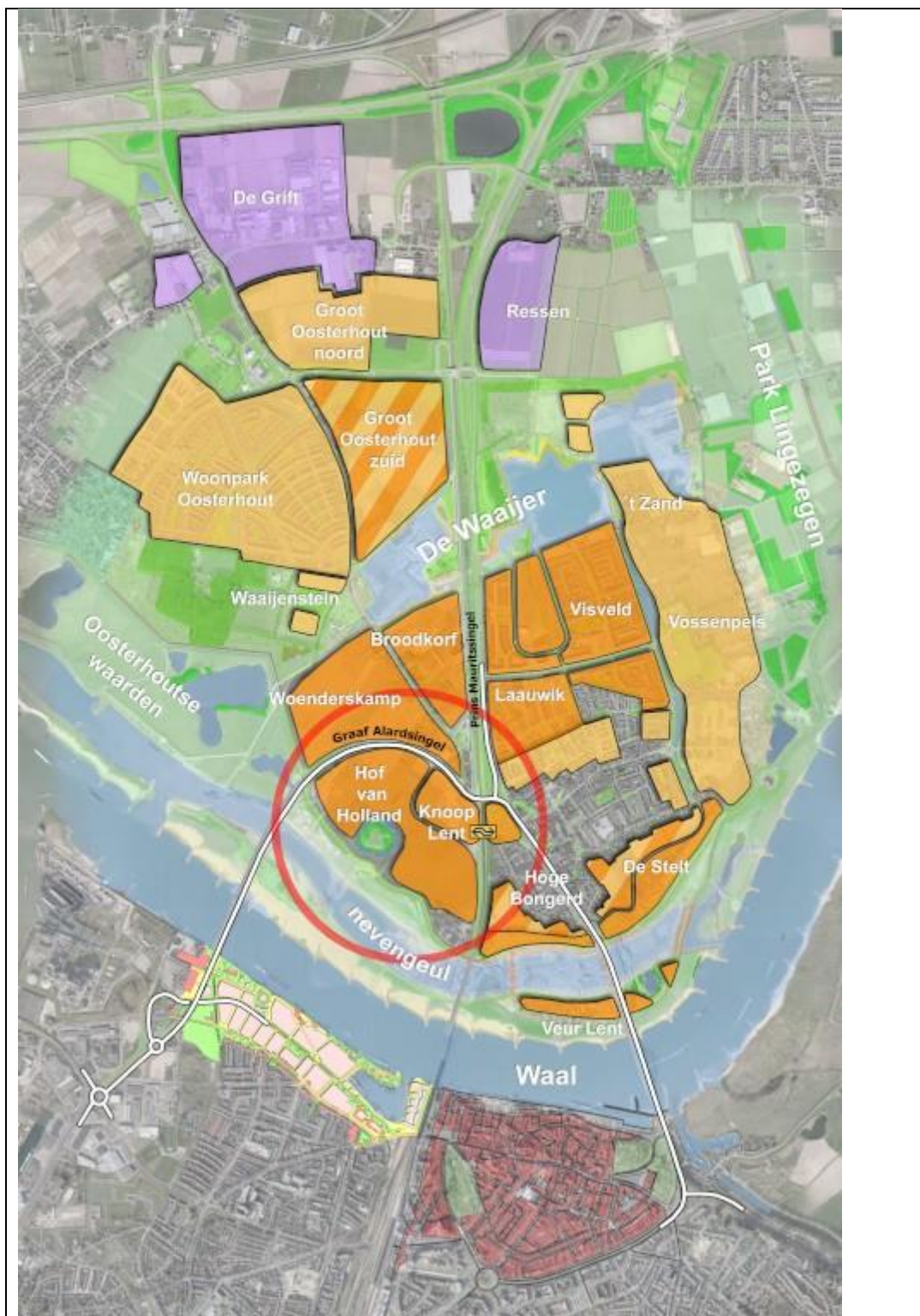


Figuur 1 Beleidskader stedelijke dichtheid



Figuur 2 Voorzieningen (10.200 m2 bvo winkels; 15.950 m2 bvo overig)

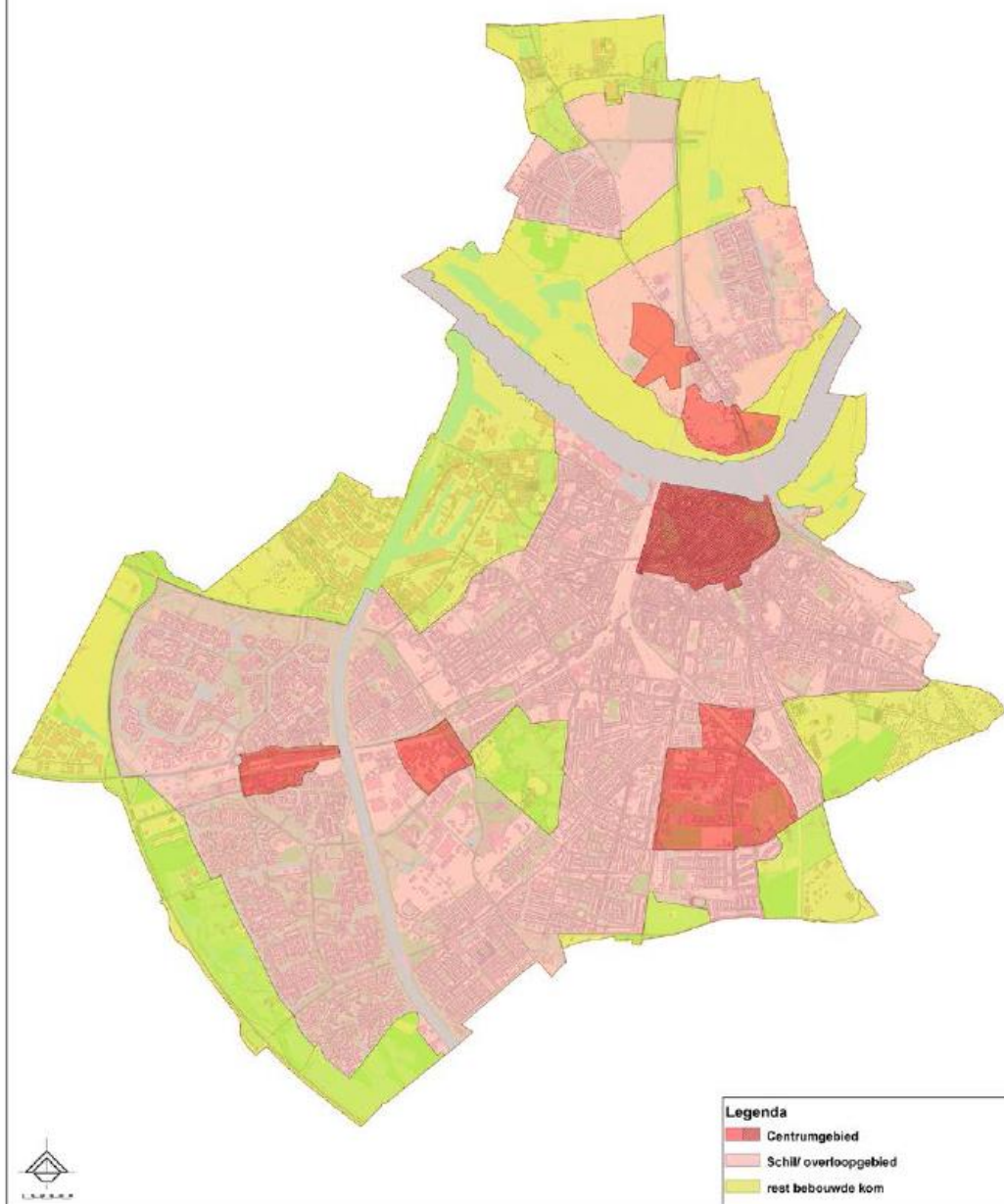
⁶ Ambitiedocument - Hof van Holland, Broodkorf en Woenderskamp, Nijmegen, maart 2016



Figuur 3 De waalsprong

Stedelijkheidszones tbv parkeernormering Nijmegen

december 2015



Figuur 4 Stedelijkheidszones tbv parkeernormering



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas