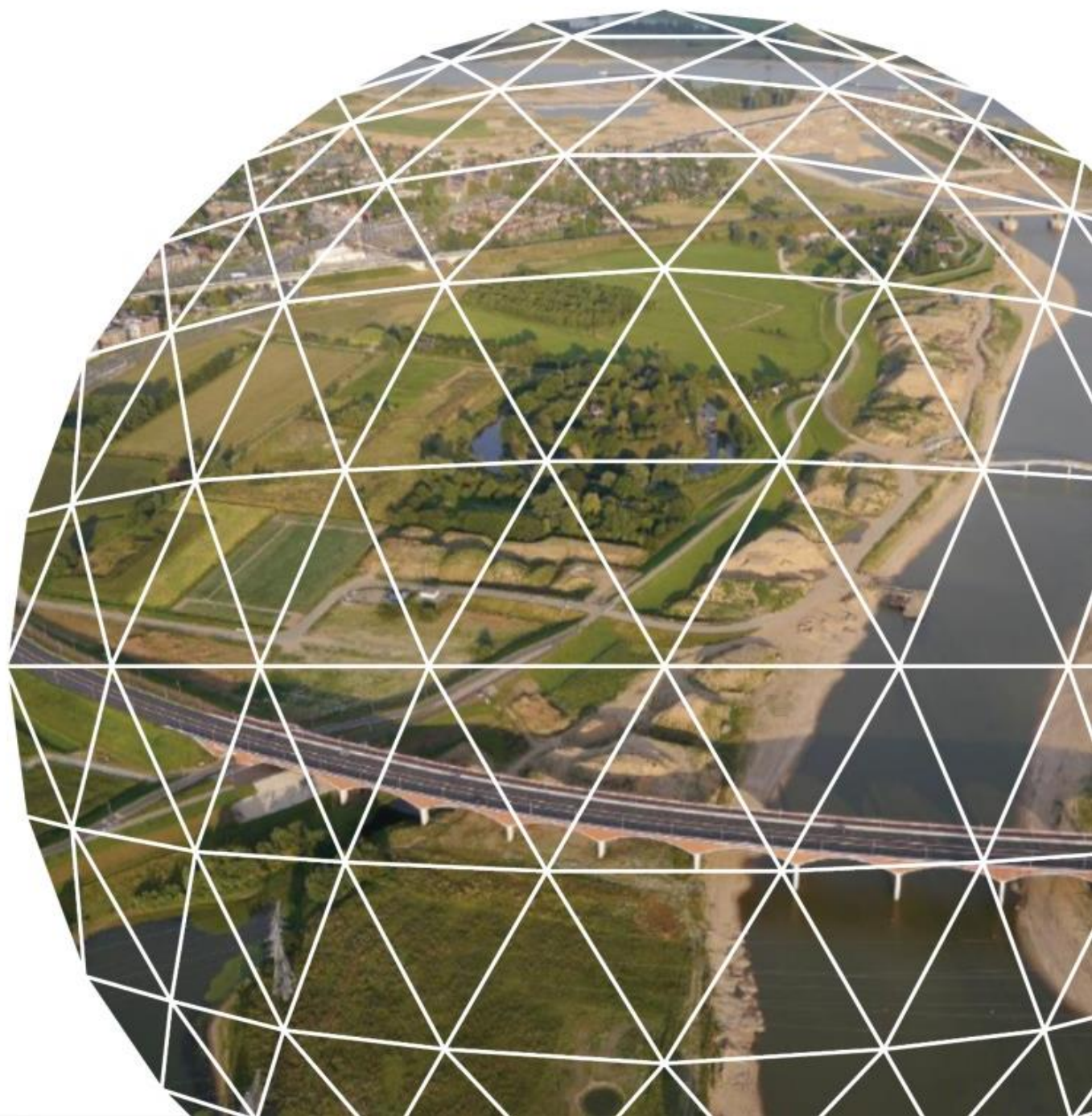




Parkeerbalans Woenderskamp

Opdrachtgever: Gemeente Nijmegen
Rotterdam, 5 december 2016



Parkeerbalans Woenderskamp

Opdrachtgever: Gemeente Nijmegen

Arvid Toes
Rob Jeurig

Rotterdam, 5 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 Woenderskamp	5
2.1	Ligging en programma	5
2.2	Verkeer	6
2.3	Auto parkeren	6
2.4	Fietsparkeren	7
3	Parkeerbalans auto Woenderskamp	8
3.1	Autoparkeernormen Programma Woenderskamp	8
3.2	Parkeerbalans auto	9
3.3	Analyse parkeerbalans auto Woenderskamp	10
3.4	Indicatie verkeers- en parkeerontwikkeling (piekbelasting infrastructuur)	12
3.5	Parkeerdruk in het gebied	13
4	Parkeerbalans fiets Woenderskamp	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Analyse parkeerbalans fiets Woenderskamp	14
5	Samenvatting en conclusies	16
	Bijlage 1 kaarten	19

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 Woenderskamp. 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 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 en mogelijke effecten daarbuiten.

2 Plangebied Woenderskamp

2.1 Ligging en programma

Onderdeel van de ontwikkeling van de Waalsprong is het gebied Woenderskamp. Woenderskamp ligt ten westen van de Grifdijk Noord, ten Noorden van de Graaf Alardsingel en ten Oosten/Zuiden van de te realiseren Watersingel. Op dit moment wordt voor dit gebied een bestemmingsplan gemaakt; later volgen de resterende delen. Van de genoemde 12.500 woningen in de gehele Waalsprong worden er 510 woningen gerealiseerd in het plangebied. Tevens is er ruimte voor circa 6.000 m² voor een school en sporthal. De realisatie van enkele wijkgebonden horecavoorzieningen (bijvoorbeeld een cafetaria e.d.) behoort tot de mogelijkheden. Ook is dienstverlening (bijv. een wasserette mogelijk ter plaatse van enkele hoogteaccenten binnen het plangebied..



Figuur 2.1 bestemmingsplangebied Woenderskamp

Woenderskamp zal een woonwijk worden met een meer traditionele uitstraling. Het richt zich op doelgroepen die zoeken naar een woonomgeving waar solidariteit, privacy en groene kindvriendelijke plekken typerend zijn. Deze doelgroep is voornamelijk op zoek naar eengezinswoningen zoals rijwoningen of tweekappers met voldoende ruimte voor gezinsuitbreiding. Woenderskamp zal gefaseerd tot ontwikkeling worden gebracht. Deze zal starten in 2017-2018.

Eén van de uitgangspunten voor de ontwikkeling van Woenderskamp is dat er flexibel moet kunnen worden ingespeeld op veranderingen in de markt vraag. 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.

Wonen: In het huidige programma wordt uitgegaan van 510 vrijstaande en rijwoningen. De exacte verdeling in typen woningen, zal pas na de concrete uitwerking van de verschillende deelplannen bekend zijn.

Winkels/horeca: Om de ambitie van het creëren van een hart van de Waalsprong vorm te geven wordt ervoor gekozen om in het naastgelegen Hof van Holland al in het begin van de ontwikkeling winkel- en horeca voorzieningen te clusteren nabij de Zalige straat, de Rietgraaf, treinstation

Nijmegen-Lent en de Graaf Alardsingel. In Woenderskamp zelf zullen geen winkels komen, maar mogelijk wel beperkt enkele wijkgebonden horeca-voorzieningen, bijvoorbeeld een cafetaria.

Onderwijs en sport: Daarnaast wordt zowel in Woenderskamp als het naast gelegen gebied Hof van Holland een zogenaamde Brede school voorzien, gelegen langs het zogenoemde Groene Lint en andere langzaam verkeersverbindingen. Hiervoor wordt per instelling 6.000 m2 bvo (inclusief sporthal) mogelijk gemaakt.

Samenvattend ziet het programma dat uitgangspunt is in deze parkeerbalans er als volgt uit:

Tabel 2.1 programma Woenderskamp

Functie	aantal	eenheid
Woningen	510	woningen
wijkgebonden horeca	200	m2 bvo
onderwijs (brede school)	6000	m2 bvo

Het aantal woningen is dus gemaximeerd en als zodanig ook juridisch vastgelegd in de planregels.

2.2 Verkeer

Het gebied ligt nabij station Nijmegen Lent en wordt ontsloten door diverse buslijnen. Langs het gebied (Prins Mauritsingel, Graaf Alardsingel) ligt een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verbinding. Eveneens vlakbij 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 ter hoogte van de Italiëstraat en ter hoogte van de Margareta van Mechelenweg.

Door het plangebied loopt nu nog een vrijliggende HOV busbaan. Deze zal straks opgenomen worden in het profiel van de Italiëstraat.

2.3 Auto parkeren

Het parkeren in Woenderskamp dient nog geheel te worden ingevuld. 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 de woningen.

Nabijheid van parkeerplaatsen is hierbij 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 in de buurt zelf of 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 hier de volgende globale uitgangspunten:

- Parkeren zal veelal op maaiveld geschieden
- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen en de parkeerbalans zal worden gebaseerd op de parkeernormen die in Nijmegen gelden voor de woningtypen of voorzieningen die hier worden gerealiseerd¹. In het voorliggend bestemmingsplan wordt ook verwezen naar de Nijmeegse beleidsregels Parkeren.

¹ Beleidsregels parkeren , Gemeente Nijmegen, 28 april 2016

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 Woenderskamp. Fietsparkeren is een belangrijk beleidsthema en moet toekomstbestendig worden ingericht. Alle fietsen laten 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 bij de woningen..

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

3 Parkeerbalans auto Woenderskamp

3.1 Autoparkeernormen Programma Woenderskamp

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 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 2.1 genoemde functies en volumes – indicatief – gespecificeerd naar de functies en gehanteerde eenheden in de beleidsregels parkeren van de gemeente Nijmegen.

Tabel 3.1 Programma Woenderskamp, gespecificeerd naar functies beleidsregels parkeren

		Aantal		P norm	P norm totaal	per	Parkeerbehoefte zonder Dubbelgebruik
Wonen							
woningen groot >= 135 m2 GBO	bewoners	255	woningen	1,10	1,4	woning	281
	bezoek			0,30		woning	77
woningen midden 91 - 135 m2 GBO	bewoners	255	woningen	1,00	1,3	woning	255
	bezoek			0,30		woning	77
Totaal wonen		510	woningen				689
Detailhandel / horeca							
café/bar/cafetaria/ fast food restaurant	werknemers	200	m2 bvo	0,50	5	100 m2 bvo	1
café/bar/cafetaria/ fast food restaurant	bezoek			4,50		100 m2 bvo	9
Totaal detailhandel / horeca		200	m2 bvo				10
Onderwijs en sporthal							
basisonderwijs	werknemers	4.000	m2 bvo	0,75	0,75	per leslokaal	30
sporthal	werknemers	2.000	m2 bvo	0,06	1,45	100 m2 bvo	1
sporthal	bezoek			1,39		100 m2 bvo	28
Totaal onderwijs en sporthal		6.000	m2 bvo				59
Totaal parkeren bewoners							536
Totaal parkeren werknemers							32
Totaal parkeren bezoekers woningen							153
Totaal parkeren bezoekers niet-woonfuncties							38
Totaal							758

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 dit gebied (Zie ook bijlage 2 voor de Nijmeegse stedelijkheidszones t.b.v. parkeernormering)
- Voor **wonen** (totaal 510 woningen) is uitgaande van de doelgroepen voor Woenderskamp parkeerbalans uitgegaan van 100% woningen groot (>= 135 m2 GBO).
- Voor **wijkgebonden horeca** is uitgegaan van 200 m2 bvo en de parkeernormen zoals die gelden voor café/bar/cafetaria/fast food restaurant.
- Voor **onderwijs en sporthal** wordt in het functioneel programma uitgegaan van een school en een sporthal 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 van 2.000 m2 bvo.

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 werkdag avond, gevolgd door de zaterdagavond.

Bij maximaal dubbelgebruik, dat wil zeggen dat alle parkeerplaatsen altijd voor alle doelgroepen beschikbaar zijn, zal de parkeerbehoefte bij het huidige programma maximaal circa **640 plaatsen** bedragen. Zonder dubbelgebruik, zal de parkeerbehoefte bij het huidige programma circa **760 plaatsen** bedragen.

De verwachting is dat de uiteindelijke parkeerbehoefte van Woenderskamp 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 Woenderskamp zonder en met dubbelgebruik

		Parkeerbehoefte zonder Dubbelgebruik	Werkdagochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen										
woningen groot >= 135 m2 GBO	bewoners	281	140	140	252	224	281	168	224	196
	bezoek	77	8	15	61	54	0	46	77	54
woningen midden 91 - 135 m2 GBO	bewoners	255	128	128	230	204	255	153	204	179
	bezoek	77	8	15	61	54	0	46	77	54
Totaal wonen		689	283	298	604	536	536	413	581	482
Detailhandel / horeca										
café/bar/cafetaria/ fast food restaurant	werknemers	1	0	0	1	1	0	1	1	0
Horeca	bezoek	9	3	4	8	8	0	7	9	4
Totaal detailhandel / horeca		10	3	4	9	9	0	8	10	5
Onderwijs en sporthal										
basisonderwijs	werknemers	30	30	30	0	0	0	0	0	0
sporthal	werknemers	1	1	1	1	1	0	1	1	1
sporthal	bezoek	28	14	14	28	28	0	28	28	21
Totaal onderwijs en sporthal		59	45	45	29	29	0	29	29	22
Totaal parkeren bewoners		536	268	268	482	428	536	321	428	375
Totaal parkeren werknemers		32	31	31	2	2	0	2	2	1
Totaal parkeren bezoekers woningen		153	15	31	122	107	0	92	153	107
Totaal parkeren bezoekers niet-woonfuncties		37	17	18	36	35	0	35	37	25
Totaal		758	331	347	642	573	536	450	620	508

3.3 Analyse parkeerbalans auto Woenderskamp

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

Voldoende ruimte hebben om te parkeren is één van de voorwaarden voor een succesvolle ontwikkeling van Woenderskamp.

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 640 en 760 parkeerplaatsen. Bij een gemiddeld oppervlak van 12,5 m² per parkeerplaats resulteert dit in een totaal oppervlak aan parkeerplaatsen van tussen de circa 0,8 en 0,95 hectare (excl. verkeersruimte). oftewel circa 3% tot 4% van het oppervlak van Woenderskamp (totaal 24,5 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 Woenderskamp zullen er in het globale bestemmingsplan algemene regels voor het parkeren in de omgevingsvergunning plichtige (gedetailleerde) plannen worden gegeven. In de planregels zit een dynamische verwijzing naar de beleidsregels parkeren.

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	Schil/overloop- gebied & Rest bebouwde kom	
	Centrum	
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 Woenderskamp gaat het om een gefaseerde ontwikkeling van deelplannen, waarvan de exacte inhoud per deelplan de komende jaren zal worden ingevuld.

- Per omgevingsvergunning plichtig plan 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.

Dubbelgebruik van de woon- en de onderwijs-/sporthal functie 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 zijn uitgaande van de Nijmeegse beleidsregels parkeren zonder dubbelgebruik circa 536 parkeerplaatsen nodig voor de bewoners en circa 153 plaatsen voor bezoek (visite), totaal gaat het om 758 plaatsen. Met dubbelgebruik gaat het totaal om 642 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.

3.4 Indicatie verkeers- en parkeerontwikkeling (piekbelasting infrastructuur)

Uitgaande van het functioneel programma en de verkeersgeneratie cijfers van CROW betekent dit maximaal 2.060 aankomsten en vertrekken per etmaal en uitgaande van maximaal 10% daarvan in het drukste (spits-) uur, maximaal 206 aankomsten en vertrekken per uur.

Tabel 3.4 Verkeersgeneratie Woenderskamp

	CROW verkeersgeneratiecijfer		HVH verkeersgeneratie etmaal		HVH vertrekken + aankomsten spitsuur	
	min	max	min	max	min	max
Wonen						
woningen groot >= 135 m2 GBO	2,9	3,7	740	944	74	94
woningen midden 91 - 135 m2 GBO	2,9	3,7	740	944	74	94
Totaal wonen			1.479	1.887	148	189
Detailhandel / horeca						
café/bar/cafetaria/ fast food restaurant	4,0	6,0	8	12	1	1
Totaal detailhandel / horeca			8	12	1	1
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
Totaal			1.591	2.059	159	206

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 en de Griftdijk Noord 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.

3.5 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 Woenderskamp te voorzien.

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

1. Hoger autobezit bewoners:

Uitgegaan wordt van gezinswoningen. 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. Hiermee wordt voldaan aan de parkeerbehoefte

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. Omdat in de omgevingsvergunning plichtige plannen de parkeernormen voor de werkelijk te realiseren niet-woonfuncties zullen worden gehanteerd, wordt voldaan aan de parkeerbehoefte

Toepassing van de Nijmeegse parkeernormen bij de uitwerking van de omgevingsvergunning plichtige plannen moet er zorg voor dragen dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dat wil zeggen dat bewoners en bezoekers binnen een redelijke afstand van hun bestemming in Woenderskamp kunnen parkeren en geen overloop naar aangrenzende gebieden zal plaatsvinden.

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 (visite):

Ondanks de verwachting van een hoog fiets- en OV gebruik bij bezoek aan de functies in Woenderskamp kan het aantal auto gebruikende bezoekers (visite) hoger uitkomen dan hier verwacht. Dit kan hoogstens incidenteel in de avonduren voorkomen, maar zal naar verwachting geen structureel tekort betekenen.

2. Overloop vanuit gebieden grenzend aan Woenderskamp of centrum Nijmegen:

Het gebied is goed bereikbaar per fiets of lopen vanuit de aangrenzende gebieden of het centrum van Nijmegen (OV en fiets). Niet verwacht wordt echter dat de parkeermogelijkheden in Woenderskamp gebruikt gaan worden door autogebruikers zonder bestemming in dit gebied om gratis (lang) te parkeren.

Mocht de parkeerbehoefte door één of meer van deze twee ontwikkelingen onverwacht hoger uitvallen en tot structurele parkeeroverlast leiden in Woenderskamp, dan is gereguleerd parkeren een mogelijkheid om ongewenst parkeren tegen te gaan. 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 Nijmegen² overigens dat een meerderheid van de bewoners in een buurt hier voor moet zijn.

² bijlage 6 Spelregels invoering betaald parkeren, van de door de Raad vastgestelde Parkeernota Nijmegen 2013-2017

4 Parkeerbalans fiets Woenderskamp

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 in Woenderskamp is weergegeven in tabel 4.1

Tabel 4.1 Parkeerbalans fiets Woenderskamp

Programma Woenderskamp	Totaal		fiets P. norm	per	opm	Aantal fiets pp
Wonen						
woningen groot >= 135 m2 GBO	255	woningen		woning	conform	
woningen midden 91 - 135 m2 GBO	255	woningen		woning	Rijksbouwbesluit artikel 4.31.	
Totaal wonen	510	woningen				
Detailhandel / horeca						
café/bar/cafetaria/ fast food restaurant	200	m2 bvo	29	locatie		58
Totaal detailhandel / horeca	200	m2 bvo				58
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
Totaal fiets parkeren						817

Uit deze tabel blijkt dat voor de niet-woonfuncties onderwijs een stallingsbehoefte is van bijna 817 fietsparkeerplaatsen, waarvan het grootste deel 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 Woenderskamp

De vraag is hoe om te gaan met de fietsparkeervoorzieningen.

Niet woonfuncties

Voor de niet-woonfuncties geldt als uitgangspunt de beleidsregels parkeren Nijmegen 2016. Per Omgevingsvergunningplichtig 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 817 fietsparkeerplaatsen voor de niet-woonfuncties, waarvan het grootste deel bij de onderwijs-/sporthal functie.

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 Fietsparkeurmerk³. Fietsenrekken die voorzien zijn van het Fietsparkeurmerk hebben bewezen te voldoen aan een aantal vastgelegde criteria op het gebied van comfort en veiligheid.

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 Woenderskamp dienen de woningbouwplannen m.b.t. de eigen bergruimte goed getoetst te worden op het aspect bereikbaarheid en toegankelijkheid vanaf de woning en de aanrijroute. Per plan moet bekeken worden of bezoek (visite) ook bij de woning kan stallen. Zo nee dan dienen hiervoor voldoende openbare stallingsmogelijkheid nabij de woningen te worden gerealiseerd die voldoen aan het Fietsparkeurmerk.

³ <http://www.fietsparkeur.nl/>

5 Samenvatting en conclusies

Woenderskamp zal een woonwijk worden die zal bestaan uit eengezinswoningen zoals rijwoningen of tweekappers met voldoende ruimte voor gezinsuitbreiding. Uitgegaan wordt van weinig of geen stapeling. Woenderskamp zal gefaseerd tot ontwikkeling worden gebracht. Deze zal naar verwachting starten in 2017-2018.

Tabel 5.1 programma Woenderskamp

Functie	aantal	eenheid
Woningen	510	woningen
wijkgebonden horeca	200	m2 bvo
onderwijs (brede school)	6000	m2 bvo

Voor het bestemmingsplan van Woenderskamp 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 760 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 640 plaatsen bedragen. De verwachting is dat de uiteindelijke parkeerbehoefte van Woenderskamp 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 Woenderskamp 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	536	268	268	482	428	536	321	428	375
Totaal parkeren werknemers	32	31	31	2	2	0	2	2	1
Totaal parkeren bezoekers woningen	153	15	31	122	107	0	92	153	107
Totaal parkeren bezoekers niet-woonfuncties	38	17	18	37	35	0	35	37	25
Totaal	758	331	347	642	573	536	450	620	508

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. In Woenderskamp 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 Woenderskamp 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 en de verkeersgeneratie cijfers van CROW betekent dit maximaal 2.060 aankomsten en vertrekken per etmaal en uitgaande van maximaal 10% daarvan in het drukste (spits-) uur, maximaal 206 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 en de Griftdijk Noord 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 Nijmegen 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 820 fietsparkeerplaatsen, waarvan het grootste deel 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 820 fietsparkeerplaatsen voor de niet-woonfuncties, waarvan het grootste deel bij de onderwijs-/sporthal functie. 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 Fietsparkeurmerk⁴. Fietsenrekken die voorzien zijn van het Fietsparkeurmerk hebben bewezen te voldoen aan een aantal vastgelegde criteria op het gebied van comfort en veiligheid.

Fietsparkeren woonfuncties

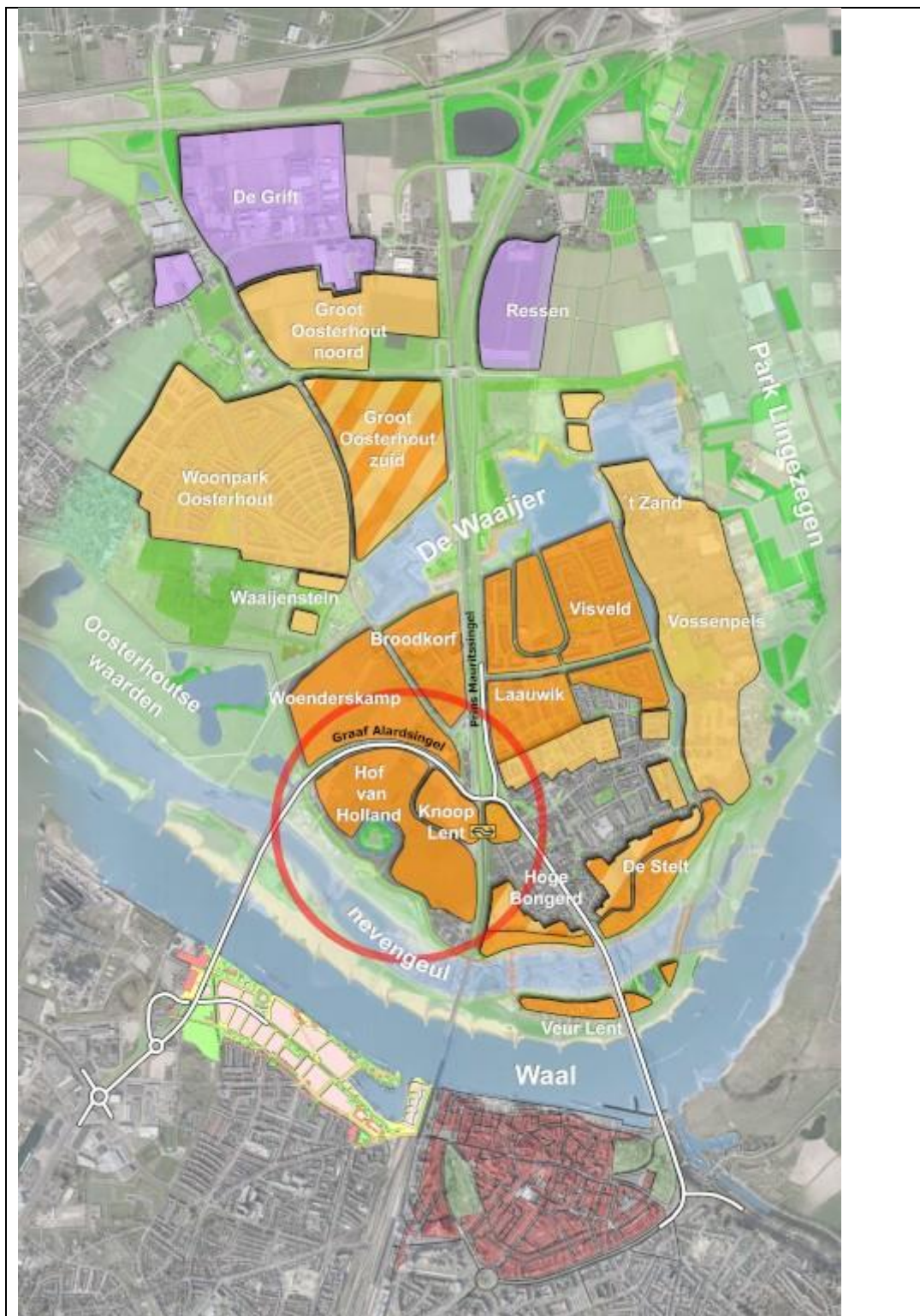
Voor woonfuncties geldt het Rijksbouwbesluit waarbij per woning een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² gerealiseerd moet worden. De vraag of deze ruimte daadwerkelijk voor het stallen van fietsen wordt gebruikt, hangt af van hoe en waar deze ruimte 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 de Woenderskamp dienen de woningbouwplannen m.b.t. de eigen bergruimte goed getoetst te worden op het aspect bereikbaarheid en toegankelijkheid vanaf de woning en de aanrijroute.

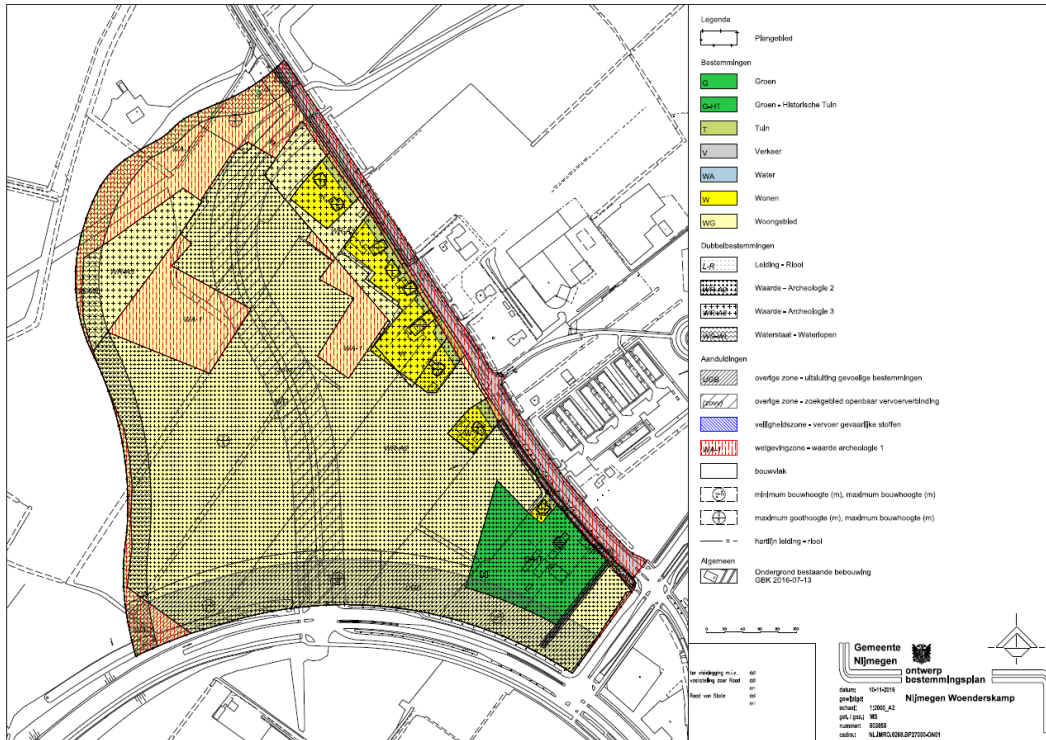
⁴ <http://www.fietsparkeur.nl/>

Per plan moet bekeken worden of bezoek (visite) ook bij de woning kan stallen. Zo nee, dan dienen hiervoor voldoende openbare stallingsmogelijkheid nabij de woningen te worden gerealiseerd die voldoen aan het Fietsparkeermerk.

Bijlage 1 kaarten



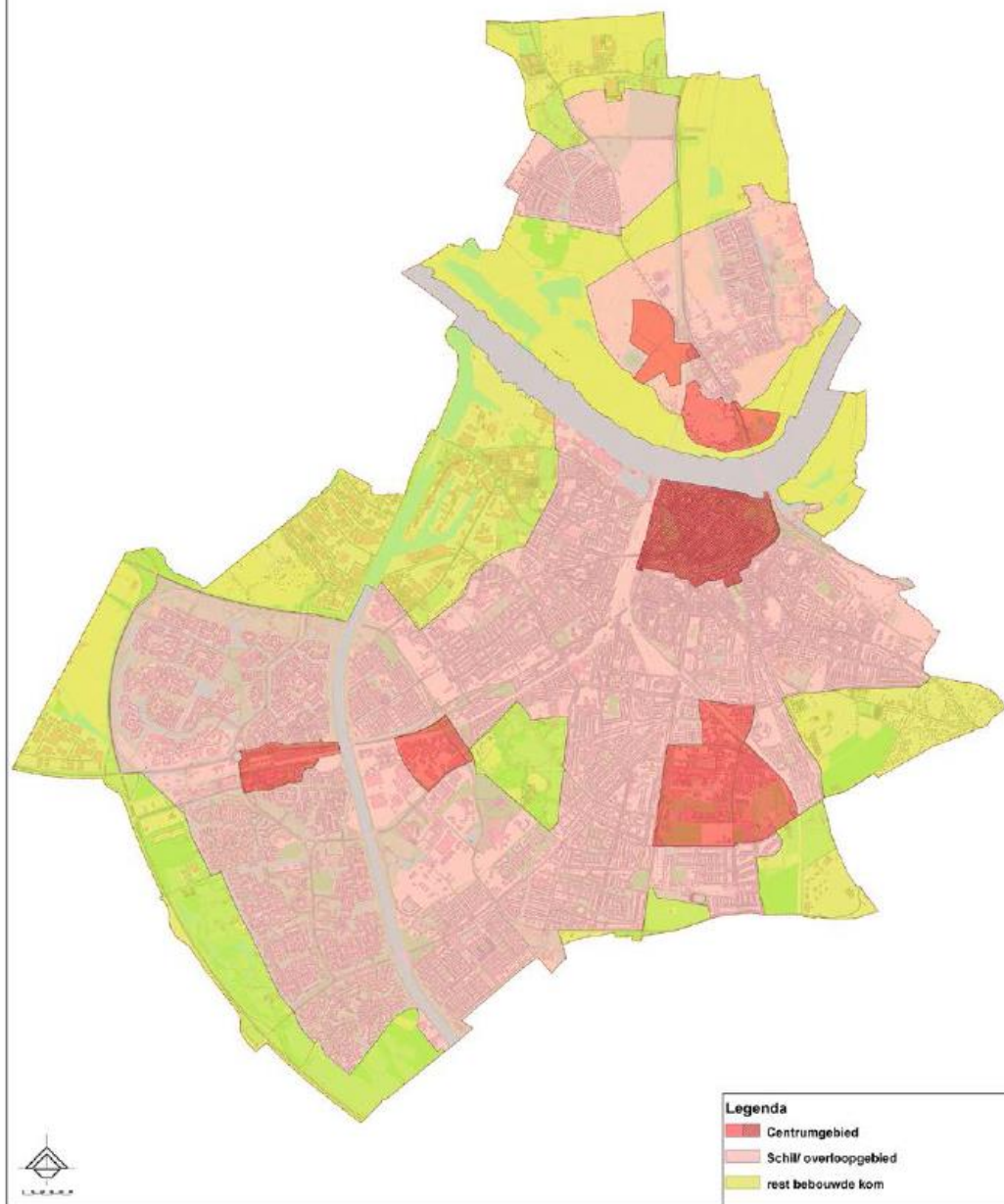
Figuur 1 De waalsprong



Figuur 2 Ontwerp Bestemmingsplan Nijmegen Woenderskamp

Stedelijkheidszones tbv parkeernormering Nijmegen

december 2015



Figuur 3 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