

# Rapport

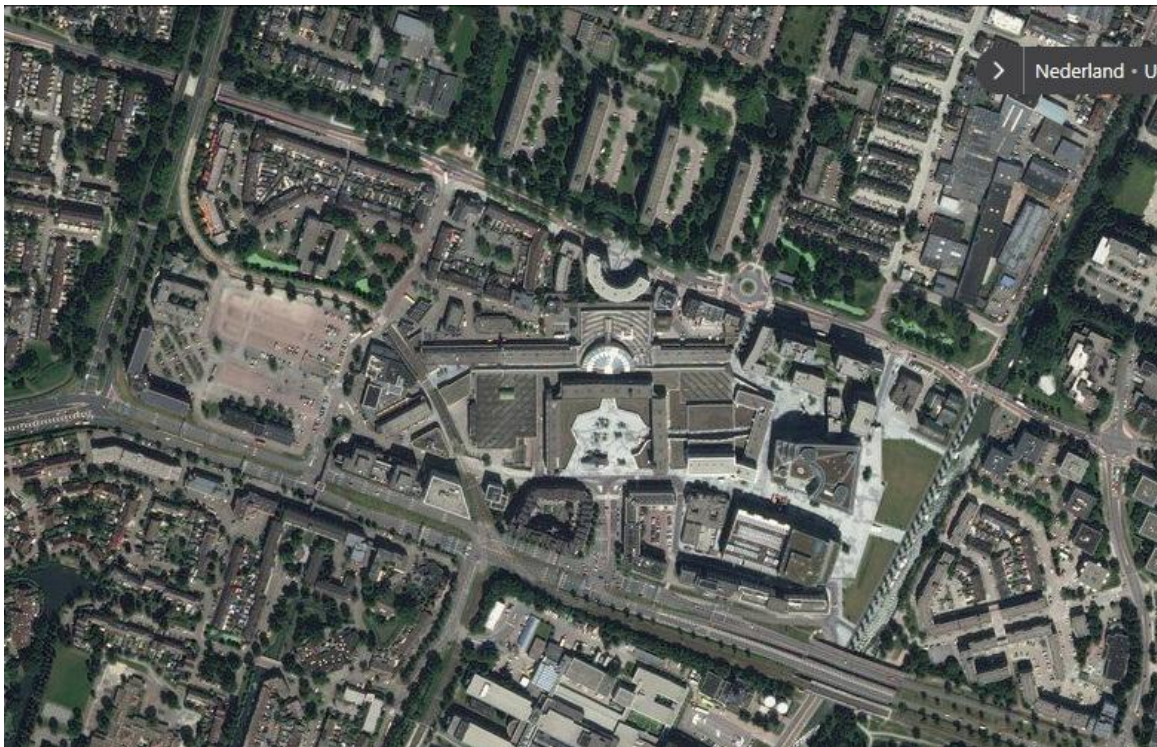
---

Projectnummer: 354978

Datum: 18-12-2017

---

## Mobiliteitstoets City Nieuwegein 2017



Nieuwegein



## Verantwoording

---

Titel	Mobiliteitstoets City Nieuwegein 2017
I	
Projectnummer	354978
Datum	18-12-2017
Auteur(s)	Ir Jeroen Quee
E-mailadres	<a href="mailto:jeroen.quee@sweco.nl">jeroen.quee@sweco.nl</a>

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Parkeerbalans</b> .....	<b>5</b>
2.1	Parkeerbalans voor de auto .....	5
2.2	Parkeerbalans voor de fiets .....	10
2.3	Conclusie parkeerbalans .....	11
<b>3</b>	<b>Verkeersafwikkeling :</b> .....	<b>12</b>
3.1	Berekening verkeersmodel .....	12
3.2	Verkeersstructuur en aansluiting nieuwe ontwikkelingen City West .....	12
3.3	Verkeersbelasting van de Noordstedeweg .....	16
3.4	Conclusie verkeersafwikkeling .....	19

## BIJLAGEN

## 1 Inleiding

Het bestemmingsplan voor de Binnenstad (City) van Nieuwegein is toe aan (periodieke) actualisering. Hiervoor is noodzakelijk om de onderliggende gegevens met betrekking tot de mobiliteit van het gebied in overeenstemming te brengen met de huidige inzichten. Het gaat hierbij met name om de parkeerbalans, om de bereikbaarheid en de effecten van de ontwikkelingen voor het omliggende wegennet.

## 2 Parkeerbilans

### 2.1 Parkeerbilans voor de auto

In de parkeerbilans wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen vergeleken met de beschikbare parkeercapaciteit. Het aantal parkeerplaatsen wordt bepaald op basis van parkeernormen. Jaarlijks wordt de parkeerdruk in City gemeten en de resultaten hiervan geven aanwijzingen over door welke groepen bepaalde parkeervoorzieningen worden gebruikt en voor welke functie automobilisten naar City komen. In de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied City zijn de parkeernormen enkele malen aan wijziging onderhevig geweest. Daardoor is niet voor elk gebouw op dezelfde manier het aantal benodigde parkeerplaatsen bepaald. Voor de actuele parkeerbilans is dit opgelost door voor 'oudere' gebouwen het aantal parkeerplaatsen te bepalen met gebruik van de parkeernormen die op het moment van planontwikkeling waren gerealiseerd.

In de periode 2011 – 2015 zijn de parkeernormen gehanteerd die waren vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2011 – 2015. Naast de 'standaard' parkeernormen – in principe te beschouwen als 'minimaal te realiseren aantal plaatsen – is in deze nota voor de functie 'wonen' de 'vrijstellingsnorm' opgenomen. Deze vrijstellingsnorm biedt de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen te realiseren als ter compensatie wordt gezorgd voor alternatieve voorzieningen in de vorm van OV-bereikbaarheid, een deelautosysteem en vergelijkbare maatregelen die een alternatief bieden voor autogebruik.

De Nota Parkeernormen is nog niet geactualiseerd en is dan ook nog steeds vigerend voor nieuw geplande functies. Tabel 1 geeft de parkeernormen voor woningen. De overige normen zijn af te lezen in de rekentabel in bijlage 1.

Parkeernormen tabel Gemeente Nieuwegein		Parkeernormen per gebied						
Categorie	Funcities	Centrum	Centrum vr.norm*	Schil	Schil vr.norm*	Overig	Overig vr.norm*	
Wonen <sup>2</sup>	Grondgebonden woning	Grond gebonden woning groter dan 160m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,8	1,5	1,8	1,5	2,0	1,7
		Grond gebonden woning groter dan 160m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,7	1,4	1,7	1,4	2,0	1,65
		Grond gebonden woning tussen de 100m <sup>2</sup> en 160m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,7	1,3	1,7	1,3	1,75	1,65
		Grond gebonden woning tussen de 100m <sup>2</sup> en 160m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,35	1,2	1,35	1,2	1,7	1,65
		Grond gebonden woning kleiner dan 100m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,4	1,2	1,4	1,2	1,7	1,55
		Grond gebonden woning kleiner dan 100m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,25	1,0	1,25	1,0	1,5	1,25
	Gestapelde woning	Gestapelde woning groter dan 80m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,6	1,35	1,6	1,35	1,7	1,65
		Gestapelde woning groter dan 80m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,25	1,0	1,25	1,0	1,55	1,45
		Gestapelde woning met een oppervlakte tussen de 60m <sup>2</sup> en 80m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,4	1,2	1,4	1,2	1,7	1,55
		Gestapelde woning met een oppervlakte tussen de 60m <sup>2</sup> en 80m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,25	1,0	1,25	1,0	1,5	1,25
		Gestapelde woning met een oppervlakte tot 60m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,2	1,0	1,2	1,0	1,45	1,2
		Gestapelde woning met een oppervlakte tot 60m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,2	0,8	1,2	0,8	1,35	1,2
	Serviceflat/ bejaardenwoning/aanleunwoning	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6	0,6	

Tabel 1: Parkeernormen voor woningen uit Nota Parkeernormen 2011 – 2015

Voor het gebied City is de parkeerbalans bepaald voor het actueel te verwachten programma, waarvoor twee scenario's zijn aangehouden:

**Scenario 1:**

In dit scenario zijn de projecten meegenomen waarvoor momenteel planvorming is gestart. Het betreft de woningontwikkelingen met aanvullende functies en plintfuncties op de locaties Doorslagzone, West , Weverstede 31-59 en omgeving, en Erfstede (busstation/zakencentrum/voormalige dansschool). In dit scenario is rekening gehouden met de inmiddels verplaatste warenmarkt naar het stadsplein in Oost. De ontwikkellocatie HN lost de parkeerbehoefte op eigen terrein en in de directe omgeving daarvan op.

**Scenario 2:**

Dit scenario omvat alle ontwikkelingen van Scenario 1 aangevuld met herontwikkeling van de locaties Politiebureau en NVM/Dyade (beide City Oost) die nog niet gestart zijn met planontwikkeling.

*Actuele inzichten parkeernormen*

De vrijstellingsnorm voor parkeren wordt op basis van de actuele inzichten over de landelijke en lokale ontwikkeling van de mobiliteit als relatief hoog ervaren. Verwacht wordt dat een belangrijk deel van de bewoners van nieuwe woningen in City een lager autobezit zullen kennen dan waarvan de vrijstellingsnorm uitgaat. Dat zou leiden tot ongewenste leegstand van parkeervoorzieningen. Ervaringen met woonprojecten in andere steden ondersteunen deze verwachting. Dit betreft weliswaar grotere plaatsen dan Nieuwegein, maar de gesignaleerde tendens is ook voor Nieuwegein relevant. Zo blijkt uit cijfers van het CBS uit 2016 dat huishoudens in de binnenstad een gemiddeld autobezit hebben van 0,7 auto per huishouden. Om deze reden is een alternatieve berekening van de parkeerbalans voor beide scenario's uitgevoerd waarbij een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning is gehanteerd (1 parkeerplaats per woning op eigen terrein). Dit komt overeen met de norm die is opgenomen in het Koersdocument City dat op 23 november in de gemeenteraad is vastgesteld.

Voor het berekenen van de parkeerbalans is van belang dat niet elke parkeerplaats voor elke doelgroep beschikbaar is. Bij nieuwe woningen wordt vaak voorzien in exclusieve parkeerplaatsen op eigen terrein, sommige kantoren beschikken eveneens over parkeren op eigen terrein die vervolgens deels in het weekend en op zaterdag openbaar beschikbaar zijn.

Voor sociale woningbouw in het project Doorslagzone zijn voor het parkeren volgens de alternatieve berekening twee opties gehanteerd: de optie 'geen parkeerplaatsen voor sociale woningbouw' en de optie '1 parkeerplaats per woning voor sociale woningbouw'. Deze laatste optie is opgenomen in het Koersdocument City.

In het geval er in City een lager aantal woningen wordt toe gevoegd dan in de scenario's is opgenomen om ruimte te bieden aan een middelbare school, is deze parkeerbehoefte op te vangen. De parkeernorm voor een middelbare school is 1 parkeerplaats per leslokaal.

### *Berekeningsmethode parkeerbalans*

Het grootste deel van de parkeerplaatsen in City is openbaar. Het parkeerbeleid heeft tot doel om bezoekers en belanghebbenden te faciliteren en ongewenst langparkeren tegen te gaan. Aan belanghebbenden die in het openbaar gebied mogen parkeren, worden parkeervergunningen uitgegeven.

De verschillende doelgroepen (onder andere bewoners, werkenden, bezoekers winkels, bezoekers horeca) zijn niet allen op hetzelfde moment in dezelfde omvang aanwezig. De totale parkeervraag varieert daardoor over de week. Om te toetsen of de parkeercapaciteit toereikend is, wordt voor meerdere mogelijke maatgevende momenten in de week de parkeerbalans berekend. Hierbij gaat het om de werkdag overdag, de werkdag avond, de koopavond en de zaterdag. Voor de mate waarin de verschillende doelgroepen aanwezig zijn wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages van CROW (publicatie CROW 317, oktober 2012).

Recente praktijkmetingen (Parkeermonitor Nieuwegein 2016, uitgevoerd door Dufec) laten zien dat de koopavond qua bezoek aan belang vermindert. De aanwezigheidspercentages voor bezoek op koopavond is in de parkeerbalansberekening daardoor hoger dan de Nieuwegeinse realiteit laat zien. De aanwezigheidspercentages van CROW voor de koopavond zijn voor de bezoekfuncties voor de Nieuwegeinse situatie dan ook niet geschikt. Feitelijk is er op de koopavond geen specifiek probleem. Om deze reden wordt deze periode verder niet meer meegenomen in dit onderzoek.

Dezelfde praktijkmetingen laten daarnaast zien dat de hoogste parkeerdruk op de zaterdag plaats vindt. Bij de berekening van de parkeerbehoefte op basis van parkeernormen is de zaterdag dan ook als maatgevende periode aangehouden.

Bij de berekening van de parkeervraag op basis van parkeernormen wordt zowel de bestaande als de nieuw te realiseren parkeercapaciteit op eigen terrein alsook in openbaar gebied (parkeergarages en maaiveld-/straatparkeren) beschouwd, met dien verstande dat parkeren op eigen terrein alleen beschikbaar is voor parkeren van de desbetreffende functie. Voor de nieuwe parkeercapaciteit zijn voorts gehanteerd:

- voor de locaties/projecten waarvoor door partijen biedingen zijn gedaan de parkeeraantallen uit de meest recente biedingen;
- voor locaties die nog in studie zijn de parkeeraantallen uit een interne massastudie van de gemeente.

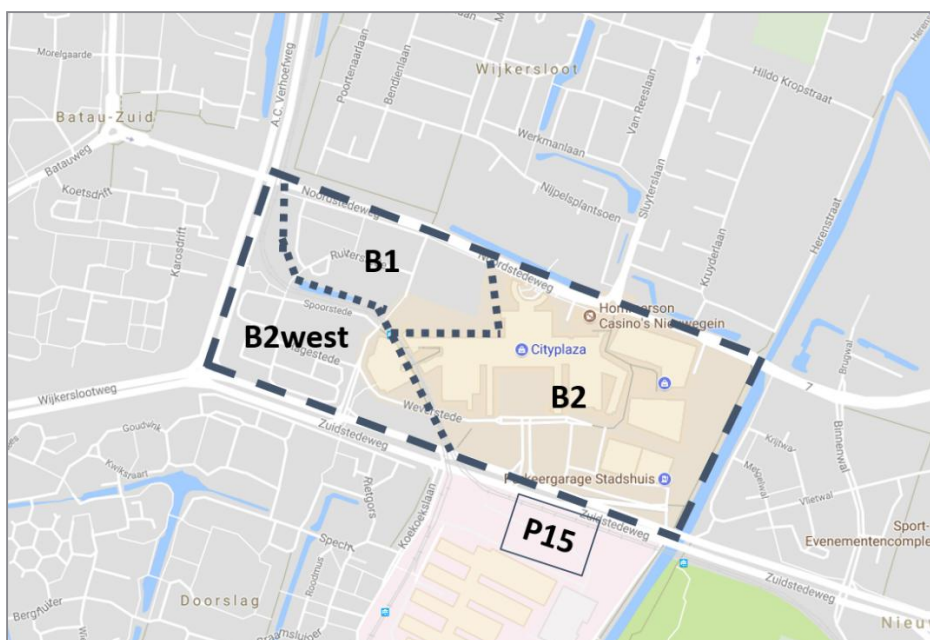
Op basis van de bovenstaande uitgangspunten zijn vier varianten met opties voor de parkeerbalans berekend, zoals weergegeven in tabel 2.

Normering / Scenario	Scenario 1	Scenario 2
Vrijstellingsnorm voor nieuwe te bouwen woningen volgens Nota Parkeernormen 2011 - 2015	Variant 1	Variant 2
Parkeernorm voor nieuwe woningen van 1 parkeerplaats per woning (conf. Koersdocument Ctiy)	Variant 3 (met 2 opties)	Variant 4 (met 2 opties)

Tabel 2: Overzicht van varianten voor de parkeerbalans

Bij de berekeningen van de parkeerbalans is als gebiedsbegrenzing het 'carré' van de City aangehouden, begrensd door de Noordstedeweg, Doorslag, Zuidstedeweg en A.C. Verhoefweg. Binnen City zijn drie deelgebieden onderscheiden: B1 (het noordwestelijke deel van City), B2 West (het zuidwestelijke deel van City) en B2 (het midden en oostelijke deel van City). Het functioneren van het gebied is zodanig dat binnen deze gebieden uitwisseling tussen parkeerlocaties mogelijk is zonder dat sprake is van te grote loopafstanden.

In figuur 1 is de gebiedsindeling weergegeven.



Figuur 1: Begrenzing City, deelgebieden en ligging parkeerlocatie P15

In tabel 3 zijn de resultaten van de parkeerbalans berekeningen op het niveau van deelgebieden weergegeven.



Toepassing vrijstellingsnorm				1 parkeerplaats per nieuwe woning			
Scenario 1				Scenario 1, geen parkeerplaatsen sociale woningbouw			
	werkdag	avond	zaterdag		werkdag	avond	zaterdag
B1	113	-20	102	B1	127	8	119
B2 west	-105	-230	-147	B2 west	46	73	35
B2	152	617	-165	B2	265	836	-30
Totaal	159	368	-210	Totaal	438	917	124
				Scenario 1, 1 pp per woning sociale woningbouw			
	werkdag	avond	zaterdag		werkdag	avond	zaterdag
B1	127	8	119	B1	127	8	119
B2 west	46	73	35	B2 west	46	73	35
B2	208	730	-98	B2	208	730	-98
Totaal	381	811	56	Totaal	381	811	56
				Scenario 2, geen parkeerplaatsen sociale woningbouw			
Scenario 2				Scenario 2, geen parkeerplaatsen sociale woningbouw			
	werkdag	avond	zaterdag		werkdag	avond	zaterdag
B1	113	-20	102	B1	127	8	119
B2 west	-105	-230	-147	B2 west	46	73	35
B2	11	464	-352	B2	144	713	-194
Totaal	18	214	-397	Totaal	317	794	-40
				Scenario 2, 1 pp per woning sociale woningbouw			
	werkdag	avond	zaterdag		werkdag	avond	zaterdag
B1	127	8	119	B1	127	8	119
B2 west	46	73	35	B2 west	46	73	35
B2	102	644	-242	B2	102	644	-242
Totaal	275	725	-89	Totaal	275	725	-89

Tabel 3: Resultaten berekening varianten parkeerbalans

Uit de parkeerbalansen blijkt dat sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen dat zich het sterkst manifesteert op zaterdag, met name bij toepassing van de vrijstellingsnorm van de Nota Parkeernormen 2011-2015.

#### Ontwikkeling parkeervraag kent onzekerheden

Verwacht wordt dat er de komende jaren in zijn algemeenheid veel ontwikkelingen zullen plaatsvinden op het gebied van mobiliteit. Er is een tendens naar minder eigen-autobezit en een toename van MaaS-concepten (Mobility as a Service). Mobility as a Service is het principe waarbij mobiliteit wanneer gewenst in de vorm van een dienst wordt aangeboden. Dus niet meer iedereen heeft een eigen auto voor de deur, maar vervoer dat je naar behoefte 'inkoopt'. Als MaaS op grote schaal doordringt, zijn er veel minder parkeerplaatsen

nodig doordat deelauto's hoofdzakelijk 'onderweg' zijn. Dit betekent niet dat er helemaal geen parkeerplaatsen meer nodig zijn. Bezorgdiensten zullen een zekere behoefte hebben om het voertuig te kunnen parkeren om mensen in en uit te laten stappen of om goederen op te halen of af te leveren. Het is dan ook nadrukkelijk de vraag of het in de toekomst daadwerkelijk noodzakelijk is om de volledige parkeercapaciteit die volgt uit de parkeerbalans berekeningen daadwerkelijk aan te leggen.

De parkeerbehoefte voor City is ingeschat op basis van een traditionele methode. Een methode die al jaren door verkeerskundigen wordt toegepast. Echter, de komende jaren gaat er op het gebied van mobiliteit veel veranderen. Het is de vraag of de traditionele methode voldoende rekening houdt met die veranderingen en niet tot een te hoge inschatting leidt van het aantal benodigde parkeerplaatsen om het woningbouwprogramma op te vangen. Het verdient dan ook aanbeveling om de komende jaren – gedurende de ontwikkelingsperiode van het woningprogramma in City – de ontwikkeling van het autobezit en de implementatie van MaaS te monitoren en op basis hiervan de aanleg van additionele parkeercapaciteit af te wegen. Wel is het noodzakelijk om de parkeervoorziening(en) planologisch mogelijk te maken.

Op basis van de ontwikkeling bovenstaande is, om te voldoen aan de parkeervraag, de volgende oplossing gehanteerd:

- toepassen van de parkeernormering die uitgaat van 1 parkeerplaats per nieuwe woning (verwachting vermindering autobezit, autogebruik);
- de parkeerbalans toetsen niet op de koopavond (die het grootste tekort laat zien), maar op de zaterdag; recente praktijkmetingen (Parkeermonitor Nieuwegein 2016, uitgevoerd door Dufec) laten zien dat de koopavond aan belang vermindert; de aanwezigheidsfactor voor bezoek op koopavond in de parkeerbalans berekening is daardoor hoger dan de Nieuwegeinse realiteit laat zien;
- voorzien in additionele parkeergelegenheid; een mogelijke locatie hiervoor is P15 aan de overzijde van de Zuidstedeweg. Dit is mogelijk voor scenario 1 en 2 met de beide opties. Een goede looproute naar City is daarbij noodzaak.

Als de gemeente de alternatieve parkeernormering van 1 parkeerplaats per woning (met één van beide opties voor het parkeren bij sociale woningbouw) wil toepassen, moet hiertoe besluitvorming plaatsvinden en moet dit worden verankerd in overeenkomsten met ontwikkelende partijen. Inmiddels heeft de gemeenteraad met de vaststelling van het Koersdocument City de norm van 1 parkeerplaats per woning als ambitie vastgelegd.

## **2.2 Parkeerbalans voor de fiets**

Voor de fiets is, op een soortgelijke wijze als voor de auto, de toekomstige parkeerbalans berekend. Hierbij is geen rekening gehouden met het stallen van fietsen door bewoners. Deze stallingsbehoefte wordt in de woongebouwen zelf opgelost, ingevolge de voorschriften van de bouwregelgeving. Het is wel gewenst dat voor bezoek bij de toegang van elk van de woongebouwen enkele fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Ook is het belangrijk dat bij het OV-knooppunt voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn. Vooralnog is hiervoor uitgegaan van 100 plaatsen voor de huidige situatie. Voor de toekomstige situatie bij het nieuwe knooppunt is een groter aantal plaatsen gewenst. Het

verdient aanbeveling bij de ontwikkeling van het nieuwe knooppunt rekening te houden met circa 250 fietsparkeerplaatsen.

Uit de berekende fietsparkeerbalans blijkt dat voldoende stallingsgelegenheid voor de fiets beschikbaar is. Een aandachtspunt hierbij is dat de locatie van verspreid gesitueerde fietsstallingsvoorzieningen (o.a. de 'nietjes') goed aansluit bij de behoefte, mits dit past in het straatbeeld. In dit verband vraagt de Schakelstede aandacht: in de praktijk is er een stallingsbehoefte, maar zijn er geen voorzieningen. Deze behoefte zal in de toekomst nog kunnen toenemen. Enige uitbreiding van het aantal stallingsvoorzieningen (nietjes of vergelijkbaar) is voor deze locatie aan te bevelen.

### **2.3 Conclusie parkeerbalans**

Op basis van het onderzoek blijkt dat realisatie van de scenario's enige druk op het parkeren geeft, maar dat in de parkeerbehoefte kan worden voorzien.

Voor City is de parkeerbalans berekend voor twee scenario's. Uit de parkeerbalansen blijkt dat sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen, dat zich het sterkst manifesteert op zaterdag, met name bij toepassing van de vrijstellingsnorm van de Nota Parkeernormen 2011-2015. Realistischer is uit te gaan van de zaterdag als periode met de hoogste parkeerdruk.

Vanwege de ontwikkelingen die de komende jaren in de mobiliteit wordt verwacht dat de parkeerdruk afneemt. Voorgesteld wordt de ontwikkeling te monitoren, op basis hiervan de aanleg van additionele parkeercapaciteit af te wegen en de parkeercapaciteit zo vorm te geven dat die flexibel verminderd kan worden als de maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit hierom vragen. Wel is het noodzakelijk om de parkeervoorziening(en) planologisch mogelijk te maken.

Bij het hanteren van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning en het benutten van P15 als een locatie voor toevoegen extra parkeercapaciteit kunnen beide scenario's als realistische worden beschouwd.

## 3 Verkeersafwikkeling

### 3.1 Berekening met verkeersmodel

Om inzicht te krijgen in de toekomstige verkeersbelasting van de wegen in Nieuwegein is met behulp van het vigerende verkeersmodel VRU versie 3.2 de verkeerssituatie doorgerekend voor de autonome situatie voor het jaar 2030. De output van de modelberekening is een verkeersstromen plot die als afzonderlijke bijlage beschikbaar is.

### 3.2 Verkeersstructuur en aansluiting nieuwe ontwikkelingen City West

#### *De ontsluiting van City voor de auto*

De hoofdverkeersinfrastructuur die City met het regionale en landelijke wegennet verbindt, is in de periode 2005-2008 uitgebreid. Dit met het oog op de verkeersbelasting die werd voorzien als gevolg van de ontwikkeling van de binnenstad. Hierbij is de capaciteit van de Zuidstedeweg en de Wijkerslootweg geoptimaliseerd en is de nieuwe aansluiting van de Zuidstedeweg op de Doorslag gerealiseerd.

De Zuidstedeweg heeft de primaire ontsluitingsfunctie voor het externe verkeer, onder meer van en naar de A2. Het grootste deel van het verkeer van City wordt via de Zuidstedeweg afgewikkeld, inclusief het meeste bevoorradend verkeer. De grote openbare parkeerconcentraties zijn vanaf de Zuidstedeweg bereikbaar en ook de parkeerbewegwijzering is opgezet op basis van ontsluiting via de Zuidstedeweg. Doorgaand verkeer via City is niet mogelijk, dat wil zeggen het niet mogelijk is om van de Zuidstedeweg direct naar de Noordstedeweg en visa versa te rijden. Men kan alleen van de Zuidstedeweg naar de Noordstedeweg of andersom komen wanneer gebruik wordt gemaakt van of de Binnenwal of de Batauweg.

De Zuidstedeweg heeft een technische verkeerscapaciteit van rond de 46.000 motorvoertuigen per etmaal. In de huidige situatie is de verkeersintensiteit hier ongeveer 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Ongeveer de helft hiervan rijdt van oost naar west en de helft in de tegenovergestelde richting.

Voor verkeer van de direct aangrenzende woonwijken is City bereikbaar via de Binnenwal, de Batauweg, de Sluyterslaan en de Richterslaan. Deze wegen sluiten aan op de Noordstedeweg. Daarmee heeft de Noordstedeweg een aanvullende functie voor de ontsluiting van City, die daarmee rondom goed bereikbaar is.

Ontsluiting via de Noordstedeweg geldt ook bevoorradend verkeer voor bedrijven die alleen bereikbaar zijn vanaf de Noordstedeweg, zoals de Mediamarkt en Jumbo supermarkt.

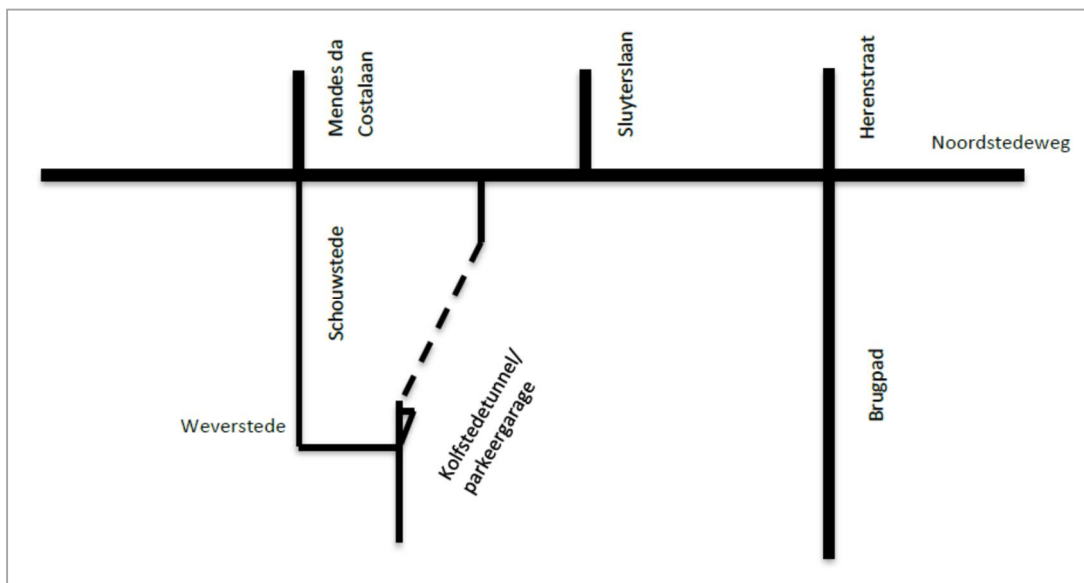
Een deel van de bestaande en nieuw te ontwikkelen woonclusters aan de noordzijde van City kunnen niet (volledig) aan de Zuidstedeweg kunnen worden gekoppeld. Deze deelgebieden worden ontsloten via de Noordstedeweg.

In het GMP+ staan streefqualiteiten voor het autonetwerk. Om deze beleidsambities te kunnen realiseren, wordt geadviseerd te investeren in andere vervoerswijzen dan het

autoverkeer, zoals het OV, de fiets en voetganger en te onderzoeken met welke maatregelen de verkeersintensiteiten op de Noordstedeweg kunnen worden verminderd binnen een netwerkbrede benadering.

#### *Ontsluiting voor de fiets*

Figuur 2 laat schematisch de verkeersinfrastructuur van de fietser in de directe nabijheid van City zien.



*Figuur 2: Infrastructuur voor de fiets in nabijheid van City*

Vanuit het westen, oosten en zuiden is City minder goed bereikbaar dan vanuit het noorden. Immers, vanuit het noorden zijn er drie mogelijke routes, terwijl de fietser uit de andere richtingen veel minder routekeuzes heeft. De fietser die tussen City en oost pendelt, heeft maar één optie: de Noordstedeweg. Dit geldt ook voor de fietser die zijn of haar herkomst en/of bestemming in het westen heeft. De zuidkant van City is via slechts één volwaardige verbinding ontsloten: het Brugpad. Deze komt ook weer uit op de Noordstedeweg. De Noordstedeweg heeft dus een nadrukkelijke verzamelfunctie. Mede hierdoor en door het gevoel dat er veel doorgaand autoverkeer op zit wordt deze weg ook als druk ervaren door inwoners en bezoekers van Nieuwegein. De verbinding via de Kolfstedetunnel/parkeergarage of Kolfstedetunnel/Schouwstede is geen optimale verbinding gezien het aantal obstakels dat de fietser op deze route tegen komt. Dit zijn bijvoorbeeld de sociale veiligheid, het eind- of startpunt van de route in een parkeergarage, het fietsen door een parkeergarage of de confrontatie met tramovergangen wanneer de voorkeur wordt gegeven aan buitenom fietsen in plaats van door de garage te fietsen.

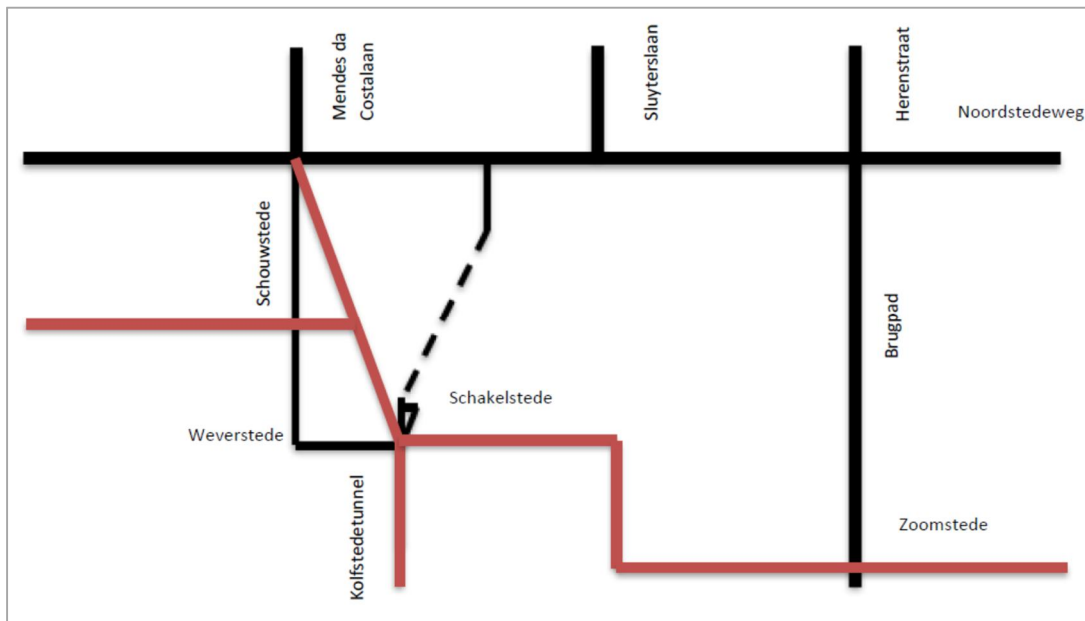
Het vrijliggende fietspad langs de Noordstedeweg en de fietsroute op het Brugpad in combinatie met de Herenstraat zijn de belangrijkste onderdelen van het fietsnetwerk. De Noordstedeweg is goed oversteekbaar voor fietsers.

Figuur 3 laat schematisch een verkeersinfrastructuur van de fietser zien die geadviseerd wordt om enerzijds het fietsgebruik van en naar City te stimuleren en anderszijds

fietsverkeer over meerdere wegen te verdelen waardoor de Noordstedeweg minder fietsverkeer te verwerken krijgt en daardoor een rustiger verkeersbeeld zal hebben. Dit rustige verkeersbeeld kan nog verder versterkt worden als er maatregelen worden genomen die het doorgaande gemotoriseerde verkeer op deze weg verminderen.

Een belangrijke verbetering voor de fiets komt tot stand als een fietsroute evenwijdig aan de tramlijn kan worden gerealiseerd. Er ontstaat dan een tweede volwaardige noord-zuidroute. Bovendien draagt dit bij aan een goede bereikbaarheid van het toekomstige busstation. Uit meerdere windrichtingen kan de fietser dan comfortabeler en directer bij de OV-voorzieningen komen.

Een voorwaarde voor het kunnen realiseren van deze route is het aanpassen van de Kolfstedetunnel. Het begin-/eindpunt hiervan zou niet langer in de parkeergarage moeten zijn, maar aan de Weverstede. Dit zou direct ook een impuls opleveren voor een nieuwe oost-west route via de Schakelstede en de Zoomstede waarbij een gecombineerde gelijkvloerse fiets- en voetgangersbrug City verbindt met Merwestein.



Figuur 3: Geadviseerde verkeersinfrastructuur voor de fietser

Een dergelijke brug is een substantiële verbetering voor de bereikbaarheid van en naar City. Bovendien vermindert dit de verkeersdruk door fietsverkeer bij de Doorslagbrug. Immers, scholieren met Merwestein als herkomst en bestemming hebben hierdoor meerdere routekeuzes.

*Effect van ontwikkelingen op het gemotoriseerde verkeer en de verkeerscapaciteit van wegen*

Om City goed te kunnen laten functioneren is het van belang dat de nog te realiseren ontwikkelingen niet zullen leiden tot verstoring van de verkeersafwikkeling. Ook is het niet gewenst dat de ontwikkeling van City leidt tot verstoringen elders op het wegennet van

Nieuwegein. Hierop wordt in het navolgende nader ingegaan.

De woningontwikkeling die is voorzien in deelgebied B2West omvat circa 659 woningen. Daarnaast worden 57 bestaande woningen gehandhaafd, dus totaal liggen in het deelgebied 716 woningen.

De ontwikkeling van de Weverstede 31 – 59 wordt ontsloten via de Weverstede en de Voorstede op de Zuidstedeweg.

Deelgebied B2West wordt via de Kapittelstede ontsloten op de Zuidstedeweg. Uit een beschouwing van maatgevende situatie voor de verkeersafwikkeling blijkt dat de ochtenspits de drukste situatie laat zien. Er is dan sprake van een piek in het uitgaande verkeer van B2West en een piek in de verkeersintensiteiten op de Zuidstedeweg. De verkeersproductie in het ochtendspitsuur van het deelgebied uitgaand via de Kapittelstede bedraagt afgerond circa 360 ritten (circa 716 woningen x 5 ritten per woning per etmaal x 10% voor spitsuur). De intensiteit op de Zuidstedeweg in de (maatgevende) ochtendspits is circa 1.000 voertuigen per richting (gebaseerd op verkeersstellingen).

*Opmerking:* in het bovenstaande is uitgegaan van een verkeersproductie van 5 ritten per woning. Dit is een waarde die als ervaringscijfer algemeen wordt gehanteerd voor de verkeersproductie van woningen in stedelijk gebied. De mobiliteit in de toekomst gaat veranderen: er zal meer en meer gebruik worden gemaakt van mobiliteits- en bezorgdiensten als gevolg van e-commerce. Bij de planontwikkeling wordt dit nadrukkelijk meegenomen en kan dit worden vertaald naar een lagere parkeernorm dan in eerdere planstadia werd gehanteerd. De verkeersproductie wordt dan anders van samenstelling: minder mobiliteit door 'eigen' auto's, maar aanvullende mobiliteit door deelautogebruik en bezorgdiensten. Vijf ritten per woning wordt dan ook als worst-case gezien. De verwachting is dat de gehanteerde verkeersproductie van 5 ritten per woning in de toekomst lager zal zijn door de mobiliteitsontwikkelingen.

De aansluiting van de Kapittelstede op de Zuidstedeweg (met verkeerslichten (VRI) geregeld, VRI's niet gekoppeld, geen langzaam verkeer) heeft een ruime dimensionering met in beide richtingen drie rechtdoorgaande rijstroken. Een controleberekening van de verkeersafwikkeling van het nieuwe woongebied B2West op deze aansluiting wijst uit dat de verkeerscapaciteit voldoende is tot minimaal 2030. Op basis van het verkeersbeeld kan voorts worden geconcludeerd dat ook na dit jaar de verkeerscapaciteit voldoende is.

Bij de planvorming is overwogen of een tweede aansluiting ter plaatse van de Borgstede op de A.C. Verhoefweg noodzakelijk is. Dit is voor de verkeersafwikkeling niet het geval. Een aansluiting op de Borgstede heeft ook beperkte meerwaarde voor de verkeersafwikkeling omdat vanwege het nabijgelegen kruispunt A.C. Verhoefweg / Wijkerslootweg / Zuidstedeweg geen volledige aansluiting mogelijk is, doch alleen een structuur met rechtsaf ingaand en rechtsaf uitgaand verkeer van en naar de A.C. Verhoefweg. Niettemin kan een aansluiting bij de Borgstede wel kwalitatief bijdragen aan de ontsluiting van het deelgebied: als calamiteitenontsluiting of als secundaire ontsluiting. Het is in elk geval noodzakelijk in een tweede ontsluiting van het deelgebied voor calamiteiten te voorzien. Deze zou (zonder de ontsluiting via de Borgstede te realiseren)

kunnen worden georganiseerd via een van de bestaande tramovergangen Hagestede of Schouwstede.

### **3.3 Verkeersbelasting van de Noordstedeweg**

#### *Functie en capaciteit van de Noordstedeweg*

De Noordstedeweg vormt een van de randen van het gebied City en vervult een rol in met name de lokale bereikbaarheid van het gebied. De parkeergarages Cityplaza en Stadshuis hebben aansluitingen naar de Noordstedeweg en ook het woongebied B1 (omgeving Ruitersstede), de Schouwstede en omgeving en de parkeergarage van het nieuwe woonblok aan de Noordstedeweg alsmede de noordelijke expeditie van het winkelblok sluiten op deze weg aan. Voor de fiets heeft de weg een belangrijke functie en ook is de Noordstedeweg een belangrijke schakel in het openbaar vervoer netwerk.

Er is een verschil tussen de in het GMP+ vastgestelde beleidsmatige maximaal acceptabel gevonden wegintensiteit (maar het liefst lager) op de Noordstedeweg en de werkelijke verkeerskundige wegcapaciteit hiervan.

Bij het beleidsmatige uitgangspunt gaat het om de maximale toelaatbaar geachte hoeveelheid voertuigen dat zich onder normale omstandigheden per tijdseenheid over de weg kan verplaatsen.

Bij de werkelijke verkeerskundige wegcapaciteit gaat het om de maximale hoeveelheid voertuigen dat zich onder normale omstandigheden op de Noordstedeweg kan verplaatsen. Dit is dus een technische benadering.

Bij de verkeerskundige maximale wegcapaciteit ligt het maximale aantal te verwerken motorvoertuigen tussen de 14.000 en de 16.000 motorvoertuigen per etmaal. Echter, voor wegen in een stedelijk netwerk zijn de kruispunten veelal maatgevend voor de capaciteit. Voor de Noordstedeweg is dit met name de rotonde Noordstedeweg - Sluyterslaan. De capaciteit van een enkelstrooksrotonde kan tot ruim 20.000 mvt / etmaal bedragen, maar dit is mede afhankelijk van de invloed van fietsers.

Gemeente Nieuwegein heeft aangegeven het beleidsmatige uitgangspunt als maatgevend te nemen in plaats van het verkeerstechnische uitgangspunt, omdat de Noordstedeweg door aanwonenden en uitlopende verkeersdeelnemers als druk wordt ervaren en de gemeente streeft naar een leefbare, duurzame stad. De gemeente Nieuwegein streeft er naar om bij de Noordstedeweg de beleidsmatige grenswaarde van 10.000 motorvoertuigen per etmaal niet te overschrijden en bij voorkeur te verminderen. Bij veel mensen leeft het gevoel dat de Noordstedeweg vooral door doorgaand verkeer wordt gebruikt. Daar is die weg eigenlijk niet voor bedoeld, maar het is wel een belangrijke toegangsweg vanuit de noordelijk en westelijk (Batau) gelegen woongebieden. In het beleid voor het autoverkeer is vastgesteld dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk op de hoofdwegenstructuur hoort te rijden. Eventuele maatregelen moeten dan ook gericht zijn op het verminderen van het doorgaande verkeer.

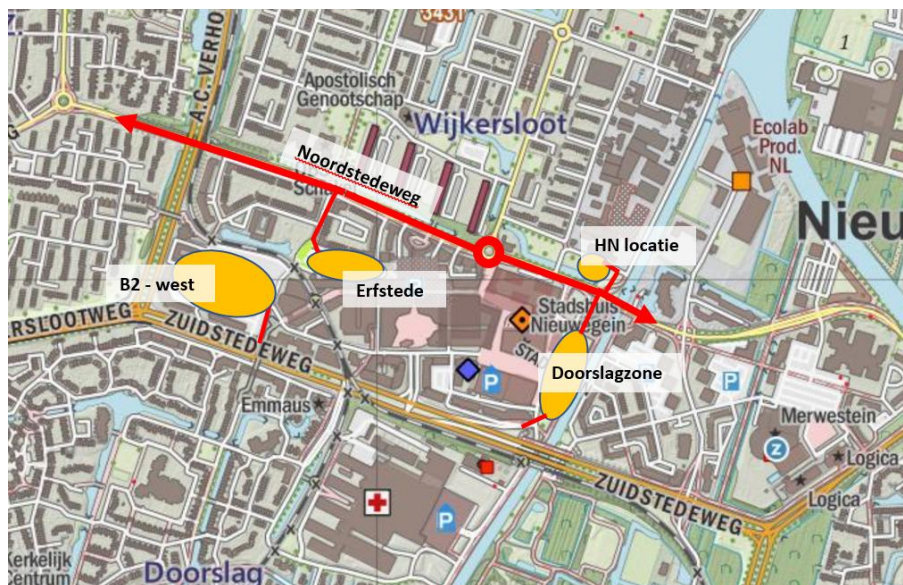
De verkeersintensiteit op het drukste – oostelijke – wegvak van de Noordstedeweg bedraagt in de huidige situatie circa 10.500 motorvoertuigen per etmaal (werkdaggemiddelde). Op het



westelijke deel van de weg bedraagt de intensiteit circa 8.000 mvt/etmaal (werkdaggemiddelde).

#### *Effect ontwikkeling van de binnenstad voor de Noordstedeweg*

De verdere ontwikkeling van de binnenstad heeft effecten voor de verkeersintensiteit van de Noordstedeweg. Het betreft (uitgaand van scenario 1, zie par. 2.1) de volgende ontwikkelingen (zie ook figuur 4 voor de ligging en ontsluiting van de ontwikkelingen).



Figuur 4: Ontwikkelingen binnenstad ten opzichte van de Noordstedeweg

- ontwikkeling van de Doorslagzone: genereert verkeer (circa 2.500 ritten per etmaal op basis van 5 ritten per woning per etmaal); waarbij het grootste deel van het verkeer van het gebied City is georiënteerd op de richting Wijkerslootweg/A2 (zie uitkomsten verkeersmodelberekening), is de Noordstedeweg voor slechts een klein deel van dit verkeer een aantrekkelijke route. Het gaat dan primair om verkeer met herkomst of bestemming binnen Nieuwegein.  
*Opmerking:* de verkeersproductie van de Doorslagzone en het specifieke effect voor de Noordstedeweg is binnen een bandbreedte onder meer afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd en waar deze worden gerealiseerd (mogelijk worden deze namelijk niet alle binnen de footprint van het plan gesitueerd). Het effect op de verkeersproductie en de belasting op de Noordstedeweg bedraagt circa 40 ritten per etmaal (deze worden niet gemaakt als er geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd – N.B.: de verkeersproductie is minder dan 5 ritten per etmaal maar niet nul omdat er gebruik gemaakt zal worden van deelauto's en/of haal-en brengdiensten);
- ontwikkeling van de locatie Erfstede (Dansschool/busstation), verkeersproductie circa 400 ritten per etmaal; alle verkeer moet van de Noordstedeweg gebruik maken, met de nadruk op het westelijke deel naar/van Wijkerslootweg/A2;
- ontwikkeling HN locatie (58 woningen, 58 parkeerplaatsen): verkeersproductie circa 250 ritten per etmaal waarbij het verkeer van de Noordstedeweg gebruikt maakt;

- ontwikkeling van B2West: verkeer wordt volledig via de Zuidstedeweg afgewikkeld en veroorzaakt geen extra belasting voor de Noordstedeweg.

De verkeerstoename op de verschillende aansluitingen van City op de Noordstedeweg is in algemene zin beperkt doordat elk project op een andere plek aansluit en het verkeer zich over de verschillende wegvakken van de Noordstedeweg verdeelt. De verkeersafwikkeling op deze aansluitingen zal door deze spreiding derhalve niet verslechteren.

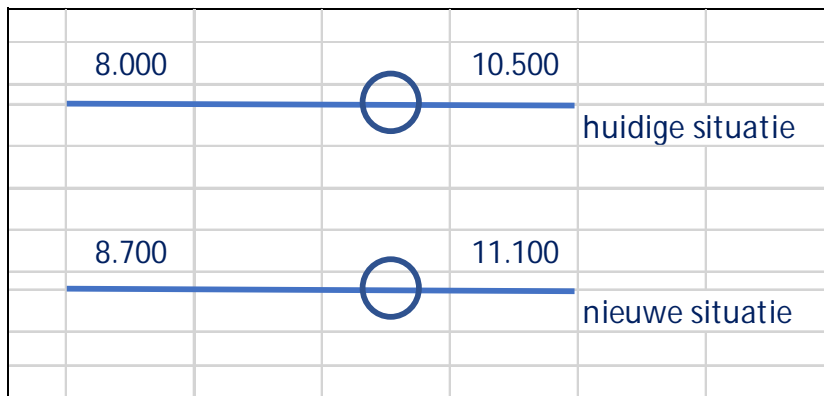
De nieuwe ontwikkelingen genereren naast autoverkeer ook fietsverkeer dat deels van de Noordstedeweg gebruik zal maken. Daarnaast blijft in de toekomst de Noordstedeweg de route van enkele buslijnen. Voor de fiets is de Noordstedeweg, zoals eerder beschreven, goed uitgerust met een vrijliggend in twee richtingen te berijden fietspad aan de zuidzijde van de weg en veilige oversteekvoorzieningen voor fietsrelaties met de wijken ten noorden van de Noordstedeweg.

#### Overige ontwikkelingen

De ontwikkeling van het gebied Herenstraat-Kruyderlaan zal mogelijk deels andere verkeersbewegingen genereren dan de bestaande situatie. Het is goed daar nu al rekening mee te houden, omdat verwacht kan worden dat een deel van het autoverkeer via de Noordstedeweg zal afwikkelen en dat de afwikkeling van het fietsverkeer op een aantal plekken de Noordstedeweg zal kruisen.

Door bij de planopzet van het ontwikkelingsgebied vanaf het begin rekening te houden met het zoveel mogelijk beperken van het verkeer via de Noordstedeweg kan een verkeerstoename zoveel mogelijk worden beperkt.

In figuur 5 is de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op de Noordstedeweg weergegeven. Het gaat hier om een toename in een worst-case scenario.



Figuur 5: Verkeersintensiteiten Noordstedeweg (mvt/etmaal werkdaggemiddelde o.b.v. verkeersstellingen) huidige situatie en nieuwe situatie na realisatie Erfstede, HN en Doorslagzone; onderscheid is gemaakt naar het weggedeelte westelijk van de rotonde Sluyterslaan en oostelijk van de rotonde.

### *Conclusie voor de Noordstedeweg*

De verkeersintensiteit van de Noordstedeweg bedraagt in de huidige situatie circa 8.000 mvt/etmaal (westelijk deel) resp. 10.500 (oostelijk deel). In scenario 1 en 2 voor het doorontwikkelen van City zal de Noordstedeweg een hogere verkeersintensiteit krijgen (circa 11.500 mvt/etmaal). Deze intensiteit kan door de Noordstedeweg, met zijn huidige profiel, verkeerstechnisch worden verwerkt.

Echter, de weg wordt door veel gebruikers en omwonenden als "druk" ervaren. Doordat veel fietsers van de weg gebruik maken (met vrijliggend fietspad), busroutes via de weg lopen, de aanwezigheid van bevoorradend vrachtverkeer en een beweegbare brug wordt dit beeld versterkt.

In het GMP+ is het beleidsmatige streven opgenomen om de etmaalintensiteit niet hoger te laten worden dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal.

Oplossingen om de verkeersintensiteit van de Noordstedeweg te verminderen moeten gezocht worden in:

- het beperken van verkeersstromen met een doorgaand karakter in relatie tot de totale verkeersafwikkeling binnen Nieuwegein.
- Binnen een netwerk brede benadering (dus ook gevolgen van maatregelen op andere wegen van Nieuwegein dan de Noordstedeweg mee te nemen in de onderzoekaankpak) zou onderzocht moeten worden of dit kan door:
  - o het (gedeeltelijk) instellen van eenrichtingsverkeer of door gedeeltelijke/tijdelijke afsluitingen of door het toepassen van kentekentoeegang;
  - o het (gedeeltelijk) afsluiten van toegangen van de parkeergarages aan de zijde van de Noordstedeweg of het alleen voor specifieke groepen (bewoners) bestemmen van deze toegangen;
  - o het toepassen van snelheid remmende maatregelen, zoals verkeersdrempels en/of de bus laten halteren op de rijbaan;
  - o een zo duidelijk mogelijke inrichting van de weg en de kruisingen.

Van belang is hierbij het maken van onderscheid in verkeersstromen en een keuze te maken vanuit welke gebieden de autoverkeersstromen naar City mogen komen.

Geadviseerd wordt deze oplossingsrichtingen nader te onderzoeken en het verkeersbeeld te monitoren.

Het toepassen van een fietsstraat biedt geen oplossing voor het beperken van het doorgaande verkeer, omdat het geen enkele juridische status heeft, doorgaand verkeer nog steeds mogelijk blijft en het autoverkeer nog steeds het fietsverkeer qua aantallen zal overheersen. Om een fietsstraat hier succesvol mogelijk te maken, moet eerst de verkeersintensiteit van het autoverkeer sterk worden verminderd.

### **3.4 Conclusie verkeersafwikkeling**

De hoofdverkeersinfrastructuur die City met het regionale en landelijke wegennet verbindt, is in de periode 2005-2008 uitgebreid met het oog op de verkeersbelasting die werd

voorzien als gevolg van de ontwikkeling van de binnenstad. Deze ontsluitingsstructuur functioneert goed en kent in de huidige situatie geen capaciteitsproblemen.

Door de verdere ontwikkeling van City zal de verkeersproductie van het gebied toenemen waardoor het drukker wordt op de omliggende wegen. De afwikkeling op aansluitingen op de Zuidstedeweg en de Noordstedeweg zal echter geen knelpunten opleveren.

De verkeersintensiteit op de Noordstedeweg zal toenemen van 8.000 (oost) en 10.500 (west) tot respectievelijk circa 8.700 (oost) en 11.100 (west) verkeersbewegingen per etmaal.

Deze verkeersintensiteit kan met het huidige profiel verkeerstechnisch worden verwerkt. Echter, deze weg wordt als druk ervaren. Maatregelen om de verkeersintensiteit terug te dringen moeten worden gezocht in het verminderen van verkeer met een doorgaand karakter en moeten altijd in relatie met het totale wegennetwerk worden beschouwd:

Denkrichtingen die om nader onderzoek vragen zijn:

- het (gedeeltelijk) instellen van eenrichtingsverkeer of door gedeeltelijke/tijdelijke afsluitingen of door het toepassen van kentekentoeegang;
- het (gedeeltelijk) afsluiten van toegangen van de parkeergarages aan de zijde van de Noordstedeweg of het alleen voor specifieke groepen (bewoners) bestemmen van deze toegangen;
- het toepassen van snelheid remmende maatregelen, zoals verkeersdrempels en/of de bus laten halteren op de rijbaan;
- een zo duidelijk mogelijke inrichting van de weg en de kruisingen.

## **BIJLAGE 1: PARKEERBALANS BEREKENINGEN**

Opgenomen zijn de parkeerbalans volgens Scenario 1:

- met vrijstellingsnorm voor nieuw te bouwen woningen
- met norm 1 parkeerplaats per woning voor nieuw te bouwen woningen, zowel optie “geen parkeerplaatsen voor sociale woningbouw” als optie “1 parkeerplaats per woning voor sociale woningbouw”.

Overige varianten/opties zijn afzonderlijk beschikbaar.

Scenario 1 met vrijstellingsnorm voor nieuw te bouwen woningen



Parkeerbalans scenario 1										
Parkeerbehoefte openbare ruimte bij toepassing parkeernormen uit de periode waarin de functies zijn ontwikkeld.										
B1	eenheid	parkeerplaatsen per eenheid	eenheid	aantal plaatsen	werkdag	avond	Zaterdag	werkdag	avond	Zaterdag
<b>Bestaande woningen Ruitersede e.o.</b>										
Grondgebonden w oningen	90	1,00	1 w oning	90,0	45	90	54	50%	100%	60%
Gestapelde w oningen Buitenstede	10	1,00	1 w oning	10,0	5	10	6	50%	100%	60%
Gestapelde w oningen Ruitersede middel	12	1,00	1 w oning	12,0	6	12	7	50%	100%	60%
Gestapelde w oningen Ruitersede klein	59	1,00	1 w oning	59,0	30	59	35	50%	100%	60%
Gestapelde w oningen Ruitersede middel	10	1,00	1 w oning	10,0	5	10	6	50%	100%	60%
Gestapelde Woningen Zegelstede middel	60	1,00	1 w oning	60,0	30	60	36	50%	100%	60%
Gestapelde Woningen Erfstede Klein	9	1,00	1 w oning	9,0	5	9	5	50%	100%	60%
Gestapelde Woningen Erfstede klein	22	1,00	1 w oning	22,0	11	22	13	50%	100%	60%
Detailhandel Erfstede vervalt										
Kantoren Erfstede vervalt										
<b>Nieuwe ontwikkeling locatie Dansschool (Blok 7)</b>										
Woningen Blok 7 (locatie dansschool) > 80 m2 eigen terr. vrijst. no	80	1,00	1 w oning	80	80	80	80	100%	100%	100%
Woningen blok 7 > 80 m2 openbaar terrein vrijst. norm	80	0,35	1 w oning	28	14	28	17	50%	100%	60%
Commerciele plint blok 7 (gerekend als winkel)	200	4,50	100 m2	9	5	0	9	60%	5%	100%
<b>Woningen en kantoren Kortestede / Schouwstede</b>										
Gestapelde Woningen Kortestede	27	1,00	1 w oning	27,0	14	27	16	50%	100%	60%
Kantoren Kortestede 57	757	1,00	125 m2	6,1	6	0	0	100%	5%	5%
Bedrijf Schouw stede 1	1.260	1,00	90 m2	14,0	14	1	1	100%	5%	5%
Bedrijf Schouw stede 2 a-d	889	1,00	125 m2	7,1	7	0,4	0	100%	5%	5%
<b>Totaal</b>				<b>443,2</b>	<b>276,1</b>	<b>408,8</b>	<b>286,6</b>			
Telling w oningen totaal	379									
Eigen terrein parkeren bij w oningen	80									
<b>Totaal behoefte openbaar parkeren</b>					<b>196,1</b>	<b>328,8</b>	<b>206,6</b>			
	2.906		avond				w erkdag			
<b>Avond is maatgevend</b>		Capaciteit B1	309	<b>Straatparkeren</b>		309				
		Behoeft e B1	328,8			196,1				
		Saldo	-19,8	<b>Tekort</b>		112,9				

(vervolg op volgende pagina)

B2 West	parkeerplaatsen			aantal plaatsen			Zaterdag			
	eenheid	per eenheid	eenheid	werkdag	avond	Zaterdag	werkdag	avond	Zaterdag	
Bestaande woningen Hagestede 45 - 159/Borgstede	54	1,00	1 woning	54,0	27	54	32	50%	100%	60%
<b>Nieuwe ontwikkeling Hagestede en omgeving</b>										
Woningen Blok 1 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	84	1,00	1 woning	84,0	84	84	84	100%	100%	100%
Woningen Blok 1 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	84	0,35	1 woning	29,4	15	29	18	50%	100%	60%
Woningen Blok 2 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	170	1,00	1 woning	170,0	170	170	170	100%	100%	100%
Woningen Blok 2 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	170	0,35	1 woning	59,5	30	60	36	50%	100%	60%
Woningen Blok 3 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	131	1,00	1 woning	131,0	131	131	131	100%	100%	100%
Woningen Blok 3 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	131	0,35	1 woning	45,9	23	46	28	50%	100%	60%
Woningen Blok 4 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	38	1,00	1 woning	38,0	38	38	38	100%	100%	100%
Woningen Blok 4 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	38	0,35	1 woning	13,3	7	13	8	50%	100%	60%
Woningen Blok 4 < 60 m2 / deel eigenterreinparkeren	48	1,00	1 woning	48,0	48	48	48	100%	100%	100%
Woningen Blok 4 < 60 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	48	0,20	1 woning	9,6	5	10	6	50%	100%	60%
Woningen Blok 5 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	188	1,00	1 woning	188,0	188	188	188	100%	100%	100%
Woningen Blok 5 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	188	0,35	1 woning	65,8	33	66	39	50%	100%	60%
Kantoor Borgstede 1	1.356	1,00	125 m2	10,8	11	1	1	100%	5%	5%
Gestapelde woningen Weverstede 8 t/m 54 vervallen										
Horeca Weverstede vervalt										
Cityplaza Plus detailhandel vervalt										
Cityplaza Plus bioscoop vervalt										
<b>Nieuwe ontwikkeling Weverstede 33-51 en Cityplaza Plus</b>										
Woningen blok 6 (Weverstede) > 80 m2 / deel eigenterreinparkere	227	1,00	1 woning	227	227	227,0	227	100%	100%	100%
Woningen blok 6 (Weverstede) > 80 m2 / deel openbaar parkeren	227	0,35	1 woning	79	40	79,5	48	50%	100%	60%
Commerciele plint blok 6 (gerekend als winkel)	1.400	4,50	100 m2	63	38	3,2	63	60%	5%	100%
Marktkramen --> alternatieve locatie, wel in binnenstad	0	4,00	100 m2	0	0	0,0	0	0%	0%	100%
Tekorten op eigen terrein bestaande bedrijven	9	1,00	1 pp	9,3	9	0,5	0	100%	5%	5%
<b>Totaal</b>				1.326	1.122	1.247	1.164			
Telling woningen totaal	940									
Eigen terrein parkeren bij woningen	886									
<b>Totaal behoefte openbaar parkeren</b>					236	361	278			
<b>Functies met parkeren op eigen terrein</b>										
Kantoor Weverstede 10E vervalt										
Kantoor Weverstede 11 tot en met 29 - 28 pp	4.658	1,00	125 m2	37,3	9					
Kantoor Weverstede 31 tot en met 39 - 110 pp vervalt										
Kantoor Weverstede 51 tot en met 55 vervalt										
Huidige parkeercapaciteit B2a op de werkdag 662 parkeerplaatsen. Hiervan vervallen 627. Resulteert				35						
Nieuw openbaar parkeren Spoorstede				50						
Openbaar beschikbaar in Blok 5				54						
Eigenterreinparkeren nieuwe woningen:	886		886		886		886			
	Openbare	Capaciteit B2a	131	werkdag	Capaciteit B2a	131	Zaterdag	Capaciteit B2a	131	Avond
	Private	Capaciteit B2a	886		Capaciteit B2a	886		Capaciteit B2a	886	
<b>Avond is maatgevend</b>		Behoefte B2a	236,4		Behoefte B2a	278,1		Behoefte B2a	361,1	
		Saldo	-105,4		Saldo	-147,1		Saldo	-230,1	

(vervolg volgende pagina)

B2	parkeerplaatsen		aantal plaatsen		werkdag		Zaterdag		werkdag		Zaterdag	
	eenheid	per eenheid	eenheid	per eenheid	avond	Zaterdag	avond	Zaterdag	avond	Zaterdag	avond	Zaterdag
Appartementen aan Noordst.w eg (exclusieve pp dus geen +0,3)	163	1,20	1 w oning	195,6	196	196	196	100%	100%	100%	100%	100%
Nieuwe Winkelruimte Stadskwartier	17.955	4,10	100 m2	736,2	442	37	736	60%	5%	100%		
NVM Fakkelsede 1	2.135	1,00	40 m2	53,4	53	3	3	100%	5%	5%		
<b>Stadshuis</b>												
Gemeentehuis	12.529	1,10	100 m2	137,8	138	21	7	100%	15%	5%		
Centrale Bibliotheek	3.300	3,40	100 m2	112,2	67	90	6	60%	80%	5%		
Centrum voor beeldende kunst	400	3,40	100 m2	13,6	8	11	1	60%	80%	5%		
Maatschappelijk centrum	634	3,40	100 m2	21,6	13	17	1	60%	80%	5%		
CWI/ UUV	895	1,10	100 m2	9,8	10	1	0	100%	15%	5%		
<b>De Kom</b>												
De Kom, Stadstheater, kunstencentrum (850 stoelen)	7.520	3,40	100 m2	255,7	153	205	77	60%	80%	30%		
Horeca	3.300	4,00	100 m2	132	40	132	79	30%	100%	60%		
Commerciële dienstverlening	2.040	1,00	125 m2	16,3	16	2	1	100%	15%	5%		
Bestaande woningen Markt	335	1,00	1 w oning	335,0	168	335	201	50%	100%	60%		
Nieuwe woningen Raadstede (geen medegebruik pp)	38	1,20	1 w oning	45,6	46	46	46	100%	100%	100%		
Bestaande Winkelruimte Cityplaza	14.972	4,10	100 m2	614	368	31	614	60%	5%	100%		
Bestaande Winkelruimte (los)	1.873	4,10	100 m2	77	46	4	77	60%	5%	100%		
Nieuwe Winkelruimte: niet meer in programma	0	4,10	100 m2	0	0	0	0	60%	5%	100%		
Horeca	2.304	4,00	100 m2	92	28	92	55	30%	100%	60%		
<b>Funcities noordkant Cityplaza</b>												
Poststede 1 (ING)	799	1,00	125 m2	6,4	6	0	0	100%	5%	5%		
Poststede 5 (GGD)	611	1,00	70 m2	8,7	9	1	1	100%	10%	10%		
Bedrijven Bankstede, Kortstede, Boogstede, Raadstede	1.780	1,00	125 m2	14,2	14	1	1	100%	5%	5%		
<b>Funcities Schakelstede / Zoomstede e.o.</b>												
Schakelstede 75 - politiebureau - 3.600m2 / pp op eigen terrein	0	1,00	70 m2	0,0	0	0	0	100%	15%	5%		
Woningen Schakelstede 77 - 191	56	1,00	1 w oning	56,0	34	56	39	60%	100%	70%		
Kantoor Zoomstede 1 tot en met 11: kantoorfunctie vervalt												
Zoomstede 1 t/m 11: zorgwoningen parkeren mv niveau openbaar	62	0,60	1 w oning	37,2	22	37	26	60%	100%	70%		
<b>Weverstedehof</b>												
Woningen Weverstedehof (parkeren op eigen terrein)	91	1,00	1 w oning	91,0	91	91	91	100%	100%	100%		
Bank Weverstedehof 1	715	1,00	125 m2	5,7	6	0	0	100%	5%	5%		
Bank Weverstedehof 9	238	1,00	125 m2	1,9	2	0	0	100%	5%	5%		
<b>Doorslagzone</b>												
<b>Doorslagzone, 466 woningen, verdeeld in:</b>												
Woningen > 80m2 met pp e.t.	317	1,00	1 w oning	317,0	317	317	317	100%	100%	100%		
Woningen > 80m2 met pp openbaar vrijst. norm	317	0,35	1 w oning	111,0	55	111	67	50%	100%	60%		
Woningen tussen 60 en 80m2 met pp e.t.	76	1,00	1 w oning	76,0	76	76	76	100%	100%	100%		
Woningen tussen 60 en 80m2 met pp openbaar vrijst. norm	76	0,20	1 w oning	15,2	8	15	9	50%	100%	60%		
Woningen < 60m2 pp eigen terrein	4	1,00	1 w oning	4,0	4	4	4	100%	100%	100%		
Woningen < 60m2 met pp openbaar.	4	0,00	1 w oning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%		
Woningen < 60m2 met pp openb. terr. sociale huur vrijst. norm	69	0,80	1 w oning	55,2	28	55	33	50%	100%	60%		
Horeca	1.250	4,00	100 m2	50	15	50	30	30%	100%	60%		
Parkeervraag kantoren Zoomstede openbaar							24					
Marktkramen -> alternatieve locatie, wel in binnenstad	650	4,00	100 m2	26	0	0,0	26	0%	0%	100%		
<b>Totaal</b>				<b>3.723</b>	<b>2.502</b>	<b>2.036</b>	<b>2.819</b>					
Telling woningen totaal	1.002											
Eigenterreinparkeren bij woningen	684											
<b>Totaal</b>				<b>6.461</b>	<b>1.818</b>	<b>1.353</b>	<b>2.135</b>					
Openbaar parkeren in woonblokken												
	Openbare	Zaterdag		avond		werkdag						
	Private	Capaciteit B2	1.970		1.970		1.970					
		Capaciteit B2	684		684		684					
<b>Zaterdagavond is maatgevend</b>		Behoefte B2	2.135		1.353		1.818					
		Saldo	-165,2		617,4		151,8					



Scenario 1 met norm 1 parkeerplaats per woning voor nieuw te bouwen woningen, geen parkeren voor sociale woningbouw.

<b>Parkeerbalans scenario 1</b>											
Parkeerbehoefte openbare ruimte bij toepassing parkeernormen uit de periode waarin de functies zijn ontwikkeld.											
<b>B1</b>	eenheid	parkeerplaatsen	per eenheid	eenheid	aantal plaatsen	2.906			werkdag	avond	Zaterdag
						werkdag	avond	Zaterdag			
<b>Bestaande woningen Ruitersede e.o.</b>											
Grondgebonden w oningen	90	1,00	1	w oning	90,0	45	90	54	50%	100%	60%
Gestapelde w oningen Buitersede	10	1,00	1	w oning	10,0	5	10	6	50%	100%	60%
Gestapelde w oningen Ruitersede middel	12	1,00	1	w oning	12,0	6	12	7	50%	100%	60%
Gestapelde w oningen Ruitersede klein	59	1,00	1	w oning	59,0	30	59	35	50%	100%	60%
Gestapelde w oningen Ruitersede middel	10	1,00	1	w oning	10,0	5	10	6	50%	100%	60%
Gestapelde Woningen Zegelstede middel	60	1,00	1	w oning	60,0	30	60	36	50%	100%	60%
Gestapelde Woningen Erfstede klein	9	1,00	1	w oning	9,0	5	9	5	50%	100%	60%
Gestapelde Woningen Erfstede klein	22	1,00	1	w oning	22,0	11	22	13	50%	100%	60%
Detailhandel Erfstede vervalt											
Kantoren Erfstede vervalt											
<b>Nieuwe ontwikkeling locatie Dansschool (Blok 7)</b>											
Woningen Blok 7 (locatie dansschool) > 80 m2 eigen terr. vrijst. no	80	1,00	1	w oning	80	80	80	80	100%	100%	100%
Woningen blok 7 > 80 m2 openbaar terrein vrijst. norm	80	0,00	1	w oning	0	0	0	0	50%	100%	60%
Commerciële plint blok 7 (gerekend als w inkel)	200	4,50	100	m2	9	5	0	9	60%	5%	100%
<b>Woningen en kantoren Kortestede / Schouwstede</b>											
Gestapelde Woningen Kortestede	27	1,00	1	w oning	27,0	14	27	16	50%	100%	60%
Kantoren Kortestede 57	757	1,00	125	m2	6,1	6	0	0	100%	5%	5%
Bedrijf Schouw stede 1	1.260	1,00	90	m2	14,0	14	1	1	100%	5%	5%
Bedrijf Schouw stede 2 a-d	889	1,00	125	m2	7,1	7	0,4	0	100%	5%	5%
<b>Totaal</b>					<b>415,2</b>	<b>262,1</b>	<b>380,8</b>	<b>269,8</b>			
Telling w oningen totaal	379										
Eigen terrein parkeren bij w oningen	80										
<b>Totaal behoefte openbaar parkeren</b>						<b>182,1</b>	<b>300,8</b>	<b>189,8</b>			
	2.906										
<b>Avond is maatgevend</b>											
		Capaciteit B1	309		Straatparkeren		309				
		Behoefte B1	300,8				182,1				
		Saldo	8,2	Tekort			126,9				

(vervolg volgende pagina)

B2 West	parkeerplaatsen			aantal plaatsen			Zaterdag			
	eenheid	per eenheid	eenheid	eenheid	werkdag	avond	werkdag	avond	Zaterdag	
Bestaande woningen Hagestede 45 - 159/Borgstede	54	1,00	1 woning	54,0	27	54	32	50%	100%	60%
<b>Nieuwe ontwikkeling Hagestede en omgeving</b>										
Woningen Blok 1 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	84	1,00	1 woning	84,0	84	84	84	100%	100%	100%
Woningen Blok 1 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	84	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen Blok 2 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	170	1,00	1 woning	170,0	170	170	170	100%	100%	100%
Woningen Blok 2 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	170	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen Blok 3 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	131	1,00	1 woning	131,0	131	131	131	100%	100%	100%
Woningen Blok 3 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	131	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen Blok 4 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	38	1,00	1 woning	38,0	38	38	38	100%	100%	100%
Woningen Blok 4 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	38	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen Blok 4 < 60 m2 / deel eigenterreinparkeren	48	1,00	1 woning	48,0	48	48	48	100%	100%	100%
Woningen Blok 4 < 60 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	48	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen Blok 5 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	188	1,00	1 woning	188,0	188	188	188	100%	100%	100%
Woningen Blok 5 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	188	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Kantoor Borgstede 1	1.356	1,00	125 m2	10,8	11	1	1	100%	5%	5%
Gestapelde woningen Weverstede 8 / m54 vervallen										
Horeca Weverstede vervalt										
Cityplaza Plus detailhandel vervalt										
Cityplaza Plus bioscoop vervalt										
<b>Nieuwe ontwikkeling Weverstede 33-51 en Cityplaza Plus</b>										
Woningen blok 6 (Weverstede) > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	227	1,00	1 woning	227	227	227	227	100%	100%	100%
Woningen blok 6 (Weverstede) > 80 m2 / deel openbaar parkeren	227	0,00	1 woning	0	0	0	0	50%	100%	60%
Commerciële plint blok 6 (gerekend als winkel)	1.400	4,50	100 m2	63	38	3	63	60%	5%	100%
Marktkramen --> alternatieve locatie, wel in binnenstad	0	4,00	100 m2	0	0	0	0	0%	0%	100%
Tekorten op eigen terrein bestaande bedrijven	9	1,00	1 pp	9,3	9	0	0	100%	5%	5%
<b>Totaal</b>				1.023	971	944	982			
Telling woningen totaal	940							avond	zaterdag	
Eigen terrein parkeren bij woningen	886									
<b>Totaal behoefte openbaar parkeren</b>					85	58	96			
<b>Functies met parkeren op eigen terrein</b>										
Kantoor Weverstede 10E vervalt										
Kantoor Weverstede 11 tot en met 29 - 28 pp	4.658	1,00	125 m2	37,3	9					
Kantoor Weverstede 31 tot en met 39 - 110 pp vervalt										
Kantoor Weverstede 51 tot en met 55 vervalt										
Huidige parkeercapaciteit B2a op de werkdag 662 parkeerplaatsen. Hiervan vervallen 627. Resulteert				35						
Nieuw openbaar parkeren Spoorstede				50						
Openbaar beschikbaar in Blok 5				54						
Eigenterreinparkeren nieuwe woningen:	886		886		886		886			
	Openbare	Capaciteit B2a	131	werkdag	Capaciteit B2a	131	zaterdag		Capaciteit B2a	131
	Private	Capaciteit B2a	886		Capaciteit B2a	886			Capaciteit B2a	886
<b>Avond is maatgevend</b>		Behoefte B2a	84,9		Behoefte B2a	96,4			Behoefte B2a	58,2
		Saldo	46,1		Saldo	34,6			Saldo	72,8

(vervolg volgende pagina)

B2	eenheid	parkeerplaatsen	per eenheid	eenheid	aantal plaatsen	Zaterdag			Zaterdag		
						werkdag	avond	Zaterdag	werkdag	avond	Zaterdag
Appartementen aan Noordst.w eg (exclusieve pp dus geen +0,3)	163	1,20	1 w oning	195,6	196	196	196	100%	100%	100%	
Nieuw e Winkelruimte Stadskw artier	17.955	4,10	100 m2	736,2	442	37	736	60%	5%	100%	
NVM Fakkelstede 1	2.135	1,00	40 m2	53,4	53	3	3	100%	5%	5%	
<b>Stadshuis</b>											
Gemeentehuis	12.529	1,10	100 m2	137,8	138	21	7	100%	15%	5%	
Centrale Bibliotheek	3.300	3,40	100 m2	112,2	67	90	6	60%	80%	5%	
Centrum voor beeldende kunst	400	3,40	100 m2	13,6	8	11	1	60%	80%	5%	
Maatschappelijk centrum	634	3,40	100 m2	21,6	13	17	1	60%	80%	5%	
CWI / UWV	895	1,10	100 m2	9,8	10	1	0	100%	15%	5%	
<b>De Kom</b>											
De Kom, Stadstheater, kunstencentrum (850 stoelen)	7.520	3,40	100 m2	255,7	153	205	77	60%	80%	30%	
Horeca	3.300	4,00	100 m2	132	40	132	79	30%	100%	60%	
Commerciële dienstverlening	2.040	1,00	125 m2	16,3	16	2	1	100%	15%	5%	
Bestaande w oningen Markt	335	1,00	1 w oning	335,0	168	335	201	50%	100%	60%	
Nieuw e w oningen Raadstede (geen medegebruik pp)	38	1,20	1 w oning	45,6	46	46	46	100%	100%	100%	
Bestaande Winkelruimte Cityplaza	14.972	4,10	100 m2	614	368	31	614	60%	5%	100%	
Bestaande Winkelruimte (ls)	1.873	4,10	100 m2	77	46	4	77	60%	5%	100%	
Nieuw e Winkelruimte: niet meer in programma	0	4,10	100 m2	0	0	0	0	60%	5%	100%	
Horeca	2.304	4,00	100 m2	92	28	92	55	30%	100%	60%	
<b>Functies noordkant Cityplaza</b>											
Poststede 1 (ING)	799	1,00	125 m2	6,4	6	0	0	100%	5%	5%	
Poststede 5 (GGD)	611	1,00	70 m2	8,7	9	1	1	100%	10%	10%	
Bedrijven Bankstede, Kortestede, Boogstede, Raadstede	1.780	1,00	125 m2	14,2	14	1	1	100%	5%	5%	
<b>Functies Schakelstede / Zoomstede e.o.</b>											
Schakelstede 75 - politiebureau - 3.600m2 / pp op eigen terrein	0	1,00	70 m2	0,0	0	0	0	100%	15%	5%	
Woningen Schakelstede 77 - 191	56	1,00	1 w oning	56,0	34	56	39	60%	100%	70%	
Kantoor Zoomstede 1 tot en met 11: kantoorfunctie vervalt											
Zoomstede 1 t/m 11: zorgw oningen parkeren mv niveau openbaar	62	0,60	1 w oning	37,2	22	37	26	60%	100%	70%	
<b>Weverstedehof</b>											
Woningen Weverstedehof (parkeren op eigen terrein)	91	1,00	1 w oning	91,0	91	91	91	100%	100%	100%	
Bank Weverstedehof 1	715	1,00	125 m2	5,7	6	0	0	100%	5%	5%	
Bank Weverstedehof 9	238	1,00	125 m2	1,9	2	0	0	100%	5%	5%	
<b>Doorslagzone</b>											
Doorslagzone, 466 w oningen, verdeeld in:											
Woningen > 80m2 met pp e.t.	317	1,00	1 w oning	317,0	317	317	317	100%	100%	100%	
Woningen > 80m2 met pp openbaar vrijst. norm	317	0,00	1 w oning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%	
Woningen tussen 60 en 80m2 met pp e.t.	76	1,00	1 w oning	76,0	76	76	76	100%	100%	100%	
Woningen tussen 60 en 80m2 met pp openbaar vrijst. norm	76	0,00	1 w oning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%	
Woningen < 60m2 pp eigen terrein	4	1,00	1 w oning	4,0	4	4	4	100%	100%	100%	
Woningen < 60m2 met pp openbaar.	4	0,00	1 w oning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%	
Woningen < 60m2 met pp openb. terr. sociale huur vrijst. norm.	69	0,00	1 w oning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%	
Horeca	1.250	4,00	100 m2	50	15	50	30	30%	100%	60%	
Parkeervraag kantoren Zoomstede openbaar					24						
Marktkramen --> alternatieve locatie, w el in binnenstad	650	4,00	100 m2	26	0	0,0	26	0%	0%	100%	
<b>Totaal</b>				<b>3.542</b>	<b>2.411</b>	<b>1.855</b>	<b>2.710</b>				
Telling w oningen totaal	1.002										
Eigenterreinparkeren bij w oningen	684										
<b>Totaal</b>				<b>6.098</b>	<b>1.728</b>	<b>1.171</b>	<b>2.026</b>				
Openbaar parkeren w oninblokken											
	Openbare	zaterdag		avond		zaterdag		zaterdag		werkdag	
	Private	Capaciteit B2	1.970		1.970				1.970		
		Capaciteit B2	684		684				684		
<b>Zaterdagavond is maatgevend</b>		Behoefte B2	2.026		1.171				1.728		
		Saldo	-56,4		798,7				242,5		

Scenario 1 met norm 1 parkeerplaats per woning voor nieuw te bouwen woningen, ook 1 op 1 parkeren voor sociale woningbouw.

<b>Parkeerbalans scenario 1</b>												
Parkeerbehoefte openbare ruimte bij toepassing parkeernormen uit de periode waarin de functies zijn ontwikkeld.												
<b>B1</b>	Parkeerplaatsen			aantal plaatsen			werkdag			Zaterdag		
	eenheid	per eenheid	eenheid	per eenheid	eenheid	per eenheid	avond	Zaterdag	werkdag	avond	Zaterdag	
<b>Bestaande woningen Ruitersede e.o.</b>												
Grondgebonden woningen	90	1,00	1 woning	90,0	45	90	54	50%	100%	60%		
Gestapelde woningen Buitensede	10	1,00	1 woning	10,0	5	10	6	50%	100%	60%		
Gestapelde woningen Ruitersede middel	12	1,00	1 woning	12,0	6	12	7	50%	100%	60%		
Gestapelde woningen Ruitersede klein	59	1,00	1 woning	59,0	30	59	35	50%	100%	60%		
Gestapelde woningen Ruitersede middel	10	1,00	1 woning	10,0	5	10	6	50%	100%	60%		
Gestapelde Woningen Zegelstede middel	60	1,00	1 woning	60,0	30	60	36	50%	100%	60%		
Gestapelde Woningen Erfstede klein	9	1,00	1 woning	9,0	5	9	5	50%	100%	60%		
Gestapelde Woningen Erfstede klein	22	1,00	1 woning	22,0	11	22	13	50%	100%	60%		
Detailhandel Erfstede vervalt												
Kantoren Erfstede vervalt												
<b>Nieuwe ontwikkeling locatie Dansschool (Blok 7)</b>												
Woningen Blok 7 (locatie dansschool) > 80 m2 eigen terr. vrijst. norm	80	1,00	1 woning	80	80	80	80	100%	100%	100%		
Woningen blok 7 > 80 m2 openbaar terrein vrijst. norm	80	0,00	1 woning	0	0	0	0	50%	100%	60%		
Commerciële plint blok 7 (gerekend als winkel)	200	4,50	100 m2	9	5	0	9	60%	5%	100%		
<b>Woningen en kantoren Kortestede / Schouwstede</b>												
Gestapelde Woningen Kortestede	27	1,00	1 woning	27,0	14	27	16	50%	100%	60%		
Kantoren Kortestede 57	757	1,00	125 m2	6,1	6	0	0	100%	5%	5%		
Bedrijf Schouwstede 1	1.260	1,00	90 m2	14,0	14	1	1	100%	5%	5%		
Bedrijf Schouwstede 2 a-d	889	1,00	125 m2	7,1	7	0,4	0	100%	5%	5%		
<b>Totaal</b>				<b>415,2</b>	<b>262,1</b>	<b>380,8</b>	<b>269,8</b>					
Telling woningen totaal	379											
Eigen terrein parkeren bij woningen	80											
<b>Totaal behoefte openbaar parkeren</b>					<b>182,1</b>	<b>300,8</b>	<b>189,8</b>					
	2.906			avond			werkdag					
<b>Avond is maatgevend</b>	Capaciteit B1		309	Straatparkeren		309						
	Behoeft B1		300,8			182,1						
	Saldo		8,2	Tekort		126,9						

(vervolg op volgende pagina)

B2 West	parkeerplaatsen		aanb. plaatsen		werkdag			zaterdag		
	per eenheid	per eenheid	per eenheid	per eenheid	avond	zaterdag	avond	zaterdag	avond	zaterdag
Bestaande woningen Hagestede 45 - 159/Borgstede	54	1,00	1 woning	54,0	27	54	32	50%	100%	60%
<b>Nieuwe ontwikkeling Hagestede en omgeving</b>										
Woningen Blok 1 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	84	1,00	1 woning	84,0	84	84	84	100%	100%	100%
Woningen Blok 1 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	84	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen Blok 2 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	170	1,00	1 woning	170,0	170	170	170	100%	100%	100%
Woningen Blok 2 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	170	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen Blok 3 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	131	1,00	1 woning	131,0	131	131	131	100%	100%	100%
Woningen Blok 3 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	131	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen Blok 4 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	38	1,00	1 woning	38,0	38	38	38	100%	100%	100%
Woningen Blok 4 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	38	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen Blok 4 < 60 m2 / deel eigenterreinparkeren	48	1,00	1 woning	48,0	48	48	48	100%	100%	100%
Woningen Blok 4 < 60 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	48	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen Blok 5 > 80 m2 / deel eigenterreinparkeren	188	1,00	1 woning	188,0	188	188	188	100%	100%	100%
Woningen Blok 5 > 80 m2 / deel openbaar parkeren vrijst. norm	188	0,00	1 woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Kantoor Borgstede 1	1.356	1,00	125 m2	10,8	11	1	1	100%	5%	5%
Gestapelde woningen Weverstede 8 t/m 54 vervallen										
Horeca Weverstede vervalt										
Cityplaza Plus detailhandel vervalt										
Cityplaza Plus bioscoop vervalt										
<b>Nieuwe ontwikkeling Weverstede 33-51 en Cityplaza Plus</b>										
Woningen blok 6 (Weverstede) > 80 m2 / deel eigenterreinparkere	227	1,00	1 woning	227	227	227	227	100%	100%	100%
Woningen blok 6 (Weverstede) > 80 m2 / deel openbaar parkeren	227	0,00	1 woning	0	0	0	0	50%	100%	60%
Commerciele plint blok 6 (gerekend als winkel)	1.400	4,50	100 m2	63	38	3	63	60%	5%	100%
Marktkramen --> alternatieve locatie, w el in binnenstad	0	4,00	100 m2	0	0	0	0	0%	0%	100%
Tekorten op eigen terrein bestaande bedrijven	9	1,00	1 pp	9,3	9	0	0	100%	5%	5%
<b>Totaal</b>				1.023	971	944	982			
Telling woningen totaal	940									
Eigen terrein parkeren bij woningen	886									
<b>Totaal behoefte openbaar parkeren</b>					85	58	96			
<b>Funcities met parkeren op eigen terrein</b>										
Kantoor Weverstede 10E vervalt										
Kantoor Weverstede 11 tot en met 29 - 28 pp	4.658	1,00	125 m2	37,3	9					
Kantoor Weverstede 31 tot en met 39 - 110 pp vervalt										
Kantoor Weverstede 51 tot en met 55 vervalt										
Huidige parkeercapaciteit B2a op de werkdag 662 parkeerplaatsen. Hiervan vervallen 627. Resulteert				35						
Nieuw openbaar parkeren Spoorstede				50						
Openbaar beschikbaar in Blok 5				54						
Eigenterreinparkeren nieuwe woningen:	886		886		886		886			
	Openbare	Capaciteit B2a	131	werkdag	Capaciteit B2a	131	zaterdag		Capaciteit B2a	131
	Private	Capaciteit B2a	886		Capaciteit B2a	886			Capaciteit B2a	886
<b>Avond is maatgevend</b>		Behoefte B2a	84,9		Behoefte B2a	96,4			Behoefte B2a	58,2
		Saldo	46,1		Saldo	34,6			Saldo	72,8

(vervolg volgende pagina)

	eenheid	parkeerplaatsen	per eenheid	eenheid	aantal plaatsen	werkdag	avond	Zaterdag	werkdag	avond	Zaterdag
<b>B2</b>											
Appartementen aan Noordst.weg (exclusieve pp dus geen +0,3)	163	1,20	1	woning	195,6	196	196	196	100%	100%	100%
Nieuwe Winkelruimte Stadskwartier	17.955	4,10	100	m2	736,2	442	37	736	60%	5%	100%
NVM Fakkelstede 1	2.135	1,00	40	m2	53,4	53	3	3	100%	5%	5%
<b>Stadshuis</b>											
Gemeentehuis	12.529	1,10	100	m2	137,8	138	21	7	100%	15%	5%
Centrale Bibliotheek	3.300	3,40	100	m2	112,2	67	90	6	60%	80%	5%
Centrum voor beeldende kunst	400	3,40	100	m2	13,6	8	11	1	60%	80%	5%
Maatschappelijk centrum	634	3,40	100	m2	21,6	13	17	1	60%	80%	5%
CWI / UWV	895	1,10	100	m2	9,8	10	1	0	100%	15%	5%
<b>De Kom</b>											
De Kom, Stadstheater, kunstencentrum (850 stoelen)	7.520	3,40	100	m2	255,7	153	205	77	60%	80%	30%
Horeca	3.300	4,00	100	m2	132	40	132	79	30%	100%	60%
Commerciële dienstverlening	2.040	1,00	125	m2	16,3	16	2	1	100%	15%	5%
Bestaande woningen Markt	335	1,00	1	woning	335,0	168	335	201	50%	100%	60%
Nieuwe woningen Raadstede (geen medegebruik pp)	38	1,20	1	woning	45,6	46	46	46	100%	100%	100%
Bestaande Winkelruimte Cityplaza	14.972	4,10	100	m2	614	368	31	614	60%	5%	100%
Bestaande Winkelruimte (los)	1.873	4,10	100	m2	77	46	4	77	60%	5%	100%
Nieuwe Winkelruimte: niet meer in programma	0	4,10	100	m2	0	0	0	0	60%	5%	100%
Horeca	2.304	4,00	100	m2	92	28	92	55	30%	100%	60%
<b>Funcies noordkant Cityplaza</b>											
Poststede 1 (NG)	799	1,00	125	m2	6,4	6	0	0	100%	5%	5%
Poststede 5 (GGD)	611	1,00	70	m2	8,7	9	1	1	100%	10%	10%
Bedrijven Bankstede, Kortestede, Boogstede, Raadstede	1.780	1,00	125	m2	14,2	14	1	1	100%	5%	5%
<b>Funcies Schakelstede / Zoomstede e.o.</b>											
Schakelstede 75 - politiebureau - 3.600m2 / pp op eigen terrein	0	1,00	70	m2	0,0	0	0	0	100%	15%	5%
Woningen Schakelstede 77 - 191	56	1,00	1	woning	56,0	34	56	39	60%	100%	70%
Kantoor Zoomstede 1 tot en met 11: kantoorfunctie vervalt											
Zoomstede 1 t/m 11: zorgwoningen parkeren mv niveau openbaar	62	0,60	1	woning	37,2	22	37	26	60%	100%	70%
<b>Weverstedehof</b>											
Woningen Weverstedehof (parkeren op eigen terrein)	91	1,00	1	woning	91,0	91	91	91	100%	100%	100%
Bank Weverstedehof 1	715	1,00	125	m2	5,7	6	0	0	100%	5%	5%
Bank Weverstedehof 9	238	1,00	125	m2	1,9	2	0	0	100%	5%	5%
<b>Doorslagzone</b>											
Doorslagzone, 466 woningen, verdeeld in:											
Woningen > 80m2 met pp e.t.	317	1,00	1	woning	317,0	317	317	317	100%	100%	100%
Woningen > 80m2 met pp openbaar vrijst. norm	317	0,00	1	woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen tussen 60 en 80m2 met pp e.t.	76	1,00	1	woning	76,0	76	76	76	100%	100%	100%
Woningen tussen 60 en 80m2 met pp openbaar vrijst. norm	76	0,00	1	woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen < 60m2 pp eigen terrein	4	1,00	1	woning	4,0	4	4	4	100%	100%	100%
Woningen < 60m2 met pp openbaar.	4	0,00	1	woning	0,0	0	0	0	50%	100%	60%
Woningen < 60m2 met pp openb. terr. sociale huur vrijst. norm.	69	1,00	1	woning	69,0	35	69	41	50%	100%	60%
Horeca	1.250	4,00	100	m2	50	15	50	30	30%	100%	60%
Parkeervraag kantoren Zoomstede openbaar						24					
Marktkramen --> alternatieve locatie, wel in binnenstad	650	4,00	100	m2	26	0	0,0	26	0%	0%	100%
<b>Totaal</b>					<b>3.611</b>	<b>2.446</b>	<b>1.924</b>	<b>2.751</b>			
Telling woningen totaal	1.002										
Eigenterreinparkeren bij woningen	684										
<b>Totaal</b>					<b>6.236</b>	<b>1.762</b>	<b>1.240</b>	<b>2.068</b>			
Openbaar parkeren woonblokken											
	Openbare	zaterdag			avond			werkdag			
	Private	Capaciteit B2	1.970		1.970			1.970			
		Capaciteit B2	684		684			684			
<b>Zaterdagavond is maatgevend</b>		Behoeftte B2	2.068		1.240			1.762			
		Saldo	-97,8		729,7			208,0			

## **BIJLAGE 2: PLOT VERKEERSMODEL VRU 3.2**

Als afzonderlijke bijlage beschikbaar.

## BIJLAGE 3: FIETSPARKEERBALANS

Fietsparkeerbalans binnenstad											
maatgevend moment: zaterdagmiddag										Inventarisatie 2015	
			B1		B2west		B2		Fietspp Bista		
			zaterdagmiddag		zaterdagmiddag		zaterdagmiddag				
functies	norm	eenheid per	huidig programma	behoefte	huidig programma	behoefte	huidig programma	behoefte	Onderdeel	Plekken	
Winkels	3	100 m2 bvo	200	6	1.400	42	35.000	1.050	De Fietspomp	500	
Maatschappelijk	1	100 m2 bvo	0	0	0		20.000	200	De Snelbinder	400	
Stadshuis	0	100 m2 bvo	0	0	0		12.000	0	P-West		450 vervallen bij ontwikkeling B2West
Kantoor	0	100 m2 bvo	2.900	0	6.000	0	15.000	0	Fietsnietjes	552	
Horeca	3	100 m2 bvo					3.000	90	Fietsbeugels	120	
Woningen los / bezoek / share	0,2	woning	379	76	940	188	1.270	254	Fietsbeugels parkeergarages	80	
Busstation								100	Fietsvakken	60	
<b>totaal</b>				<b>82</b>		<b>230</b>		<b>1.694</b>	<b>Totaal beschikbaar</b>	<b>2162</b>	B2 en B2west
							1.924				
gecorrigeerde prognose behoefte 2015							0				
inclusief overcapaciteit (afgerond)							1924		←————→ 2162		
programma stallingen									werkbaar		
bigewerkt: augustus 2010											
							300				
							380				
							500				