Nijmegen



bestemmingsplan

Nijmegen Dukenburg 2021 - 1 (Winkelcentrum- Weezenhof Herstelbesluit)

Toelichting

Versie: vastgesteld

Colofon

bestemmingsplan

Nijmegen Dukenburg 2021 - 1 (Winkelcentrum- Weezenhof Herstelbesluit)

IDN: NL.IMRO.0268.BP401801-VG01

Gemeente Nijmegen

Bureau Ruimtelijke Planvorming
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

www.nijmegen.nl

Foto voorzijde: Max Kneefel

Toelichting

Inhoudsopgave

Toelichting **3**

Hoofdstuk 1 **Inleiding** **7**
1.1 Aanleiding 7
1.2 Relatie bestemmingsplan - herstelbesluit 7

Hoofdstuk 2 **Toelichting herstelbesluit** **9**
2.1 Aanpassing regels 9

Hoofdstuk 3 **Sectorale aspecten** **13**
3.1 Inleiding 13
3.2 Gewijzigde paragraaf 4.13 van de plantoelichting 13
3.3 Verkeersgeneratie 15
3.4 Fietsparkeren 17
3.5 Bevoorrading verkeer 17
3.6 Conclusie 18

Hoofdstuk 4 **Juridische planbeschrijving** **19**
4.1 Bestemmingsplan 19

Hoofdstuk 5 **Economische uitvoerbaarheid** **21**
5.1 Financiële haalbaarheid 21

Hoofdstuk 6 **Maatschappelijke uitvoerbaarheid en procedure** **23**

Bijlagen bij toelichting **25**
Bijlage 1 Parkeeronderzoek 26
Bijlage 2 P-drukmeting 47
Bijlage 3 P-drukmeting toekomstige situatie 50
Bijlage 4 Overzicht onderzoeksrapporten 53

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 7 juni 2023 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan 'Nijmegen Dukenburg 2021-1 (Winkelcentrum- Weezenhof)' vastgesteld. Het bestemmingsplan voorziet in de herbouw en herontwikkeling van het winkelcentrum Weezenhof, met één supermarkt, maatschappelijke en commerciële functies en maximaal 119 appartementen boven op het te herbouwen winkelcentrum. Verder voorziet het bestemmingsplan in de herontwikkeling van de openbare ruimte.

Naar aanleiding van de beroepsgronden van de vereniging Belangenvereniging Weezenhof (hierna: 'de Belangenvereniging') is besloten om nader onderzoek te doen naar de aspecten "verkeer" en "parkeren". Als gevolg hiervan heeft de gemeenteraad besloten om een aantal planregels alsook de plantoelichting van het vigerende bestemmingsplan te herzien.

1.2 Relatie bestemmingsplan - herstelbesluit

Dit herstelbesluit is een wijziging op het vigerende bestemmingsplan 'Nijmegen Dukenburg 2021-1 (Winkelcentrum- Weezenhof)'. Met dit herstelbesluit worden alléén de volgende planregels gewijzigd/toegevoegd: (i) artikel 1.66, (ii) artikel 3.1, (iii) artikel 3.4.1 en (iv) artikel 12.2. De overige planregels blijven ongewijzigd. De wijzigingen worden in het volgende hoofdstuk toegelicht. De overige planregels worden niet gewijzigd met dit herstelbesluit en blijven dus ongewijzigd. De verbeelding van het bestemmingsplan 'Nijmegen Dukenburg 2021-1 (Winkelcentrum- Weezenhof)' blijft eveneens ongewijzigd.

Met de herstelbesluit wordt tevens (louter) hoofdstuk 4.13 "Verkeer en Parkeren" aangepast. De overige delen van de plantoelichting worden niet gewijzigd.

Hoofdstuk 2 Toelichting herstelbesluit

2.1 Aanpassing regels

Met het herstelbesluit worden de volgende artikelen toegevoegd dan wel aangepast;

a. artikel 1.66. toevoeging definitie 'Gezondheidscentrum'.
b. artikel 3.1. 'Cultuur en ontspanning' en 'maatschappelijke voorzieningen' zijn verwijderd. 'Gezondheidscentrum' is toegevoegd. Verder is de opsomming anders vorm gegeven.
c. artikel 3.4.1 'Overige gebruiksregels' aangepast. Bij dit artikel is voor de commerciële functies, de maatschappelijk functies en de supermarkt een maximaal bruto vloeroppervlak (BVO) opgenomen.
d. artikel 12.2 verwijzing naar het geldende beleidsregels parkeren opgenomen.
e. 'Beleidsregels parkeren 2024' opgenomen als bijlage bij de regels.

In de hiernavolgende paragrafen worden bovenstaande wijzigingen nader toegelicht.

2.1.1 Artikel 1.66 planregels

Het vigerende bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een gezondheidscentrum. Dit gebruik is toegestaan, omdat de gronden met de bestemming "Centrum" op grond van artikel 3.1 van de planregels onder meer zijn bestemd voor "maatschappelijke voorzieningen". De brede definitie van "maatschappelijke voorzieningen" maakt een veelheid aan voorzieningen mogelijk met een hoge parkeerdruk. Gelet op de bezwaren van de Belangenvereniging is opnieuw onderzoek gedaan naar de parkeerhinder als gevolg van de met het plan mogelijk gemaakte voorzieningen. Besloten is om het begrip "maatschappelijke voorzieningen" in artikel 3.1 van de planregels te schrappen en te vervangen voor het begrip "gezondheidscentrum". Zie hierover meer hetgeen in paragraaf 2.1.2 uiteengezet is. De gemeenteraad heeft daarbij tevens besloten om het begrip "gezondheidscentrum" in een nieuw artikel 1.66 van de planregels als volgt te definiëren:

"Bedrijven die één of meer medische en/of paramedische diensten verlenen zoals:
apotheek, huisarts, fysiotherapeut, verloskundige, mondzorg, dermatoloog en/of andere vergelijkbare medische diensten.".

Naar het oordeel van de gemeenteraad worden belanghebbenden door deze toevoeging niet benadeeld. Artikel 1.66 van de planregels is namelijk toegevoegd ten behoeve van de rechtszekerheid van (onder meer) belanghebbenden, omdat hiermee duidelijk is wat onder een 'gezondheidscentrum" moet worden verstaan. Daarbij is verder van belang dat het vigerende bestemmingsplan al voorziet in de realisatie van een gezondheidscentrum ter plaatse.

2.1.2 Artikel 3.1 van de planregels

Artikel 3.1 van het vigerende bestemmingsplan luidt als volgt:

“3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Centrum' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. bedrijven, cultuur en ontspanning, detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoren en maatschappelijke voorzieningen, met dien verstande dat alleen bestaande geluidsgevoelige functies zijn toegestaan en geluidsgevoelige functies waarvoor ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan een hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder is verleend.
b. supermarkten;
c. wonen;
d. ondergeschikte detailhandel;
e. ondersteunende horeca zoals bedoeld in artikel 9.5 Ondersteunende horeca;
f. bijbehorende voorzieningen zoals verhardingen, parkeer- en groenvoorzieningen;
g. wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen.".

Zoals hiervoor reeds is opgemerkt is naar aanleiding de bezwaren van de Belangenvereniging onder meer onderzoek gedaan naar de parkeerhinder als gevolg van de met het plan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. Het huidige artikel 3.1 van de planregels maakt vanwege de brede definitieomschrijvingen van de begrippen "cultuur en ontspanning" en "maatschappelijke voorzieningen" een veelheid aan verschillende functies mogelijk met verschillende ruimtelijke uitstraling. Gelet op de mogelijke parkeerhinder als gevolg van deze functies is besloten om artikel 3.1 van de planregels te wijzigen. Besloten is om aan te sluiten bij hetgeen beoogd is met het plan, namelijk de realisatie van: (i) winkelcentrum, met daarin een supermarkt, een gezondheidscentrum en diverse commerciële functies zoals winkels en horeca en (ii) daarbovenop appartementen. Artikel 3.1 van de planregels is dan ook als volgt gewijzigd:

"De voor 'Centrum' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. bedrijven;
b. detailhandel;
c. dienstverlening;
d. gezondheidscentrum;
e. horeca, voor zover deze voorkomen in categorie A, B en C van Staat van bedrijvigheid, met uitzondering van de categorieën genoemd onder "Middelzware horeca, drankenverstrekking";
f. kantoren;
g. supermarkten;
h. wonen;
i. ondergeschikte detailhandel;
j. ondersteunende horeca zoals bedoeld in artikel 9.5 Ondersteunende horeca;
k. bijbehorende voorzieningen zoals verhardingen, parkeer- en groenvoorzieningen;
l. wadi's, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede daarbij behorende voorzieningen zoals duikers, kunstwerken en overbruggingen.
m. met dien verstande dat alleen bestaande geluidsgevoelige functies zij toegestaan en geluidgevoelige functies waarvoor ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan een hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder is verleend.".

Naar het oordeel van de gemeenteraad worden belanghebbenden door deze wijziging niet benadeeld. De wijziging betreft namelijk een inperking van het gebruik dat onder het vigerende bestemmingsplan is toegestaan. Hierdoor is de mogelijke ruimtelijke belasting van het plan beperkter dan de ruimtelijke belasting van het vigerende bestemmingsplan. De initiatiefnemer wordt door deze wijziging verder niet onevenredig benadeeld, omdat de functies die privaatrechtelijk met de gemeente zijn overeengekomen nog steeds zijn toegestaan.

2.1.3 Artikel 3.4.1 van de planregels

Artikel 3.4.1 van het vigerende bestemmingsplan luidt als volgt:

“Ten aanzien van de in lid 3.1 genoemde functies gelden de volgende bepalingen:

a. in appartementengebouwen zijn bedrijven, cultuur en ontspanning, detailhandel, dienstverlening, kantoren en maatschappelijke voorzieningen uitsluitend toegestaan op de begane grond. Op de eerste verdieping zijn maatschappelijke voorzieningen ook toegestaan binnen de aanduiding 'maatschappelijk'
b. het aantal horecabedrijven mag maximaal 2 bedragen;
c. het aantal supermarkten mag maximaal 1 bedragen;
d. wonen is uitsluitend toegestaan op de verdieping(en) en op de begane grond binnen de aanduiding 'wonen'.”.

Zoals hiervoor reeds is opgemerkt is naar aanleiding van de bezwaren van de Belangenvereniging onder meer onderzoek gedaan naar de parkeerhinder als gevolg van de met het plan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. Naar aanleiding hiervan is besloten om artikel 3.4.1 van de planregels aan te passen, door de oppervlakten van de toegestane functies de maximeren. Met deze wijziging is, zoals ook blijkt uit de aangepaste plantoelichting, geborgd dat het plan niet leidt tot onaanvaardbare parkeerhinder. Belanghebbenden worden door deze wijziging niet benadeeld. Ook de initiatiefnemer wordt door deze wijziging verder niet onevenredig benadeeld, omdat de functies die privaatrechtelijk met de gemeente zijn overeengekomen nog steeds zijn toegestaan. Artikel 3.4.1 van de planregels is dan ook als volgt gewijzigd:

“Ten aanzien van de in lid 3.1 genoemde functies gelden de volgende bepalingen:

a. bedrijven, detailhandel, dienstverlening, gezondheidscentrum, horeca, kantoren, supermarkt zijn uitsluitend toegestaan op de begane grond';
b. in afwijking van hetgeen onder a gesteld, is een gezondheidscentrum ook op de eerste verdieping toegestaan op de gronden waaraan de aanduiding 'maatschappelijk' is toegekend;
c. wonen is uitsluitend toegestaan op de verdieping(en) en op de begane grond binnen de aanduiding 'wonen';
d. de gezamenlijke bruto vloeroppervlakte van de in lid 3.1, onder a, b, c, e, f, i en j, genoemde activiteiten mag niet meer bedragen dan 525 m², met dien verstande dat er maximaal 9 winkels in detailhandel zijn toegestaan ;
e. de gezamenlijke bruto vloeroppervlakte van de in lid 3.1, onder d genoemde activiteiten, mag niet meer bedragen dan 925 m², met dien verstande dat de bruto vloeroppervlakte van een apotheek niet meer mag bedragen dan 225 m²;
f. het aantal horecabedrijven mag maximaal 2 bedragen';
g. het aantal supermarkten mag maximaal 1 bedragen, met dien verstande dat de bruto vloeroppervlakte niet meer mag bedragen dan 2150 m².".

2.1.4 Artikel 12.2 van de planregels

Hiervoor is opgemerkt dat nieuw onderzoek is gedaan naar het aspect “parkeren” als gevolg van de door de Belangenvereniging naar voren gebrachte bezwaren beroepsgronden. Als gevolg hiervan is ook besloten om artikel 12.2.3 van de planregels te wijzigen. Deze bepaling luidt thans als volgt:

“12.2.3 Specifieke parkeerregels bij gebruikswijzigingen

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor wijziging gebruik dient, voor wat betreft de toename in de parkeer- of stallingsbehoefte, te worden voorzien in voldoende

parkeermogelijkheden op de bij de wijziging behorende en daartoe bestemde gronden. De parkeer- en stallingsbehoefte wordt bepaald op de wijze zoals beschreven in de beleidsregels Parkeren. Indien gedurende de planperiode de beleidsregels Parkeren wijzigen, gelden de gewijzigde regels.”.

Deze planregel borgt dat ook bij een gebruikswijziging moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Besloten is om in de planregels te vermelden dat moet worden getoetst aan de Beleidsregel Parkeren van de gemeente Nijmegen, zoals vastgesteld op 19 december 2023. Deze beleidsregel is ook als bijlage aan de planregels gehecht. Het gewijzigde artikel 12.2.3 wordt 12.2.3 lid a en luidt als volgt:

“Als gebruik in strijd met het bestemmingsplan geldt het (veranderen van het) gebruik van gronden of bouwwerken, indien niet in voldoende mate parkeergelegenheid op de bijbehorende en daartoe bestemde gronden wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden, alsmede voor het laden en lossen van goederen niet voldoende voorzieningen worden getroffen, een en ander volgens de beleidsregels Parkeren van de gemeente Nijmegen zoals vastgesteld op 19 december 2023 en opgenomen in bijlage bij de planregels.".

Hoofdstuk 3 Sectorale aspecten

3.1 Inleiding

Naar aanleiding van de beroepsgronden van de Belangenvereniging is opnieuw onderzoek gedaan naar de verkeers- en de parkeerhinder als gevolg van de met de plan mogelijk gemaakte voorzieningen. Als gevolg daarvan is ook paragraaf 4.13 "Verkeer en parkeren" aangepast. De gewijzigde plantoelichting wordt hierna weergegeven.

3.2 Gewijzigde paragraaf 4.13 van de plantoelichting

De ontwikkeling zal moeten voldoen aan het gestelde in het "parkeerbeleid 2024" en "Beleidsregels Parkeren Nijmegen, Parkeernormen Auto en Fiets". De gemeente Nijmegen heeft adviesbureau Studio Verbinding opdracht gegeven om een parkeerdrukonderzoek te doen rondom de te ontwikkelen locatie. Hierbij is een onderscheid gemaakt in de twee belangrijkste functies, te weten de functie wonen (maximale loopafstand 200m) en de functie school (maximale loopafstand 100m). Uit de parkeercijfers uit het parkeeronderzoek (Parkeeronderzoek) volgt een duidelijke conclusie; de parkeerdruk in het gebied is laag. We spreken van parkeerdruk wanneer de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen hoger dan 85% is. Zowel de gemiddelde als de maximaal gemeten parkeerdruk liggen in het gehele onderzoeksgebied ruim onder de 85%. Hetzelfde geldt voor de parkeerdruk in de deelgebieden van 200 meter en 100 meter loopafstand. Op het parkeerterrein bij het winkelcentrum is op elk moment nog ruim voldoende capaciteit over.

Huidige situatie

In totaal bedraagt de capaciteit in het gehele onderzoeksgebied 349 parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit bestaat uit 258 parkeervakken (inclusief 2 laadplaatsen en 2 mindervalideplaatsen) en 91 langsparkeerplekken op en naast de rijbaan. De gemiddelde parkeerdruk in het gehele onderzoeksgebied bedraagt 36,45%. (zie berekening bijlage).

Toekomstige situatie:

Voor de toekomstige situatie is er een concept inrichtingsplan opgesteld waarin er 183 parkeerplaatsen zijn opgenomen bestemd voor het winkelcentrum. in het parkeeronderzoek is de toekomstige parkeerdruk op basis van de ontwikkeling berekend. Hiervan uitgaand levert dit bij een maximale loopafstand van 200m een maximale parkeerdruk op van 67.04% (zie berekening bijlage), wat ruim onder maximum van 85% ligt.

De gemeente Nijmegen heeft een stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijke" en het plangebied valt in gebied "rest bebouwde kom". Het aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling op basis van het parkeerbeleid 2024 is 157 parkeerplaatsen. Het benodigd aantal parkeerplaatsen is een stuk lager dan op basis van de beleidsregels 2020. Het aantal benodigde parkeerplaatsen gaat van 183 naar 157 pp. Dit komt door de volgende aanpassingen van het beleid:

- De norm voor middel dure huurappartementen is gedaald van 1.3 naar 0,85;
- De norm voor percentage halen en brengen is naar beneden bijgesteld (de minimale norm conform CROW).

Verder hanteren we een parkeerbelasting van 1,9pp per 100m2 BVO voor een gezondheidscentrum. Deze norm is overeenkomstig met andere in de gemeente gerealiseerde gezondheidscentra.

Parkeerbalans Weezenhof met buurtcentrum en huurappartementen middelduur en duur

norm	Beleidsregels parkeren 2024 en diffrentiatie woningen						
	m2	aantal	norm	aantal pp	bezoekers		
supermarkt	2150						
winkels	525						
apotheek	0						
buurtcentrum		2675	2,7	72,2	52,0	72%	
gezondheidscentrum	925		1,9	17,6	9,7	55%	
appartementen duur		42	1,25	52,5	10,5	0,25	
appartement middelduur		77	0,85	65,45	19,25	0,25	
school				33,6			
			totaal	**241,3**			

Dubbelgebruik			bezoek	bewoners
appartement duur huur	42	1,25	52,5	10,5	42
appartement middelduur	77	0,85	65,45	19,25	46,2

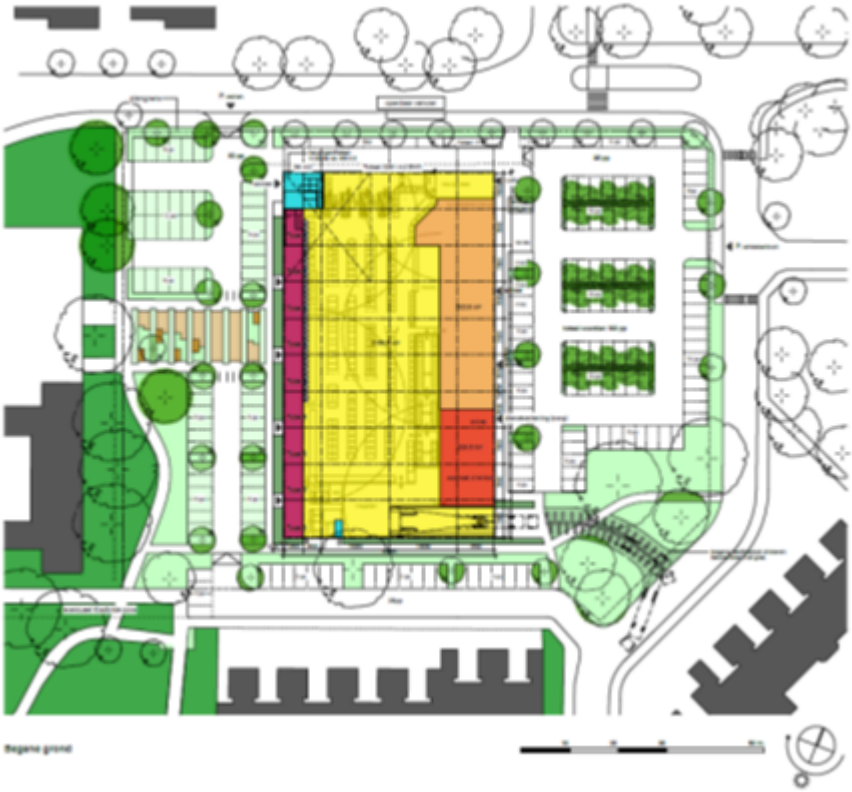
		werkdag ochtend		werkdag middag		werkdag avond		koopavond		werkdag nacht		zaterdag middag		zaterdag avond		zondag middag
appartementen bewoner	50%	21,0	50%	21,0	90%	37,8	80%	33,6	100%	42,0	60%	25,2	80%	33,6	70%	29,4
appartementen bewoner	50%	23,1	50%	23,1	90%	41,6	80%	37,0	100%	46,2	60%	27,7	80%	37,0	70%	32,3
appartementen bezoeker	10%	1,1	20%	2,1	80%	8,4	70%	7,4	0%	0,0	60%	6,3	80%	8,4	70%	7,4
appartementen bezoeker	10%	1,9	20%	3,9	80%	15,4	70%	13,5	0%	0,0	60%	11,6	80%	15,4	70%	13,5
buurtcentrum	30%	21,7	60%	43,3	40%	28,9	80%	57,8	0%	0,0	100%	72,2	40%	28,9	100%	72,2
sociaal medisch	100%	17,6	75%	13,2	10%	1,8	10%	1,8	0%	0,0	10%	1,8	10%	1,8	10%	1,8
basischool	100%	33,6	100%	33,6	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0
totaal		**120**		**140**		**134**		**151**		**88**		**145**		**125**		**157**

Maximale vraag in gebied is **157** parkeerplaatsen

school (vergelijkbaar Octaaf?, 11 lokalen):

vaste parkeerplaatsen personeel						halen brengen					
functie	per	hoeveelheid	norm	PP		functie	aantal leerlingen	auto %	reductie	reductie	PP
						Peuterspeelzaal	32	50%	0,25	0,75	3,0
Peuterspeelzaal	per arbeidsplaats	4	1,1	4,4		kinderdagverblijf	16	50%	0,25	0,75	1,5
kinderdagverblijf	per arbeidsplaats	2	1,1	2,2		basisschool (gr1-3)	132	30%	0,5	0,75	14,9
Basisschool	leslokaal	11	0,5	5,5		basisschool (gr4-8)	198	5,00%	0,25	0,85	2,1
			totaal	**12,1**						totaal	**21,5**

Op basis van het parkeerbeleid 2024 dienen er voor de ontwikkeling 157 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op onderstaande stedenbouwkundig plan (7 juli 2021) staat de terreininrichting van de ontwikkeling getekend.



In de concept terreininrichting is rekening gehouden met de realisatie van 183 parkeerplaatsen. Deze inrichting biedt daarnaast voldoende ruimte om geoptimaliseerd te worden. De conclusie is dat voldaan kan worden aan de parkeerbalans. Het uiteindelijk aantal parkeerplaatsen zal worden bepaald aan de hand van de omgevingsvergunning bouwen.

3.3 Verkeersgeneratie

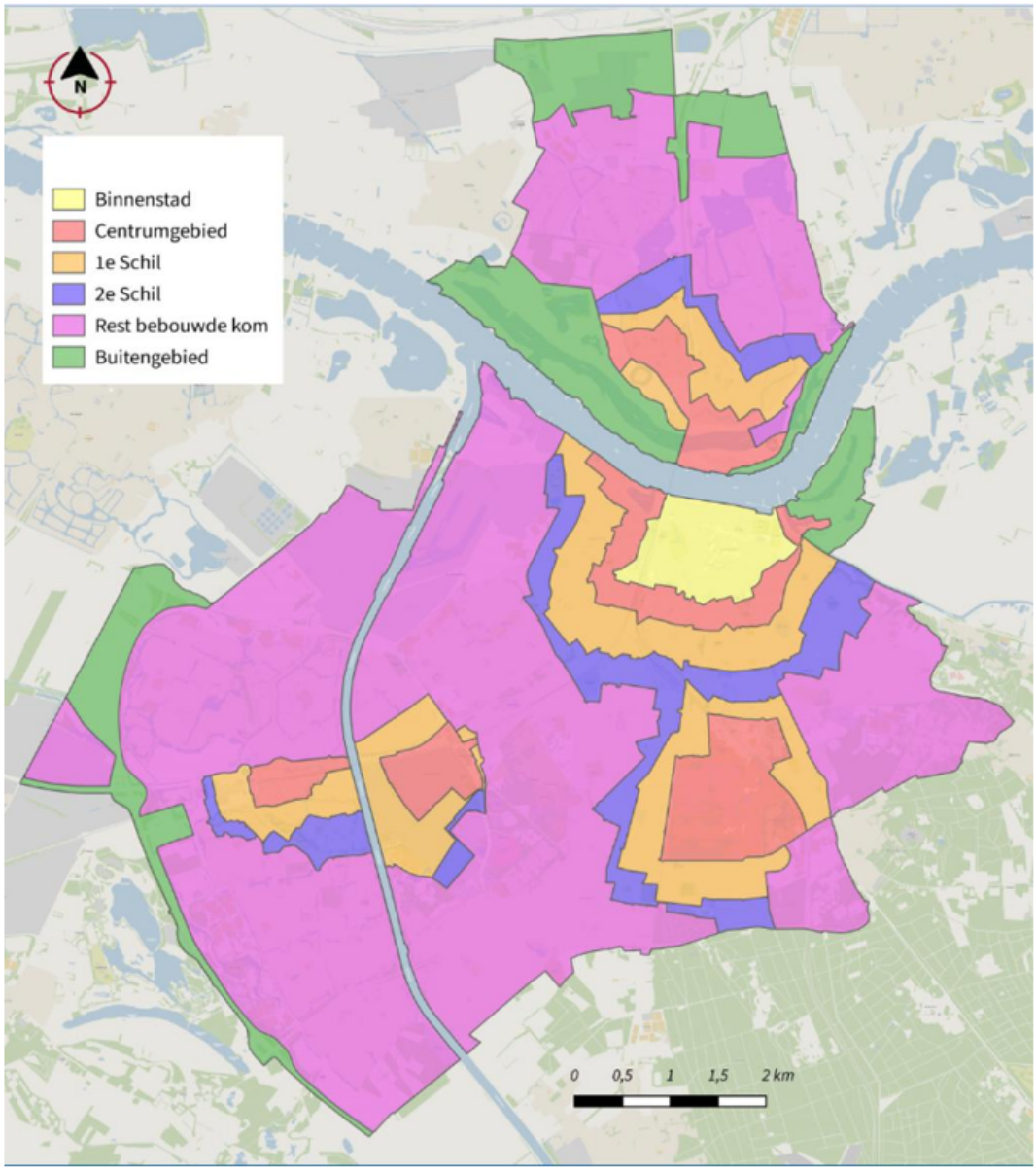
Bij het bepalen van de verkeersgeneratie gaan we uit van het volgende, zoals opgenomen in de nota "Parkeernormen Auto en Fiets. Verkeersgeneratie wordt bepaald door de ontwikkeling en door de capaciteit op het netwerk. Binnen een ruimtelijke ontwikkeling is de parkeernorm een belangrijke factor in de verwachte verkeersgeneratie. De kencijfers verkeersgeneratie worden bij planvorming gebruikt om het aantal motorvoertuigenbewegingen per dag te berekenen. Hierbij hanteert Nijmegen de cijfers uit de CROW-publicatie 381. De CROW-kencijfers bevatten een bandbreedte per functie.

'In Nijmegen hanteerden we voorheen het gemiddelde parkeerkencijfers en het gemiddelde kencijfer verkeersgeneratie. Aangezien we nu voor een lagere parkeernorm kiezen (minimum kengetal in plaats van gemiddeld kengetal), ligt het voor de hand om bij initiatieven van een lagere verkeersgeneratie uit te gaan. Dit sluit aan bij de gemeentelijke mobiliteitsdoelen. We zetten immers in op het niet verder laten groeien van de totale verkeersbelasting van auto's binnen de stad. De uitwerking hiervan betekent dat we niet de capaciteit bieden voor een hogere verkeersgeneratie.'

Overeenkomstig de parkeernormen wordt bij berekening van de verkeersgeneratie bij initiatieven uitgegaan van de gebiedsindeling zoals weergegeven in de onderstaande tabel. Hierbij wordt uitgegaan van een zestal zones waarbij in onderstaande tabel is aangegeven welke kencijfer gebruikt moet worden voor bepaling van de verkeersgeneratie.

Zone	**Gebaseerd op CROW-kengetal**
Binnenstad	Minimum kengetal centrum / sterk stedelijk
Centrum	Minimum kengetal centrum / sterk stedelijk
1e schil / overloop	Minimum kengetal Schil centrum / sterk stedelijk
2e schil / overloop	Tussen minimum en gemiddeld kengetal schil centrum/ sterk stedelijk
Rest bebouwde kom	Minimum kengetal rest bebouwde kom / sterk stedelijk
Buitengebied	Minimum kengetal buitengebied / sterk stedelijk

Op basis de tabel en de onderstaande gebiedsindeling valt te conmcluderen dat de ontwikkeling valt in de zon 'rest bebouwde kom'.



Kaart 1. Stedelijkheidszones t.b.v. parkeernormering

De nieuwe ontwikkeling zal een verkeersgeneratie genereren van 1663 mvt/etm (zie onderstaande tabel):

Hierbij gebruik gemaakt van de normen voor verkeersgeneratie zoals opgenomen in het CROW 381

		Rest bebouwde kom		
omschrijving	**eenheid**	**aantal**	**norm**	**totaal**
Appartement (middel)duur huur	woning	77	3.2	246.4
Appartement duur huur	woning	42	5.2	218.4
Buurtcentrum	100m2 BVO	2675 (m2)	42.4	1134.2
Gezondheidscentrum	100m2 BVO	925 (m2)	16	148

totaal				**1747**

In de huidige verkeersmodellen zit nog de oude situatie, dus met een compleet oud winkelcentrum Weezenhof. Om te bepalen hoeveel verkeer het oude winkelcentrum genereerde, is het oppervlakte globaal berekend. Het oude winkelcentrum zou dan, op basis van de nieuwe normen, 3900/100)*42.4= 1654 mvt/etm gegenereerd hebben. De toename van het op het bestaande wegennet zou dan zijn: 1747-1654= 93 mvt/etm. Deze toename kan het bestaande wegennet goed verwerken.

3.4 Fietsparkeren

Met het stellen van fietsparkeernormen wil de gemeente Nijmegen het fietsgebruik faciliteren en stimuleren. Het voorzien in kwalitatief hoogwaardige fietsparkeer-voorzieningen draagt hieraan bij. De reden om de fiets te nemen in plaats van de auto is namelijk mede afhankelijk van de kwaliteit, bruikbaarheid en functionaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij de plaats van bestemming. Daarnaast wil de gemeente Nijmegen voorkomen dat de kwaliteit van de openbare ruimte afneemt door het niet kunnen stallen van de fiets. Gevolg is dat de fietsenstallingsvoorziening op eigen terrein wordt opgelost. In de nieuwe nota “Beleidsregels Parkeren Nijmegen, Parkeernormen Auto en Fiets” staan ook normen opgenomen voor fietsparkeren voor niet-woonfuncties.

Het bouwbesluit (artikel 4.31) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte (groter dan 50 m2 GO) om fietsen of scootmobielen op te bergen. Voor woningen t/m 50 m2 GO is een gemeenschappelijk berging verplicht.

In tabel 14 en 15 van de beleidsregels parkeren is opgenomen dat:

- de fietsparkeernorm 2,5 fietsstallingen per 100 m2 BVO winkelcentrum is;
- de fietsparkeernorm 1.3 fietsstallingen per 100 m2 BVO gezondheidscentrum is (bezoek);
- de fietsparkeernorm 0.4 fietsstallingen per 100 m2 BVO gezondheidscentrum is (personeel);

Voor de hele ontwikkeling komt het dan erop neer dat er:
Winkelcentrum:
(26.75/100) * 2.5 = 67 fietsstallingen moeten komen. Van deze fietstallingen dienen er ook een aantal geschikt te zijn voor andere fietsen. Denk hierbij aan transportfietsen en bakfietsen.
Gezondheidscentrum:
(925/100) * 1.3 = 12 fietsstallingen moeten komen voor bezoek en (925/100)*0,4= 4 fietsstallingen moeten komen voor personeel. Van deze fietstallingen dienen er ook een aantal geschikt te zijn voor andere fietsen.

3.5 Bevoorrading verkeer

Het expeditie verkeer ontsluit in de zuidoost hoek van het plangebied op de Wezenhof 53e straat. Dit verkeer komt vooruit aangereden en kan achteruit de laad los ruimte bereiken. Na het laden en lossen kan het expeditie verkeer vooruit verlaten.

3.6 Conclusie

Verkeer, parkeren en mobiliteit vormen geen belemmering voor het plan.

Hoofdstuk 4 Juridische planbeschrijving

4.1 Bestemmingsplan

De herziening Bestemmingsplan 'Nijmegen Dukenburg 2021-1 (Winkelcentrum- Weezenhof Herstelbesluit)' is de gezamenlijke geometrisch bepaalde planobjecten dat is vervat in een GML-bestand (bestand NL.IMRO.0268.BP401801-VG01) met bijbehorende regels. Deze herziening is via elektronische weg uitwisselbaar en raadpleegbaar. Het geeft de bestemming en de bebouwingsmogelijkheden van de gronden aan.

De herziening Bestemmingsplan Nijmegen Dukenburg 2021-1 (Winkelcentrum- Weezenhof Herstelbesluit) treedt in de plaats van het bestemmingsplan Nijmegen Dukenburg 2021-1 (Winkelcentrum- Weezenhof).

Hoofdstuk 5 Economische uitvoerbaarheid

5.1 Financiële haalbaarheid

Het plan wordt gemaakt in opdracht en op kosten van de initiatiefnemer. Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst afgesloten waarin financiele afspraken zijn gemaakt. Dekking van de gemeentelijke (plan)kosten vindt plaats via een exploitatiebijdrage in de anterieure overeenkomst. Derhalve kan worden gesteld dat de partiële herziening financieel-economisch uitvoerbaar is. Derhalve hoeft geen exploitatieplan vastgesteld worden.

Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid en procedure

Dit herstelbesluit wordt hangende de beroepstermijn van het vastgestelde bestemmingsplan genomen. Eventuele beroepen hebben op grond van artikel 6:19 van de Algemene wet bestuursrecht van rechtswege mede betrekking op dit herstelbesluit. Zodra het herstelbesluit genomen is, zal dit indien van toepassing onverwijld ter beschikking van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, worden gesteld.

Met dit herstelbesluit is er geen sprake van een wezenlijk ander bestemmingsplan. Er worden geen nieuwe aspecten aan het bestemmingsplan toegevoegd; enkel wordt de paragraaf Verkeer en Parkeren aangevuld en in de regels de bestemming Centrum en Parkeerregels geamendeerd. Hierdoor is het niet noodzakelijk het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage te leggen, maar wordt de partiële herziening direct aan de gemeenteraad ter vaststelling aangeboden.

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 Parkeeronderzoek

STUDIO Verbinding
BUITENGEWONE MOBILITEIT

Rapportage Parkeeronderzoek Weezenhof, Nijmegen

Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen
Nederland

+31(0) 24 - 420 00 65
info@studioverbinding.nl
www.studioverbinding.nl

Kvk nr. 71384243
BTW nr. NL858694906B01
IBAN: NL44 INGB 0652 1725 20

Colofon

Opdracht

Rapportage parkeeronderzoek
Weezenhof, Nijmegen

Opdrachtgever

Gemeente Nijmegen
t.a.v. T. Kuster
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

Opdrachthouder

Studio Verbinding B.V.
Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen
+31 (0) 24 420 00 65
www.studioverbinding.nl

Projectnummer

6241

Projectmedewerkers

Maike de Groot
Lucas Bijl

Status

Definitief

Controle

Michiel Brouwer

Datum

19 april 2024

1 Achtergrond en aanleiding

De gemeente Nijmegen, vertegenwoordigd door de heer Kuster (hierna ‘de opdrachtgever’) wenst inzicht te krijgen in de parkeerdruk in een deel van de wijk Weezenhof, gelegen in het stadsdeel Dukenburg. Het gaat hierbij om het gebied rondom de Prins Clausschool en het naastgelegen winkelcentrum. De gemeente wil deze locaties graag herontwikkelen. Inzicht in de huidige parkeerdruk in het gebied is van belang om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in de toekomstige situatie benodigd zijn.

De opdrachtgever heeft daarom Studio Verbinding gevraagd om een onafhankelijk parkeeronderzoek uit te voeren, conform de ‘Beleidsregels Parkeren 2024’ van de gemeente Nijmegen.

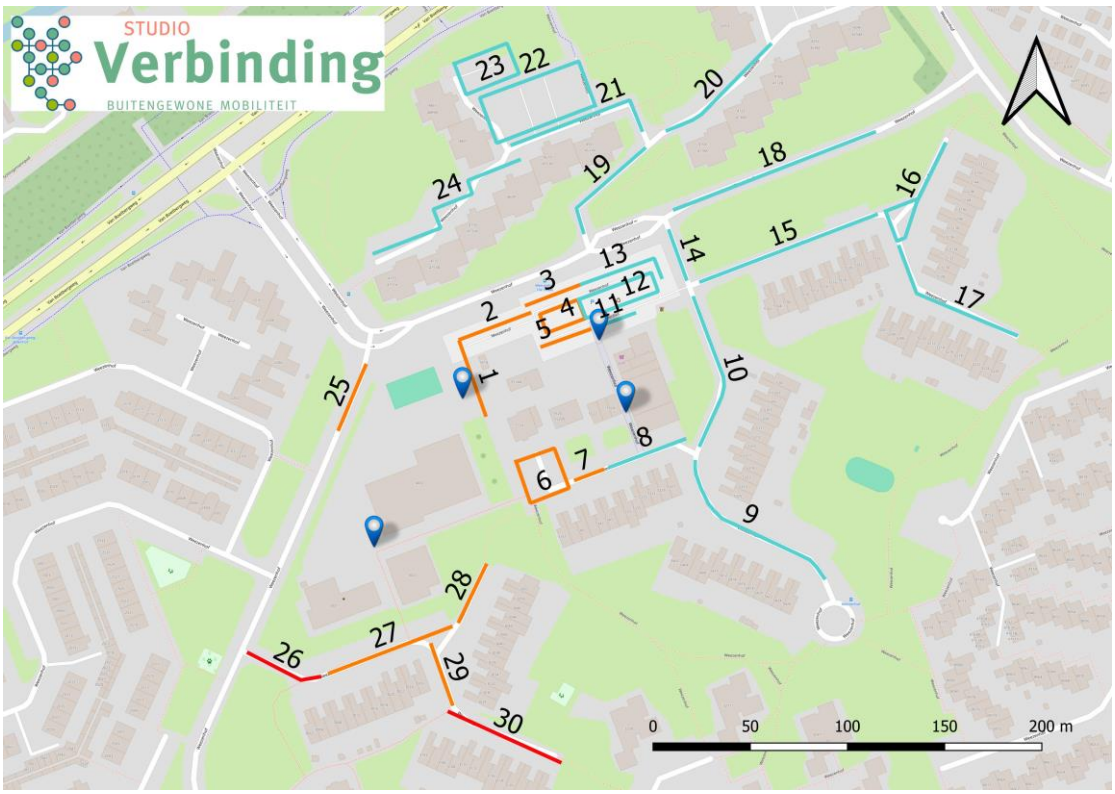
In deze rapportage beschrijven we de werkwijze en uitkomsten van de parkeerdrukmetingen. Daarnaast visualiseren we de resultaten per meetmoment op kaart. Hierdoor krijgt u een goed beeld van de parkeersituatie in het onderzoeksgebied.

2 Methode

2.1 Locatieomschrijving

De opdrachtgever heeft gegevens verstrekt over het te onderzoeken gebied. Deze zijn terug te vinden in bijlage 1. Op basis hiervan hebben we het onderzoeksgebied in kaart gebracht en verdeeld in segmenten (figuur 1). Het gebied betreft een deel van de wijk Weezenhof, gelegen in het stadsdeel Dukenburg. De onderzochte segmenten staan met cijfers aangegeven en corresponderen met het overzicht van de parkeerdrukmetingen in bijlagen 2 en 3.

We hebben bij het indelen van het onderzoeksgebied rekening gehouden met verschillende loopafstanden vanaf de te ontwikkelen functies, zoals opgenomen in de 'Beleidsregels Parkeren 2024' van de gemeente Nijmegen en aangegeven door de opdrachtgever. Op de locatie van het winkelcentrum worden naast winkels ook woningen gerealiseerd. Voor de functie wonen geldt een loopafstand van 200 meter. Hieronder vallen alle segmenten in het blauw en oranje. Voor het halen en brengen van leerlingen bij scholen geldt een loopafstand van 100 meter. Hieronder vallen alle segmenten in het oranje en rood.



Figuur 1: Onderzoeksgebied verdeeld in segmenten

2.2 Werkwijze

Wij hebben het totaal aantal parkeerplaatsen binnen het onderzoeksgebied in kaart gebracht conform de CROW-richtlijnen. Vervolgens hebben wij op tien verschillende momenten een inventarisatie van het aantal geparkeerde auto's uitgevoerd. Dit geeft een representatief beeld van de actuele parkeersituatie. De tien momenten liggen verspreid over één week en de tellingen vonden plaats op:

- Dinsdag 19 maart in de ochtend, middag, avond en nacht;
- Donderdag 21 maart in de ochtend, middag, avond en nacht;
- Zaterdag 23 maart in de middag;
- Zondag 24 maart in de middag.

3 Resultaten

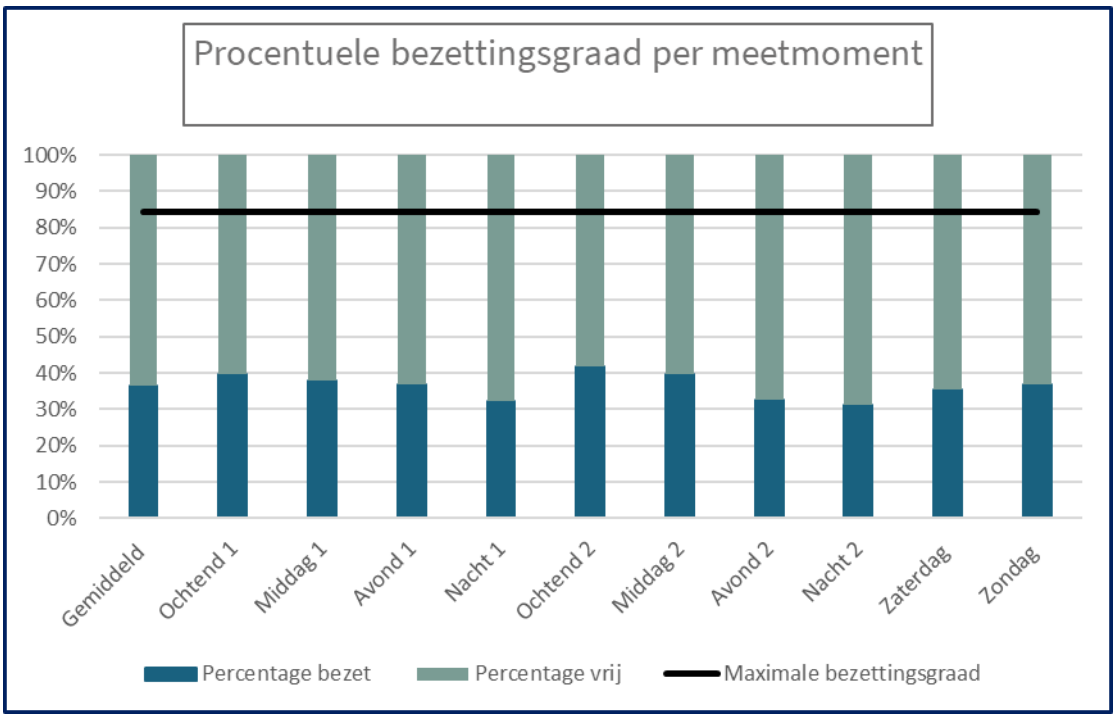
In dit hoofdstuk beschrijven we de resultaten van de parkeerdrukmeting. We maken hierbij onderscheid tussen de uitkomsten van het gehele onderzoeksgebied, het gebied binnen 200 meter loopafstand vanaf de ingangen van het winkelcentrum en het gebied binnen 100 meter loopafstand vanaf de Prins Clausschool. Daarnaast nemen we een visualisatie van de parkeerdruk op van het drukste moment in het gehele onderzoeksgebied. De overige visualisaties zijn opgenomen in bijlage 3.

3.1 Gehele onderzoeksgebied

In totaal bedraagt de capaciteit in het gehele onderzoeksgebied 349 parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit bestaat uit 258 parkeervakken (inclusief 2 laadplaatsen en 2 mindervalideplaatsen) en 91 langsparkeerplekken op en naast de rijbaan.

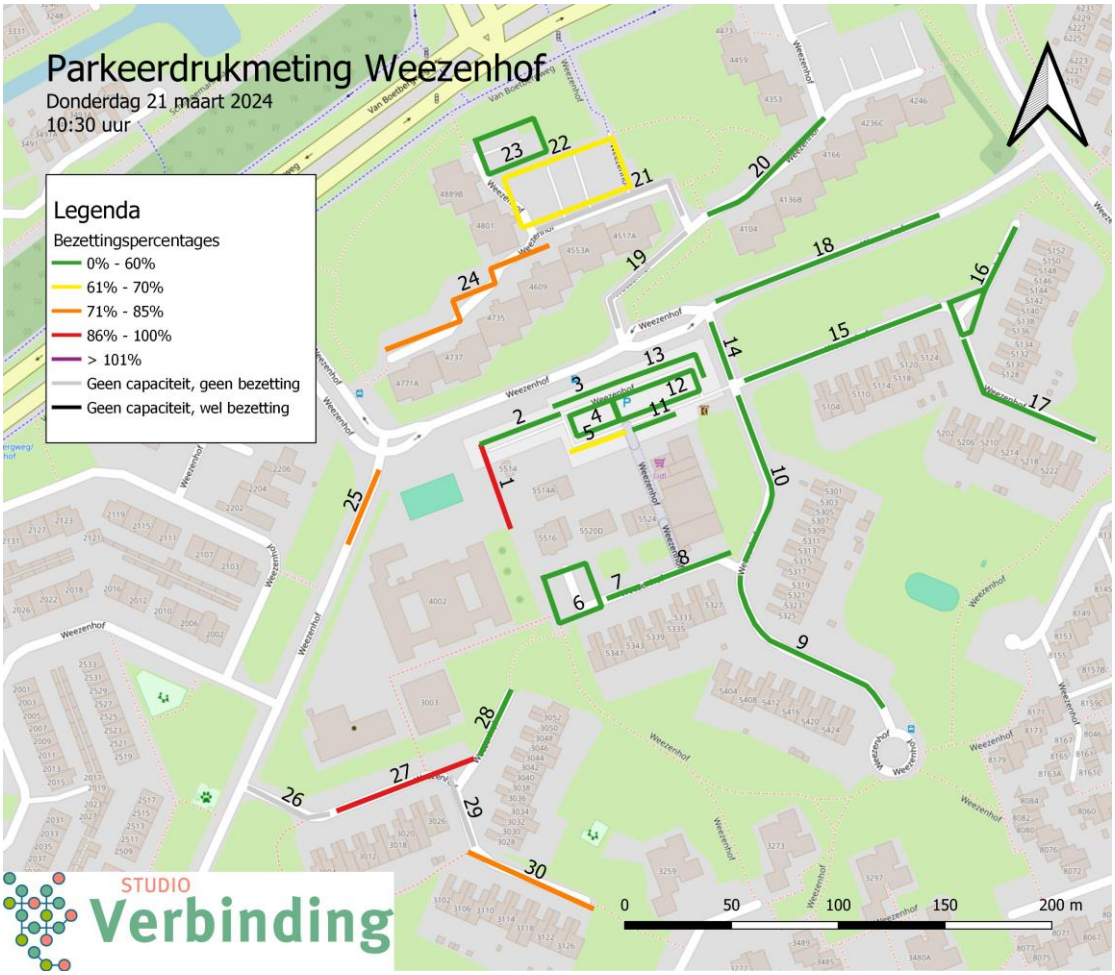
Hieronder is een grafisch overzicht weergegeven van de procentuele bezettingsgraad per meetmoment, waarbij de zwarte lijn de maximale bezettingsgraad van 85% aangeeft.

De gemiddelde parkeerdruk in het gehele onderzoeksgebied bedraagt 36,45%. Het piekmoment vond plaats op donderdagochtend 21 maart, met een bezettingsgraad van 41,83%. Op dit moment waren er 146 parkeerplaatsen bezet. Op donderdagavond 21 maart, het minst drukke moment, bedroeg de parkeerdruk 31,23%. Hieruit maken we op dat het verloop van de bezetting niet veel varieert gedurende de dag.



Figuur 2: Gemeten parkeerdruk per meetmoment in het gehele onderzoeksgebied.

De parkeerdrukkaart in figuur 3 toont de verdeling van de parkeerdruk in het gehele onderzoeksgebied op het piekmoment. Bij de meeste segmenten is sprake van een lage parkeerdruk (<60%). Met name in het westen van het gebied hebben we op een aantal segmenten een parkeerdruk gemeten die boven de maximale bezettingsgraad van 85% uitkomt. In bijlage 3 hebben we de parkeerdrukkaarten van de andere meetmomenten opgenomen.



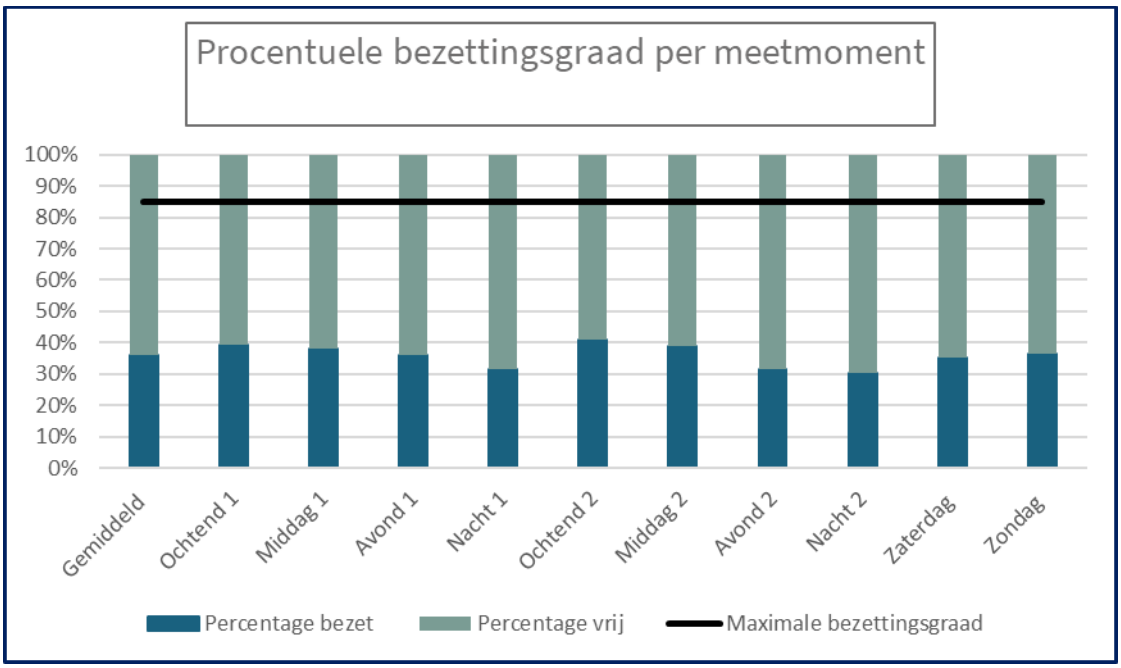
Figuur 3: De verdeling van de parkeerdruk in het onderzoeksgebied op het piekmoment (donderdag 21 maart in de ochtend).

3.2 200 meter loopafstand vanaf winkelcentrum

In totaal bedraagt de capaciteit binnen 200 meter loopafstand van het winkelcentrum 340 parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit bestaat uit 258 parkeervakken (inclusief 2 laadplaatsen en 2 mindervalideplaatsen) en 82 langsparkeerplekken op en naast de rijbaan.

Hieronder is een grafisch overzicht weergegeven van de procentuele bezettingsgraad per meetmoment, waarbij de zwarte lijn de maximale bezettingsgraad van 85% aangeeft.

De gemiddelde parkeerdruk in dit deelgebied bedraagt 35,91%. Het piekmoment vond plaats op donderdagochtend 21 maart, met een bezettingsgraad van 40,88%. Op dit moment waren er 139 parkeerplaatsen bezet.



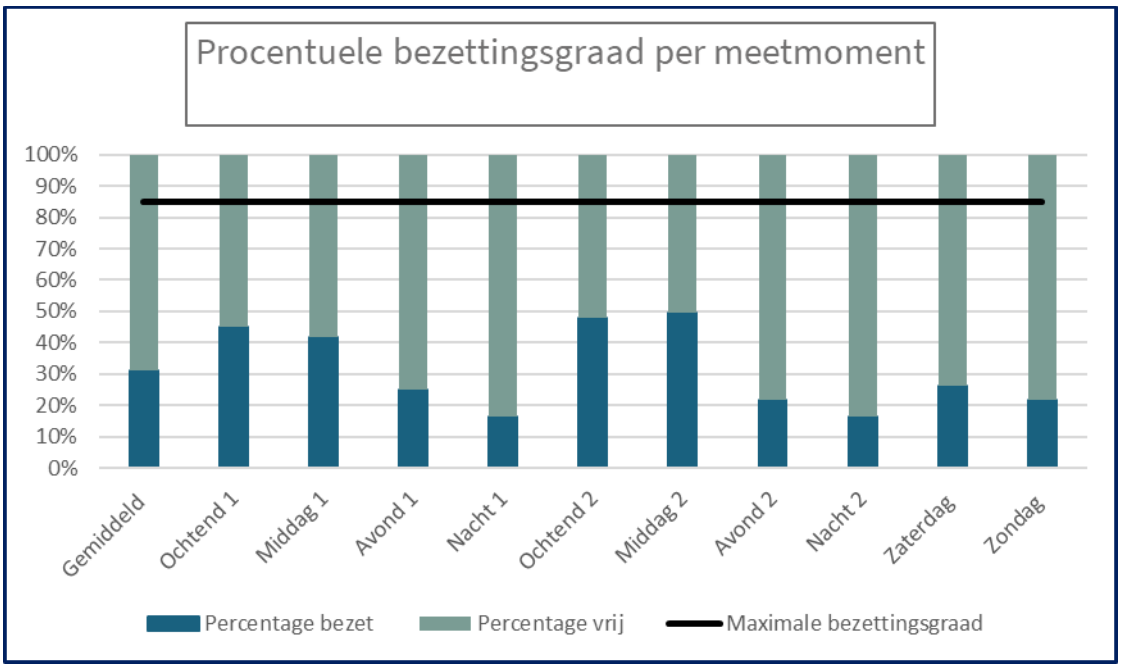
Figuur 4: Gemeten parkeerdruk per meetmoment binnen 200 meter loopafstand vanaf winkelcentrum.

3.3 100 meter loopafstand vanaf Prins Clausschool

In totaal bedraagt de capaciteit in het gehele onderzoeksgebied 115 parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit bestaat uit 97 parkeervakken (inclusief 2 laadplaatsen en 2 mindervalideplaatsen) en 18 langsparkeerplekken op en naast de rijbaan.

Hieronder is een grafisch overzicht weergegeven van de procentuele bezettingsgraad per meetmoment, waarbij de zwarte lijn de maximale bezettingsgraad van 85% aangeeft.

De gemiddelde parkeerdruk in di deelgebied bedraagt 31,22%. Het piekmoment vond plaats op donderdagmiddag 21 maart, met een bezettingsgraad van 49,57%. Op dit moment waren er 57 parkeerplaatsen bezet.

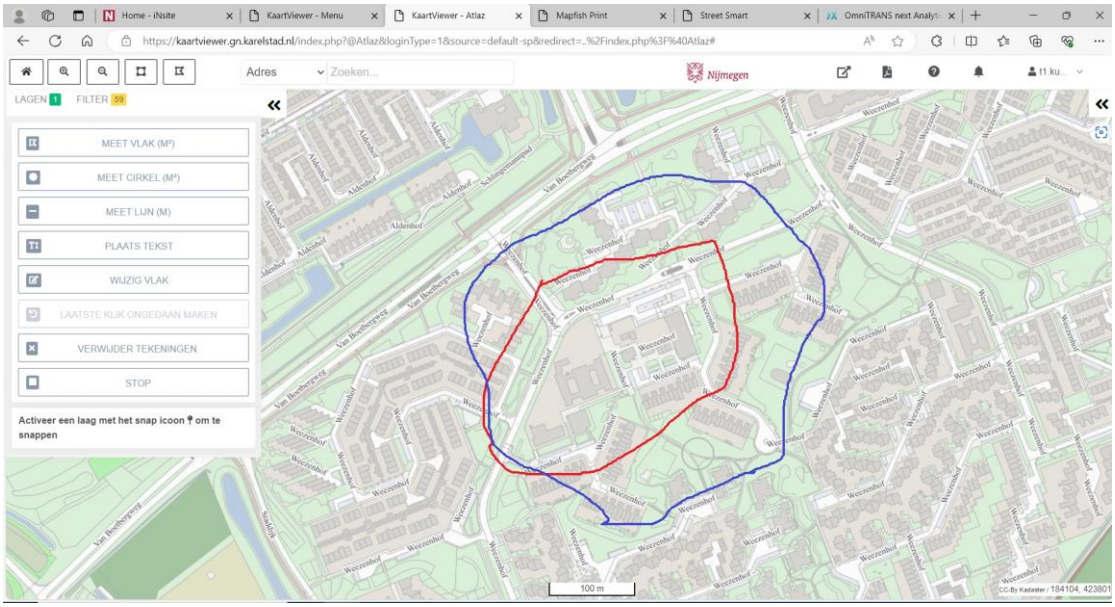


Figuur 5: Gemeten parkeerdruk per meetmoment binnen 100 meter loopafstand vanaf Prins Clausschool.

3.4 Conclusie

Zowel de gemiddelde als de maximaal gemeten parkeerdruk liggen in het gehele onderzoeksgebied ruim onder de 85%. Hetzelfde geldt voor de parkeerdruk in de deelgebieden van 200 meter en 100 meter loopafstand. Op het parkeerterrein bij het winkelcentrum is op elk moment nog ruim voldoende capaciteit over. Op een aantal segmenten hebben we op enkele meetmomenten een hoge parkeerdruk waargenomen. Echter, deze hoge parkeerdruk blijft beperkt tot een of twee segmenten.

Bijlage 1



Goedemiddag,

Graag ontvang ik u een vrijblijvende offerte voor een parkeerdrukmeting.
Op de bestaande locatie van de Prins Clausschool (vernieuwing) en het bestaande winkelcentrum (kleinschalig winkelcentrum en wonen) komt een nieuwe ontwikkeling. Om een beeld te krijgen hoe de parkeerdruk is in de directe omgeving, starten we een parkeerdrukmeting/parkeeronderzoek.
Op bijgaande afbeelding staat het gebied aangegeven. In het rood met loopafstanden van circa 100m (oude beleid) en in blauw van 200m (nieuw beleid).
Voor school geldt oud en nieuw een maximale loopafstand van 100m, maar voor wonen oud 100m en nieuw 200m. Vandaar ook graag het gebied van 200m om het oude winkelcentrum meenemen.

Ik heb de publicatie van het gemeenteblad beleidsregels parkeren meegestuurd. In bijlage 1 staat waar de parkeeronderzoek aan moet voldoen.

Graag ontvang ik van u een vrijblijvende offerte en een globale planning wanneer dit onderzoek plaats zou kunnen vinden.

STUDIO Verbinding
BUITENGEWONE MOBILITEIT

Bijlage 2

Ochtend 1:	19-3-2024 10:00	Capaciteit						Bezetting							
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering bezet	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	Invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Totaal bezet	Percentage bezet
1	*Weezenhof 55*		3				3		3					3	100%
2	*Weezenhof 55*		12	2			14		2					2	14%
3	*Weezenhof 55 (tot lantaarnpaal)*		12				12		1					1	8%
4	*Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)*		14		2		16		5					5	31%
5	*Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)*		8				8		8					8	100%
6	*Weezenhof 53*		14				14		6					6	43%
7	*Weezenhof 53*		6				6		0					0	0%
8	*Weezenhof 53*		12				12		4					4	33%
9	*Weezenhof 54*	14					14	5						5	36%
10	*Weezenhof 53*	12					12					4		4	33%
11	*Weezenhof 55*		4				4		2					2	50%
12	*Weezenhof 55*		17				17		3					3	18%
13	*Weezenhof 55*		16				16		1					1	6%
14	*Weezenhof 55*	2					2	0						0	0%
15	*Weezenhof 51*	11	9				20		3					3	15%
16	*Weezenhof 51*	5					5	1						1	20%
17	*Weezenhof 52 (tot waar het asfalt begint)*	9					9	3						3	33%
18	*Weezenhof 41 (oostkant tot lantaarnpaal)*	20					20	0						0	0%
19	*Weezenhof 45*	0					0	0						0	888
20	*Weezenhof 41*		17				17		9					9	53%
21	*Weezenhof 45*	0					0	0						0	888
22	*Weezenhof 48*		48				48		26					26	54%
23	*Weezenhof 48*		15				15		8		1			9	60%
24	*Weezenhof 47*		23				23		17					17	74%
25	*Weezenhof 40 (tot lantaarnpaal)*	4					4	0						0	0%
26	*Weezenhof 30*	0					0	0						0	888
27	*Weezenhof 30*		24				24		15			4		19	79%
28	*Weezenhof 30*	5					5						3	3	60%
29	*Weezenhof 30*	0					0						1	1	999
30	*Weezenhof 31*	9					9	4						4	44%
Totaal		**91**	**254**	**2**	**2**	**0**	**349**	**13**	**113**	**0**	**1**	**8**	**4**	**139**	**40%**

Middag 1:	19-3-2024 14:07	Capaciteit						Bezetting							
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering bezet	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	Invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Totaal bezet	Percentage bezet
1	*Weezenhof 55*		3				3		3					3	100%
2	*Weezenhof 55*		12	2			14		2	1				3	21%
3	*Weezenhof 55 (tot lantaarnpaal)*		12				12		2					2	17%
4	*Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)*		14		2		16		6					6	38%
5	*Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)*		8				8		6					6	75%
6	*Weezenhof 53*		14				14		7					7	50%
7	*Weezenhof 53*		6				6		1					1	17%
8	*Weezenhof 53*		12				12		5					5	42%
9	*Weezenhof 54*	14					14	2						2	14%
10	*Weezenhof 53*	12					12	0						0	0%
11	*Weezenhof 55*		4				4		2					2	50%
12	*Weezenhof 55*		17				17		6					6	35%
13	*Weezenhof 55*		16				16		4					4	25%
14	*Weezenhof 55*	2					2	0						0	0%
15	*Weezenhof 51*	11	9				20	2	4					6	30%
16	*Weezenhof 51*	5					5	1						1	20%
17	*Weezenhof 52 (tot waar het asfalt begint)*	9					9	3						3	33%
18	*Weezenhof 41 (oostkant tot lantaarnpaal)*	20					20	0						0	0%
19	*Weezenhof 45*	0					0	0						0	888
20	*Weezenhof 41*		17				17		13					13	76%
21	*Weezenhof 45*	0					0	0						0	888
22	*Weezenhof 48*		48				48		21					21	44%
23	*Weezenhof 48*		15				15		9		1			10	67%
24	*Weezenhof 47*		23				23		10				1	11	48%
25	*Weezenhof 40 (tot lantaarnpaal)*	4					4	0						0	0%
26	*Weezenhof 30*	0					0	0						0	888
27	*Weezenhof 30*		24				24		13			4		17	71%
28	*Weezenhof 30*	5					5	0						0	0%
29	*Weezenhof 30*	0					0	0						0	888
30	*Weezenhof 31*	9					9	3						3	33%
Totaal		**91**	**254**	**2**	**2**	**0**	**349**	**11**	**114**	**1**	**1**	**4**	**1**	**132**	**38%**

STUDIO Verbinding
BUITENGEWONE MOBILITEIT

Avond 1:	19-3-2024 19:54	Capaciteit						Bezetting							
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering bezet	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	Invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Totaal bezet	Percentage bezet
1	*Weezenhof 55*		3				3		0					0	0%
2	*Weezenhof 55*		12	2			14		1					1	7%
3	*Weezenhof 55 (tot lantaarnpaal)*		12				12		0					0	0%
4	*Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)*		14		2		16		1					1	6%
5	*Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)*		8				8		4					4	50%
6	*Weezenhof 53*		14				14		8					8	57%
7	*Weezenhof 53*		6				6		1					1	17%
8	*Weezenhof 53*		12				12		11					11	92%
9	*Weezenhof 54*	14					14	4						4	29%
10	*Weezenhof 53*	12					12	0						0	0%
11	*Weezenhof 55*		4				4		1					1	25%
12	*Weezenhof 55*		17				17		1					1	6%
13	*Weezenhof 55*		16				16		1					1	6%
14	*Weezenhof 55*	2					2	0						0	0%
15	*Weezenhof 51*	11	9				20	3	5					8	40%
16	*Weezenhof 51*	5					5	2						2	40%
17	*Weezenhof 52 (tot waar het asfalt begint)*	9					9	4						4	44%
18	*Weezenhof 41 (oostkant tot lantaarnpaal)*	20					20	0						0	0%
19	*Weezenhof 45*	0					0	0						0	888
20	*Weezenhof 41*		17				17		15					15	88%
21	*Weezenhof 45*	0					0	0						0	888
22	*Weezenhof 48*		48				48		29					29	60%
23	*Weezenhof 48*		15				15		11		1			12	80%
24	*Weezenhof 47*		23				23		11					11	48%
25	*Weezenhof 40 (tot lantaarnpaal)*	4					4	0						0	0%
26	*Weezenhof 30*	0					0	0						0	888
27	*Weezenhof 30*		24				24		4			4		8	33%
28	*Weezenhof 30*	5					5						1	1	20%
29	*Weezenhof 30*	0					0	0						0	888
30	*Weezenhof 31*	9					9	5						5	56%
Totaal		**91**	**254**	**2**	**2**	**0**	**349**	**18**	**104**	**0**	**1**	**4**	**1**	**128**	**37%**

Nacht 1:	19-3-2024 23:15	Capaciteit						Bezetting							
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering bezet	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	Invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Totaal bezet	Percentage bezet
1	*Weezenhof 55*		3				3		0					0	0%
2	*Weezenhof 55*		12	2			14		0					0	0%
3	*Weezenhof 55 (tot lantaarnpaal)*		12				12		0					0	0%
4	*Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)*		14		2		16		0					0	0%
5	*Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)*		8				8		0					0	0%
6	*Weezenhof 53*		14				14		2					2	14%
7	*Weezenhof 53*		6				6		0					0	0%
8	*Weezenhof 53*		12				12		11					11	92%
9	*Weezenhof 54*	14					14	4						4	29%
10	*Weezenhof 53*	12					12	0						0	0%
11	*Weezenhof 55*		4				4		0					0	0%
12	*Weezenhof 55*		17				17		0					0	0%
13	*Weezenhof 55*		16				16		0					0	0%
14	*Weezenhof 55*	2					2	0						0	0%
15	*Weezenhof 51*	11	9				20	2	5					7	35%
16	*Weezenhof 51*	5					5	2						2	40%
17	*Weezenhof 52 (tot waar het asfalt begint)*	9					9	3						3	33%
18	*Weezenhof 41 (oostkant tot lantaarnpaal)*	20					20	0						0	0%
19	*Weezenhof 45*	0					0	0						0	888
20	*Weezenhof 41*		17				17		16					16	94%
21	*Weezenhof 45*	0					0	0						0	888
22	*Weezenhof 48*		48				48		27					27	56%
23	*Weezenhof 48*		15				15		10		1			11	73%
24	*Weezenhof 47*		23				23		13					13	57%
25	*Weezenhof 40 (tot lantaarnpaal)*	4					4	0						0	0%
26	*Weezenhof 30*	0					0	0						0	888
27	*Weezenhof 30*		24				24		7			4		11	46%
28	*Weezenhof 30*	5					5						1	1	20%
29	*Weezenhof 30*	0					0	0						0	888
30	*Weezenhof 31*	9					9	5						5	56%
Totaal		**91**	**254**	**2**	**2**	**0**	**349**	**16**	**91**	**0**	**1**	**4**	**1**	**113**	**32%**

STUDIO Verbinding
BUITENGEWONE MOBILITEIT

Ochtend 2:	21-3-2024 10:20	Capaciteit						Bezetting							
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering beze	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	Invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Totaal bezet	Percentage bezet
1	Weezenhof 55		3				3		3					3	100%
2	Weezenhof 55		12	2			14		4					4	29%
3	Weezenhof 55 (tot lantaarnpaal)		12				12		0					0	0%
4	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		14		2		16		5					5	31%
5	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		8				8		5					5	63%
6	Weezenhof 53		14				14		7					7	50%
7	Weezenhof 53		6				6		0					0	0%
8	Weezenhof 53		12				12		5					5	42%
9	Weezenhof 54	14					14	3						3	21%
10	Weezenhof 53	12					12	0						0	0%
11	Weezenhof 55		4				4		2					2	50%
12	Weezenhof 55		17				17		5					5	29%
13	Weezenhof 55		16				16		4					4	25%
14	Weezenhof 55	2					2	0						0	0%
15	Weezenhof 51	11	9				20	2	4					6	30%
16	Weezenhof 51	5					5	2						2	40%
17	Weezenhof 52 (tot waar het asfalt begint)	9					9	3						3	33%
18	Weezenhof 41 (oostkant tot lantaarnpaal)	20					20	0						0	0%
19	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
20	Weezenhof 41		17				17		7					7	41%
21	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
22	Weezenhof 48		48				48		31					31	65%
23	Weezenhof 48		15				15		6					6	40%
24	Weezenhof 47		23				23		16				1	17	74%
25	Weezenhof 40 (tot lantaarnpaal)	4					4					3		3	75%
26	Weezenhof 30	0					0	0						0	888
27	Weezenhof 30		24				24		17			4		21	88%
28	Weezenhof 30	5					5	0						0	0%
29	Weezenhof 30	0					0	0						0	888
30	Weezenhof 31	9					9	7						7	78%
Totaal		91	254	2	2	0	349	17	121	0	0	7	1	146	42%

Middag 2:	21-3-2024 13:30	Capaciteit						Bezetting							
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering beze	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	Invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Totaal bezet	Percentage bezet
1	Weezenhof 55		3				3		3					3	100%
2	Weezenhof 55		12	2			14		4					4	29%
3	Weezenhof 55 (tot lantaarnpaal)		12				12		3					3	25%
4	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		14		2		16		6		1			7	44%
5	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		8				8		5					5	63%
6	Weezenhof 53		14				14		7					7	50%
7	Weezenhof 53		6				6		1					1	17%
8	Weezenhof 53		12				12		6					6	50%
9	Weezenhof 54	14					14	3						3	21%
10	Weezenhof 53	12					12	0						0	0%
11	Weezenhof 55		4				4		1					1	25%
12	Weezenhof 55		17				17		8					8	47%
13	Weezenhof 55		16				16		4					4	25%
14	Weezenhof 55	2					2	0						0	0%
15	Weezenhof 51	11	9				20	2	5					7	35%
16	Weezenhof 51	5					5	0						0	0%
17	Weezenhof 52 (tot waar het asfalt begint)	9					9	3						3	33%
18	Weezenhof 41 (oostkant tot lantaarnpaal)	20					20	0						0	0%
19	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
20	Weezenhof 41		17				17		9					9	53%
21	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
22	Weezenhof 48		48				48		20					20	42%
23	Weezenhof 48		15				15		8					8	53%
24	Weezenhof 47		23				23		12				1	13	57%
25	Weezenhof 40 (tot lantaarnpaal)	4					4					3		3	75%
26	Weezenhof 30	0					0	0						0	888
27	Weezenhof 30		24				24		14			4		18	75%
28	Weezenhof 30	5					5	0						0	0%
29	Weezenhof 30	0					0						1	1	999
30	Weezenhof 31	9					9	5						5	56%
Totaal		91	254	2	2	0	349	13	116	0	1	7	2	139	40%

STUDIO Verbinding
BUITENGEWONE MOBILITEIT

Avond 2	21-3-2024 19:40	Capaciteit						Bezetting							
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering bezet	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Totaal bezet	Percentage bezet
1	Weezenhof 55		3				3		0					0	0%
2	Weezenhof 55		12	2			14		0					0	0%
3	Weezenhof 55 (tot lantaarnpaal)		12				12		2					2	17%
4	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		14		2		16		0					0	0%
5	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		8				8		3					3	38%
6	Weezenhof 53		14				14	0	4					4	29%
7	Weezenhof 53		6				6		1					1	17%
8	Weezenhof 53		12				12		9					9	75%
9	Weezenhof 54	14					14	3						3	21%
10	Weezenhof 53	12					12	0						0	0%
11	Weezenhof 55		4				4		0					0	0%
12	Weezenhof 55		17				17		0					0	0%
13	Weezenhof 55		16				16		2					2	13%
14	Weezenhof 55	2					2	0						0	0%
15	Weezenhof 51	11	9				20	3	5					8	40%
16	Weezenhof 51	5					5	0					2	2	40%
17	Weezenhof 52 (tot waar het asfalt begint)	9					9	3						3	33%
18	Weezenhof 41 (oostkant tot lantaarnpaal)	20					20	0						0	0%
19	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
20	Weezenhof 41		17				17		12					12	71%
21	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
22	Weezenhof 48		48				48		25					25	52%
23	Weezenhof 48		15				15		13		1			14	93%
24	Weezenhof 47		23				23		11					11	48%
25	Weezenhof 40 (tot lantaarnpaal)	4					4	0						0	0%
26	Weezenhof 30	0					0	0						0	888
27	Weezenhof 30		24				24		5			4		9	38%
28	Weezenhof 30	5					5	0						0	0%
29	Weezenhof 30	0					0	0						0	888
30	Weezenhof 31	9					9	6						6	67%
Totaal		91	254	2	2	0	349	15	92	0	1	4	2	114	33%

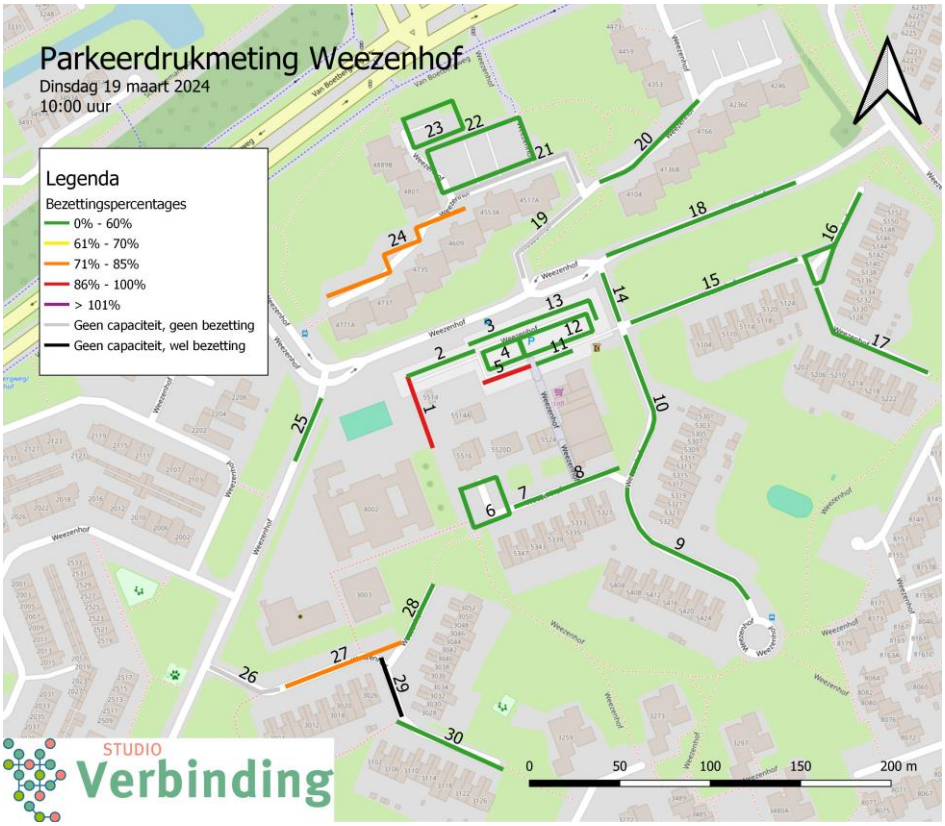
Nacht 2	21-3-2024 00:30	Capaciteit						Bezetting							
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering bezet	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Totaal bezet	Percentage bezet
1	Weezenhof 55		3				3		0					0	0%
2	Weezenhof 55		12	2			14		0					0	0%
3	Weezenhof 55 (tot lantaarnpaal)		12				12		0					0	0%
4	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		14		2		16		0					0	0%
5	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		8				8		1					1	13%
6	Weezenhof 53		14				14		2					2	14%
7	Weezenhof 53		6				6		1					1	17%
8	Weezenhof 53		12				12		9					9	75%
9	Weezenhof 54	14					14	4						4	29%
10	Weezenhof 53	12					12	0						0	0%
11	Weezenhof 55		4				4		0					0	0%
12	Weezenhof 55		17				17		0					0	0%
13	Weezenhof 55		16				16		2					2	13%
14	Weezenhof 55	2					2	0						0	0%
15	Weezenhof 51	11	9				20	1	5					6	30%
16	Weezenhof 51	5					5	0						0	0%
17	Weezenhof 52 (tot waar het asfalt begint)	9					9	6						6	67%
18	Weezenhof 41 (oostkant tot lantaarnpaal)	20					20	0						0	0%
19	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
20	Weezenhof 41		17				17		14					14	82%
21	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
22	Weezenhof 48		48				48		25					25	52%
23	Weezenhof 48		15				15		10					10	67%
24	Weezenhof 47		23				23		14					14	61%
25	Weezenhof 40 (tot lantaarnpaal)	4					4	0						0	0%
26	Weezenhof 30	0					0	0						0	888
27	Weezenhof 30		24				24		5			4		9	38%
28	Weezenhof 30	5					5	0						0	0%
29	Weezenhof 30	0					0	0						0	888
30	Weezenhof 31	9					9	6						6	67%
Totaal		91	254	2	2	0	349	17	88	0	0	4	0	109	31%

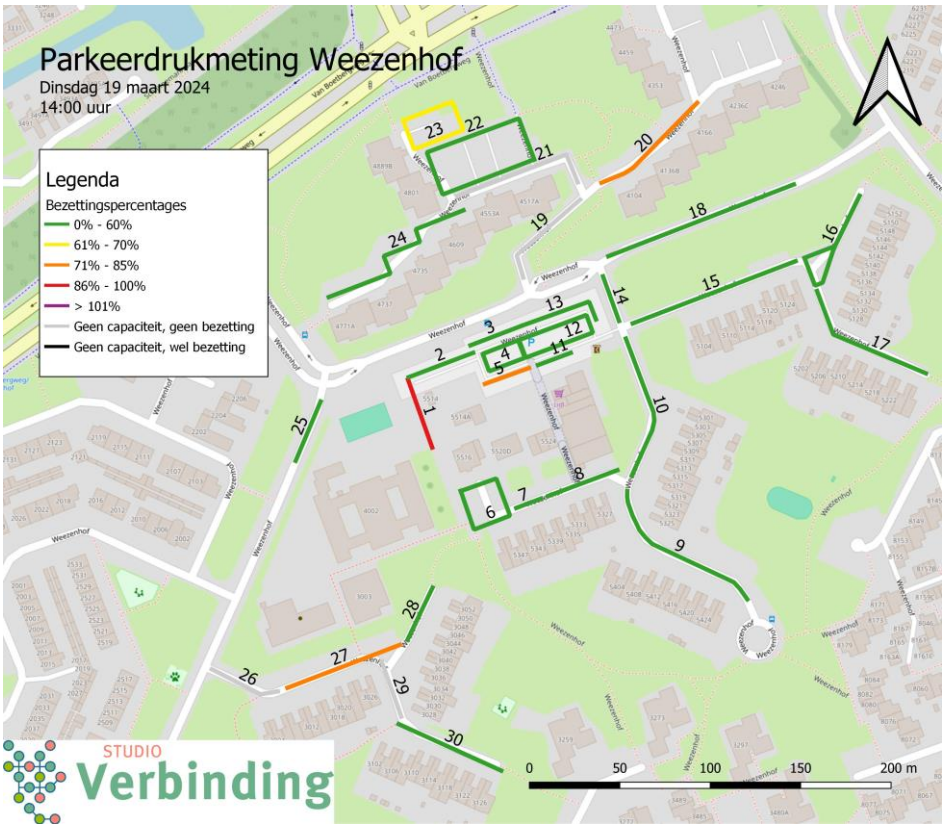
STUDIO Verbinding
BUITENGEWONE MOBILITEIT

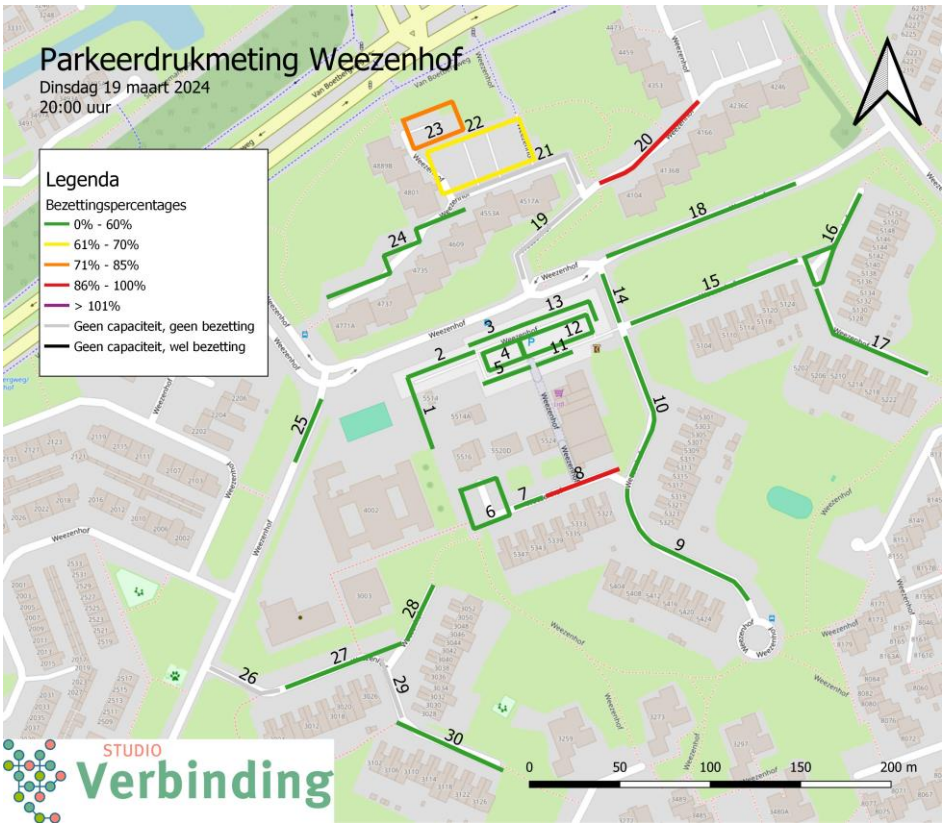
Weekend 1:	23-03-2024 14.10	Capaciteit						Bezetting							
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering bezet	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Totaal bezet	Percentage bezet
1	Weezenhof 55		3				3	0						0	0%
2	Weezenhof 55		12	2			14		0		0			0	0%
3	Weezenhof 55 (tot lantaarnpaal)		12				12		2					2	17%
4	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		14		2		16		4		1			5	31%
5	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		8				8		7					7	88%
6	Weezenhof 53		14				14		2					2	14%
7	Weezenhof 53		6				6		1					1	17%
8	Weezenhof 53		12				12		8					8	67%
9	Weezenhof 54	14					14	3						3	21%
10	Weezenhof 53	12					12	0						0	0%
11	Weezenhof 55		4				4		3					3	75%
12	Weezenhof 55		17				17		4					4	24%
13	Weezenhof 55		16				16		3					3	19%
14	Weezenhof 55	2					2	0						0	0%
15	Weezenhof 51	11	9				20	2	4					6	30%
16	Weezenhof 51	5					5	1						1	20%
17	Weezenhof 52 (tot waar het asfalt begint)	9					9	7						7	78%
18	Weezenhof 41 (oostkant tot lantaarnpaal)	20					20	0					1	1	5%
19	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
20	Weezenhof 41		17				17		14					14	82%
21	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
22	Weezenhof 48		48				48		26					26	54%
23	Weezenhof 48		15				15		7		1			8	53%
24	Weezenhof 47		23				23		10					10	43%
25	Weezenhof 40 (tot lantaarnpaal)	4					4	0						0	0%
26	Weezenhof 30	0					0	0						0	888
27	Weezenhof 30		24				24		5			4		9	38%
28	Weezenhof 30	5					5	0						0	0%
29	Weezenhof 30	0					0	0						0	888
30	Weezenhof 31	9					9	4						4	44%
Totaal		91	254	2	2	0	349	17	100	0	2	4	1	124	36%

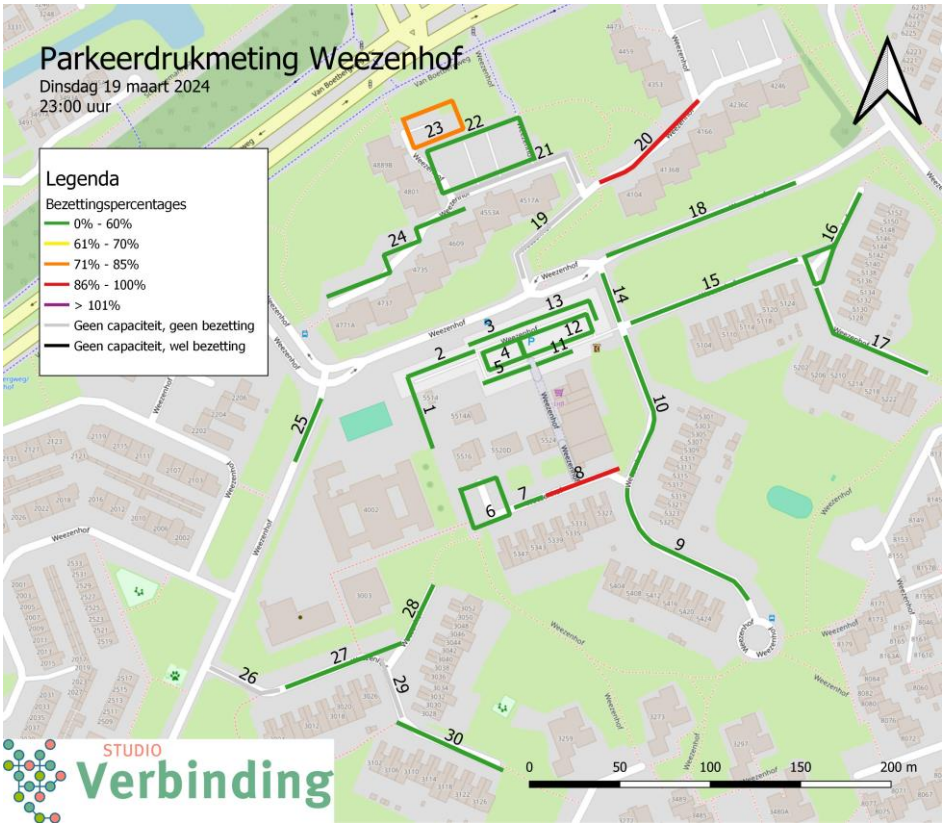
Weekend 2:	24-3-2024 12.58	Capaciteit						Bezetting							
Gebied	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Elektrisch	Invalide	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering bezet	parkeervakken bezet	Elektrisch bezet	invalide bezet	Anders (vul in)	Foutief	Totaal bezet	Percentage bezet
1	Weezenhof 55		3				3	0	0					0	0%
2	Weezenhof 55		12	2			14			1				1	7%
3	Weezenhof 55 (tot lantaarnpaal)		12				12	0	0					0	0%
4	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		14		2		16		4					4	25%
5	Weezenhof 55 (tot ingang winkelcentrum)		8				8		6					6	75%
6	Weezenhof 53		14				14		2					2	14%
7	Weezenhof 53		6				6		0					0	0%
8	Weezenhof 53		12				12		7					7	58%
9	Weezenhof 54	14					14	2						2	14%
10	Weezenhof 53	12					12	0						0	0%
11	Weezenhof 55		4				4		0					0	0%
12	Weezenhof 55		17				17		4					4	24%
13	Weezenhof 55		16				16		2					2	13%
14	Weezenhof 55	2					2	0						0	0%
15	Weezenhof 51	11	9				20	2	6					8	40%
16	Weezenhof 51	5					5	3						3	60%
17	Weezenhof 52 (tot waar het asfalt begint)	9					9	7						7	78%
18	Weezenhof 41 (oostkant tot lantaarnpaal)	20					20	0						0	0%
19	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
20	Weezenhof 41		17				17		15					15	88%
21	Weezenhof 45	0					0	0						0	888
22	Weezenhof 48		48				48		27					27	56%
23	Weezenhof 48		15				15		12					12	80%
24	Weezenhof 47		23				23	1	15					16	70%
25	Weezenhof 40 (tot lantaarnpaal)	4					4	0						0	0%
26	Weezenhof 30	0					0	0						0	888
27	Weezenhof 30		24				24		4			4		8	33%
28	Weezenhof 30	5					5	0						0	0%
29	Weezenhof 30	0					0	0						0	888
30	Weezenhof 31	9					9	4						4	44%
Totaal		91	254	2	2	0	349	19	104	1	0	4	0	128	37%

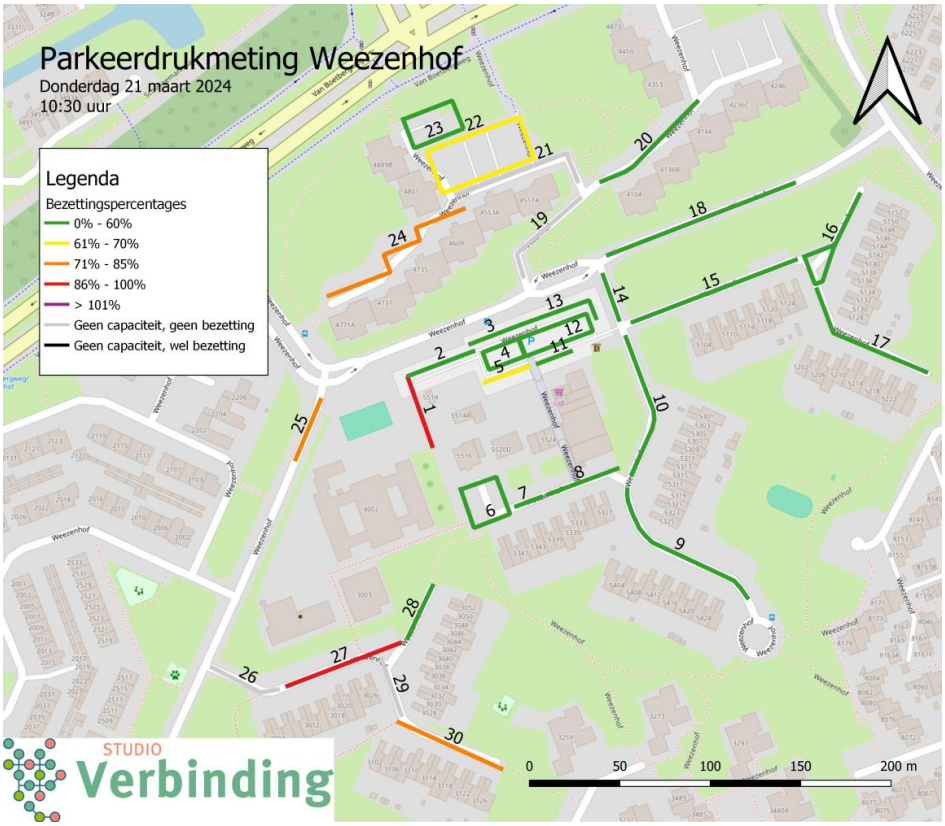
Bijlage 3

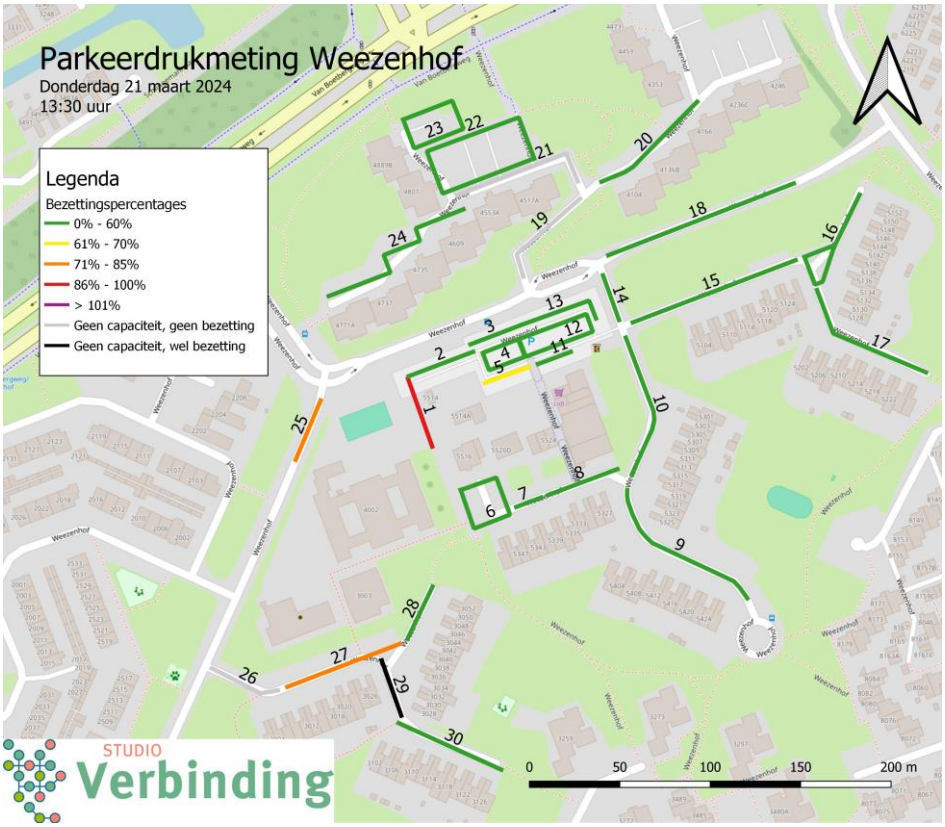

Parkeerdrukmeting Weezenhof
Dinsdag 19 maart 2024
10:00 uur
Legenda
Bezettingspercentages
0% - 60%
61% - 70%
71% - 85%
86% - 100%
> 101%
Geen capaciteit, geen bezetting
Geen capaciteit, wel bezetting
0
50
100
150
200 m
STUDIO Verbinding

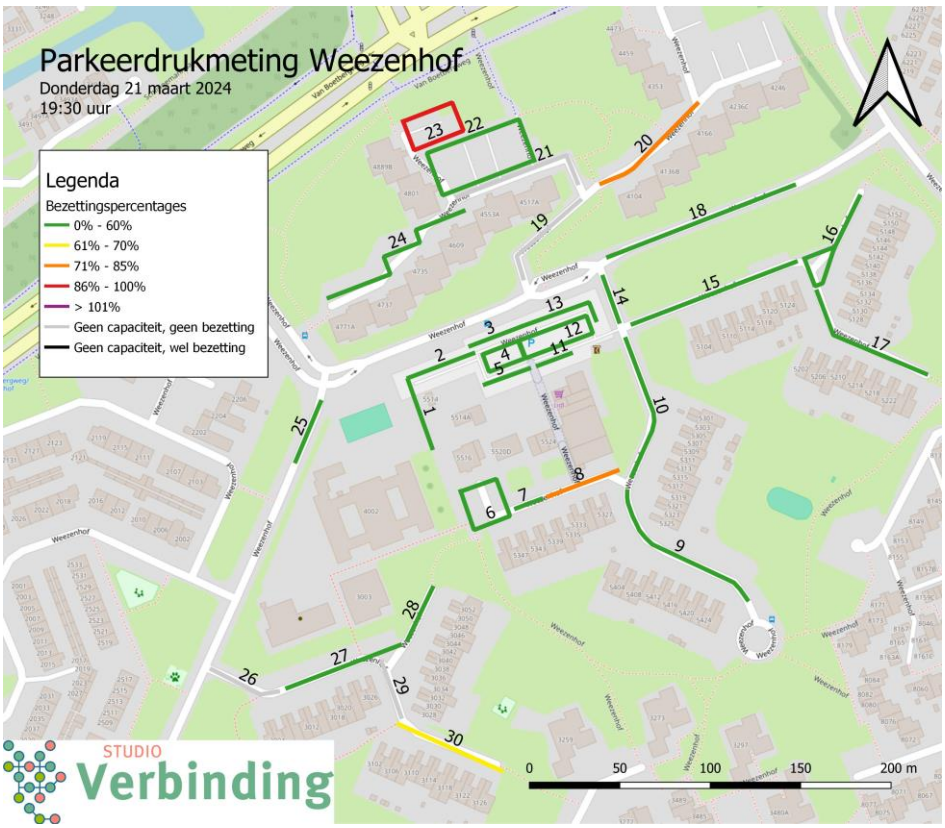

Parkeerdrukmeting Weezenhof
Dinsdag 19 maart 2024
14:00 uur
Legenda
Bezettingspercentages
0% - 60%
61% - 70%
71% - 85%
86% - 100%
> 101%
Geen capaciteit, geen bezetting
Geen capaciteit, wel bezetting
0
50
100
150
200 m
STUDIO Verbinding

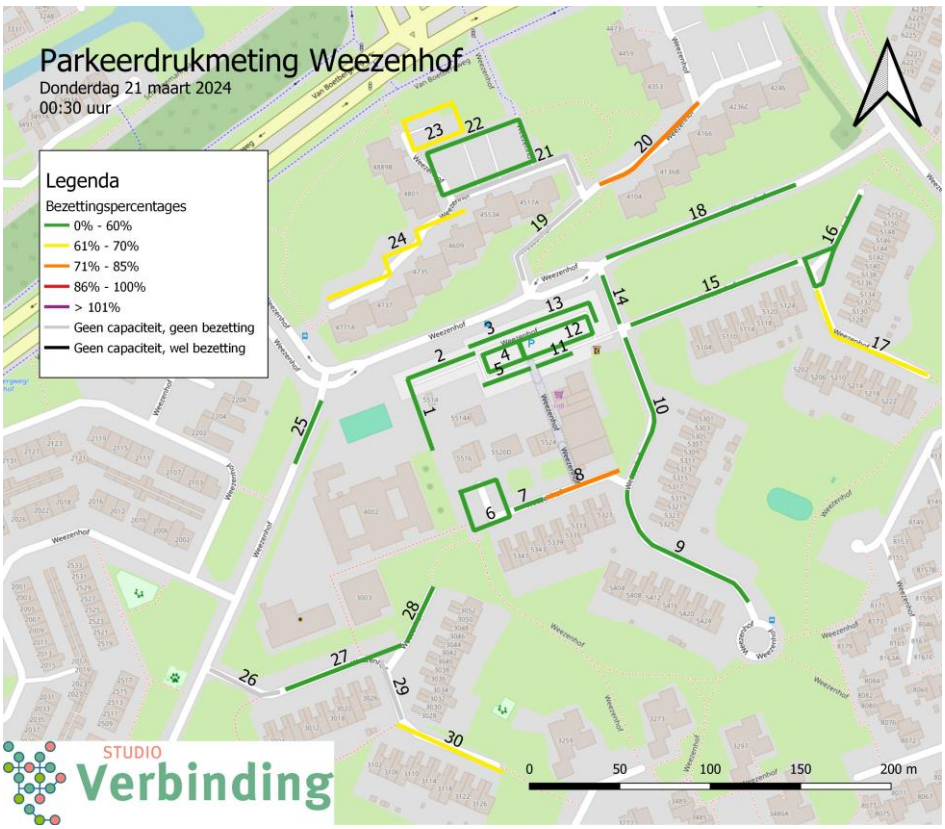

Parkeerdrukmeting Weezenhof
Dinsdag 19 maart 2024
20:00 uur
Legenda
Bezettingspercentages
0% - 60%
61% - 70%
71% - 85%
86% - 100%
> 101%
Geen capaciteit, geen bezetting
Geen capaciteit, wel bezetting
STUDIO Verbinding
0 50 100 150 200 m

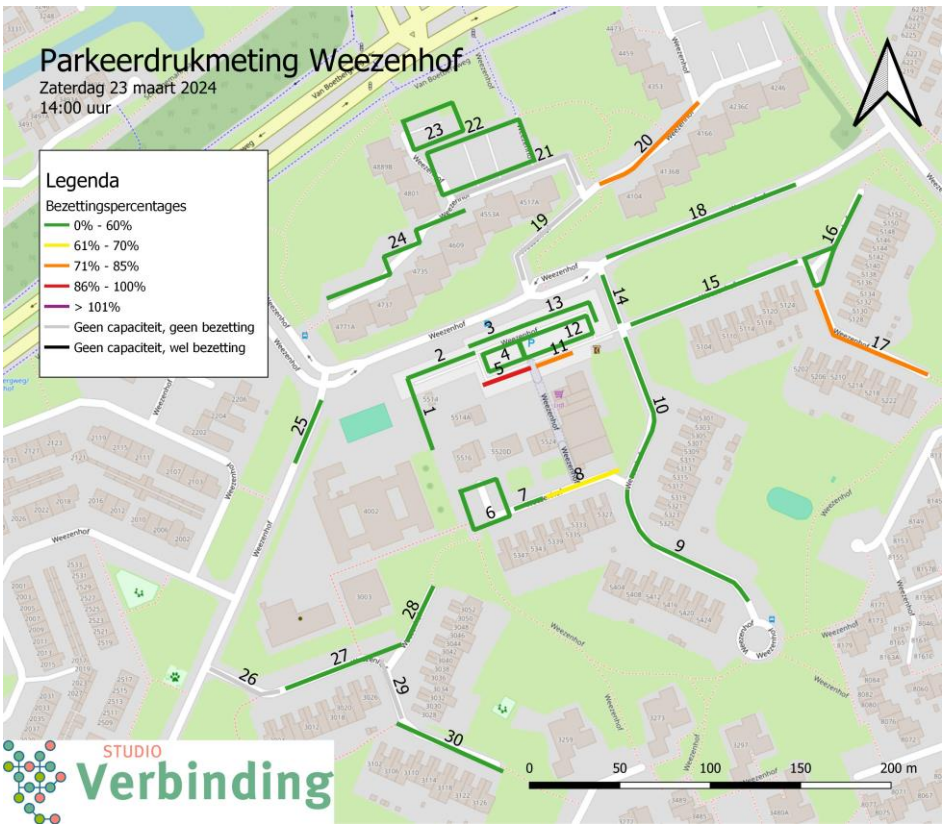

Parkeerdrukmeting Weezenhof
Dinsdag 19 maart 2024
23:00 uur
Legenda
Bezettingspercentages
0% - 60%
61% - 70%
71% - 85%
86% - 100%
> 101%
Geen capaciteit, geen bezetting
Geen capaciteit, wel bezetting
STUDIO Verbinding
0 50 100 150 200 m

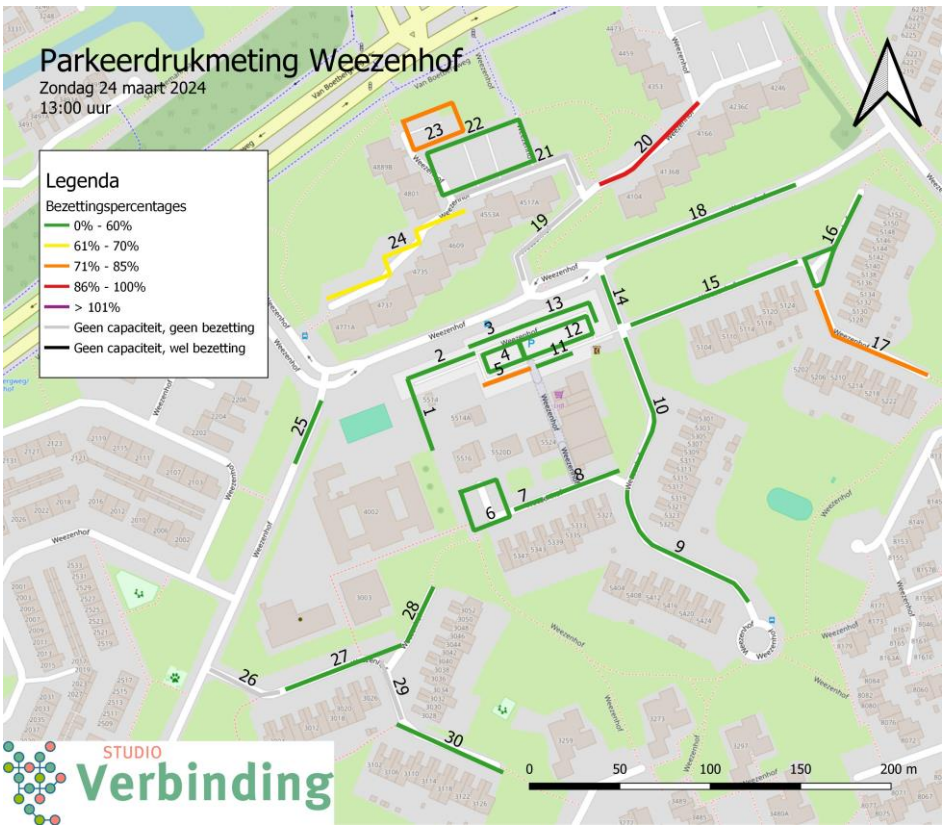

Parkeerdrukmeting Weezenhof
Donderdag 21 maart 2024
10:30 uur
Legenda
Bezettingspercentages
0% - 60%
61% - 70%
71% - 85%
86% - 100%
> 101%
Geen capaciteit, geen bezetting
Geen capaciteit, wel bezetting
STUDIO
Verbinding
0
50
100
150
200 m


Parkeerdrukmeting Weezenhof
Donderdag 21 maart 2024
13:30 uur
Legenda
Bezettingspercentages
0% - 60%
61% - 70%
71% - 85%
86% - 100%
> 101%
Geen capaciteit, geen bezetting
Geen capaciteit, wel bezetting
STUDIO
Verbinding
0
50
100
150
200 m


Parkeerdrukmeting Weezenhof
Donderdag 21 maart 2024
19:30 uur
Legenda
Bezettingspercentages
0% - 60%
61% - 70%
71% - 85%
86% - 100%
> 101%
Geen capaciteit, geen bezetting
Geen capaciteit, wel bezetting
0
50
100
150
200 m
STUDIO Verbinding

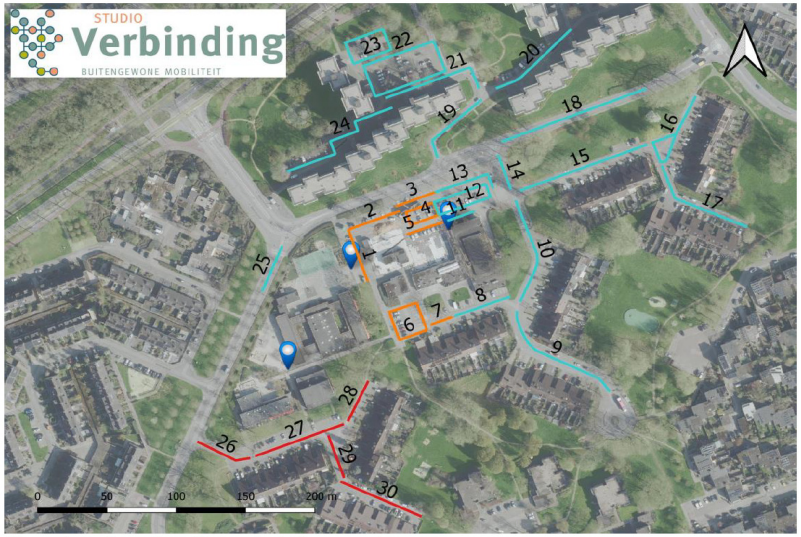

Parkeerdrukmeting Weezenhof
Donderdag 21 maart 2024
00:30 uur
Legenda
Bezettingspercentages
0% - 60%
61% - 70%
71% - 85%
86% - 100%
> 101%
Geen capaciteit, geen bezetting
Geen capaciteit, wel bezetting
0
50
100
150
200 m
STUDIO Verbinding


Parkeerdrukmeting Weezenhof
Zaterdag 23 maart 2024
14:00 uur
Legenda
Bezettingspercentages
0% - 60%
61% - 70%
71% - 85%
86% - 100%
> 101%
Geen capaciteit, geen bezetting
Geen capaciteit, wel bezetting
0
50
100
150
200 m
STUDIO Verbinding


Parkeerdrukmeting Weezenhof
Zondag 24 maart 2024
13:00 uur
Legenda
Bezettingspercentages
0% - 60%
61% - 70%
71% - 85%
86% - 100%
> 101%
Geen capaciteit, geen bezetting
Geen capaciteit, wel bezetting
0
50
100
150
200 m
STUDIO Verbinding

Bijlage 2 P-drukmeting

P-onderzoek WC Wezenhof huidige situatie



Figuur 1: Onderzoeksgebied verdeeld in segmenten

Gehele Onderzoeksgebied loopafstand 200m functie wonen

gehele onderzoeksgebied 349pp, 258 p-vakken en 91 langsparkeerplekken langs/op rijbaan

Gemiddeld parkeerdruk over gehele onderzoeksgebied bedraagt 36,45%
Piekmoment op donderdagochtend 21 maart (o2) met bezettingsgraad van 41,83% (146 pp bezet)

Segment	aanwezig	o1	m1	a1	n1	o2	m2	a2	n2	z	z
6	14	6	7	8	2	7	7	4	2	2	2
7	6	0	1	1	0	0	1	1	1	1	0
8	12	4	5	11	11	5	6	9	9	8	7

Indien beschikbaarheid van de vakken op de segmenten (6, 7 en 8) niet meer beschikbaar zijn (vallen binnen ontwikkelgebied) stijgt gemiddelde parkeerdruk naar
(139+132+128+113+146+139+114+109+124+128)=1272 1272/10=127,2 gem p-druk --> 127,2/349=0,3644 --> 36,45%
Indien segmenten 6, 7 en 8 binnen ontwikkelgebied vallen, daalt theoretisch de p capaciteit van 349 naar 317 --> gem p-druk --> 127,2/317=0,4013 --> 40,13%
Op piekmoment stijgt de bezettingsgraad van 41,83% naar 146/317 --> 46,06%

100m loopafsstand functie school (segmenten rood en oranje)

100m onderzoeksgebied 111pp, 97 p-vakken en 14 langsparkeerplekken langs/op rijbaan

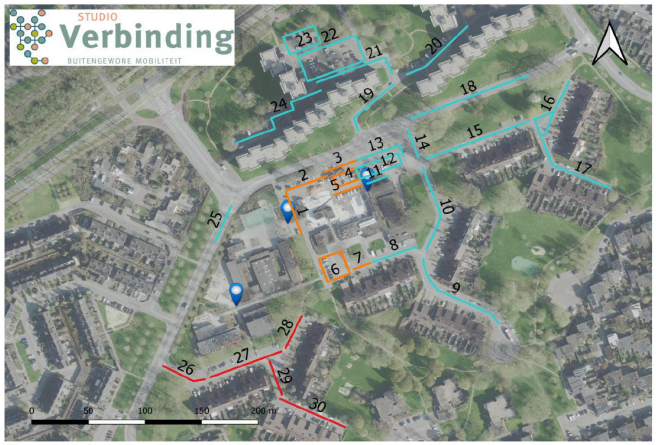
Gemiddeld parkeerdruk op 100m onderzoeksgebied bedraagt 31,80%
Piekmoment op donderdagmiddag 21 maart (m2) met bezettingsgraad van 48,65% (57 pp bezet)

Segment	aanwezig	o1	m1	a1	n1	o2	m2	a2	n2	z	z
6	14	6	7	8	2	7	7	4	2	2	2
7	6	0	1	1	0	0	1	1	1	1	0

Indien beschikbaarheid van de vakken op de segmenten (6, 7 en 8) niet meer beschikbaar zijn (vallen binnen ontwikkelgebied) stijgt gemiddelde parkeerdruk naar
(52+48+29+19+55+57+25+19+30+25)=359 359/10=35,9 gem p-druk --> 35,9/111=0,3234 --> 32,34%
Indien segmenten 6 en 7 binnen ontwikkelgebied vallen, daalt theoretisch de p capaciteit van 111 naar 91 gem p-druk --> 35,9/91=0,3945 --> 39,45%
Op piekmoment stijgt de bezettingsgraad van 48,65% naar 57/91 --> 62,64%

Bijlage 3 P-drukmeting toekomstige situatie

P-onderzoek WC Wezenhof toekomstige situatie



Figuur 1: Onderzoeksgebied verdeeld in segmenten

De segmenten 1 t/m 5 en 11 t/m 13 doen wat betreft aantallen auto's en p-vakken niet mee. Hiervoor komen de aantallen uit de p-berekening uit de verkeersnotitie 20211108_notitie verkeer WC Wezenhof.

Gehele Onderzoeksgebied loopafstand 200m functie wonen

Segment	aanwezig	o1	m1	a1	n1	o2	m2	a2	n2	z	z
1	3	3	3	0	0	3	3	0	0	0	0
2	14	2	3	1	0	4	4	0	0	0	1
3	12	1	2	0	0	0	3	2	0	2	0
4	16	5	6	1	0	5	7	0	0	5	4
5	8	8	6	4	0	5	5	3	1	7	6
6	14	6	7	8	2	7	7	4	2	2	2
7	6	0	1	1	0	0	1	1	1	1	0
8	12	4	5	11	11	5	6	9	9	8	7
9	14	5	2	4	4	3	3	3	4	3	2
10	12	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	4	2	2	1	0	2	1	0	0	3	0
12	17	3	6	1	0	5	8	0	0	4	4
13	16	1	4	1	0	4	4	2	2	3	2
14	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	20	3	6	8	7	6	7	8	6	6	8
16	5	1	1	2	2	2	0	2	0	1	3
17	9	3	3	4	3	3	3	3	6	7	7
18	20	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	17	9	13	15	16	7	9	12	14	14	15
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	48	26	21	29	27	31	20	25	25	26	27
23	15	9	10	12	11	6	8	14	10	8	12
24	23	17	11	11	13	17	13	11	14	10	16
25	4	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
27	24	19	17	8	11	21	18	9	9	9	8
28	5	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0
29	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
30	9	4	3	5	5	7	5	6	6	4	4
totaal	349	139	132	128	113	146	139	114	109	124	128
zonder zwart	296	120	112	122	113	129	117	109	108	110	117
Zonder rood	264	120	112	122	113	129	117	109	108	110	117
nieuwe ontw	182	146	123	166	119	146	123	166	119	154	182
Totaal	446	266	235	288	232	275	240	275	227	264	299
Max bezet-%		59,64	52,69	64,57	52,02	61,66	53,81	61,66	50,90	59,19	67,04

Bijlage 4 Overzicht onderzoeksrapporten

