

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Ter Steege Gebiedsontwikkeling bv

Functiewijziging Raapopseweg 1 Arnhem

Verkeer en parkeren

Datum 16 december 2019
Kenmerk 005835.20191216.N1.02
Auteur Joost Verhoeven

1 Inleiding

Op de hoek van de Velperweg – Raapopseweg in Arnhem was tot voor kort Novartis Pharma Nederland gevestigd. Ter Steege Gebiedsontwikkeling gaat deze locatie invullen met wonen, in een mix van appartementen en grondgebonden woningen. In deze notitie brengen we in beeld wat de parkeerbehoefte is van de nieuwe functie en vergelijken we de verkeersgeneratie van de oude en nieuwe functie.



Figuur 1.1: Novartis op de hoek Velperweg - Raapopseweg (foto Cyclomedia maart 2019)

2 Programma

De Novartis-gebouwen Raapopseweg 1 en Doctor J.C. Hartogslaan 40 zijn samen 8.472 m² bvo groot en werden gebruikt als kantoor. Op eigen terrein waren circa 125 parkeerplaatsen aanwezig (geteld vanaf Cyclomedia luchtfoto april 2018)

Het woningbouwprogramma omvat in totaal 130 eenheden, waarvan circa 30% sociale huur:

- 18 grondgebonden woningen;
- 39 sociale appartementen <75 m²;
- 73 appartementen tussen 75-120 m²;
- 13 appartement > 120 m².

Dit woningbouwprogramma is een eerste indicatie en kan nog wijzigen bij de verdere uitwerking van de plannen.

3 Parkeren

De gemeente Arnhem heeft de parkeernormen vastgelegd in een document 'Bijlage parkeernormen', met daarin de parkeernormen als bedoeld in artikel 2.5.30 van de bouwverordening.

Voor kantoren geldt aan de Velperweg een norm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. Uitgaande van 8.472 m² bvo waren er op basis van de norm 68 parkeerplaatsen nodig. Op het terrein zijn 125 parkeerplaatsen aanwezig, 85% meer dan de norm. De veronderstelling is dat alle auto's van werknemers en bezoekers konden worden geparkeerd op het eigen terrein. Er was geen overloop van geparkeerde auto's naar de buurt.

Voor nieuwe invulling hebben we het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend op basis van de parkeernormen.

Tabel 3.1 geeft hiervan een overzicht.

aantal	type	norm	P-vraag
18	grondgebonden woningen;	1,5	27
39	sociale appartementen <75 m ²	1	39
73	appartementen tussen 75-120 m ²	1,3	95
13	appartement > 120 m ²	1,6	21
totaal			182

Tabel 3.1: Parkeerbehoefte bij de woningen

De toekomstige behoefte aan parkeerruimte is groter dan die voor de functie 'kantoor'. Er moet bij de terreininrichting dus rekening worden gehouden met het realiseren van extra parkeerplaatsen.

Een deel van de parkeerplaatsen moet vrij toegankelijk zijn voor bezoek. De gemeente Arnhem geeft hiervoor geen waarde in de parkeernorm. Gebruikelijk is om 0,2 tot 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek toegankelijk te maken. In totaal gaat het voor deze locatie om 30 tot 40 plaatsen. Deze plaatsen zijn niet extra, maar onderdeel van de parkeernorm.

4 Verkeersgeneratie

Voor de verkeersgeneratie gaan we uit van de gemiddelde waarden van de kentallen van het CROW, op basis van de stedelijkheid van Arnhem (code 2, sterk) en een ligging in de rest van de bebouwde kom (dus buiten het centrum en de schil rond het centrum).

programma	functie	omvang	kencijfer	eenheid	voertuigen etmaal	
					weekdag	werkdag
Novartis	kantoren zonder baliefunctie	8.472	5,6	100 m ² bvo	474	527
grondgebonden woningen	tussen/hoek	18	7,1	woning	128	142
sociale appartementen <75 m ²	etage, midden/goedkoop	39	3,6	woning	140	156
appartementen tussen 75-120 m ²	midden/goedkoop	73	3,6	woning	263	292
appartement > 120 m ²	etage, duur	13	5,6	woning	73	81
woningen totaal					604	671

Tabel 4.1: Verkeersgeneratie van de kantoorfunctie en na transformatie tot woonfunctie

De voormalige kantoorfunctie gaf een berekende verkeersgeneratie van ongeveer 525 auto's op werkdagen. Voor de werknemers gold dat deze vooral in de ochtend- en avondspits reden.

Na de transformatie naar woningen neemt de verkeersgeneratie toe tot ongeveer 670 auto's per werkdag. Voor de woningen geldt dat het verkeer meer verspreid over de dag is. Uiteraard is er het woon-werkverkeer in de ochtend- en avondspits, maar er zijn ook recreatieve en sociale motieven, zorgverlening en besteldiensten waarvan de ritten meer verspreid zijn over het etmaal. Dat is te zien in tabel 4.2.

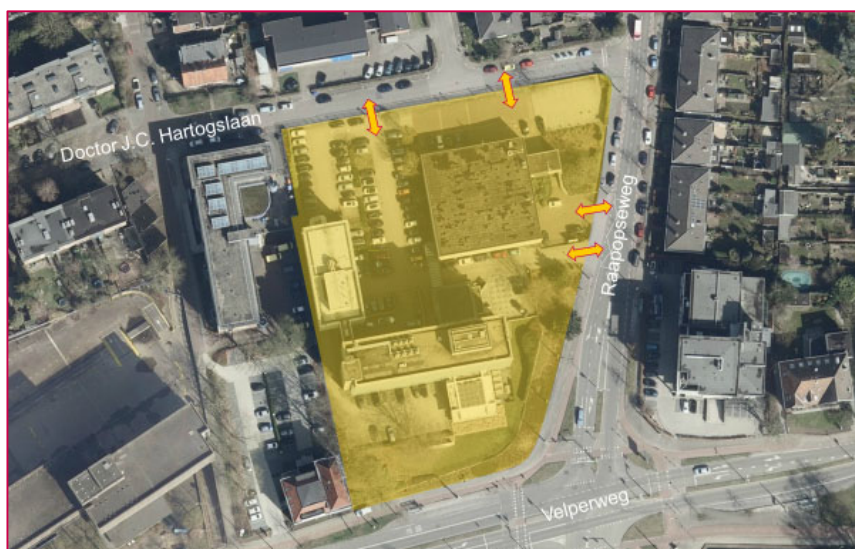
	08.00-09.00 uur	17.00-18.00 uur	07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur
wonen	60 (9%)	60 (9%)	503 (75%)	127 (19%)	40 (6%)
werken	53 (10%)	47 (9%)	485 (92%)	26 (5%)	16 (3%)

Tabel 4.2: Ritten naar dagdeel t.o.v. het werkdagetmaal (percentages uit CROW-publicatie 256)

In de ochtendspits is de hoeveelheid verkeer vergelijkbaar met de voormalige invulling, de avondspits levert iets meer verkeer op. In absolute zin zijn de verschillen zo klein dat we geen invloed op de verkeersafwikkeling op de nabijgelegen kruispunten verwachten. Daarbij hebben we rekening gehouden met andere ontwikkelingen in de omgeving, het voormalige Giro-complex en de vroegere ENKA-fabriek.

5 Ontsluiting

Het terrein wordt ontsloten vanaf de Raapopseweg en vanaf de Doctor J.C. Hartogslaan. Op beide straten zijn twee inritten aanwezig. Op de Raapopseweg liggen de inritten in het invloedsgebied van de verkeerslichten, kruizen op de weg moeten ervoor zorgen dat de inritten op de drukke momenten toegankelijk zijn. Op de Doctor J.C. Hartogslaan wordt in de huidige situatie alleen de westelijke inrit daadwerkelijk gebruikt, de andere inrit is altijd dicht zodat er wat meer parkeergelegenheid is.



Figuur 5.1: De locatie met de inritten

Voor de toekomst is het de bedoeling dat het plangebied vanaf dezelfde wegen wordt ontsloten. We geven daarbij in overweging om de inritten aan de Raapopseweg te combineren tot één inrit, zodat er een kleiner deel van de weg afgekruist wordt. Dat vergroot de kans dat het kruis ook daadwerkelijk vrij blijft.