



Rapportage Parkeeraanalyse Nyma

Rapportage referentienummer
5414

Aan
Gemeente Nijmegen
T.a.v. Stef van Roemburg
Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

Opgemaakt 27 juni 2019 te Nijmegen,
door
Loendersloot Groep B.V.
Waalbandijk 8b
6541 GA Nijmegen

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Doelstelling en Werkwijze.....	3
1.3	Contactgegevens.....	3
2.	Methode parkeermeting Honig	4
2.2	Werkwijze.....	4
2.3	Locatieomschrijving.....	4
2.4	Algemene opmerkingen.....	5
3.	Resultaten parkeermeting Honig	6
3.1	Overzicht Parkeerdruk	6
3.2	Analyse parkeerdruk	6
3.2	Relevante observaties.....	7
4.	Invulling Honig en Nyma.....	8
4.1	Invulling Honig	8
4.2	Invulling Nyma	8
4.3	Vergelijking Honig en Nyma.....	8
5.	Foutmarges	10
5.1	Statische foutmarge.....	10
5.2	Verkeerskundige foutmarge	10
6.	Toepassing van de inzichten van de Honig.....	12
6.1	Reductiefactor	12
4.2	Reductiefactor en de Nyma.....	12
4.3	Veranderingen in de invulling.....	12
7.	Advies.....	14

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De komende jaren zal het Honig complex gefaseerd worden gesloopt vanwege een herinrichting van de openbare ruimte. De gemeente Nijmegen wilt graag de huidige bedrijvigheid in de Honig behouden en werkt daarom aan een nieuwe locatie. Een geschikte optie voor deze locatie is het Nyma Complex gelegen op het haven- en industrieterrein. Voor de invulling van deze ruimte is de gemeente Nijmegen onder meer op zoek naar de juiste invulling van parkeermogelijkheden. Vanwege het ruimtelijke karakter van de Nyma, de hoeveelheid aan verschillende functies en de goede bereikbaarheid per fiets verwacht de gemeente Nijmegen dat de theoretische parkeervraag zoals deze geldt voor normale nieuwbouwprojecten niet overeenkomt met de werkelijke parkeervraag. Om niet onnodig gebruik te maken van de openbare ruimte wilt de gemeente Nijmegen een zo realistische mogelijke schatting van het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen bij de Nyma.

De gemeente Nijmegen heeft de Loendersloot Groep gevraagd om op basis van bestaande parkeerinzichten in Nijmegen, de relevante parkeernormen en een parkeerinventarisatie van de Honig een advies te schrijven over een realistisch aantal parkeerplaatsen bij de Nyma.

1.2 Doelstelling en Werkwijze

Aangezien de invulling van de Nyma gedeeltelijk overeenkomt met het huidige Honig complex is de verwachting dat op basis van parkeerinzichten bij de Honig een realistische inschatting gemaakt kan worden van de parkeervraag voor de Nyma. Dit rapport bevat zowel de resultaten van de parkeermetingen van de Honig als een advies over het totaal te realiseren aantal parkeerplaatsen. Naast dit adviesrapport zal er een Excel worden meegestuurd waarin een dynamisch model wordt gepresenteerd en onderliggende berekeningen worden meegenomen.

Als onderdeel van dit advies heeft er in februari 2019 een telling plaatsgevonden die een recent beeld geeft van de parkeerdrukke rondom het Honig complex. De uitkomsten van deze tellingen dienen als basis voor het advies. Er worden een statische methode en een verkeerskundige methode gebruikt om ervoor een foutmarge te waarborgen en hiermee extreme situaties te dekken. Bovendien wordt er vanzelfsprekend rekening gehouden met de verschillende oppervlaktes van de Nyma en de Honig en zal besproken worden in hoeverre de invulling van beide complexen van elkaar verschilt. Het rapport zal eindigen met een advies over het maximaal te realiseren parkeerplaatsen bij de Nyma.

1.3 Contactgegevens

Het advies en het daarbij horende onderzoek is uitgevoerd door Tim van der Werf, junior adviseur mobiliteit en beleid, in samenwerking en onder leiding van Ruben Loendersloot, senior verkeerskundige en projectleider.

Loendersloot Groep
Waalbandijk 8-B

6541 AJ Nijmegen

2. Methode parkeermeting Honig

De eerste stap van het advies is om de huidige parkeersituatie bij de Honig in kaart te brengen. Om dit helder te maken zal allereerst de gevolgde werkwijze van deze metingen worden beschreven en een korte beschrijving van de locatie volgen.

2.2 Werkwijze

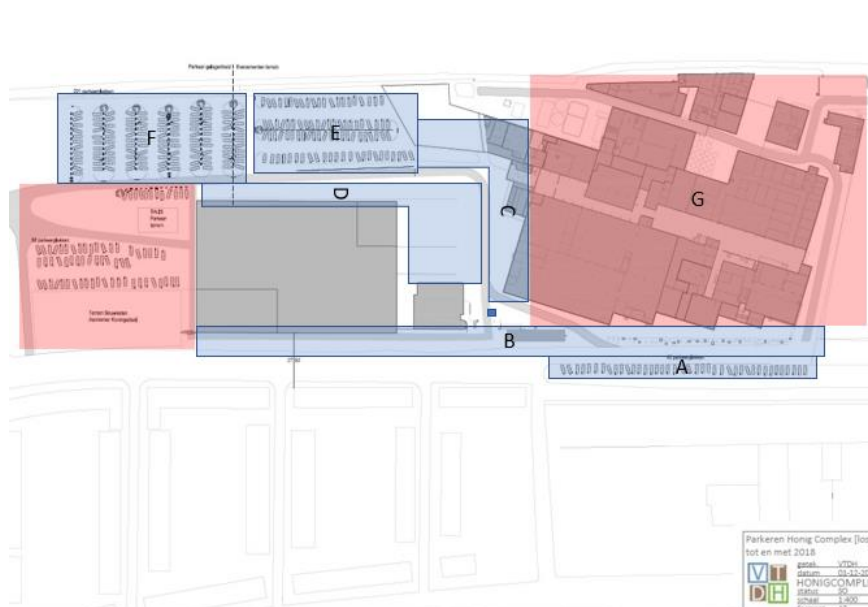
Als uitgangspunt voor de tellingen zijn de eerdere tellingen rondom het Honig Complex gebruikt. In 2016 heeft reeds een parkeerinventarisatie plaatsgevonden rondom het Honig Complex. Sinds deze tellingen is echter zowel de openbare ruimte rondom het pand, als de daadwerkelijke invulling van het pand aanzienlijk verandert. Daarom is samen met de gemeente Nijmegen besloten opnieuw een parkeerinventarisatie uit te voeren. Deze recente parkeerinventarisatie zorgt ervoor dat het advies zich baseert op de laatste situatie rondom de Honig.

In overleg met de gemeente Nijmegen zijn een aantal telmomenten vastgesteld. Deze telmomenten zijn vergelijkbaar met de tellingen zoals die zijn uitgevoerd in 2016. Bovendien is er door de hoeveelheid aan verschillende functies op een verscheidenheid aan momenten geïnventariseerd. Op de volgende momenten heeft er een telling plaatsgevonden.

- Donderdag 14 februari in de middag en avond
- Vrijdag 15 februari in de middag, avond en nacht
- Zaterdag 16 februari in de middag, avond en nacht
- Zondag 17 februari in de middag

2.3 Locatieomschrijving

Het onderzoeksgebied is rondom het Honig Complex. Het gehele onderzoeksgebied inclusief sectieverdeling is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Overzichtskaart

Het gebied bestaat uit zeven verschillende secties, met zowel secties met als secties zonder parkeervakken. Met name binnen secties E en F zijn de beschikbare parkeerplaatsen niet altijd even duidelijk gedefinieerd. Dat betekent dat het totaal aantal parkeerplaatsen is ingeschat op basis van vergelijkbare onderzoeken en de bestaande parkeernormen. In totaal zijn er dan 245 parkeerplaatsen in het gebied aanwezig. Dit aantal is substantieel lager dan het aantal aanwezige parkeerplaatsen dat is opgemerkt in het parkeeronderzoek in 2016. Dit is echter te verklaren door het feit dat de openbare ruimte rondom het Honig Complex is veranderd. Er heeft grote herontwikkeling plaatsgevonden en het aantal beschikbare parkeerplaatsen is hierdoor afgenomen en niet herstelt.

In zone G aangegeven in figuur 1 geldt een parkeerverbod. In dit gebied zijn dus geen beschikbare parkeerplaatsen aangewezen, ondanks dat er veel ruimte binnen dit gebied is. Wel is er voor gekozen om auto's die in sectie G geparkeerd stonden (ondanks dat hier een parkeerverbod geldt) mee te nemen. Dit vanwege het feit dat dit onderzoek als doel had om de parkeerinventarisatie op te nemen, dus ook op gebieden waar het officieel niet mag, en niet om te toetsen in hoeverre parkeernormen worden nageleefd.

2.4 Algemene opmerkingen

Zoals eerder beschreven is er geteld in het tweede weekend van februari, gedurende het gehele weekend was het droog en scheen de zon veelvuldig. Er is op deze vier dagen in totaal op negen verschillende momenten geteld. Een maximum parkeerdruk van 85% is gebruikelijk in de verkeerskunde en wordt ook voor dit onderzoek aangehouden. Bij een bezetting van 85% zal de parkeerplaats als zeer vol worden ervaren en ontstaat er veel zoekverkeer. Bovendien zijn in dit onderzoek ook de absolute aantallen geparkeerde auto's van belang. De absolute aantallen zullen namelijk gebruikt worden voor de schatting van de Nyma.

3. Resultaten parkeermeting Honig

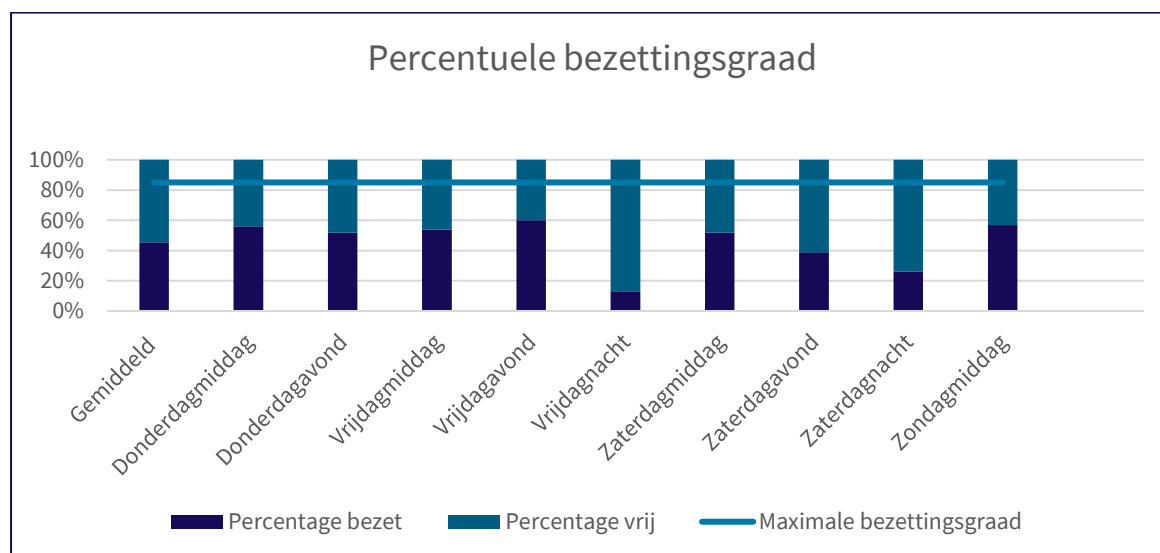
In dit hoofdstuk zijn bondig de resultaten van de parkeerdruk rondom de Honig aangegeven.

3.1 Overzicht Parkeerdruk

Om het overzicht te bewaren en grafisch een duidelijk overzicht te krijgen is ervoor gekozen om zowel een tabel als een grafiek van de gemeten parkeerdruk op te nemen. Een overzicht van de gemeten parkeerdruk gedurende de verschillende momenten vind men zowel in Tabel 1 als in Figuur 1.

Wat	Capaciteit	Bezetting	Percentage bezet	Percentage vrij
Gemiddeld	245	111	45,31%	54,69%
Donderdagmiddag	245	137	55,92%	44,08%
Donderdagavond	245	127	51,84%	48,16%
Vrijdagmiddag	245	132	53,88%	46,12%
Vrijdagavond	245	147	60,00%	40,00%
Vrijdagnacht	245	31	12,65%	87,35%
Zaterdagmiddag	245	127	51,84%	48,16%
Zaterdagavond	245	95	38,78%	61,22%
Zaterdagnacht	245	64	26,12%	73,88%
Zondagmiddag	245	139	56,73%	43,27%

Tabel 1: Overzicht van de gemeten parkeerdruk op de verschillende momenten.



Figuur 2: Overzicht van de gemeten parkeerdruk in een grafiek

3.2 Analyse parkeerdruk

Wanneer men kijkt naar de gegevens valt het op dat de gemiddelde parkeerdruk op het terrein ongeveer 45,31% is. De hoogste parkeerdruk werd gemeten op vrijdagavond met 60,00%, de laagste

parkeerdruk werd gemeten gedurende vrijdagnacht met enkel 12,65% bezetting. Over het algemeen kan hieruit worden afgeleid dat het meevalt met de parkeerdrukke in het gebied.

Niet enkel de percentages van de parkeerdrukke zijn relevant maar bovendien de absolute aantallen. Op het drukste moment (de vrijdagavond) werd een totaal aantal van 147 geparkeerde voertuigen gemeten, het gemiddelde aantal voertuigen ligt op 111.

3.2 Relevante observaties

Gedurende het onderzoek zijn er een aantal andere zaken opgevallen welke interessant zijn voor de verdere beslissingen die zullen volgen op dit rapport:

- De grootste parkeerdrukke werd ervaren aan de zuidzijde van het Honig-Complex op de Laan van Oost-Indië. Hier was het op (bijna) alle momenten zeer druk, zelfs zo druk dat auto's op de weg parkeren.
- Ondanks dat er in zone G (zoals bepaald in figuur 1) een parkeerverbod geldt, stonden er op een aantal momenten alsnog auto's. Dit zou bijvoorbeeld kunnen omdat bepaalde voertuigen ontheffingen hebben om de horeca te bezoeken en of te bevoorraden. Deze zijn nadrukkelijk wel meegenomen om de actuele parkeerdruk op te nemen.
- Op het Honig Complex is een groot parkeerterrein ingericht, bovendien wordt hier actief op gewezen om deze te gebruiken. Toch is de bezetting van dit parkeerterrein relatief laag in vergelijking met andere gebieden.
- Wat verder opviel is dat een deel van de parkeervraag lijkt te worden afgewenteld op de beschikbare parkeercapaciteit in de naastgelegen wijk. Dit zorgt er mogelijk voor dat de parkeerinventarisatie zoals uitgevoerd de realistische parkeervraag iets zal onderschatten. Hier zal rekening mee worden gehouden.

4. Invulling Honig en Nyma

In dit hoofdstuk zal worden stilgestaan bij de belangrijkste eigenschappen van zowel de Honig als de Nyma en in hoeverre deze vergelijkbaar zijn.

4.1 Invulling Honig

Uit de tellingen blijkt dat de daadwerkelijke parkeerdruk rondom de Honig lager ligt dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De Gemeente Nijmegen heeft t.b.v. de parkeernormering stedelijkheidszones vastgesteld. Het Honig complex ligt volgens deze definities in het schil/overloopegebied. Zoals eerder beschreven voldeed echter het aantal beschikbare parkeerplaatsen al niet aan de theoretische parkeervraag (zoals deze gedefinieerd is door de gemeente Nijmegen). Ten tijden van de tellingen in februari 2019, kenden de Honig een totaal gebruikt oppervlakte van 23.855 vierkante meter. Op het Honig Complex bevindt zich een verscheidenheid aan verschillende functies, de primaire functies zijn echter bedrijvigheid en sport. Als men uitgaat van de normen van de gemeente Nijmegen komt men tot een totaal van 516,4 noodzakelijke parkeerplaatsen. Dit is in schril contrast met de aanwezige 245 parkeerplaatsen. Uit de tellingen blijkt echter dat zelfs de aanwezige 245 parkeerplaatsen meer dan voldoende ruimte bieden. Op het drukst gemeten moment, vrijdagavond met een bezetting van 145 parkeerplaatsen, zou in het geval van 516 beschikbare parkeerplaatsen nog geen 30% gevuld zijn.

Uit deze gegevens kan geconcludeerd worden dat er in de huidige situatie bij de Honig ruim minder parkeerplaatsen aanwezig zijn dan deze volgens de norm noodzakelijk is. Dit kan natuurlijk verklaart worden door de verscheidenheid aan verschillende functies en het dubbelgebruik van verschillende parkeerfaciliteiten. Als dit gegeven bovendien gecombineerd met de uitslagen van de metingen blijkt dat er op dit moment geen enkel parkeerprobleem bij de Honig geldt.

4.2 Invulling Nyma

De ontwikkelingen van de Nyma bevinden zich nog in een precair stadium, dit is een van de redenen waarom de gemeente Nijmegen in deze fase reeds inzicht wilt in de verwachte parkeervraag en vraagt om een dynamisch model om de parkeervraag in te kunnen schatten. Op basis van de plannen van mei 2019 blijkt echter dat de Nyma aanzienlijk groter wordt dan de Honig en dit dus ook zal resulteren in een hogere parkeervraag. Op basis van deze gegevens zal de totaal gebruikte oppervlakte ongeveer 35,999 vierkante meter bedragen. Er moet bij worden opgemerkt dat de totale oppervlakte van 35,999 vierkante meter gezien het stadium van de ontwikkeling nog kan wijzigen. Bovendien zal de theoretische parkeervraag, op basis van de normen van de gemeente Nijmegen, 980 parkeerplaatsen bedragen.

4.3 Vergelijking Honig en Nyma

Vanwege het feit dat de invulling van de Honig en Nyma voor een groot deel vergelijkbaar zijn lijkt het aannemelijk dat de parkeermetingen van de Honig gebruikt kunnen worden om een goede inschatting te maken van de Nyma. Het is vanzelfsprekend dat de Nyma groter is en dus een hogere theoretische parkeervraag kent, maar het lijkt wel alsof de invulling van functies van beide projecten overeenkomt. Om dit in kaart te brengen is een vergelijkingstabel gemaakt tussen de

Nyma en de Honig waarin alle functies zijn ingedeeld op basis van clusters. Hiermee kan worden nagegaan of de invulling van de Honig en de Nyma vergelijkbaar zijn en dus of de inzichten van de Honig representatief zijn op de Nyma. Het overzicht is te zien in tabel XX.

functie	Cluster	Nyma			Honig		
		aantal m2	percentage	parkeernorm	aantal m2	percentage	parkeernorm
bedrijf arbeidsintensief	ambacht/maakbedrijven	6730	19%	2,15	3309	14%	2,15
bedrijf arbeidsextensief	ambacht/maakbedrijven	8826	25%	0,95	3307	14%	0,95
Bedrijfsverzamel	Bedrijfsverzamelgebouw	4435	12%	1,55	4218	18%	1,55
Cafetaria	Horeca	825	2%	6	548	2%	6
Restaurant	Horeca	762	2%	13	563	2%	13
Sportzaal	sport/leisure	4950	14%	2,65	5506	23%	2,65
fitness sportschool	Sport	1000	3%	4,7	1308	5%	4,7
evenementen/beurs	multifunctionele hal	2000	6%	7,5	1297	5%	7,5
Wellness	Leisure	850	2%	9,3	0	0%	9,3
Opslag	Opslag	2421	7%	0,07	0	0%	0,07
Hotel	Hotel	1700	5%	1	0	0%	1
Discotheek	Horeca	500	1%	18,4	1463	6%	18,4
Woonwinkel	commerciele dienstverlening/detailhandel	1000	3%	1,65	2336	10%	1,65
Totaal		35999	100%		23855	100%	

Uit de vergelijking gepresenteerd in tabel XX, blijkt dat de Nyma en de Honig, ondanks het verschil in totale oppervlakte, te vergelijken zijn op basis van functies. Ongeveer de helft van zowel de Honig als de Nyma worden gebruikt door bedrijvigheidsfuncties (bedrijfsverzamelgebouw, bedrijf arbeidsintensief, etc.). De overige functies tussen beide gebouwen zijn ook vergelijkbaar. In de Honig is sprake van een grote sportfunctie, binnen de Nyma is deze functie minder aanwezig maar is er een grote 'leisure' faciliteit. Al met al kan op basis van de vergelijkbare ruimtelijke eigenschappen, de vergelijkbare bereikbaarheidslocatie en de vergelijkingstabel geconcludeerd worden dat de resultaten van de metingen van de Honig een goede basis vormen voor de verwachte parkeervraag voor de Nyma.

5. Foutmarges

Gezien het feit dat de Nyma en de Honig een vergelijkbare invulling kennen en er recent een telling heeft plaatsgevonden op de Honig kunnen deze gegevens gebruikt worden om een onderbouwde en accurate inschatting te maken van het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen. De tellingen kunnen echter niet één-op-één worden geprojecteerd op de Nyma, vanwege het verschil in grote en de eventuele onzekerheid in de tellingen.

Ondanks dat de tellingen rondom de Honig op een representatief moment zijn uitgevoerd en er gespreide en meerdere tellingen hebben plaatsgevonden blijven tellingen een momentopname. Het is dan ook te riskant om de uitkomsten van de tellingen zonder foutmarges te gebruiken om de parkeervraag bij de Nyma te berekenen. Om deze foutmarges wel in te bouwen zal gebruik worden gemaakt van een mix van verkeerskundige en statistische methode.

5.1 Statische foutmarge

Allereerst zal op basis van alle metingen het gemiddelde en de standaardafwijking van de resultaten bepaald worden. De standaardafwijking (σ) is een gebruikelijke maat binnen de statistiek om te bepalen hoe de waarnemingen (in dit geval het aantal auto's gedurende de metingen) zich verhouden tot elkaar. De standaardafwijking zegt wat over de spreiding en met behulp van de standaardafwijking kunnen maximale en minimale waarde bepaald worden. Zowel de gemiddelde als de standaardafwijking van alle metingen kunnen worden berekend in Excel. Op basis van deze berekening waren er gemiddeld 111 auto's geparkeerd, de standaardafwijking op basis van alle metingen was 37,4 auto's.

Op basis van zowel de standaardafwijking en het gemiddelde kan men een foutmarge bepalen. Als men uitgaat van een normale verdeling, dan valt 95% van alle mogelijke waarde binnen 1.96 keer de standaardafwijking (37,4 auto's). Dit betekent dat men op basis van het gemiddelde van 111 auto's, de standaardafwijking van 37,4 auto's en het statistisch gegeven dat 95% van de waarnemingen binnen 1.96 van de standaardafwijking een statistische bovenwaarde kan opstellen.

Dit leidt tot de volgende algemene berekening van de statistische foutmarge:

$$\text{Statistische Foutmarge} = \text{Gemiddelde} + 1.96\sigma = 95\% \text{ van alle waarnemingen}$$

Op basis van de berekeningen van deze casus betekent dit de volgende vergelijking:

$$111 + (1.96 * 37,4) = 184.03$$

Dit betekent dat op basis van statistische methode de maximaal te verwachten bezetting 184.03 parkeerplaatsen betreft. Dit getal wordt, zoals gebruikelijk binnen de verkeerskunde, naar boven afgerond dit betekent dus een totaal van 185 parkeerplaatsen.

5.2 Verkeerskundige foutmarge

Nadat de statistische methode zijn gebruikt om een foutmarge te bepalen is het bovendien noodzakelijk dat er vanuit verkeerskundig oogpunt nog een extra correctieplan plaatsvindt. Binnen de verkeerskunde, en specifiek het veld van parkeren, is het gebruikelijk om maximaal 85% aan te

houden als bezetting. Dit betekent dat 15% beschikbaar blijft voor zoekverkeer, bovendien wordt 85% bezetting al als zeer vol ervaren. Om deze marge in te bouwen zal opnieuw een wiskundige bewerking nodig zijn om het definitieve getal te bepalen.

Voor deze bewerking wordt het hierboven onderbouwde totaal van 185 parkeerplaatsen gebruikt. Dit betekent dat 185 parkeerplaatsen zal worden aangehouden als de maximale eis van 85%. Dit betekent dat er 15% extra parkeerplaatsen bovenop de 185 nodig zijn om te voldoen aan de verkeerskundige eisen. Dit levert de volgende berekening op:

$$\text{Aantal noodzakelijke parkeerplaatsen} = \frac{185}{85} * 100 = 217 \text{ parkeerplaatsen}$$

Uit deze berekening blijkt dus dat er op basis van zowel statische methode als verkeerskundige inzichten aan 217 parkeerplaatsen ruim voldoende moet zijn op de Honig.

6. Toepassing van de inzichten van de Honig

Ondanks dat er al een aantal correcties hebben plaatsgevonden om zowel statistische foutmarges als verkeerskundige foutmarges in te bouwen is er nog niet gecorrigeerd voor het verschil in grote tussen beide complexen. Vanwege dit verschil in grootte is het onmogelijk om het aantal dat berekent is in hoofdstuk 5 (217 parkeerplaatsen) te adviseren voor de Nyma. In hoofdstuk 4 is het verschil en de vergelijking tussen de Honig en de Nyma gepresenteerd. Hieruit bleek dat de Nyma flink groter is dan de Honig bovendien bleek dat de parkeervraag van de Nyma structureel hoger ligt. Dit betekent dat de berekenende 217 parkeerplaatsen voor de Honig toepasbaar gemaakt moeten worden op de grotere Nyma.

6.1 Reductiefactor

Om zowel rekening te houden met het verschil in grootte tussen de Nyma en de Honig en het verschil in theoretische parkeervraag kiest men om een reductiefactor te gebruiken. Dit betekent dat de theoretische parkeervraag van de Nyma zoals deze eerder berekenend is (980 parkeerplaatsen) naar beneden zal worden bijgesteld met een percentage, de reductiefactor. Met andere woorden: de realistische parkeervraag die wordt geadviseerd is een percentage van de theoretische parkeervraag (980 parkeerplaatsen).

Deze reductiefactor is gebaseerd op de inzichten vanuit de Honig. In het vorige hoofdstuk is geconcludeerd dat er (met inachtneming van foutmarges) maximaal 217 parkeerplaatsen op de Honig nodig zijn. Deze 217 parkeerplaatsen zijn substantieel lager dan de theoretische vraag van 517 parkeerplaatsen. In het geval van de Honig is het dus redelijk om maximaal 217 parkeerplaatsen te realiseren, dit is 42% ($214/517 \cdot 100\% = 42\%$) van de theoretische parkeervraag van 517 parkeerplaatsen.

4.2 Reductiefactor en de Nyma

Aangezien er eerder geconcludeerd is dat de Honig en de Nyma vergelijkbaar zijn qua invulling, is de verwachting dat dit percentage ook toe te passen is op de Nyma. Dit betekent dat ook bij de Nyma maar maximaal 42% van de gevraagde theoretische parkeerbehoefte (980 parkeerplaatsen) nodig is. Met andere woorden, er zijn $100\% - 42\% = 58\%$ minder parkeerplaatsen nodig dan de theoretische parkeervraag zou voorschrijven.

Om te berekenen hoeveel parkeerplaatsen er realistisch bij de Nyma nodig zijn, dient men dus de theoretische waarde te vermenigvuldigen met 42% (oftewel 0.42). In de huidige situatie zijn er 980 parkeerplaatsen nodig volgens de normen. Op basis van tellingen, statische bewerkingen en verkeerskundige inzichten kan dit aantal echter verminderd worden met 59% ($100\% - 42\% = 58\%$). Dit betekent dat er maar 412 maximaal parkeerplaatsen nodig zijn.

4.3 Veranderingen in de invulling

Omdat er is gekozen voor een algemene reductiefactor betekent dit dat wanneer de invulling van de Nyma verandert het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen mee zal bewegen. Mocht de totale invulling van de Nyma wijzigen, zowel qua functies als oppervlakte (of een combinatie), dan

verandert het totale aantal van 412 parkeerplaatsen maar blijft dit getal representatief. Dit omdat de gebruikte reductiefactor hiervoor gecorrigeerd.

7. Advies

De gemeente Nijmegen heeft de Loendersloot Groep gevraagd om een onderbouwd en uitvoerig advies te schrijven over het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen bij het nieuw te realiseren Nyma complex. De Loendersloot Groep heeft door middel van tellingen, statistische methodes en verkeerskundige methodes een model gecreëerd dat het maximaal aantal noodzakelijke parkeerplaatsen bij de Nyma berekent.

Op basis van de laatste invulling (mei 2019) betekent dit dat er een maximaal aantal van 412 parkeerplaatsen gerealiseerd dient te worden. Doordat gebruikt gemaakt wordt van een reductiefactor kan het aantal maximaal noodzakelijk parkeerplaatsen constant worden aangepast wanneer de invulling of de oppervlakte wijzigt. Ondersteunend aan dit advies zal een Excel worden toegezonden die aangepast kan worden naar mate de invulling van de Nyma verandert.