

Motivering parkeren Molenpoort Nijmegen

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Status

Gemeente Nijmegen

Motivering parkeren Molenpoort Nijmegen

019899.20250326.R1.03

10 april 2025

Definitief

© Copyright Goudappel BV 10-4-25

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en aanpak	1
1.1 Aanleiding en vraagstelling	1
1.2 Aanpak en leeswijzer	1
2. Context: Koers voor de Binnenstad	3
2.1 Kwalitatieve maatregelen	3
2.2 Stappen	6
2.3 Trappen	6
2.4 Openbaar vervoer	7
2.5 Mobility-as-a-service (deelvervoer)	8
2.6 Privéauto	8
2.7 Conclusies	8
3. Effect herontwikkeling Molenpoort	10
3.1 Aanpak	10
3.2 Functieprogramma herontwikkeling Molenpoort	10
3.3 Parkeerbehoefte van bewoners en ondernemers	11
3.4 Parkeerbehoefte van bezoekers van appartementen	12
3.5 Parkeerbehoefte van de commerciële ruimtes	13
3.6 Effect van de sloop van parkeerterrein Molenpoortdak	14
3.7 Totaal effect parkeren herontwikkeling Molenpoort	15
4. Parkeeroplossing herontwikkeling Molenpoort	16
4.1 Aanpak	16
4.2 Parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad	16
4.3 Beschikbare restcapaciteit	17
4.4 Oplossen parkeereffecten herontwikkeling Molenpoort	19
5. Effect overige ruimtelijke ontwikkelingen	20
5.1 Aanpak	20
5.2 Tijdlijn	20

5.3	Uitgangspunten	21
5.4	Effect op parkeren overige ruimtelijke ontwikkelingen	21
6.	Parkeeroplossing overige ruimtelijke ontwikkelingen	23
6.1	Aanpak	23
6.2	Parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad	23
6.3	Beschikbare restcapaciteit	24
6.4	Oplossen parkeereffecten	24
7.	Effect beleidsmatige ontwikkelingen	26
7.1	Aanpak	26
7.2	Tijdlijn	26
7.3	Uitgangspunten	27
7.4	Effect op parkeren beleidsmatige ontwikkelingen	27
8.	Parkeeroplossing beleidsmatige ontwikkelingen	29
8.1	Aanpak	29
8.2	Oplossen parkeereffecten	29
9.	Conclusies	31
	Bijlage 1 Huidige parkeerbezetting	32
	Bijlage 2 Overige ruimtelijke ontwikkelingen	37
	Bijlage 3 Beleidsmatige ontwikkelingen	41

1. Aanleiding en aanpak

1.1 Aanleiding en vraagstelling

In de binnenstad van Nijmegen is in de huidige situatie het overdekte winkelcentrum Molenpoortpassage gelegen. Dit winkelcentrum bestaat uit ongeveer 12.000 m² bvo aan (al dan niet leegstaande) retailoppervlak. De gemeente Nijmegen is voornemens dit winkelcentrum grotendeels te slopen, en nieuwe bouwwerken te realiseren die conform bestemmingsplan maximaal 4.500 m² bvo aan commerciële ruimte en 415 tot maximaal 435 appartementen moeten huisvesten¹. De vernieuwde Molenpoort wordt conform de Beleidsregels parkeren 2024-A² gerealiseerd als autovrij complex, waarbij geen parkeergelegenheid op eigen terrein wordt gerealiseerd en de toekomstige bewoners en ondernemers niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat of een parkeerabonnement voor een openbare parkeergarage. Dit sluit aan bij de vastgestelde Koers voor de Binnenstad³ (zie hoofdstuk 2). Het parkeerterrein Molenpoortdak dat momenteel op de Molenpoortpassage is gelegen, komt met de sloop te vervallen en zal niet worden teruggebracht in de nieuwe ontwikkeling. Hoewel deze parkeerplaatsen op het eigen terrein van de Molenpoort gelegen zijn, functioneren deze parkeerplaatsen in de praktijk ook als algemene parkeervoorziening voor de binnenstad als geheel. Zo is deze voorziening in het parkeerverwijssysteem van de gemeente opgenomen als P4.

Tegen het bestemmingsplan¹ voor de herontwikkeling van de Molenpoort is beroep aangetekend, dit beroep heeft onder andere betrekking op de toekomstige parkeersituatie. Hiertoe is een aanvullende motivering van de effecten van de herontwikkeling op het gebied van parkeren gewenst. De gemeente Nijmegen heeft daarom Goudappel BV gevraagd om te onderzoeken wat de parkeerkundige effecten zijn van de herontwikkeling van de Molenpoort, rekening houdend met de vastgestelde Koers voor de Binnenstad en het bijbehorende uitvoeringsprogramma, om te kunnen concluderen of in de toekomstige situatie sprake is van een passende parkeersituatie.

1.2 Aanpak en leeswijzer

De gemeente Nijmegen heeft haar ambities op, onder andere, het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid van de binnenstad vastgesteld in de Koers voor de Binnenstad. De herontwikkeling van de Molenpoort sluit aan bij de kaders die in deze gebiedsvisie zijn vastgelegd. Gegeven de ligging van de Molenpoort in de binnenstad van Nijmegen, en de toekomstige bereikbaarheid van de Molenpoort en de binnenstad als geheel, is in hoofdstuk 2 eerst de context geschetst, waarbinnen de herontwikkeling plaatsvindt.

Vervolgens is in hoofdstuk 3 het cijfermatige, parkeerkundige, effect van de herontwikkeling van de Molenpoort onderzocht. Waarna in hoofdstuk 4 de parkeeroplossing inclusief herontwikkeling van de Molenpoort in beeld is gebracht. Hierbij is getoetst of sprake is van een passende toekomstige parkeersituatie.

¹ Bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum – Binnenstad – 16 (Molenpoortpassage)' (NL.IMRO.0268.BP5016-VG01), vastgesteld d.d. 3 juli 2024.

² Beleidsregels parkeren 2024-A, gemeente Nijmegen, vastgesteld d.d. 27 november 2024.

³ Koers voor de Binnenstad, gebiedsvisie binnenstad 2035, gemeente Nijmegen, vastgesteld d.d. 27 maart 2024.

Naast de herontwikkeling van de Molenpoort, zijn verschillende ruimtelijke ontwikkelingen gepland die een parkeerkundige effect in en rondom de binnenstad met zich mee brengen. Hier dient rekening mee te worden gehouden voor de toekomstige parkeersituatie. Daarom zijn in hoofdstuk 5 de cijfermatige, parkeerkundige, effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen waar een omgevingsvergunning voor beschikbaar is, onderzocht. In hoofdstuk 6 is de parkeeroplossing rekening houdend met deze ontwikkelingen in beeld gebracht, waarbij is getoetst of sprake is van een passende toekomstige parkeersituatie.

Ook het uitvoeringsplan voor de eerste fase van het project Verblijfsvriendelijke Binnenstad⁴ dat volgt uit de gebiedsvisie Koers voor de Binnenstad heeft mogelijk een effect op de parkeersituatie in en rondom de binnenstad. In het uitvoeringsplan zijn beleidsmatige ontwikkelingen opgenomen, die in beginsel los staan van de herontwikkeling van de Molenpoort. Om een zo compleet mogelijke toekomstige parkeersituatie in beeld te brengen, zijn ook de te verwachten parkeerkundige effecten van deze beleidsmatige ontwikkelingen onderzocht in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 is de parkeeroplossing aangevuld met de beleidsmatige ontwikkelingen, waarbij wederom is getoetst of sprake is van een passende toekomstige parkeersituatie. Tot slot zijn de conclusies opgenomen in hoofdstuk 9.

⁴ Uitvoeringsplan Verblijfsvriendelijke Binnenstad (fase1): deelproject parkeervrij, gemeente Nijmegen, vastgesteld d.d. 3 september 2024 en Bijlage 1 – Uitgangspunten aanpassingen Uitvoeringsplan, gemeente Nijmegen, vastgesteld d.d. 19 februari 2025.

2. Context: Koers voor de Binnenstad

De gemeente Nijmegen zet in op een verblijfsvriendelijke binnenstad, waarbij voetgangers, fietsers en groen prioriteit krijgen. Dit sluit aan bij de plannen en maatregelen in:

1. Koers voor de Binnenstad (2024), waarin de lange termijn visie op een levendige, groene en toegankelijke binnenstad is uitgewerkt,
2. Beter op Weg Uitvoeringsprogramma (2023), dat concrete maatregelen benoemt om de mobiliteitstransitie te versnellen,
3. Gebiedsvisie Vlaams Kwartier (2019), waarin specifiek voor dit gebied in de binnenstad maatregelen worden genomen voor een prettiger en veiliger straatbeeld.

Door deze maatregelen te combineren, wordt de binnenstad aantrekkelijker, duurzamer en beter bereikbaar voor bewoners, ondernemers en bezoekers.

2.1 Kwalitatieve maatregelen

Om de binnenstad van Nijmegen aantrekkelijker, duurzamer en beter bereikbaar te maken, zet de gemeente in op een autoluwe en verblijfsvriendelijke stad, waar voetgangers en fietsers prioriteit krijgen en alternatieve vervoersvormen een volwaardig alternatief vormen voor de auto.

Meer ruimte voor voetgangers en verblijfsgebieden (Koers voor de Binnenstad, Vlaams Kwartier)

Een belangrijk onderdeel van de herontwikkeling is de vergroting van autoluwe zones, waardoor voetgangers zich comfortabeler en veiliger door de stad kunnen bewegen. Dit sluit aan bij de ambities uit Koers voor de Binnenstad, waarin wordt ingezet op een binnenstad met minder autoparkeerplaatsen en meer verblijfsruimte. Ook in het Vlaams Kwartier wordt gewerkt aan een aantrekkelijker en veiligere openbare ruimte door vergroening en betere verlichting.

Een concreet voorbeeld is de sloop van het Molenpoortdak, waardoor een nieuw verblijfsgebied ontstaat dat uitnodigt om te wandelen, te winkelen en elkaar te ontmoeten. Door het verminderen van autoparkeerplaatsen en het stimuleren van alternatieve vervoersvormen, wordt de binnenstad niet alleen toegankelijker, maar ook prettiger om te verblijven.

Verbetering van fietsinfrastructuur en stallingen (Beter op Weg, Koers voor de Binnenstad)

De fiets speelt een cruciale rol in de mobiliteitsstrategie van Nijmegen. De stad heeft al een uitgebreid netwerk van fietspaden en snelfietsroutes, en om fietsgebruik verder te stimuleren, worden nieuwe bewaakte fietsenstallingen gerealiseerd. Dit sluit aan bij het Beter op Weg Uitvoeringsprogramma, waarin uitbreiding van fietsenstallingen als belangrijke maatregel wordt genoemd.

Zo komen er nieuwe, beheerde fietsenstallingen bij de Molenpoortpassage (ca. 450 plekken) en het Joris Ivensplein (minimaal 1.000 plekken). De opdracht voor realisatie van de fietsenstallingen past binnen de bredere ambities uit Koers voor de Binnenstad, waarin wordt ingezet op een binnenstad waar de fiets een volwaardig alternatief vormt voor de auto. Deze opdracht is inmiddels vastgesteld door de gemeenteraad en hier is budget voor gereserveerd.

Stimulering van deelmobiliteit en OV (Beter op Weg, Koers voor de Binnenstad)

Om de binnenstad voor iedereen bereikbaar te houden zonder afhankelijk te zijn van de auto, wordt sterk ingezet op deelvervoer en openbaar vervoer. In het Beter op Weg Uitvoeringsprogramma is het stimuleren van deelmobiliteit een speerpunt. Dit betekent onder andere een uitbreiding van het aanbod van (elektrische) deelfietsen en deelauto's, waardoor bewoners en bezoekers makkelijker kunnen kiezen voor een flexibel vervoersalternatief.

Daarnaast worden de P+R-voorzieningen bij stadsrandhubs verder verbeterd, zodat bezoekers eenvoudig kunnen overstappen op openbaar vervoer of een deelfiets. Dit past bij de visie in Koers voor de Binnenstad, waarin is benadrukt dat bezoekers van buiten de stad hun auto zoveel mogelijk buiten de binnenstad moeten kunnen parkeren.

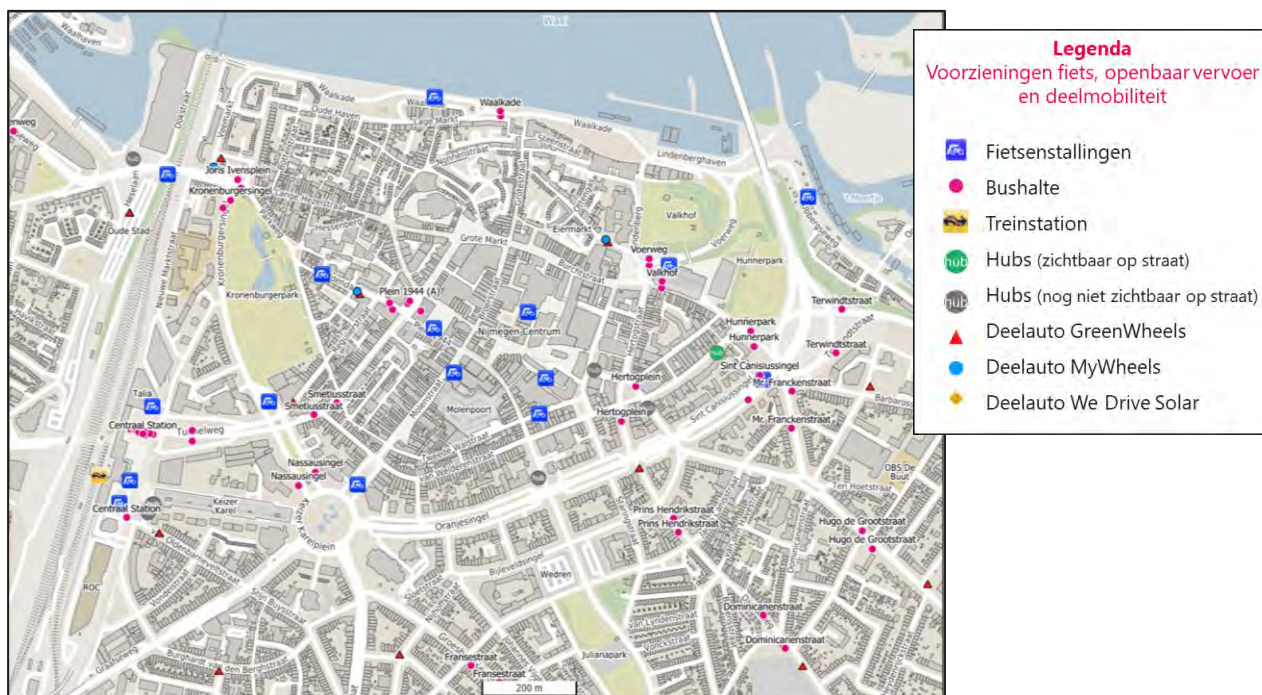
Regulering van autoverkeer en parkeren (Koers voor de Binnenstad, Vlaams Kwartier)

Hoewel de binnenstad voor automobilisten toegankelijk blijft, wordt het gebruik van de auto ontmoedigd om ruimte te creëren voor andere vervoersmiddelen, klimaat, groen en verblijfsfuncties. In de Koers voor de Binnenstad is vastgelegd dat het aantal straatparkeerplaatsen stapsgewijs wordt afgebouwd. Dit sluit aan bij het ambitie van de gemeente Nijmegen om bezoekers te stimuleren om gebruik te maken van parkeervoorzieningen (parkeergarages, parkeerterreinen en P+R's) buiten het hart van de stad. Zo worden bezoekers van de binnenstad op verschillende manieren gestimuleerd om gebruik te maken van P+R-terreinen:

- Een financiële prikkel: bezoekers van de binnenstad betalen bij P+R Noord bijvoorbeeld een dagtarief van € 3,50. Deze dagkaart geldt daarnaast als een buskaartje voor maximaal vier personen. Ter vergelijking: voor een parkeergarage in de binnenstad geldt een uurtarief van € 3,90, met een dagtarief van € 16,-.
- Op de P+R-locaties wordt een Park-and-Bike-principe uitgerold: parkeerders kunnen op vergelijkbare voorwaarden gebruik maken van een (elektrische) deelfiets om van het P+R-terrein naar de binnenstad te reizen. Deze realisatie gaat niet ten koste van een goede busverbinding, zodat parkeerders keuze hebben.

Ook in de Gebiedsvisie Vlaams Kwartier is verkeerssluwtte een belangrijke pijler. Hier wordt onder andere ingezet op het voorkomen van zoekverkeer en het beperken van overlast door auto's, bijvoorbeeld door bepaalde straten af te sluiten voor doorgaand verkeer.

Deze ambities met bijbehorende maatregelen dragen bij aan een aantrekkelijker en duurzamere binnenstad. Daarnaast is de binnenstad van Nijmegen uitstekend bereikbaar met diverse andere vervoersmodaliteiten. Zowel bezoekers als bewoners en ondernemers hebben voldoende hoogwaardige alternatieven om in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. Figuur 2.1 toont verschillende voorzieningen voor fiets, openbaar vervoer (OV) en deelmobiliteit op een kaart. In dit hoofdstuk wordt de bereikbaarheid per modaliteit toegelicht volgens het STOMP-principe. Na figuur 2.1 is eerst het STOMP-principe kort beschreven, om in de daar opvolgende paragrafen de elementen uit dit principe toe te passen op de casus voor de Molenpoort.



Figuur 2.1: Alternatieve vervoersvoorzieningen

Het STOMP-principe wordt benoemd in de Koers voor de Binnenstad van de gemeente Nijmegen als leidraad voor het mobiliteitsbeleid in de binnenstad. Deze benadering stelt een duidelijke hiërarchie op in het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte, waarbij duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit voorrang krijgen. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility-as-a-Service) en Privéauto – in volgorde van prioriteit – en weerspiegelt de ambitie om de binnenstad leefbaar, aantrekkelijk en toekomstbestendig te maken:

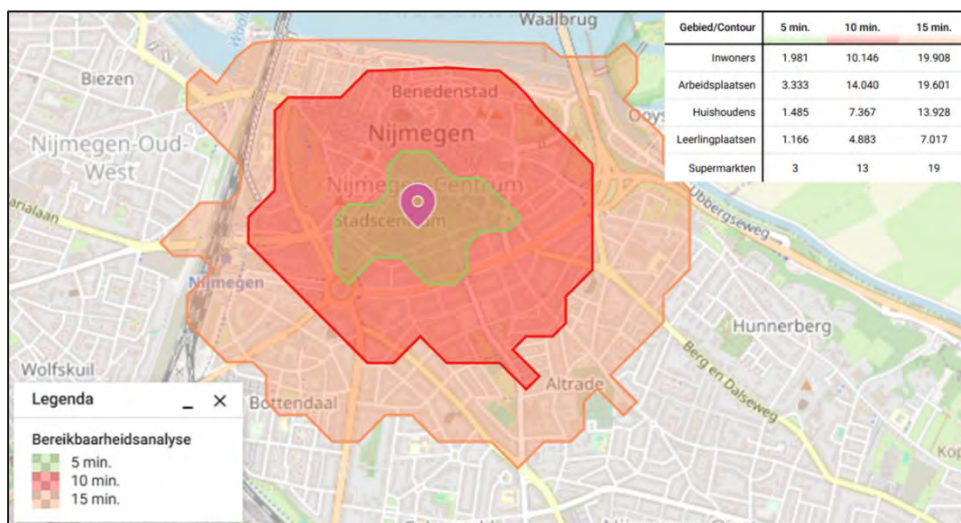
- **Stappen (Voetgangers):** Voetgangers vormen de hoogste prioriteit binnen het STOMP-principe. De binnenstad wordt ontworpen als een uitnodigende en veilige plek om te wandelen, met aandacht voor brede trottoirs, goede oversteekplaatsen, verblijfsplekken, groen en een aantrekkelijke openbare ruimte. Wandelen wordt gezien als de meest duurzame en inclusieve manier van verplaatsen, die ook bijdraagt aan sociale interactie en economische levendigheid.
- **Trappen (Fietzers):** De fiets neemt een centrale plek in binnen de mobiliteitsvisie. Nijmegen investeert in hoogwaardige fietsinfrastructuur, zoals vrijliggende fietspaden, duidelijke bewegwijzering en ruime fietsenstallingen. De stad stimuleert het fietsgebruik als snel, gezond en milieuvriendelijk alternatief voor korte ritten met de auto.
- **OV (Openbaar Vervoer):** OV blijft een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van de binnenstad. Goede verbindingen met de regio, heldere overstappunten en aansluitende dienstregelingen zorgen ervoor dat bezoekers en forenzen de binnenstad efficiënt kunnen bereiken zonder afhankelijk te zijn van de auto.
- **MaaS (Mobility as a Service):** Deelmobiliteit – zoals deelauto's, deelfietsen en deelscooters – wordt actief gestimuleerd. Deze vormen van vervoer bieden flexibiliteit zonder dat ze extra beslag leggen op de schaarse ruimte in de binnenstad. De inzet van MaaS-oplossingen sluit aan op de bredere transitie naar een duurzaam en circulair mobiliteitssysteem.
- **Privéauto:** De auto neemt de laagste positie in de mobiliteitshiërarchie. Het autoverkeer wordt ontmoedigd via een combinatie van parkeerbeleid, autoluwe zones en slimme infrastructuur. Dit betekent niet dat de auto volledig wordt geweerd, maar wel dat het gebruik ervan kritisch wordt afgewogen en gereguleerd, vooral binnen de historische en drukbezochte kern van de stad.

2.2 Stappen

In en rondom de binnenstad van Nijmegen is wandelen een geschikte en prettige verplaatsingsmethode. Dit komt door de volgende factoren:

- de binnenstad is grotendeels autovrij,
- vanaf het station is de binnenstad goed te bereiken via zowel de Tunnelweg als via de Molenstraat (~10 minuten lopen),
- belangrijke looproutes zijn goed bewegwijzerd.

Om dit te visualiseren, toont figuur 2.2 het bereik van een voetganger binnen 5, 10 en 15 minuten lopen vanaf de Molenpoort. Deze figuur weergeeft ook hoeveel voorzieningen binnen deze looptijd bereikt kunnen worden.



Figuur 2.2: Bereikbaarheidsprofiel voetgangers (roze is locatie Molenpoort)

Uit figuur 2.2 blijkt dat een voetganger van de Molenpoort binnen 10 minuten vrijwel de hele binnenstad kan bereiken. Binnen 15 minuten lopen zijn ook enkele omliggende woonbuurten en het centraal station toegankelijk. Doordat alle voorzieningen binnen handbereik liggen hoeven toekomstige bewoners geen eigen auto te hebben: alles is op loop- of fietsafstand (zie hierna) te vinden. Aanvullend zijn OV-voorzieningen in Nijmegen hoogwaardig, en als een bewoner incidenteel een auto nodig heeft, is deelmobiliteit beschikbaar (zie ook hierna).

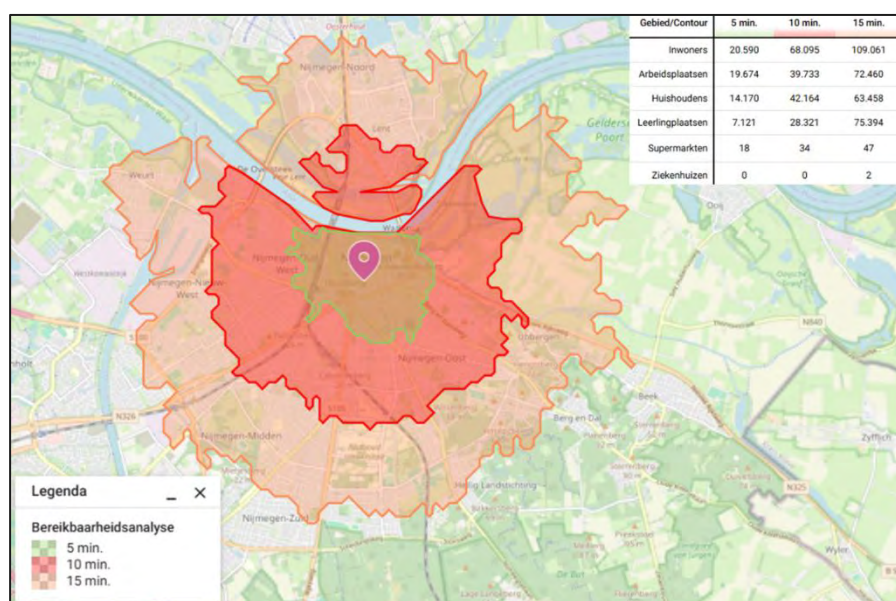
2.3 Trappen

Nijmegen is een fietsvriendelijke stad en heeft een uitgebreid netwerk aan fietspaden en fietsroutes. De binnenstad vormt hierop geen uitzondering. Dit komt onder meer door de volgende factoren:

- er zijn verschillende (gratis) bewaakte overdekte fietsenstallingen, zoals bij het Centraal Station, de Mariënborg, Plein '44 en sinds enkele maanden ook in de parkeergarage Kelfkensbos,
- in de toekomst wordt het aantal openbaar toegankelijke bewaakte overdekte fietsenstallingen verder uitgebreid. Onder andere bij de herontwikkeling van de Molenpoort (ca. 450 fietsparkeerplaatsen) en bij het Joris Ivensplein (minimaal 1.000 fietsparkeerplaatsen) wordt het aanbod aan gratis bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad fors uitgebreid,

- bij het station van Nijmegen zijn OV-fietsen te huur die een snelle en flexibele manier bieden om de binnenstad te bereiken, ook bij P+R Noord zijn deelfietsen beschikbaar,
- vanaf Nijmegen zijn vier verschillende snelfietsroutes toegankelijk:
 - RijnWaalpad (Nijmegen – Arnhem),
 - MaasWaalpad (Nijmegen – Cuijk),
 - Batavierenpad (Nijmegen – Beuningen),
 - Snelfietsroute Nijmegen – Wijchen.
- het voornemen is ook om het aantal snelfietsroutes vanuit Nijmegen verder te vergroten. Dit staat vastgelegd in 'Beter op Weg: Uitvoeringsprogramma versnelling mobiliteitstransitie'.

Om dit te visualiseren, toont figuur 2.3 het bereik van een fietser binnen 5, 10 en 15 minuten fietsen vanaf de Molenpoort. Deze figuur weergeeft ook hoeveel voorzieningen binnen deze fietstijd bereikt kunnen worden.



Figuur 2.3: Bereikbaarheidskaart fietsers

Uit figuur 2.3 blijkt dat een fietser binnen 5 minuten de hele binnenstad en het station van Nijmegen kan bereiken. In 10 minuten zijn ook de omliggende woonwijken om de binnenstad toegankelijk. Binnen 15 minuten fietsen is een zeer groot deel van Nijmegen toegankelijk. Daarnaast is ook P+R-Noord binnen 15 minuten fietsen toegankelijk.

2.4 Openbaar vervoer

Nijmegen is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Zowel trein- als busverbindingen ontsluiten de binnenstad efficiënt. Dit is te danken aan de volgende factoren:

- Trein: station Nijmegen is een belangrijk knooppunt met directe intercityverbindingen naar onder andere Arnhem, Utrecht, Amsterdam en Den Bosch. De binnenstad ligt op circa 10 minuten loopafstand van het station. Daarnaast zijn er diverse buslijnen en OV-fietsen beschikbaar.

- Bus: meerdere stads- en streekbussen van Breng en andere vervoerders stoppen in of nabij de binnenstad. Belangrijke haltes zijn onder andere "Nijmegen Centrum (Zuid en Oost)", "Hertogplein", "Joris Ivensplein", "Plein '44" en "Valkhof", die directe toegang bieden tot het voetgangersgebied.
- Rand van de binnenstad: bushaltes als "Nassausingel" en "Traianusplein" liggen op maximaal 5 minuten lopen van het voetgangersgebied in de binnenstad.
- P+R West: vanaf deze gratis parkeerlocatie rijden drie buslijnen (2, 12 en 89) richting de binnenstad en/of het station, goed voor circa zes ritten per uur.
- P+R Noord: vanaf deze locatie rijdt lijn 300 vier keer per uur naar de binnenstad en het station.
- P+R Eerste Oude Heselaan: deze locatie ligt op loopafstand van zowel het station als de binnenstad.
- NYMA-terrein: ook vanaf deze toekomstige P+R-locatie is de binnenstad goed bereikbaar met de bus. Lijnen 3, 5 en 14 bieden samen circa acht ritten per uur richting de binnenstad.

2.5 Mobility-as-a-service (deelvervoer)

Naast het reguliere openbaar vervoer en de voorzieningen voor fietsers en het stallen van de fiets, zijn diverse openbaar toegankelijke deelvervoersopties beschikbaar in Nijmegen:

- deelfietsen en -scooters: Bedrijven als Go Sharing en Bolt bieden elektrische deelfietsen en -scooters aan die op verschillende locaties beschikbaar zijn,
- deelauto's: bezoekers die van verder komen kunnen gebruikmaken van deelauto's van aanbieders als Greenwheels en MyWheels en deze buiten de binnenstad parkeren. Dit geldt natuurlijk ook voor bewoners van autovrije complexen in de binnenstad,
- in de binnenstad van Nijmegen zijn verschillende taxistandplaatsen aanwezig, namelijk: bij het NS-station, aan de Bisschop Hamerstraat, aan de Smetiusstraat, bij Plein '44, en op het Hertogplein.

2.6 Privéauto

Nijmegen kent een goede autobereikbaarheid, met diverse factoren die het mogelijk maken om met de auto de stad in en uit te reizen. Dit komt door de volgende aspecten:

- toegankelijkheid van de binnenstad: de binnenstad van Nijmegen is goed bereikbaar met de auto via meerdere invalswegen. De belangrijkste toegangswegen zijn de Tunnelweg, de Graafseweg, de St. Annastraat en de Oranjesingel, die directe verbindingen bieden naar de binnenstad,
- parkeermogelijkheden: in en rondom de binnenstad zijn voldoende parkeergarages en parkeerterreinen beschikbaar, zoals de parkeergarages in de binnenstad (bijvoorbeeld Kelfkensbos en Mariënborg). Daarnaast zijn ook meerdere P+R (Park and Ride) locaties beschikbaar aan de rand van de stad, die zorgen voor een snelle verbinding met de binnenstad,
- snelle verbindingen naar de snelwegen: Nijmegen ligt dicht bij de A50 en A73 snelwegen, waardoor zij goed bereikbaar is voor automobilisten van buiten de stad. Dit biedt een vlotte doorstroming voor verkeer dat van of naar de stad reist.

2.7 Conclusies

De binnenstad van Nijmegen is goed bereikbaar met alle modaliteiten. Bewoners en ondernemers in en rondom de binnenstad hebben alle faciliteiten binnen handbereik. Ze kunnen in enkele minuten lopen of fietsen op de

gewenste locatie zijn. Ook voor bezoekers zijn verschillende vervoersmogelijkheden beschikbaar. Ze hebben ruime keuze in hoe ze naar de binnenstad afreizen en hoe ze zich daar verplaatsen.

Er zijn voldoende faciliteiten voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer aanwezig, de ambitie van de gemeente is bovendien om die verder uit te breiden. Ook vanuit omliggende wijken en de regio is de binnenstad goed bereikbaar. Het gevolg is dat een aanzienlijk deel van de bezoekers te voet, met de fiets of met het OV komt. Daarnaast treft de gemeente verschillende maatregelen (zowel financieel als kwalitatief) om het gebruik van de P+R-locaties te stimuleren. Dit maakt dat in de toekomst de P+R-terreinen ten minste gelijkwaardige alternatieven zijn voor de parkeergarages en terreinen in en direct rondom de binnenstad.

3. Effect herontwikkeling

Molenpoort

3.1 Aanpak

In dit hoofdstuk is het cijfermatige, parkeerkundige, effect van de herontwikkeling van de Molenpoort onderzocht. Waarna in hoofdstuk 4 de parkeeroplossing van de herontwikkeling is onderzocht. Met andere woorden, of rekening houdend met het effect van de herontwikkeling, sprake is van een passende toekomstige parkeersituatie.

Voor de toekomstige herontwikkeling is het uitgangspunt gehanteerd dat sprake is van een autovrij complex. Dat wil zeggen dat het complex wordt ontwikkeld zonder parkeerplaatsen op eigen terrein. Voor de bewoners en ondernemers geldt dat zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat of een parkeerabonnement in een openbare parkeergarage. Bezoekers kunnen parkeren in en rondom de binnenstad in de openbare parkeervoorzieningen. Hiervoor dient, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, echter wel te worden aangetoond dat deze ruimte beschikbaar is, dit is uitgewerkt in hoofdstuk 4. In dit hoofdstuk is het specifieke effect van de herontwikkeling van de Molenpoort bepaald. Dit hoofdstuk gaat in op de volgende onderdelen:

- parkeerbehoefte van bewoners en ondernemers,
- parkeerbehoefte van bezoekers van appartementen,
- parkeerbehoefte van bezoekers van de commerciële ruimtes,
- effect van de sloop van parkeerterrein Molenpoortdak.

In de volgende paragraaf is het functieprogramma van de herontwikkeling van de Molenpoort beschreven, waarna van de bovengenoemde vier onderdelen de effecten inzichtelijk worden gemaakt. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte en parkeerkundige effecten, vormen de gemeentelijke beleidskaders zoals vastgesteld in de Beleidsregels parkeren 2024-A⁵ (hierna: Beleidsregels parkeren) het uitgangspunt.

3.2 Functieprogramma herontwikkeling Molenpoort

In tabel 3.1 is het functieprogramma van de Molenpoort voor zowel de huidige situatie als voor de toekomstige situatie weergegeven. Hieruit wordt per functie inzichtelijk wat het verschil is tussen de huidige en toekomstige situatie. Voor de huidige situatie is gebruik gemaakt van gegevens omtrent de actuele invulling van de Molenpoortpassage. Hiervoor is aansluiting gezocht bij het aantal vierkante meters (bvo) dat in november 2024 verhuurd was⁶. De (structurele) leegstand is hierbij buiten beschouwing gelaten. Voor de huidige situatie is niet het planologisch maximum gehanteerd. Enerzijds omdat het niet reëel is om rekening te houden met invulling van winkelvloeroppervlakte die structureel leegstaat, anderzijds omdat dit aansluit bij de wijze waarop rekening is gehouden met de parkeerbezetting van het Molenpoortdak en de parkeeroplossing. Het hanteren van de actuele invulling doet meer recht aan de situatie in de praktijk (en is de worst-case situatie). Voor de toekomstige situatie

⁵ Beleidsregels parkeren 2024-A, gemeente Nijmegen, vastgesteld d.d. 27 november 2024.

⁶ Rent Roll BNP, d.d. 1 november 2024, cf. aanlevering MWPO.

is gebruikt gemaakt van de maximale planologische invulling conform het bestemmingsplan⁷ waarmee eveneens het worst-case uitgangspunt is gehanteerd. De commerciële ruimte in beide situaties is samengevat in de categorie centrumfuncties. Voor de huidige situatie is geen onderscheid te maken naar de categorieën uit het bestemmingsplan.

functie	specifiek	huidig	toekomst	verschil	eenheid
appartementen	totaal	0	435	435	woningen
centrumfuncties	kantoor, detailhandel, supermarkt, horeca	8.193	4.500	-3.693	m ² bvo
	kantoor		90		m ² bvo
	detailhandel*		3.700		m ² bvo
	horeca		670		m ² bvo
parkeerplaatsen	-	289	0	-289	parkeerplaatsen

* waarvan maximaal 1.700 m² bvo ten behoeve van een supermarkt.

Tabel 3.1: Functieprogramma herontwikkeling Molenpoort

3.3 Parkeerbehoefte van bewoners en ondernemers

Bij de herontwikkeling van de Molenpoort is sprake van een autovrij complex. De gemeente Nijmegen biedt initiatiefnemers de mogelijkheid om, in plaats van te voldoen aan de parkeernorm, een complex autovrij te realiseren. Dit kan wanneer de ontwikkeling ten minste 25 appartementen omvat, al dan niet gecombineerd met commerciële functies. Dit houdt in dat **bewoners** en **ondernemers** van deze ontwikkeling nooit in aanmerking zullen komen voor een parkeervergunning op straat of een parkeerabonnement in een openbare parkeergarage. De voorwaarden voor een autovrij complex zijn opgenomen in de Beleidsregels Parkeren, de uitwerking hiervan zal worden geborgd in een opvolger van het Besluit tot aanwijzing en uitwerking betaald parkeren 2025⁸ op het moment dat de adressen bekend zijn. Het realiseren van autovrije complexen in de binnenstad sluit aan bij ambities van de gemeente uit de Koers voor de Binnenstad om de binnenstad verblijfsvriendelijk te maken. Communicatie is hierbij van groot belang: zowel de woningen als de voorzieningen dienen zodanig in de markt te worden gezet, dat deze ook daadwerkelijk aantrekkelijk zijn voor de doelgroep zonder eigen auto. Zij hebben immers voldoende alternatieve hoogwaardige mobiliteitsvoorzieningen in de directe omgeving zoals aantrekkelijke looproutes, fietsverbindingen, OV-voorzieningen en (bestaande) deelmobiliteit (zie hoofdstuk 2).

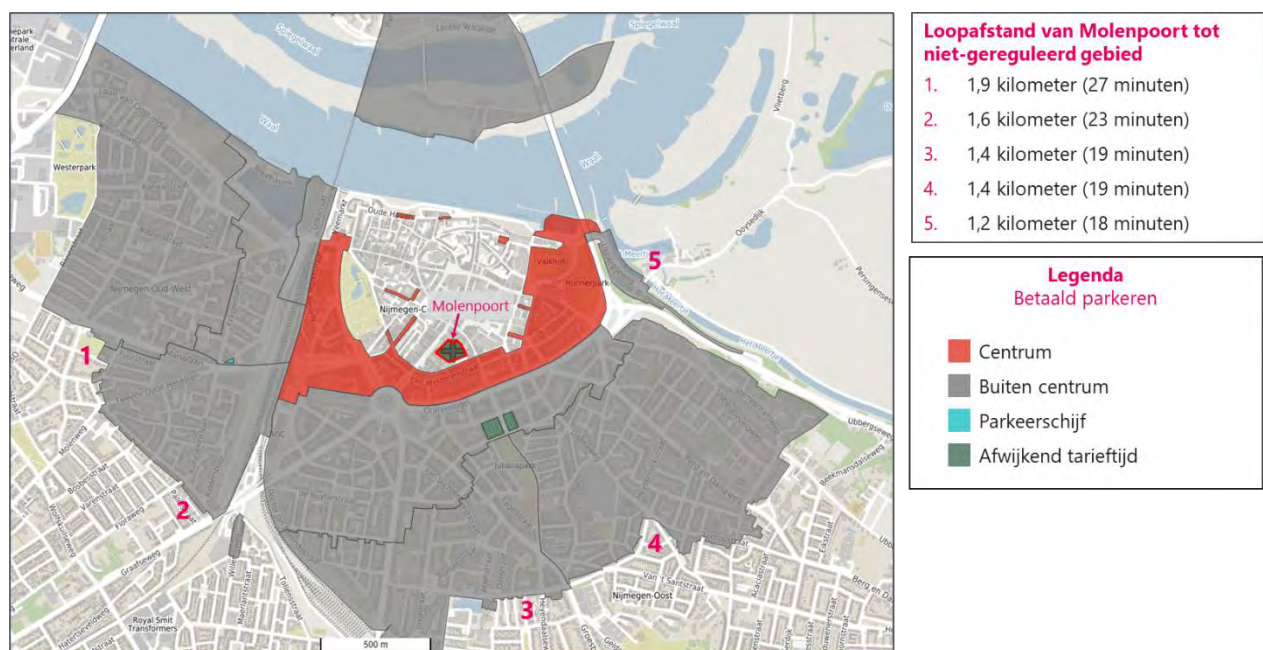
Uiteraard is het van belang dat geen waterbed aan parkeeroverlast ontstaat. Uit figuur 3.1 blijkt dat toekomstige bewoners en ondernemers vanaf de Molenpoort minimaal 1.200 meter moeten lopen naar het dichtstbijzijnde niet-gereguleerde gebied. Deze afstand is aanzienlijk groter dan de maximaal acceptabele loopafstand zoals de gemeente Nijmegen die hanteert (woningen: 500 meter, winkelen en boodschappen: 600 meter, en werken: 750 meter). Dit maakt het niet aannemelijk dat autobezitters hier komen te wonen en hun auto buiten het gereguleerde gebied parkeren. Indien toch blijkt dat bewoners en ondernemers in niet-gereguleerd gebied parkeren (en daarmee overlast veroorzaken), dan kunnen de gemeente en omwonenden van het niet-gereguleerde gebied ingrijpen op basis van de beleidsregel 'Spelregel invoering betaald parkeren 2024'⁹. Omdat de toekomstige bewoners en ondernemers nooit in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat of

⁷ Bestemmingsplan 'Nijmegen Centrum – Binnenstad – 16 (Molenpoortpassage)' (NL.IMRO.0268.BP5016-VG01), vastgesteld d.d. 3 juli 2024.

⁸ Besluit tot aanwijzing en uitwerking betaald parkeren 2025, gemeente Nijmegen, vastgesteld d.d. 19 november 2024

⁹ Spelregels invoering betaald parkeren 2024, gemeente Nijmegen, vastgesteld d.d. 12 juni 2024

een parkeerabonnement in een openbare parkeergarage, zal de loopafstand vanaf de Molenpoort naar een parkeerplaats in niet-gereguleerd gebied alleen maar groeien.



Figuur 3.1: Loopafstand naar niet-gereguleerd parkeergebied

Concluderend leidt de toepassing van een autovrij complex niet tot parkeeroverlast van toekomstige bewoners en ondernemers. Zij hebben namelijk geen recht op een parkeervergunning op straat of een parkeerabonnement in openbare parkeergarages. Dit moet duidelijk en uitgebreid worden gecommuniceerd aan toekomstige bewoners en ondernemers. Het niet-reguleerde gebied ligt bovendien ruimschoots buiten de acceptabele loopafstanden. Tot slot kunnen zowel omwonenden als de gemeente dit borgen via gemeentelijke instrumenten, zoals vastgestelde beleidsregels.

3.4 Parkeerbehoefte van bezoekers van appartementen

De toepassing van een autovrij complex geldt niet voor het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen en niet-woonfuncties. Dit betekent dat de regeling ook niet van toepassing is op de **bezoekers van de te realiseren appartementen** bij de Molenpoort. De Beleidsregels parkeren stellen echter dat voor alle functies in de binnenstad (waar de Molenpoort is gelegen) niet voldaan hoeft te worden aan de parkeernorm die betrekking heeft op bezoekers. Specifiek voor woningen is opgenomen dat in de zone binnenstad een bezoekersnorm van 0,00 per woning. Dit betekent dat bij de herontwikkeling van de Molenpoort geen parkeerplaatsen voor bezoekers van de woningen hoeven worden gerealiseerd.

Dit betekent echter niet dat er geen sprake is van een parkeerbehoefte vanuit de bezoekers van de woningen. Waar voor de doelgroep bewoners en ondernemers voldoende sturingselementen zijn om autobezit zwaar te ontmoedigen, geldt dit niet voor de doelgroep bezoekers: een deel van de bezoekers zal hoogstwaarschijnlijk toch met de auto komen. Aanvullend geldt dat de Beleidsregels parkeren stellen dat bezoekers (tegen betaling) gebruik kunnen maken van de openbare parkeerterreinen en -garages in en rondom de binnenstad. Voor deze

doelgroep moet echter, in het kader van de goede ruimtelijke ordening, worden aangetoond dat deze parkeervoorzieningen daadwerkelijk voldoende parkeerruimte bieden om de parkeerbehoefte van de bezoekers van bewoners op te lossen.

Conform de Beleidsregels parkeren is de parkeernorm voor bezoekers van woningen 0,00 per woning. Omdat de bezoekersnorm in de binnenstad 0,00 is, hoeven er op eigen terrein geen parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd worden. Om in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel rekening te houden met een parkeerbehoefte van bezoekers van de woningen, is aansluiting gezocht bij de meest recente parkeerkcijfers van CROW¹⁰. Op basis van de omgevingsadressendichtheid is gemeente Nijmegen een sterk stedelijke gemeente. Voor bezoekers in het centrum van sterk stedelijke gemeenten is een parkeerkcijfer van 0,1 parkeerplaats per woning van toepassing.

De bezoekers van de woningen kunnen gebruik maken van openbare parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad. Deze parkeervoorzieningen kunnen door verschillende functies worden gebruikt (dubbelgebruik). Om dit effect inzichtelijk te maken, is gebruik gemaakt van de gemeentelijke aanwezigheidspercentages conform de Beleidsregels parkeren.

Op basis van het functieprogramma, het te hanteren parkeerkcijfer en de aanwezigheidspercentages is in tabel 3.2 de parkeerbehoefte voor de bezoekers van de appartementen bepaald op de verschillende momenten van de week. Conform de Beleidsregels parkeren worden alle waarden op hele getallen naar boven afgerond.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
aanwezigheid bezoek woningen	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
bezoekers woningen (435 woningen)	17,4	21,8	32,6	0,0	30,5	26,1	43,5	43,5	43,5	39,2
bezoekers Molenpoort	18	22	33	0	31	27	44	44	44	40

Tabel 3.2: Parkeerbehoefte bezoekers woningen Molenpoort

Uit tabel 3.2 blijkt dat op de maatgevende momenten (vrijdagavond en zaterdagmiddag en -avond) de parkeerbehoefte van de bezoekers van de woningen in de Molenpoort 44 parkeerplaatsen bedraagt. Deze parkeerbehoefte ontstaat op het moment dat de woningen van de nieuwe Molenpoort wordt opgeleverd (worst-case: volledige oplevering in 2028, zie ook de tijdlijn in hoofdstuk 5).

3.5 Parkeerbehoefte van de commerciële ruimtes

Zoals in de aanleiding beschreven, verdwijnt met de sloop van de Molenpoortpassage ongeveer 12.000 m² bvo aan commerciële ruimtes. In de huidige situatie is echter sprake van structurele leegstand in het winkelcentrum¹¹. In 2024 was in de Molenpoortpassage 8.193 m² bvo in gebruik, de overige commerciële ruimte stond leeg. De plannen voor de herontwikkeling van de Molenpoort voorzien in commerciële ruimtes van 4.500 m² bvo. Hierdoor neemt het aanbod van deze centrumfuncties af met 3.693 m² bvo ten opzichte van het gebruik in 2024 (zie tabel 3.1). Dit betekent dat de parkeerbehoefte van de centrumfuncties die in de toekomstige situatie aanwezig zijn, in

¹⁰ Parkeerkcijfers 2024 – basis voor parkeernormering, CROW, 2024 (publicatie 744).

¹¹ De Beleidsregels parkeren hanteren hiervoor een grens van 7 jaar.

de huidige situatie al aanwezig zijn. Door rekening te houden met de huidige bezetting van de parkeergarages en parkeerterreinen in en rondom de binnenstad, wordt ook rekening gehouden met deze parkeerbehoefte (zie paragraaf 3.6 en hoofdstuk 4). Er hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met aanvullende parkeerbehoefte als gevolg van de realisatie van de commerciële ruimtes bij de herontwikkeling van de Molenpoort.

3.6 Effect van de sloop van parkeerterrein Molenpoortdak

Zoals in de inleiding beschreven, komt het parkeerterrein Molenpoortdak volledig te vervallen als gevolg van de herontwikkeling. Om te onderzoeken of na de sloop van dit parkeerterrein sprake is van een goede ruimtelijke ordening, is het uitgangspunt gehanteerd dat de huidige parkeerders op dit parkeerterrein in de toekomst gebruik zullen maken van andere parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad. Om te onderzoeken hoe groot het aantal parkeerders is dat in de toekomstige situatie een parkeerplaats op een andere parkeerlocatie in en rondom de binnenstad zal zoeken, is de bezetting van parkeerterrein Molenpoortdak op de verschillende momenten van de week bepaald. Het resultaat is opgenomen in tabel 3.3, een toelichting over de totstandkoming hiervan is opgenomen in bijlage 1.

Aanvullend kan het aantal parkeerders worden gecorrigeerd op basis van de feitelijke afname in vierkante meters (bvo) aan centrumfuncties (3.693 m² bvo) als gevolg van de herontwikkeling. Om de correctie op de huidige parkeerbezetting te bepalen, is conform de Beleidsregels parkeren gebruik gemaakt van de parkeernorm 'centrumfuncties' van 3,1 parkeerplaats per 100 m² bvo. Daarnaast zijn de gemeentelijke aanwezigheidspercentages voor de functie 'detailhandel' toegepast.

Op basis van de huidige bezetting van het parkeerterrein Molenpoortdak en deze uitgangspunten omtrent de correctie voor de centrumfuncties is in tabel 3.3 het aantal parkeerders dat een parkeerplaats elders gaat zoeken als gevolg van het vervallen van parkeerterrein Molenpoortdak inzichtelijk gemaakt.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
huidige bezetting Molenpoortdak	152	170	53	3	203	285	99	289	112	289
aanwezigheid detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
correctie centrumfuncties (-3.693 m ² bvo)	-34,3	-68,7	-11,4	0,0	-85,9	-68,7	-68,7	-114,5	0,0	-68,7
parkeereffect vervallen Molenpoortdak	118	102	42	3	118	217	31	175	112	221

Tabel 3.3: Parkeereffect als gevolg van vervallen parkeerterrein Molenpoortdak

Uit tabel 3.3 blijkt dat het aantal parkeerders dat een parkeerplaats elders gaat zoeken op zondagmiddag het grootst is. Op dat moment is het Molenpoortdak volledig bezet, maar is de correctie van de centrumfuncties die komen te vervallen niet maximaal vanwege de op dat moment geldende aanwezigheidspercentages.

3.7 Totaal effect parkeren herontwikkeling Molenpoort

In deze paragraaf is het totaaleffect van de herontwikkeling van de Molenpoort op de parkeersituatie inzichtelijk gemaakt. Uit voorgaande paragrafen blijkt dat dit effect uit twee onderdelen bestaat: de parkeerbehoefte van bezoekers van de woningen en het parkeereffect van het vervallen van parkeerterrein Molenpoortdak (parkeerders die in de toekomstige situatie gebruik zullen maken van andere parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad).

In tabel 3.4 is het totaaleffect van de herontwikkeling van de Molenpoort op het gebied van parkeren op verschillende momenten van de week inzichtelijk gemaakt. Dit is in feite een samenvoeging van tabel 3.2 en 3.3. Uit tabel 3.4 blijkt dat op alle momenten de herontwikkeling van de Molenpoort leidt tot een extra parkeerbehoefte. Op de maatgevende momenten (zaterdagmiddag en zondagmiddag) betreft dit respectievelijk 219 en 261 parkeerplaatsen. Voor dit effect op parkeren dient een oplossing te worden gezocht. In hoofdstuk 4 is de beoogde parkeeroplossing (oplossen in de openbare parkeergarages en op parkeerterreinen in en rondom de binnenstad) onderzocht en nader uitgewerkt.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
parkeerbehoefte bezoekers woningen	18	22	33	0	31	27	44	44	44	40
parkeereffect vervallen Molenpoortdak	118	102	42	3	118	217	31	175	112	221
totaaleffect	136	124	75	3	149	244	75	219	156	261

Tabel 3.4: Totaaleffect parkeren herontwikkeling Molenpoort

4. Parkeeroplossing herontwikkeling Molenpoort

4.1 Aanpak

In hoofdstuk 3 is het parkeerkundige effect van de herontwikkeling van de Molenpoort in kaart gebracht. In dit hoofdstuk is onderzocht of na de herontwikkeling van de Molenpoort in en rondom de binnenstad sprake is van een passende parkeersituatie. Oftewel: of in de toekomstige situatie voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Hiertoe zijn gegevens gebruikt met betrekking tot de parkeercapaciteit en parkeerbezetting van verschillende parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad. Om te bepalen of voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de extra parkeerbehoefte als gevolg van de herontwikkeling van de Molenpoort op te vangen, is rekening gehouden met de maximaal wenselijke parkeerdruk per parkeervoorziening conform gemeentelijk beleid. Wanneer de restcapaciteit op alle weekmomenten groter is dan de parkeereffecten van de herontwikkeling van Molenpoort, is sprake van een passende toekomstige parkeersituatie, dan zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

4.2 Parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad

Het parkeerkundige effect van de herontwikkeling van de Molenpoort dient te worden opgelost op parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad. In de huidige situatie functioneren de parkeerplaatsen op het Molenpoortdak immers ook als parkeervoorziening voor de binnenstad als geheel. Naast de parkeervoorzieningen in de binnenstad stimuleert de gemeente Nijmegen, conform de ambities uit de Koers van de Binnenstad, het gebruik van parkeervoorzieningen rondom de binnenstad inclusief de stadsrandhubs¹². Dit heeft alleen betrekking op openbare parkeervoorzieningen, private parkeervoorzieningen (zoals de Vereeniging) zijn buiten beschouwing gelaten. Aanvullend heeft de gemeente de wens om het straatparkeren in de binnenstad op termijn (gefaseerd) af te schaffen¹³. Daarnaast wordt in de Beleidsregels parkeren benoemd dat de bezoekers van de binnenstad gebruik moeten maken van de parkeerterreinen en parkeergarages in en rondom de binnenstad. Hoewel het gebruikmaken van straatparkeervoorzieningen wel mogelijk is, is - in lijn met de ambities van de gemeente - het uitgangspunt gehanteerd dat ook eventuele restcapaciteit op straat buiten beschouwing laten. Dit geldt ook voor straatparkeerplaatsen buiten de binnenstad.

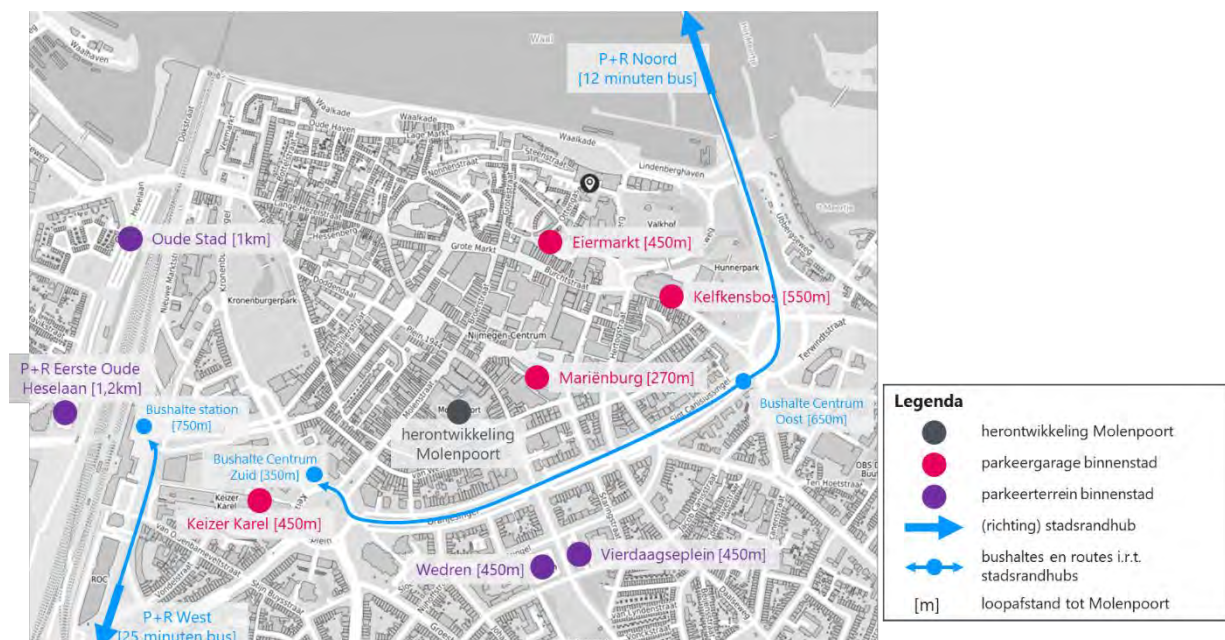
Daarmee zijn niet alle openbare parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad van Nijmegen onderdeel van voorliggend onderzoek (dit geldt bijvoorbeeld ook voor parkeergarage bij Holland Casino), daarmee is een worst-case situatie in beschouwing genomen: er is meer parkeercapaciteit en daarmee mogelijk ook restcapaciteit beschikbaar. De volgende openbare parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad inclusief stadsrandhubs zijn wel onderdeel van voorliggend onderzoek:

¹² Enkel de stadrandhubs (P+R-terreinen) waar op de website van de gemeente Nijmegen naar wordt verwezen

¹³ Het afschaffen van parkeerplaatsen op straat zal worden gefaseerd. Per fase dient het college de ruimtelijke inpasbaarheid hiervan aan te tonen.

- parkeergarage Kelfkensbos,
- parkeergarage Keizer Karel,
- parkeergarage Mariënborg,
- parkeergarage Eiermarkt,
- parkeerterrein Oude Stad,
- parkeerterrein Wedren,
- parkeerterrein Vierdaagseplein,
- parkeerterrein P+R Eerste Oude Heselaan¹⁴,
- parkeerterrein (stadsrandhub) P+R Noord,
- parkeerterrein (stadsrandhub) P+R West.

De parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad die onderdeel zijn van de parkeeroplossing in dit hoofdstuk zijn in figuur 4.1 weergegeven. De afbakening van de binnenstad is gehanteerd conform artikel 1 uit de Beleidsregels parkeren¹⁵. Dit betekent dat met uitzondering van de stadsrandhubs alle parkeervoorzieningen in de binnenstad zijn gelegen. De figuur geeft ook de loopafstand tot de herontwikkeling van de Molenpoort weer.



Figuur 4.1: Parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad onderdeel van de parkeeroplossing

4.3 Beschikbare restcapaciteit

In de Beleidsregels parkeren staat beschreven dat een bezettingspercentage van 85% op parkeervoorzieningen als maximaal aanvaardbaar wordt beschouwd. Parkeervoorzieningen in de binnenstad vormen hierop de uitzondering. Hiervoor geldt een bezettingspercentage van maximaal 95%. Tabel 4.1 geeft van alle

¹⁴ Parkeerterrein P+R Eerste Oude Heselaan is niet in eigendom van de gemeente Nijmegen. Dit parkeerterrein is echter openbaar toegankelijk en kan daarmee, naast de functie als P+R voor het station, ook een functie vervullen voor de bezoekers van de binnenstad.

¹⁵ <https://kaart.nijmegen.nl/kaartviewer/?@Mobiliteit>

parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad onderdeel van dit onderzoek (zoals weergegeven in figuur 4.1) de huidige parkeercapaciteit, de maximale bezettingsgraad en de beschikbare capaciteit die daaruit volgt.

parkeervoorziening	capaciteit	maximale bezetting	beschikbare capaciteit
parkeergarage Kelfkensbos	484	95%	460
parkeergarage Keizer Karel	684	95%	650
parkeergarage Mariënborg	300	95%	285
parkeergarage Eiermarkt	401	95%	381
parkeerterrein Oude Stad	258	95%	245
parkeerterrein Wedren	202	95%	192
parkeerterrein Vierdaagseplein	88	95%	84
parkeerterrein P+R Eerste Oude Heselaan	268	95%	255
parkeerterrein (stadsrandhub) P+R West	145	85%	123
parkeerterrein (stadsrandhub) P+R Noord	420	85%	357
totaal	3.250		3.031

Tabel 4.1: Parkeercapaciteit openbare parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad

Uit tabel 4.1 blijkt dat de totale parkeercapaciteit van alle parkeerterreinen in en rond de binnenstad, inclusief de aangewezen P+R-locaties, 3.250 parkeerplaatsen bedraagt. Rekening houdend met de maximale bezettingsgraad is de maximaal beschikbare capaciteit 3.031 parkeerplaatsen. Dit aantal zal in de praktijk nooit beschikbaar zijn, omdat de parkeervoorzieningen in de huidige situatie reeds in gebruik zijn. Daarom dient ook rekening te worden gehouden met de huidige parkeerbezetting op de verschillende momenten van de week. In bijlage 1 is uitgewerkt hoe de huidige parkeerbezetting voor de parkeervoorzieningen tot stand is gekomen. Door de huidige bezetting af te trekken van de beschikbare capaciteit per parkeervoorziening per moment van de week, ontstaat inzicht in de beschikbare restcapaciteit per weekmoment per parkeervoorziening. Dit resultaat is opgenomen in tabel 4.2. Voor parkeerterreinen Oude Stad, Wedren, Vierdaagseplein, P+R Eerste Oude Heselaan en stadsrandhub P+R West is alleen data beschikbaar voor zaterdagmiddag. Dit is waar mogelijk vertaald naar de verschillende momenten van de week (zoals nader toegelicht in bijlage 1). Het worst-case uitgangspunt is gehanteerd dat op deze parkeerterreinen op de overige momenten geen restcapaciteit beschikbaar is (weergegeven met "-" in tabel 4.2).

parkeervoorziening	capaciteit	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
PG Kelfkensbos	484	194	134	30	395	0	48	0	0	0	0
PG Keizer Karel	684	285	240	0	430	0	236	0	0	0	43
PG Mariënborg	300	80	46	79	243	0	25	27	0	122	0
PG Eiermarkt	401	132	80	136	221	11	64	0	0	92	0
PT Oude Stad	258	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-
PT Wedren	202	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-
PT Vierdaagseplein	88	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-
P+R Eerste Oude Heselaan	268	-	-	-	-	121	-	121	210	121	210
stadsrandhub P+R West	145	-	-	-	-	51	-	51	101	51	101
stadsrandhub P+R Noord	420	334	325	307	355	340	332	338	285	312	313
beschikbare restcapaciteit		1.025	825	552	1.644	552	705	536	596	697	667

Tabel 4.2: Beschikbare restcapaciteit per parkeervoorziening

4.4 Oplossen parkeereffecten herontwikkeling Molenpoort

In tabel 4.3 zijn de parkeereffecten van de herontwikkeling van de Molenpoort (tabel 3.4) afgezet tegen de beschikbare restcapaciteit op de verschillende momenten van de week (tabel 4.2).

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
beschikbare restcapaciteit	1.025	825	552	1.644	552	705	536	596	697	667
totaal oplossen Molenpoort	136	124	75	3	149	244	75	219	156	261
resterende restcapaciteit	889	701	477	1.641	373	461	461	377	541	406

Tabel 4.3: Oplossen parkeereffecten herontwikkeling Molenpoort

Uit tabel 4.3 blijkt dat in en rondom de binnenstad van Nijmegen op alle weekmomenten voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeereffecten van de herontwikkeling van de Molenpoort op te kunnen lossen. Dit betekent dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening, sprake is van een passende parkeeroplossing, er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

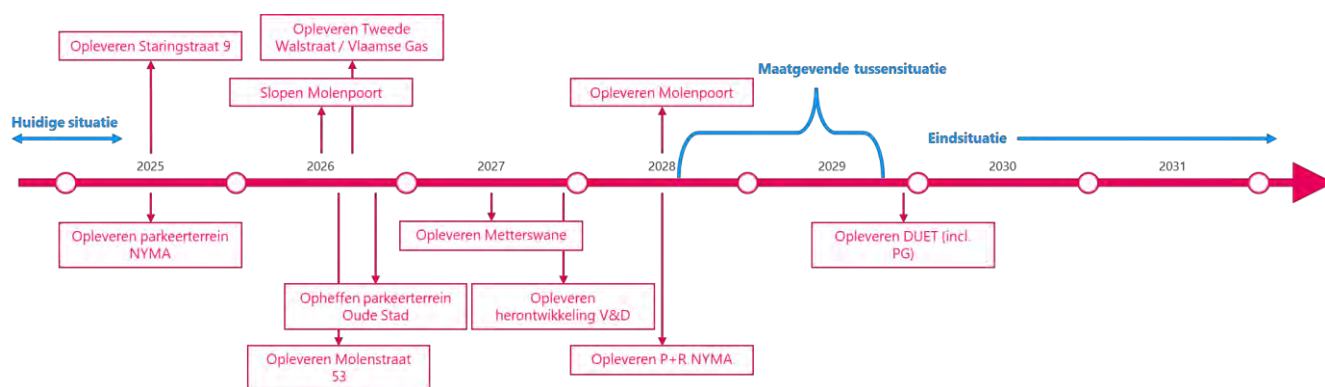
5. Effect overige ruimtelijke ontwikkelingen

5.1 Aanpak

Naast de herontwikkeling van de Molenpoort vinden meer ruimtelijke ontwikkelingen plaats in en rondom de binnenstad van Nijmegen. Deze ontwikkelingen hebben een effect op de parkeersituatie op de openbare parkeerterreinen en -garages in en rondom de binnenstad. Dit hoofdstuk gaat in op de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen (RO) op de parkeersituatie. Hiertoe is eerst een tijdlijn opgesteld, om inzichtelijk te maken welke ontwikkelingen op welk moment spelen. Hierna is de parkeerbehoefte op de maatgevende toekomstige momenten inzichtelijk gemaakt. In hoofdstuk 6 zijn conclusies getrokken of op verschillende maatgevende momenten voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is.

5.2 Tijdlijn

Figuur 5.1 geeft de tijdlijn weer. Hierbij is rekening gehouden met de herontwikkeling van de Molenpoort en overige ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij is alleen rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen waarvan een omgevingsvergunning is vastgesteld. De ruimtelijke ontwikkelingen zijn afgezet in de tijd. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest recente beschikbare informatie omtrent de fasering.



Figuur 5.1: Tijdlijn ruimtelijke ontwikkelingen

Voor het opstellen van de tijdlijn zijn alleen ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen die plaatsvinden na Q4 2024. Om de huidige parkeersituatie in kaart te brengen is gebruik gemaakt van de bezettingsdata van parkeergarages en -terreinen van Q4 2024 (zie bijlage 1). Ruimtelijke ontwikkelingen die voor die tijd zijn gerealiseerd, en het eventuele effect op de parkeersituatie, zijn daarmee al onderdeel van de huidige parkeersituatie. Dit betreft bijvoorbeeld het realiseren van de fietsenstalling in parkeergarage Kelfkensbos in plaats van autoparkeerplaatsen.

Uit figuur 5.1 blijkt dat na de huidige parkeersituatie sprake is van twee maatgevende situaties, die hierna cijfermatig in kaart zijn gebracht:

- **Maatgevende tussensituatie:** de parkeercapaciteit op twee parkeerlocaties (Molenpoortdak en Oude Stad) is komen te vervallen, waarna verschillende ruimtelijke ontwikkelingen (inclusief de Molenpoort) zijn gerealiseerd met toevoeging van extra parkeercapaciteit bij NYMA zowel door realisatie van een parkeerterrein als een P+R.
- **Eindsituatie:** ten opzichte van de maatgevende tussensituatie is ook de DUET gerealiseerd, dit betreft een ruimtelijke ontwikkeling met een openbare parkeergarage die ook grotendeels functioneert ten behoeve van de binnenstad.

5.3 Uitgangspunten

Voor de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen is op basis van de omgevingsvergunning bepaald waar rekening mee dient te worden gehouden om de toekomstige parkeersituaties in beeld te brengen. Dit betreft voor alle ontwikkelingen, net als bij de Molenpoort, alleen het bezoekersparkeren. De Beleidsregels parkeren stellen immers dat bezoekers van ontwikkelingen in de binnenstad (tegen betaling) gebruik kunnen maken van de openbare parkeerterreinen en -garages in en rondom de binnenstad. In dit hoofdstuk is onderzocht wat het effect is van de ruimtelijke ontwikkelingen (RO) op de parkeersituatie.

In bijlage 2 is voor alle overige ruimtelijke ontwikkelingen het volledige functieprogramma opgenomen, evenals de volledige berekeningen van de parkeerbehoefte. Tevens is het effect op de beschikbare restcapaciteit door het opheffen van parkeerterrein Oude Stad en realisatie van parkeerterrein en P+R NYMA daar opgenomen. Daarnaast wordt bij het Waalkwartier ook een openbare parkeergarage gerealiseerd. Een deel van deze parkeerplaatsen zullen in de toekomst zeer waarschijnlijk ten behoeve van de binnenstad ingezet worden. Dit is echter niet onderzocht, daarom is deze toekomstige parkeervoorziening in voorliggend onderzoek buiten beschouwing gelaten. De belangrijkste resultaten zijn hierna toegelicht.

5.4 Effect op parkeren overige ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke ontwikkelingen hebben effect op zowel de totale parkeerbehoefte die in en rondom de binnenstad dient te worden opgelost, als op de beschikbare parkeercapaciteit. Het opheffen van parkeerterrein Oude Stad heeft effect op beide: enerzijds is er minder parkeercapaciteit beschikbaar vanaf het moment van opheffen van parkeerterrein Oude Stad. Anderzijds zullen de huidige parkeerders op het parkeerterrein Oude Stad elders in de stad een parkeerplaats zoeken. In tabel 5.1 is de extra parkeerbehoefte per ontwikkeling weergegeven. Door DUET hierbij separaat in beschouwing te nemen is onderscheid gemaakt naar het effect van de ruimtelijke ontwikkelingen op de parkeerbehoefte in de maatgevende tussensituatie en de eindsituatie. Voor de ontwikkelingen geldt dat we alleen rekening houden met het parkeren voor het bezoekersaandeel. Dit wordt conform de Beleidsregels parkeren afgewenteld op de openbare parkeergarages en -terreinen.

ruimtelijke ontwikkeling	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Staringstraat 9	0,6	0,7	1,1	0,0	1,0	0,8	1,4	1,4	1,4	1,3
Molenstraat 53	1,0	1,2	1,8	0,0	1,7	1,4	2,4	2,4	2,4	2,2
Tweede Walstraat / Vlaamse Gas	5,6	10,3	3,7	0,0	13,0	10,5	11,7	17,5	3,0	11,4
parkeerbezetting Oude Stad	271	271	271	271	271	271	271	271	271	271
Metterswane	61,0	63,8	23,2	0,0	21,8	46,6	27,6	27,6	27,6	24,8
V&D	9,9	14,0	14,2	0,0	18,3	15,6	22,5	25,6	17,9	20,7
effect RO parkeerbehoefte maatgevende tussensituatie	350	361	315	271	327	346	337	346	324	332
DUET	108,2	113,0	171,5	150,0	154,5	133,8	152,0	157,6	168,0	150,8
effect RO parkeerbehoefte eindsituatie	458	474	487	421	482	480	489	504	492	483

Tabel 5.1: Effect ruimtelijke ontwikkelingen op parkeerbehoefte per toekomstige parkeersituatie

Naast de effecten op de parkeerbehoefte hebben de ruimtelijke ontwikkelingen ook impact op de beschikbare restcapaciteit. In de maatgevende tussensituatie is het parkeerterrein Oude Stad vervallen, terwijl tegelijkertijd een nieuw parkeerterrein en een P+R bij NYMA zijn gerealiseerd. Omdat het terrein Oude Stad in de huidige situatie structureel vol stond en daarmee geen restcapaciteit bood, leidt deze wijziging tot een toename van de beschikbare restcapaciteit. In de eindsituatie is tevens DUET gerealiseerd, waarmee een extra openbare parkeergarage beschikbaar komt die grotendeels functioneert ten behoeve van de binnenstad. Hierbij is ook onderscheid gemaakt naar de maatgevende tussensituatie en de eindsituatie. Het resultaat is weergegeven in tabel 5.2.

ruimtelijke ontwikkeling	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
parkeerterrein Oude Stad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
parkeerterrein NYMA	0	0	0	0	0	0	0	135	0	135
P+R NYMA	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
effect RO restcapaciteit maatgevende tussensituatie	200	200	200	200	200	200	200	335	200	335
DUET	544	544	544	544	544	544	544	544	544	544
effect RO restcapaciteit eindsituatie	744	744	744	744	744	744	744	879	744	879

Tabel 5.2: Effect ruimtelijke ontwikkelingen op restcapaciteit per toekomstige parkeersituatie

Tabel 5.2 bevestigt dat het opheffen van het parkeerterrein Oude Stad geen invloed heeft op de beschikbare restcapaciteit: de bezetting van dit parkeerterrein is dermate hoog dat hier in de huidige situatie geen sprake is van restcapaciteit. Met de ontwikkeling van de DUET wordt in de eindsituatie een openbare parkeergarage van 573 parkeerplaatsen gerealiseerd. Conform de Beleidsregels parkeren mag 95% van deze parkeergarage als restcapaciteit meegenomen worden, de ontwikkellocatie DUET is gelegen in de binnenstad zoals door de gemeente Nijmegen gedefinieerd. Dit betekent dat de restcapaciteit toeneemt met 544 parkeerplaatsen.

De overige ruimtelijke ontwikkelingen hebben daarmee zowel een effect op de parkeerbehoefte in de toekomstige situaties, als op de beschikbare restcapaciteit. In hoofdstuk 6 is de parkeeroplossing van de overige ruimtelijke ontwikkelingen (oplossen in de openbare parkeergarages en op parkeerterreinen in en rondom de binnenstad) onderzocht en nader uitgewerkt.

6. Parkeeroplossing overige ruimtelijke ontwikkelingen

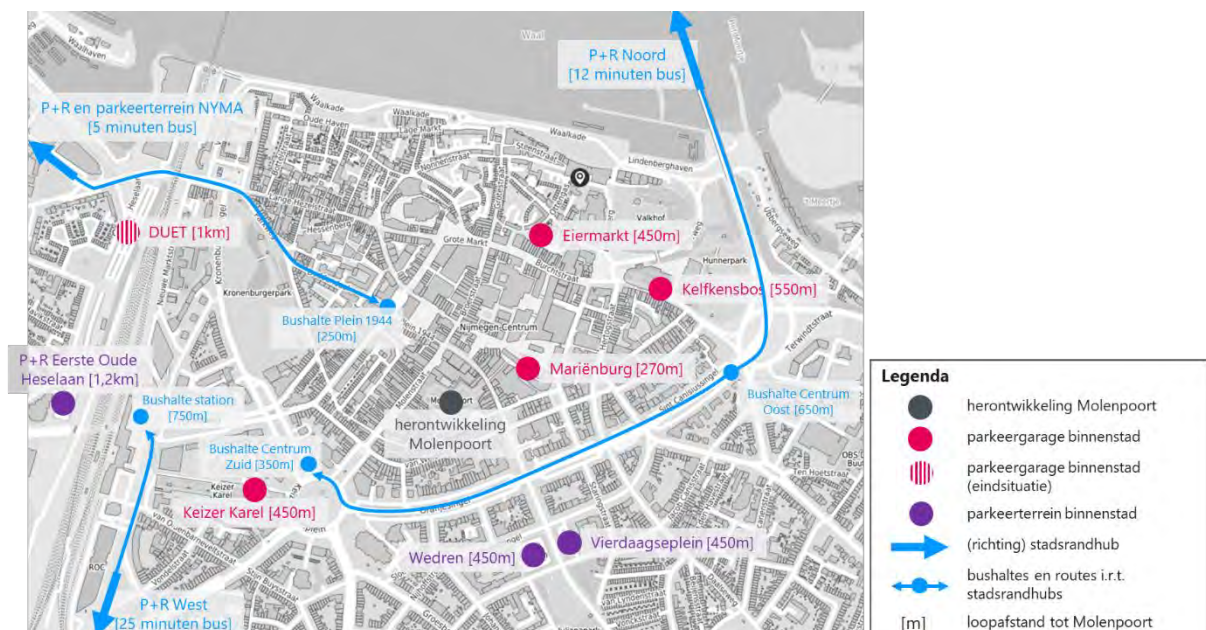
6.1 Aanpak

In hoofdstuk 5 zijn de parkeereffecten van de overige ruimtelijke ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt. Na het opstellen van een tijdlijn bleek dat sprake is van twee toekomstige situaties: de maatgevende tussensituatie, en de eindsituatie. In dit hoofdstuk is onderzocht of in en rondom de binnenstad van Nijmegen, na de herontwikkeling van de Molenpoort en overige ruimtelijke ontwikkelingen, sprake is van een passende parkeersituatie. Oftewel of in de toekomstige situatie voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

De aanpak van dit hoofdstuk is in lijn met hoofdstuk 4, aangevuld met de overige ruimtelijke ontwikkelingen, inclusief de effecten op de beschikbare parkeercapaciteit die daaruit volgen.

6.2 Parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad

Het parkeerkundige effect van de herontwikkeling van de Molenpoort en de overige ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden opgelost op parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad. Gegeven de overige ruimtelijke ontwikkelingen zijn de parkeervoorzieningen zoals opgenomen in figuur 4.1 niet meer volledig van toepassing. De parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad die onderdeel zijn van de parkeeroplossing in dit hoofdstuk zijn in figuur 6.1 weergegeven.



Figuur 6.1: Parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad onderdeel van de parkeeroplossing

6.3 Beschikbare restcapaciteit

Tabel 6.1 geeft van alle parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad (zoals weergegeven in figuur 6.1) de beschikbare restcapaciteit weer in de maatgevende tussensituatie en eindsituatie op de verschillende momenten van de week. Hierbij is voor de reeds bestaande parkeervoorzieningen al rekening gehouden met de huidige parkeerbezetting. Op welke wijze de beschikbare restcapaciteit op parkeerterrein NYMA, P+R NYMA en parkeergarage DUET is bepaald, is toegelicht in bijlage 2.

parkeervoorziening	capaciteit	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
PG Kelfkensbos	484	194	134	30	395	0	48	0	0	0	0
PG Keizer Karel	684	285	240	0	430	0	236	0	0	0	43
PG Mariënborg	300	80	46	79	243	0	25	27	0	122	0
PG Eiermarkt	401	132	80	136	221	11	64	0	0	92	0
PT Oude Stad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PT Wedren	202	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-
PT Vierdaagseplein	88	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-
P+R Eerste Oude Heselaan	268	-	-	-	-	121	-	121	210	121	210
stadsrandhub P+R West	145	-	-	-	-	51	-	51	101	51	101
stadsrandhub P+R Noord	420	334	325	307	355	340	332	338	285	312	313
stadsrandhub PT NYMA	270	0	0	0	0	0	0	0	135	0	135
stadsrandhub P+R NYMA	750	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
restcapaciteit maatgevende tussensituatie		1.225	1.025	752	1.844	722	905	736	931	897	1.002
PG DUET	573	544	544	544	544	544	544	544	544	544	544
restcapaciteit eindsituatie		1.769	1.569	1.296	2.388	1.266	1.449	1.280	1.475	1.441	1.546

Tabel 6.1: Beschikbare restcapaciteit per parkeervoorziening in maatgevende tussensituatie en eindsituatie

6.4 Oplossen parkeereffecten

In tabel 6.2 zijn de parkeereffecten van de herontwikkeling van de Molenpoort (tabel 3.4) en de parkeereffecten van de overige ruimtelijke ontwikkelingen (tabel 5.1) afgezet tegen de beschikbare restcapaciteit in de maatgevende tussensituatie (tabel 6.2).

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
beschikbare restcapaciteit	1.225	1.025	752	1.844	722	905	736	931	897	1.002
totaal oplossen Molenpoort	136	124	75	3	149	244	75	219	156	261
totaal oplossen overige RO	350	361	315	271	327	346	337	346	324	332
resterende restcapaciteit	739	540	362	1.570	246	315	324	366	417	409

Tabel 6.2: Oplossen parkeereffecten Molenpoort en overige ruimtelijke ontwikkelingen – maatgevende tussensituatie

Uit tabel 6.2 blijkt dat in en rondom de binnenstad van Nijmegen in de maatgevende tussensituatie op alle momenten voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeereffecten van de Molenpoort en de overige ruimtelijke ontwikkelingen op te kunnen lossen. Dit betekent dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening, in de maatgevende tussensituatie sprake is van een passende parkeeroplossing, er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

In tabel 6.3 zijn de parkeereffecten van de herontwikkeling van de Molenpoort (tabel 3.4) en de parkeereffecten van de overige ruimtelijke ontwikkelingen (tabel 5.1) afgezet tegen de beschikbare restcapaciteit in de eindsituatie (tabel 6.2).

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
beschikbare restcapaciteit	1.769	1.569	1.296	2.388	1.266	1.449	1.280	1.475	1.441	1.546
totaal oplossen Molenpoort	136	124	75	3	149	244	75	219	156	261
totaal oplossen overige RO	458	474	487	421	482	480	489	504	492	483
resterende restcapaciteit	1.175	971	734	1.964	635	725	716	752	793	802

Tabel 6.3: Oplossen parkeereffecten Molenpoort en overige ruimtelijke ontwikkelingen – eindsituatie

Uit tabel 6.3 blijkt dat in en rondom de binnenstad van Nijmegen in de eindsituatie op alle momenten voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeereffecten van de Molenpoort en de overige ruimtelijke ontwikkelingen op te kunnen lossen. Dit betekent dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening, in de eindsituatie sprake is van een passende parkeeroplossing, er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

7. Effect beleidsmatige ontwikkelingen

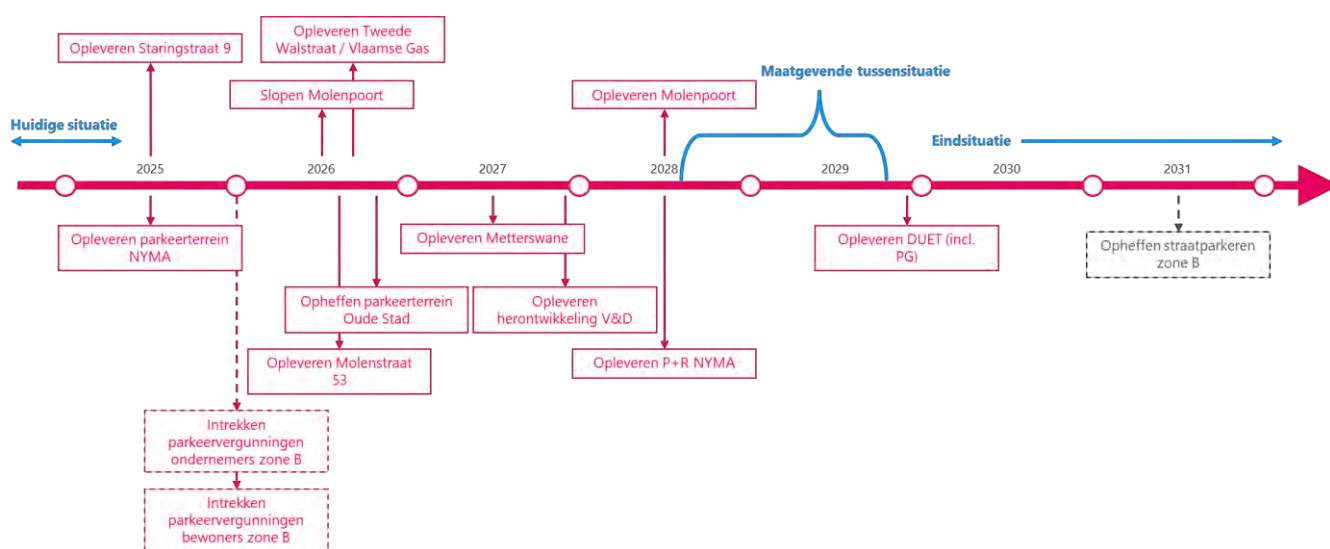
7.1 Aanpak

Aanvullend aan de ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom de binnenstad van Nijmegen, is ook rekening gehouden met beleidsmatige ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zijn 'zacht' van aard. Dat wil zeggen: deze staan nog niet met volle zekerheid vast, vandaar dat deze separaat in beschouwing zijn genomen. De beleidsmatige ontwikkelingen volgen uit fase 1 van het Uitvoeringsprogramma van de Koers van de Binnenstad (zie ook hoofdstuk 2). Het Uitvoeringsprogramma voor fase 2 is nog niet nader uitgewerkt en daarom buiten beschouwing gelaten.

Dit hoofdstuk gaat in op de effecten van de beleidsmatige ontwikkelingen op de parkeersituatie. Hiertoe is eerst de tijdlijn zoals reeds opgenomen in figuur 5.1 uitgebreid met de beleidsmatige ontwikkelingen. Waarna de parkeerbehoefte op de maatgevende toekomstige momenten inzichtelijk wordt gemaakt.

7.2 Tijdlijn

Figuur 7.1 geeft de tijdlijn weer waar naast de ruimtelijke ontwikkelingen (figuur 5.1) ook de beleidsmatige ontwikkelingen hier in opgenomen. De beleidsmatige ontwikkelingen die in het roze zijn weergegeven, zijn ontwikkelingen die invloed hebben op de parkeersituatie in en rondom de binnenstad van Nijmegen, in paragraaf 7.3 is dit nader uitgewerkt. Het opheffen van de straatparkeerplaatsen in zone B is in het grijs weergegeven. De straatparkeerplaatsen zijn niet meegenomen in de beschikbare restcapaciteit in en rondom de binnenstad (zie hoofdstuk 4).



Figuur 7.1: Tijdlijn ruimtelijke en beleidsmatige ontwikkelingen en overige ruimtelijke ontwikkelingen

7.3 Uitgangspunten

Voor de beleidsmatige ontwikkelingen is aan de hand van fase 1 van het Uitvoeringsprogramma bepaald waar rekening mee dient te worden gehouden om de toekomstige parkeersituaties in beeld te brengen. In bijlage 3 zijn voor de beleidsmatige ontwikkelingen de volledige uitgangspunten opgenomen, evenals de bepaling van de effecten op de parkeerbehoefte. De belangrijkste uitgangspunten en resultaten zijn hierna toegelicht.

De beleidsmatige ontwikkelingen hebben onder andere betrekking op het intrekken van de vergunningen van ondernemers (38 vergunningen), bewoners (105 vergunningen) en bewoners met een overloopvergunning uit zone B (135 vergunningen). Zij kunnen een parkeerabonnement afnemen op een van de parkeerlocaties Eiermarkt, Keizer Karel, Mariënborg en Plein '44. Voor ondernemers heeft de raad ingestemd met het intrekken van alle vergunningen per 1 januari 2026. Voor bewoners geldt een overgangstermijn van 2026 tot en met 2032 (7 jaar). Uiterlijk eind 2032 worden alle vergunningen ingetrokken¹⁶. Hoe eerder bewoners de vergunning intrekken, hoe meer zij financieel gecompenseerd worden voor een vervangend abonnement in een parkeergarage. Het (worst-case) uitgangspunt is gehanteerd dat alle bewoners met een parkeervergunning op straat binnen het parkeergebied in de binnenstad, direct na het mogelijk maken van het nieuwe parkeerbeleid deze vergunning opzeggen en een abonnement aanschaffen voor een parkeergarage. De effecten van deze beleidsmatige ontwikkelingen hebben dus effect op de maatgevende tussenperiode. Omdat de parkeervoorziening Plein '44 enkel is bedoeld voor vergunninghouders, en momenteel volledig bezet is, maakt deze geen onderdeel uit van de parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad in dit onderzoek. Het (worst-case) uitgangspunt is dat alle vergunninghouders een abonnement afnemen in de parkeergarages die onderdeel zijn van de parkeervoorzieningen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing.

7.4 Effect op parkeren beleidsmatige ontwikkelingen

De beleidsmatige ontwikkelingen hebben uitsluitend invloed op de totale parkeerbehoefte die op parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad moet worden opgevangen. Ze hebben geen effect op de beschikbare restcapaciteit van parkeervoorzieningen in het gebied. Dit komt omdat de straatparkeerplaatsen in de binnenstad, waar vergunninghouders nu mogen parkeren, in dit onderzoek geen onderdeel uitmaken van het beschikbare parkeeraanbod. De extra parkeerbehoefte als gevolg van deze beleidsmaatregelen is weergegeven in tabel 7.1. Hierbij is uitgegaan van het aantal uitgegeven vergunningen. Om dit te vertalen naar een feitelijke parkeerbehoefte, zijn aanwezigheidspercentages toegepast voor de doelgroepen kantoor/bedrijf (ondernemersvergunningen) en bewoners (bewoners- en overloopvergunningen). In de tabel is alleen het effect op de maatgevende tussensituatie opgenomen. Voor de eindsituatie is dit effect gelijk.

¹⁶ Conform de aangenomen motie 'Vriendelijk koersen naar verblijfsvriendelijk winkelen, ontmoeten en wonen', gemeente Nijmegen, d.d. 19 februari 2025.

beleidsmatige ontwikkeling	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
aanwezigheid kantoor/bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
ondernemersvergunningen	38	38	2	0	2	23	0	0	0	0
aanwezigheid bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
bewonersvergunningen	63	63	95	105	84	74	74	79	84	79
overloopvergunningen	81	81	122	135	108	95	95	101	108	101
effect beleid parkeerbehoefte maatgevende tussensituatie	182	182	218	240	194	191	168	180	192	180

Tabel 7.1: Effect beleidsmatige ontwikkelingen op parkeerbehoefte toekomstige parkeersituatie

De beleidsmatige ontwikkelingen hebben alleen een effect op de parkeerbehoefte in de toekomstige situaties, de beschikbare restcapaciteit is onveranderd. In hoofdstuk 8 is de parkeeroplossing van de beleidsmatige ontwikkelingen (oplossen in de openbare parkeergarages en op parkeerterreinen in en rondom de binnenstad) onderzocht en nader uitgewerkt

8. Parkeeroplossing beleidsmatige ontwikkelingen

8.1 Aanpak

In hoofdstuk 7 zijn de parkeereffecten van de beleidsmatige ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt. In dit hoofdstuk is onderzocht of in en rondom de binnenstad, na de herontwikkeling van de Molenpoort, de overige ruimtelijke ontwikkelingen en de beleidsmatige ontwikkelingen, sprake is van een passende parkeersituatie. Oftewel of voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Ook hiervoor geldt dat onderscheid is gemaakt naar de maatgevende tussensituatie en een eindsituatie.

De aanpak van dit hoofdstuk is in lijn met hoofdstukken 4 en 6, aangevuld met de beleidsmatige ontwikkelingen. De parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad die onderdeel zijn van deze parkeeroplossing zijn gelijk aan de parkeervoorzieningen zoals opgenomen in hoofdstuk 6, figuur 6.1. Aanvullend geldt dat de beleidsmatige ontwikkelingen geen effect hebben op de beschikbare restcapaciteit, dit geldt zowel voor de maatgevende tussensituatie als de eindsituatie. Daarmee is de beschikbare restcapaciteit zoals opgenomen in hoofdstuk 6, tabel 6.1 ook bij deze parkeeroplossing van toepassing.

8.2 Oplossen parkeereffecten

In tabel 8.1 zijn de parkeereffecten van de herontwikkeling van de Molenpoort (tabel 3.4), de parkeereffecten van de overige ruimtelijke ontwikkelingen (tabel 5.1) en de parkeereffecten van de beleidsmatige ontwikkelingen (tabel 7.1) afgezet tegen de beschikbare restcapaciteit in de maatgevende tussensituatie (tabel 6.2).

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
beschikbare restcapaciteit	1.225	1.025	752	1.844	722	905	736	931	897	1.002
totaal oplossen Molenpoort	136	124	75	3	149	244	75	219	156	261
totaal oplossen overige RO	350	361	315	271	327	346	337	346	324	332
totaal oplossen beleid	182	182	218	240	194	191	168	180	192	180
resterende restcapaciteit	557	358	144	1.330	52	124	156	186	225	229

Tabel 8.1: Oplossen parkeereffecten Molenpoort, overige ruimtelijke en beleidsmatige ontwikkelingen – maatgevende tussensituatie

Uit tabel 8.1 blijkt dat in de maatgevende tussensituatie in en rondom de binnenstad van Nijmegen op alle momenten voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeereffecten van de Molenpoort, de overige ruimtelijke ontwikkelingen en de beleidsmatige ontwikkelingen op te kunnen lossen. Dit betekent dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening, in de maatgevende situatie sprake is van een passende parkeeroplossing: er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

In tabel 8.2 zijn de parkeereffecten van de herontwikkeling van de Molenpoort (tabel 3.4), de parkeereffecten van de overige ruimtelijke ontwikkelingen (tabel 5.1) en de parkeereffecten van de beleidsmatige ontwikkelingen (tabel 7.1) afgezet tegen de beschikbare restcapaciteit in de eindsituatie (tabel 6.2).

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
beschikbare restcapaciteit	1.769	1.569	1.296	2.388	1.266	1.449	1.280	1.475	1.441	1.546
totaal oplossen Molenpoort	136	124	75	3	149	244	75	219	156	261
totaal oplossen overige RO	458	474	487	421	482	480	489	504	492	483
totaal oplossen beleid	182	182	218	240	194	191	168	180	192	180
resterende restcapaciteit	993	789	516	1.724	441	534	548	572	601	622

Tabel 8.2: Oplossen van verschillende parkeereffecten – eindsituatie

Uit tabel 8.2 blijkt dat in en rondom de binnenstad van Nijmegen in de eindsituatie op alle weekmomenten voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeereffecten van de Molenpoort, de overige ruimtelijke ontwikkelingen en de beleidsmatige ontwikkelingen te kunnen voorzien. Hiermee is in het kader van een goede ruimtelijke ordening, sprake van een passende parkeeroplossing. Voldoende parkeerplaatsen zijn beschikbaar.

9. Conclusies

De herontwikkeling van de Molenpoort past binnen de gemeentelijke ambities uit de Koers voor de Binnenstad, waarin wordt ingezet op een verblijfsvriendelijke binnenstad. Daarbij komt door de vergroting van autoluwe zones meer ruimte beschikbaar voor groen en voetgangers en krijgen verblijfsgebieden een kwaliteitsimpuls. De fietsbereikbaarheid is al van hoogwaardige kwaliteit, en wordt nog verder verbeterd door verdere ontwikkeling van de fietsinfrastructuur en realisatie van nieuwe bewaakte fietsenstallingen, onder andere bij de Molenpoort. Door gelijktijdig sterk in te zetten op deelvervoer en versterking van openbaar vervoer, kunnen bewoners, ondernemers en bezoekers makkelijk kiezen voor een flexibel vervoersalternatief. Ook treft de gemeente Nijmegen verschillende maatregelen (zowel financieel als kwalitatief) om niet alleen het gebruik van parkeergarages en parkeerterreinen maar ook het gebruik van P+R-locaties te stimuleren. Dat maakt dat in de toekomst de P+R-locaties ten minste gelijkwaardige alternatieven zijn voor de parkeervoorzieningen in - en direct rondom de binnenstad. De toepassing van een autovrij complex bij de Molenpoort, de sturing op autobezit en het stimuleren van alternatieve mobiliteitsvormen dragen bij aan het realiseren van deze ambitie.

De herontwikkeling van de Molenpoort, in combinatie met de overige ruimtelijke en beleidsmatige ontwikkelingen in en rondom de binnenstad van Nijmegen, leidt tot een toename van de parkeerbehoefte op de parkeervoorzieningen die beschikbaar zijn ten behoeve van de binnenstad. Deze toename wordt onder meer veroorzaakt door het vervallen van het parkeerterrein Molenpoortdak, het realiseren van nieuwe woningen en commerciële functies, het opheffen van parkeerterrein Oude Stad en het intrekken van parkeervergunningen in het kader van beleidsmatige maatregelen. Gelijktijdig komt extra parkeercapaciteit beschikbaar door de realisatie van parkeerterrein NYMA, P+R NYMA en de openbare parkeergarage bij DUET.

Tegelijkertijd blijkt uit het onderzoek dat op alle maatgevende momenten voldoende restcapaciteit beschikbaar is binnen de openbare parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad, inclusief de stadsrandhubs (P+R-terreinen). Daarmee is de extra parkeerbehoefte als gevolg van de herontwikkeling van de Molenpoort, de overige ruimtelijke ontwikkelingen en de beleidsmatige ontwikkelingen volledig op te lossen binnen de bestaande en geplande parkeervoorzieningen. Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat sprake is van een passende toekomstige parkeersituatie gedurende de gehele fasering van de herontwikkeling van de Molenpoort.

Dit onderzoek houdt uit voorzorg rekening met onzekerheden en hanteert zoveel als mogelijk de worst-case situatie, zowel aan de vraagkant (parkeerbehoefte) als aan de aanbodkant (parkeercapaciteit). Zo is bijvoorbeeld het uitgangspunt dat alle bewoners met een parkeervergunning op straat binnen het parkeergebied in de binnenstad, direct na het mogelijk maken van het nieuwe parkeerbeleid deze vergunning opzeggen en een abonnement aanschaffen voor een parkeergarage. In werkelijkheid houdt de gemeente Nijmegen rekening met een overgangsperiode van 7 jaar en zullen mogelijk ook niet alle vergunninghouders een auto behouden. Daarnaast zijn in dit onderzoek enkel plannen meegenomen waarvoor een omgevingsvergunning is uitgegeven. Naast deze plannen heeft de gemeente Nijmegen ook de ambitie om, aanvullend aan de ontwikkelingen waar reeds rekening mee is gehouden, extra parkeercapaciteit te realiseren waardoor meer restcapaciteit beschikbaar komt. Omdat deze ambities nog niet concreet zijn, is dit uit voorzorg nog niet opgenomen in voorliggend onderzoek. Tevens geldt dat ook niet alle parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad van Nijmegen onderdeel zijn van voorliggend onderzoek.

Bijlage 1 Huidige parkeerbezetting

Om het onderzoek parkeren uit te kunnen voeren is de huidige parkeerbezetting in kaart gebracht van in totaal 11 parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad. Voor een deel van de parkeervoorzieningen heeft de gemeente Nijmegen actuele bezettingscijfers op basis van slagboomgegevens aangeleverd. Voor deze parkeervoorzieningen is data beschikbaar voor alle momenten van de week. Voor sommige terreinen was deze data niet beschikbaar, hier is separaat de parkeerbezetting bepaald door uitvoering van parkeeronderzoek op straat op het maatgevende moment voor de binnenstad (zaterdag). Een overzicht van de parkeervoorzieningen die onderdeel is van dit onderzoek en de wijze waarop de huidige capaciteit en bezetting in kaart is gebracht, is opgenomen in tabel B1.1. Hierna is voor beide methoden de methodiek toegelicht, waarna de resultaten zijn opgenomen.

parkeervoorziening	huidige parkeerbezetting bepaald op basis van
parkeergarage Kelfkensbos	bezettingscijfers gemeente Nijmegen
parkeergarage Keizer Karel	bezettingscijfers gemeente Nijmegen
parkeergarage Mariënborg	bezettingscijfers gemeente Nijmegen
parkeergarage Eiermarkt	bezettingscijfers gemeente Nijmegen
parkeerterrein Oude Stad	parkeeronderzoek op straat
parkeerterrein Wedren	parkeeronderzoek op straat
parkeerterrein Vierdaagseplein	parkeeronderzoek op straat
parkeerterrein Molenpoortdak	bezettingscijfers gemeente Nijmegen
parkeerterrein P+R Eerste Oude Heselaan	parkeeronderzoek op straat
parkeerterrein (stadsrandhub) P+R Noord	bezettingscijfers gemeente Nijmegen
parkeerterrein (stadsrandhub) P+R West	parkeeronderzoek op straat

Tabel B1.1: Parkeervoorziening en wijze van in kaart brengen huidige parkeerbezetting.

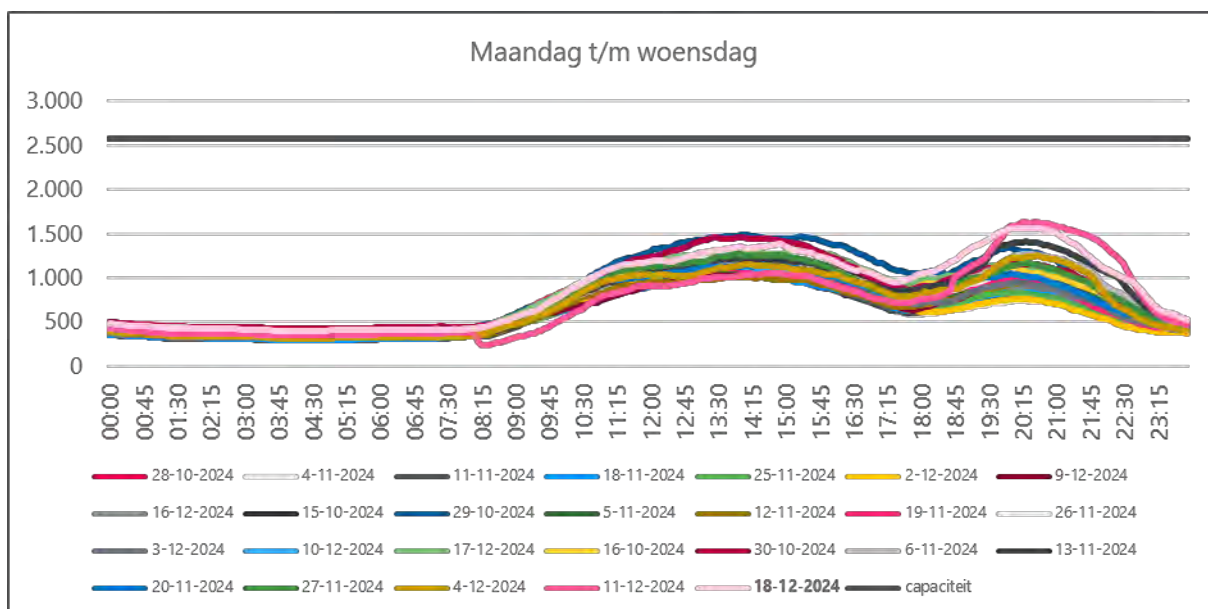
Bezettingcijfers gemeente Nijmegen

De gemeente Nijmegen heeft voor de parkeervoorzieningen waarvoor data beschikbaar is, data aangeleverd omtrent de beschikbare capaciteit en bezetting voor de periode oktober 2023 tot en met december 2024. Alleen de periode vanaf 6 september 2024 is in beschouwing genomen. Vanaf dat moment is de juiste parkeercapaciteit beschikbaar in parkeergarage Kelfkensbos (hier zijn een deel van de parkeerplaatsen voor auto omgezet naar fietsparkeerplaatsen). Tevens is de zomerperiode in heel Nederland voorbij. De volgende stappen zijn doorlopen:

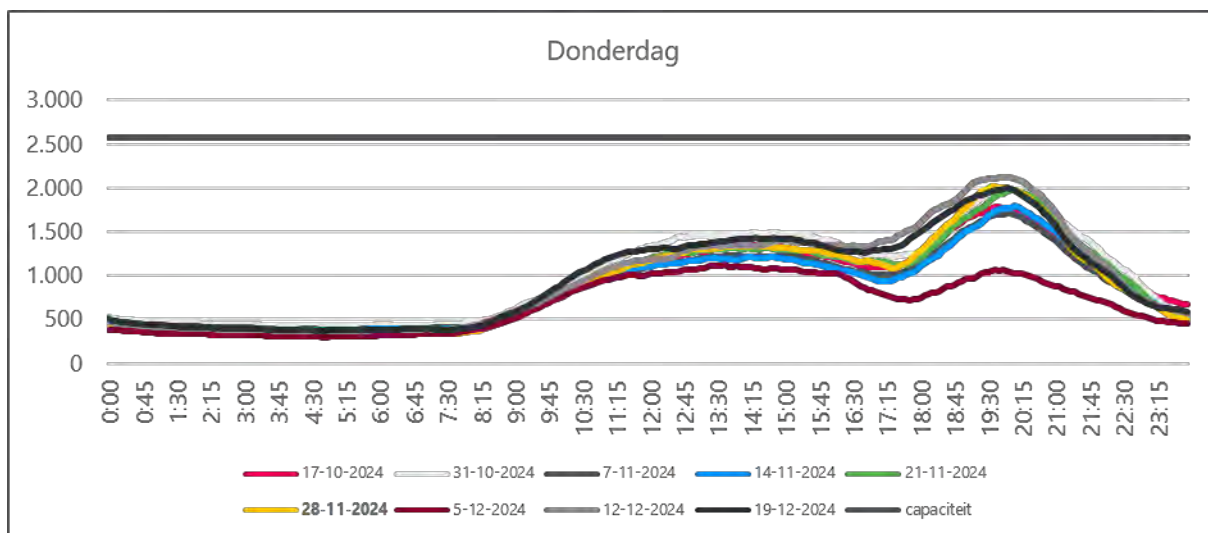
- vakantieperioden zijn buiten beschouwing gelaten:
 - herfstvakantie 19 tot en met 27 oktober 2024,
 - kerstvakantie vanaf 21 december 2024,
- ongeldige data is buiten beschouwing gelaten:
 - parkeergarage Mariënborg heeft ongeldige data tot en met 14 oktober 2024.

Het doorlopen van bovenstaande stappen leidt tot beschikbare data voor alle parkeervoorzieningen voor de periode 15 oktober tot en met 20 december 2024 (exclusief 19 tot en met 27 oktober in verband met de herfstvakantie). Dit is een maatgevende periode, in het najaar en de winter ligt het autogebruik veelal hoger dan in de zomermaanden. Tevens trekt de binnenstad in deze periode veel bezoekers. Om de huidige bezetting te vertalen naar de verschillende weekmomenten zoals opgenomen in de gemeentelijke Beleidsregels parkeren is de totale parkeerbezetting van de verschillende parkeervoorzieningen bepaald. Voor de vertaling naar de bezetting

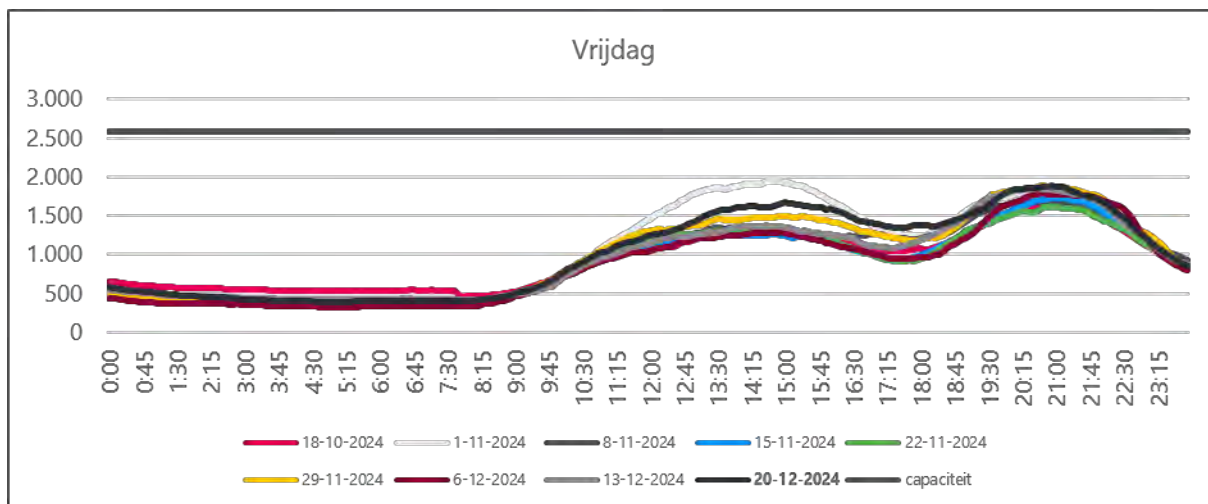
op de verschillende momenten van de week is het uitgangspunt dat de dag met de op 1 na maximale bezetting wordt gehanteerd. Op die manier is geen rekening gehouden met incidentele pieken (bijvoorbeeld de Zevenheuvelenloop of de intocht van Sinterklaas), maar wel rekening gehouden met reguliere drukke dagen. Hierna is in de figuren B1.1 tot en met B1.5 per dagtype het verloop van de bezetting weergegeven. Voor de gehanteerde data is per moment van de week de parkeerbezetting per parkeervoorziening opgenomen. Deze gehanteerde parkeerbezetting is opgenomen in tabel B1.2.



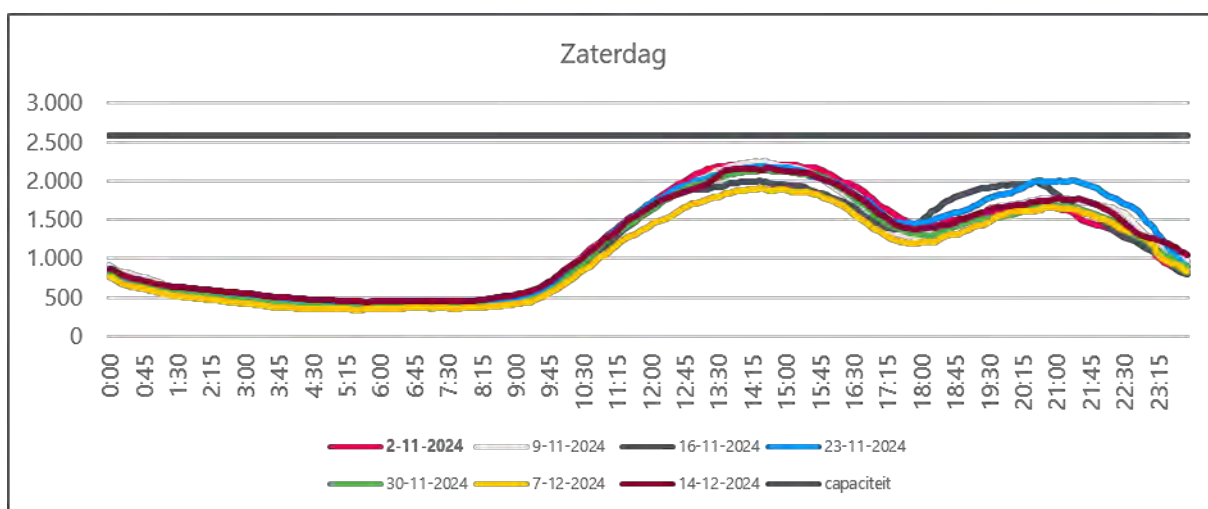
Figuur B1.1: Parkeerbezetting maandag t/m woensdag (werkdagen), gehanteerde bezetting is 18 december 2024



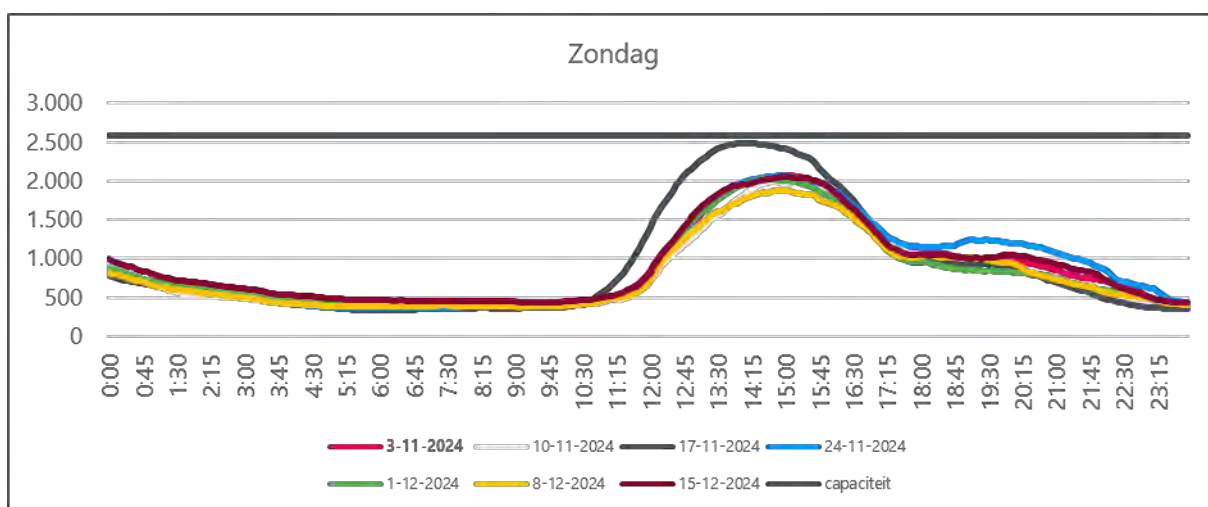
Figuur B1.2: Parkeerbezetting donderdag (werkdag / koopavond), gehanteerde bezetting is 28 november 2024



Figuur B1.3: Parkeerbezetting vrijdag, gehanteerde bezetting is 20 december 2024



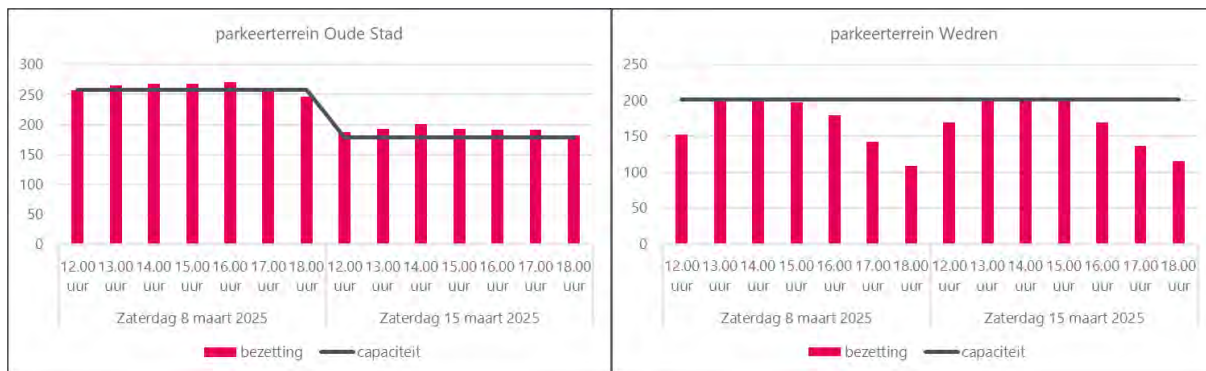
Figuur B1.4: Parkeerbezetting zaterdag, gehanteerde bezetting is 2 november 2024



Figuur B1.5: Parkeerbezetting zondag, gehanteerde bezetting is 3 november 2024

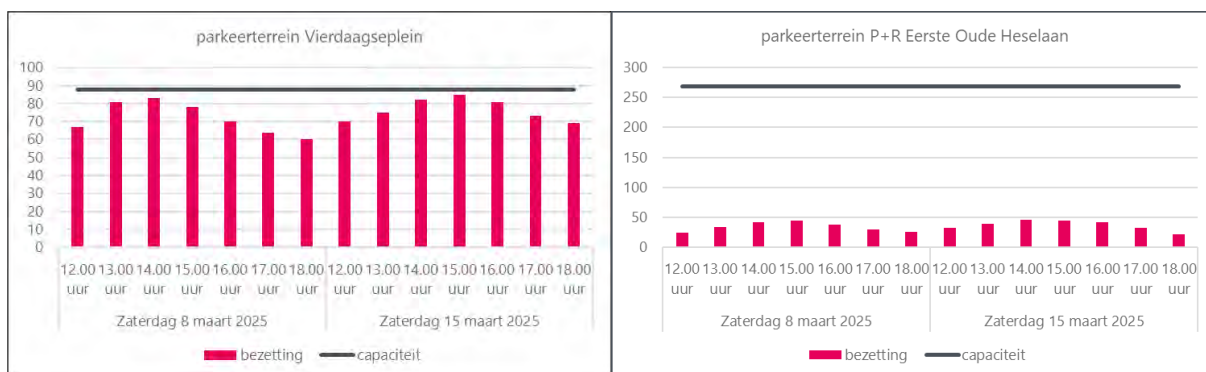
Parkeeronderzoek op straat

Voor de parkeervoorzieningen waarvoor geen gedetailleerde bezettingsdata vanuit de gemeente Nijmegen beschikbaar is, is een parkeeronderzoek op straat uitgevoerd. Omdat de zaterdagmiddag veelal het maatgevende moment is voor een binnenstad, is op zaterdag 8 maart 2025 en zaterdag 15 maart 2025 de parkeerbezetting op de vijf terreinen gemeten, tussen 12:00 en 18:00 uur (één meting per uur). De resultaten zijn per parkeerterrein opgenomen in de figuren B1.6 tot en met B1.8. Deze gehanteerde parkeerbezetting is opgenomen in tabel B1.2.

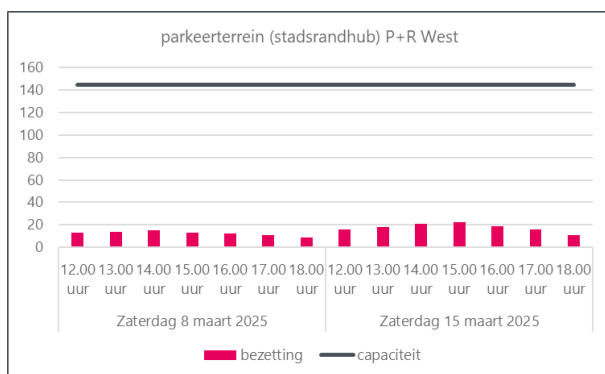


Bij parkeerterrein Oude Stad was op zaterdag 15 maart een deel van het parkeerterrein afgezet in verband met de Stevenloop.

Tabel B1.6: Resultaat parkeerdrukmetingen parkeerterrein Oude Stad (links) en parkeerterrein Wedren (rechts)



Tabel B1.7: Resultaat parkeerdrukmetingen parkeerterrein Vierdaagseplein (links) en parkeerterrein P+R Eerste Oude Heselaan (rechts)



Tabel B1.8: Resultaat parkeerdrukmetingen parkeerterrein (stadsrandhub) P+R Eerste West

Voor de vertaling naar de bezetting op de verschillende momenten van de week zijn de volgende (worst-case) uitgangspunten gehanteerd:

- de maximale bezetting per parkeervoorziening is de gehanteerde bezetting op zaterdagmiddag,
- de parkeerbezetting voor zondagmiddag is gelijk gesteld aan de gehanteerde parkeerbezetting op zaterdagmiddag,
- voor P+R Eerste Oude Heselaan en P+R West is de gehanteerde bezetting op koopavond, vrijdagavond en zaterdagavond op de helft van de beschikbare parkeercapaciteit gesteld, dit is een worst-case uitgangspunt:
 - de bezetting op zaterdagmiddag komt voor deze P+R terreinen overeen met P+R Noord (17%),
 - de verwachting is dat deze P+R terreinen op eenzelfde wijze functioneren, waardoor deze in de avonden beperkt gebruikt worden,
 - om een worst-case uitgangspunt aan te houden is het uitgangspunt dat de helft van de beschikbare parkeercapaciteit in de avonden bezet is.

De parkeerdrukmetingen hebben plaatsgevonden in een andere periode van de parkeerbezetting van de overige parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad. Hiertoe is ook de bezettingsdata van deze parkeervoorzieningen op zaterdag 8 en zaterdag 15 maart opgevraagd bij de gemeente Nijmegen. Uit een analyse blijkt dat de gehanteerde bezetting in de periode eind 2024 overeenkomt met de bezetting in maart 2025.

Deze gehanteerde parkeerbezetting is opgenomen in tabel B1.2.

Huidige parkeercapaciteit en parkeerbezetting

In tabel B1.2 is per parkeervoorziening in en rondom de binnenstad de huidige parkeercapaciteit en de parkeerbezetting op verschillende momenten van de week weergegeven.

parkeervoorziening	capaciteit	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
PG Kelfkensbos	484	266	326	430	65	483	412	484	483	483	483
PG Keizer Karel	684	365	410	653	220	683	414	683	683	678	607
PG Mariënborg	300	205	239	206	42	291	260	258	299	163	299
PG Eiermarkt	401	249	301	245	160	370	317	401	401	289	400
PT Oude Stad	258	-	-	-	-	-	-	-	271	-	271
PT Wedren	202	-	-	-	-	-	-	-	202	-	202
PT Vierdaagseplein	88	-	-	-	-	-	-	-	85	-	85
PT Molenpoortdak	289	152	170	53	3	203	285	99	289	112	289
P+R Eerste Oude Heselaan	268	-	-	-	-	134	-	134	45	134	45
stadsrandhub P+R West	145	-	-	-	-	73	-	73	22	73	22
stadsrandhub P+R Noord	420	23	32	50	2	17	25	19	72	45	44

Tabel B1.2: Huidige parkeercapaciteit en parkeerbezetting parkeervoorzieningen in en rondom de binnenstad

Bijlage 2 Overige ruimtelijke ontwikkelingen

In deze bijlage is het functieprogramma, de te hanteren parkeernormen en aanwezigheidspercentages opgenomen. Op basis hiervan is de parkeerbehoefte en de effecten op de parkeercapaciteit bepaald van de overige ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom de binnenstad.

Functieprogramma

Tabel B2.1 geeft het functieprogramma van de ruimtelijke ontwikkelingen weer¹⁷.

ontwikkeling	planning	functie	omvang	eenheid
Staringstraat 9	2025	woningen	14	woningen
parkeerterrein NYMA	2025	parkeerplaatsen	135	parkeerplaatsen
Molenstraat 53	2026	woningen	24	studentenwoningen
Tweede Walstraat / Vlaamse gas	2026	woningen	30	woningen
		kantoor	153	m ² bvo
		horeca	473	m ² bvo
parkeerterrein Oude Stad	2026	parkeerplaatsen	-302	parkeerplaatsen
Metterswane	2027	woningen	276	woningen
		commercieel	1.600	m ² bvo
		kantoor	2.000	m ² bvo
V&D	2027	woningen	179	woningen
		kantoor	960	m ² bvo
		horeca	250	m ² bvo
P+R NYMA	2028	parkeerplaatsen	200	parkeerplaatsen
DUET	2029	woningen*	383	woningen
		horeca	315	m ² bvo
		openbare parkeergarage	573	parkeerplaatsen

* Voor de bewoners van de woningen worden maximaal 150 parkeerrechten uitgegeven voor de openbare parkeergarage. Dit is hierna nader toegelicht.

Tabel B2.1: Functieprogramma ruimtelijke ontwikkelingen

Eenzijds betreft het ruimtelijke ontwikkelingen waarbij woningen en overige functies worden gerealiseerd. Anderzijds wordt in de eerste helft van 2025 bij NYMA een parkeerterrein gerealiseerd dat op zaterdag- en zondagmiddag (gedeeltelijk) kan worden gebruikt als P+R van en naar de binnenstad (stadsrandhub)¹⁸. Gelijktijdig wordt parkeerterrein Oude Stad opgeheven. Voor het opheffen van parkeerterrein Oude Stad geldt dat de volledige parkeercapaciteit komt te vervallen. De parkeerders die hier in de huidige situatie staan, moeten een andere oplossing zoeken. De parkeerders op parkeerterrein Oude Stad zijn daarom meegenomen in de op te

¹⁷ Opgave cf. e-mail gemeente Nijmegen, 26 februari 2025.

¹⁸ Opgave cf. e-mail gemeente Nijmegen, 24 maart 2025. Een parkeerterrein van 270 parkeerplaatsen wordt gerealiseerd, waarvan 135 parkeerplaatsen op zaterdag- en zondagmiddag kunnen worden ingezet ten behoeve als extra restcapaciteit, om de functie als P+R voor de binnenstad te vervullen.

lossen parkeerbehoefte als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. Van parkeerterrein Oude Stad zijn alleen bezettingsgegevens beschikbaar van zaterdagmiddag (zie bijlage 1). Het worst-case uitgangspunt is gehanteerd dat de parkeerbezetting op alle momenten gelijk is aan de parkeerbezetting op zaterdagmiddag. Tot slot wordt ook bij het Energieterrein van NYMA een parkeercomplex gerealiseerd, waarvan 200 parkeerplaatsen volledig beschikbaar zijn ten behoeve van een P+R voor de binnenstad¹⁹. Het uitgangspunt in dit onderzoek is dat de P+R in de maatgevende tussenperiode reeds is gerealiseerd.

Te hanteren parkeernormen

Zoals in hoofdstuk 3 reeds toegelicht, geldt voor locaties in de binnenstad dat voor bezoekers van zowel woonfuncties als niet-woonfuncties geen parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden. Bezoekers kunnen gebruik maken van parkeergarages en -terreinen in en rondom de binnenstad. Omdat voor bezoekers geen sturingsmogelijkheden beschikbaar zijn om ze te weren, is de verwachting dat een deel van de bezoekers wel met de auto komt. Om hier in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel rekening mee te houden is op basis van het bezoekersdeel van de te hanteren parkeernormen de parkeerbehoefte voor de ruimtelijke ontwikkelingen bepaald. Zoals al toegelicht in hoofdstuk 3 is voor bezoekers van bewoners gebruik gemaakt van de meest recente kencijfers van CROW omdat de gemeentelijke parkeernorm voor bezoekers van bewoners in de binnenstad 0,00 parkeerplaats per woning is. Voor horeca en commerciële functies is de functie 'centrumfuncties' van toepassing. De toegepaste parkeernormen zijn opgenomen in tabel B2.2.

functie	functie parkeernorm	parkeer norm	aandeel bezoek	te hanteren	eenheid
bezoek woningen	bezoek woningen CROW	0,1	100%	0,1	ppl per woning
kantoor	kantoor zonder baliefunctie	0,9	5%	0,05	ppl per 100 m ² bvo
horeca & commercieel	centrumfuncties	3,1	99%	3,07	ppl per 100 m ² bvo

Tabel B2.2: Toegepaste parkeernormen

Voor de parkeerrechten van bewoners bij DUET zijn in tabel B2.2 geen parkeernormen opgenomen. Voor deze doelgroep is vastgesteld dat maximaal 150 parkeerrechten worden verleend. De parkeerrechten geven toekomstige bewoners geen recht op een exclusieve parkeerplaats. Deze parkeerrechten gaan mee in het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte voor deze doelgroep per moment van de week is bepaald door 150 parkeerplaatsen te vermenigvuldigen met de aanwezigheidspercentages van bewoners (zie tabel B2.3).

Toegepaste aanwezigheidspercentages

Om rekening te houden met verschillen in aanwezigheid van de verschillende functies en doelgroepen, is gebruik gemaakt van de gemeentelijke aanwezigheidspercentages. De toegepaste aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in tabel B2.3. De aanwezigheidspercentages voor kantoor/bedrijf zijn van toepassing voor zowel de kantoorruimte als de commerciële ruimte. Voor de horeca zijn aanwezigheidspercentages van restaurant toegepast.

¹⁹ Bestemmingsplan 'Nijmegen NYMA' (NL.IMRO.0268.BP37500-VG01), vastgesteld d.d. 2 februari 2022.

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
bezoek woningen	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%

Tabel B2.3: Toegepaste aanwezigheidspercentages

Effect parkeerbehoefte

In tabel B2.4 is het effect van de ruimtelijke ontwikkelingen op de parkeerbehoefte in en rondom de binnenstad weergegeven. Hierbij zijn alle ruimtelijke ontwikkelingen conform tabel B2.1 opgenomen. In tabel B2.5 zijn de totalen per ruimtelijke ontwikkeling (RO) opgenomen, waarbij onderscheid is gemaakt naar de maatgevende tussensituatie (exclusief oplevering DUET) en de eindsituatie (inclusief oplevering DUET).

ruimtelijke ontwikkeling	functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Staringstraat 9	woningen	0,6	0,7	1,1	0,0	1,0	0,8	1,4	1,4	1,4	1,3
Molenstraat 53	woningen	1,0	1,2	1,8	0,0	1,7	1,4	2,4	2,4	2,4	2,2
Twee Walstraat / Vlaamse Gas	woningen	1,2	1,5	2,3	0,0	2,1	1,8	3,0	3,0	3,0	2,7
	kantoor	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	horeca	4,4	8,7	1,5	0,0	10,9	8,7	8,7	14,5	0,0	8,7
parkeerterrein Oude Stad		271,0	271,0	271,0	271,0	271,0	271,0	271,0	271,0	271,0	271,0
Metterswane	woningen	11,0	13,8	20,7	0,0	19,3	16,6	27,6	27,6	27,6	24,8
	commercieel	49,1	49,1	2,5	0,0	2,5	29,5	0,0	0,0	0,0	0,0
	kantoor	0,9	0,9	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0
V&D	woningen	7,2	9,0	13,4	0,0	12,5	10,7	17,9	17,9	17,9	16,1
	kantoor	0,4	0,4	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
	horeca	2,3	4,6	0,8	0,0	5,8	4,6	4,6	7,7	0,0	4,6
DUET	woningen (bezoek)	15,3	19,2	28,7	0,0	26,8	23,0	38,3	38,3	38,3	34,5
	horeca	2,9	3,9	7,7	0,0	7,7	5,8	8,7	6,8	9,7	3,9
	parkeerrechten bewoners	90,0	90,0	135,0	150,0	120,0	105,0	105,0	112,5	120,0	112,5
totaal parkeerbehoefte		458	474	487	421	482	480	489	504	492	483

Tabel B2.4: Effect parkeerbehoefte totaal ruimtelijke ontwikkelingen (incl. opheffen parkeerterrein Oude Stad)

ruimtelijke ontwikkeling	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Staringstraat 9	0,6	0,7	1,1	0,0	1,0	0,8	1,4	1,4	1,4	1,3
Molenstraat 53	1,0	1,2	1,8	0,0	1,7	1,4	2,4	2,4	2,4	2,2
Twee Walstraat / Vlaamse Gas	5,6	10,3	3,7	0,0	13,0	10,5	11,7	17,5	3,0	11,4
parkeerterrein Oude Stad	271,0	271,0	271,0	271,0	271,0	271,0	271,0	271,0	271,0	271,0
Metterswane	61,0	63,8	23,2	0,0	21,8	46,6	27,6	27,6	27,6	24,8
V&D	9,9	14,0	14,2	0,0	18,3	15,6	22,5	25,6	17,9	20,7
effect RO parkeerbehoefte maatgevende tussensituatie	350	361	315	271	327	346	337	346	324	332
DUET	108,2	113,0	171,5	150,0	154,5	133,8	152,0	157,6	168,0	150,8
effect RO parkeerbehoefte eindsituatie	458	474	487	421	482	480	489	504	492	483

Tabel B2.5: Effect ruimtelijke ontwikkelingen op parkeerbehoefte per toekomstige parkeersituatie

Effect beschikbare restcapaciteit

Naast dat rekening is gehouden met oplossen van de parkeerders die in de huidige situatie op parkeerterrein Oude Stad parkeren, dient ook rekening te worden gehouden met het vervallen van de beschikbare restcapaciteit in de maatgevende tussensituatie op parkeerterrein Oude Stad. Uit hoofdstuk 4 blijkt echter dat op geen moment van de week restcapaciteit beschikbaar is op parkeerterrein Oude Stad. Daarentegen komt in de maatgevende tussensituatie wel parkeercapaciteit beschikbaar door de realisatie van een parkeerterrein bij NYMA dat gedeeltelijk gebruikt kan worden ten behoeve van P+R op de zaterdag- en zondagmiddag. De 135 parkeerplaatsen kunnen volledig bezet worden door bezoekers van de binnenstad. Bij de P+R bij NYMA komen 200 parkeerplaatsen beschikbaar die volledig bezet kunnen worden door bezoekers van de binnenstad. Richting de eindsituatie komt meer parkeercapaciteit, en daarmee restcapaciteit, beschikbaar door oplevering van DUET inclusief een openbare parkeergarage. In totaal komen hier 573 parkeerplaatsen beschikbaar. Gegeven de maximale bezettingsgraad van 95% (DUET is gelegen in de zone binnenstad conform de Beleidsregels parkeren), is de beschikbare restcapaciteit ($573 \times 95\% =$) 544 parkeerplaatsen. De effecten hiervan zijn weergegeven in tabel B2.6.

parkeervoorziening	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
parkeerterrein Oude Stad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
stadsrandhub PT NYMA	0	0	0	0	0	0	0	135	0	135
stadsrandhub P+R NYMA	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
effect RO restcapaciteit maatgevende tussensituatie	200	200	200	200	200	200	200	335	200	335
parkeergarage DUET	544	544	544	544	544	544	544	544	544	544
effect RO restcapaciteit eindsituatie	744	744	744	744	744	744	744	879	744	879

Tabel B2.6: Effect ruimtelijke ontwikkelingen op restcapaciteit per toekomstige parkeersituatie

Bijlage 3 Beleidsmatige ontwikkelingen

In deze bijlage zijn de uitgangspunten voor de beleidsmatige ontwikkelingen opgenomen en vertaald naar de parkeerbehoefte en de effecten op de parkeercapaciteit van de beleidsmatige ontwikkelingen in en rondom de binnenstad (uitvoeringsplan voor de eerste fase van het project Verblijfsvriendelijke Binnenstad²⁰).

Uitgangspunten

De beleidsmatige ontwikkelingen met effect op de parkeerbehoefte in en rondom de binnenstad van Nijmegen hebben betrekking op het intrekken van de parkeervergunningen van ondernemers, bewoners en bewoners met een overloopvergunning uit zone B. In de huidige situatie zijn de volgende vergunningen uitgegeven in zone B:

- 38 ondernemersvergunningen;
- 105 bewonersvergunningen;
- 135 overloopvergunningen (bewoners).

Het (worst-case) uitgangspunt is gehanteerd dat alle bewoners met een parkeervergunning op straat binnen het parkeergebied in de binnenstad, direct na het mogelijk maken van het nieuwe parkeerbeleid deze vergunning opzeggen en een abonnement aanschaffen voor een parkeergarage. In werkelijkheid houdt de gemeente Nijmegen rekening met een overgangperiode van 7 jaar en zullen mogelijk ook niet alle vergunninghouders een auto behouden. Met andere woorden: het worst-case uitgangspunt is dat het aantal vergunningen één op één wordt vertaald naar extra parkeerbehoefte in de binnenstad. Hier is reeds sprake van in de maatgevende tussenperiode.

Toegepaste aanwezigheidspercentages

De parkeervergunningen uit zone B die worden omgezet naar parkeerabonnementen, hebben geen recht op exclusieve parkeerplaatsen. Dit betekent dat voor deze doelgroepen ook rekening dient te worden gehouden met de verschillen in aanwezigheid van de doelgroepen. Hiertoe is gebruik gemaakt van de gemeentelijke aanwezigheidspercentages. De toegepaste aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in tabel B3.1. De aanwezigheidspercentages voor bewoners zijn van toepassing op de bewonersvergunningen en overloopvergunningen, de aanwezigheidspercentages voor kantoor/bedrijf zijn van toepassing voor de ondernemersvergunningen.

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
kantoor/bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%

Tabel B3.1: Toegepaste aanwezigheidspercentages

²⁰ Uitvoeringsplan Verblijfsvriendelijke Binnenstad (fase1): deelproject parkeervrij, gemeente Nijmegen, vastgesteld d.d. 3 september 2024 en Bijlage 1 – Uitgangspunten aanpassingen Uitvoeringsplan, gemeente Nijmegen, vastgesteld d.d. 19 februari 2025.

Effect parkeerbehoefte

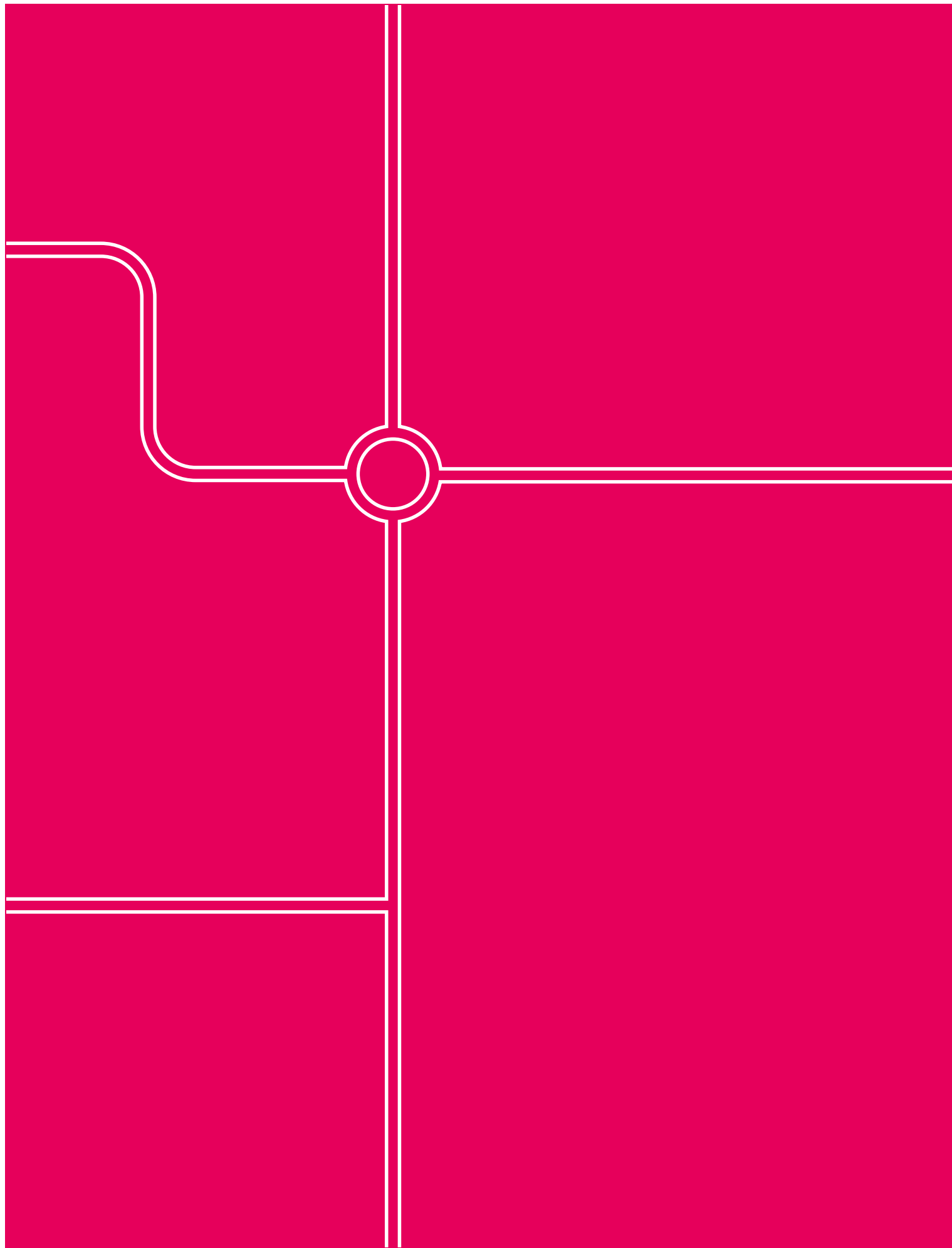
In tabel B3.2 is het effect van de beleidsmatige ontwikkelingen op de parkeerbehoefte in en rondom de binnenstad weergegeven. Hierbij is rekening gehouden met het opheffen van alle vergunningen in zone B. Omdat deze beleidsmatige ontwikkelingen allemaal plaatsvinden in 2026, is alleen het effect op de maatgevende tussensituatie inzichtelijk gemaakt. Het effect op de eindsituatie is gelijk aan het effect in de maatgevende tussensituatie.

beleidsmatige ontwikkeling	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
ondernemersvergunningen	38	38	2	0	2	23	0	0	0	0
bewonersvergunningen	63	63	95	105	84	74	74	79	84	79
overloopvergunningen	81	81	122	135	108	95	95	101	108	101
effect beleid parkeerbehoefte maatgevende tussensituatie	182	182	218	240	194	191	168	180	192	180

Tabel B3.2: Effect beleidsmatige ontwikkelingen op parkeerbehoefte toekomstige parkeersituatie

Effect beschikbare restcapaciteit

De beleidsmatige ontwikkelingen hebben geen effect op de beschikbare restcapaciteit in de maatgevende tussensituatie of de eindsituatie. Geen extra parkeervoorziening wordt gerealiseerd, ook komt geen aanvullende parkeer capaciteit te vervallen.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32