



MOBILITEIT WAALFRONT/Waalkwartier

**Ontwerp mobiliteit voor de ontwikkeling
Waalkwartier Nijmegen**



**CITY
DEVELOPER-S**

DEFINITIEF RAPPORT

Opgesteld door:	City Developer-S BV Marc Moonen Paul Bloemen Thijs van Dieren
Informatie:	Thijs van Dieren
Telefoon:	06 - 55783025
E-mail:	tvdieren@citydeveloper-s.nl
Datum:	juni 2020

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Managementsamenvatting	5
1 Context	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Wat gaan we doen?	7
1.3 Verantwoording	7
1.4 Leeswijzer	8
2 Ontwikkelingen op gebied van mobiliteit	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Huub/ Hely	9
2.3 Open deelautosystemen van We Drive Solar en Amber Mobility	10
2.4 Gesloten deelautosystemen van Athlon en Fleet Facilities	10
2.5 MaaS pilots	11
2.6 Strijp-S Eindhoven	11
2.7 Parkeernormen i.r.t. mobiliteit	11
2.8 Resumé mobiliteit	12
3 Beleid gemeente Nijmegen	13
3.1 Inleiding	13
3.2 Thema's Ambitiedocument	13
3.3 Bereikbaarheid	14
3.4 Ontwikkelingen en confrontatie	15
3.5 Parkeren Actueel in Nijmegen	15
4 Visie op Waalkwartier	16
4.1 Inleiding	16
4.2 Uitgangspunten parkeren en mobiliteit	17
4.3 Parkeren: de vraag	18
4.4 Parkeren: het aanbod	21
4.5 Huidige gebruik parkeercapaciteit	23
4.6 Mobiliteitsconcepten	23
4.7 Vandaag, morgen en overmorgen	24
4.8 Organisatie	24
4.8.1 Verkoop Parkeerplaatsen	25
4.8.2 Marktconsultatie	25
4.8.3 Gemeentelijke exploitatie	26
4.9 Voorbeelden van mobiliteit (ambitie scenario 2)	26
4.9.1 Mobiliteitsbundel	26
4.9.2 Voorbeeld De Mobiliteitsregisseur	26
4.10 Regulering	27
4.11 Communicatie	29
4.12 Logistiek	29

4.13	Grondexploitatie	29
4.14	Haalbaarheid financieel	30
5	Conclusies	32
6	Vervolg vragen.....	33
6.1	Randvoorwaarden	33

Managementsamenvatting

De ontwikkeling Waalkwartier heeft de ambitie om mobiliteit anders aan te pakken. Anders in dit kader betekent: met de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid is het standaard bouwen van parkeerplekken niet meer logisch. Het Ontwikkelingsbedrijf Waalfront heeft City Developer-S gevraagd om een vernieuwend, maar ook realistisch concept.

De ontwikkeling is voornamelijk een woningontwikkeling. De Honig en de plinten van verschillende gebouwen krijgen een commerciële/ publiekstrekkende functie. De ontwikkeling is gericht op wonen in verschillende categorieën. Door deze programmering is het dubbelgebruiken op verschillende tijdstippen van parkeergarages beperkt. Er is daarom gekeken naar een andere manier van inspelen op de behoefte om parkeren te verminderen.

Het oplossen van de bereikbaarheid voor dit gebied start met de studie over de mogelijkheden zoals deelfietsen, (beter ontsluiten van) OV, deelauto's, Mobility as a Service en andere oplossingen die ervoor zorgen dat er minder auto's gefaciliteerd hoeven te worden. Daarnaast is het belangrijk om de huidige afspraken binnen de gemeente hiernaast te leggen.

Het aantal auto's dat er op basis van ervaringen en normen te verwachten is aan de hand van het ontwikkelprogramma is vastgelegd in de parkeerbalans. Op basis van de parkeerbalans kan een aantal keuzes gemaakt worden over hoe het aanbod in te vullen is. Wij hebben de volgende uitgangspunten geformuleerd en dus keuzes gemaakt om tot een goed bereikbaar Waalkwartier te komen:

- Het voorzien in een breed aanbod van duurzame alternatieven binnen handbereik: naast een betere aansluiting op OV betekent dit deelauto's, goede infrastructuur voor elektrisch laden, deelfietsen, scooters en bakfietsen en collectieve voorzieningen voor thuisbezorgdiensten. Beoogd wordt hiermee de mobiliteit van bezoekers te verduurzamen, bezit van de 2^e auto bij (grotere) stadswoningen tegen te gaan en 1^e auto bij de kleinere en goedkopere woningen te ontmoedigen.
- Het gebied Waalkwartier en haar omgeving transformeren naar gereguleerd parkeren (anders geen mogelijkheid om mobiliteit per auto te belasten zonder hinder door overlast in directe omgeving). Bewoners van het Waalkwartier kunnen geen vergunning op straat krijgen, enkel in de eigen parkeervoorzieningen. De bezoekersregeling voor bewoners (parkeren op straat) geldt niet in het gebied Waalkwartier.
- Gebiedsgerichte aanpak: alle mobiliteitsoplossingen zijn openbaar, oftewel geen vaste parkeerplek onder je woonblok, maar een parkeerrecht in de totale parkeercapaciteit. De parkeergarages dienen te voldoen aan de NEN 2443-norm voor openbare parkeergarages. De fietsenstallingen liggen op logische plekken, zowel voor bewoners als bezoekers en zijn goed toegankelijk. Ook voor bakfietsen en andere varianten van fiets is voldoende ruimte, inclusief mogelijkheid voor eventueel elektrisch laden van deze voertuigen.
- Toegankelijkheid tot mobiliteit wordt op gebiedsniveau geregeld vanuit een herkenbare en aanspreekbare identiteit.

Voorgaande benadering leidt ertoe dat het aanbod van mobiliteit als volgt ingericht gaat worden:

- Verspreid binnen Waalkwartier op strategisch gelegen (zichtbare) locaties een clustering van (voldoende) aanbod van deelfietsen, -auto's en infrastructuur voor elektrisch laden. Bij voorkeur wordt hierbij aangesloten op systemen waarvoor ook op stadsniveau gekozen wordt;
- Het inrichten van de 'ondergrondse' garages onder de woonblokken als 2 openbare garages met voldoende capaciteit die volgt uit de parkeerbalans, waarvan de systematiek is afgestemd (exacte aantal afhankelijk van aantal woningen in middensegment/duur en optionele keuze voor afzet mobiliteitsbundel in plaats van parkeerabonnementen aan bewoners en medewerkers);
- De beoogde bovengrondse garage binnen plandeel Honig vervangen voor een alternatief programma, waarbij de behoefte voor parkeren dan weer ingevuld wordt in de andere aanwezige parkeervoorzieningen (en waarbij afhankelijk van de invulling van het programma de parkeerbalans moet worden geactualiseerd);
- De Laan van Oost-Indië (straatparkeren) en de inrichting van de Waalkade te bekijken (gedeeltelijk groen en reguleren overig). De eventuele capaciteit van de Waalkade fungeert hierbij als zogenaamd 'overdrukventiel'. Wat betekent dat deze capaciteit vanuit de benadering van de mobiliteitsontwerp niet geheel nodig is en gefaseerd vervalt zodra dit aantoonbaar het geval is.

De in het kader van dit mobiliteitsontwerp opgestelde businesscase toont aan dat voornoemde benadering voor de grondexploitatie Waalkwartier tenminste kostenneutraal gerealiseerd moet kunnen worden. Conclusie is dat de mobiliteitsaanpak volgens uit scenario 1/2 in meerdere opzichten opweegt tegen scenario 0. Dit geldt voor de gerealiseerde kwaliteitssprong welke zich eveneens zowel qua exploitatie als stichtingskosten (tenminste) positief laat uitdrukken.

Op basis van een brede marktconsultatie die als test van het mobiliteitsontwerp is ingezet komt naar voren dat er voldoende animo is om de ontwikkeling haalbaar te realiseren. De gemeente heeft hierbij aangegeven dat het voor aansluiting op de stad brede mobiliteit een meerwaarde biedt om ook een rol te vervullen (als belegger en exploitant). De commerciële parkeermarkt is teven geïnteresseerd onder voorwaarden.

Met het mobiliteitsontwerp wordt ingezet op een integrale benadering die de diverse plandelen overstijgt. Hiermee wordt geanticipeerd op het nieuwe gemeentelijke mobiliteitsbeleid en neemt Waalkwartier een voortrekkersrol in als pilotgebied. Het is voorstelbaar dat dit mobiliteitssysteem op stadsniveau een potentiële schakel/overstappunt zal worden aan de westzijde van Nijmegen centrum en van het centraal station.

Voorgesteld wordt om scenario 1 te volgen uit deze notitie. De ambitie is wel om zonder risico's en indien de markt en het gebied er klaar voor is zoveel mogelijk elementen van scenario twee te implementeren. Dit houdt in dat er voor wat betreft het eigendom van het vastgoed (de parkeergarages) alsmede de exploitatie en het beheer er 2 opties in beeld zijn:

- a. Gemeente Nijmegen neemt vastgoed na realisatie in eigendom alsmede de exploitatie en het beheer;
- b. VVE wordt eigenaar en OBW exploiteert en beheert de eerste 5-6 jaren waarna exploitatie aan gemeente of marktpartij wordt overgedragen;

1 Context

1.1 Aanleiding

Het Waalfront is een grootstedelijke ontwikkeling die voornamelijk bestaat uit woningen. De afgelopen jaren zijn al diverse woonblokken opgeleverd. Het gebied is onderverdeeld in zes deelgebieden, waarvan het Waalkwartier er één is. Binnen het Waalkwartier worden 6 wooncomplexen gerealiseerd (deelplannen West en Oost). Deelplan De Honig valt binnen het Waalkwartier en betreft de herontwikkeling van de oude Honig-fabriek tot een evenementenlocatie¹.

Afbeelding 1.1 Waalfront Nijmegen met deelgebieden



1.2 Wat gaan we doen?

Om de kwaliteit van het gebied, zowel het vastgoed als de openbare ruimte te borgen en de bereikbaarheid van het gebied te optimaliseren, heeft de gemeente inzicht nodig in actuele én tijdsbestendige mobiliteitsconcepten die toegepast kunnen worden binnen het Waalkwartier. Dit inzicht is opgenomen in dit mobiliteitsontwerp, waarmee de mobiliteit én het parkeren de komende jaren wordt vormgegeven en ingericht². Het ontwerp wordt toegespitst op het Waalkwartier en kent een planhorizon tot 2030.

1.3 Verantwoording

Deze rapportage is geleverd in opdracht van het Ontwikkelingsbedrijf Waalfront. De ambitie en aandachtspunten zoals meegegeven middels de opdrachtformulering zijn de volgende:

‘Onze ambitie is het, om een toekomstgericht en afgestemde mobiliteitsontwerp voor het Waalkwartier, inclusief haven en dijkkwartier oost op tafel te leggen. Meer aandacht voor moderne vormen van autogebruik, meer elektrisch, meer delen, en eventueel zelfs bezoeker parkeren en eigenaar parkeren onder 1 dak. Dit alles afgestemd op het programma, de doelgroepen in het Waalfront. Goede fiets- en voetgangersroutes en fietsparkeerplaatsen. Maar ook Openbaar vervoer (bus) en de nabijheid van parkeervoorziening De Oude Stad en het Centraal Station van Nijmegen niet vergeten.’

Aandachtspunten in het mobiliteitsontwerp zijn:

1. Flexibel inzetten van de parkeergarages voor bewoners en bezoekers
2. CAR sharing en e-mobiliteit, mobiliteit als een service waarbij niet alleen auto in beeld is, maar ook (bak)fiets, scooter etc.
3. Routing en faciliteren inzet van fietsen, voetgangersverbindingen, OV, etc.
4. Tijdelijke parkeerterreinen en/of tijdelijke garages (parkeeroplossingen als overgang naar definitieve situatie)
5. Gereguleerd parkeren in omgeving invoeren ja/nee
6. Trends/onderzoek naar autobezit sociale woningbouw

¹ Waalfront_VO boek A3_KCAP_180928_singel pages_low res.pdf

² Gesprek Marc Moonen met gemeente Nijmegen d.d. 12/8/2019

7. In beeld brengen parkeerprobleem in relatie tot stedelijk programma en oplossingen
8. Parkeren in de omgeving bekijken en onderzoeken welke rol dit kan hebben voor het gebied
9. Financiële consequenties in beeld brengen
10. Exploitatie van parkeervoorzieningen bezien

Dit tezamen moet resulteren in een ontwerp dat haalbaar en uitvoerbaar is.

Het ontwerp is tot stand gekomen in samenspraak met een begeleidingsteam, bestaande uit:

Ontwikkelingsbedrijf Waalfront (OBW): de heer C. van Essen en de heer W. van Hees

Gemeente Nijmegen: de heer M. Schouten, mevrouw E. Stam en de heer T. Kuster

KCAP: de heer P. Theuws en de heer H. Zeisberg

BPD: de heer P. van der Klooster

Bij het opstellen van het ontwerp is gebruik gemaakt van diverse interviews, rapportages en onderzoeken. Noemenswaardig zijn in ieder geval:

- Voorlopig Stedenbouwkundig Ontwerp Waalkwartier, KCAP, september 2018
- Voorlopig Ontwerp Inrichtingsplan Waalkwartier (concept), KCAP, 28 juni 2019
- Mobiliteitsvisie Nijmegen, gemeente Nijmegen, juni 2019
- Studie Honig Nijmegen, Wenink / Holtkamp Architecten, juni 2019
- Gebiedsvisie Nyma, gemeente Nijmegen, juli 2017
- Parkeerbalans Koningsdaal, Boot, 31 oktober 2018

De interviews zijn gevoerd vanuit 3 invalshoeken:

- Beleid; gemeente Nijmegen
- Ruimtelijke kwaliteit; KCAP en OBW
- Vastgoedontwikkeling; BPD en OBW

1.4 Leeswijzer

In dit rapport geven we inzicht in de structuur van het mobiliteitsontwerp. Eerst geven we in hoofdstuk 2 inzicht in de landelijke ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Begrippen als Smart Mobility en Mobility-as-a-Service (MaaS) komen hierbij aan bod. Vervolgens geven we het huidige gemeentelijke beleid op het gebied van mobiliteit en parkeren weer (hoofdstuk 3). Daarna zoomen we in op het ontwikkelgebied en geven we aan de hand van de parkeerbalans de mogelijkheden weer om de mobiliteit en het parkeren in de toekomstige situatie in goede banen te leiden (hoofdstuk 4). In dit hoofdstuk geven we inzicht in de wijze waarop we de zogenaamde Mobiliteitsbundel aan toekomstige belanghebbenden in het gebied kunnen gaan aanbieden. De Mobiliteitsregisseur haalt de vraag naar mobiliteit actief op bij de verschillende doelgroepen en stemt hier het aanbod op af. De toekomstbestendigheid van de mobiliteitsconcepten is hierbij van belang. Oplossingen moeten vandaag, morgen én overmorgen toepasbaar zijn en de mobiliteitsbehoefte op dat moment faciliteren. Tot slot geven we de belangrijkste punten van het rapport gecomprimeerd weer en kijken we vooruit naar de volgende stap in het proces.

2 Ontwikkelingen op gebied van mobiliteit

2.1 Inleiding

Om een stad of een gebied optimaal te laten functioneren, is het essentieel om de juiste invulling te geven aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit. En juist het in samenhang oppakken van deze thema's zorgt voor een meerwaarde. Mobiliteit zorgt in dit kader voor de verbinding van ruimtelijke ontwikkelingen en bestemmingen.

Vanuit drie perspectieven kijken we naar mobiliteitsconcepten en de wijze waarop we deze kunnen toepassen voor het Waalkwartier.

1. Parkeervraag in relatie tot parkeercapaciteit: De parkeervraag die door het te realiseren bouwprogramma wordt gegenereerd, wordt bepaald op basis van gemeentelijke parkeernormen. Deze zijn gebaseerd op de landelijke CROW-norm. Voor meerdere ontwikkellocaties geldt dat deze normen het afgelopen jaar ter discussie staan. Vanuit zowel de gemeente als de (gebieds)ontwikkelaar is behoefte aan een set praktische parkeernormen, die de effectieve parkeervraag weergeven. Een onderdeel van deze trend is dat de parkeervraag wordt beperkt door alternatieve mobiliteit in te zetten. Veelal hebben we het in dat geval over de inzet van deelauto's. Gemiddeld genomen gaan we er landelijk vanuit dat de inzet van één deelauto vier reguliere auto's vervangt. En dat derhalve de parkeervraag wordt beperkt met drie parkeerplaatsen (normatief). In hoofdstuk 4 komen we hier verder op terug.
2. De bereikbaarheid van een gebied is van belang om de leefbaarheid en het economisch functioneren van dit gebied te garanderen, nu en in de toekomst. Deze bereikbaarheid wordt bepaald door de wijze waarop verschillende doelgroepen zich van, naar en in het gebied verplaatsen. Het parkeren zien we hierbij als sluitpost van de mobiliteit en bepaalt hierbij grotendeels de wijze waarop mensen per auto in het gebied aanwezig zijn. Tevens gaat het om de omvang van het gebruik, bepalend voor de verkeersafwikkeling in het gebied. Mobiliteitsconcepten zorgen voor een lager autobezit én autogebruik en dragen op deze wijze bij aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid.
3. Als we vormen van mobiliteit toepassen – behalve lopen en fietsen – dan liefst zo duurzaam mogelijk. Hoe minder emissie, hoe positiever dit is voor de leefbaarheid. De hieronder genoemde vormen van mobiliteit zijn milieuvriendelijk, doordat ze leiden tot weinig of geen emissie.

Hieronder beschrijven we een aantal actuele initiatieven en concrete projecten, allen relevant bij de verdere ontwikkeling van het Waalkwartier.

2.2 Huub/ Hely

PON en NS gaan onder de naam Hely samenwerken om duurzaam vervoer – zoals elektrische deelauto's, scooters en bakfietsen – sneller en op meer locaties beschikbaar te maken met behulp van één app.

Deelvervoer is vaak een goede combinatie met de trein en voorziet in een groeiende behoefte in drukker wordende steden, met steeds minder ruimte om te parkeren. Met Hely willen de bedrijven de mobiliteit in steden op een duurzame manier bevorderen en reizigers meer keuze geven.

Ondanks de vele aanbieders van elektrische deelauto's, deelfietsen en andere vormen van duurzaam deelvervoer, is het gebruik ervan nog relatief laag, vinden de deelnemende partijen. Hely wil dat gebruik gemakkelijker maken door een breed aanbod van vervoermiddelen van verschillende mobiliteitsaanbieders aan te bieden met maar één abonnement. Met de Hely-app kunnen gebruikers vervoer boeken, gebruiken en betalen.

Hely richt zich in eerste instantie op specifieke groepen gebruikers, zoals de bewoners van een wijk of de medewerkers van een bedrijf. Hely heeft plannen om de komende jaren 30 tot 40 nieuwe hubs te openen in de grote steden.

Naast Hely heeft PON ook binnen haar eigen gelederen een andere startup die vergelijkbare diensten levert, nl. Huub. De visie achter Huub is het inrichten van parkeerhubs die passen bij de behoefte.

Nieuwe stadswijk of binnenstad

Een nieuwe wijk aan de rand van de stad is een goede oplossing om de groeiende vraag naar woningen in een gemeente vorm te geven. Tegelijkertijd wil je de nieuwe bewoners wel het idee geven dat ze ook bij de stad horen. Ze moeten makkelijk bij de voorzieningen in het centrum kunnen komen zonder direct de auto te hoeven pakken. Een mobiliteitshub biedt dan veel mogelijkheden. Daarnaast kan het helpen bij het reduceren van het aantal benodigde parkeerplekken in de wijk. Deze ruimte wordt dan anders ingericht, bijvoorbeeld met groen of een speelplaats. De leefbaarheid wordt zo aanzienlijk vergroot. Ook in de drukke binnenstad kan er heel goed een mobiliteitshub worden gerealiseerd bijvoorbeeld op een bestaande parkeerplaats of in de parkeergarage van een appartementencomplex.

Door (elektrische) auto's en fietsen te delen dragen bewoners bij aan een schoner milieu, een lagere parkeerdruk en een efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte. En dat in een oplossing waar je het comfort hebt van reizen met de nieuwste modellen auto's en fietsen. Onderhoud, schoonmaken en pechhulp? Ook daarbij word je volledig door ons ontzorgd.

2.3 Open deelautosystemen van We Drive Solar en Amber Mobility

Twee providers van deelauto's die momenteel flink aan de weg timmeren zijn We Drive Solar en Amber Mobility. De eerste richt zich vooral op bewoners, de tweede op werknemers.

We Drive Solar (WDS)

Dit Utrechtse bedrijf, onder leiding van Lomboxnet, maakt elektrisch rijden op zonne-energie mogelijk. WDS maakt gebruik van de eerste zongestuurde laadpaal ter wereld, die zowel kan laden als ontladen. De laadinfra wordt geleverd door Smart Solar Charging. Alle auto's die WDS aanbiedt, worden elektrisch aangedreven en ontvangen hun energie via het grid van Lomboxnet. WDS zorgt ervoor dat de klant volledig wordt ontzorgd. Het gaat dan om de realisatie en het beheer van deelauto's, elektrische deelfietsen (e-bikes) en laadinfra. Dit inclusief klantensupport, schadeafhandeling, autoschoonmaak, laadadministratie en onderhoud. Ontzorging betekent ook dat het gebruik van deelmobiliteit actief wordt gemonitord, en het aanbod direct aanpassen als er meer of minder auto's en/of fietsen dan wel een ander type auto gewenst is.



Amber Mobility (Amber)

Amber is een mobiliteitsaanbieder uit Eindhoven die de beschikbaarheid van een elektrische deelauto of -fiets garandeert. Op deze manier kan mobiliteit flexibel en duurzaam worden ingericht. De gebruiker kan een auto reserveren wanneer hij deze nodig heeft. Amber zorgt ervoor dat voldoende auto's op de gewenste locatie (Hub) klaarstaan. Hierbij wordt een pay-per-use model toegepast, waarbij de gebruiker alleen betaalt voor het daadwerkelijke gebruik. Dit op basis van een tarief voor het rijden en een tarief voor het parkeren buiten een Amber Hub. Een auto kan via de Amber app worden gereserveerd.



2.4 Gesloten deelautosystemen van Athlon en Fleet Facilities

Athlon

Athlon heeft het concept car2use geïntroduceerd. Deze zijn o.a. actief in Nijmegen en ook bij de naastgelegen ontwikkeling. Het principe is niet gebruikte leaseauto's inzetten in deelsystemen met een Athlon App. Het idee is in company ontstaan (dus voor medewerkers van één bedrijf) en wordt nu ook aangeboden voor bewoners/ gebruikers van één locatie. Het is geen free floating systeem, dus de auto dient teruggebracht te worden op de plaats waar hij opgehaald is. Het voordeel is sociale controle op het gebruik en de kwaliteit van de auto.

Fleet Facilities

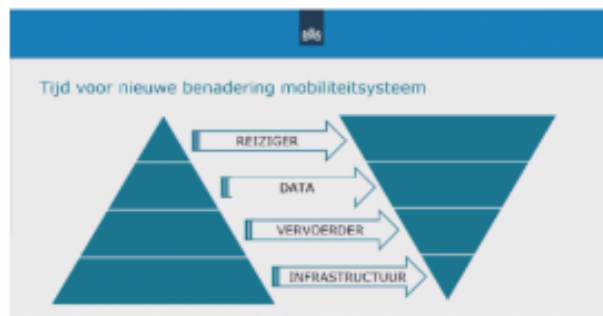
Fleet Facilities maakt het mogelijk om elektrische auto's in een besloten groep - van medebewoners in appartementencomplexen tot collega's op kantoor - met elkaar te delen. Naast deelauto's investeert en exploiteert het bedrijf ook laadinfrastructuur voor locaties. Zij zetten de palen neer en werken in het autodelen alleen met elektrische auto's. Het bedrijf maakt gebruik van een app waarin laden en delen bij elkaar komt en eenvoudig de auto geboekt kan worden. De kosten voor het gebruik worden automatisch verrekend op basis van een abonnement. Indien er een tekort is, schaaft het bedrijf kosteloos op met meer auto's.

2.5 MaaS pilots

In 2017 is het ministerie van I&M gestart met de voorbereiding van een zevental pilots op het gebied van MaaS. Eind 2019 is de aanbestedingsfase afgerond en worden deze pilots gestart. Het resultaat van de aanbesteding is een integraal platform, waarop de dienstverleners die onderdeel uitmaken van de pilots aansluiten. Daarnaast is het een voorwaarde dat het mogelijk moet zijn toekomstige pilots dan wel dienstverleners aan dit platform te koppelen. Het ministerie vervult hierbij de rol van katalysator en opdrachtgever. De marktpartij die uiteindelijk opdracht krijgt om dit platform te realiseren, opereert één-op-één met de verschillende dienstverleners. Hierbij speelt de rijksoverheid géén rol. De pilots zijn verdeeld over een aantal regio's.

Het doel van platform – of api – is dat een reiziger meerdere modaliteiten kan plannen, boeken én betalen. Dit kan zowel vanaf het vertrekpunt als onderweg.

Deze zeven pilots worden ingezet om als vervoerders, MaaS-aanbieders en overheden gezamenlijk ervaring op te doen en om te verkennen welke business-modellen zinvol en financieel gezond zijn.



2.6 Strijp-S Eindhoven

In 2013 is het mobiliteitsbedrijf Mobility-S opgericht. Dit bedrijf heeft ten doel om de mobiliteit en het parkeren binnen het ontwikkelgebied Strijp-S te Eindhoven te sturen. Door de ontwikkelaars die in het gebied actief zijn – inclusief de gemeente Eindhoven als deelnemer aan de PPS-constructie – is een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) gesloten waarin het parkeren is geregeld. Eén van de speerpunten van de SOK is dat niet de geldende gemeentelijke parkeernormen worden toegepast, maar kengetallen die uit de monitoring van de exploitatie worden afgeleid. In de praktijk zien we sinds 2014 een gemiddelde bezetting die overdag op weekdays schommelt rond de 65%. Derhalve wordt in de praktijk sinds 2016 een reductie van 20% van de parkeereis bij nieuwe ontwikkelingen gehanteerd. Overall levert dit ten aanzien van de in de eindfase aanwezige parkeervraag een reductie op van afgerond 1.000 parkeerplaatsen. Daarnaast heeft deze reductie ook in de exploitatiefase voordelen, doordat de aanwezige capaciteit optimaal wordt benut tegen lagere kosten.

In de Concessieovereenkomst is aansluitend geregeld dat jaarlijks een vast bedrag vanuit de exploitatie beschikbaar wordt gesteld aan de financiering van initiatieven op het gebied van alternatieve mobiliteit. In dit kader zijn hier projecten op het gebied van deelauto's, deelfietsen (2 brands), laadinfra (regulier, Charging Lounge, Fastcharger), camerasystemen en verwijssystemen (voor automobilisten en voetgangers) opgeleverd. Bovendien is het parkeerplatform Parkres geïnstalleerd, waardoor het mogelijk is een parkeerplaats te reserveren en de beschikbare parkeerlocaties met achteraf betaald parkeren (3 terreinen, 2 garages) als één parkeervoorziening te exploiteren.

2.7 Parkeernormen i.r.t. mobiliteit

Sinds tientallen jaren worden gemeentelijke parkeernormen in de regel gebaseerd op de parkeerkencijfers die door het CROW worden gepubliceerd. Deze parkeerkencijfers geven de parkeervraag per functie weer, met een specificatie naar de mate van verstedelijking en de ligging ten opzichte van het centrum. Tevens levert het CROW-aanwezigheidspercentages, die de effectieve parkeervraag op bepaalde momenten van de dag en van de week weergeven.

Parkeernormen en aanwezigheidspercentages worden door gemeentes toegepast om de parkeervraag bij (voornamelijk) ruimtelijke ontwikkelingen te bepalen. Vervolgens wordt de parkeereis – zijnde de parkeercapaciteit die voor de ontwikkeling of het gebied vereist is – bepaald.

De afgelopen jaren staat het gebruik van parkeernormen ter discussie. Veel gemeentes hebben te maken met inbreidingsprojecten en functiewijzigingen binnen bestaand vastgoed. Om deze vastgoedontwikkelingen (financieel én ruimtelijk) haalbaar te maken, is het belangrijk om meer maatwerk ten aanzien van het bepalen van de effectieve parkeervraag te hanteren.

De inzet van deelauto's is één van de methodes om de parkeervraag en derhalve ook de vereiste parkeercapaciteit te beperken. Veel gemeentes passen deze methode reeds toe, waarbij de inzet van één deelauto 4 reguliere auto's vervangt (en dus in de praktijk 3 parkeerplaatsen oplevert). Tevens is het functionele programma van de ontwikkeling leading bij het inschatten van de mate waarin deelmobiliteit kan worden toegepast en de reductie in parkeervraag die dit oplevert. Veelal gaat het in eerste instantie om het afvangen van de tweede auto.

2.8 Resumé mobiliteit

Om een goed bereikbaar gebied te maken zijn er verschillende invalshoeken:

- Slim omgaan met parkeernormen
- Actief kiezen voor duurzame alternatieven (fiets, OV)
- Kijken hoe van bezit naar gebruik gestimuleerd kan worden (delen)
- Kijken wat er aanwezig is en wat in de omgeving leeft (inzicht via platform: Maas; gebruiken wat er al is).
- Organiseren mee laten wegen: als er veel mankracht en coördinatie voor nodig is om alternatieven voor de auto aan de man te brengen maakt dit een concept potentieel kwetsbaar voor de langere termijn
- Experimenteren moet kunnen: we weten nog niet hoe de toekomst eruit ziet, maar kunnen wel in de ontwikkelfase (en zo mogelijk exploitatiefase) evalueren en bijsturen

3 Beleid gemeente Nijmegen

3.1 Inleiding

Recent is door de gemeente Nijmegen het Ambitiedocument Mobiliteit opgesteld. Dit document – voluit genaamd ‘Nijmegen Goed op Weg, Ambitiedocument Mobiliteit 2019 – 2030’ – is in september 2019 vastgesteld door de gemeenteraad

In het najaar van 2019 is gestart met het opstellen van de nieuwe Parkeervisie. Deze is in concept gereed en ter besluitvorming aan College en Raad voorgelegd. Het streven is om in de loop van het voorjaar van 2020 te beschikken over het nieuwe parkeerbeleid.

3.2 Thema's Ambitiedocument

In het Ambitiedocument zijn de ambities op het gebied van mobiliteit van de gemeente voor de komende 12 jaar vastgelegd. Het dient tevens als bouwsteen voor de Omgevingsvisie. Het document is opgebouwd rond de vier grote opgaven van Nijmegen, zoals deze verwoord zijn in het coalitieakkoord. Het gaat om:

1. Aantrekkelijke stad
2. Duurzame stad
3. Economisch veerkrachtige stad
4. Sociale en gezonde stad

Hieronder deze vier opgaves beknopt weergegeven.

Ad 1. Aantrekkelijke stad

Mobiliteit zorgt ervoor dat we ons kunnen verplaatsen, maar legt tevens een beslag op de ruimte. Om te kunnen faciliteren in de groei van de stad wordt ingezet op de meest duurzame en ruimte-efficiënte vervoersmiddelen zoals lopen, fiets en OV.

Vanuit mobiliteit vindt nieuwe woningbouw of herontwikkeling plaats rondom knooppunten die voorzieningen van hoogwaardig vervoer verbinden.

Het promoten van deelmobiliteit maakt hier onderdeel van uit, aangezien deze vorm van mobiliteit minder openbare ruimte kost en extra keuzemogelijkheden aan reizigers biedt. Het openbaar vervoer dient hoogwaardig te zijn, met een hoge frequentie, goede verbindingen en betrouwbare reistijden. Om de stad leefbaar te houden, wordt ervoor gekozen géén verdere groei van automobiliteit te faciliteren en de bestaande automobiliteit te verduurzamen. Wel worden keuzes gemaakt waar autoverkeer wordt gefaciliteerd binnen de stad.

Autobereikbaarheid kan niet zonder parkeren. Wel probeert de gemeente auto's zoveel mogelijk uit het zicht te laten parkeren. Dit gebeurt aan de rand van de stad, in bestaande garages en transferia. Onderzocht wordt om bestaande garages in het centrum te gebruiken voor bewoners parkeren.

Om duurzaam vervoer te stimuleren en parkeeroverlast in wijken tegen te gaan, wordt gestreefd naar maatwerk in de parkeernormering voor ontwikkellocaties. Dit in combinatie met het inzetten van alternatief vervoer.

Ad 2. Duurzame stad

Daar waar gemotoriseerd verkeer vereist is, stimuleert de gemeente elektrisch rijden. Hierdoor wordt de emissie van CO₂ teruggedrongen. Liever nog wordt ingezet op wandelen en fietsen. Emissieloos rijden dient zowel faciliterend als regulerend tot stand te komen. De ambitie binnen de stad is dat het regionale busvervoer in 2025 volledig emissievrij is.

In de periode 2019 – 2021 worden tien e-Hubs in Nijmegen gerealiseerd. Het gaat hier om knooppunten waar mensen van modaliteit kunnen wisselen. Alle vervoerswijzen zijn elektrisch voortgedreven. Eén van deze e-Hubs is voorzien ten westen van het Waalfront (locatie TPN West).

Om reizigers via één app gebruik te laten maken van beschikbare modaliteiten, wordt de mobiliteit als Mobility-as-a-Service (MaaS) ingericht. MaaS wordt ingezet in het dagelijkse woon-werkverkeer en vervult daarnaast een maatschappelijke en sociale functie.



De vier randvoorwaarden voor het slagen van MaaS zijn:

- Het bepalen van de vraag, in een dialoog met zoveel mogelijk belanghebbenden;
- Het aansluiten bij de gevoelde urgentie;
- Het creëren van een aanbod met voldoende kwaliteit, beschikbaarheid en betaalbaarheid;
- Het aansluiten bij de bestaande energiebronnen.

Om de stap naar een emissie loze binnenstad via een transitie naar elektrisch rijden mogelijk te maken, dienen faciliteiten voor deze auto's aanwezig te zijn. Het gaat om laadinfra, die deel uitmaakt van een lokaal en regionaal dekkend netwerk. Hierbij zal er een goede mix in laadsnelheid aanwezig dienen te zijn. Om de emissie loze binnenstad kracht bij te zetten, doet de gemeente onderzoek naar de mogelijkheden om een milieuzone in te richten.

Ad 3. Economisch veerkrachtige stad

Hieronder verstaat de gemeente een stad waar voldoende werkgelegenheid is en een goed ondernemers- en vestigingsklimaat heerst. De bereikbaarheid van bedrijven voor werknemers, werkgevers en leveranciers is hierbij van belang. Ongeacht dat er nu geen knelpunten in de autobereikbaarheid aanwezig zijn en de stad goed scoort op bereikbaarheid, wordt het wel steeds drukker. Dit kan als ongewenst effect hebben dat de doorstroming (vooral op piekmomenten) in het gedrang komt. Om de bereikbaarheid en doorstroming op peil te houden, dienen werkgevers en werknemers gestimuleerd te worden buiten de spits te reizen of over te stappen op een andere modaliteit. Belangrijk hierbij is dat het gaat om een gedragsverandering.

Om duurzaam vervoer te stimuleren, wordt ingezet op het versterken van knooppunten (Hubs) door:

- Vestiging van logistieke functies aan de rand van de stad;
- Mogelijke nieuwe knooppunten te inventariseren;
- HOV in te zetten tussen knooppunten;
- De overstap tussen modaliteiten te optimaliseren;
- Verschillende modaliteiten aan te bieden;
- Aanvullende faciliteiten (pakket-ophaal, flexwerkplekken) aan te bieden bij knooppunten.

Ad 4. Sociale en gezonde stad

Het streven is dat iedereen toegang heeft tot een geschikt vervoersmiddel. Per wijk en per doelgroep kunnen deze vervoersmiddelen fluctueren. Om ervoor te zorgen dat het vervoerssysteem aansluit bij de wensen van bewoners wordt gebruik gemaakt van een wijkgerichte aanpak. Voorbeelden hiervan bestaan uit het verbeteren of aanleggen van fiets- en wandelroutes, het aanbieden van deelmobiliteit, het vergroten van de toegankelijkheid van de openbare ruimte of het toepassen van nieuwe doelgroepgerichte concepten, zoals een buurtbus. Elektrische fietsen kunnen helpen bij het mobiel houden van ouderen, maar leveren ook risico's op.

3.3 Bereikbaarheid

In de jaren 2011 t/m 2018 is fors geïnvesteerd in grote infrastructurele projecten voor alle vervoerswijzen. Voor de komende periode geldt dat deze infrastructuur beter benut dient te worden. We zien reeds dat door de openstelling van De Oversteek een grote vermindering (53%) van verkeersdruk op de Weurtseweg wordt gesignaleerd. Tevens zien we dat nog steeds 30% van alle korte verplaatsingen (tot 7,5 kilometer) per auto wordt afgelegd. Voor middellange en lange afstanden geldt relatief een autogebruik van respectievelijk 65 en 70%.

Nijmegen is een compacte stad, waar diverse verkeer aantrekkende voorzieningen midden in het stedelijke patroon liggen. Aangezien de verwachting is dat het aantal inwoners met 10 – 15% zal stijgen tot 2035 en in de periode tot 2022 het aantal banen met 15.000 groeit, zal dit een effect op de bereikbaarheid van de stad hebben. De verwachting is dat het aantal verplaatsingen fors zal stijgen, wat als gevolg heeft dat de bestaande infrastructuur onder druk komt te staan. Om hier op gepaste wijze mee om te gaan, zal een pakket aan oplossingen ingezet worden.

3.4 Ontwikkelingen en confrontatie

Bij het bepalen van oplossingsrichtingen om de druk op de bereikbaarheid te verlichten, dient een aantal ontwikkelingen meegenomen te worden in de afweging. Deze ontwikkelingen passen goed bij de landelijke trends. Hierdoor wordt de acceptatie en haalbaarheid van initiatieven groter, doordat de landelijke aandacht, communicatie en bewustwording aansluiten bij het lokale ambitieniveau. Lokaal vergt dit de aandacht door in de projecten (zoals Waalkwartier) experimenten te doen en ervaringen te delen.

Een aantal concrete zaken die in het beleid van Nijmegen onderschreven worden:

- Delen van mobiliteit. Minder bezit van (voornamelijk) auto's naar gebruik ervan;
- Vergrijzing. Mensen worden ouder en blijven langer zelfstandig leven;
- Groeiend bewustzijn. Het belang van een duurzame stad wordt algemeen aanvaard;
- Moderne overheid. Waarbij de overheid de samenleving uitnodigt om zelf een bijdrage te leveren aan een bereikbare, aantrekkelijke en gezonde stad;
- Technologische ontwikkelingen. Data en informatie komen steeds meer beschikbaar, interconnectiviteit wordt een belangrijk thema.

3.5 Parkeren Actueel in Nijmegen

In Nijmegen werken we met vigerend parkeerbeleid, dat is vastgelegd in de parkeernota "Kiezen en Delen" uit juni 2012. Deze nota wordt op dit moment herzien. De nieuwe nota verwacht de gemeente in het najaar van 2020 vast te stellen. Naast vigerend beleid kent de gemeente ook beleidsregels voor de parkeernormen. Deze zijn in februari 2019 nog herzien. Maar bij een nieuwe parkeernota is het ook gebruikelijk om de parkeernormen tegen het licht te houden. Medio 2020 verwachten de gemeente dan ook nieuwe parkeernormen te hebben vastgesteld

Het eigendom, exploitatie en ook beheer van de verschillende garages is in handen van de gemeente zelf.

4 Visie op Waalkwartier

4.1 Inleiding

In hoofdstuk 3 is verwoord hoe de gemeente nu en in de toekomst aankijkt tegen mobiliteit en bereikbaarheid. In onderstaand hoofdstuk geven we onze visie op de mobiliteit binnen het Waalkwartier weer, voortbordurend op deze gemeentelijke ambitie.

We kijken hierbij naar het formele plangebied, maar daaromheen ligt het invloedsgebied waar mobiliteitsaspecten in het plangebied invloed op hebben. Rekening houdend met geaccepteerde loopafstanden tussen parkeerplaats en bestemming hebben we een onderzoeksgebied gedefinieerd. De casus voor het mobiliteitsontwerp richt zich concreet op het plangebied. We starten met de uitgangspunten die we hanteren, vervolgens beschrijven we de vraag vanuit de ontwikkeling, de manier waarop aanbod georganiseerd kan worden in verschillende scenario's en tot slot hoe met alternatieven voor de auto de ontwikkeling uitstekend bereikbaar kan worden gemaakt.



4.2 Uitgangspunten parkeren en mobiliteit

Binnen Waalkwartier zijn ten aanzien van de te realiseren mobiliteitsoplossingen de volgende uitgangspunten³ geformuleerd:

Flexibel

De te realiseren capaciteit wordt gebaseerd op het voorliggende programma en de parkeervraag die dit met zich meebrengt. Het dient mogelijk te zijn deze capaciteit in de (nabije) toekomst eenvoudig – tijdens de ontwikkeling – bij te sturen door deze te vergroten dan wel te verkleinen. Aangezien het parkeren vooralsnog voornamelijk ondergronds wordt ingevuld (zie hieronder), dient hier in de ontwerpfase reeds nadrukkelijk rekening mee gehouden te worden. De ijzeren voorraad van parkeren is dan ook een belangrijke term. Het minimaal aantal parkeerplaatsen dat er gerealiseerd moet worden en de overloop in de omgeving maken de totale capaciteit. In de bouw zou het wenselijk zijn om een garage te kunnen vergroten gedurende de ontwikkeling.

Toekomstbestendig

Het huidige programma bestaat voornamelijk uit wooneenheden, horeca en kantoren. Eventuele wijzigingen in het bovengrondse vastgoed moet gefaciliteerd kunnen worden door het (ondergrondse) parkeren. Evenals een andere invulling van een deel van het te realiseren parkeerareaal moet mogelijk zijn. Dit uitgangspunt wordt in relatie tot het hierboven genoemde uitgangspunt onderzocht en toegepast.

Slimme verhouding ondergronds / bovengronds

In de basis wordt volgens stedenbouwkundig plan KCAP alle parkeren ondergronds aangelegd. De uitzondering hierop betreft een beperkt aantal parkeerplaatsen op maaiveld aan de Kade, Laan van Oost-Indië en eventueel een bovengronds parkeerdek op de hoek van De Honig. Gestreefd wordt om de parkeerplot bij het Honigcomplex niet te hoeven realiseren en daarmee ruimte te geven aan een (alternatief) hoogwaardig programma. Maaiveld parkeren wordt ingericht als voorziening voor kortstondig bezoek in combinatie met laden & lossen. Dit komt voort uit de wens om capaciteit slim te benutten: enerzijds wordt levendigheid in het gebied toegevoegd en anderzijds wordt als het ware ruimte gereserveerd als parkeerlocatie. Wanneer deze ruimte als (groene) verblijfsruimte wordt ingericht, is het moeilijk deze in een latere fase een parkeerbestemming te geven.

Regulering

Gegeven de noodzaak om sturing op mobiliteit mogelijk te maken is toekomstige parkeerregulering van het Plangebied en het direct omliggende invloedsgebied een harde randvoorwaarde. Vooral voor het segment sociale woningbouw is het lastig om de parkeervraag te organiseren in dit kader. Door in de omgeving een parkeerregime in te voeren en de parkeerrechten primair voor de eigen bewoners beschikbaar te stellen moeten ook de bewoners van de sociale huurwoningen in het eigen gebied parkeren. In overleg met de corporatie wordt de beprijzing en het product voor deze doelgroep vastgesteld. Omdat alle bewoners in principe kunnen beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein (eigen keuze), geldt dat ze geen recht hebben op een bewoners- en bezoekersvergunning zoals de gemeente deze verstrekt.

Centrumgebied

De gemeente heeft recent het Dijkkwartier en het Waalkwartier aangewezen als “centrum” (collegevoorstel 9 juli 2019). Hierdoor worden andere parkeernormen⁴ van kracht en is het mogelijk om af te wijken van de parkeernormen door mobiliteitsconcepten in te zetten. In de nieuwe parkeernota die nu als concept voorligt is de mogelijkheid beschreven om maximaal 20% van de uitkomst uit de parkeerbalans af te wijken door inzet van mobiliteitsconcepten, of Maas of beiden samen. Indien er meer dan 20% afwijking wordt behaald is dit in beperkte mate toelaatbaar mits dit goed onderbouwd wordt. Dit kan omdat voor het gebied Waalkwartier de gemeente de bereikbaarheidsoplossing in de vorm van Pilots wil onderzoeken en daaruit leert wat de mogelijkheden zijn voor oplossingen op andere plekken in de stad. Tevens wordt de buslijn omgelegd en wordt Waalkwartier onderdeel van de e-mobility ambities (waaronder deelauto's).

Capaciteitsberekening

De voorliggende methodiek van het berekenen van parkeercapaciteit van het Waalkwartier⁵ staat niet ter discussie en wordt als gegeven aangenomen (parkeerbalans o.b.v. gemeentelijke normen met dubbelgebruik en maatgevend moment werkdag avond). De gemeente beseft wel dat op totaalniveau (Waalfront) ‘winst’ te behalen is door de parkeervraag verder te verfijnen naar exact programma en niet op projectniveau maar integraal te bekijken⁶.

³ Gesprek gemeente d.d. 12/8/2019 / gesprek KCAP d.d. 17/7/2019 / gesprek projectgroep Waalfront d.d. 9/7/2019

⁴ Parkeernorm Nijmegen

⁵ Waalfront_VO boek A3_KCAP_180928_singel pages_low res.pdf

⁶ Gesprek gemeente – Marc Moonen d.d. 12-8

Beperkte planhorizon

Binnen nu en 5 jaar is het ontwerp van het hele deelgebied naar verwachting gerealiseerd. De doorkijk op het gebied van mobiliteit en parkeren dient uit te gaan van een eindsituatie in 2024. Een fasering in de realisatie van parkeren is wel mogelijk en wordt gekoppeld aan het bouwprogramma van het overige vastgoed. In dit kader – vanuit de exploitatie bezien – is het niet logisch om tijdelijke parkeergarages te realiseren.

Onafhankelijk en flexibel platform

De visie dient onafhankelijk te zijn van specifieke technische of softwareplatforms en niet gelieerd te zijn aan één bedrijf. Invullingen dienen te gebeuren via open en transparante platforms, open data en voor meerdere bedrijven toegankelijke business cases. Aangezien de mobiliteitsontwikkelingen snel gaan, is het van belang om flexibel in te kunnen spelen op nieuwe technieken of om nieuwe providers van diensten aan te laten sluiten.

Ontwikkelen en bewaken van een gezonde parkeer- en mobiliteitsbalans

Het uitgangspunt is dat er een gezonde balans in parkeercapaciteit en aangeboden mobiliteitsdiensten zal zijn. Geen geforceerde reductie op parkeernorm en opgedrongen mobiliteitsconcept. Deze balans dient niet alleen bij de ontwikkeling, maar ook bij de uitvoering bewaakt te worden.

Tijdigheid

De exacte mobiliteitsconcepten moeten bekend zijn als de complexen in de markt worden gezet. Op die manier weten bewoners waar ze aan toe zijn als ze een woning huren/kopen. Bij de oplevering van de woningen moet het mobiliteitsconcept functioneel werkend zijn. Zodat mensen meteen gebruik kunnen maken van de mogelijkheden.

PPS

De gemeente Nijmegen en BPD Gebiedsontwikkeling vormen samen (ieder voor 50%) het Ontwikkelingsbedrijf Waalfront. Financieel voor- of nadeel van het mobiliteitsconcept komt voor beider rekening ten gevolge van de residuele grondwaarde systematiek. Om de risico's zoveel mogelijk te kaderen bij het uitvoeren van een nieuw mobiliteitsconcept en op termijn waarde te genereren is het van belang een redelijke termijn van beschikbaarheid af te spreken. Bij de invulling van de mobiliteitsoplossing en het concept wordt daarom gestreefd naar een langdurige relatie (10 jaar actief). Daarmee is er een kleinere kans op een negatieve invloed op de residuele waarde.

4.3 Parkeren: de vraag

KCAP heeft reeds een berekening uitgevoerd die geleid heeft tot een parkeervraag. Deze startberekening is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormen (conform de typering als 'centrumgebied') en is afgezet tegen het voorliggende woningprogramma. De methodiek wordt als basis uitgangspunt in de verdere visie toegepast.

Als eerste stap maken we inzichtelijk hoe de parkeervraag fluctueert gedurende de dag en de week. Dit leidt tot de zogenaamde effectieve of praktische parkeervraag. Normaliter zien we in een woongebied de grootste effectieve parkeervraag in de avond- en nachtelijke uren en in het weekend. De effectieve vraag bepaalt uiteindelijk de omvang van de parkeercapaciteit die aanwezig dient te zijn.

We streven ernaar de parkeervraag te beperken door mobiliteitsconcepten in te zetten. Deels gaat het om het sturen van de perceptie, waarbij de boodschap wordt afgegeven dat het parkeren in het gebied schaars is. Tegelijkertijd wordt ingezet op alternatieve vormen van mobiliteit, zoals OV (bus), deelmobiliteit (auto, fiets, bakfiets en andere innovatieve concepten) en parkeren op afstand (voor niet bewoners!). Voor deze alternatieven geldt dat, om de slagingskans te vergroten, de aspecten prijs, kwaliteit, gemak en betrouwbaarheid positief uit dienen te vallen. In hoofdstuk 5 worden mobiliteitsconcepten gespecificeerd weergegeven.

In de parkeerbalans maken we inzichtelijk welke doelgroepen gebruik maken van het parkeeraanbod. Globaal gezien hebben we het dan over bewoners, bezoekers van bewoners, bezoekers van De Honig en medewerkers van De Honig. Bezoekers van bewoners parkeren in eerste instantie op maaiveld (straat), waardoor de ondergrondse parkeervoorzieningen in eerste instantie worden gedimensioneerd op de parkeerbehoefte van bewoners, waar bezoekers overigens ook gewoon gebruik van kunnen maken.

Parkeervraag

De basis-parkeerbalans ontstaat door het bouwprogramma – met functies en omvang – af te zetten tegen de gemeentelijke parkeernormen. Dit levert de zogenaamde normatieve parkeervraag op. Vervolgens worden aanwezigheidspercentages gebruikt om de effectieve parkeervraag op diverse momenten van de week te verkrijgen. Hieronder is deze basis-

parkeerbilans weergegeven. We houden rekening met lagere parkeernormen, omdat de totale oplossing zoals aangedragen in deze visie de pilotstatus heeft op basis van het huidige parkeerbeleid.

Parkeerbilans Methodiek

PARKEERBALANS AUTOPARKEREN WAAIKWARTIER				aanwezigheidspercentages										Parkeervraag effectief						
functie	programma	norm	per		parkeervraag normatief	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag incl event	koopavond nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
Wonen (sociale huur)	150 woningen																			
	bezoekers	0,60	woning	Tabel 1 huur app sociale huur	90	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%	45	45	81	90	54	72	63
Wonen (goedkoop, koop)	150 woningen	0,30																		
	bezoekers	0,30	woning	Tabel 1 huur app sociale huur	45	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%	5	9	36	0	27	36	32
Wonen (middensegment)	70 woningen	0,80	woning	Tabel 1 koop app. Goedkoop	56	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%	28	28	50	56	34	45	39
	bezoekers	0,30	woning	Tabel 1 koop app. Goedkoop	21	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%	2	4	17	0	13	17	15
	558 woningen	0,90	woning	Tabel 1 koop app. Gemiddeld	502	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%	251	251	452	502	301	402	352
	bezoekers	0,30	woning	Tabel 1 koop app. Gemiddeld	167	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%	17	33	134	0	100	134	117
Detailhandel	1.002 m² bvo																			
	bezoekers	0,60	100 m² bvo	Tabel 3 wijkcentrum	6	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%	2	4	1	0	6	0	6
Restaurant (Meesterproef, Stoom, FIF)	1.002 m² bvo	2,50																		
	bezoekers	2,50	100 m² bvo	Tabel 3 wijkcentrum	25	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	100%	8	15	3	0	25	0	25
	1.623 m² bvo																			
	bezoekers	1,60	100 m² bvo	Tabel 5 Restaurant	26	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%	1	6	23	0	10	26	10
Hotel (Meesterproef)	1.623 m² bvo	6,40																		
	bezoekers	6,40	100 m² bvo	Tabel 5 Restaurant	104	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%	5	26	93	0	42	104	42
	50 kamers																			
	bezoekers	0,15	kamer	Tabel 5 Hotel 4 sterren	8	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%	0	2	7	0	3	8	3
Kantoor (workspaces)	50 kamers	0,27																		
	bezoekers	0,27	kamer	Tabel 5 Hotel 4 sterren	14	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%	1	3	12	0	5	14	5
	3.759 m² bvo																			
	bezoekers	0,85	100 m² bvo	Tabel 2 Kantoor zonder baliefunctie	32	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%	32	32	2	0	0	0	0
Cultuur / expositie	3.759 m² bvo	0,05																		
	bezoekers	0,05	100 m² bvo	Tabel 2 Kantoor zonder baliefunctie	2	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%	2	2	0	0	0	0	0
	1.926 m² bvo																			
	bezoekers	0,02	100 m² bvo	Tabel 2 Museum	0	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%	0	0	0	0	0	0	0
	1.926 m² bvo	0,28																		
	bezoekers	0,28	100 m² bvo	Tabel 4 Museum	5	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%	0	1	5	0	2	5	2
TOTAAL					1.103									398	462	916	648	623	862	711

Opmerkingen bij bovenstaande tabel:

- De gehanteerde parkeernormen zijn afkomstig uit het document parkeernormen Nijmegen.
- Het woningprogramma komt overeen met de concept GREX 2020, versie 1 okt 2019.
Het programma van de Honig locatie correspondeert met de laatste stand van zaken van planontwikkeling ten tijde van opmaak van deze visie. Dit is conform de businesscase die voor de Honig is opgesteld;
- De parkeervraag die door events wordt gegenereerd, wordt niet binnen het gebied opgelost. De organisatie van het betreffende event is verantwoordelijk voor het faciliteren van zijn parkeervraag. Dit maakt onderdeel uit van de vergunning die door de gemeente wordt verstrekt.
- De werkelijke parkeervraag zal afwijken door enerzijds het programma en anderzijds de ambitie om alternatieve mobiliteit in te zetten.

We leiden uit bovenstaande tabel af dat de normatieve parkeervraag 1.103 parkeerplaatsen bedraagt op basis van het nu bekende programma. Het programma is een indicatie van wat de ambitie is. De effectieve parkeervraag telt 916 parkeerplaatsen. Dit betreft de parkeervraag die daadwerkelijk op het drukste moment van de week (weekdag, avond) aanwezig is.

Parkeerbilans: 3 scenario's (rekenvoorbeelden op basis van huidig programma om methodiek en besparing te duiden)

Aan de hand van drie scenario's maken we inzichtelijk hoe de parkeervraag, zoals boven berekend, kan worden gefaciliteerd binnen het ontwikkelgebied.

Scenario 0: Huidige situatie

Het 1^e scenario gaat uit van de normatieve parkeervraag, zoals boven weergegeven. Dit resulteert in een effectieve parkeervraag van 1.103 parkeerplaatsen. Conform onderstaande tabel wordt deze vraag gefaciliteerd binnen het gebied. De te realiseren capaciteit ondergronds bedraagt in dit scenario 731 parkeerplaatsen, bovengronds 150 binnen ontwikkeling Honig complex en op maaiveld 245 (100 langs de kade en 122 aan Laan van Oost-Indië op straat).

Benodigde parkeercapaciteit	1.103 pp
Ondergrondse parkeergarages	731 pp
Maaiveld: Laan van Oost-Indië	122 pp
Maaiveld: Kade	100 pp
Bovengronds: Honigcomplex	150 pp

Scenario 1: Centrumbenadering (collectief parkeren)

Dit scenario gaat er vanuit dat dubbelgebruik uitgangspunt is waardoor rekening wordt gehouden met aanwezigheidspercentages. Dubbelgebruik is mogelijk door het openbaar maken van alle plekken (besparing binnen beleid). Verder wordt rekening gehouden met een lager werkelijk eigen autogebruik bij de sociale huur- en goedkope koopwoningen. Tevens worden actief alternatieven voor de 2^e auto ingezet met hulp van een centraal aanspreekpunt (onder regie OBW). Per saldo kan dit een verwachte besparing opleveren van ca. 10% - 15%. Er kan dan worden volstaan met 122 plaatsen op maaiveld (Laan van Oost-Indië) en ca. 700 parkeerplaatsen ondergronds. De 100 parkeerplaatsen op de kade worden ingezet

als overdrukventiel. Wat betekent dat deze capaciteit vanuit benadering mobiliteitsontwerp niet benodigd zou moeten zijn en vervalt zodra dit aantoonbaar (middels periodieke parkeerdrukmetingen) het geval is

Benodigde parkeercapaciteit	916 pp
Additionele besparing door maatregelen	-10% tot -15%
Totale parkeerbehoefte	ca. 780-830 pp
Ondergrondse parkeergarages	ca. 700 pp
Maaiveld: Laan van Oost-Indië	122 pp
Maaiveld: Kade	0
Bovengronds: Honigcomplex	0

Puntsgewijs scenario 1:

- Dubbelgebruik voordeel gebruiken (openbare garages)
- Slim exploiteren van dubbelgebruik
- Inzet van deelconcept: (bijvoorbeeld 20 deelauto's leveren besparing van 60 pp is ca. 10% van additionele besparing in tabel)
- Inzet gebiedsbrede beheerorganisatie (aanspreekpunt onder regie van OBW, die communiceert en werkelijk gebruik monitored en daarmee laat zien hoeveel parkeren werkelijk nodig is.
- Beperkt aanvullend inzetten op deelfietsen, aansluiten op MaaS initiatieven en als proef met gebruikers aan de slag levert de resterende besparing op genoemd in de tabel.

Scenario 2: Auto overstijgend

Wanneer we een nog actiever mobiliteitsmanagement toepassen door gebruik te maken van een mobiliteitsregisseur in het gebied, de actieve mobiliteitsorganisatie die slim exploiteert en een breed gedragen en goed georganiseerde mobiliteitsbundel invoeren, kan een ambitieuzere besparing worden gerealiseerd op het totaal. Hierdoor gaan niet alleen kleine woningen, maar ook gedeeltelijk gebruikers beslissen om hun eerste auto in te leveren. Daarnaast zal ook de parkeervraag voor de 2^e auto verder beperkt worden. De werkwijze en de organisatie van de mobiliteitsbundel wordt in onderstaande paragrafen nader omschreven. Dit resulteert in een totale effectieve parkeervraag van ca. 750-800 parkeerplaatsen. In dit scenario resulteert 122 plaatsen als straatparkeren in de Laan van Oost-Indië en een ondergrondse parkeercapaciteit van ca. 650 parkeerplaatsen.

Benodigde parkeercapaciteit	825 pp
Additionele besparing door maatregelen	-10% tot - 15%
Totale parkeerbehoefte	ca. 700 – 750 pp
Ondergrondse parkeergarages	ca. 600 pp
Maaiveld: Laan van Oost-Indië	122 pp
Maaiveld: Kade	0
Bovengronds: Honigcomplex	0

Puntsgewijs scenario 2:

- Acties scenario 1 aangevuld met:
- Mobiliteitsregisseur
- Mobiliteitsbundels
- Inzet van nog meer deelconcepten
- Actief en breed inzetten op MaaS initiatieven en actief communiceren met gebruikers.

Effecten van lagere capaciteit

Zoals boven weergegeven en toegelicht, kunnen we aan de hand van twee scenario's de traditionele mobiliteitsvraag aanzienlijk beperken. Het effect hiervan is dat de vereiste parkeercapaciteit evenredig kan afnemen. Het gaat hier – in het gunstigste geval – om een beperking van een substantieel aantal parkeerplaatsen. Dit leidt tot de volgende positieve effecten voor het gebied:

- Materiaal: Minder parkeren betekent simpelweg minder beton, coating, schilderwerk en installaties.
- Energie: Minder parkeren levert een beperking van het energiegebruik (toegangscontrole, verlichting, ventilatie)
- Ruimte (fysiek): Minder parkeerplaatsen betekent meer ruimte voor overige functies en/of openbaar gebied. Hier dient de parkeerbalans dan op geactualiseerd te worden, deze ruimte kan ingezet worden o.a. voor fietsenstallingen en ruimte voor andere deelmobiliteit.

- Ruimte (gebruik): Minder auto's betekent minder verkeersbewegingen waardoor de leefbaarheid in het gebied én de stad verbetert. Hierdoor is er meer ruimte voor langzaam verkeer.
 - Emissie: Minder parkeren en vervanging elektrisch deelvervoer. Dit levert een positief effect op de emissie van onder ander CO₂, waardoor de kwaliteit van het leefmilieu verbetert.
- Financiën: Wanneer 400 parkeerplaatsen minder worden gerealiseerd levert dit een beperking van de vereiste investeringen op. Afhankelijk van de verhouding onder- en bovengronds parkeren komt dit neer op een besparing van ca € 10 tot € 12 miljoen excl. BTW. Eveneens vallen de exploitatielasten lager uit doordat minder kosten gemoeid zijn met onderhoud, beheer en schoonmaak.
- De besparingen kunnen gedeeltelijk ingezet worden ter ondersteuning van alternatieve mobiliteit en communicatie om de bewoners en bezoekers te stimuleren gewenst gedrag te vertonen.

4.4 Parkeren: het aanbod

De te realiseren capaciteit wordt deels bepaald door de parkeervraag vanuit de ontwikkeling, deels door de fysieke (beschikbare) ruimte binnen het ontwikkelgebied. De financiële mogelijkheden versus kwaliteitsafwegingen spelen eveneens een belangrijke rol.

De invulling van het parkeeraanbod dient te voldoen aan de in hoofdstuk 2 genoemde uitgangspunten. Concreet gaat het dan om de thema's flexibel, toekomstbestendig en ondergronds. Een bovengrondse invulling van (een deel van) de capaciteit wordt onderzocht⁷. Ons uitgangspunt is verder dat de verlaging van het aantal parkeerplaatsen alleen kan worden gerealiseerd als de parkeergarages openbaar worden. Anders zijn er geen mogelijkheden voor dubbelgebruik en minder mogelijkheden voor deelconcepten.

Een ander belangrijk uitgangspunt is dat zo min mogelijk overlast in de omgeving wordt veroorzaakt. Dit betekent dat voldoende capaciteit aanwezig dient te zijn binnen het gebied en dat parkeerders gemotiveerd worden om hier gebruik van te maken. De berekening van de gemeente dient hierbij als basis, aangevuld met de bepaling van de effectieve vraag en de correctie op de vraag door het inzetten van mobiliteitsconcepten (hoofdstuk 3). Overigens dient omschreven te worden wat onder het begrip 'overlast' wordt verstaan. Voor het sociale programma zal overleg gepleegd moeten worden met de corporatie over het aanbod, beprijzing en de blijvende beschikbaarheid van mobiliteit (waaronder parkeren) en de rol die zij hierin moeten spelen.

Aan de openbare parkeervoorzieningen dienen kwaliteitseisen gekoppeld te worden. Het gaat dan om het optimaliseren van het gebruik, door aandacht aan de dimensionering te besteden. Vooral bij een ondergrondse garage die deels dienstdoet als fundering van het bovengrondse vastgoed is dat cruciaal. Te krappe vakken zorgen voor een suboptimaal gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen. Vanuit flexibiliteit en toekomstbestendigheid dient voldoende aandacht besteed te worden aan het stramen van de parkeervloer. Het ontwerp wordt eveneens vanuit een openbaar vs privaat karakter vormgegeven, uitgaande van de NEN-2443 norm voor openbare parkeergarages.

Het residentiële vastgoed wordt gefaseerd ontwikkeld. Dit betekent dat de parkeervraag eveneens gefaseerd groeit. Afhankelijk van de omvang van de te realiseren en op te leveren wooneenheden en de tijdsperiode tussen twee opleveringen kan bepaald worden of het gefaseerd aanleggen van parkeervoorzieningen interessant is.

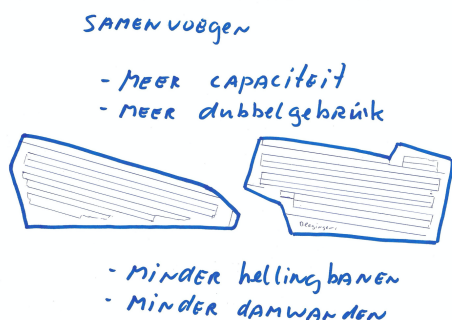
In het plan dat momenteel op tafel ligt, wordt uitgegaan van 6 ondergrondse parkeergarages. Wanneer garage 2 en 3 gecombineerd worden aangelegd, resteren nog steeds 5 separate parkeerkelders. Om de beschikbare capaciteit optimaal in te zetten alsook tot een heldere parkeeroplossing te komen, is het aan te bevelen twee ondergrondse voorzieningen te realiseren. Aangezien de verbindingsweg tussen de Waalbandijk en De Honig gebruikt gaat worden voor nooddiensten, is het niet mogelijk de twee resterende kelders te verbinden. Ook vanuit financieel oogpunt lijkt het logischerwijs voordeliger om 2 grote in plaats van 5 of 6 kleine parkeerkelders aan te leggen. Het gaat hier om een vraagstuk dat in het kader van de fasering benaderd dient te worden.

Als deze keuze daadwerkelijk wordt genomen, dienen we rekening te houden met de volgende voorwaarden:

- Alle te realiseren parkeercapaciteit wordt openbaar ingezet;
- Om optimaal dubbelgebruik mogelijk te maken, worden géén vaste (dedicated) parkeerplaatsen toegekend, bewoners "verkrijgen" een parkeerrecht;
- In de ontwerpfase dient deze constellatie verder uitgewerkt te worden. Cruciaal voor het gebruik van de openbare ruimte en de kelders is de wijze waarop de garages worden ontsloten voor autoverkeer en hoe dit verkeer in het gebied wordt afgewikkeld. Daarnaast dienen stijpunten voor voetgangers zowel in de appartementencomplexen als in de openbare ruimte aanwezig te zijn;

⁷ Waalfront_VO boek A3_KCAP_180928_singel pages_low res.pdf

- Fietsenbergingen/ -stallingen dienen vanaf begane grond/ maaiveld eenvoudig toegankelijk te zijn. In principe willen we inzetten om naast de bergingen minimaal 2 fietsparkeerplaatsen per appartement te realiseren. Deze plaatsen zijn eenvoudig toegankelijk zonder drempels en hellingbanen. De bergingen kunnen dan wel verdiept worden aangelegd.



Zoals eerder aangegeven is het tenslotte relevant om na te gaan of en in hoeverre in de directe omgeving restcapaciteit ingezet kan worden voor Waalkwartier. Dit betekent normaliter dat hier op piekmomenten (avond, weekdag) gebruik gemaakt van kan worden en dat in het meest gunstige geval minder capaciteit in het plangebied gerealiseerd kan worden.

Concrete invulling

De invulling van de parkeervraag kan plaatsvinden op een aantal wijzen. Het gaat dan om:

- Parkeren ondergronds oplossen: Er is voor gekozen om het parkeren zoveel mogelijk in ondergrondse parkeergarages te faciliteren. Hierbij gaan we er vanuit dat dit bij voorkeur gebeurt in twee ondergrondse voorzieningen. Hierdoor kan de beschikbare parkeercapaciteit optimaal worden benut door dubbelgebruik. Daarnaast zijn minder hellingbanen en toeritten nodig, kan het aantal stijgpunten worden beperkt en kunnen parkeerders eenduidiger worden geïnformeerd over waar ze het best kunnen parkeren.
- Parkeren op maaiveld voor speciale doelgroepen: Aanvullend aan het ondergronds parkeren, wordt een beperkte capaciteit in de openbare ruimte (Laan van Oost-Indië) gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor (kortstondige) bezoekers, laden/lossen en minder validen. Tevens kunnen hier zichtbaar een aantal deelauto's worden gestald (ook gedeelte deelauto's in de garages). ;
- Parkeren binnen het te handhaven deel van het Honig complex; er wordt ingezet op het vrij kunnen spelen van deze nog te bouwen bovengrondse parkeervoorziening. Motivatie hiervoor is tweeledig; enerzijds vanuit kwaliteitsoogpunt historisch erfgoed, anderzijds vanuit ontwikkelingspotentieel wat deze locatie heeft op moment dat gebouwd parkeren in de Honig achterwege kan blijven. Afhankelijk van de additionele functie zal de parkeerbalans hierop geactualiseerd dienen te worden en wordt dit parkeren in de ondergrondse bakken opgelost;
- Parkeren op de Kade; ambitie van het OBW is de Kade zo mogelijk vrijspelen van parkeren. Het huidige gebruik vindt al plaats nog los van de ontwikkeling van het Waalkwartier. Binnen dit mobiliteitsontwerp wordt de Kade gedefinieerd als zogenaamd 'overdrukventiel'. Wat betekent dat deze locatie niet wordt meegeteld in het matchen van parkeervraag en -aanbod. Echter de voorziening blijft wel voornamelijk aanwezig zodat onvoorziene extra parkeerdruk hier opgevangen kan worden. Op termijn zou dan alsnog besloten kunnen worden de Kade niet meer als parkeervoorziening te waarderen zonder de mobiliteitsbalans Waalkwartier te verstoren.
- Parkeren in de omgeving benutten in speciale gevallen zoals bij grotere evenementen in de Honig;
- Bewoner parkeren in het Waalfront: Een deel van het ontwikkelprogramma van het Waalfront is reeds opgeleverd. Zo kent het appartementencomplex aan de Dokstraat (waaronder complex Handelskade) eigen parkeervoorzieningen in de kelder onder de complexen.

Parkeren en vastgoed

Vanuit het overige vastgoed (van voornamelijk woningen) gezien, is het belangrijk om de minimaal vereiste capaciteit te definiëren. De verkoop- en verhuurbaarheid van de woningen wordt medebepaald door de aanwezigheid van een parkeerplaats. Dit verschilt overigens per woningtype. Naast de verkoop- en verhuurbaarheid wordt ook de vastgoedwaarde deels gebaseerd op de aanwezigheid van een parkeerplaats.

Waarbij een vaste parkeerplaats een andere waarde genereert dan een zwerfplek en een parkeerplaats in de kelder onder het gebouw een andere waarde genereert dan een parkeerplaats in de omgeving. Een en ander zal resulteren in de realisatie van een zogenaamde 'ijzeren voorraad' in een ondergrondse parkeergarage. De parkeervraag die deze 'ijzeren voorraad' overstijgt kan eveneens in de ondergrondse (openbare) garages worden gefaciliteerd, in de omgeving worden benut of worden vervangen door in te zetten mobiliteitsdiensten. De opgave is om deze aanvullende parkeervraag zoveel mogelijk te beperken, waardoor de aanvullend te realiseren capaciteit eveneens beperkt wordt. Dit wordt gedaan in scenario 1 en 2 door actief beleid van de mobiliteitsorganisatie die monitort wat de parkeervraag is en hoe deze gefaciliteerd kan worden.

4.5 Huidige gebruik parkeercapaciteit

Hierboven hebben we aangegeven hoe de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren binnen Waalkwartier eruitzien. Om hier op een alternatieve wijze inzicht in te krijgen, brengen we het huidige gebruik van de aanwezige capaciteit binnen Waalfront in beeld. We doen dit op een globale en praktische wijze, door een drietal parkeerdrukmetingen uit te voeren binnen het onderzoeksgebied begrensd door de brug over Waal (De Oversteek), Waal, spoorbrug en Weurtseweg. Deze metingen (lees: tellingen) worden uitgevoerd in combinatie met een kentekenregistratie. Op basis van deze registratie kunnen we op hoofdlijnen aangeven of de geparkeerde auto op dat moment een bewoner, een werknemer of een bezoeker is. Het gaat hier om de zogenaamde 6-9-12 methode, die veelal wordt ingezet om een eerste indruk te krijgen van de doelgroep waar de geparkeerde auto toe behoort.

Inventarisatie onderzoeksgebied

De parkeertelling is uitgevoerd op 10 oktober 2019 om 9:00, 12:00 en 21:00 uur. Voorafgaand aan het feitelijke onderzoek is op vrijdag 27 september jl. tussen 14:00 en 15:30 uur een inventarisatie uitgevoerd om inzicht te krijgen in het aanbod van parkeerplaatsen en de verdeling ervan binnen het gebied. Gelijktijdig is een eerste parkeertelling uitgevoerd. Deze inventarisatie laat zien, dat:

- Momenteel ruim 930 parkeerplaatsen in het gebied (exclusief de Oude Stad) aanwezig zijn.
- Hiervan zijn ca. 750 parkeerplaatsen openbaar en 180 parkeerplaatsen voor bewoners. Deze laatste bevinden zich in een viertal hofjes.
- Binnen het gebied zijn ruim 500 parkeerplaatsen in een bewonersgarage aan de Dokstraat aanwezig. Deze tellen niet mee in het bovenstaande totaal.
- Aan de rand van het gebied bevindt zich parkeerterrein De Oude Stad, waar zich ca. 300 parkeerplaatsen bevinden.
- Slechts een deel van het gebied is nu gereguleerd (Waalhaven). Het gaat dan om 75 parkeerplaatsen (10%) van het openbare areaal.

De telling toont aan dat:

- Overall binnen het gebied (exclusief de bewonersgarage en de Oude Stad) de bezetting op 66% ligt.
- De bezetting van de hofjes bedraagt 50% (deze kunnen echter niet bij de capaciteit gerekend worden omdat ze vergund zijn als stalling parkeren).
- De openbaar toegankelijke parkeerplaatsen kennen overall een bezetting van 70%.

Gezien het tijdstip en de dag waarop de telling is uitgevoerd, kan de voorzichtige conclusie getrokken worden dat de bezetting in de avonduren lager zal liggen dan de totale parkeercapaciteit in het gebied. Deze conclusie wordt nu slechts onderbouwd door ervaring. Indien gewenst en nodig kunnen er extra tellingen uitgevoerd worden. Gezien de waargenomen aanwezige "overcapaciteit" in het gebied is een monitoring van het gebruik van deze parkeerplaatsen van groot belang. Het zou namelijk kunnen betekenen dat er voor het gebied met vergelijkbare woonfuncties een lagere parkeernorm ook voldoende zou kunnen zijn. Daarop nemen we hier nu nog geen voorschot, maar door het monitoren van het gebruik t.o.v. de parkeernorm kan hier wel maatwerk geleverd worden voor de toekomstige ontwikkelingen.

4.6 Mobiliteitsconcepten

Het doel van de inzet van mobiliteitsconcepten is tweeledig. Aan de ene kant wordt het autobezit beperkt door mobiliteit op een andere wijze in te vullen. Dit resulteert in een beperking van de benodigde parkeercapaciteit. Aan de andere kant zorgt het voor een zo duurzaam mogelijke invulling van de mobiliteit van/naar Waalkwartier en binnen het gebied zelf.

Momenteel zijn diverse vormen van alternatieve mobiliteit in de markt beschikbaar. Het gaat onder andere om deelmobiliteit (auto's, fietsen, steps) en carsharing.

Belangrijk is het om mobiliteitsdiensten actief aan te bieden aan de community en het aanbod af te stemmen op de vraag vanuit het gebied. In paragraaf 4.9 wordt verder omschreven hoe we dit in de vorm van een mobiliteitsbundel kunnen organiseren indien gekozen wordt voor scenario 2.

Om mobiliteitsconcepten beschikbaar te hebben en aan te bieden, dient de inrichting van de parkeervoorzieningen en de openbare ruimte hierop voor te sorteren. Het gaat onder andere om het beschikbaar hebben van parkeerplaatsen voor deelauto's en voldoende stallingen voor fietsen. Deze dienen bij oplevering van de eerste woningen als zodanig herkenbaar en uitgerust met laadinfra te zijn. Via een portal moet bovendien de beschikbaarheid (lees: aanwezigheid) van een deelauto of – fiets zichtbaar zijn. In beide scenario's is dit van belang.

De concepten dienen beschikbaar te zijn vanaf de fase dat de propositie van de wooneenheden wordt opgesteld (tijdigheid). Potentiële bewoners kunnen in dat geval bij interesse in een woning direct zicht krijgen op de wijze waarop ze hun mobiliteitsvraag kan invullen ook kan onderzocht worden hoe ambitieus de doelgroep is en kan bijvoorbeeld opgeschaald worden (van scenario 1 naar scenario 2). Het aanbod van minimaal scenario 1 dient derhalve vanaf oplevering en bewoning van de eerste wooneenheid beschikbaar te zijn.

Een belangrijk keuzecriterium bij het maken van de keuze voor een (combinatie van) modaliteit(en) is tenslotte de prijs. Dit is vooral van groot belang bij de afweging tussen het bezit en gebruik van een eigen auto met parkeerplaats in relatie tot het inzetten van alternatieve mobiliteit voor de volledige mobiliteitsbehoefte. Door in een vroegtijdig stadium het aanbod kenbaar te maken krijgen we ook zicht op de prijselasticiteit van de toekomstige doelgroep om mee te gaan in de ambitie.

4.7 Vandaag, morgen en overmorgen

Zoals aangegeven moet het mogelijk zijn om capaciteit in de (nabije) toekomst toe te voegen dan wel te laten vervallen. Dit betekent dat het parkeervastgoed zodanig aangelegd dient te worden, dat dit in de praktijk mogelijk is. Het laten vervallen van capaciteit is voor ondergrondse parkeervoorzieningen onmogelijk (als er bovengronds vastgoed op is gebouwd). De ondergrondse capaciteit zou wel omgevormd kunnen worden tot bijvoorbeeld fietsenbergingen.

Ontwikkeling autobezit

Het wordt algemeen aangenomen dat het autobezit bij sociale woningbouw in Nederland de afgelopen jaren afneemt. Deze tendens zal zich de komende jaren voortzetten. Diverse gemeentes hebben hierop hun parkeernormensystematiek aangepast. In de nieuwe parkeernormen van de gemeente Nijmegen wordt reeds rekening gehouden met een lagere parkeernorm. De werkelijke behoefte wordt in overleg met de betreffende corporatie vastgesteld en onderhouden.

Beperkte fasering

Doordat de fasering van de realisatie van het vastgoed binnen het Waalkwartier slechts enkele jaren bedraagt, is het slechts beperkt mogelijk om ook het parkeren te faseren qua aanleg. In andere grootschalige gebiedsontwikkelingen, waar een langere tijdshorizon speelt kan meer ervaring opgedaan worden naar de gedetailleerde werkelijke behoefte en is deze fasering (ook vaak door bovengronds bouwen) groter. Nu goed nadenken over de oplossing betekent dus straks voordeel in bereikbaarheid en beperken van overlast.

Slimme mobiliteit

In de hieropvolgende paragraaf wordt weergegeven op welke wijze slimme / alternatieve mobiliteit ingezet kan worden. Deels om de leefbaarheid in het gebied te optimaliseren, deels om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. Op dit moment kennen we reeds deelauto's en deelfietsen als vormen van slimme mobiliteit. Bovendien geldt het oldschool openbaar vervoer nog steeds als een vorm van mobiliteit waarbij efficiënt wordt omgegaan met ruimte en brandstof, bij een lage emissie. Voor Waalkwartier dient in de ontwerpfasering rekening gehouden te worden met dergelijke ontwikkelingen. Zo is een breed netwerk van laadinfra nodig – in de openbare ruimte en in garage(s) om diverse types elektrische voertuigen te faciliteren. Tevens dient in het openbare gebied ruimte te worden aangebracht om deze voertuigen (tijdelijk) te kunnen stallen. Dit stelt eisen aan de kwaliteit en het gebruik van dit gebied.

Door regie vanuit OBW bij de start van het project en op termijn in samenwerking met de exploitant en eventueel een mobiliteitsregisseur wordt de beschikbaarheid van mobiliteitsconcepten gewaarborgd. Op basis van vraag, aanbod en wenselijkheid wordt de mix van deelproducten en mobiliteitsconcepten actueel gehouden. Hierbij is het nu nog niet duidelijk welke aanbieders en producten in de toekomst succesvol gaan zijn. Om continuïteit te waarborgen wordt net als bij parkeren het gebruik en de kwaliteit gemonitord en worden in het geval van “slimme mobiliteit” altijd meerdere aanbieders aangeboden.

4.8 Organisatie

In dit ontwerp gaan we uit van het basisscenario zoals in paragraaf 4.8.1. beschreven. In Paragraaf 4.8.2 wordt de marktconsultatie beschreven die naar aanleiding van dit ontwerp is uitgevoerd om het ontwerp te testen. Hieruit is de tweede optie zoals beschreven in paragraaf 4.8.3 naar voren gekomen. De organisatie is belangrijk om te beslissen wie de investering in de garage doet, waar het eigendom land en wie de exploitatie doet. De alternatieve mobiliteit (exploitatie deelsystemen) kan hier los van georganiseerd worden.

4.8.1 Verkoop Parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen voor eigen bewoners (behalve bijvoorbeeld de sociale woningen en gedeeltelijk de kleine woningen) kunnen als parkeerrecht verkocht worden aan bewoners. De overige plekken aan beleggers of corporaties die de plekken op hun beurt laten beheeren en exploiteren door de mobiliteitsorganisatie. De bewoners die geen parkeerrecht kopen, krijgen de mogelijkheid om een abonnement te nemen. Door de opbrengsten van de abonnementen en ook het bezoekersparkeren in een exploitatie te organiseren kan waarde gecreëerd worden. Niet alle parkeerrechthouders en abonnementhouders zijn tegelijk aanwezig, waardoor er capaciteit beschikbaar komt die in dubbelgebruik geëxploiteerd kan worden. In de parkeerbalans in paragraaf 4.3 is duidelijk dat dit op verschillende tijdstippen (theoretisch) een substantieel aantal parkeerplaatsen betreft.

De mobiliteitsorganisatie is verantwoordelijk voor het optimaliseren van het dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Op basis van data en monitoring wordt duidelijk in de praktijk hoe de optimalisatie het best kan worden ingezet. Bij de start wordt gekozen voor een veilige marge zodat er altijd plek is voor parkeerrechthouders. Door de fasering van de garages en de ontwikkeling is er al veel duidelijk voordat het gebied gereed is.

Bovenstaande exploitatie van het dubbelgebruik wordt vanaf de start georganiseerd door OBW. Het in eigen hand houden tijdens de ontwikkeling zorgt ervoor dat het belang van de voortgang van de ontwikkeling primair blijft (en niet de exploitatie van de mobiliteit). Daarnaast komt er een reëel beeld van de kasstroom waardoor de werkelijke waarde van de exploitatie duidelijk wordt. Deze exploitatie kan na het gereedkomen van de ontwikkeling verkocht worden aan de gemeente of aan de commerciële parkeermarkt. (Dit model is beproefd en o.a. toegepast binnen de Spoorzone Tilburg en ook Strijp-S te Eindhoven).

4.8.2 Marktconsultatie

Om bovenstaande ontwerp te testen is er een marktconsultatie gehouden.

De volgende partijen zijn geïnterviewd:

Exploitant: Apcoa, Parking You, Interparking, Q-Park, Fleet Parking, Gemeentelijk Parkeerbedrijf

Belegger: Holland Immo Group, Orange IM, Primevest, Gemeentelijk Parkeerbedrijf

Referentie: Wijkontwikkelingsmaatschappij Spoorzone Tilburg

Partijen hebben een beschrijving van het gebied gekregen en een aantal vragen.

De belangrijkste antwoorden zijn onderstaand in bulletpoints opgesomd:

Exploitanten:

- Brede interesse om exploitatie op termijn uit te voeren
- Starten met beheer heeft voorkeur, dan op termijn overnemen van risicodragende exploitatie.
- Tegengesteld businessmodel tussen parkeren en alternatieve mobiliteit kan spanning opleveren (succes van delen kan betekenen minder parkeren!).
- Alternatieve mobiliteit is geen integraal onderdeel van dienstverlening (behalve 1 exploitant), focus parkeermarkt zit op parkeren, niet op integrale concepten.
- Het is belangrijk om duidelijkheid over tarieven en groei van tarieven af te spreken (2 exploitanten); tegenover: wij willen vrijheid in tarieven om marktwerking te gebruiken (2 exploitanten)
- VVE (verzamelde parkeerrechten) moet goed verankerd worden in structuur om geen overlast te krijgen van meerdere eigenaren (professioneel opdrachtgeverschap)
- Bedrag ineens betalen over een aantal jaren voor exploitatie door middel van bedrijfswaarde berekening is gebruikelijk
- Kortom: exploitatie op termijn is haalbaar. Model OBW start en verkoopt exploitatie wordt als interessant ervaren!

Gemeente

- Gemeente heeft voorkeur om exploitatie en vastgoed direct zelf ter hand te nemen. Wil liever niet in VVE constructie.
- Geen verkoop van parkeerrechten, maar uitgifte van abonnementen. (wel garantie van plek)
- Garage onderdeel maken van de stad en optimaliseren in directe omgeving, alsmede aansluiten op rest van stad.
- Optimaliseren van bezetting met omgeving en inzetten om beleidsdoelstellingen te behalen.

Belegger

- Voor beleggers is een vaste kasstroom het belangrijkste, deze dient gegarandeerd te zijn.
- Als er een huurder is die deze garandeert wil belegger kopen
- Evt. gedeelte kopen is bespreekbaar, maar veel liever gehele locatie
- De beperkte functiemix maakt het risico als belegging groter

- Het totale investeringsbedrag is niet erg groot, liever meer garages of groter investeringsvolume
- Het starten door de ontwikkelaar (OBW) met de exploitatie is aan te raden om de exploitatie aan te jagen

Vanuit deze verkenning wordt duidelijk dat er twee scenario's mogelijk zijn:

- 1) scenario beschreven zoals in paragraaf 4.8.1: start OBW, daarna verkoop aan markt.
- 2) verkoop van vastgoed aan gemeente en exploitatie door gemeentelijk parkeerbedrijf.

De optie om aan een belegger gedeeltelijk of geheel te vervreemden is minder interessant omdat dit betekent dat er geen optimalisatie meer mogelijk is. De waarde nu is leidend, niet de waarde bij gereedkomen van de ontwikkeling of door optimalisatie met de omgeving. Op basis van de marktconsultatie is het scenario gemeente een interessante optie:

4.8.3 Gemeentelijke exploitatie

Op basis van het interview met het gemeentelijk parkeerbedrijf is duidelijk geworden dat de gemeente de locatie perfect kan optimaliseren en aansluiten op de omgeving. De voorkeur van het gemeentelijk parkeerbedrijf is het kopen van de locatie en het uitgeven van abonnementen. Indien alternatieve mobiliteit zeer succesvol is in deze ontwikkeling kan de gemeente eenvoudig de locatie breder voor de stad inzetten. Dit is voor een commerciële partij moeilijker. Het sturen op de totale bereikbaarheid en mobiliteitsontwikkeling van de stad is een groot voordeel van dit scenario.

4.9 Voorbeelden van mobiliteit (ambitie scenario 2)

4.9.1 Mobiliteitsbundel

Indien gekozen wordt voor scenario 2 kan er naast deelvervoer en optimalisatie dubbelgebruik ook een verregaande vorm van organisatie van mobiliteit aangeboden worden in de vorm van een mobiliteitsbundel. De samenstelling van producten in deze bundel kan voor iedere gebruiker anders zijn.

Kenmerken van deze bundel zijn onder andere:

- Toekomstige bewoners kopen een appartement inclusief mobiliteitsbundel. Met deze bundel kan voor een bepaald bedrag per maand mobiliteit worden ingekocht. Voor de sociale huurwoningen zal dit via de verhuurder ingekocht kunnen worden.
- Deze mobiliteit bestaat uit het gebruik van een parkeervoorziening voor zichzelf en voor bezoek, het gebruik van een deelauto, -fiets of -step, het laden van een elektrisch voertuig.
- Het mobiliteitspakket kan uitgebreid worden met het openbare vervoer. De bestaande bushalte in de Kanaalstraat wordt verplaatst naar de toekomstige Laan van Oost-Indië/Weurtseweg, ter hoogte van het Thermenplein en in de nabijheid van de Nyma worden ook halteparen gerealiseerd.
- De kosten voor de verschillende onderdelen binnen de bundel dienen ertoe te leiden dat alternatieven voor de auto worden aangemoedigd en het parkeren zoveel mogelijk wordt ontmoedigd, zodat bewoners optimaal gebruik maken van de beschikbare alternatieve mobiliteit.
- Een mobiliteitsregisseur is verantwoordelijk voor de organisatie van het pakket, inclusief bundel.
- De toepassing van de mobiliteitsbundel dient vanaf opstart van de prospectus van de woningen beschikbaar te zijn en gecommuniceerd te worden. Marketing is één van de belangrijkste activiteiten voordat de woningen worden gerealiseerd.



De concrete propositie van deze mobiliteitsbundel dient verder vorm te krijgen indien er voldoende animo is onder de doelgroep.

4.9.2 Voorbeeld De Mobiliteitsregisseur

Om de vraag en het aanbod in een gebied goed op elkaar aan te laten sluiten is er een functionaris/ organisatie nodig die dit begeleidt. Deze rol wordt ingevuld door de Mobiliteitsregisseur, die actief de vraag naar en het aanbod van mobiliteit bij elkaar brengt en afstemt en ook kijkt dat de continuïteit en kwaliteit van het aanbod gewaarborgd is en zo nodig actie onderneemt om dit te borgen. Ook verzorgt deze regisseur de monitoring van de bezetting van de aanwezige parkeercapaciteit. Periodiek wordt hierover teruggekoppeld aan de gemeente, vanuit publiekrechtelijk én privaatrechtelijk perspectief. Publiekrechtelijk ten aanzien van het zich confirmeren aan de verstrekte omgevingsvergunning.

Deze is gebaseerd op een aantal benodigde (deels te realiseren) parkeerplaatsen in relatie tot de verhouding tussen de omvang van en het type functies binnen het gebied in relatie tot de door de gemeente gehanteerde parkeernormen. Privaatrechtelijk vanuit de ontwikkelcombinatie die met BPD is aangegaan.

Daarnaast zorgt hij voor het toevoegen van nieuwe vormen van mobiliteit die de komende jaren worden ontwikkeld. Ook het eventueel maken van afspraken met exploitanten van aanwezige parkeervoorzieningen, zoals boven beschreven, maakt hier deel van uit. 'Hospitality' is hierbij het sleutelwoord.

Bepaald dient te worden wie uiteindelijk de Mobiliteitsregisseur aanstelt en opdracht geeft om de genoemde taken en werkzaamheden uit te voeren. Parallel hieraan dient een budget gereserveerd te worden om de kosten van de regisseur te dekken. Hiervoor dient een planhorizon vastgesteld te worden. Bij andere projecten hanteren we vaak een 1^e termijn van 10 jaar. Structureel maakt deze Mobiliteitsregisseur onderdeel uit van de VVE-organisatie dan wel mobiliteitsexploitant Waalkwartier en worden de meerkosten ten gevolge van deze inzet tenminste gedekt door de extra inkomsten gerealiseerd middels dubbelgebruik van de gebouwde parkeervoorziening(en).

Om het functioneren van een gebied goed in kaart te brengen, is een structurele monitoring onmisbaar. We gaan hierbij uit van het monitoren van kwantitatieve aspecten, zoals de bezetting en het opkomstverloop van de parkeervoorzieningen en de mate van gebruik van andere modaliteiten. Daarnaast bestaat de monitoring ook uit kwalitatieve aspecten, zoals de klanttevredenheid van het mobiliteitsplatform, het gevoel van veiligheid in het gebied en de verblijfskwaliteit. Bij de start van de operationele fase worden hiervoor KPI's vastgesteld, waarbij input wordt geleverd door belanghebbenden in het gebied. Doel is om het mobiliteitspakket zo optimaal mogelijk vorm te geven qua omvang en samenstelling. In overleg met gebruikers wordt gekeken of het aanbod compleet is, of dat er zaken ontbreken. Modaliteiten die niet gebruikt worden kunnen vaak vervallen.

4.10 Regulering

Parkeerregulering is in eerste instantie een middel om de mobiliteit en het parkeren in een gebied te sturen en te monitoren. Zonder regulering kan iedereen onbeperkt gebruik maken van de in het gebied aanwezige parkeercapaciteit. Aangezien parkeerruimte deel uitmaakt van de openbare ruimte, dient deze voor eenieder in gelijke mate beschikbaar te zijn. Niet alleen bewoners in het gebied en hun bezoekers, maar ook mensen die in het gebied werken of een andere bestemming hebben. Bovendien is de ruimte beschikbaar voor parkeerders die géén bestemming hebben in het gebied. In principe gelden in dat geval dezelfde juridische aspecten als een openbare weg, een park of een speeltuin.

Vormen van regulering

Om te kunnen differentiëren naar tijd, doelgroep en locatie is een vorm van regulering onontbeerlijk. Standaard beschikken we in Nederland over de volgende (traditionele) vormen van regulering:

- **Betaald parkeren.** Dit kan op twee manieren:
 - Door een gebied in te richten als fiscale zone. Dit wordt normaliter toegepast bij straat- en terrein parkeren. Iedereen kan hier parkeren, zolang betaald wordt voor het parkeerverblijf. Feitelijk betaalt de parkeerder belasting om gebruik te kunnen maken van dit onderdeel van de openbare ruimte. In veel gemeentes wordt de verblijfsduur in deze gebieden beperkt om te voorkomen dat parkeerders onbeperkt aanwezig blijven en zo anderen beletten hier gebruik van te kunnen maken. De betaling (uitgezonderd het belparkeren) vindt vooraf plaats aan de ticketautomaat.
 - Slagboom parkeren. Een voorziening (garage of terrein) wordt voorzien van een vorm van toegangscontrole (slagboom of speedgate). De verblijfsduur is onbeperkt, aangezien achteraf wordt betaald voor de geparkeerde tijd. Betaling is nagenoeg gegarandeerd, aangezien zonder betaling de locatie niet verlaten kan worden. Het gaat hier niet om belastinggeld, aangezien de voorziening aan de openbare ruimte wordt onttrokken.
- **Vergunningparkeren.** Feitelijk hebben we het over het inrichten van een parkeerverbodszone, waar alleen met een geldige vergunning geparkeerd kan worden. Vaak is hier een bezoekersregeling (digitaal dan wel in de vorm van kraskaarten) aan gekoppeld. De betaling vindt vooraf plaats en biedt de vergunninghouder het recht om ergens binnen een vastgelegde zone te parkeren. Derden kunnen hier niet parkeren, aangezien deze vorm van regulering dit niet toestaat. Derhalve zien we deze vorm vaak terug in schilwijken rondom het centrum van grote gemeentes en steden. Dit om te voorkomen dat bewoners en hun bezoek 'gestraft' worden doordat bezoekers aan het centrum niet bereid zijn te betalen voor het parkeren en uitwijken naar de schilwijken.
- **Vergunningparkeren en betaald parkeren is ook een mogelijkheid.** In Nijmegen wordt dit uitgevoerd. Alleen in de benedenstad kennen we een gebied waar alleen vergunningen worden uitgegeven.

Voor het Waalkwartier moet de parkeervraag primair in het eigen gebied opgevangen worden en dient de uitwijk naar omliggende wijken en vice versa niet aantrekkelijk te zijn. Anders geredeneerd dient het aantrekkelijk genoeg te zijn om in de eigen parkeervoorzieningen te parkeren. De bewoners krijgen dan ook niet de mogelijkheid om een bewonersvergunning aan te vragen. In het Waalkwartier wordt op straat alleen betaald parkeren ingevoerd.

Handhaving

In alle gevallen waar geen toegangscontrole aanwezig is, is handhaving (uitgevoerd door de gemeente voor straat parkeren) een must. Zonder (frequente) handhaving is de pakkans voor foutparkeerders te klein om een gedragswijziging af te dwingen. In dat geval is de betalingsbereidheid laag en het sturend effect beperkt. Bij een fiscaal gebied kan de parkeerhandhaving door een fiscaal controleur worden uitgevoerd. Deze is bevoegd om te controleren of een parkeerder (in een parkeervak waar hij op dat moment mag parkeren) (voldoende) betaald heeft. De opbrengst uit naheffingen komt ten gunste van de gemeente. Handhaving op andere (Mulder)feiten, zoals parkeren op het trottoir en op een MIV-parkeerplaats zonder geldige gehandicaptenkaart, dienen door een boa geverbaliseerd te worden. Een boa kan overigens ook de handhaving op betaling van de parkeerbelasting uitvoeren. De opbrengsten gaan naar het Rijk.

Ook voor Waalkwartier zal er een vorm van handhaving dienen te zijn. Daaronder valt ook het handhaven van de spelregels van het systeem waardoor de bewoners en bezoekers in het eigen gebied blijven parkeren. Deze handhaving kan deels gebeuren door de mobiliteitsregisseur, die mensen kan aanspreken op de afgesproken regels, maar ook door handhaving (boa's) in het openbare gebied.

Combi-parkeren

Momenteel passen diverse gemeentes (waaronder Maastricht, Heerlen en Eindhoven) het zogenaamde combi-parkeren toe. Het gaat hier om het fiscaliseren van een gebied, waarbij het mogelijk is om met een vergunning te parkeren. Bewoners kunnen tegen gereduceerd tarief een vergunning kopen en hiermee in de zone parkeren en bezoekers van bewoners betalen via de bezoekersregeling. Overige parkeerders worden ook gefaciliteerd, en betalen aan de ticketautomaat of via belparkeren. De opbrengsten uit de handhaving zijn (aangezien het gebied gefiscaliseerd is) opbrengsten voor de gemeente.

Monitoring

Parkeerregulering heeft als bijkomend voordeel dat het gebruik kan worden gemonitord. Wanneer een vorm van toegangscontrole wordt toegepast, is de monitoring optimaal: Iedere transactie (behoudens storingen aan de apparatuur) wordt gekoppeld aan een start- en eindtijd doordat bij het in- en uitrijden een slagboom wordt gepasseerd en een autorisatiemedium wordt aangeboden.

Bij het betaald parkeren op straat en op terreinen met vooraf betaald parkeren, is deze monitoring beperkter. Zo is het vooraf betaalde bedrag van een transactie niet te allen tijde gelijk aan de werkelijke parkeerduur. Geavanceerde systemen maken het echter mogelijk om in combinatie met camera's en/of sensoren deze monitoring te completeren.

Bijsturen

Om te weten wat in een gebied leeft, is een structurele en frequente monitoring cruciaal. Enerzijds om de verwachte opbrengsten in relatie tot de te maken (exploitatie)lasten in te schatten en tegen elkaar af te zetten. Anderzijds om het werkelijke gebruik van het parkeerareaal inzichtelijk te hebben. Bovendien kan op basis van betrouwbare en in de tijd vergelijkbare managementinformatie waar nodig bijgestuurd worden. Hiertoe staan een aantal sturingsinstrumenten ter beschikking, waaronder de beschikbare capaciteit, de verkoop van abonnementen (ten opzichte van het functionele vastgoed) en de tarieven.

Voorkomen uitwijkgedrag sociale woningbouw

Voor bewoners van sociale huur- en koopwoningen liggen parkeerkosten relatief gezien het hoogst. Volgens het bouwprogramma van het Waalkwartier worden 150 sociale huurwoningen en 70 goedkope koopwoningen gerealiseerd. In de parkeernormen is al rekening gehouden met een lager autobezit dan woningen in het middensegment. Per saldo genereren deze 220 sociale woningen een parkeervraag van maximaal 231 parkeerplaatsen.

Om te voorkomen dat deze bewoners buiten het ontwikkelgebied parkeren – waar het parkeren nu niet gereguleerd is – staan de volgende instrumenten ter beschikking:

- **Tariefstelling:** Op meerdere plaatsen in het land worden lagere abonnementsstarieven in rekening gebracht aan bewoners van sociale woningbouw. Op deze wijze kent de ratio woninghuur – abonnementsprijs een betere (lees: acceptabelere) verhouding.
- **Gedwongen winkelnering:** Er kan voor gekozen worden om een deel van de bewoners (met een auto) een verplicht parkeerabonnement af te laten nemen bij de huur of de koop van een sociale woning (met als maximum de beschikbare plekken).

- Deelname mobiliteitsbundel: De betreffende doelgroep kan tegen gereduceerd tarief gebruik maken van alternatieven voor de eigen auto. Op deze wijze kunnen bewoners zelf een keuze maken om óf een eigen auto te bezitten (en parkeerkosten te maken) óf op een andere wijze hun mobiliteitsbehoefte in te vullen.

4.11 Communicatie

Communicatie betreft de communicatie tussen de mobiliteitsorganisatie (of beheerder) en (potentiële) parkeerders enerzijds en informatieverstrekking aan automobilisten anderzijds. Zoals eerder opgemerkt, dient de menukaart vroeg in het proces (als de woningen op de markt worden gezet) beschikbaar te zijn. Dit geldt eveneens voor de communicatie, waarbij zowel actief als reactief verschillende doelgroepen benaderd worden. In het protocol, dat deel uitmaakt van de communicatie, zal opgenomen dienen te worden wie wel of niet in aanmerking komt voor bepaalde producten binnen de bundel en tegen welke voorwaarden.

Via een website/portal kunnen bewoners zelf hun mobiliteit regelen, van het aanvragen van een bundel en het wijzigen van hun gegevens tot het reserveren van een deelauto.

Vanaf de ontsluitingswegen van Waalkwartier wordt bewegwijzering (PRIS) aangebracht om automobilisten naar de juiste locatie te geleiden. De bewegwijzering dient aan te sluiten bij de wijze waarop het gebied wordt ingericht en gebruikt. Aanvullend kan de reis van deur tot deur (dus ook als voetganger vanaf de parkeerplaats tot de eindbestemming) via een Slimme Kaart worden voorbereid.

In de parkeervoorzieningen zelf worden zowel automobilisten als voetgangers middels signing naar een vrije parkeerplaats en het juiste trappenhuis geleid. Hierbij is uniformiteit (kleurstelling, lettertype, materiaalgebruik, formaat) van groot belang. Bezoekers, maar ook vaste gebruikers, dienen zo drempelvrij mogelijk hun bestemming te kunnen bereiken.

Het opschalen van oplossingen naar de omgeving maakt onderdeel uit van de inrichting van het systeem en de communicatie hiervan aan belanghebbenden.

4.12 Logistiek

Het parkeren en de mobiliteitsconcepten zijn bedoeld voor bewoners en bezoekers van het gebied. Deze hebben – per doelgroep variërend – een verblijfsduur van 1,5 à 2,0 uur tot meerdere dagen.

Het heeft de voorkeur om automobilisten zoveel mogelijk aan de rand van het gebied te ontvangen. Van daaruit kunnen bezoekers, bewoners en werknemers een parkeervoorziening bereiken en na hun aanwezigheid verlaten. De situering van de parkeervoorzieningen aan de rand van Waalkwartier maakt dit goed mogelijk.

Het voordeel hiervan is dat automobilisten niet in het gehele gebied aanwezig zijn, waardoor de kwaliteit van de openbare ruimte – voor andere doelgroepen – wordt vergroot.

De mogelijkheid bestaat om ook het logistieke verkeer (laden & lossen) op een of meer centrale locaties – zogenaamde hubs – in het deelgebied te ontvangen. Op deze hub kunnen diverse functies worden samengevoegd (zoals horeca), waardoor hier een verblijfs- en ontmoetingsruimte ontstaat, wat de sociale samenhang in het gebied ten goede komt.

Overige doelgroepen, waaronder klusdiensten en zorgverleners, maken gebruik van parkeerplaatsen op maaiveld in combinatie met de parkeergarages. Criteria hierbij zijn de verblijfsduur in het gebied en het soort voertuig waar gebruik van gemaakt wordt.

4.13 Grondexploitatie

De gemeente en BPD vormen in een PPS-constructie het Ontwikkelingsbedrijf Waalfront. Deze combinatie ontwikkelt deelgebied Waalkwartier. Beide investeren in de openbare ruimte en (middels residuele grondwaarde benadering) in de realisatie van het gebouwde parkeren.

Wanneer parkeervastgoed wordt gerealiseerd, is het belangrijk om de verschillende rollen goed te verdelen. Globaal gezien gaat het om eigendom, exploitatie en beheer. Vanuit de operatie gezien bestaan meerdere mogelijkheden om deze rollen, of een combinatie ervan, in te vullen. Dit kan vanuit de ontwikkelcombinatie of de gemeente worden opgepakt. Onderdelen kunnen ook extern worden ondergebracht, zowel separaat als in combinatie.

De voor- en nadelen van de wijze waarop het parkeren organisatorisch en financieel wordt ingericht worden inzichtelijk gemaakt. Het gewenste kwaliteitsbeeld van het parkeren, de mobiliteit en het openbaar gebied zijn van invloed op de keuzes die in deze worden gemaakt.

Zoals eerder aangegeven, is het wellicht mogelijk om het parkeren gefaseerd in de tijd te realiseren. Hier zijn vanuit financieel, ruimtelijk en bouwkundig aspect voor- en nadelen aan verbonden. Een belangrijk voordeel van een gefaseerde oplevering van parkeerplaatsen is dat een monitoring kan plaats vinden. Deze monitoring maakt het mogelijk om de inschattingen ten aanzien van het gebruik van en de behoefte aan parkeerplaatsen af te zetten tegen de praktijk. Deze ervaring kan gebruikt worden om toekomstige ontwikkelingen waar nodig te finetunen.

Om inzicht te krijgen in de financiële consequenties van de fasering en de rolverdeling, maken we een opzet voor een globale exploitatieraming. In deze raming worden investeringen, kosten en opbrengsten zoals we deze nu kunnen inschatten, tegen elkaar afgezet.

4.14 Haalbaarheid financieel

Voor de financiële onderbouwing is het relevant onderscheid te maken tussen de stichtingskosten van de mobiliteit en de (lange termijn) exploitatie. Onder mobiliteit wordt in dit geval verstaan de parkeerplaatsen en (plaatselijke) alternatieven (deelfietsen, -auto's, etc). Dit vergelijk wordt gemaakt door scenario 0 (huidige situatie) af te zetten tegen scenario 1/2 (centrum benadering/auto overstijgend). Aan dit vergelijk ligt een grondige doorrekening ten grondslag.

Stichtingskosten

Bij scenario 0 wordt uitgegaan van een reguliere stallingsgarage (niet openbaar) zonder organisatie of investeringen in alternatieven van ca 730 parkeerplaatsen onder de woonblokken van Waalkwartier. Binnen het in stand te houden Honig complex is een bovengrondse garage voorzien met 150 plekken. 100 plekken worden langs de kade van de Waalhaven opgelost.

Bij scenario 1/2 worden maximaal 650 parkeerplaatsen in een openbare parkeergarage gefaseerd gerealiseerd onder de woonblokken van Waalkwartier. De capaciteit van de kade aan de Waalhaven kan vervallen en de bovengrondse parkeeroplossing bij de Honig idem.

Deze verandering heeft de volgende consequenties wat betreft stichtingskosten en inrichting van het Waalkwartier:

- De totaal benodigde investering in parkeren wordt bij het opschuiven van scenario 0 naar 1/2 gereduceerd met circa € 5 mln;
- Er ontstaat ruimte voor een hoogwaardig programma binnen de Honig ontwikkeling met het vervallen van de bovengrondse parkeergarage, ook het verkeer naar deze garage toe (en bijbehorende voorzieningen) vervalt (minder autoverkeer binnen het plangebied);
- De kade aan de Waalhaven kan opgewaardeerd worden van parkeerterrein naar (hoogwaardige) openbare ruimte;
- Wat betreft financieel resultaat tussen stichtingskosten en verkoopwaarde van de parkeerplaatsen geldt dat de directe waardering voor de beoogde woningeigenaren van de 650 ondergrondse parkeerplaatsen naar verwachting wel wat lager zal zijn dan bij een niet openbare stallingsgarage;

De opelsom van voorgaande is dat keuze voor scenario 1/2 leidt tot een substantieel voordeel. Zowel wat betreft investering (Geldelijk) als gerealiseerde integrale waarde (voor wat betreft de kwaliteit van het woon- en leefmilieu wat we kunnen realiseren). De exacte implicatie naar stichtingskosten zal op niveau grondexploitatie Waalfront (OBW) verwerkt moeten worden en is tenminste financieel nihil.

Exploitatie

Bij scenario 0 zal er géén mobiliteitsexploitatie gevoerd gaan worden. Om scenario 1/2 mogelijk te maken is het noodzakelijk deze wél in te richten en te voeren. Diverse parameters bepalen de waarde van deze exploitatie. Belangrijkste hiervan is de tarifiering waartegen parkeerplaatsen naar zowel abonnementhouders als kortparkeerders wordt aangeboden, waarbij regulering van het plangebied en de omgeving door de gemeente Nijmegen voorwaardelijk is om deze exploitatie mogelijk te maken.

Wie uiteindelijk eigenaar wordt van de parkeergarage en mobiliteitsexploitatie is nader te bepalen. Waar het eigendom van het parkeervastgoed belegd wordt is bepalend voor de wijze waarop de exploitatie ingericht wordt. Bij het opzetten van de berekeningen is er vanuit gegaan dat de VVE eigenaar wordt (en dus parkeerrechten verwerft), waar bij hoort dat de VVE een reguliere bijdrage doet voor beheer en onderhoud van het parkeervastgoed (al ware het een reguliere stallingsgarage). De meerkosten door het openbaar zijn worden gedragen door de mobiliteitsexploitant. Voor parkeren van derden

(abbonementhouders en bezoekersparkeren) wordt uitgegaan van een marktconforme commerciële tarifiering niveau schil/centrum Nijmegen.

Aan de kostenkant is rekening gehouden met een reservering van 5% voor aanloopkosten van alternatieve mobiliteit alsook het kunnen aanstellen van een mobiliteitsregisseur die zorgdraagt voor het op gebiedsniveau (door-)ontwikkelen, inrichten en managen van de mobiliteitsexploitatie.

Doorrekening leidt tot het volgende resumé:

- Aanloopinvestering jr 0 – 5 ca €400k
- Verwachte verkoopwaarde exploitatie per jr 5 tenminste € 2 mln.*
- Impact omzet:
 - 60% kortparkeren
 - 15% abonnementen
 - 25% VVE bijdrage

** De parameters waarmee de waardering is doorgerekend zijn gebaseerd op marktconsultatie.*

Resumé financiële onderbouwing

Conclusie is dat de mobiliteitsaanpak volgend uit scenario 1/2 in meerdere opzichten opweegt tegen scenario 0. Dit geldt voor de gerealiseerde kwaliteitssprong welke zich eveneens zowel qua exploitatie als stichtingskosten (tenminste) positief laat uitdrukken.

5 Conclusies

Onderstaande punten zijn de voornaamste conclusies die getrokken worden als resultaten van voornoemde mobiliteitsontwerp.

Hierbij gaan we uit voor de keuze van minimaal scenario 1 en waar haalbaar en gedragen door de toekomstige gebruikers en ook ontwikkelaars van het gebied zoveel mogelijk elementen van scenario 2. Dit betekent:

- Het inrichten van de 'ondergrondse' garages onder de woonblokken als 2 openbare garages met capaciteit van maximaal 650 parkeerplaatsen o.b.v. van de nu bekende programma's en maatregelen (exacte aantal afhankelijk van aantal woningen in middensegment/duur en optionele keuze voor afzet mobiliteitsbundel in plaats van parkeerabonnementen aan bewoners en medewerkers);
- Om het gebruik van de parkeercapaciteit in het gebied zo optimaal mogelijk in te zetten, worden de parkeergarages zoveel mogelijk fysiek gekoppeld en worden ze als openbare garages ingericht en geëxploiteerd. Hierdoor kunnen parkeerders gebruik maken alle beschikbare parkeerplaatsen binnen het plangebied en wordt dynamisch gestuurd op capaciteit die in exploitatie wordt gebracht voor bezoekers.
- Zonder invoering van gereguleerd parkeren in minimaal het invloedsgebied van het Waalkwartier is het niet haalbaar om de garages goed in te zetten.
- Communicatie/marketing van de mobiliteitsoplossing en de verschillende mogelijkheden is van groot belang bij het in de markt zetten van de woningen.
- Verspreid binnen Waalkwartier op strategisch gelegen (zichtbare) locaties een clustering van (voldoende) aanbod van deelfietsen, -auto's en infrastructuur voor elektrisch laden. Bij voorkeur wordt hierbij aangesloten op systemen waarvoor ook op stadsniveau gekozen wordt;
- Er wordt een keuze gemaakt tussen verkoop aan woningeigenaren of de gemeente.
- Bij verkoop aan de woningeigenaren (parkeerrechten) zal de exploitatie van de parkeerplaatsen bij aanvang vanuit de PPS gedaan worden en op langere termijn vervreemd worden.
- Bewoners van sociale en goedkopere woningbouw verwerven in dit scenario geen parkeerplaats en hebben de mogelijkheid een parkeerabonnement te kunnen afnemen.
- Bij verkoop aan de gemeente verkrijgt iedere bewoner een abonnement.
- De exploitatie wordt dan ook geregeld door de gemeente.
- De exploitatie is positief in combinatie met de totale mobiliteitsaanpak
- De Honig locatie wordt in principe geen parkeergarage. Vanwege het unieke karakter en de centrale locatie is deze locatie uitermate geschikt voor een hoogwaardige invulling. Aangezien de parkeercapaciteit niet noodzakelijk is voor het gebied, wordt deze locatie niet meegerekend als parkeerlocatie.
- Als "overdrukventiel" is de kade voorzien. Deze plekken kunnen in eerste instantie daadwerkelijk aangelegd worden en na succesvol implementeren van alternatieve mobiliteitsconcepten kunnen deze plekken op de kade weer vrijgespeeld worden.
- De fasering van de realisatie van parkeerplaatsen in het gebied is sterk afhankelijk van de ontwikkeling van de woningen. Dit zal in een latere fase concreter ingevuld moeten worden.
- Alternatieven voor het gebruik van de auto (MaaS-light variant) kan reeds ingevuld worden. Hiervoor kan reeds een platform geïmplementeerd worden. O.a. voor het gebruik van deelfietsen, deelauto's en het optimaliseren van dubbelgebruik.
- Langjarig commitment wordt gegeven om de alternatieven voor de auto en het functioneren van de oplossingen te waarborgen (10 jaar).

6 Vervolg vragen

Naar aanleiding van deze visie en het verder concretiseren van de visie naar een praktische invulling zijn er reeds een aantal vervolgvragen te formuleren, die in een latere fase beantwoord dienen te worden.

- Integratie van mobiliteitsontwerp in inrichtingsontwerpen (buitenruimte, opstallen) alsook fasering.
- Monitoring van het werkelijk gebruik van de parkeerplaatsen in het gebied in relatie tot de geldende parkeernorm.
- Concrete plan van aanpak voor invoer parkeerregulering in Waalkwartier en omgeving.
- Verdere verfijning in structuur en juridisch kader.
- Keuze voor verkoop aan woningeigenaren of gemeente.
- Nader definiëren en concreet inrichten van de mobiliteitsorganisatie, -platform, -administratie en aanstellen - dienstverleners.

6.1 Randvoorwaarden

- Akkoord Visie
- Invoeren Regulering
- Uitwerking programma en vertaling in parkeerbalans
- Uitwerking in ontwerp
- Inrichten organisatie
- Implementatie alternatieve mobiliteit (incl. communicatie)