



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Aan P. de Kort, Van de Klok
Van M. Ruigrok & B. Eilert
Datum 4 oktober 2023
Projectnr 23067
Betreft Parkeer- en verkeersonderzoek herontwikkelingslocatie voormalig bedrijventerrein Alfa Laval, Nijmegen

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Momenteel is de KlokGroep in Nijmegen bezig met het her ontwikkelen van het voormalig Alfa Laval bedrijventerrein tot nieuwe woonbuurt. Recent heeft hiervoor het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen. Hierop zijn zienswijzen ingediend. De zienswijzen betreffen zorgen van bewoners over een eventuele toename in verkeer en parkeerdruk rond deze ontwikkellocatie: Kan het huidige netwerk zonder overlast deze toename afwikkelen?

De KlokGroep heeft naar aanleiding van deze zienwijzen BVA Verkeersadviezen gevraagd een aanvullend parkeer- en verkeersonderzoek uit te voeren naar de parkeer- en verkeerssituatie rond deze ontwikkellocatie.

1.2. Doel

Met het aanvullende onderzoek dient allereerst inzicht verkregen te worden in de bestaande parkeersituatie en eventueel beschikbare restcapaciteit van het parkeerareaal in de omliggende straten. Daarnaast is behoefte aan een doorkijk van de verwachte toename van het verkeer en bijbehorende effecten. De resultaten uit dit parkeer- en verkeersonderzoek dienen als ondersteuning voor de onderbouwing van het bestemmingsplan, behorend bij de herontwikkeling van het voormalige Alfa Laval bedrijventerrein in Nijmegen, en kunnen gebruikt worden voor de beantwoording van de binnengekomen zienswijzen.

1.3. Werkwijze

Dit onderzoek bestaat uit twee onderdelen. Om inzicht te krijgen in de parkeer- en verkeerssituatie is een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd conform de richtlijnen van de gemeente Nijmegen, en is er een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersstromen in en rondom het plangebied als gevolg van de nieuwe ontwikkeling.



Parkeerdrukonderzoek

Ten aanzien van het parkeerdrukonderzoek zijn, overeenkomstig met de eisen van de gemeente Nijmegen, de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Parkeerdrukmetingen op 2 werkdagen: ochtend, middag, avond en nacht;
- Parkeerdrukmetingen op 1 koopavond en 1 zaterdagochtend of -middag*.

*In verband met de aanwezigheid van winkel- en sportvoorzieningen rondom het plangebied.

Ter voorbereiding op het parkeerdrukonderzoek is het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand rondom het betreffende plangebied geïnventariseerd. Vervolgens is tijdens het parkeerdrukonderzoek, op de vooraf bepaalde onderzoeksmomenten, geregistreerd hoeveel voertuigen er op deze parkeerplaatsen staan. Met de resultaten van dit onderzoek is een representatief beeld verkregen van de parkeerdruk in het gebied gedurende de week. Op basis hiervan is de huidige parkeersituatie vastgesteld en beoordeeld in welke mate er restcapaciteit voorhanden is, om te voorzien in een eventuele extra parkeerbehoefte.

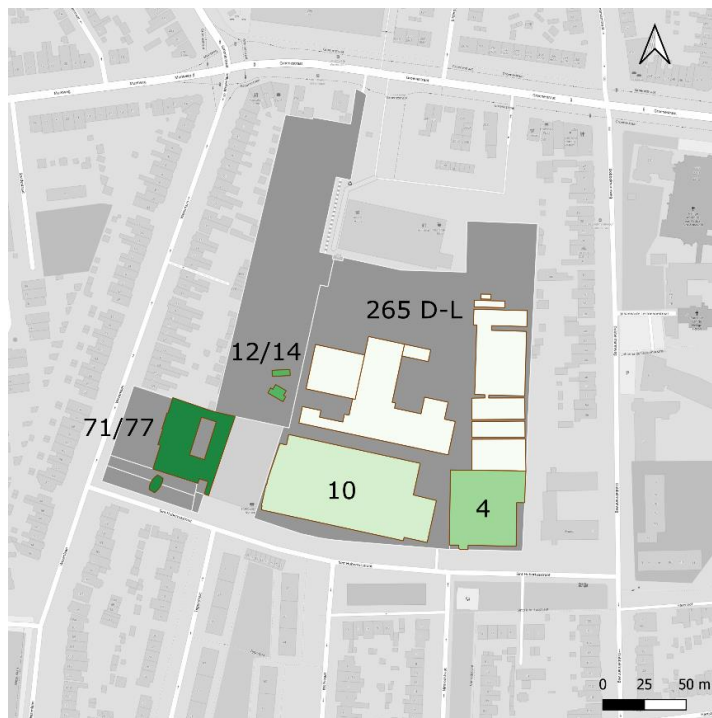
Onderzoek naar toekomstige verkeerssituatie

Op basis van het woningbouwprogramma is inzicht gegeven in de omvang van de verkeersgeneratie en is er een inschatting gemaakt van de verwachte toekomstige verkeersstromen. Op basis van deze uitkomsten heeft er een kwalitatieve beoordeling plaatsgevonden of de toename van het verkeer zorgvuldig via het omliggende wegennet kan worden afgewikkeld.

2. Situatieschets

2.1. Huidige situatie

Het voormalig Alfa Laval bedrijventerrein bevindt zich in het gebied tussen de Sint Hubertusstraat, Dobbelsmannweg, Groenestraat en de Wezenlaan in de wijk Hazenkamp te Nijmegen, weergegeven in figuur 1. Deze locatie bestaat uit 14 adressen met de functies wonen, onderwijs, commerciële dienstverlening, industrie, horeca en cultuur. De precieze invulling van deze locatie is weergegeven in bijlage 1. In de toekomstige situatie zullen de hierboven genoemde voorzieningen plaatsmaken voor woningen.



Figuur 1: Projectlocatie

2.2. Toekomstige situatie

Voor de te realiseren nieuwe woonbuurt is door de gemeente Nijmegen een ambtiedocument opgesteld. Na vaststelling van het ambtiedocument heeft de KlokGroep gewerkt aan het opstellen van een haalbaar plan voor het gebied. Dit plan vormt de basis voor het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan gaat uit van maximaal 200 woningen:

- 4x twee-onder-een-kapwoning (koop)
- 131x rijwoning (koop)
- 27x appartement (sociale huur)
- 38x appartement (beschermde wonen)

Figuur 2 geeft een indicatie van de opzet van de te realiseren woonbuurt.



Figuur 2: Stedenbouwkundige schets Schippers Architecten BNA



De gehele wijk wordt ontsloten via de Hubertusstraat. Het overgrote deel van de parkeerbehoefte wordt in de nieuwe wijk zelf opgevangen langs de nieuw te realiseren infrastructuur. Een aantal woningen zijn direct gelegen langs de Wezenlaan en Sint Hubertusstraat. Deze woningen zijn voor hun parkeerbehoefte afhankelijk van een nieuw te realiseren hofje met parkeerplaatsen en de parkeervoorzieningen langs de Sint Hubertusstraat.

3. Parkeerdruk

3.1. Onderzoeksgebied

Voor het parkeerdrukonderzoek zijn alle openbaar toegankelijke parkeerplaatsen onderzocht welke op een acceptabele loopafstand van het voormalig Alfa Laval bedrijventerrein gelegen zijn. Het betreffen hier 46 secties van aaneengesloten parkeervoorzieningen. Deze secties hebben tezamen een capaciteit van 527 parkeerplaatsen:

- Parkeerterrein met 86 parkeerplaatsen buiten de rijbaan;
- 183 langsparkerplaatsen buiten de rijbaan;
- 141 haaksparkerplaatsen buiten de rijbaan;
- 95 parkeermogelijkheden op de rijbaan;
- 4 parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen buiten de rijbaan;
- 18 overige parkeerplaatsen buiten de rijbaan.

In bijlage 2 is een overzichtskaart weergegeven van de onderzochte secties. Door te werken met parkeersecties kan ook meer specifiek naar de parkeersituatie in bepaalde gebieden gekeken worden.

3.2. Onderzoeksmomenten

Het parkeerdrukonderzoek is uitgevoerd op dinsdag 19 september (10:00u, 14:00u, 20:00u en 00:00u), donderdag 21 september (10:00u, 14:00u, 20:00u en 00:00u), en zaterdag 30 september (14:00u), waarbij dinsdag een representatieve werkdag is zonder ruis van een koopavond, donderdag een representatieve werkdag is met ruis van een koopavond, en zaterdag een representatieve winkel-/weekenddag is.

Het weer op de onderzoeksdagen bestond uit een afwisseling van wolkenvelden en neerslag met een temperatuur tussen 16°C en 21°C.

3.3. Resultaten

Zoals eerder is beschreven herbergt het onderzoeksgebied 527 parkeerplaatsen en -mogelijkheden. Het gaat hierbij om parkeerplaatsen buiten de rijbaan, maar ook om parkeermogelijkheden op de rijbaan. Hierbij moet worden bedacht dat wanneer alle parkeermogelijkheden op straat gebruikt worden, de straten allemaal maximaal 'vol' staan. De vraag is gerechtvaardigd of dat een wenselijke situatie is. Bij het bepalen van de parkeercapaciteit is uiteraard rekening gehouden met locaties waar niet geparkeerd mag worden zoals bij uitritten en parkeerverboden.

3.3.1. Parkeersituatie totale onderzoeksgebied

Uit de tabel in figuur 3 is af te lezen dat maximaal 365 van de 527 parkeerplaatsen bezet zijn. Dit was op donderdag 21 september 2023 om 14:00 uur, waarbij de bezettingsgraad in dat geval 69% bedraagt. Dit betekent dus dat



tweederde van het aantal beschikbare parkeerplaatsen bezet is. Geconcludeerd kan worden dat er in de nabije omgeving van de te realiseren woonbuurt ongeveer 30% restcapaciteit beschikbaar is. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de geplaatste kanttekening met betrekking tot het parkeren op de rijbaan, ook wel straatparkeren. Nadere analyse van het drukste moment wijst uit dat van de 423 parkeerplaatsen buiten de rijbaan (langs- en haaksparkeren) maximaal 323 (76,4%) bezet zijn en van de 95 parkeermogelijkheden op straat maximaal 42 (44,2%) worden benut. Vaste parkeerplaatsen buiten de rijbaan hebben daarmee een restcapaciteit van een kleine 25%. En 10% restcapaciteit als uitgegaan wordt van een maximum capaciteit van 85%, conform de streefwaarde.

Dag en tijd	10:00 u	14:00 u	20:00 u	24:00 u
Dinsdag	67%	69%	66%	67%
Donderdag	67%	69%	64%	63%
Zaterdag		63%		

Figuur 3: Bezettingsgraden onderzoeksgebied

Wat verder opvalt in figuur 3 is dat er over het algemeen geen grote verschillen zijn in de parkeerbezetting over de verschillende onderzoeksmomenten. Dit betekent dat er een goede balans is in het dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

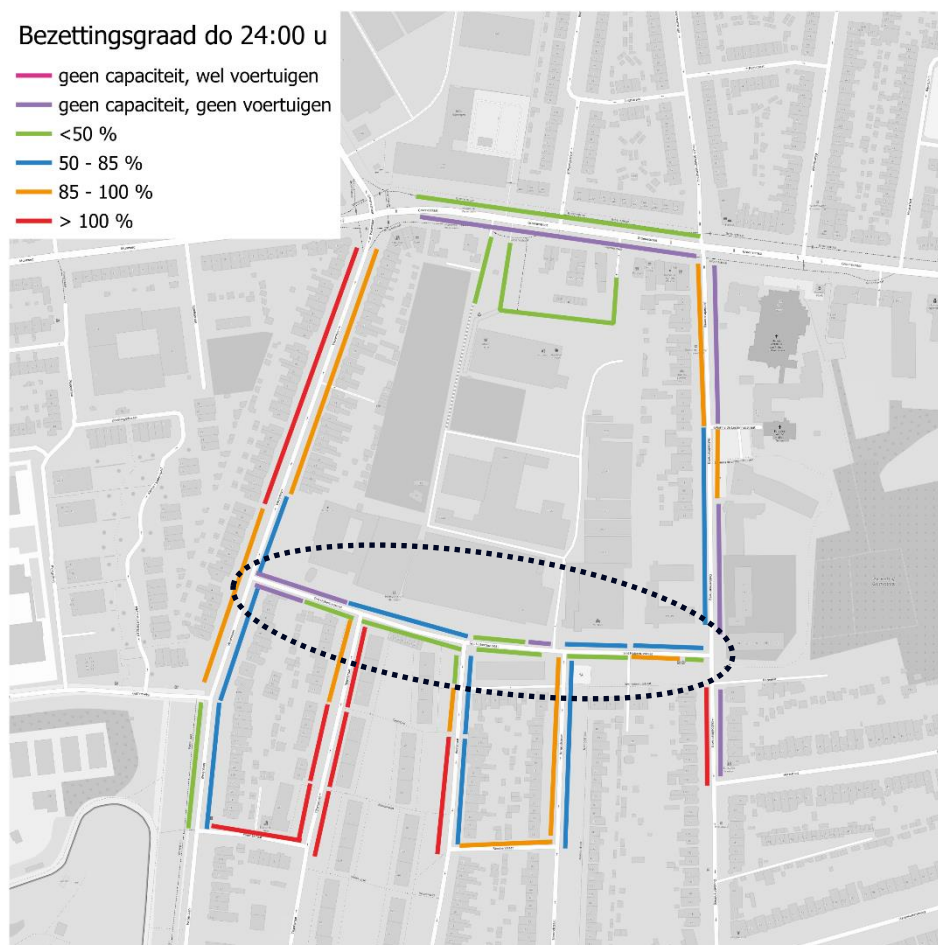
Uit de resultaten van het parkeerdrukonderzoek blijkt dat de Sint Hubertusstraat en de Groenestraat (incl. parkeerterrein Albert Heijn) op het maatgevend moment (nachtperiode werkdag) de grootste restcapaciteit hebben, respectievelijk 53 (52,5%) en 98 (86%) vrije parkeerplaatsen. De Rendierstraat, Poemastraat en Tijgerstraat zitten aan de maximale capaciteit en hebben geen parkeerruimte over. De Wezenlaan, Dobbelsmannweg, Wolfstraat en de Nimrodstraat hebben weliswaar parkeerruimte over, maar zitten dicht tegen de kritische grens van 15% vrije parkeerplaatsen aan.

Verder maken wij twee kanttekeningen over de hoogte van de berekende parkeerdruk. De eerste kanttekening heeft betrekking op het parkeerterrein bij de Albert Heijn. Deze is namelijk meegenomen in het parkeerdrukonderzoek, en zorgt voor veel vrije parkeerplaatsen in de nacht. Wanneer dit parkeerterrein niet bij het onderzoek wordt betrokken komt de restcapaciteit van het gehele gebied op 125 (28,3%) parkeerplaatsen, wat aanzienlijk lager is. De tweede kanttekening heeft betrekking op het parkeren op de rijbaan (straatparkeren). Nadere analyse van het maatgevende moment wijst uit dat van de 423 parkeerplaatsen buiten de rijbaan maximaal 154 (36,4%) vrij zijn en van de 95 parkeermogelijkheden op straat maximaal 46 (48,4%) niet worden benut. Halen wij het parkeerterrein van de Albert Heijn uit het onderzoek dan is de restcapaciteit buiten de rijbaan 79 (22,8%) parkeerplaatsen, wat wederom aanzienlijk lager is. De restcapaciteit van het straatparkeren blijft onveranderd.

3.3.2. Parkeersituatie directe omgeving nieuwbouwwontwikkeling

Bewoners van de nieuw te realiseren woonbuurt zullen in eerste instantie in de directe omgeving op zoek gaan naar een parkeerplaats. Voor een groot deel zal het parkeren dus plaatsvinden in de parkeervoorzieningen die in het plangebied zelf worden gerealiseerd. De bewoners van de nieuwbouwwoningen langs de Sint Hubertusstraat en Wezenlaan zullen daarnaast gaan parkeren in de parkeervoorzieningen aan de Sint Hubertusstraat. Mocht daar niet voldoende capaciteit zijn dan zullen zij ook de nabij gelegen straten in gaan rijden om te parkeren. Dit laatste zou onwenselijk zijn. Omdat de parkeerdruk van bewoners 's nachts (wanneer bewoners thuis zijn) het hoogst is, is de parkeerdrukmeting van donderdagnacht als maatgevend moment genomen.

In figuur 4 is de maatgevende parkeerdruk van donderdag 21 september in kaartvorm weergegeven. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk in de Sint Hubertusstraat relatief laag is ten opzichte van de andere straten rondom het ontwikkelgebied. Een logische verklaring hiervoor is de aanwezigheid van bedrijven aan de Sint Hubertusstraat, welke zorgt voor een hogere parkeerdruk overdag, en een lage parkeerdruk 's nachts. De overige wegen hebben juist 's nachts een hogere parkeerdruk door de aanwezigheid van woningen, met een aantal secties die een volledige capaciteit bereiken.



Figuur 4: Parkeerdruk donderdag 21 september 24:00 u



Op basis van de bezettingsgraden is het mogelijk de beschikbare restcapaciteit te berekenen. Figuur 5 geeft inzicht in de restcapaciteit rondom de Sint Hubertusstraat.

	Parkeren in vakken	Straatparkeren op de rijbaan	Totaal
Sint Hubertusstraat	29	24	53
Tijgerstraat	1		1
Wolfstraat	2	2	4
Totaal	32	26	58

Figuur 5: Restcapaciteit donderdag 21 september 24:00 u (maatgevend uur)

Uit de tabel in figuur 5 is af te lezen dat in de maatgevende periode in de directe nabijheid van de nieuwbouw er een restcapaciteit aanwezig is van maximaal 58 parkeerplaatsen. Gecorrigeerd naar een gewenste maximale parkeerbezetting van 85%, conform de gemeentelijke parkeernota, zou dit neerkomen op een beschikbare restcapaciteit van 49 parkeerplaatsen. Opgemerkt wordt dat de maximale parkeerdruk van 85% in de nachtperiode erg strikt is. Voor woonomgevingen is een hogere bezettingsgraad in de nacht niet ongebruikelijk. Zeker in een stedelijke omgeving.

Ten tijde van het onderzoek zijn op alle meetdagen 3 campers geteld op de parkeervoorzieningen aan de Sint Hubertusstraat. Deze 3 campers mogen er conform artikel 5.1.6 van de gemeentelijke APV niet langer dan 72 uur staan. Indien deze campers langdurig in de openbare ruimte worden geparkeerd, dan ontnemen zij onrechtmatig parkeercapaciteit uit het gebied. Handhaving van de APV leidt tot verruiming van de beschikbare parkeercapaciteit. De beschikbare restcapaciteit waarbij voldaan wordt aan de maximale bezettingsdruk van 85% zou dan 52 parkeerplaatsen bedragen.

Op basis van de bovenstaande restcapaciteit en de aan het nieuwbouwproject toegekende parkeerbehoefte langs de Sint Hubertusstraat dient bepaald te worden of de restcapaciteit toereikend is. Dit valt buiten de scope van deze inventarisatie.

3.4. Conclusie

Uit het parkeerdrukonderzoek blijkt dat er in de woonstraten rondom de ontwikkellocatie sprake is van een hoge parkeerdruk. De parkeervoorzieningen in de woonstraten zitten aan de maximale capaciteit (> 85% bezetting). Hoewel een aantal bewoners niet voor hun woning kunnen parkeren, zijn zij vooralsnog wel in de gelegenheid om binnen gepaste afstand een parkeerplaats te vinden.

Het parkeerterrein bij de Albert Heijn en de Sint Hubertusstraat bieden mogelijkheden om een eventuele toename van de parkeervraag op te vangen. Indien het parkeerterrein van de Albert Heijn buiten beschouwing wordt gelaten kan de Sint Hubertusstraat vooralsnog een extra parkeervraag van 58 voertuigen aan. Hierbij wordt dan echter geen rekening gehouden met de gemeentelijke eis van maximale parkeerbezetting van 85%. Wordt hier wel rekening mee gehouden dan kan vanuit het nieuwbouwplan gerekend worden met een beschikbare restcapaciteit van 49 parkeerplaatsen langs de Sint Hubertusstraat. Hierbij gaan wij ervan uit dat ook de mogelijkheid van



straatparkeren langs de Sint Hubertusstraat behouden blijft. Een eventuele correctie op de 3 gestalde campers zou de gemeten restcapaciteit verhogen tot 52 parkeerplaatsen (rekening houdend met maximale bezettingsgraad van 85%).

4. Verkeerssituatie

4.1. Beschrijving verkeersstructuur en inrichting

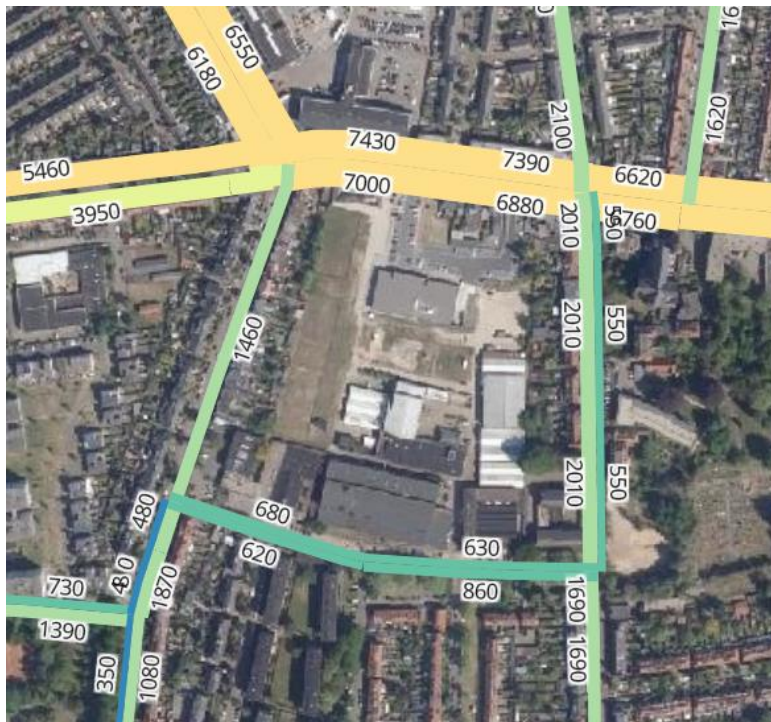
De nieuw te realiseren woonbuurt zal worden ontsloten via de Sint Hubertusstraat. De Sint Hubertusstraat kan aangemerkt worden als erftoegangsstraat met een maximumsnelheid van 30 km per uur. Opvallend is dat aan de Sint Hubertusstraat zelf vooralsnog geen woningen gesitueerd zijn. Dit aangevuld met de beschikbare wegbreedte en de asfaltverharding maakt dat de Sint Hubertusstraat niet als een woonstraat aanvoelt, maar meer als een verzamelstraat.

De Sint Hubertusstraat sluit in westelijke richting aan op de Wezenlaan, en in oostelijke richting op de Dobbelsmannweg. In tegenstelling tot de Sint Hubertusstraat zijn hier woningen direct aan de weg gelegen. Beide straten kennen een gelijksoortige vormgeving: geasfalteerd, voorzien van (rode) suggestiestroken en parkeerstroken langs de rijbaan. De Dobbelsmannweg kent een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. Op de Wezenlaan bedraagt de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Vanaf de Sint Hubertusstraat is de Wezenlaan in noordelijke richting voorzien van een éénrichtingsregime en de Dobbelsmannweg is voorzien van een éénrichtingsregime in zuidelijke richting. Inwoners en bezoekers van de bestaande wijk zijn voor het bereiken van het hoofdwegennet zowel op de Dobbelsmannweg als Wezenlaan aangewezen.

Ten noorden van het ontwikkelgebied ligt de Groenstraat. Dit is een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 50 kilometer per uur. Deze weg is gericht op het verwerken van grote aantallen verkeer, bijvoorbeeld richting de Graafseweg. De Wezenlaan en de Dobbelsmannweg sluiten aan op de Groenstraat.

4.2. Verkeersintensiteiten huidige situatie

In figuur 6 zijn de huidige verkeersintensiteiten per rijrichting in kaartvorm weergegeven. Het betreft hier het aantal motorvoertuigen per etmaal, welke zijn verkregen met het verkeersmodel OmniTRANS.



Figuur 6: Verkeersintensiteiten (etmaal) per rijrichting huidige situatie

Het verkeersmodel laat zien dat de verkeersintensiteiten op de Wezenlaan tussen de 1.500 en 2.300 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Voor de Dobbelsmannweg ligt de intensiteit afhankelijk van de locatie tussen de 1.700 en 2.600 motorvoertuigen per etmaal. Beide wegen laten dus min of meer een overeenkomstige verkeersdruk zien. Voor wegen met gedeeltelijk een ontsluitende verkeersfunctie zijn deze aantallen niet hoog. Op dergelijke wegen ligt de maximale capaciteit (conform de richtlijnen van het CROW) op 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

Om te kijken of de intensiteiten uit het verkeersmodel representatief zijn met de werkelijkheid is er door BVA Verkeersadviezen een mechanische telling uitgevoerd (bijlage 3). Deze telling vond plaats op de Wezenlaan ten zuiden van het kruispunt met de Sint Hubertusstraat (15-22 september 2023). Uit deze mechanische telling blijkt dat de werkelijke verkeersintensiteiten lager liggen (35-45%) dan de resultaten uit het verkeersmodel:

- Wezenlaan in zuidelijke richting:
 - Mechanische telling: 257 mvt/etm;
 - Verkeersmodel: 480 mvt/etm.
- Wezenlaan in noordelijke richting:
 - Mechanische telling: 1.249 mvt/etm;
 - Verkeersmodel: 1.870 mvt/etm.

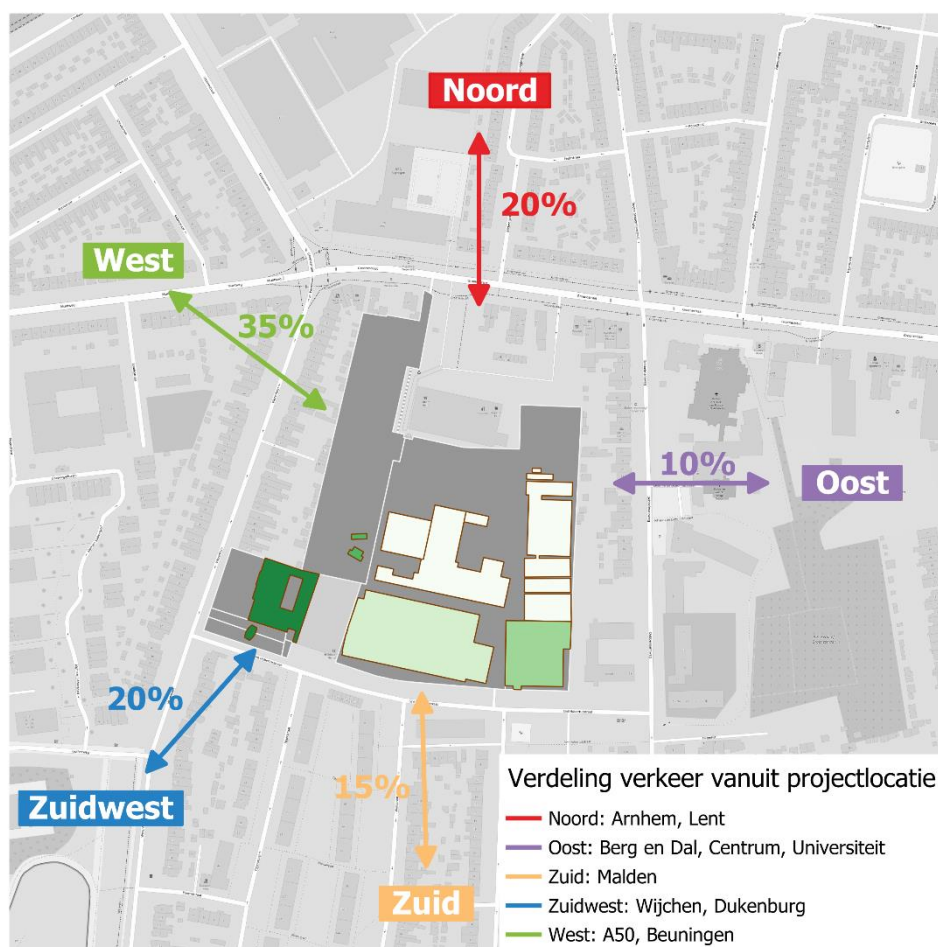
In de berekening van de toekomstige verkeersintensiteiten is het verkeersmodel als basis gebruikt. Op basis van de uitgevoerde controle telling kunnen we er namelijk van uitgaan dat het verkeersmodel eerder een overschatting maakt van de verkeersdruk dan een onderschatting.

4.3. Verkeersintensiteiten toekomstige situatie

De gemeente Nijmegen heeft op basis van het bestemmingsplan doorgerekend hoeveel extra verkeer gegenereerd wordt door de bewoners van de nieuw te realiseren woonbuurt. De volledige berekening, ook wel ritgeneratie genoemd, is weergegeven in bijlage 4. Uit de ritgeneratie van de gemeente Nijmegen blijkt dat de nieuw te realiseren woonbuurt dagelijks ongeveer 1.050 ritten genereert. Dit zijn 525 verkeersbewegingen (525 aankomsten en 525 vertrekken).

De bedrijven die nu gevestigd zijn op de ontwikkellocatie generen momenteel tezamen 560 ritten (280 verkeersbewegingen) per etmaal. Door het verdwijnen van deze bedrijven, verdwijnen ook deze ritten. Hierdoor neemt het aantal ritten door de komst van de nieuwe woonbuurt per saldo met **490 ritten** (245 aankomsten en 245 vertrekken) per etmaal toe.

Om inzicht te geven in de verandering van de verkeersstromen in het gebied is een inschatting gemaakt van de oriëntatie van het verkeer van en naar de nieuwe woonwijk. Figuur 7 geeft deze globale oriëntatie van het verkeer zien.



Figuur 7: Verdeling verkeer vanuit projectlocatie

Op basis van de oriëntatie van het verkeer is het vervolgens ook mogelijk een inschatting te maken van de groei van het verkeer op het omliggende wegennet. Daarbij is ook rekening gehouden met het eenrichtingsverkeer in de wijk. In figuur 8 zijn deze verwachte extra verkeersstromen in kaartvorm weergegeven.



Figuur 8: Verkeersstromen van en naar ontwikkellocatie

Via kortste routepad is in kaart gebracht welke route men neemt in de verschillende windrichtingen. In figuur 8 hebben deze allemaal een eigen kleur gekregen. De kaart bevat twee lijnen per route/kleur. Eén lijn per richting. Uit figuur 8 blijkt dat, mede door de aanwezigheid van éénrichtingswegen, de heen en terug richting van een route niet altijd hetzelfde zijn. Alle routes beginnen en eindigen ten westen van het midden van Sint Hubertusstraat (rode kruis). Hier wordt de nieuwe woonbuurt ontsloten. De pijlen geven de verwachte rijrichting aan met een witte streep als scheiding tussen de rijrichtingen. Bij de pijlen staat de toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal in tientallen (afgerond naar boven).

In de onderstaande tabellen (figuur 9 en 10) is de huidige intensiteit, toekomstige intensiteit, de verwachte toename van de intensiteit en de



maximaal toelaatbare intensiteit per weg weergegeven voor het etmaal en het drukste uur.

Locatie	Max intensiteit (etmaal) passend bij wegcategorie (CROW)	Huidige intensiteit (OmniTrans)	Toekomstige intensiteit	Toename
Sint Hubertusstraat ten oosten van de nieuwe aansluiting naar de te realiseren woonbuurt	6.000 mvt/etm	1.490 mvt/etm	1.600 mvt/etm	110 mvt (7,4%)
Sint Hubertusstraat ten westen van de nieuwe aansluiting naar de te realiseren woonbuurt	6.000 mvt/etm	1.300 mvt/etm	1.690 mvt/etm	390 mvt (30%)
Dobbelmannweg ten noorden van het kruispunt met de Sint Hubertusstraat	6.000 mvt/etm	2.560 mvt/etm	2.670 mvt/etm	110 mvt (4,3%)
Wezenlaan ten noorden van het kruispunt met de Sint Hubertusstraat	3.000 mvt/etm	1.460 mvt/etm	1.650 mvt/etm	190 mvt (13%)
Wezenlaan tussen het kruispunt met de Sint Hubertusstraat en het kruispunt met de Goffertweg	6.000 mvt/etm	2.350 mvt/etm	2.560 mvt/etm	210 mvt (9%)
Wezenlaan ten zuiden van het kruispunt met de Goffertweg	6.000 mvt/etm	1.430 mvt/etm	1.470 mvt/etm	40 mvt (2,8%)
Goffertweg ten westen van het kruispunt met de Wezenlaan	6.000 mvt/etm	2.120 mvt/etm	2.290 mvt/etm	170 mvt (8%)
Groenestraat tussen het kruispunt met de Wezenlaan en het kruispunt met de Dobbelmannweg	15.000 mvt/etm	14.270 mvt/etm	14.320 mvt/etm	50 mvt (0,4%)
Groenestraat ten oosten van het kruispunt met de Dobbelmannweg	15.000 mvt/etm	13.380 mvt/etm	13.440 mvt/etm	60 mvt (0,4%)
Muntweg ten westen van het kruispunt met de Wezenlaan	15.000 mvt/etm	9.410 mvt/etm	9.460 mvt/etm	50 mvt (0,5%)
Groenestraat ten noorden van het kruispunt met de Wezenlaan	15.000 mvt/etm	12.730 mvt/etm	12.920 mvt/etm	190 mvt (1,5%)

Figuur 9: Verkeersintensiteiten etmaal

Op de Sint Hubertusstraat stijgt de intensiteit op het westelijke deel (van en naar de Wezenlaan) met circa 400 voertuigen in het etmaal. Deze hoeveelheid verkeer kan zonder problemen worden afgewikkeld. Op de Wezenlaan zelf zal de intensiteit hooguit met 200 voertuigen per etmaal stijgen. Afhankelijk of men ten noorden of ten zuiden van de aansluiting met de Sint Hubertusstraat woont, gaat het om een stijging van het aantal voertuigen van 9 tot 13%. Een dergelijke groei van het verkeer zal niet leiden tot een andere beleving van de verkeerssituatie langs de Wezenlaan. Ook het verkeerslicht Groenestraat-Wezenlaan moet in staat zijn om een dergelijke beperkte toename van het verkeer op te vangen.

Locatie	Huidige intensiteit (OmniTrans)	Toekomstige intensiteit	Toename
Sint Hubertusstraat ten oosten van de nieuwe aansluiting naar de te realiseren woonbuurt	150 mvt/u	160 mvt/u	10 mvt
Sint Hubertusstraat ten westen van de nieuwe aansluiting naar de te realiseren woonbuurt	130 mvt/u	170 mvt/u	40 mvt
Dobbelmannweg ten noorden van het kruispunt met de Sint Hubertusstraat	260 mvt/u	270 mvt/u	10 mvt
Wezenlaan ten noorden van het kruispunt met de Sint Hubertusstraat	150 mvt/u	170 mvt/u	20 mvt
Wezenlaan tussen het kruispunt met de Sint Hubertusstraat en het kruispunt met de Goffertweg	240 mvt/u	260 mvt/u	20 mvt
Wezenlaan ten zuiden van het kruispunt met de Goffertweg	150 mvt/u	150 mvt/u	0 mvt
Goffertweg ten westen van het kruispunt met de Wezenlaan	220 mvt/u	230 mvt/u	10 mvt
Groenestraat tussen het kruispunt met de Wezenlaan en het kruispunt met de Dobbelmannweg	1.430 mvt/u	1.440 mvt/u	10 mvt
Groenestraat ten oosten van het kruispunt met de Dobbelmannweg	1.340 mvt/u	1.350 mvt/u	10 mvt
Muntweg ten westen van het kruispunt met de Wezenlaan	950 mvt/u	950 mvt/u	0 mvt
Groenestraat ten noorden van het kruispunt met de Wezenlaan	1.280 mvt/u	1.300 mvt/u	20 mvt

Figuur 10: Verkeersintensiteiten drukste uur



Indien naar het drukste uur gekeken wordt, dan moet vastgesteld worden dat de nieuwbouwontwikkeling niet tot een merkbare groei van het verkeer leidt. De verwachte toename vallen ruim binnen de bandbreedte die voor de modelresultaten moet worden aangehouden.

4.4. Conclusie verkeersdruk

Aan de hand van de door de gemeente Nijmegen verstrekte gegevens over de verkeersgeneratie van de nieuwe woonwijk, is een inschatting gemaakt van de groei van het verkeer op de omliggende wegen. Vastgesteld wordt dat omliggende straten en kruispunten goed in staat moeten zijn om het verkeer zorgvuldig te verwerken. De intensiteiten in de Wezenlaan, Dobbelsmannweg en Sint Hubertusstraat blijven ruimschoots onder de grenswaarden van het CROW; en ook de groei van het verkeer ten opzichte van de huidige omvang van het verkeer is beperkt. Het verkeer als gevolg van de nieuwbouw zal dan ook niet leiden tot een andere beleving van de verkeerssituatie op de omliggende wegen.



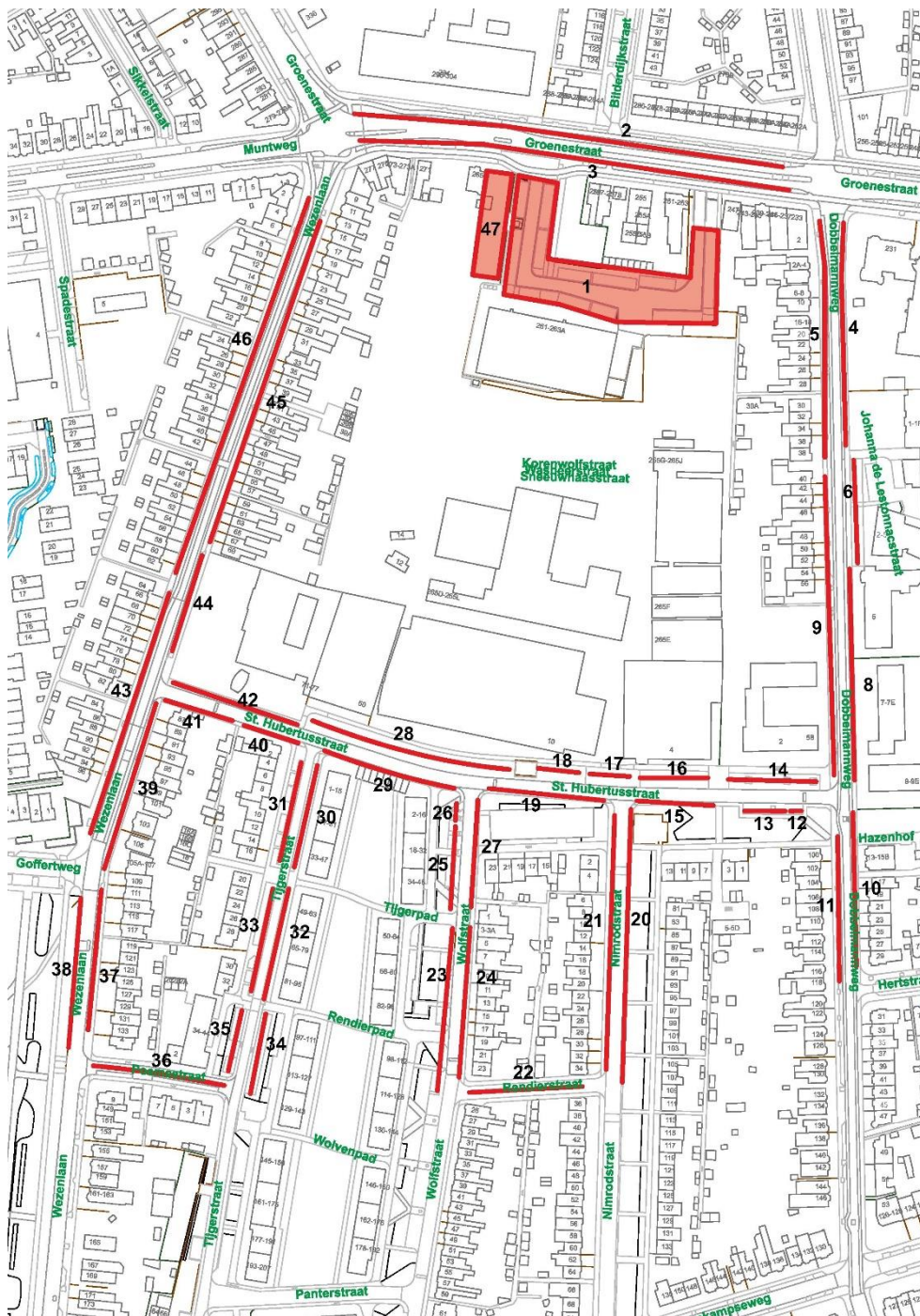
Bijlage I: Huidige invulling projectlocatie

Adres	BVO	Gebruiksfunctie	Parkeren	Ontsluiting
St. Hubertusstraat 4	2.813 m2	Industrie (arbeidsintensief/ bezoekersextensief)	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat
St. Hubertusstraat 10	8.777 m2	Commerciële dienstverlening en industrie (arbeidsintensief/ bezoekersextensief)	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat
St. Hubertusstraat 12	53 m2	Kleine eenpersoonswoning (Tiny House)	Privé parkeerplaats	Via Groenestraat
St. Hubertusstraat 14	30 m2	Kleine eenpersoonswoning (Tiny House)	Privé parkeerplaats	Via Groenestraat
Wezenlaan 71	2.394 m2	Industrie (arbeidsintensief/ bezoekersextensief) en vrijetijdsonderwijs	Prive parkeerterrein (36 plaatsen)	Via Wezenlaan en St. Hubertusstraat
Wezenlaan 77	2.614 m2	Industrie (arbeidsintensief/ bezoekersextensief) en vrijetijdsonderwijs	Prive parkeerterrein (16 plaatsen)	Via St. Hubertusstraat
Groenestraat 265 D	70 m2	Industrie arbeidsextensief/bezoekersextensief	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat
Groenestraat 265 E	1.142 m2	Industrie arbeidsextensief/bezoekersextensief	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat
Groenestraat 265 F	557 m2	Leegstaand	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat
Groenestraat 265 G	370 m2	Leegstaand	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat
Groenestraat 265 H	1.131 m2	Leegstaand	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat
Groenestraat 265 J	298 m2	Industrie arbeidsintensief/bezoekersextensief	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat
Groenestraat 265 K	96 m2	Fysio en commerciële dienstverlening	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat
Groenestraat 265 L	3.317 m2	Café/bar + terras	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat
Bijgebouw rechts naast 265 L	Onbekend	Café/bar	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat
Bijgebouw links naast 265 L	Onbekend	Kapper en industrie arbeidsextensief/bezoekersextensief	Parkeren op de openbare weg	Via St. Hubertusstraat



Bijlage II: Verwerking parkeerdrukonderzoek

Parkeersecties





Sectieomschrijving

Secties	Beschrijving	Opmerking	cap
1	Parkeerterrein AH aan Groenestraat	Parkeren in vakken	86
2	Groenestraat tussen Wezenlaan en Dobbeltmannweg even zijde	Parkeren in vakken. 1 vak voor Greenwheels	10
3	Groenestraat tussen Wezenlaan en Dobbeltmannweg oneven zijde		0
4	Dobbeltmannweg tussen Groenestraat en Johanna de Lestonnacstraat oneven zijde	Parkeerverbod	0
5	Dobbeltmannweg tussen Groenestraat en Johanna de Lestonnacstraat even zijde	Parkeren en vakken. Sectie loopt t/m nummer 38	13
6	Dobbeltmannweg parkeervakken tht Johanna de Lestonnacstraat	Parkeren in vakken	18
8	Dobbeltmannweg tussen Johanna de Lestonnacstr. en St. Hubertusstraat	Parkeerverbod	0
9	Dobbeltmannweg tussen Johanna de Lestonnacstr. en St. Hubertusstraat	Parkeren in vakken langs de weg	19
10	Dobbeltmannweg tussen St. Hubertusstraat en Hertstraat oneven zijde	Parkeerverbod	0
11	Dobbeltmannweg tussen St. Hubertusstraat en Hertstraat even zijde	Parkeren in vakken langs de weg. Sectie loopt t/m nummer 118	8
12	St. Hubertusstraat 2 elektrisch laadvakken op hoek Dobbeltmannweg	2 vakken voor elektrisch laden	2
13	St. Hubertusstraat parkeervakken op hoek met Dobbeltmannweg zijde gras	Parkeren in vakken	8
14	St. Hubertusstraat parkeren voor Sportschool	Niet echt vakken aangegeven. 1 vak voor Greenwheels	11
15	St. Hubertusstraat tussen Nimrodstraat en parkeervakken zijde woningen	Parkeren langs de weg	7
16	St. Hubertusstraat parkeervakken voor nummer 4 (Multisol)	Parkeren in vakken	10
17	St. Hubertusstraat op- en inritten voor nummers 4 en 10	Niet de bedoeling om te parkeren	0
18	St. Hubertusstraat parkeervakken voor nummer 10 (De Hubertushal)	Parkeren in vakken	10
19	St. Hubertusstraat tussen Wolfstraat en Nimrodstraat zijde speelveld	Parkeren langs de weg	8
20	Nimrodstraat tussen St. Hubertusstraat en Rendierstraat oneven zijde	Parkeren langs de weg. Sectie loopt tot straatnaambord Rendierstraat	19
21	Nimrodstraat tussen St. Hubertusstraat en Rendierstraat even zijde	Parkeren langs de weg	16
22	Rendierstraat tussen Wolfstraat en Nimrodstraat beide zijden	Parkeren langs de weg	9
23	Wolfstraat tussen Tijgerpad en Rendierstraat even zijde	Parkeren in dwarsvakken langs de weg	15
24	Wolfstraat tussen Tijgerpad en Rendierstraat oneven zijde	Parkeren langs de weg. Sectie loopt tot nummer 1	12
25	Wolfstraat tussen St. Hubertusstraat en Tijgerpad even zijde	Parkeren in dwarsvakken langs de weg	9
26	Wolfstraat tussen St. Hubertusstraat en Tijgerpad even zijde	2 vakken voor elektrisch laden	2
27	Wolfstraat tussen St. Hubertusstraat en Tijgerpad oneven zijde	Parkeren langs de weg	7
28	St. Hubertusstraat vakken voor nummers 10 (Hubertushal) en 50 (hobbycentrum)	Parkeren in vakken	36
29	St. Hubertusstraat tussen Tijgerstraat en Wolfstraat zijde garageboxen	Parkeren langs de weg	4
30	Tijgerstraat tussen St. Hubertusstraat en Tijgerpad oneven zijde	Parkeren op strook langs de weg	8
31	Tijgerstraat tussen St. Hubertusstraat en Tijgerpad even zijde	Parkeren op strook langs de weg	7
32	Tijgerstraat tussen Tijgerpad en Rendierpad oneven zijde	Parkeren op strook langs de weg	8
33	Tijgerstraat tussen Tijgerpad en Rendierpad even zijde	Parkeren op strook langs de weg	7
34	Tijgerstraat tussen Rendierpad en Poemastraat oneven zijde	Parkeren in dwarsvakken langs de weg	15
35	Tijgerstraat tussen Rendierpad en Poemastraat even zijde	Parkeren in dwarsvakken langs de weg	9
36	Poemastraat tussen Wezenlaan en Tijgerstraat beide zijden	Parkeren op geverfde strook langs de weg oneven zijde	8
37	Wezenlaan tussen Goffertweg en Poemastraat zijde woningen	Parkeren op strook langs de weg	9
38	Wezenlaan tussen Goffertweg en Poemastraat zijde park	Parkeren langs de weg	8
39	Wezenlaan tussen St. Hubertusstraat en Goffertweg oneven zijde	Parkeren in vakken langs de weg. 1 invpp op kenteken 09-XD-FS	11
40	St. Hubertusstraat tussen inrit en Tijgerstraat zijde woningen	Parkeren langs de weg	5
41	St. Hubertusstraat tussen Wezenlaan en inrit zijde woningen	Parkeerverbod	0
42	St. Hubertusstraat tussen Wezenlaan en Tijgerstraat zijde bedrijven	Parkeerverbod	0
43	Wezenlaan tussen nummer 64 en Goffertweg even zijde	Parkeren in vakken langs de weg	18
44	Wezenlaan strook tussen nummer 69 en St. Hubertusstraat zijde Werkbedrijf	Parkeren op strook	5
45	Wezenlaan tussen Groenestraat en huisnummer 69 oneven zijde	Parkeren in vakken langs de weg	25
46	Wezenlaan tussen Groenestraat en huisnummer 62 even zijde	Parkeren op strook langs de weg	27
47	Groenestraat terrein naast parkeerterrein AH bij nummer 265	Geen vakken	18
Totaal			527

Weersomstandigheden onderzoeksdagen

dag/datum	Weersomstandigheden
dinsdag 19 september 10.00 uur	Droog en zonnig. Temperatuur rond 16°.
dinsdag 19 september 14.00 uur	Droog en licht bewolkt. Veel wind. Temperatuur rond 21°.
dinsdag 19 september 20.00 uur	Bewolkt. Lichte regen. Veel wind. Temperatuur rond 19°.
dinsdag 19 september 00.00 uur	Droog en bewolkt. Veel wind. Temperatuur rond 18°.
donderdag 21 september 10.00 uur	Bewolkt. Lichte regen. Matige wind. Temperatuur rond 18°.
donderdag 21 september 14.00 uur	Bewolkt. Lichte regen. Matige wind. Temperatuur rond 18°.
donderdag 21 september 20.00 uur	Bewolkt. Lichte regen. Matige wind. Temperatuur rond 16°.
donderdag 21 september 00.00 uur	Bewolkt. Lichte regen. Matige wind. Temperatuur rond 15°.
zaterdag 23 september 10.00 uur	Droog en licht bewolkt. Matige wind. Temperatuur rond 17°.

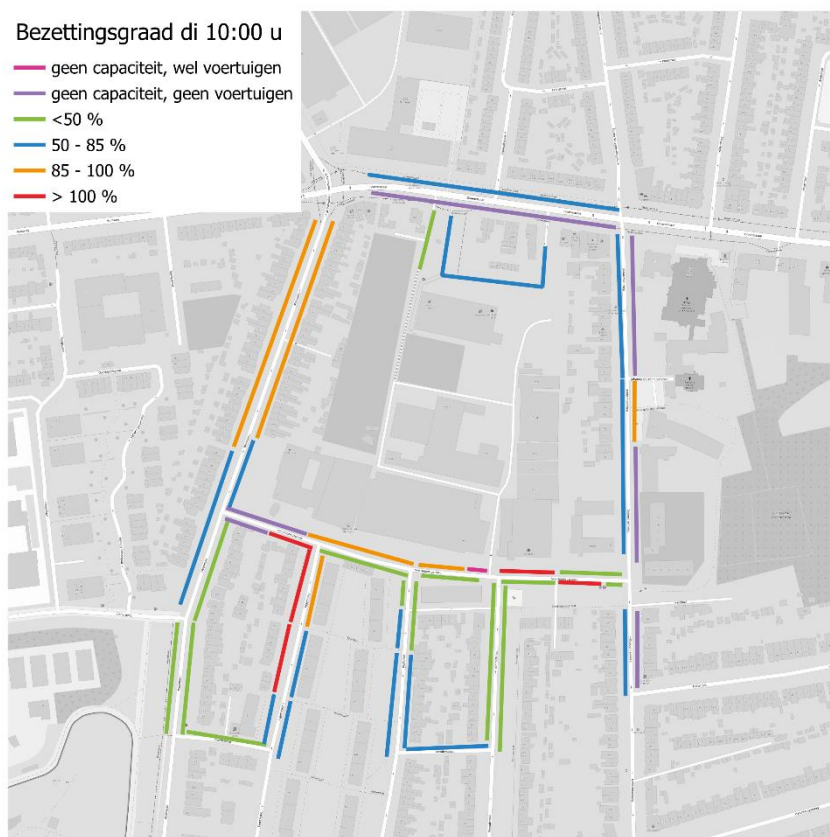


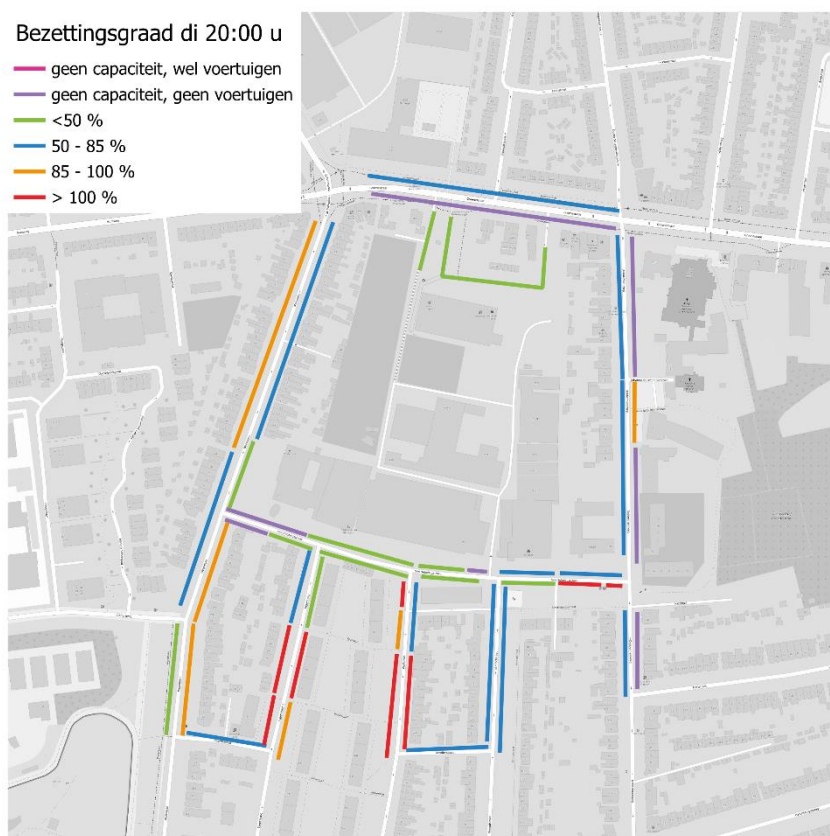
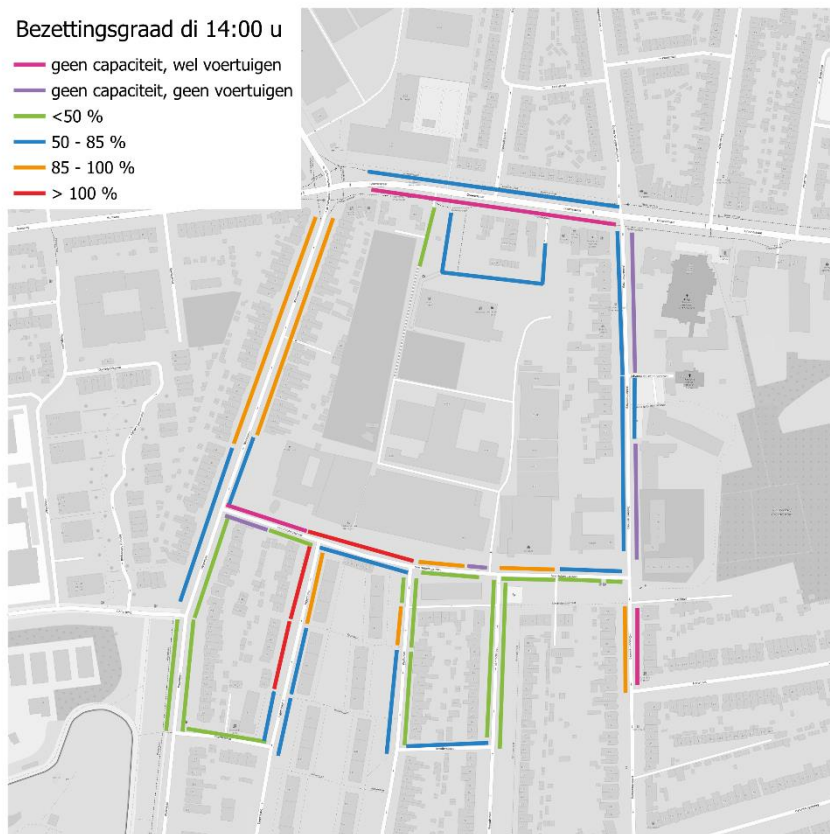
Resultaten

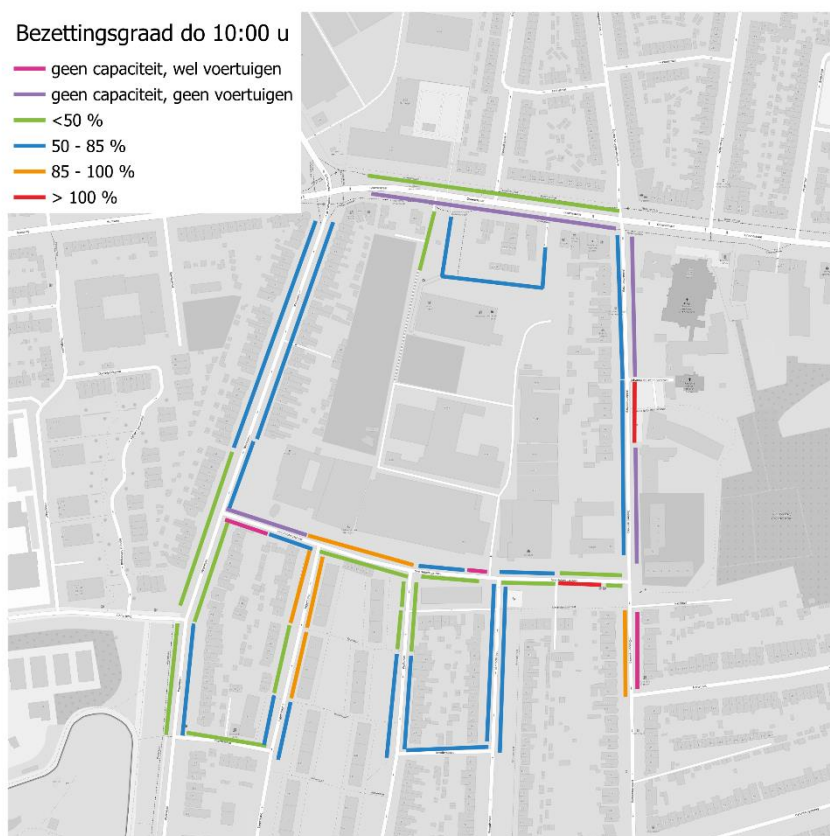
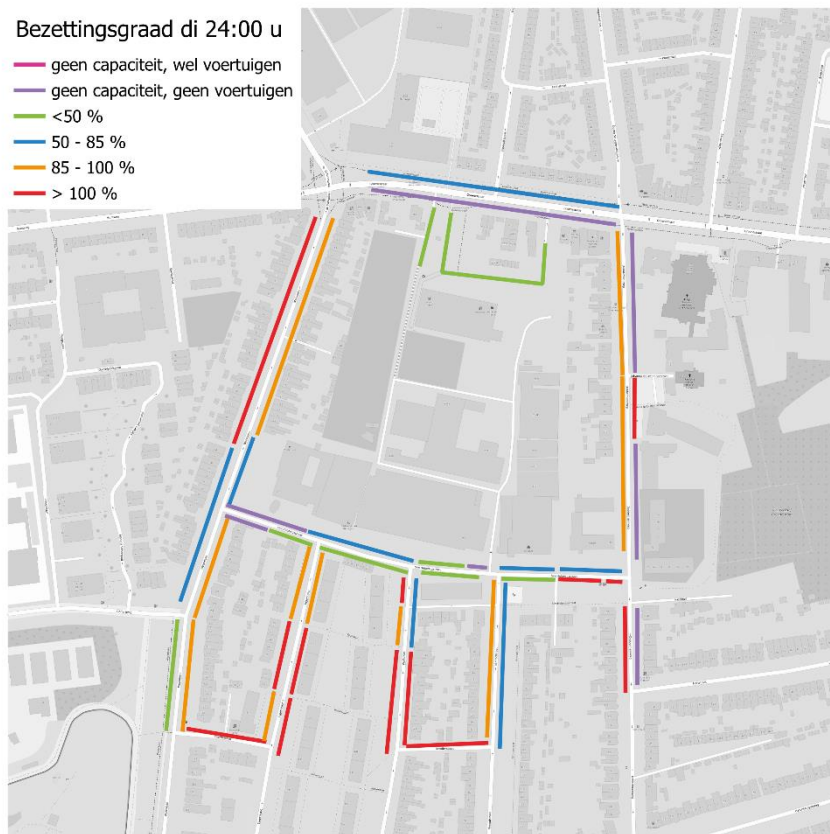
Secties	cap	Dinsdag 19 september								Donderdag 21 september								Zaterdag 23 september	
		10:00	14:00	20:00	00:00	10:00	14:00	20:00	00:00	10:00	14:00	20:00	00:00	10:00	14:00	20:00	00:00	10:00	14:00
1	86	55	64%	68	79%	35	41%	9	10%	65	76%	72	84%	30	35%	11	13%	37	43%
2	10	6	60%	7	70%	8	80%	8	80%	5	50%	4	40%	5	50%	4	40%	4	40%
3	0	0		2		0		0		0		0		0		0		0	
4	0	0		0		0		0		0		0		0		0		0	
5	13	11	85%	9	69%	11	85%	12	92%	9	69%	8	62%	12	92%	12	92%	9	69%
6	18	16	89%	15	83%	17	94%	19	106%	18	100%	16	89%	15	83%	17	94%	17	94%
8	0	0		0		0		0		0		0		0		0		0	
9	19	12	63%	12	63%	15	79%	17	89%	15	79%	8	42%	16	84%	11	58%	16	84%
10	0	0		1		0		0		1		1		0		0		0	
11	8	6	75%	7	88%	5	63%	8	100%	7	88%	7	88%	8	100%	9	113%	7	88%
12	2	1	50%	1	50%	2	100%	2	100%	0	0%	2	100%	1	50%	1	50%	0	0%
13	8	8	100%	4	50%	8	100%	8	100%	8	100%	7	88%	8	100%	7	88%	8	100%
14	11	5	45%	7	64%	8	73%	8	73%	3	27%	7	64%	11	100%	8	73%	10	91%
15	7	0	0%	1	14%	0	0%	0	0%	1	14%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
16	10	10	100%	9	90%	8	80%	8	80%	8	80%	8	80%	9	90%	8	80%	9	90%
17	0	1		0		0		0		2		0		0		0		0	
18	10	9	90%	9	90%	4	40%	3	30%	7	70%	5	50%	2	20%	3	30%	6	60%
19	8	0	0%	1	13%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
20	19	9	47%	8	42%	14	74%	14	74%	12	63%	13	68%	10	53%	11	58%	17	89%
21	16	8	50%	7	44%	13	81%	14	88%	10	63%	8	50%	14	88%	15	94%	17	106%
22	9	7	78%	5	56%	6	67%	11	122%	5	56%	6	67%	5	56%	8	89%	10	111%
23	15	8	53%	9	60%	15	100%	15	100%	11	73%	12	80%	12	80%	15	100%	10	67%
24	12	8	67%	5	42%	12	100%	13	108%	9	75%	7	58%	11	92%	9	75%	8	67%
25	9	6	67%	8	89%	8	89%	8	89%	4	44%	6	67%	5	56%	8	89%	7	78%
26	2	0	0%	0	0%	2	100%	2	100%	1	50%	0	0%	1	50%	1	50%	1	50%
27	7	1	14%	2	29%	4	57%	4	57%	3	43%	2	29%	3	43%	5	71%	4	57%
28	36	34	94%	36	100%	16	44%	20	56%	33	92%	35	97%	18	50%	21	58%	27	75%
29	4	2	50%	3	75%	0	0%	0	0%	0	0%	3	75%	0	0%	0	0%	0	0%
30	8	7	88%	7	88%	4	50%	7	88%	7	88%	7	88%	6	75%	8	100%	7	88%
31	7	7	100%	7	100%	4	57%	6	86%	6	86%	6	86%	4	57%	6	86%	6	86%
32	8	6	75%	6	75%	8	100%	9	113%	7	88%	4	50%	5	63%	8	100%	8	100%
33	7	7	100%	7	100%	9	129%	7	100%	3	43%	6	86%	6	86%	7	100%	7	100%
34	15	9	60%	10	67%	14	93%	15	100%	10	67%	11	73%	14	93%	15	100%	15	100%
35	9	6	67%	6	67%	9	100%	8	89%	7	78%	5	56%	7	78%	9	100%	8	89%
36	8	3	38%	2	25%	6	75%	8	100%	4	50%	6	75%	9	113%	8	100%	7	88%
37	9	4	44%	3	33%	8	89%	8	89%	7	78%	7	78%	7	78%	7	78%	8	89%
38	8	1	13%	1	13%	0	0%	0	0%	0	0%	1	13%	1	13%	1	13%	0	0%
39	11	5	45%	5	45%	10	91%	10	91%	4	36%	6	55%	10	91%	9	82%	8	73%
40	5	5	100%	2	40%	1	20%	0	0%	3	60%	2	40%	0	0%	0	0%	1	20%
41	0	0		0		0		0		2		2		0		0		0	
42	0	0		1		0		0		0		0		0		0		0	
43	18	12	67%	11	61%	13	72%	15	83%	6	33%	8	44%	15	83%	16	89%	9	50%
44	5	4	80%	4	80%	2	40%	3	60%	3	60%	3	60%	3	60%	4	80%	0	0%
45	25	23	92%	23	92%	21	84%	23	92%	20	80%	23	92%	23	92%	23	92%	9	36%
46	27	24	89%	23	85%	24	89%	27	100%	19	70%	22	81%	28	104%	28	104%	10	37%
47	18	6	33%	9	50%	3	17%	3	17%	9	50%	9	50%	3	17%	1	6%	6	33%
Totaal	527	352	67%	363	69%	347	66%	352	67%	354	67%	365	69%	337	64%	334	63%	333	63%

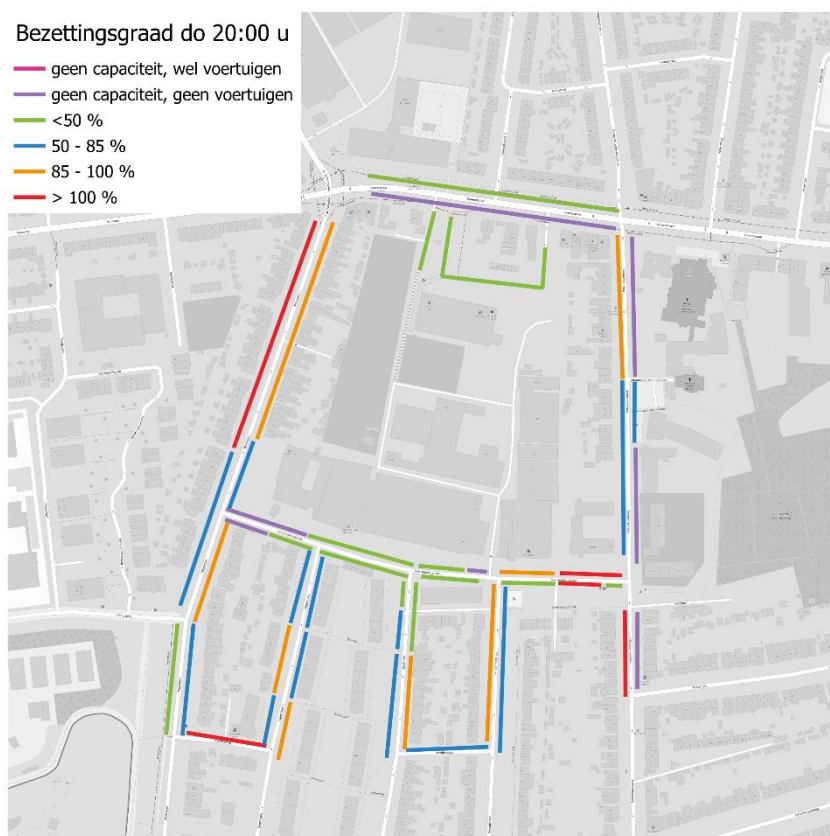
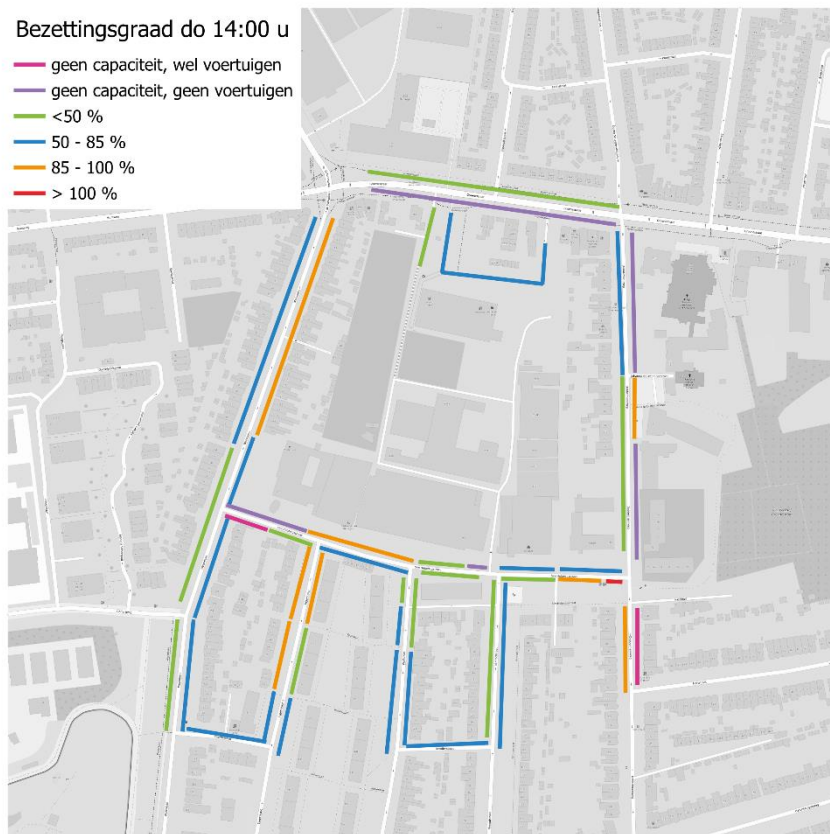


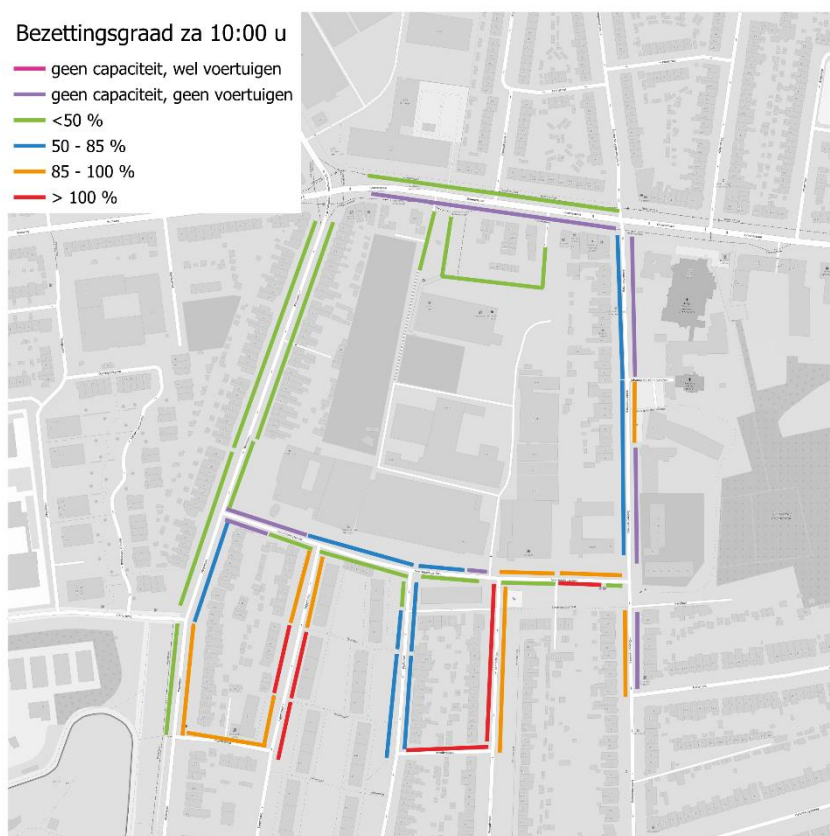
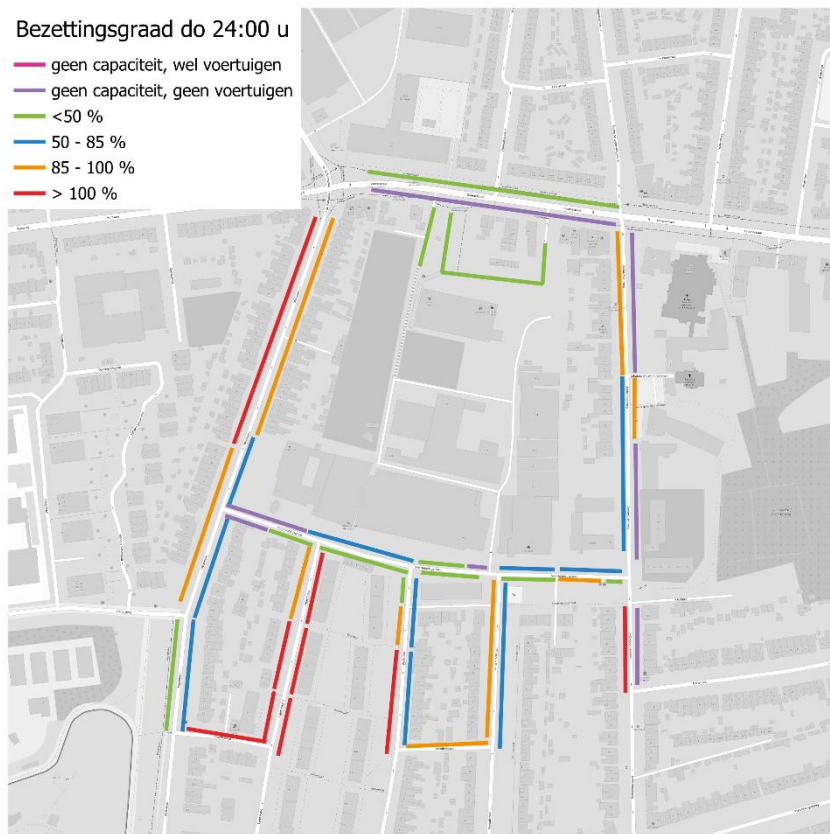
Kaartbeelden Parkeerdruk







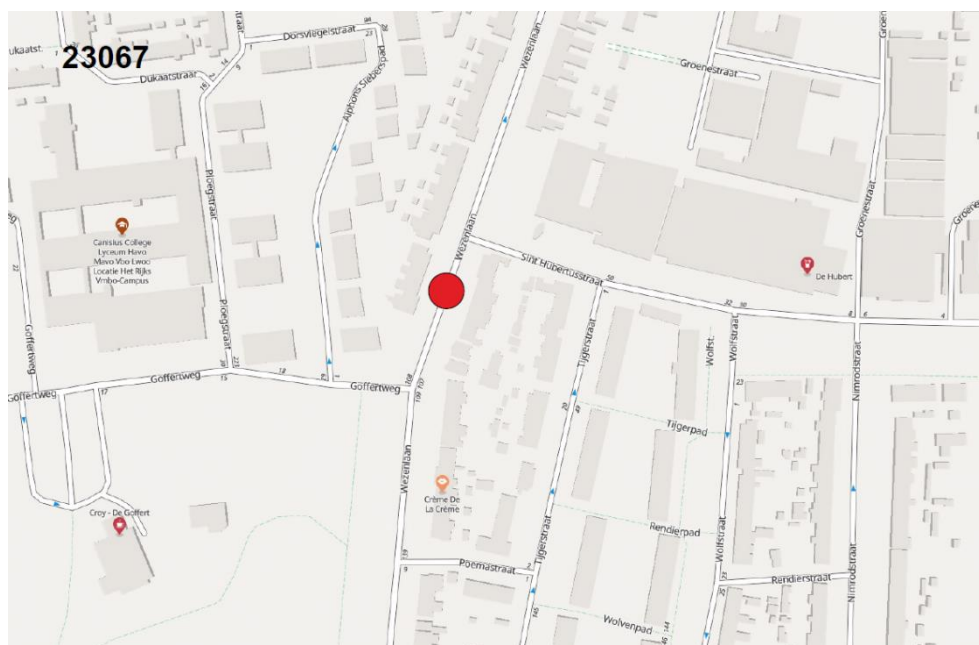






Bijlage III: Verwerking mechanische telling

Tellocatie



Resultaten

Werkdag Wezenlaan richting Goffertweg

Tijd	Klassen Lengte (m)	< 3,7		3,7 - 7,0		> 7,0		Totaal		Fout	
		Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Rel.	
Tot. 0-24		239	93,0	10	3,9	8	3,1	257	100,0	100,0	1
Tot. 0-7		7	100,0	0	0,0	0	0,0	7	100,0	2,7	0
Tot. 7-19		189	91,7	9	4,4	8	3,9	206	100,0	80,2	1
Tot. 19-24		43	100,0	0	0,0	0	0,0	43	100,0	16,7	0
Tot. 23-7		11	100,0	0	0,0	0	0,0	11	100,0	4,3	0

Weekenddag Wezenlaan richting Goffertweg

Weekdag Wezenlaan richting Goffertweg

Tijd	Klassen Lengte (m)	< 3,7		3,7 - 7,0		> 7,0		Totaal		Fout	
		Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Rel.	
Tot. 0-24		160	96,4	3	1,8	3	1,8	166	100,0	100,0	0
Tot. 0-7		8	100,0	0	0,0	0	0,0	8	100,0	4,8	0
Tot. 7-19		121	96,0	3	2,4	2	1,6	126	100,0	75,9	0
Tot. 19-24		30	93,8	0	0,0	2	6,3	32	100,0	19,3	0
Tot. 23-7		14	100,0	0	0,0	0	0,0	14	100,0	8,4	0

Tijd	Klassen Lengte (m)	< 3,7		3,7 - 7,0		> 7,0		Totaal		Fout	
		Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Rel.	
Tot. 0-24		216	93,9	8	3,5	6	2,6	230	100,0	100,0	0
Tot. 0-7		7	100,0	0	0,0	0	0,0	7	100,0	3,0	0
Tot. 7-19		170	92,4	8	4,3	6	3,3	184	100,0	80,0	0
Tot. 19-24		39	100,0	0	0,0	0	0,0	39	100,0	17,0	0
Tot. 23-7		12	100,0	0	0,0	0	0,0	12	100,0	5,2	0



Werkdag Wezenlaan richting Sint Hubertusstraat

Tijd	Klassen Lengte (m)	< 3,7		3,7 - 7,0		> 7,0		Totaal			Fout
		Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Rel.	
Tot. 0-24		1.196	95,8	35	2,8	18	1,4	1.249	100,0	100,0	3
Tot. 0-7		15	100,0	0	0,0	0	0,0	15	100,0	1,2	0
Tot. 7-19		1.016	95,5	32	3,0	16	1,5	1.064	100,0	85,2	3
Tot. 19-24		165	97,1	3	1,8	2	1,2	170	100,0	13,6	0
Tot. 23-7		27	100,0	0	0,0	0	0,0	27	100,0	2,2	0

Weekenddag Wezenlaan richting Sint Hubertusstraat

Tijd	Klassen Lengte (m)	< 3,7		3,7 - 7,0		> 7,0		Totaal			Fout
		Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Rel.	
Tot. 0-24		643	96,4	14	2,1	10	1,5	667	100,0	100,0	0
Tot. 0-7		21	100,0	0	0,0	0	0,0	21	100,0	3,1	0
Tot. 7-19		512	95,7	13	2,4	10	1,9	535	100,0	80,2	0
Tot. 19-24		110	98,2	2	1,8	0	0,0	112	100,0	16,8	0
Tot. 23-7		33	100,0	0	0,0	0	0,0	33	100,0	4,9	0

Weekdag Wezenlaan richting Sint Hubertusstraat

Tijd	Klassen Lengte (m)	< 3,7		3,7 - 7,0		> 7,0		Totaal			Fout
		Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Abs.	ldx.	Rel.	
Tot. 0-24		1.038	95,8	29	2,7	16	1,5	1.083	100,0	100,0	2
Tot. 0-7		17	100,0	0	0,0	0	0,0	17	100,0	1,6	0
Tot. 7-19		872	95,5	27	3,0	14	1,5	913	100,0	84,3	2
Tot. 19-24		149	98,0	2	1,3	1	0,7	152	100,0	14,0	0
Tot. 23-7		29	100,0	0	0,0	0	0,0	29	100,0	2,7	0



Bijlage IV: Ritgeneratie gemeente Nijmegen

Ritgeneratie Project: St. Hubertusstraat Hazenpark																
Nijmegen Hazenpark max 200 'woning' + correctie hobbywerkplaats en Multisol																
Hubertsstraat basis gegevens																
Datum: 8-9-2023																
Opgesteld door:																
		blok binnenstad			blok centrum			blok Schil 1			blok Schil 2			blok Rest		
		aantal	norm	totaal	aantal	norm	totaal	aantal	norm	totaal	aantal	norm	totaal	aantal	norm	totaal
WONEN																
koop, vrijstaand	woningen		6,4	0,0		6,4	0,0		7,3	0,0		7,5	0,0		7,8	0,0
koop, 2-onder-één-kap	woningen		5,9	0,0		5,9	0,0		6,9	0,0		7,1	0,0	4	7,4	29,6
koop, rij	woningen		5,4	0,0		5,4	0,0		6,4	0,0		6,6	0,0	131	6,7	877,7
koop, appartement duur	woningen		5,4	0,0		5,4	0,0		6,4	0,0		6,6	0,0		6,7	0,0
koop, appartement gemiddeld	woningen		3,7	0,0		3,7	0,0		4,7	0,0		4,9	0,0		5,2	0,0
koop, appartement goedkoop	woningen		2,8	0,0		2,8	0,0		3,9	0,0		4,1	0,0		4,5	0,0
huur, huis, (middel)duur	woningen		5,4	0,0		5,4	0,0		6,4	0,0		6,6	0,0		6,7	0,0
huur, huis, sociale huur	woningen		2,8	0,0		2,8	0,0		3,9	0,0		4,1	0,0		4,5	0,0
huur, appartement, sociale en middel huur	woningen		1,8	0,0		1,8	0,0		2,8	0,0		3,0	0,0		3,2	0,0
huur, appartement, duur	woningen		3,7	0,0		3,7	0,0		4,7	0,0		4,9	0,0		5,2	0,0
kamerverhuur niet zelfstandig	woningen		0,8	0,0		0,8	0,0		0,8	0,0		0,9	0,0		0,8	0,0
kamerverhuur zelfstandig (student)	woningen		0,8	0,0		0,8	0,0		0,8	0,0		0,9	0,0		0,8	0,0
kamerverhuur zelfstandig (niet-student)	woningen		1,5	0,0		1,5	0,0		1,5	0,0		1,6	0,0		1,8	0,0
kleine eenpersoonswoning	woningen		1,5	0,0		1,5	0,0		1,5	0,0		1,6	0,0		2,1	0,0
zorgwonen / beschutwonen	woningen		0,4	0,0		0,4	0,0		2,0	0,0		2,2	0,0	65	2,1	136,5
Totaal		0		0,0	0		0,0	0		0,0	0		0,0	200		1043,8
WERKEN																
kantoor zonder baliefunctie	100 m2 BVO		3,2	0,0		3,2	0,0		4,4	0,0		4,9	0,0	-12	4,7	-54,5
commerciële dienstverlening	100 m2 BVO		6,3	0,0		6,3	0,0		7,5	0,0		8,1	0,0		9,4	0,0
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersintensief	100 m2 BVO		5,8	0,0		5,8	0,0		7,0	0,0		7,5	0,0		8,3	0,0
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersintensief	100 m2 BVO		2,4	0,0		2,4	0,0		3,0	0,0		3,4	0,0	-140	3,6	-504,2
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 BVO		3,8	0,0		3,8	0,0		4,8	0,0		5,2	0,0		5,5	0,0
opslagbedrijf	unit			0,0			0,0			0,0			0,0			0,0
Totaal		0		0,0			0,0	0,0		0,0	0,0		0,0	0,0		-558,7
Totale ritgeneratie totale programma																
				0,0			0,0			0,0			0,0			485,1