

Parkeren ontwikkeling Zwanenveld

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Zwanenveld ontwikkeling B.V.

Parkeren ontwikkeling Zwanenveld

011666.20221214.R1.08

27 september 2023

Kevin Jansen

© Copyright Goudappel BV 27-9-23

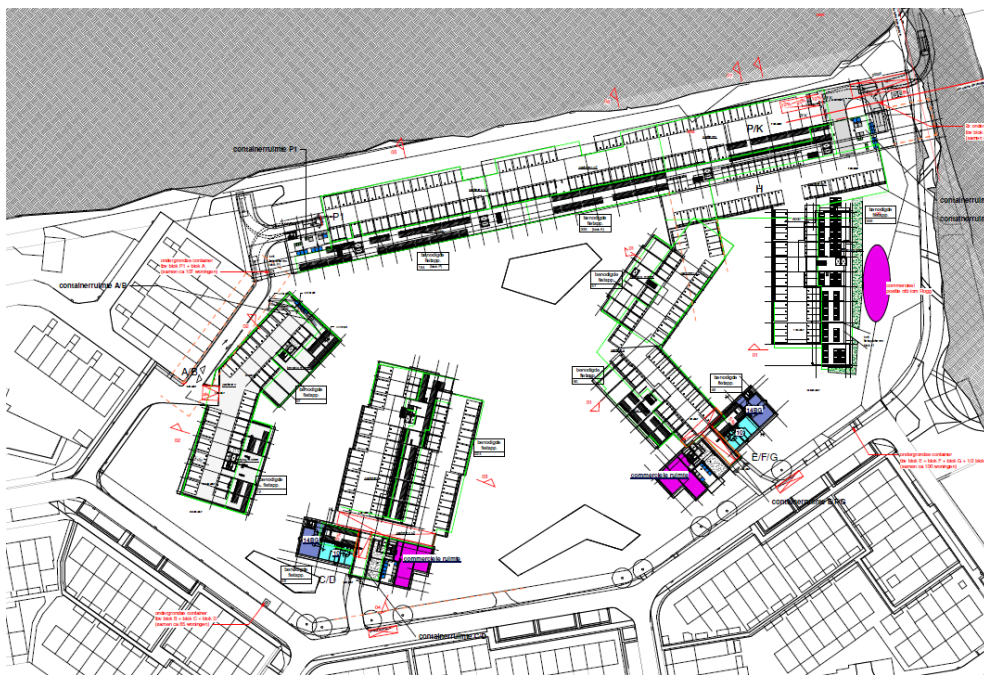
Inhoudsopgave

1. Ontwikkeling Zwanenveld	4
2. Visie mobiliteit	5
2.1 Ambitiedocument mobiliteit Nijmegen	5
2.2 Het STOMP-principe	5
3. Parkeeronderbouwing	9
3.1 Aanpak en uitgangspunten	9
3.2 Parkeerbalans	11
3.3 afwijkmogelijkheden	11
4. Fietsparkeren	13

1. Ontwikkeling Zwanenveld

In het stadsdeel Dukenburg in Nijmegen zijn plannen voor de herontwikkeling van het voormalig ROC-terrein; gelegen aan de Zwanenveld in de oksel van het Maas-Waalkanaal en de spoorbrug over het water (zie figuur 1.1). Binnen de ontwikkelingsplannen wordt voorzien in de transformatie van de locatie naar woontorens en enkele commerciële ruimten. Het woonprogramma voorziet in de realisatie van 460 woningen; verdeeld over verschillende segmenten. Aanvullend wordt voorzien in parkeercapaciteit op eigen terrein.

Een dergelijke ontwikkeling vraagt om een goede en toekomst vaste parkeeroplossing. Zwanenveld ontwikkeling B.V. is betrokken bij de ontwikkelingsplannen en heeft Goudappel BV gevraagd te ondersteunen in de totstandkoming van een breed gedragen parkeervisie en parkeerkundige onderbouwing voor de ontwikkeling. Hierbij dient de toekomstige ontwikkeling voor zowel de ontwikkelende partijen, de gemeente als de toekomstige bewoners en gebruikers te leiden tot een voor iedereen werkend eindresultaat. In voorliggende rapportage is het resultaat beschreven.



Figuur 1.1: Ontwikkeling Zwanenveld (bron opdrachtgever)

2. Visie mobiliteit

2.1 Ambitiedocument mobiliteit Nijmegen

De gemeente Nijmegen is een gemeente die zich richt op duurzaamheid en leefbaarheid. Dit werkt ook door op het thema mobiliteit. De gemeente heeft in haar mobiliteitsvisie de ambitie en doelstellingen uitgesproken om slimmer en efficiënter gebruik te maken van het bestaande wegennet en extra aandacht te bieden aan duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid. Dit gaat samen met een mobiliteitstransitie waarbij meer aandacht moet komen voor voetgangers en deelmobiliteit. Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd; zeker voor de kortere afstanden binnen de gemeente. In 2018 is Nijmegen nog uitgeroepen als duurzame hoofdstad van Europa in 2018.

De stad is goed bereikbaar. Nijmegen heeft vijf treinstations binnen de gemeentegrenzen, waarvan één intercitystation, een fijnmazig hoofdfietsnetwerk en is gelegen aan de A73 en de A15. Naast de genoemde snelwegen wordt de gemeente ook ontsloten middels verschillende provinciale wegen.

2.2 Het STOMP-principe

Vanuit de ontwikkeling ligt voor de mobiliteit de ambitie om aan te sluiten bij de gemeentelijke doelstellingen op gebied van mobiliteit. Juist dit type stedelijkheid en de geografische ligging van de locatie vormen hierbij een uitstekend vertrekpunt. De basis voor de mobiliteitsvisie voor de ontwikkeling Zwanenveld vormt hierdoor het STOMP-principe. In het STOMP-principe ligt de prioriteit op langzaam verkeer en duurzame modaliteitsvormen. Het faciliteren van de auto vormt hierin de laatste stap. Het STOMP-principe staat voor:

- Stappen (voetganger);
- Trappen (fiets);
- Openbaar vervoer;
- Mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit en MaaS);
- Privéauto de traditionele auto.



Ook het onderdeel parkeren is een onlosmakelijk onderdeel van de dagelijkse mobiliteit in Nijmegen en is hiermee mede bepalend voor het kwaliteitsniveau van leefbaarheid en duurzaamheid in de stad. Hoewel deze rapportage zich toespitst op parkeren, wordt kort voor de ontwikkeling ingegaan op hoe binnen de ontwikkeling invulling wordt gegeven aan de overige stappen conform het STOMP-principe.

Stappen

Binnen het plangebied van de ontwikkeling worden een aantal verschillende woongebouwen gerealiseerd (zie figuur 2.1). Hierbij wordt het tussenliggende gebied tussen de verschillende gebouwen voornamelijk ingevuld met groen en/of water. De gebieden tussen de gebouwen worden ingericht voor (het faciliteren van) voetgangers. Hierbij wordt middels maatvoering en comfort rekening gehouden met minder validen door de verbindingen rolstoelvriendelijk uit te voeren.

De ontwikkellocatie is gelegen in de nabijheid van winkelcentrum Dukenburg. Het winkelcentrum is gelegen op circa 500m loopafstand van de ontwikkellocatie. Hiermee zijn de dagelijkse voorzieningen voor boodschappen op loopafstand van de ontwikkeling gesitueerd.

In de ontwikkeling wordt voorzien in een gemengd functieprogramma van wonen en commerciële functies. Voor de commerciële functies is op dit moment nog geen exacte invulling bekend. Wel wordt uitgegaan van functies met een lokaal verzorgingsgebied en die een ondersteunend karakter hebben op de toekomstige ontwikkeling en de omliggende buurten. Hiermee genereren de beoogde commerciële functies ook meer lokaal en langzaam verkeer ten opzichte van reguliere commerciële functies.

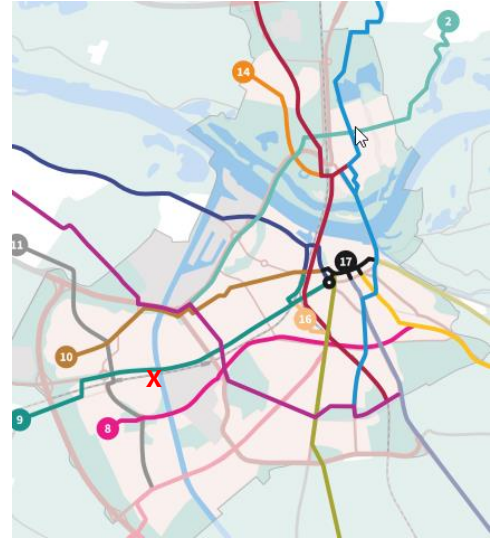
Door het gemengde functieprogramma ontstaat ook een locatie waar gedurende de gehele dag mensen aanwezig zijn. Hiermee levert de ontwikkeling een positieve bijdrage aan de (sociale) veiligheid, levendigheid en leefbaarheid van de locatie.



Figuur 2.1: Ontwikkeling en tussenliggende groene gebieden (bron: opdrachtgever)

Trappen

De locatie is gelegen aan de snelle fietsroute Nijmegen Centrum – Wijchen. Op circa vier minuten fietsafstand vanaf de locatie is de snelle fietsroute Nijmegen Oost – Dukenburg gesitueerd. Vanuit de ontwikkellocatie zijn toekomstige fietsers hiermee binnen zeer korte tijd op een van de snelle fietsroutes; van waaruit verschillende richtingen direct en comfortabel kunnen worden bereikt. Ook het winkelcentrum Dukenburg, treinstation Nijmegen Dukenburg en het busstation Dukenburg zijn op korte fietsafstand van de ontwikkeling gelegen. De ontwikkeling heeft hiermee gunstige condities om het fietsgebruik van de toekomstige doelgroepen van de ontwikkeling te stimuleren. Zeker op de kortere afstanden en verplaatsingen binnen de gemeente.



Figuur 2.2: Ontwikkellocatie in relatie tot snelle fietsroutes (bron: Ambitiedocument mobiliteit Nijmegen)

Binnen de ontwikkeling zelf wordt voorzien in het goed en kwalitatief faciliteren van fietsparkeren met oog voor een comfortabel gebruik. Voor de bewoners worden gezamenlijke fietsenbergingen gerealiseerd conform Bouwbesluit, Amsterdamse brief en artikel 13 van de gemeentelijke Beleidsregels Parkeren 2022. Bij de inrichting van de bergingen wordt aandacht geschonken aan een hoogwaardig en gebruiksvriendelijk kwaliteitsniveau. Op dit moment wordt het ontwerp van de fietsenbergingen nog uitgewerkt. In de ontwerpen wordt hierbij rekening gehouden met onder andere een logische en veilige routing en inrichting. Hiermee wordt in de ontwerpfase van de ontwikkeling oog gehouden voor het comfort en gebruiksgemak voor de toekomstige fietsers. Met dergelijke hoogwaardige voorzieningen wordt vanuit het ontwerp bijgedragen aan een verlaagde autoafhankelijkheid en het stimuleren van het gebruik van de fiets in plaats van de auto voor de korte afstanden.

Het bewonersparkeren wordt voorzien in aparte, afgesloten voorzieningen. Het fietsparkeren van de overige doelgroepen wordt voorzien op maaiveld. Deze worden gesitueerd in de directe nabijheid van de entrees van de functies en zijn hierbij openbaar toegankelijk

Openbaar Vervoer

De locatie is gelegen in de nabijheid van treinstation Nijmegen Dukenburg en het busstation Dukenburg. Van hieruit zijn zowel lokale als regionale bestemmingen met het openbaar vervoer goed bereikbaar. De beide OV-knooppunten zijn binnen drie minuten fietsafstand bereikbaar. Ook aan de Wijchenseweg zijn diverse bushaltes gesitueerd van waaruit verschillende locaties binnen de gemeente Nijmegen te bereiken zijn. De ontwikkellocatie kent hiermee een redelijke bereikbaarheid met het OV.

Mobiliteitsdiensten

Onder mobiliteitsdiensten kunnen verschillende elementen worden volstaan. De ontwikkellocatie zelf is te kleinschalig voor het uitrollen van een alles dekkend en compleet MaaS¹-aanbod. In overleg met de gemeente Nijmegen wordt verkend welke

¹ MaaS: Mobility as a Service

toepassingsmogelijkheden voor het aanbieden van MaaS in dit gebied in de praktijk mogelijk gemaakt kunnen worden. De ligging van het gebied buiten gereguleerd parkeren maakt toepassing van MaaS op deze locatie lastig. Binnen het exploitatiegebied van de ontwikkeling bestaat de mogelijkheid om deelmobiliteit in te zetten. Ook deelmobiliteit is een onderdeel van MaaS.

Op dit moment wordt niet voorzien in het extra inzetten op deelmobiliteit. In de overige vervoersalternatieven voor de auto wordt op de locatie in de toekomstige situatie ruimschoots voorzien. Wel wordt de mogelijkheid van aanbieden van deelmobiliteit binnen het exploitatiegebied van de ontwikkeling open gehouden. De ontwikkelaar zal bij gebruik van deelmobiliteit het gebruik van de deelauto onderbouwen aan de hand van onder andere de locatie van de ontwikkeling (nabijheid voorzieningen en OV), de doelgroep (jongeren/gezinnen/ouderen) en welke vormen van deelmobiliteit worden toegepast. De gemeente kan maximaal een korting geven van maximaal 20% (met verhouding 1 deelauto versus 4 reguliere auto's). De ruimte die hiervoor vrij komt zal ten goede komen aan de planvorming.

Parkeren

Binnen het exploitatiegebied van de ontwikkeling wordt voorzien in het opvangen van parkeren op eigen terrein. Uitgangspunt is dat de volledige toekomstige parkeerbehoefte van de ontwikkeling op eigen terrein wordt opgevangen. Hiermee wordt parkeeroverlast in de directe omgeving van de ontwikkellocatie als gevolg van de herontwikkeling wordt voorkomen. Vanuit de ontwikkeling wordt gestreefd naar een efficiënt ruimtegebruik. Hierbij geldt dat enerzijds voldoende parkeercapaciteit binnen het exploitatiegebied van de ontwikkeling wordt gerealiseerd om in de toekomstige parkeerbehoefte te voorzien. Tegelijkertijd wordt gestreefd om een overcapaciteit aan parkeerplaatsen te voorkomen; daar dit het autobezit en -gebruik kan stimuleren.

Daar waar mogelijk wordt het parkeren uit het zicht opgelost. Dit houdt in dat het parkeren grotendeels wordt voorzien in verdiepte parkeergelegenheden onder en rondom de verschillende gebouwen. Vanuit oogpunt van regelgeving, gebruik en economische overwegingen kan niet al het parkeren verdiept worden opgelost. In het volgende hoofdstuk is de parkeerkundige onderbouwing voor de ontwikkeling uiteengezet.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling voorziet in diverse modaliteiten en een redelijk tot goede bereikbaarheid van de locatie voor de auto, fiets en te voet. Met de borging van het niveau van aanbod van de verschillende vervoersalternatieven draagt de ontwikkeling bij aan het voorkomen van vervoersarmoede voor de toekomstige doelgroepen van de locatie. Het gemeentelijk beleid moedigt het inzetten op MaaS en onder andere deelmobiliteit binnen ontwikkelingen aan. Op dit moment ondersteunt het gemeentelijk parkeerbeleid voor deze locatie echter niet in het toekennen van verkeers- en parkeereffecten hiervan daar de locatie in een gebied met ongereguleerd parkeren ligt. In de verdere uitwerking van de ontwikkeling worden, mede in overleg met de gemeente, de mogelijkheden voor het inzetten op deelmobiliteit verkend.

3. Parkeeronderbouwing

3.1 Aanpak en uitgangspunten

In mei 2022 heeft de gemeente Nijmegen haar parkeerbeleid geactualiseerd in de 'Beleidsregels parkeren 2022'. Onderdeel van de beleidsregels zijn te hanteren gemeentespecifieke parkeernormen. Dit beleid en deze normen zijn het vertrekpunt voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij ontwikkelingen binnen Nijmegen voor zowel auto als fiets. De parkeerbehoefte van de toekomstige ontwikkeling wordt berekend door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (zie figuur 3.1). Het resultaat van de berekening is het aantal benodigde parkeerplaatsen, oftewel de ongewogen parkeerbehoefte.

Bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling van Zwanenveld wordt conform de mogelijkheden van het gemeentelijk parkeerbeleid dubbelgebruik (verschillende doelgroepen per parkeerplaats) toegepast. Om de effecten van dubbelgebruik inzichtelijk te maken, wordt gebruikgemaakt van aanwezigheidspercentages uit het gemeentelijk beleid.



Figuur 3.1: Berekening benodigd parkeeraanbod

Functieprogramma

In de herontwikkelingsplannen voor Zwanenveld wordt voorzien in de realisatie van een gemengd functieprogramma van 460 woningen en commerciële functies. Het woonprogramma betreft een gemengd programma van woningen die worden gerealiseerd binnen zowel het sociale huursegment als het koopsegment. Alle woningen worden gerealiseerd als appartementen. In tabel 3.1 is het functieprogramma van de ontwikkeling uiteengezet.

categorie	type	aantal	eenheid
wonen	sociale huur	94	woning
	koop (midden)	199	woning
	koop (duur)	167	woning
commercieel	commerciële dienstverlening*	700	m ² bvo

* een exacte invulling voor het commerciële deel is op dit moment nog niet bekend. Derhalve wordt in deze studie uitgegaan van de functie 'commerciële dienstverlening'. Hiermee is worstcase gerekend.

Tabel 3.1: Functieprogramma herontwikkeling Zwanenveld (bron: opdrachtgever)

Parkeernormen

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de verschillende functies wordt gebruik gemaakt van parkeernormen uit het gemeentelijk parkeerbeleid van Nijmegen.

Het gemeentelijk beleid maakt voor de parkeernormen onderscheid naar locatie. De ontwikkellocatie is gelegen in zone 'schil 1^e ring'. In tabel 3.2 zijn de te hanteren gemeentelijke parkeernormen weergegeven.

categorie	type	norm	eenheid
wonen	sociale huur	0,4	woning
	koop (midden)	1,0	woning
	koop (duur)	1,0	woning
	bezoek	0,3	woning
commercieel	commerciële dienstverlening*	1,6	100 m ² bvo

Tabel 3.2: Te hanteren gemeentelijke parkeernormen

Het definitieve functieprogramma staat nog niet vast. In deze onderbouwing is uitgegaan appartementen. Besloten kan worden om (een deel van) deze woningen voor het huursegment te realiseren. Door te rekenen met koopappartementen wordt worstcase gerekend. Mocht worden besloten deze woningen te realiseren voor het huursegment dan valt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling lager uit. Ter indicatie: in geval van huurwoningen bedraagt de totale norm per woning 1,1 parkeer[plaats per woning. In geval van koop 1,3 (zie tabel 3.2). Bij verschuiving van koop naar huur neemt de normatieve parkeervraag af met 0,2 parkeerplaats per woning.

Parkeercapaciteit

Op het moment bedraagt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling 507 parkeerplaatsen, daarnaast dienen de 22 parkeerplekken die door de herontwikkeling van Zwanenveld komen te vervallen gecompenseerd te worden. Dit leidt tot een parkeerbehoefte van 529 parkeerplekken. Voor de bewoners van de middeldure en dure koopwoningen wordt uitgegaan van één eigen parkeerplaats per woning. Deze is hiermee niet te gebruiken door de andere doelgroepen of bewoners van de sociale huurwoningen. Voor de parkeerplaatsen voor sociale huurwoningen wordt voorzien in één gezamenlijke parkeerfaciliteit waarbinnen dubbelgebruik mogelijk is. Voor het bezoek van woningen en de commerciële ruimten wordt in deze studie uitgegaan van de mogelijkheid van volledig dubbelgebruik.

Aanwezigheidspercentages

Doordat een deel van de parkeercapaciteit voor alle doelgroepen bruikbaar en toegankelijk is, wordt voor deze plekken conform het gemeentelijk beleid gebruik gemaakt van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het betreft het parkeren voor commerciële ruimten en voor bezoekers van woningen. Om rekening te houden met dit effect worden aanwezigheidspercentages toegepast. Hiermee wordt gesimuleerd en geborgd dat op alle momenten daadwerkelijk voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. De te hanteren aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies zijn in tabel 3.3 opgenomen.

Binnen de ontwikkeling wordt voorzien in één private parkeerplaats per woning bij de middeldure en dure woningen. Op deze parkeerplaatsen is hierdoor geen dubbelgebruik mogelijk. Tegelijkertijd moeten deze plekken te allen tijd beschikbaar zijn voor de bewoners.

In de berekeningen is hiermee rekening gehouden door de aanwezigheidspercentages van deze woningen op alle momenten van de week op 100% te zetten. Voor de sociale huurwoningen wordt één gezamenlijke parkeer capaciteit gerealiseerd; waarbinnen dubbelgebruik door de bewoners van de sociale huurwoningen mogelijk is.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
wonen: bewoners sociale huur	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
wonen: bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%

Tabel 3.3: Aanwezigheidspercentages

3.2 Parkeerbalans

In tabel 3.4 is de parkeerbalansberekening voor de beoogde ontwikkeling Zwanenveld inzichtelijk gemaakt. Uit de berekening blijkt dat het toekomstig met maatgevend moment voor de ontwikkeling de werkdagavond. Op dat moment bedraagt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling afgerond 507 parkeerplaatsen. Binnen het exploitatiegebied van de ontwikkeling worden in totaal 521 parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee heeft het exploitatiegebied van de ontwikkeling op de zaterdagavond een overschot van afgerond 14 parkeerplaatsen. Ook op alle andere momenten is sprake van restcapaciteit.

	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sociale huur	37,6	18,8	18,8	33,8	37,6	30,1	22,6	30,1	26,3
koop (midden)	199,0	199,0	199,0	199,0	199,0	199,0	199,0	199,0	199,0
koop (duur)	167,0	167,0	167,0	167,0	167,0	167,0	167,0	167,0	167,0
wonen bezoekers	138,0	13,8	27,6	110,4	0,0	96,6	82,8	110,4	96,6
commercieel	11,2	11,2	11,2	0,6	0,0	8,4	0,0	0,0	0,0
parkeervraag totaal	552,8	409,8	423,6	510,8	403,6	501,1	471,4	506,5	488,9
parkeercapaciteit	521	521	521	521	521	521	521	521	521
saldo	-31,8	111,2	97,4	10,2	117,4	19,9	49,6	14,5	32,1

Tabel 3.4: Parkeerbalansberekening ontwikkeling Zwanenveld

3.3 afwijkmogelijkheden

Het gemeentelijk parkeerbeleid biedt een aantal mogelijkheden om af te wijken van de standaard parkeernormen en -berekeningen. In een eerdere fase is verkend welke afwijkmogelijkheden het gemeentelijk beleid biedt. Hieruit zijn de volgende negen afwijkingsmaatregelen gedefinieerd:

- benutten restcapaciteit omgeving;
- salderen rechtens verkregen niveau;
- parkeernormen obv daadwerkelijk autobezit;
- toepassen deelmobiliteit;

- parkeren op afstand;
- extra fietsparkeerruimte;
- actualiseren bezoekersnormen;
- inzetten MaaS (waaronder deelmobiliteit);
- autovrij complex.

Uit een verdere verkenning en overleg met de gemeente is gebleken dat uitsluitend deelmobiliteit en inzet op extra fietsparkeren mogelijk en realistisch zijn voor deze ontwikkeling. Binnen deze afwijkingsmaatregelen zijn benutten restcapaciteit omgeving, salderen, parkeernormen obv daadwerkelijk autobezit, parkeren op afstand, actualiseren bezoekersnormen, inzetten MaaS (behalve deelmobiliteit) en autovrij complex afgefallen omdat de ontwikkeling en locatie niet voldoen aan de voorwaarden.

Het (extra) inzetten op deelmobiliteit en fiets zijn de enige twee mogelijkheden die voor deze ontwikkeling toepasbaar zijn. Vanwege de ligging van het exploitatiegebied van de ontwikkeling in niet-gereguleerd parkeergebied kan voor het inzetten van deze maatregelen geen concrete parkeerreductie worden toegepast. Binnen deze ontwikkeling wordt vooralsnog geen rekening gehouden met (een effect van) extra inzetten op deelmobiliteit en/of fiets. Hiermee wordt worst-case gerekend. Mocht in een latere fase blijken dat binnen de ontwikkeling alsnog op een of beide maatregelen wordt ingezet dan heeft dit een positief effect op de voorgaand beschreven parkeerbalans.

4. Fietsparkeren

Naast autoparkeren is ook voor de fiets een inventarisatie gemaakt van de toekomstige fietsbehoefte. De exacte aantallen stallingsplekken voor de fiets dat wordt gerealiseerd binnen het exploitatiegebied van de ontwikkeling evenals de uiteindelijke oplossing (stallingstype en inrichting van de voorzieningen) is nog in studie. Uitgangspunt binnen de ontwikkeling is dat alle fietsparkeren op eigen terrein wordt opgelost. In dit hoofdstuk is de stallingsbehoefte van de fiets berekend. De definitieve invulling en vormgeving van de stallingsvoorziening(en) worden in de verdere uitwerking van het plan meegenomen.

Functieprogramma

De gemeente Nijmegen heeft in haar parkeerbeleid naast parkeernormen voor de auto ook fietsparkeernormen opgenomen. In de parkeernormen voor de fiets word een afwijkende indeling in de categorieën gemaakt voor de woonfuncties ten opzichte van de autoparkeernormen. Het functieprogramma van de ontwikkeling voor het bepalen van de fietsparkeerbehoefte is weergegeven in tabel 4.1.

categorie	type functie	aantal	eenheid
wonen	woning tot 50 m ² GO	98	woning
	woning 50 - 75 m ² GO	215	woning
	woning 75 - 100 m ² GO	140	woning
	woning 100 -125 m ² GO	6	woning
	woning >125 m ² GO	1	woning
commercieel	commerciële dienstverlening	700	m ² bvo

Tabel 4.1: Functieprogramma Zwanenveld fietsparkeren (bron: opdrachtgever)

Parkeernormen

In tabel 4.2 zijn de te hanteren fietsparkeernorm aan de hand van de Amsterdamse Bouwbrief opgenomen. De Bouwbrief gemeente Amsterdam heeft ook nog de benodigde interne berging van 2,7 m². Voor het fietsparkeren van de bewoners wordt in het exploitatiegebied van de ontwikkeling voorzien in gezamenlijke stallingsbergingen. Het gemeentelijk parkeerbeleid van Nijmegen heeft hiervoor specifieke normen opgenomen. Het gemeentelijk beleid heeft geen specifieke bezoekersnorm voor woningen opgenomen. Gemiddeld wordt hiervoor meestal een bandbreedte van 0,5-1 fietsparkeerplaats per woning gehanteerd. In deze analyse wordt uitgegaan van een bezoekersnorm van 0,5 per woning. Voor de commerciële functies wordt aangesloten bij de functie kantoor (zonder baliefunctie). Daar de functies zijn beoogd met een lokaal verzorgingsgebied, wordt verwacht dat het bezoekersaantal dat met de fiets komt lager ligt ten opzichte van een regulier kantoor met baliefunctie.

categorie	type functie	norm	eenheid
wonen (bewoners)	woning tot 50 m ² GO	2,0	woning
	woning 50 - 75 m ² GO	3,0	woning
	woning 75 - 100 m ² GO	4,0	woning
	woning 100 - 125 m ² GO	5,0	woning
	woning > 125 m ² GO	6,0	woning
	berging per woning	2,7	m ² /woning
bezoek wonen	bezoek wonen	0,5	woning
commercieel	kantoor	2,0	100 m ² bvo

Tabel 4.2: Parkeernormen fietsparkeren Zwanenveld (bron: gemeentelijk beleid en Amsterdamse Bouwbrief)

Aanwezigheidspercentages

Net zoals bij het autoparkeren, kan bij het fietsparkeren worden gekeken naar dubbelgebruik. De stallingsplaatsen voor de commerciële ruimten en de bezoekers van de woningen zijn voor de beide doelgroepen te gebruiken. Bij de berekening van de stallingsbehoefte voor deze doelgroepen wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Voor bewoners worden geen aanwezigheidspercentages gehanteerd. De fietsenstallingen voor de bewoners zijn uitsluitend bestemd voor de bewoners. Hiervoor geldt dat niet wordt gerekend met dubbelgebruik van parkeren. In tabel 4.3 zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages weergegeven.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
wonen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	7%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%

Tabel 4.3: aanwezigheidspercentages

Fietsparkeerbehoefte

In tabel 4.4 is de stallingsbehoefte fiets van de toekomstige bewoners van Zwanenveld weergegeven. De stallingsbehoefte van de bewoners bedraagt 1.437 fietsparkeerplaatsen. Binnen de ontwikkeling wordt conform opgave opdrachtgever een totale fietscapaciteit van 1.450 stallingsplekken voor bewoners gerealiseerd. Hiermee wordt voldoende stallingscapaciteit gerealiseerd om te voorzien in de eigen stallingsbehoefte.

	omvang	norm	parkeerbehoefte
woning tot 50 m ² GO	98	2	196
woning 50 - 75 m ² GO	215	3	645
woning 75 - 100 m ² GO	140	4	560
woning 100 - 125 m ² GO	6	5	30
woning > 125 m ² GO	1	6	6
totaal stallingsbehoefte bewoners			1.437

Tabel 4.4: Stallingsbehoefte fiets voor de toekomstige bewoners

In tabel 4.5 is de stallingsbehoefte van de bezoekers van de woningen en de commerciële ruimte weergegeven. Op het maatgevend moment, de werkdagavond, bedraagt de stallingsbehoefte afgerond 185 fietsparkeerplaatsen.

functie	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bezoek	230,0	23,0	46,0	184,0	0,0	161,0	138,0	184,0	161,0
commercieel	14,0	14,0	14,0	0,7	0,0	10,5	0,0	0,0	0,0
totaal	244,0	37,0	60,0	184,7	0,0	171,5	138,0	184,0	161,0

Tabel 4.5: Parkeerbehoefte bezoek en medewerkers

In tabel 4.6 is een totaaloverzicht van de stallingsbehoefte weergegeven. Hieruit blijkt dat de totale stallingsbehoefte van de ontwikkeling in totaal 1.635 stallingsplekken voor de fiets bedraagt; waarvan 1.407 voor bewoners en 228 voor de bezoekers van de woningen en commerciële functies binnen de ontwikkeling.

	stallingsbehoefte
bewoners	1437
bezoek en commercieel	185
totaal	1.622

Tabel 4.6: Stallingsbehoefte fiets Zwanenveld



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

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

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

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