



# **Eindrapportage Mobiliteitstoets HN- Locatie**

Opgesteld in opdracht van:  
Blauwhoed

Amersfoort, 31 januari 2018  
Projectnr: PL017

# **Eindrapportage Mobiliteitstoets HN- Locatie**

Opgesteld in opdracht van:  
Blauwhoed

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>2</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding	3
1.2 Afspraken	3
1.3 Leeswijzer	3
<b>2. Het plan</b>	<b>4</b>
2.1 Omschrijving omgeving	4
2.2 Omschrijving van het plan	4
2.3 Parkeernormen	5
<b>3. Bereikbaarheidsprofiel</b>	<b>7</b>
3.1 Ontsluiting auto	7
3.2 Ontsluiting openbaar vervoer	8
3.3 Ontsluiting fiets	9
3.4 Gebruik van vervoermiddelen	9
<b>4. Mobiliteitstoets</b>	<b>11</b>
4.1 Woonfunctie	11
4.2 Vervoermanagement	11
4.3 Uitstraling naar de omgeving	11
4.4 Verwachte parkeerdruk	11
4.4.1 Aantallen	11
4.4.2 Piektijden	12
4.5 Aanwezige parkeermogelijkheden	13

<b>5. Conclusie</b>	<b>15</b>
<b>6. Bronnenlijst</b>	<b>16</b>
<b>Bijlage</b>	<b>17</b>

# Samenvatting

Op de HN-locatie te Nieuwegein zijn plannen voor de bouw van 58 appartementen. De bouw van de HN-locatie is belangrijk voor Nieuwegein om te voorzien aan de behoefte van woningen en volgens het voorlopige bestemmingsplan is de bouw een goede aanvulling op het gebied.

De norm van de gemeente Nieuwegein gaat uit van 1,4 parkeerplaatsen per woning. Dit zou betekenen dat bij de bouw van de HN-locatie 81 parkeerplaatsen benodigd zijn. Met een vrijgestelde norm van 1,2 die de gemeente in uitzonderingsgevallen hanteert zijn 70 parkeerplaatsen nodig. Bij de HN-locatie staan 71 parkeerplaatsen in de planning.

In een straal van 100 meter om de HN-locatie is de parkeerdruk overdag hoger dan in de avond. De reden hiervan is dat het gebied een overloopgebied is en dit betekent dat bezoekers van het centrum van Nieuwegein de auto parkeren in de woonwijk. De kosten van parkeren in de woonwijk zijn lager dan de kosten van parkeren in de parkeergarage. In de avond hebben deze geparkeerde bezoekers de woonwijk verlaten en daalt de parkeerdruk. Volgens de aanwezigheidspercentages is de vraag in de avond het hoogst bij woningen. De extra vraag in de avond naar parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers van de HN-locatie kan worden opgevangen in de directe omgeving van de HN-locatie. In de avond is 30 procent van het parkeerarsenaal beschikbaar in de directe omgeving van de HN-locatie.

Daarnaast is het autobezit in de wijk waarin de HN-locatie zich bevindt lager dan gemiddeld. Dit wordt veroorzaakt doordat het gebied goed tot zeer goed ontsloten is door het openbaar vervoer en de fiets. Het gebruik van deze alternatieven (OV en de fiets) zal hoger zijn dan gemiddeld en hiermee zal het autogebruik lager zijn van de bewoners en de bezoekers van de HN-locatie. Hierdoor is een verlaagde parkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen per woning toereikend.

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Aan de kruising Herenstraat/Noordstedeweg te Nieuwegein zijn plannen om huurappartementen te realiseren. Het project op de HN-locatie betreft 58 huurappartementen in de vrije sector. Hierbij worden 58 parkeerplaatsen in een geheel ondergrondse parkeergarage gebouwd. Daarbij worden ook 13 bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd in openbaar gebied. Dit zijn 71 parkeerplaatsen in totaal.

In Nieuwegein is voor de nieuwe functie op de HN-locatie een parkeernorm van 1,4 parkeerplaats per woning vastgesteld in de Nota Parkeren. Dit houdt in dat 81 parkeerplaatsen bij de HN-locatie nodig zijn. Hierbij is wel de mogelijkheid van een vrijstelling van 1,2 parkeerplaats per woning onder bepaalde voorwaarden. Dit zou betekenen dat 70 parkeerplaatsen benodigd zijn. Door MuConsult is een mobiliteitstoets uitgevoerd om te onderzoeken of de vrijstelling gegrond is. Deze rapportage bevat de mobiliteitstoets.

## 1.2 Afspraken

Om ervoor te zorgen dat het onderzoek op de juiste manier wordt uitgevoerd is overleg geweest met de Gemeente Nieuwegein. Hierbij is afgestemd op welke dagen en welke tijdstippen het locatiebezoek uitgevoerd moest worden. In de Nota Parkeernormen 2011-2015 van de gemeente Nieuwegein is beschreven hoe de mobiliteitstoets dient te worden uitgevoerd en op deze manier is de mobiliteitstoets dan ook uitgevoerd.

## 1.3 Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt het bouwplan omschreven evenals de omgeving. Verder worden de parkeernormen die de gemeente Nieuwegein hanteert beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het bereikbaarheidsprofiel opgesteld. In het vierde hoofdstuk vindt de mobiliteitstoets plaats. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de CROW-kengetallen en gegevens die zijn verzameld tijdens de drie locatiebezoeken. In de conclusie wordt uiteindelijk advies gegeven.

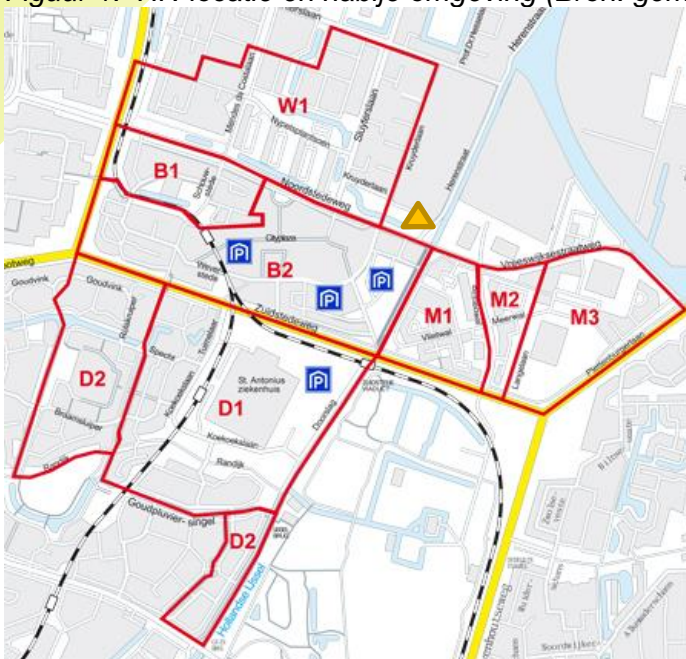
## 2. Het plan

**IN DIT HOOFDSTUK WORDT HET BOUWPLAN BESCHREVEN EN DE BIJBEHORENDE OMGEVING. TEVENS WORDT INGEGAAN OP DE PARKEERNORMEN DIE DE GEMEENTE NIEUWEGEIN HEEFT BEPAALD VOOR HET PLANGEBIED EN DE NABIJE OMGEVING.**

### 2.1 Omschrijving omgeving

Het plangebied ligt in de wijk Jutphaas-Wijkersloot. De HN-locatie is in figuur 1 met een de oranje driehoek gemarkeerd. Het plangebied ligt ten noorden van het winkelcentrum City Plaza. In dit winkelcentrum zijn verschillende winkels en eetgelegenheden te vinden. Ten westen van het plangebied ligt een woonwijk. Ten noorden van de bouwlocatie is een bedrijventerrein gevestigd. Ten oosten van het plangebied ligt het water 'de Doorslag'.

*Figuur 1: HN-locatie en nabije omgeving (Bron: gemeente Nieuwegein, 2017).*



### 2.2 Omschrijving van het plan

Aan de kruising van de Herenstraat/Noordstedeweg in Nieuwegein is het bedoeling dat het project HN-locatie wordt gerealiseerd. Dit project betreft 58 huurappartementen in de vrije sector. 48 woningen vallen in het middelduur huursegment en 10 in het dure huursegment. In een ondergrondse parkeergarage worden 58 parkeerplaatsen gerealiseerd. Tevens worden er

op het maaiveld nog 13 bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd. In totaal bevat het plan dan 71 parkeerplaatsen.

## 2.3 Parkeernormen

In Nieuwegein geldt het document Nota Parkeernormen 2011-2015 (Gemeente Nieuwegein, 2011). In het document is Nieuwegein in drie verschillende delen ingedeeld. Het plangebied van de HN-locatie is ingedeeld in het centrumgebied.

De verschillende gebieden hebben uiteenlopende parkeernormen. Naast de ligging in een bepaald gebied is het daarnaast ook van belang om wat voor soort bouwwerk het gaat. Dit komt naar voren in tabel 1. Het project op de HN-locatie gaat om gestapelde woningen met een oppervlakte tussen de 60 m<sup>2</sup> en de 80 m<sup>2</sup> met parkeren op eigen terrein. Hiervoor is een parkeernorm van 1,4 van toepassing in het centrumgebied. Dit houdt in dat voor de HN-locatie het plan minimaal 81 parkeerplaatsen dient te bevatten. Er geldt een minimumnorm van 1,2 bij vrijstelling onder bepaalde voorwaarden. Dit houdt in dat minimaal 70 parkeerplaatsen benodigd zijn.

Tabel 1 Parkeernormen gemeente Nieuwegein (Bron: gemeente Nieuwegein, 2011).

Parkeernormen tabel Gemeente Nieuwegein

Categorie	Functies	Parkeernormen per gebied					
		Centrum	Centrum vr.norm*	Schil	Schil vr.norm*	Overig	Overig vr.norm*
Wonen <sup>2</sup>	Grond gebonden woning groter dan 160m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,8	1,5	1,8	1,5	2,0	1,7
	Grond gebonden woning groter dan 160m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,7	1,4	1,7	1,4	2,0	1,65
	Grond gebonden woning tussen de 100m <sup>2</sup> en 160m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,7	1,3	1,7	1,3	1,75	1,65
	Grond gebonden woning tussen de 100m <sup>2</sup> en 160m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,35	1,2	1,35	1,2	1,7	1,65
	Grond gebonden woning kleiner dan 100m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,4	1,2	1,4	1,2	1,7	1,55
	Grond gebonden woning kleiner dan 100m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,25	1,0	1,25	1,0	1,5	1,25
	Gestapelde woning groter dan 80m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,6	1,35	1,6	1,35	1,7	1,65
	Gestapelde woning groter dan 80m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,25	1,0	1,25	1,0	1,55	1,45
	Gestapelde woning met een oppervlakte tussen de 60m <sup>2</sup> en 80m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,4	1,2	1,4	1,2	1,7	1,55
	Gestapelde woning met een oppervlakte tussen de 60m <sup>2</sup> en 80m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,25	1,0	1,25	1,0	1,5	1,25
Gestapelde woning	Gestapelde woning met een oppervlakte tot 60m <sup>2</sup> BVO met parkeren op eigen terrein	1,2	1,0	1,2	1,0	1,45	1,2
	Gestapelde woning met een oppervlakte tot 60m <sup>2</sup> BVO zonder parkeren op eigen terrein	1,2	0,8	1,2	0,8	1,35	1,2
	Serviceflat/ bejaardenwoning/aanleunwoning	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6	0,6

<sup>2</sup> Bij woning met parkeren op eigen terrein geldt dat minimaal 1,0 parkeerplaats op eigen terrein moet worden aangelegd en de rest bij voorkeur openbaar toegankelijk is. Daarnaast gaat het bij woningen om parkeernorm per woning.

\* minimumnorm bij vrijstelling onder bepaalde voorwaarden.



In het plangebied is het verboden om te parkeren aan weerszijden van de weg.

*Figuur 2 Verboden te parkeren bij bouwlocatie.*



Ten westen en ten zuiden van het plangebied is sprake van betaald parkeren. In het gebied ten westen van het plangebied W1 zijn de parkeerkosten €1,70 per uur en €8,50 per dag. In het gebied ten zuiden van het plangebied B2 zijn de parkeerkosten €3,00 per uur en is geen sprake van een dagtarief. In de parkeergarage is het tarief €2,20 per uur en €15,00 per dag (ParkeerService Nieuwegein, z.j.).

### 3. Bereikbaarheidsprofiel

**IN DIT HOOFDSTUK WORDT HET BEREIKBAARHEIDSPROFIEL VAN DE OMGEVING VAN DE HN-LOCATIE BESCHREVEN. HIERBIJ WORDT INGEGAAN OP DE ONTSLUITING VOOR DE AUTO, HET OPENBAAR VERVOER EN DE FIETS. OOK WORDT INGEGAAN OP HET GEBRUIK VAN DE VERSCHILLENDE VERVOERSWIJZEN.**

#### 3.1 Ontsluiting auto

Het gebied waarin de HN-locatie wordt gevestigd is ligt volgens de GPM+ Nota (2014) bij een zogenaamde Gebiedsontsluitingsweg (Noordstedeweg). Deze zorgt voor een goede bereikbaarheid van de wijken in Nieuwegein. Hiermee is de auto goed ontsloten vanaf de HN-locatie. In de spitsen is er echter sprake van vertragingen waardoor de OV verbindingen en de snelfietsroutes interessante alternatieven worden.

Het autobezit in de wijk waarin de HN-locatie wordt gevestigd is het gemiddelde laag in vergelijking met andere wijken in Nieuwegein. De HN-locatie wordt gevestigd in de wijk 'Jutphaas Wijkersloot'. In deze wijk is het gemiddeld aantal personenauto's per huishouden 0,8 personenauto.

Tabel 4: *Autobezit Nieuwegein (Bron: CBS, 2016)*

Wijk	Aantal personenauto's	Gemiddeld per huishouden
Galecop	3.910	1,1
Huis de Geer	260	1,1
Blokhoeve	605	1,1
Batau Noord	3.215	1,0
Zuilenstein	2.095	0,9
Batau Zuid	2.735	1,0
Doorslag	2.645	1,0
Jutphaas Wijkersloot	2.465	0,8
Stadscentrum	730	0,7
Merwestein	410	0,7
Fokkesteeeg	2.620	0,9
Plettenburg	165	1,0
Hoog Zandveld	1.190	1,0
Lekboulevard	750	0,8
Vreeswijk	1.545	1,0
Totaal	26.730	

## 3.2 Ontsluiting openbaar vervoer

In deze paragraaf wordt de ontsluiting van de HN-locatie met het openbaar vervoer beschreven. Op een afstand van 0,2 kilometer lopen van de HN-locatie bevindt zich de bushalte Nieuwegein Stadshuis. Op deze bushalte stoppen verschillende buslijnen. De HN-locatie ligt niet alleen in de buurt van bushaltes. De sneltramhalte ligt op een afstand van 0,5 kilometer. In de onderstaande tabel 5 worden de verschillende OV-trajecten en de reistijd op een rij gezet. De reistijd van het OV wordt vergeleken met de autoreistijd naar dezelfde bestemming met de auto. Als uitgangspunt wordt de ochtendspits genomen. De reistijd van de auto is opgevraagd via Google Maps en 9292ov en er wordt uitgegaan van een gemiddelde reistijd.

De 'Vf factor ochtendspits' staat voor de verplaatsingstijd-factor. Een Vf factor van 2 betekent dat het OV 2 keer zoveel reistijd heeft als de auto vanaf de HN-locatie naar de bestemming. Een Vf factor van maximaal 1,5 maakt het OV een reëel alternatief voor de auto, waardoor men vaker dan gemiddeld voor het OV kiest.

Tabel 5: *Ontsluiting van het OV.*

Vervoerwijze	Bestemming	Reistijd (in minuten)	Frequentie ochtendspits	Vf factor ochtendspits
Bus 77	Utrecht CS	32	2	1,5
Bus 77	Nieuwegein Zuid	13	2	1,7
Bus 71	Utrecht de Uithof	28	4	1,2
Bus 48	Maarssen	48	4	2,0
Bus 48	Houten CS	21	4	1,0
Bus 66	Utrecht CS	25	2	1,2
Bus 74	Vianen	14	4	1,2
Bus 74	Zeist	61	4	2,2
Tram 60/61	Utrecht CS	27	8	1,3
Tam 61	IJsselstein	23	4	2,1

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de ontsluiting vanaf de HN-locatie vooral richting Utrecht CS zeer goed is. Ook richting Utrecht de Uithof, Houten en Vianen is de ontsluiting zeer goed. De reistijd op deze trajecten is vergelijkbaar met de reistijd naar dezelfde bestemming met de auto en is daardoor een volwaardig alternatief. Hierdoor kan worden geconcludeerd dat de OV bereikbaarheid van het plangebied bovengemiddeld goed is en dat het OV gebruik waarschijnlijk hoger zal uitvallen vanaf en richting de HN-locatie.

### 3.3 Ontsluiting fiets

De HN-locatie is goed ontsloten voor fietsers. De Herenstraat, gelegen aan de oostelijke zijde van de HN-locatie, is onderdeel van een Regionaal Hoofdnetwerk. Het Regionaal Hoofdnetwerk verbindt fietsroutes tussen gemeenten en bestaat onder meer uit snelfietsroutes (GPM+ Nota, 2014). Hiermee is het vanaf de HN-locatie 27 minuten fietsen naar de Dom in Utrecht. In de ochtendspits is dit gemiddeld even lang als de reistijd met de auto vanaf de HN-locatie naar de Dom in Utrecht.

Tevens liggen alle bestemmingen binnen Nieuwegein op acceptabele fietsafstanden. In de ochtendspits zijn de intergemeentelijke bestemmingen vanaf de HN-locatie maximaal 4 minuten langzamer dan de auto. Hiermee is de fietsbereikbaarheid voor locaties binnen en buiten de gemeenten goed te noemen.

Tabel 6 : de gemiddelde reistijd in minuten naar binnengemeentelijke bestemmingen in ochtendspits (Bron: Google Maps, 2017).

Bestemming	Fiets	Auto
Thorbeckepark (Nieuwegein)	11	13
Structuurbaan (Nieuwegein)	9	7
Oranjestraat (Nieuwegein)	12	8

### 3.4 Gebruik van vervoermiddelen

In dit hoofdstuk zijn de vervoerwijzen de auto, het OV en de fiets behandeld. De ontsluiting voor alle drie de vervoerwijzen is goed. Op lokaal niveau zijn de bestemmingen in de gemeente Nieuwegein goed bereikbaar met de fiets. De reistijden met de fiets zijn ongeveer gelijk of zelfs sneller wanneer de tijden worden vergeleken met de reistijd voor de auto naar dezelfde bestemming. Op bepaalde regionale trajecten is de fiets ook concurrerend met de auto. Zo is in de ochtendspits de Dom in Utrecht vrijwel even snel te bereiken met de fiets als met de auto.

Op regionaal niveau concurreert het OV met de auto richting verschillende belangrijke locaties. In de ochtendspits is de reistijd naar Utrecht CS met het OV vergelijkbaar met de reistijd van de auto richting Utrecht CS. Ook richting Utrecht de Uithof, Houten en Vianen heeft het OV vergelijkbare reistijden als de auto.

Doordat weinig verschil zit tussen de reistijd met de auto enerzijds en de alternatieven OV en fiets anderzijds zal het gebruik van deze alternatieven hoger dan gemiddeld zijn. Niet alleen de mensen die geen alternatief hebben doordat zij niet de beschikking hebben over een auto (de zogenaamde captives) zullen gebruik maken van het OV en de fiets, maar ook de keuzereizigers die keuze hebben uit de auto, het OV en de fiets. Hierdoor zal het autogebruik naar verwachting lager zijn en het OV & fiets gebruik juist hoger. Dit uit zich ook in het

gemiddelde autobezit in de wijk waarin de HN-locatie is gelegen wat lager is dan het gemiddelde autobezit in Nieuwegein.

## 4. Mobiliteitstoets

*IN DIT HOOFDSTUK WORDT DE MOBILITEITSTOETS UITGEVOERD. HIERBIJ WORDT INGEGAAN OP DE FUNCTIE VAN DE BOUWLOCATIE, VERVOERMANAGEMENT, HOE DE FUNCTIE BIJDRAAGT AAN HET BELANG VAN HET GEBIED, DE VERWACHTE PARKEERDRUK EN DE AANWEZIGE PARKEERMOGELIJKHEDEN.*

### 4.1 Woonfunctie

Het plangebied krijgt de functie 'wonen'. Het betreft 58 huurappartementen in de vrije sector. 48 woningen vallen in het middelduur huursegment en 10 in het dure huursegment. De parkeerders bij de HN-locatie zijn de bewoners en bezoekers van de HN-locatie.

### 4.2 Vervoermanagement

Er is geen sprake van een vervoermanagement bij de HN-locatie.

### 4.3 Uitstraling naar de omgeving

In het voorlopige bestemmingsplan staat beschreven dat een woonprogramma op de HN-locatie een goede aanvulling is voor de omgeving. Het is een logische voortzetting van de voorgenomen woonbebouwing langs de Doorslagzone en is een goede aanvulling voor het gebied Herenstraat en Kruiderslaan volgens het voorlopige bestemmingsprogramma (Ruimtelijke plannen, 2017). De woonfunctie van de beoogde ontwikkeling is belangrijk voor Nieuwegein doordat de woningbouw op de HN-locatie voorziet in de behoefte van woningen.

### 4.4 Verwachte parkeerdruk

#### 4.4.1 Aantallen

Door het CROW (2012) zijn parkeerkencijfers gepubliceerd. Dit hebben zij gedaan voor verschillende functies. Voor de actualisatie van deze parkeerkencijfers zijn diverse bronnen gebruikt door het CROW waarbij de OViN-gegevens de basis vormden. Bij de parkeerkencijfers is onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. De gemeente Nieuwegein rekent met de 'sterk stedelijk' (Nota parkeernormen 2011-2015, gemeente Nieuwegein).

De parkeerkcijfers die bij de bouwlocatie passen zijn in tabel 7 weergegeven. Het 'aandeel bezoekers' staat voor het aantal met de auto bezoekende bezoekers per woning per dag. Het minimale en het maximale kengetal is inclusief de bezoekers.

Tabel 7: Parkeerrichtlijnen (Bron: CROW, 2012)

Parkeercijfers huur, etage, midden/goedkoop en duur	Min. incl. bezoekers	Max. incl. bezoekers	Aandeel bezoekers
<b>Midden/goedkoop</b>	0,9	1,7	0,3 pp per woning
<b>Duur</b>	1,0	1,8	0,3 pp per woning

48 woningen vallen in de midden categorie en 10 woningen vallen in de dure categorie. Volgens de parkeerrichtlijnen van het CROW betekent dat gemiddeld 61 auto's te worden geparkeerd. Het minimum is 53 auto's en het maximum is 99 auto's.

De gemeente gaat uit van een parkeernorm van 1,4 parkeerplaatsen per woning. Dit betekent dat volgens deze norm 81 parkeerplaatsen benodigd zijn bij de bouw van de HN-locatie. Bij de vrijgestelde norm van 1,2 parkeerplaatsen per woning zijn 70 parkeerplaatsen nodig.

#### 4.4.2 Piektijden

Bij het maken van herinrichting-, nieuwbouw en (her)ontwikkelingsplannen is de onderlinge uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen aan de orde. Hierbij gaat het om de mate waarin een parkeervoorziening afwisselend door bewoners of hun bezoekers, door werknemers, of door bezoekers van kantoren, bedrijven, winkels en andere commerciële voorzieningen kunnen worden gebruikt. Naarmate het aantal parkeerplaatsen op openbaar terrein toeneemt, neemt de mate van uitwisselbaarheid toe. De parkeervraag per dagdeel wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheid percentages voor gecombineerd gebruik. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening (Nota parkeernormen 2011-2015, gemeente Nieuwegein).

In de directe omgeving van de HN-locatie zijn woningen, bedrijven en winkels gevestigd. Uit tabel 8 blijkt dat de gemiddelde aanwezigheidspercentage van de verschillende functies op een werkdag het hoogst is. In de avond is het gemiddelde aanwezigheidspercentage het laagst.

Tabel 8: Aanwezigheidspercentages (bron: CROW, 2012)

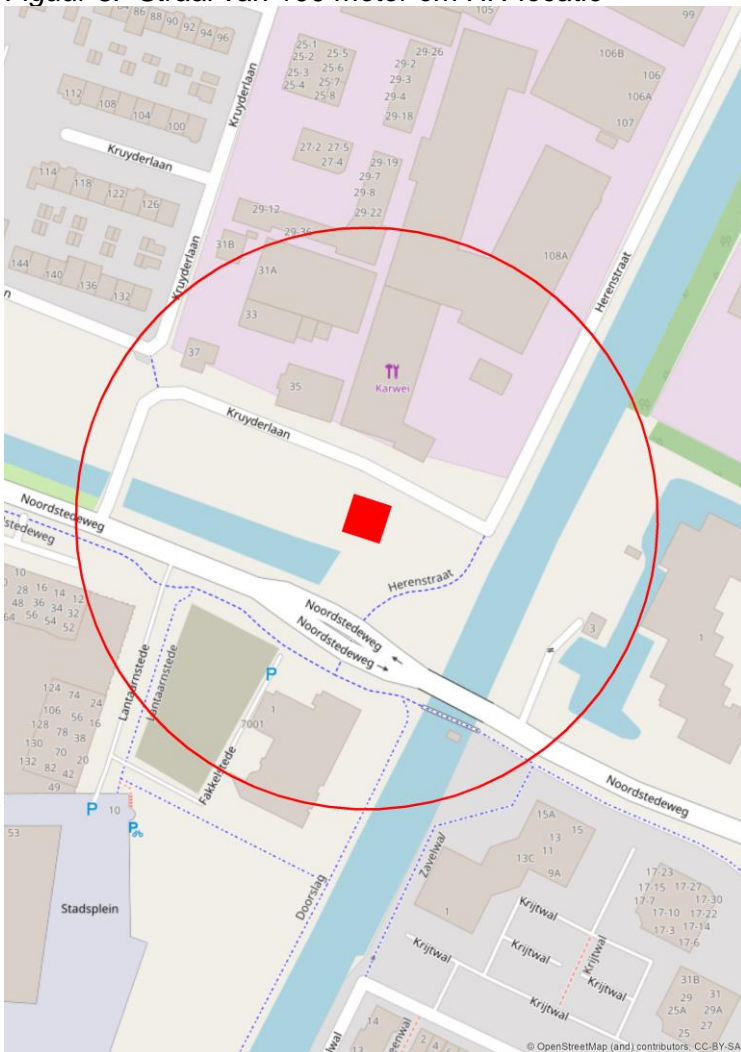
	Werkdag	Avond	Zaterdagmiddag
Wonen	60%	100%	75%
Bedrijven	100%	5%	5%
Winkels	60%	5%	100%
Gemiddeld	73%	37%	60%

## 4.5 Aanwezige parkeermogelijkheden

Het laatste onderdeel van de mobiliteitstoets zijn de aanwezige parkeermogelijkheden in een straal van 100 meter om het bouwperceel. Er hebben drie verschillende locatiebezoeken plaatsgevonden om de parkeerdruk te meten in de straal van 100 meter om de HN-locatie heen. Aangegeven door gemeente Nieuwegein is dat de locatiebezoeken uitgevoerd diende te worden op een dinsdag- of donderdagmiddag tussen 12:00 en 17:00, op een dinsdag- of donderdagavond tussen 17:00 en 24:00 en op een zaterdagmiddag tussen 13:00 en 16:00. Het eerste locatiebezoek vond plaats op dinsdagmiddag 31 oktober, het tweede locatiebezoek vond plaats op zaterdagmiddag 4 november en het derde locatiebezoek vond plaats op dinsdagavond 7 november 2017.

In figuur 3 is weergegeven wat binnen de straal van 100 meter om de HN-locatie valt.

Figuur 3: Straal van 100 meter om HN-locatie





Binnen de straal van 100 meter zijn verschillende openbare en private parkeerplaatsen. In totaal zijn 23 openbare parkeerplaatsen in deze straal te vinden. De parkeerplaatsen van de Karwei zijn uitsluitend openbaar toegankelijk voor klanten van de Karwei en kunnen dan ook niet als openbare parkeerplaatsen worden gerekend. Deze zijn dan ook niet meegenomen in deze analyse, net als de parkeerplaatsen bij Movir en Henkel Nederland die niet openbaar toegankelijk zijn. Net buiten de straal van 100 meter om de bouwlocatie heen ligt de parkeergarage Stadshuis. De bewoners en/of bezoekers van de HN-locatie zullen vanwege de loopafstand en de drukke Noordstedeweg eerder een parkeerplek in de directe omgeving van de HN-locatie zoeken dan in de Stadshuis parkeergarage en in overleg met de gemeente Nieuwegein is de parkeergarage dan ook niet meegenomen in de analyse.

In tabel 9 zijn de resultaten van de tellingen weergegeven. Tijdens het eerste locatiebezoek op dinsdagmiddag was de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen in een straal van 100 meter om de bouwlocatie heen 91%. Op zaterdagmiddag tijdens het tweede locatiebezoek was de parkeerdruk 96% en tijdens het derde locatiebezoek op dinsdagavond was de parkeerdruk 70%. Zie de bijlage voor een uitsplitsing op straatniveau van de tellingen.

*Tabel 9: Parkeerdruk tijdens locatiebezoeken.*

	<b>Parkeerdruk binnen 100 m</b>
<b>Telling 1 dinsdag 31-10 16u tot 17u</b>	91%
<b>Telling 2 zaterdag 4-11 13u tot 14u</b>	96%
<b>Telling 3 dinsdag 7-11 18u tot 19u</b>	70%

Dit sluit aan bij de aanwezigheidspercentages zoals genoemd in paragraaf 3.5.3 waarin ook naar voren kwam dat het overdag drukker is dan in de avond. De verklaring hiervoor is dat een deel van de bezoekers die het centrum van Nieuwegein bezoeken de auto parkeren in de woonwijk waar de HN-locatie deel van uit maakt. De reden dat de bezoekers in de wijk gaan parkeren is doordat de parkeerkosten in de parkeergarage bij het centrum hoger zijn dan de parkeerkosten in de woonwijk. In de avond hebben deze bezoekers het centrum verlaten en is de parkeerdruk binnen een straal van 100 meter in de avond lager dan tijdens de locatiebezoeken op dinsdagmiddag en zaterdagmiddag.

## 5. Conclusie

In een straal van 100 meter om de HN-locatie is de parkeerdruk overdag hoger dan in de avond. De reden hiervan is dat het gebied een overloopgebied is en dit betekent dat een deel van de bezoekers van het centrum van Nieuwegein de auto parkeren in de woonwijk. De kosten van parkeren in de woonwijk zijn lager dan de kosten van parkeren in de parkeergarage. In de avond hebben deze geparkeerde bezoekers de woonwijk verlaten en daalt de parkeerdruk. Volgens de aanwezigheidspercentages is de vraag in de avond het hoogst bij woningen. De extra vraag in de avond naar parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers van de HN-locatie kan worden opgevangen in de directe omgeving van de HN-locatie. In de avond is 30 procent van het parkeerarsenaal beschikbaar in de directe omgeving van de HN-locatie.

De norm van de gemeente Nieuwegein gaat uit van 1,4 parkeerplaatsen per woning. Dit zou betekenen dat bij de HN-locatie 81 parkeerplaatsen benodigd zijn. Met een vrijgestelde norm van 1,2 die de gemeente in uitzonderingsgevallen hanteert zijn 70 parkeerplaatsen nodig. Gemiddeld gaat het CROW (2012) uit van 76 geparkeerde auto's bij de HN-locatie. Bij de HN-locatie staat de bouw van 71 parkeerplaatsen in de planning, oftewel 1,2 parkeerplaatsen per woning. Dit is onder het gemiddelde parkeerkencijfer die het CROW hanteert van 76 parkeerplaatsen. Dit is gebaseerd op de landelijke CROW parkeerkencijfers.

Uit het bereikbaarheidsprofiel blijkt dat de HN-locatie goede ontsluiting heeft met het openbaar vervoer en fietsen. Op lokaal niveau zijn de reistijd van de fiets vergelijkbaar van de reistijd met auto met dezelfde bestemmingen. Op regionale schaal hebben bepaalde bestemmingen vanuit de HN-locatie een verplaatsingstijds factor (Vf factor) van minder dan 1,5, wat betekent dat het OV een reëel alternatief voor de auto is. Zo is Utrecht CS bereikbaar met het OV in een vergelijkbare tijd met de auto. Daarnaast is het autobezit in de wijk waarin de HN-locatie wordt gevestigd onder het gemiddelde van Nieuwegein. Hierdoor is de verwachting dat het autogebruik lager gaat liggen dan het landelijke gemiddelde.

Doordat het bereikbaarheidsprofiel aantoont dat het OV en de fiets een volwaardig alternatief is voor de auto, is de verwachting dat het autogebruik van bewoners en bezoekers van de HN-locatie lager wordt dan gemiddeld. Hierdoor zal er minder parkeerruimte nodig zijn dan gemiddeld. Ons advies is dat de HN-locatie vrijgesteld kan worden van de parkeernorm van 1,4 parkeerplaatsen per woning. Dit betekent dat de parkeernorm voor de HN-locatie 1,2 parkeerplaatsen per woning wordt.

## 6. Bronnenlijst

CBS (2016) Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN).

CROW (2012) Publicatie 317 Parkeerkengetallen.

Gemeente Nieuwegein (2011) Nota parkeernormen 2011-2015.

Gemeente Nieuwegein (2014) GPM+ Nota.

ParkeerService Nieuwegein (z.j.) Tarieven (<https://nieuwegein.parkeerservice.nl/tarieven/>).

Ruimtelijke Plannen (2017) Binnenstad Nieuwegein.

# Bijlage

<b>Telling 1 dinsdag 31/10/2017 16:00</b>	<b>Bezet</b>	<b>Beschikbaar</b>
Kruyderlaan	9	11
Herenstraat	10	10
Fakkelstede	2	2
<b>Totaal</b>	<b>21</b>	<b>23</b>
<b>Parkeerdruk binnen 100 m</b>	<b>91%</b>	

<b>Telling 2 zaterdag 4/11/2017 13:00</b>	<b>Bezet</b>	<b>Beschikbaar</b>
Kruyderlaan	10	11
Herenstraat	10	10
Fakkelstede	2	2
<b>Totaal</b>	<b>22</b>	<b>23</b>
<b>Parkeerdruk binnen 100 m</b>	<b>96%</b>	

<b>Telling 3 dinsdag 7/11/2017 19:00</b>	<b>Bezet</b>	<b>Beschikbaar</b>
Kruyderlaan	7	11
Herenstraat	8	10
Fakkelstede	1	2
<b>Totaal</b>	<b>16</b>	<b>23</b>
<b>Parkeerdruk binnen 100 m</b>	<b>70%</b>	