

Parkeeronderbouwing Rotsoord Utrecht

Opdrachtgever
Titel rapport

Hendriks Projectontwikkeling B.V.
Parkeeronderbouwing Rotsoord Utrecht

Kenmerk
Datum publicatie

012123.20220412.R1.05
27 oktober 2022

Projectleider Goudappel



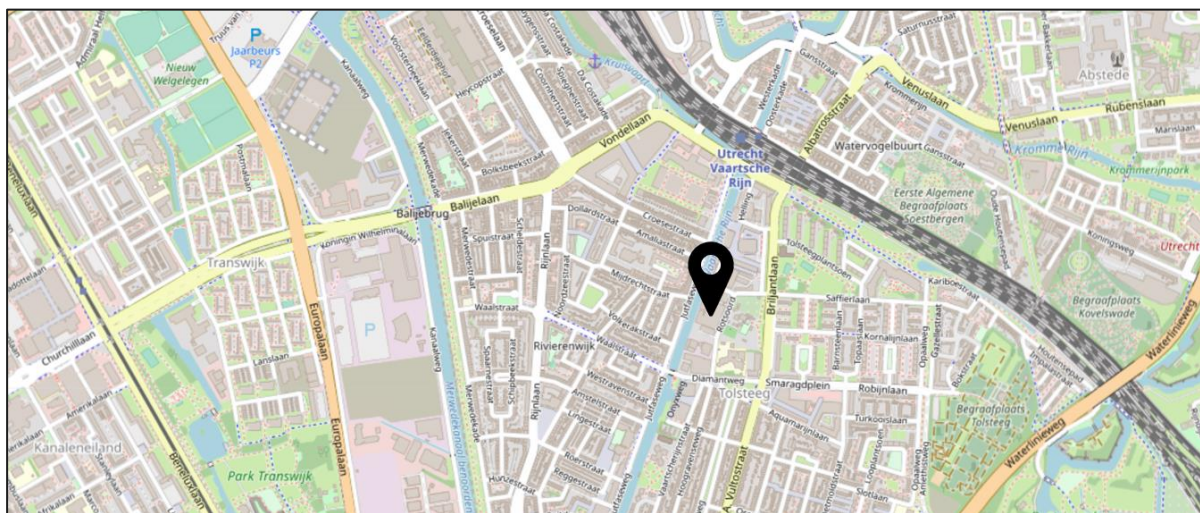
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doelgroep	1
2. Autoparkeerbehoefte	3
2.1 Aanpak	3
2.2 Programma	3
2.3 Parkeernormen	3
2.4 Ongewogen parkeerbehoefte	4
2.5 Reductiemogelijkheden	4
2.6 Parkeeraanbod	6
2.7 Onderbouwing langere loopafstand bezoekers	7
2.8 Onderbouwing langere loopafstand deelmobiliteit	7
3. Fietsparkeren	9
4. Conclusie	10

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Hendriks Projectontwikkeling B.V. is voornemens de locatie Rotsoord 7 in Utrecht te ontwikkelen (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1: Projectlocatie (ondergrond: Openstreetmap)

Het programma bestaat uit 54 appartementen en 500 m² bvo creatieve bedrijvigheid. Het programma is weergegeven in tabel 1.1.

aantal woningen	oppervlakte (m ² bvo)	sector
8	45,2 m ²	sociale huur
12	56,4 m ²	middenhuur
20	84,0 m ²	vrije sector
7	85,3 m ²	vrije sector
7	88,7 m ²	vrije sector

Tabel 1.1: Programma

1.2 Doelgroep

De ligging van de projectlocatie biedt veel kansen en maakt het tot een aantrekkelijke woonomgeving voor diverse doelgroepen. Rotsoord 7 ligt dicht bij het zuidelijke deel van de Utrechtse binnenstad. Ook de nabijheid van station Vaartsche Rijn, winkelcentrum Smaragdplein met diverse supermarkten en een bibliotheek zijn gunstig. Binnen de ontwikkeling wordt een mix van sociale huurappartementen, middenhuurappartementen en vrije sector appartementen gerealiseerd.

De sociale huurappartementen zijn aantrekkelijk voor jonge alleenstaanden en senioren. Beide groepen hechten aan een goede bereikbaarheid van openbaar vervoer en voorzieningen. Qua doelgroep voor middenhuur wordt gedacht aan alleenstaanden, stellen tot 35 jaar en doorstromers uit sociale huurwoningen. Het gaat om groepen die nabij het centrum willen wonen en die voor hun mobiliteit vaak gebruik maken van de fiets en/of openbaar vervoer. De vrije sector appartementen zijn interessant voor stellen en senioren. De doelgroep senioren (55 plus) past in een goede mix aan woningen die op Rotsoord 7 wordt gerealiseerd (sociale huur, middenhuur en koop). Het richt zich op die senioren die graag dicht bij de stad en bij het openbaar vervoer willen wonen, nog relatief mobiel zijn en een stedelijk alternatief zoeken voor hun eengezinswoning.

Het plan gaat uit van een deelmobiliteitssysteem. Dit systeem wordt deels op afstand in de mobiliteitshub Vaartsche Rijn en deels in de openbare ruimte aangeboden. Op eigen terrein worden parkeerplaatsen voor bewoners aangeboden. Bezoekers parkeren in de openbare ruimte.

Hendriks Projectontwikkeling BV heeft Goudappel BV gevraagd de parkeervraag voor deze ontwikkeling op te bepalen en te beschrijven op welke wijze het parkeerconcept in de praktijk gaat werken. In deze notitie zijn deze analyses opgenomen.

2. Autoparkeerbehoefte

2.1 Aanpak

De parkeervraag wordt berekend door de omvang van de te ontwikkelen functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo of woning).

De parkeervraag is niet op alle momenten van de week even groot. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt met dit effect rekening gehouden. Voorwaarde is wel dat de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt kunnen worden (dubbelgebruik). Bij een gekoppelde parkeerplaats bij woningen is dit niet het geval; deze parkeerruimte is niet beschikbaar voor andere gebruikers. In deze situatie wordt uitgegaan van een aanwezigheidspercentage van 100% op alle momenten van de week.

2.2 Programma

In tabel 2.1 is het voorziene programma weergegeven.

functie	omvang	eenheid
totaal aantal woningen	54	woningen
sociale huurwoningen (55 m ² bvo)	8	woningen
middeldure huurwoningen (55 tot 80 m ² bvo)	12	woningen
vrije sector huurwoningen (80 tot 130 m ² bvo)	34	woningen
creatieve bedrijvigheid	500	m ² bvo

Tabel 2.1: Voorzien programma en beoogde parkeerlocatie

2.3 Parkeernormen

Op 25 november 2021 heeft de gemeente Utrecht haar parkeernormen fiets en auto en de beleidsregels parkeernormen 2021 vastgesteld. Bij de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar verschillende gebieden. De ontwikkellocatie is gelegen in het B1-gebied (B-gebied met betaald parkeren) en waarover motie 2017 M14 'Parkeren in Hoograven' is aangenomen. Tevens ligt de locatie in een gebied welke in november 2021 is aangewezen als maatwerklocatie.

In tabel 2.2 zijn de gehanteerde parkeernormen voor de te ontwikkelen functies opgenomen. In de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar het aandeel bezoekers en het aandeel bewoners of werknemers. Het bezoekersaandeel van de parkeernorm is ook in de tabel opgenomen.

Voor de functie creatieve bedrijvigheid is aangesloten bij de functie 'arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven'.

functie	parkeernorm	waarvan aandeel bezoek
sociale huurwoningen (55 m ² bvo)	0,43 pp per woning	0,2 pp per woning
middeldure huurwoningen (55 tot 80 m ² bvo)	0,67 pp per woning	0,2 pp per woning
vrije sector huurwoning (55 tot 80 m ² bvo)	0,89 pp per woning	0,2 pp per woning
vrije sector huurwoningen (80 tot 130 m ² bvo)	0,92 pp per woning	0,2 pp per woning
creatieve bedrijvigheid	0,6 pp per 100 m ² bvo	0,05 pp per 100 m ² bvo

Tabel 2.2: Gehanteerde gemeentelijke parkeernormen

2.4 Ongewogen parkeerbehoefte

De ongewogen parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 2.3.

	aantal	norm exclusief bezoek	totaal exclusief bezoek	bezoeknorm	totaal bezoek
sociale huurwoningen (55 m ² bvo)	8	0,23	1,8	0,2	1,6
middeldure huurwoningen (55 tot 80 m ² bvo)	12	0,47	5,6	0,2	2,4
vrije sector huurwoningen (80 tot 130 m ² bvo)	34	0,72	24,5	0,2	6,8
totaal woningen			31,9		10,8
creatieve bedrijvigheid	500 m ² bvo	0,55 per 100 m ² bvo	2,8	0,05 per 100 m ² bvo	0,25
af: rechtens verkregen niveau					-1,42
totaal			34,7		9,63

Tabel 2.3: Ongewogen parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte 'van rechtens verkregen niveau' is 1,42 parkeerplaatsen. Deze wordt afgetrokken van het bezoekersdeel van de parkeerbehoefte.

De totale ongewogen parkeerbehoefte is: $(31,9 + 2,8) + (10,8 + 0,25 - 1,42) = \mathbf{44,33 \text{ parkeerplaatsen}}$.

2.5 Reductiemogelijkheden

Rotsoord wordt in het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht gezien als maatwerklocatie. Met extra fietsparkeerplaatsen en deelauto's kan de parkeereis gereduceerd worden, met respectievelijk maximaal 25% en 50%.

Hendriks Projectontwikkeling B.V. wil gebruik maken van beide reductiemogelijkheden (dus zowel extra fietsparkeerplaatsen als deelauto's). Zo worden er 4 deelauto's geplaatst, waarvan 2 in de openbare ruimte (dicht bij de projectlocatie) en 2 op loopafstand in de toekomstige mobiliteitshub bij station Vaartsche Rijn.

In deze studie is rekening gehouden met de volgende reducties:

- 20% reductie op de parkeereis door aanleg van extra fietsparkeerplaatsen;
- 40% reductie op de bewonersparkeerbehoefte (31,9 parkeerplaatsen) als gevolg van deelauto's.

De reductie is iets lager dan het beleidsmatige maximum. Dit is gedaan, omdat een deel van de deelauto's op iets verdere loopafstand staan, dan de voorgeschreven afstand van 250 meter. De gemeente Utrecht heeft bij het project Helling 12-14 een hogere korting toepast, omdat deze ontwikkeling dicht bij het station is gelegen.

De parkeereis na reductie is weergegeven in tabel 2.4.

	parkeerplaatsen
parkeerbehoefte plan (inclusief bezoekers)	45,75
reductie 20% x 45,75 a.g.v. extra fietsparkeerplaatsen	-9,15
reductie 40% x 31,9 a.g.v. deelauto's	-12,76
benodigde parkeercapaciteit (inclusief bezoekers)	23,84 (24)
deelauto's Rotsoord (openbare ruimte)	2
deelauto's mobiliteitshub Vaartsche Rijn	2

Tabel 2.4: Parkeereis na reductie

In tabel 2.5 is de parkeerbehoefte voor bezoekers gespecificeerd.

	parkeerplaatsen
parkeerbehoefte plan na aftrek rechtens verkregen niveau	9,63
reductie 20% x 9,63 a.g.v. extra fietsparkeerplaatsen	-1,93
benodigde parkeercapaciteit voor bezoekers	7,7 (8)

Tabel 2.5: Parkeereis bezoekers na reductie

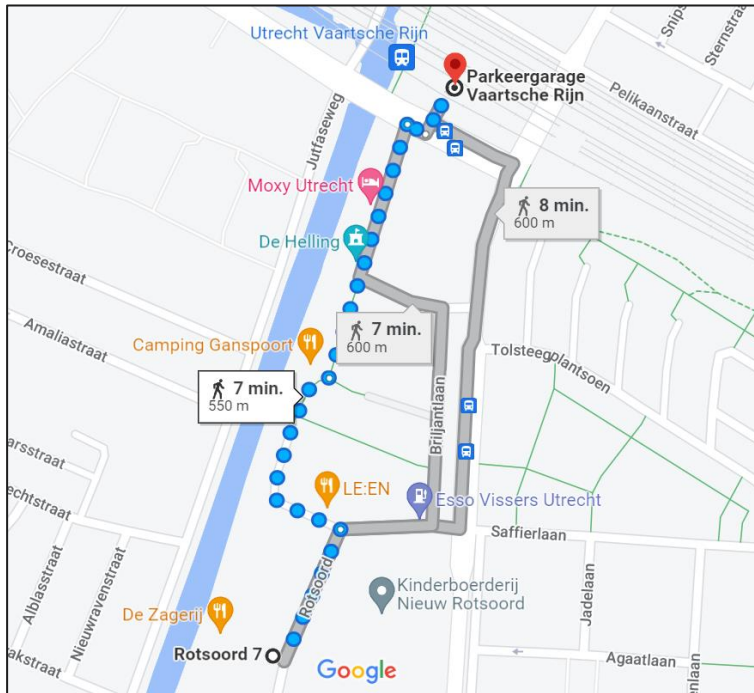
De parkeerbehoefte 'van rechtens verkregen niveau' is 1,42 (2) parkeerplaatsen. Deze worden afgetrokken van de bezoekersparkeerbehoefte. Dit komt overeen met de 2 parkeerplaatsen die voor de deelauto worden gerealiseerd in de openbare ruimte. De deelauto's kunnen ook gebruikt worden door andere omwonenden. De bewoners in de omgeving zijn een goede doelgroep, omdat de parkeergarages onder de gebouwen niet groot zijn, eigen autobezit duur is en de deelauto een goed alternatief is voor verplaatsingen die per openbaar vervoer minder geschikt zijn.

Het grootschalig delen van mobiliteit heeft positieve effecten. Autodelen heeft niet alleen een gunstig effect op de parkeerdruk in de stad, maar ook op de luchtkwaliteit. Hoe meer mensen autodelen, hoe minder auto's er zijn. Voor de meeste autodelers geldt bovendien dat zij selectiever en bewuster gebruik maken van de auto.

2.6 Parkeeraanbod

Op eigen terrein worden 24 parkeerplaatsen aangeboden. Deze zijn bestemd voor bewoners. Er is voldoende parkeercapaciteit voor bewoners.

Bezoekers (8 parkeerplaatsen) en werknemers parkeren niet op eigen terrein, maar in de parkeergarage bij station Vaartsche Rijn. De afstand tot de parkeergarage Vaartsche Rijn is 550 meter (zie figuur 2.1). Dit is langer dan voorgeschreven in het beleid van de gemeente Utrecht (500 meter).



Figuur 2.1: Loopafstand tussen Rotsoord 7 en parkeergarage Vaartsche Rijn (bron: Google)

Twee van de vier deelauto's worden gestald in de openbare ruimte in de nabijheid van Rotsoord 7. De overige twee deelauto's worden aangeboden in de mobiliteitshub, die wordt gerealiseerd bij de parkeergarage bij station Vaartsche Rijn. De loopafstand tussen Rotsoord 7 en de mobiliteitshub is langer dan de voorgeschreven 250 meter, namelijk 550 meter.

Er is ruimtelijk rekening gehouden met een doorgang voor fietsers en voetgangers in de toekomst door Rotsoord (gebied Le:en en Keramus). Na realisatie van deze doorgang zal de loopafstand op 500 meter komen. De doorgang is al deels gerealiseerd ter hoogte van de Keramus (zie figuur 2.2). De verwachting is dat de doorgang (rode pijlen) ter hoogte van Le:en binnen de komende 2 à 5 jaar wordt gerealiseerd.



Figuur 2.2: Doorgang ter hoogte van Keramus

In volgende paragraaf wordt onderbouwd waarom er sprake is van een acceptabele parkeersituatie, ondanks de langere loopafstand.

2.7 Onderbouwing langere loopafstand bezoekers

De loopafstand voor bezoekers is 550 meter. Dit is 50 meter langer dan het beleid van de gemeente Utrecht aangeeft. In de praktijk levert dit nauwelijks een verschil op. Bij een gemiddelde loopafstand van 5 km/h is de extra tijd: $50 \text{ m} / 5.000 \text{ m} \times 3.600 \text{ sec} = 36 \text{ seconden}$. Dit is acceptabel voor de bezoekers van Rotsoord 7 en stimuleert een actieve leefstijl.

2.8 Onderbouwing langere loopafstand deelmobiliteit

Op eigen terrein is ruim voldoende parkeercapaciteit voor bewoners conform de parkeernorm. Twee deelauto's krijgen een parkeerplaats in de openbare ruimte, direct bij de projectlocatie. De overige twee deelauto's worden in de mobiliteitshub Vaartsche Rijn geplaatst. Alle vier deelauto's kunnen ook gebruikt worden door andere/bestaande bewoners in de buurt.

Bewoners van de projectlocatie komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte in het betaald parkeergebied, omdat ze een parkeerplaats in de garage kunnen afnemen. Dit betekent automatisch dat aanvullende parkeerbehoefte in een gebouwde parkeervoorziening op afstand opgelost moet worden.

De afstand voor deelmobiliteit is weliswaar langer is dan de gemeentelijke richtlijn (beleidsregels autoparkeren), maar dit is acceptabel in combinatie met 2 autodeelplekken in de openbare ruimte in de directe omgeving van de ontwikkeling.

In de parkeerbehoefteberekening is een lagere reductie gehanteerd van de parkeereis (40% in plaats van 50%) vanwege de afstand van twee deelauto's.

Het extra voordeel van de mobiliteitshub (op afstand) is de concentratie van alle vervoersdiensten, waaronder deelauto's, op één plek. Dit beperkt de zoektijd naar een parkeerplaats in de openbare ruimte of de zoektijd naar een deelauto in de wijk. Gebruikers kunnen dus gericht lopen naar de mobiliteitshub. De mobiliteitshub is bovendien direct ontsloten op de hoofdwegenstructuur van de gemeente Utrecht.

3. Fietsparkeren

De parkeernormen voor de fiets zijn als volgt voor woningen:

- Per woning geldt een bezoekersnorm van 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor de eerste 20 woningen. Voor elke volgende woning wordt 0,25 fietsparkeerplaats aangeboden.
- Er is een afsluitbare bergruimte. Het vloeroppervlak is minimaal 5 m² per ruimte. De minimale breedte is 1,8 meter en de minimale hoogte is 2,3 meter.

De bezoekersparkeerbehoefte is:

- 20 woningen x 0,5 = 10 fietsparkeerplaatsen;
- 34 woningen x 0,25 = 8,5 fietsparkeerplaatsen;
- totaal: 18,5 (19) fietsparkeerplaatsen.

De parkeernorm voor de creatieve bedrijvigheid is: 500 m² / 100 x 1,7 = 8,5 (9) fietsparkeerplaatsen.

Als gevolg van de reductiemogelijkheid op het autoparkeren (20% korting in het maatwerkgebied Rotsoord conform artikel 8 van de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 van de gemeente Utrecht) geldt het volgende: er moet per gereduceerde autoparkeerplaats 1,5 fietsparkeerplaats of 1 bakfietsparkeerplaats worden aangelegd. Dit komt neer op:

- 8,87 x 1,5 = 13,3 (14) fietsparkeerplaatsen;
- 8,87 x 1,0 = 9 bakfietsplaatsen.

Het huidige fietsparkeeraanbod van de horeca (Zagerij en Ketelhuis) moet teruggebracht worden in de openbare ruimte.

4. Conclusie

Op basis van de parkeervraag per parkeerlocatie blijkt het geplande parkeeraanbod te passen bij de parkeervraag.

Op eigen terrein worden 24 parkeerplaatsen aangeboden voor bewoners. Bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte.

Er wordt een deelautosysteem (vier deelauto's) aangeboden. Twee deelauto's worden in de directe omgeving van Rotsoord 7 aangeboden in de openbare ruimte. De overige twee deelauto's worden aangeboden in de mobiliteitshub Vaartsche Rijn.

De deelauto's kunnen ook gebruikt worden door andere omwonenden. De bewoners in de omgeving zijn een goede doelgroep, omdat de parkeergarages onder de gebouwen niet groot zijn, bewoners geen parkeervergunning krijgen, eigen autobezit duur is en de deelauto een goed alternatief is voor verplaatsingen die per openbaar vervoer minder geschikt zijn. De parkeerbehoefte 'van rechtens verkregen niveau' is 1,42 (2) parkeerplaatsen. Deze worden afgetrokken van de bezoekersparkeerbehoefte. Dit komt overeen met de 2 parkeerplaatsen die voor de deelauto worden gerealiseerd in de openbare ruimte. De parkeerdruk in de omgeving neemt dus niet toe als gevolg van het plaatsen van de 2 deelauto's.

Het bezoekersparkeren wordt opgelost in de parkeergarage bij station Vaartsche Rijn. De loopafstand is 50 meter langer dan beleidsmatig is toegestaan. Dit leidt tot een beperkte toename van looptijd: circa een halve minuut. Dit is een acceptabele situatie en bevordert een actieve leefstijl.

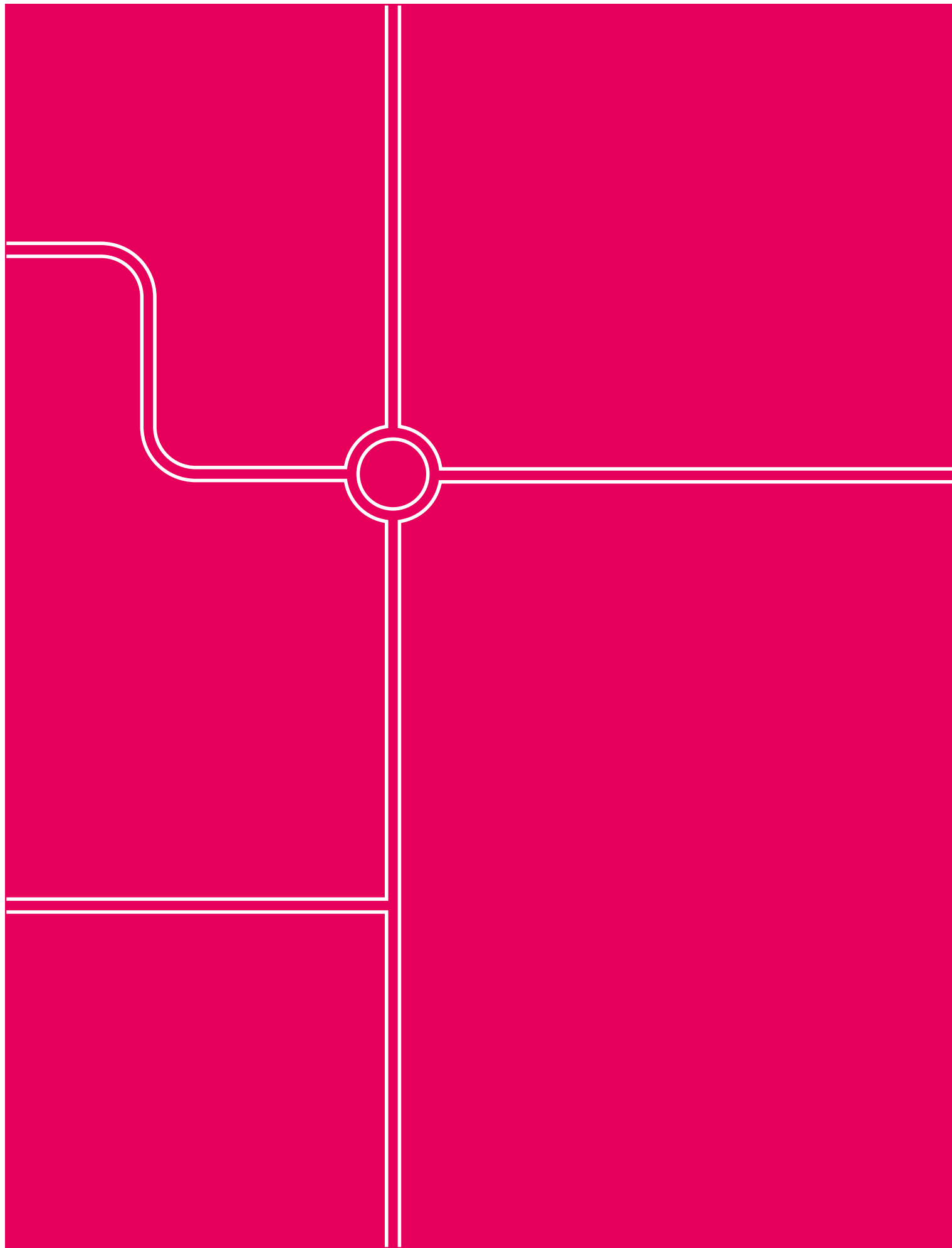
Twee van de vier deelauto's worden opgenomen in de mobiliteitshub bij station Vaartsche Rijn. De loopafstand is 300 meter langer dan beleidsmatig is toegestaan. Dit is echter geen bezwaar, omdat twee van de vier deelauto's in de openbare ruimte worden geparkeerd en op deze wijze de mobiliteitshub Vaartsche Rijn een hogere kwaliteit krijgt (twee van de vier deelauto's parkeren hier en dat betekent een kwaliteitsimpuls voor de mobiliteitshub).

De fietsparkeerbehoefte is als volgt:

- aanleg van bergingen conform fietsparkeernormbeleid;
- 19 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van woningen (nabij de ingang van het gebouw);
- 9 fietsparkeerplaatsen voor de creatieve bedrijvigheid (in het gebouw/in de openbare ruimte);
- 14 extra fietsparkeerplaatsen of 9 extra bakfietsparkeerplaatsen (in het gebouw) in verband met de 20% reductie op de autoparkeernorm.

Het huidige fietsparkeeraanbod van de horeca (Zagerij en Ketelhuis) moet teruggebracht worden in de openbare ruimte.

Er is sprake van een acceptabele parkeersituatie.



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