

Verkeersonderzoek Muntgebouw Utrecht



Opdrachtgever
Titel rapport

AG APF de Munt Utrecht
Verkeersonderzoek Muntgebouw Utrecht

Kenmerk
Datum publicatie
Foto voorkant

009335.20210511.R1.04
juli 2021



Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Methodiek en uitgangspunten	3
2.1 Methodiek	3
2.2 Uitgangspunten	4
3. Verkeersgeneratie	6
3.1 Huidige verkeersgeneratie	6
3.2 Planontwikkeling	6
3.3 Spreiding van het verkeer	7
3.4 Conclusie	8
4. Gedrag van bezoekers	9
4.1 Parkeren van bezoekers en gebruikers	9
4.2 Routemogelijkheden	10
4.3 Effect verkeersbewegingen	11
4.4 Resumé	13
5. Conclusies en aanbevelingen	14

1. Inleiding

Na ruim 100 jaar verlaat de Koninklijke Nederlandse Munt N.V. het Muntgebouw. In 2016 heeft de Nederlandse staat besloten om Nederlands muntenproductiebedrijf te privatiseren; het vastgoed is separaat verkocht. Het hoofdgebouw van De Munt is een Rijksmonument. Het uitgangspunt is om het erfgoed in stand te houden, verschillende functies te huisvesten en het gebouw semipubliek toegankelijk te maken, waarbij de kwaliteit en monumentale waarde behouden blijft.

Het plan van de initiatiefnemer is in strijd met het geldende bestemmingsplan. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, moet er een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Voor de onderbouwing van het bestemmingsplan heeft Goudappel B.V. de verkeersgeneratie bepaalt om het effect van de ontwikkeling inzichtelijk te maken.

Ligging voor OV, fiets en auto

Het Muntgebouw is centraal gelegen in Utrecht, in de nabijheid van Utrecht Centraal Station. Vanaf het OV-knooppunt is het circa 15 minuten (1 km) lopen naar het Muntgebouw. Dat maakt dat het voor bezoekers en gebruikers van het Muntgebouw aantrekkelijk om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Aan de Graadt van Roggenweg is de OV-halte 'Graadt van Roggenweg' dichtbij. Hier halteert zowel de sneltram als de bus. En is onderdeel van de verbinding Utrecht Centraal naar station Leidsche Rijn (lijn 5), station Terwijde (lijn 4), P&R Westraven (lijnen 7, 60 en 61) en Vianen Lekbrug (lijn 387, 400 en 401).

Hiermee zijn vanaf de snelwegen A2 P&R Leidssche rijn en vanaf A12 P&R Westraven goed bediend.

Het Muntgebouw ligt direct aan de belangrijke doorfietsroute Leidseweg, die de verbinding vormt tussen het centrum van Utrecht en Leidsche Rijn centrum. Op het eigenterrein wordt een fietsenkelder gerealiseerd met circa 240 fietsparkeerplaatsen. De kelder is toegankelijk via de Leidseweg en de Muntkade.

In de huidige situatie vindt parkeren grotendeels op afstand plaats. Op de website van het Muntgebouw wordt verwezen naar Jaarbeurs P1.

Ondanks dat de alternatieven goed aanwezig zijn, zullen ook aantal bezoekers en gebruikers met de auto naar het Muntgebouw komen. Deze notitie gaat nader in op het aantal verkeersbewegingen in de huidige en toekomstige situatie.

Voorlopige conclusies van het onderzoek

Op basis van het aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie per parkeerplaats is de huidige verkeersgeneratie van het Muntgebouw bepaald op circa 600 motorvoertuigen per etmaal. Voor de toekomstige situatie is de verkeersgeneratie bepaald op circa 800

motorvoertuigen per etmaal. Dit resulteert in een verkeerstoename van 200 motorvoertuigen door de ruimtelijke ontwikkeling. Gezien de toevoeging van extra functies die ook 's avonds geopend zijn is de verwachting dat de verkeerstoename voornamelijk in de avondspits en avonduren plaatsvindt.

De meerderheid van de bezoekers van het Muntgebouw parkeren op afstand. Bezoekers van de horeca en sportvoorzieningen, bezoeken relatief kort, en kunnen in de openbare ruimte gaan parkeren nabij het Muntgebouw. Een deel van het autoverkeer rijdt via de Muntkade van-naar de Graadt van Roggenweg. Een ander deel van het verkeer zal via de Leidseweg en Koningsbergerstraat de wijk verlaten. Het onderzoek toont aan dat de toename van 200 motorvoertuigen per etmaal (circa 20 motorvoertuigen in de spits) niet leidt tot verkeersonveilige situaties op zowel de Muntkade als op de Leidseweg. De Muntkade is voldoende breed om het verkeer veilig af te wikkelen. De Leidseweg is een belangrijke fietsroute, door de beperkte toename van eventueel 20 motorvoertuigen per spitsuur neemt het aantal ontmoetingen tussen fiets-auto beperkt toe. Gezien de eenrichtingsstraat van 6 meter breed leidt dit niet tot hinderlijke of gevaarlijke ontmoetingen.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de gehanteerde methodiek en uitgangspunten. Hoofdstuk 3 gaat in op het aantal verkeersbewegingen op basis van de nieuwe programmering voor het Muntgebouw. Hoofdstuk 4 beschrijft het parkeergedrag en routing van de bezoekers en gebruikers van het Muntgebouw. De notitie sluit af met conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 5.

2. Methodiek en uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de gehanteerde methodiek en uitgangspunten beschreven.

2.1 Methodiek

Om te bepalen welk effect de toekomstige ontwikkeling heeft op gebied van verkeer wordt gekeken naar eventuele toe- of afnames van verkeersstromen ten opzichte van de huidige situatie. Gekozen is om zowel de huidige als de toekomstige verkeersgeneratie te bepalen aan de hand van kengetallen van het CROW.

Bepalen van de toekomstige verkeersgeneratie

De toekomstige verkeersgeneratie is per functie bepaald op basis van kengetallen. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de toekomstige ontwikkeling is gebruik gemaakt van de tool 'parkeer- en verkeersmodel voor ruimtelijke ontwikkelingen'¹ van de gemeente Utrecht. En de beleidsregels 'autoverkeersbewegingen bij toepassen maatwerk'². Hiermee wordt aangesloten bij de beleidsregels van de gemeente Utrecht.

In de bouwvelop staat de huidige situatie en twee plan scenario's beschreven. Voor alle drie de scenario's is het aantal verkeersbewegingen bepaald. In de bouwvelop zijn twee toekomstige scenario's opgenomen met verschillende functies. De functies kennen een minimum en maximale bandbreedte, de totale ontwikkelruimte is 14.500 m². Voor de onderbouwing van het bestemmingsplan is uitgegaan van een worst-case scenario. Dat betekent dat de functies die het meeste verkeer genereren de maximale toegestane BVO wordt toegepast. Voor deze ontwikkeling zijn dat horeca, congresruimte en kantoren.

Bepalen van de huidige verkeersgeneratie

Om inzicht te hebben in toekomstige verkeerstoenames of -afnames wordt een vergelijking gemaakt met de huidige situatie. De huidige situatie is tevens bepaald aan de hand van de verkeersgeneratie. Het gaat om een theoretische berekening, aangezien er geen data aanwezig zijn van de huidige situatie. De daadwerkelijk aantal verkeersbewegingen bij het Muntgebouw en het aantal bezoekers dat op afstand parkeert is onbekend. Door de uitbraak van COVID-19 is het niet mogelijk om een representatief verkeersonderzoek uit te voeren. Het aantal bezoekers ligt op dit moment dermate laag, die niet in de buurt komen van 'huidige situatie voor corona' en na plan realisatie.

Ook is verkeersmodel (VRU3.4) onvoldoende fijnmazig voor het autoverkeer om de huidige verkeersgeneratie van het Muntgebouw te bepalen. Daarom is gekozen om zowel de huidige als toekomstige situatie te bepalen aan de hand van tool 'parkeer- en verkeersmodel

¹ Deze tool is tevens toegepast bij het bestemmingsplan '2° Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4'. Vastgesteld op 1 januari 2021.

² Vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders op 08-09-2020

voor ruimtelijke ontwikkelingen' van de gemeente Utrecht. Hiermee wordt met één dezelfde methodiek het aantal verkeersbewegingen bepaald voor zowel de huidige als toekomstige situatie.

2.2 Uitgangspunten

Bepalen van worst-case scenario

Kijkend naar de functies die relatief veel verkeer genereren zijn dat horeca, vergader- en congresruimte en kantoren. In de bouwvelop zijn twee toekomstige scenario's bepaald; scenario 1 met een Boetiek hotel, scenario 2 met creatieve bedrijfsruimte. Tabel 2.1 en 2.2 geven het gehanteerde programma weer voor de worst-case scenario's.

Functie bouwvelop	Bandbreedte
Kantoren/co-working/bedrijfsverzamel	7.000 m ² BVO
Bijeenkomsten, vergaderen en congresruimte	3.750 m ² BVO
Boetiek hotel (50 kamers)	1.500 m ² BVO
Creatieve bedrijfsruimte	250 m ² BVO
Sporten en ontspanning	1.250 m ² BVO
Horeca	750 m ² BVO
Cultureel/maatschappelijk	i.v.m. dubbelgebruik n.v.t.
Totaal	14.500 m² BVO

Tabel 2.1. Gehanteerde toekomstige programmering scenario 1 incl. boetiek hotel

Functie bouwvelop	Bandbreedte
Kantoren/co-working/bedrijfsverzamel	7.000 m ² BVO
Bijeenkomsten, vergaderen en congresruimte	3.750 m ² BVO
Creatieve bedrijfsruimte	1.750 m ² BVO
Sporten en ontspanning	1.250 m ² BVO
Horeca	750 m ² BVO
Cultureel/maatschappelijk	i.v.m. dubbelgebruik n.v.t.
Totaal	14.500 m² BVO

Tabel 2.2. Gehanteerde toekomstige programmering scenario 2 incl. creatieve bedrijfsruimte

Bepalen van de functies en kengetallen

Het kengetal voor de verkeersgeneratie is bepaald op basis van het aantal ritten per parkeerplaats. Mede op basis van het gemeentelijke parkeer- en mobiliteitsbeleid hanteert gemeente Utrecht maatwerk bij het bepalen van de aantal verkeersbewegingen. De stedelijkheid en nabijheid van een hoogwaardige OV knooppunt worden meegenomen. Gezien de nabijheid van het OV-knooppunt Utrecht Centraal (13 minuten lopen) is het aannemelijk dat een groot aandeel van de bezoekers gebruik maakt van het openbaar vervoer. De benodigd aantal parkeerplaatsen is bepaald op basis van de nota Stallen en Parkeren, zoals beschreven in de Bouwvelop.

Tabel 2.2 geeft de gehanteerde verkeersgeneratie per parkeerplaats weer.

Functie bouwenvelop	Functie conform parkeerbalans	Eenheid	Parkeer-norm	Verkeergeneratie per parkeerplaats
Productie KNM NV	Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	100 m ² BVO	0,53	5,2
Kantoren/co-working/bedrijfsverzamel	Commerciële dienstverlening	100 m ² BVO	0,4	4,67
Bijeenkomsten, vergaderen en congresruimte	Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw*	100 m ² BVO	2,25	3,5
Boetiek hotel	5* hotel	Per 10 kamers	0,4	2,89
Creatieve bedrijfsruimte	Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² BVO	0,45	5,33
Sporten en ontspanning	Fitnessstudio/sportschool	100 m ² BVO	6	6,67
Horeca	Restaurant*	100 m ² BVO	0,9	5,83

Tabel 2.3. Te hanteren kencijfers verkeersgeneratie

Incidentele grootschalige culturele evenementen

Het nieuwe bestemmingsplan staat ook 'cultureel/maatschappelijke' doeleinden toe. Hierbij wordt gedacht aan het organiseren van culturele evenementen op incidentele basis. De omvang van het aantal bezoekers verschilt per evenement. Het is ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan nog niet bekend welke culturele evenementen gaan plaatsvinden. Uitgangspunt voor het evenement is dat de meeste bezoekers te voet of met de fiets naar het evenement komen. Bezoekers die met de auto naar het evenement komen, moeten op afstand parkeren. Te voet of met het openbaar vervoer kunnen ze naar het evenement komen.

Per evenement wordt bepaald of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer en vervoer te faciliteren. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld extra bewegwijzering van het station naar het evenement, realiseren van extra (tijdelijke) fietsparkeerplaatsen of inzet van verkeersregelaars. Hierbij is het sterk afhankelijk wel type cultureel evenement er georganiseerd wordt en het aantal verwachte bezoekers. Per evenement wordt afzonderlijk een afweging gemaakt en eventueel een verkeersplan opgesteld. Het evenementenverkeer wordt niet meegenomen in de verwachte verkeersgeneratie van de ontwikkeling.

Omrekenfactor van weekdag naar werkdag

De kengetallen gaan uit van het aantal verkeersbewegingen gemiddeld genomen over een hele week. Op te bepalen wat het aantal verkeersbewegingen zijn op een gemiddelde werkdag, wordt gebruik gemaakt van omrekenfactoren.

- Werken: omrekenfactor van 1.33;
- Leisure: omrekenfactor van 1.

Hierbij eveneens aangesloten bij de gehanteerde uitgangspunten in de tool 'parkeer- en verkeersmodel voor ruimtelijke ontwikkelingen'.

3. Verkeersgeneratie

Voor zowel huidig als de twee planscenario's is de verkeersgeneratie berekend. Hierbij gaat het om het aantal verkeersbewegingen per etmaal, voor zowel auto- als vrachtverkeer.

3.1 Huidige verkeersgeneratie

Op basis van de uitgangspunten is de theoretische verkeersgeneratie van de huidige situatie bepaald. De huidige functies genereren circa 600 motorvoertuigen per etmaal (afgerond op honderdtallen).

De weergegeven waarden in tabel 3.1 zijn in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op een gemiddelde werkdag.

Functie/voorziening	Bandbreedte	Mvt werkdag
Productie KNM NV	5.213 m ² BVO	160
Kantoren/co-working/bedrijfsverzamel	2.885 m ² BVO	70
Bijeenkomsten, vergaderen en congresruimte	4.509 m ² BVO	360
Totaal		590 Mvt

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie huidige invulling Muntgebouw afgerond op tientallen.

3.2 Planontwikkeling

Op basis van de uitgangspunten is de verkeersgeneratie van de twee planscenario's bepaald. De weergegeven waarden zijn in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op een gemiddelde werkdag, afgerond op tientallen.

Scenario 1 met boetiekhotel genereert circa 790 motorvoertuigen per etmaal (tabel 3.2). Scenario 2 met creatieve bedrijfsruimte genereert 820 motorvoertuigen per etmaal (tabel 3.3). Beschouwd kan worden dat beide scenario's circa 800 motorvoertuigen genereert. In vergelijking met de huidige situatie is dat een toename van circa 200 motorvoertuigen per etmaal.

Scenario 1 met boetiek hotel

Functie/voorziening	Bandbreedte	Mvt werkdag
Kantoren/co-working/bedrijfsverzamel	7.000 m ² 2 BVO	170
Bijeenkomsten, vergaderen en congresruimte	3.750 m ² BVO	300
Boetiek hotel	50 kamers	10
Creatieve bedrijfsruimte	250 m ² BVO	10
Sporten en ontspanning	1.250 m ² BVO	40
Horeca	750 m ² BVO	260
Totaal		790 mvt

Tabel 3.2 Verkeersgeneratie nieuwe invulling Muntgebouw inclusief boetiek hotel

Scenario 2 met creatieve bedrijfsruimte

Functie/voorziening	Bandbreedte	Mvt werkdag
Kantoren/co-working/bedrijfsverzamel	7.000 m ² 2 BVO	170
Bijeenkomsten, vergaderen en congresruimte	3.750 m ² BVO	300
Creatieve bedrijfsruimte	1.750 m ² BVO	50
Sporten en ontspanning	1.250 m ² BVO	40
Horeca	750 m ² BVO	260
Totaal		820 mvt

Tabel 3.3 Verkeersgeneratie nieuwe invulling Muntgebouw inclusief creatieve werkruimte

3.3 Spreiding van het verkeer

In de huidige situatie zijn de verkeersbewegingen grotendeels overdag en begin van de avond. Aangenomen wordt dat de productie van KNM NV en kantoren voornamelijk tijdens de ochtend- en avondspits verkeer genereert. Werknemers komen naar hun werk toe en vertrekken aan het einde van de werkdag. Bezoekers voor bijeenkomsten, vergaderingen en/of congres komen verspreid over de dag aan. Afhankelijk van de duur en type afspraak. Dit kan verschillen per dag. Tabel 3.4 geeft de spreiding van de dag weer.

	Ochtend <i>07.00 – 12.00 uur</i>	Middag <i>12.00 – 17.00 uur</i>	Avond <i>17.00 – 22.00 uur</i>
Huidig	220 Mvt/etmaal	140 Mvt/etmaal	220 Mvt/etmaal
Plan met hotel	190 Mvt/etmaal	210 Mvt/etmaal	390 Mvt/etmaal
Plan met creatieve bedrijfsruimte	210 Mvt/etmaal	210 Mvt/etmaal	400 Mvt/etmaal

Tabel 3.4: Spreiding van het verkeer over gemiddelde werkdag

In de toekomstige situatie is de ochtendspits vergelijkbaar met de huidige situatie. Werknemers komen aan bij hun kantoor in het Muntgebouw. Gedurende de ochtend en middag komen er bezoekers voor de bijeenkomsten, vergadering en/of congres, sportvoorziening en horeca. Ook checken er gasten van het hotel in en uit. Dit genereert verkeer zowel in de ochtend als middag en avond. Met name in de avondspits zal er meer verkeer zijn dan in de huidige situatie. Werknemers en bezoekers van het congres vertrekken. En bezoekers voor het hotel en restaurant arriveren. Een vuistregel is dat één avondspitsuur circa 9% van totale werkdag gemiddelde is. Kijkend naar de verkeerstoename betekent dat er in de toekomstige situatie circa 20 auto's extra rijden tijdens het spitsuur (17.00 – 18.00 uur).

In de huidige situatie is het aantal verkeersbewegingen door het Muntgebouw beperkt. Door het toevoegen van de sportschool en restaurant zal er in de toekomstige er 's avonds meer verkeersbewegingen zijn ten opzichte van de huidige situatie.

3.4 Conclusie

Kijkend naar de verkeersgeneratie van de huidige situatie, genereren de functies circa 600 verkeersbewegingen per dag. Met de nieuwe programmering van het Muntgebouw zullen er circa 800 verkeersbewegingen per dag plaatsvinden. Dit is een lichte toename, die voornamelijk in de avondspits en avonduren plaatsen vindt.

In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op het effect van verkeerstoename en het (parkeer-) gedrag van de bezoekers van de verschillende functies. Om op die wijze een oordeel te kunnen geven over de verkeerstoename.

4. Gedrag van bezoekers

Geconstateerd is dat het aantal verkeersbewegingen door de nieuwe ontwikkelingen van het Muntgebouw toeneemt. Om te bepalen wat het effect is van de verkeerstoename wordt ook het parkeergedrag van de bezoekers meegenomen. Vervolgens wordt bepaald waar de verkeerstoename gaat plaatsvinden en welk effect dit heeft voor de omgeving van het Muntgebouw.

4.1 Parkeren van bezoekers en gebruikers

Bij de nieuwe ontwikkeling blijft het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gelijk, met in totaal 34 parkeerplaatsen. Het parkeerterrein wordt afgesloten met een slagboom. Bezoekers die met de auto naar het Muntgebouw komen worden gevraagd om op afstand te parkeren.

De 34 parkeerplaatsen op eigen terrein worden naar ratio verdeeld onder de verschillende huurders. Het is aan de huurders om een reserveringssysteem en afspraken te maken over het gebruik van de parkeerplaatsen.

Parkeren op afstand voor bezoekers

De vergader- en congresruimte, creatieve bedrijfsruimtes en het boetiek hotel krijgen (incidentele) bezoekers die op makkelijke wijze verwezen kunnen worden naar parkeergelegenheid op afstand.

Momenteel worden bezoekers van het Muntgebouw verwezen naar parkeergarage Jaarbeursplein P1. Met de ontwikkelingen van het Jaarbeursdistrict moet gekeken worden naar de mogelijkheden voor parkeergelegenheid in de buurt.

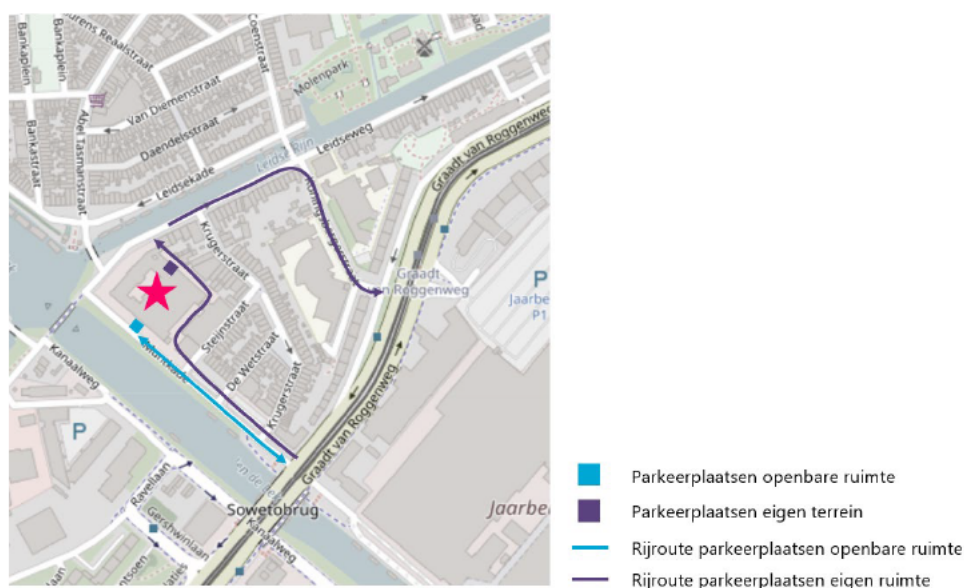
In het masterplan van de Jaarbeurs is in het district West parkeerfaciliteiten voorzien. Als uitgangspunt is ook aangegeven dat de Jaarbeurs het parkeren faciliteert voor de Jaarbeurs, het Beatrixgebouw, het stadsprogramma, het Beurskwartier en een flexibele overloop functie voor omliggende gebieden.

De looproute naar het Muntgebouw is via de voetgangersbrug over het Merwedekanaal en de kade naar de Muntkade (circa 8 minuten lopen). Onderdeel van het Masterplan is herinrichting van de kade. De kade krijgt het karakter van een stedelijk waterfront. Dit heeft positief effect op de aantrekkelijkheid van de looproute naar de Muntkade. Ook is het voor de routebeschrijving en bewegwijzering een heldere route.

Bezoekers die op eigen terrein parkeren, rijden via de Muntgebouw naar de parkeerplaatsen. De uitgang van het parkeerterrein is op de Leidseweg. Via de Koningsbergerstraat zullen de auto's de wijk verlaten.

Bezoekers die in de openbare ruimte parkeren, rijden via de Muntkade. Bij het weggrijden kunnen zij of via Muntkade of via Leidseweg-Koningsbergerstraat de wijk verlaten. De route via de Muntkade is korter. Er wordt aangenomen dat het grootste gedeelte via de Muntkade naar de Graadt van Roggenweg rijdt.

De route via Leidseweg - Kurgerstraat – Steijnstraat is minder aannemelijk, gezien het smalle karakter van de Steijnstraat en Krugerstraat. De routenavigatie geeft deze route ook niet als routemogelijkheid.



Figuur 4.2: Parkeer- en routemogelijkheden

4.3 Effect verkeersbewegingen

Muntkade

De Muntkade is een tweerichtingsweg. Naar schatting rijden op een gemiddelde werkdag tussen de 1.000 – 1.500 motorvoertuigen per etmaal (verkeerstellingen gemeente Utrecht, week 10 t/m 13 2021). De weg is circa 6 meter breed. Gezien de intensiteit en eventuele verkeerstoename (200 motorvoertuigen per etmaal) worden er geen problemen verwacht. Een voetganger kan tot een intensiteit van circa 2.500 motorvoertuigen per etmaal veilig op straat lopen.³ Kijkend naar de toekomstige ontwikkelingen blijft de gebruiksmogelijkheden van de straat vergelijkbaar als in de huidige situatie. De oversteekbaarheid van de straat blijft goed.

³ CROW-publicatie 153: Handboek 'ontwerpen voor kinderen'.

Aan de Muntkade zijn aantal haakspaarkeervakken. De vakken zijn vaak een aandachtspunt wat betreft verkeersveiligheid voor het parkeren. Gezien de verkeersintensiteit en de brede schrikruimte veroorzaakt het aan de Muntkade geen grote verkeersonveilige situaties.

Leidseweg

De Leidseweg is een belangrijke doorfietsroute in het fietsnetwerk van Utrecht en is ingericht als fietsstraat. Hier zijn de auto's te gast. Dagelijks fietsen hier circa 10.000 fietsers over de Leidseweg (bron: verkeersmodel VRU3.4)⁴. Het is niet bekend hoeveel autoverkeer er rijdt over de Leidseweg tussen de Muntkade en Koningsbergerstraat.

Wel is er bekend dat er op het wegvak Koningsbergerstraat – Westplein circa 2.000 motorvoertuigen rijden per tweerichtingen⁵. Hierbij gaat het om gemeten voertuigen tijdens de uitbraak van COVID-19. In de periode van week 38-40 lag het autoverkeer circa 10% lager dan t.o.v. 2019⁶. Gesteld wordt dat er in 2019 circa 2.500 motorvoertuigen per etmaal in tweerichtingen over de Leidseweg rijdt op het wegvak Koningsbergerstraat – Westplein. Naast verkeer uit de buurt, maakt ook de wijk Lombok gebruik van de Leidseweg.

Op het wegvak Muntkade-Koningsbergerstraat zal het aantal motorvoertuigen per etmaal lager liggen gezien het éénrichtingsverkeer. Om te bepalen of de verkeerstoename van het Muntgebouw tot onveilige situaties leidt is gekeken naar aantal motorvoertuigen per uur, aantal fietsers per uur en de rijbaanbreedte.

De Leidseweg is circa 6 meter breed. Gesteld wordt dat mogelijk 200-250 motorvoertuigen per spitsuur gebruik maken van de Leidseweg. Met de toekomstige ontwikkeling van het Muntgebouw is de totale verkeerstoename van 20 auto's per spitsuur verwacht (hierbij geen onderscheid makend in routing). Het aantal fietsers wordt geschat op 900 fietsers per spitsuur. Voor het bepalen van het functioneren van de fietsstraat is de kans op een ontmoeting tussen verkeersdeelnemers (fiets-fiets en fiets-auto) en de wegbreedte van belang⁷. Doordat de Leidseweg een eenrichtingsstraat is hoeven auto's elkaar niet te passeren. Ook is de ontmoeting tussen fiets-auto beperkter, dan bij een tweerichtingsweg. Met een eenrichtingsweg van 6 meter breed en circa 200-250 motorvoertuigen zullen er geen hinderlijke en verkeersonveilige situaties ontstaan.

⁴ Voor het bepalen van het basisjaar 2015 van het fietsmodel in het VRU3.4 hebben fietstellingen plaatsgevonden op de Muntbrug. De 10.000 fietsers per etmaal worden als betrouwbare data beschouwd.

⁵ In week 38-40 in 2020 hebben verkeerstellingen plaatsgevonden op dit wegvak. In de richting Noord-Zuid was het gemiddeld 850 mvt, in Zuid-Noord richting was het gemiddeld 1.100 mvt per wegvak.

⁶ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020, Monitoring Mobiliteit tijdens COVID-19, Nr. 23.

⁷ CROW-fietsberaad, publicatie 32 'evaluatie discussienotitie Fietsstraten' en 'ontmoetingsvoorspeller voor gemengde profielen'.

Tweerichtingsverkeer				Eenrichtingsverkeer			
l-mvt /uur	100 fietsers /uur	235 fietsers /uur	400 fietsers /uur	l-mvt /uur	100 fietsers /uur	235 fietsers /uur	400 fietsers /uur
50	450	450	450	50	400	400	400
100	530	480	480	100	460	400	400
150	610	520	480	150	600	490	400
200		580	500	200		490	400
250		650	550	250		600	490
300	geen fietsstraat, evt. fietsstroken met smalle rijloper		600	300	geen fietsstraat, evt. fietsstroken met smalle rijloper		600
350			650	350			600
400			690	400			630

Maatgevende voertuigcombinatie		
fiets-fiets	fiets-mvt- (fiets)	mvt-mvt

Rijbaanbreedte incl. rabatstroken van 30 cm. Percentage bus/vrachtverkeer < 2%

Tabel 4.1: Aanbevolen rijbaanbreedte (cm) voor fietsstraten met tweerichtingsverkeer (links) en partiel eenrichtingsverkeer (rechts) (CROW-fietsberaad, publicatie 32).

4.4 Resumé

Kijkend naar het parkeergedrag, parkeert de meerderheid van de bezoekers van het Muntgebouw op afstand. Bezoekers van de horeca en sportvoorzieningen, bezoeken relatief kort, en kunnen in de openbare ruimte gaan parkeren. Hierbij zijn de parkeerplaatsen aan de Muntkade voor de hand liggend, gezien de aansluiting op de Graadt van Roggenweg. Het parkeerdrukmeting laat zien dat er op die plek geen parkeerdruk is. Bezoekers zullen via de Muntkade in- en uitrijden. Een ander deel van de bezoekers zal via de Leidseweg en Koningsbergerstraat de wijk verlaten. De totale verwachte verkeerstoename is circa 200 motorvoertuigen per etmaal, ten opzichte van de huidige situatie. Deze toename leidt niet tot verkeersonveilige situaties op de Muntkade en Leidseweg.

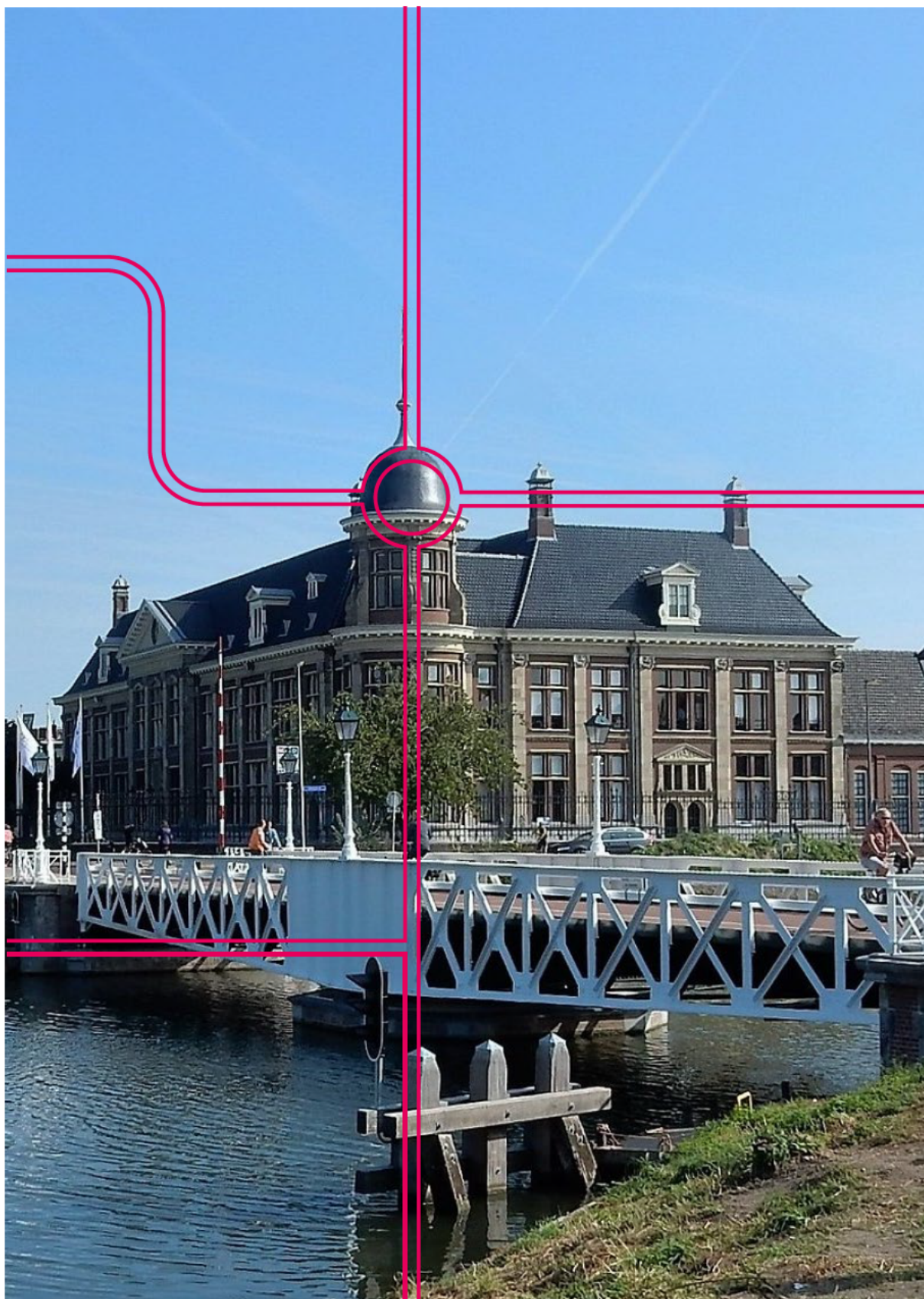
5. Conclusies en aanbevelingen

Voor de ruimtelijke ontwikkeling van het Muntgebouw is onderzoek gedaan naar het aantal verkeersbewegingen. Hierbij is gekeken naar de huidige situatie en toekomstige situatie. Op basis van aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie per parkeerplaats is de huidige verkeersgeneratie bepaald op circa 600 motorvoertuigen per etmaal. Voor de toekomstige situatie is de verkeersgeneratie bepaald op circa 800 motorvoertuigen per etmaal. Dit is voor zowel toekomstige ontwikkeling van 50 hotelkamers als bij creatieve bedrijfsruimte. Dit resulteert in een verkeerstoename van 200 motorvoertuigen. Deze toename is gezien de functies voornamelijk in de avondspits en avonduren.

Kijkend naar het parkeergedrag, parkeert de meerderheid van de bezoekers van het Muntgebouw op afstand. Bezoekers van de horeca en sportvoorzieningen, bezoeken relatief kort, en zouden in de openbare ruimte kunnen gaan parkeren. Hierbij zijn de parkeerplaatsen aan de Muntkade voor de hand liggend, gezien de aansluiting op de Graadt van Roggenweg. Zij verlaten ook de Muntkade via de Graadt van Roggenweg. Een ander deel van de bezoekers zal via de Leidseweg en Koningsbergerstraat de wijk verlaten. De toename van 200 motorvoertuigen per etmaal leidt niet tot verkeersonveilige situaties op zowel de Muntkade als op de Leidseweg.

Om ook de bezoekers zoveel mogelijk te sturen op parkeren op afstand worden de volgende maatregelen aanbevolen:

- Bezoekers kunnen parkeren op afstand o.a. bij het Jaarbeursplein. Bij evenementen en congressen kan eventueel een koppeling gemaakt worden met ticketverkoop en parkeerticket, zodat er een transitie plaatsvindt. Bezoekers maken vooraf een gerichte keuze.
- Heldere communicatie op de website voor de bezoekers. De routebeschrijving op de website verwijst naar de parkeerlocatie op afstand.
- Communicatie richting toekomstige exploitanten, zodat zij vooraf bekend zijn met het parkeerbeleid van het Muntgebouw. Zodat gestuurd wordt op duurzame mobiliteit.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+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