

NOTITIE

Onderwerp	Uitgangspuntennotitie parkeren en verkeer
Project	Ontwikkeling Kruisvaartkade
Opdrachtgever	Objectum
Projectcode	UT840-1
Status	Definitief 03
Datum	22 september 2017
Referentie	UT840-1/17-013.565
Auteur(s)	ing. E. Jongenotter

Gecontroleerd door	ing. K. Scherphof
Goedgekeurd door	W.F. van den Berg MSc.
Paraaf	



Bijlage(n)

-

Aan

MRP Development
Objectum

Jan Thijs Klaassen MRE
Lex van Dop

Kopie

-

1 UITGANGSPUNTENNOTITIE PARKEREN EN AUTOVERKEER

MRP is bezig met de ontwikkeling van nieuwbouw in het gebied Kruisvaartkade in Utrecht, ofwel het Kruisvaartkwartier. Het Kruisvaartkwartier is weergegeven in afbeelding 1.1. Aansluitend bij het beleid van de gemeente Utrecht kijkt MRP naar mogelijkheden om het gebied te verdichten met meer woningen dan eerder het plan was, binnen de bestaande regelgeving en normen van de gemeente Utrecht.

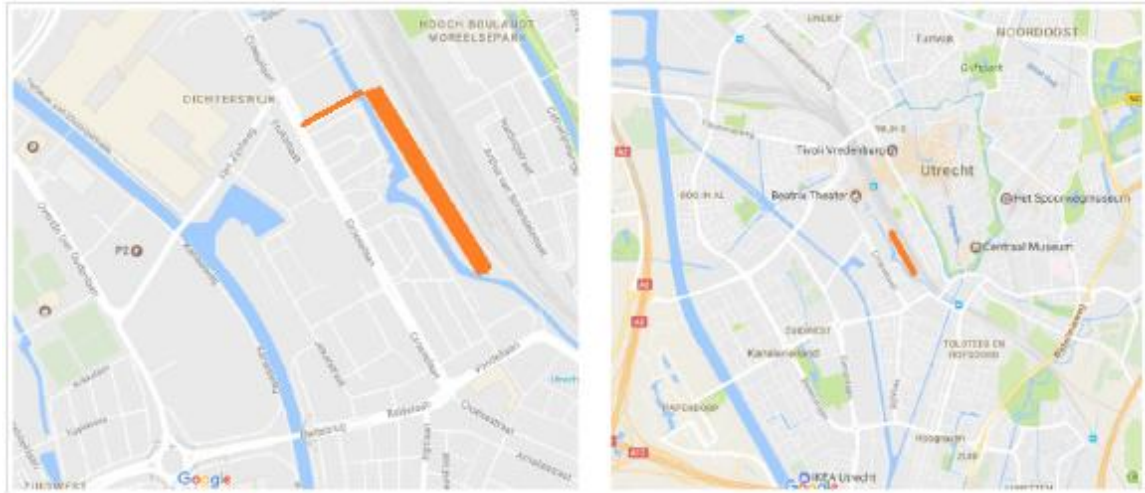
In deze notitie zijn de uitgangspunten voor de aspecten parkeren en autoverkeer opgenomen. Voor deze notitie zijn de volgende documenten gebruikt:

- het gemeentelijke verkeersbeleid, zie de nota Stallen en Parkeren en het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersbeleid/>;
- het verkeersmodel, zie: <https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/onderzoeksrapporten/verkeer-en-bereikbaarheid/verkeersonderzoek/>. In de bijlage 1 en 2 van de uitgangspuntennotitie van het verkeersmodel is te vinden met welke projecten rekening is gehouden in het model;
- analyse doorstroming busbaan Dichterswijk (door RHDHV): op basis van deze analyse is een plafond bepaald voor het aantal verkeersbewegingen dat als gevolg van de ontwikkeling Kruisvaartkade, op het kruispunt Croeselaan/van Zijstweg afgewikkeld kan worden. Dat plafond is 1.800 verkeersbewegingen per dag.

Het plan omvat hoofdzakelijk woningbouw met op de plint de mogelijkheid om commerciële functies te realiseren. Het gaat hierbij om commerciële functies die gericht zijn op de directe omgeving (loop- en

fietsafstand) en om commerciële functies die vanwege hun specifieke karakter en deze specifieke locatie slechts beperkt autoverkeer zullen aantrekken.

Afbeelding 1.1 Plangebied Kruisvaartkwartier (met ontsluiting via Jan van Foreeststraat)



2 PARKEREN

2.1 Algemeen

In het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht wordt een gebiedsindeling gehanteerd. Voor het te ontwikkelen gebied heeft de gemeente de intentie om het in zone A2 Centraal Stedelijk onder te brengen (dat is nu nog alleen gedeeltelijk). Voor deze ontwikkeling dienen daarom conform de gestelde normen van zone A2 Centraal Stedelijk te worden gehanteerd. Zie paragraaf 2.4 voor deze normen.

In het beleid van de gemeente Utrecht is opgenomen dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen verminderd kan worden bij de realisatie van extra fietsparkeerplaatsen en autodeelplaatsen, of bij gebruikmaking van parkeerplaatsen op (grotere) loopafstand. De definitieve berekening voor het aantal parkeerplaatsen is gemaakt op basis van parkeernorm en gebruikmakend van de mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen te verminderen door extra fietsparkeerplaatsen te realiseren en autodeelplaatsen.

2.2 Uitgangspunten parkeren

Uitgangspunten zijn:

- normering voor zone met categorie A2 Centraal Stedelijk wordt gehanteerd;
- er wordt niet gerekend met het gebruik van parkeerplaatsen op (grotere) loopafstand. Hierdoor wordt vermeden dat er extra parkeerdruk ontstaat in de omgeving;
- er wordt gebruik gemaakt van aanvullende fietsparkeerplaatsen om het aantal autoparkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers in principe te kunnen beperken. De aanvullende fietsparkeerplaatsen worden gepositioneerd op locaties nabij de entrees van de niet grondgebonden woningen;
- er wordt gebruik gemaakt van autodeelplaatsen om het aantal parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers te kunnen beperken. De autodeelplaatsen worden gepositioneerd in de gebouwde parkeervoorzieningen op plaatsen die vanuit het gebouw goed bereikbaar zijn (nabij liften), voor zover dit de positionering van gehandicapten parkeerplaatsen niet hindert. Het aantal autodeelplaatsen wordt niet gelimiteerd. Na ingebruikname heeft de Vereniging van Eigenaren het recht om het aantal autodeelplaatsen te vergroten ten koste van het aantal bewonersparkeerplaatsen;

- bezoekersparkeerplaatsen worden in de gebouwde parkeervoorziening ondergebracht als één of twee groepen parkeerplaatsen met gecontroleerde, betaalde toegang (tarifiering conform vigerend beleid). Hierbij wordt alleen uitgegaan van kortparkeerders op uurtarief. Bezoekersparkeerplaatsen mogen niet worden omgezet in parkeerplaatsen met een andere functie. Er wordt gezorgd voor een passend aantal gehandicaptenparkeerplaatsen.

2.3 Berekeningen aantal parkeerplaatsen

Het aantal parkeerplaatsen wordt berekend op basis van het aantal woningen en de commerciële functies. De norm van de gemeente Utrecht bepaalt het minimum aantal parkeerplaatsen dat moet worden aangelegd en het maximum aantal dat mag worden aangelegd.

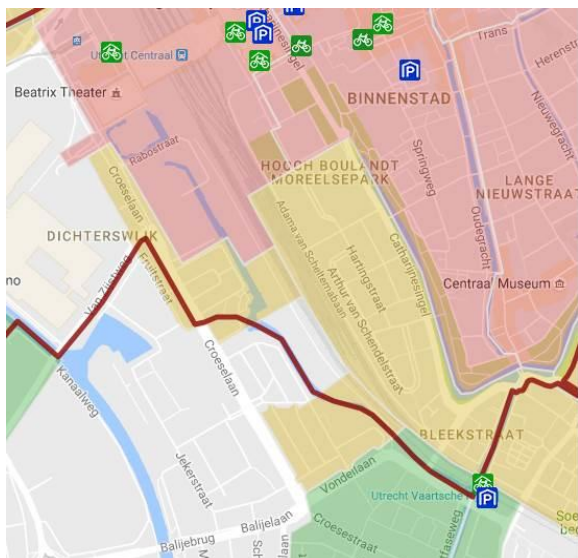
Het definitieve aantal woningen is nog niet bepaald. Dit hangt samen met de beslissing te kiezen voor een wijze van indelen die toekomstvast is en de mogelijkheid biedt om eenvoudig woningen samen te voegen of te splitsen. Omdat de normen niet gelijk opgaan met het totale woonoppervlakte levert dit variatie op in de berekeningen. Ook de commerciële functies kunnen nog niet definitief worden bepaald.

De gemeente heeft de ambitie een hoge dichtheid te realiseren met zo min mogelijk verkeersbewegingen. Daar hoort ook de ambitie bij om de lage parkeernorm aan te houden. Tegelijkertijd is het van belang de parkeerdruk niet op de omgeving af te wentelen. De nota stallen en parkeren van de gemeente biedt alternatieven die aan beide recht doen. Met hoogwaardige fietsvoorzieningen en deelautoplatsen wordt bij het gemeentelijk beleid aangesloten. Op deze wijze wordt binnen de ontwikkeling voorzien in de parkeerbehoefte. Daardoor kunnen de toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor vergunningen voor straatparkeren.

Ook voor de commerciële functies worden geen vergunningen verstrekt. Met uitzondering van een huisartsenpraktijk waarbij een arts voor spoedbezoeken de beschikking moet hebben over een eigen auto. Hiervoor zal een gereserveerde parkeerplaats beschikbaar zijn.

2.4 Achtergrondgegevens parkeren

Afbeelding 2.1 Uitsnede gebiedsindeling parkeren gemeente Utrecht (bron: website gemeente Utrecht)



A1 = roze; A2 = geel; B1 = groen; B2 = geen markering. De rode lijn is de grens van de milieuzone. Intentie voor het gemeentelijk beleid is dat het Kruisvaartkwartier in zijn geheel A2 (geel) zal worden.

Afbeelding 2.2 Parkeertarieven 2017 gemeente Utrecht (bron: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/kosten/>)

Tarieven in Euro's	Zone A1	Zone A2	Zone B1
uurtarief	4,63	3,58	2,53
dagkaart	32,45	24,96	17,82
avondkaart	16,22	8,54	7,59
1 ^e parkeervergunning	67,98	29,88	23,94
2 ^e parkeervergunning		59,76	47,86

Mogelijkheden voor vermindering van parkeerplaatsen ten opzichte van de norm (bron tekst: *Nota Parkeernormen Fiets en Auto, 22 maart 2013, gemeente Utrecht*).

Wanneer in de omgeving op acceptabele loopafstand in de nodige parkeerruimte wordt voorzien, bijvoorbeeld in een openbare of particuliere parkeergarage, kan worden afgeweken van de parkeereis. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte structureel en duurzaam beschikbaar is op tijden dat het nodig is voor de parkeervraag van de ontwikkeling. Gebruikers van de ontwikkeling komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Tevens kan voor wat betreft de parkeerbehoefte van de bezoekers een beroep worden gedaan op de openbare ruimte als vervangende parkeerruimte. Daarbij moet, bij een afwijking van meer dan 10 parkeerplaatsen, uit onafhankelijk onderzoek blijken dat met de realisatie van het project de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 80 % blijft.

In het A1-, A2- en B1-gebied geldt dat bij een ontwikkeling kan worden afgeweken van de parkeereis als extra fietsparkeerplaatsen (dus meer plaatsen dan normatief) worden gerealiseerd. Hierbij geldt dat voor elke autoparkeerplaats minder dan anderhalve fietsparkeerplaats meer gerealiseerd dient te worden. Deze substitutie is voor 10 % van de parkeereis mogelijk. Gebruikers van de ontwikkeling komen in geen geval in aanmerking voor een parkeervergunning.

In het A1-, A2- en B1-gebied is het mogelijk om bij een woningbouwontwikkeling in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor commerciële deelauto's te realiseren. Een openbare parkeerplaats voor een deelauto vervangt vier reguliere autoparkeerplaatsen. Deze substitutie is voor maximaal 20 % van de parkeereis mogelijk. Gebruikers van de ontwikkeling komen in geen geval in aanmerking voor een parkeervergunning.

Afbeelding 2.3 Parkeernorm gemeente Utrecht (bron: *Nota Parkeernormen Fiets en Auto, 22 maart 2013*)

	functie	norm- grondslag	parkeernorm inclusief bezoekers										aandeel bezoek
			A1 en A2		B1		B2		C1		C2		
			min	max	min	max	min	max	min	max	min	max	
wonen	woning boven 130 m² bvo	woning	0,98	1,50	1,11	1,50	1,30	1,50	1,50	1,75	1,70	2,00	0,3
	woning 80 tot 130 m² bvo	woning	0,90	1,40	1,02	1,40	1,20	1,40	1,35	1,60	1,60	1,80	0,3
	woning 55 tot 80 m² bvo	woning	0,83	1,20	0,94	1,20	1,10	1,20	1,20	1,40	1,30	1,50	0,25
	woning tot 55 m² bvo	woning	0,38	0,80	0,43	0,80	0,50	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,2
	geoomerkte serviceflat/aanleunwoning	woning	0,15	0,60	0,17	0,60	0,20	0,60	0,20	0,60	0,80	1,30	0,2
	geoomerkte studentenhuurwoningen tot 45 m² bvo	woning	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,2

3 AUTOVERKEER

3.1 Algemeen

Gekozen is om de ontsluiting van de Kruisvaartkade alleen via de Jan van Foreeststraat te laten plaatsvinden en geen autoverbinding met de Da Costakade te maken. Met deze keuze wordt voorkomen dat er extra autoverkeer gaat rijden op de Anna Maria van Schurmanstraat en de Da Costakade.

De Jan van Foreeststraat sluit aan op de Croeselaan. Voor stad ingaand- en stad uitgaand verkeer van/naar A2 en A12 is de meest logische route vanuit het Kruisvaartkwartier via de Van Zijstweg. Naar verwachting zal het verkeer uit de Dichterswijk slechts deels de uitvalsroute via de Van Zijstweg (met maximum snelheid 30 km/h) kiezen (zie ook par. 3.4.2). De Balijelaan is voor een deel van het verkeer uit de Dichterswijk, een logischere en snellere route. Dat betekent dat er naast het verkeer dat straks uit het Kruisvaartkwartier komt slechts een beperkte hoeveelheid ander verkeer via de Van Zijstweg weg zal rijden.

3.2 Uitgangspunten

Voor autoverkeer worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de berekening van de verkeersproductie is gebaseerd op de CROW-normen (ASVV 2012), voor zover deze beschikbaar zijn voor beoogde functies;
- aangenomen wordt dat bewoners in en bezoekers van het Kruisvaartkwartier voor verplaatsingen in Utrecht slechts beperkt zullen kiezen voor de auto. Voor de verkeersproductie wordt dan ook uitgegaan van 'CROW laag'. Dit is gebaseerd op de speerpunten die genoemd en toegelicht worden in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SpvE, par. 4.2, punt 3 actieve mobiliteit);
- de ontsluiting van de Kruisvaartkade voor autoverkeer is alleen via de Jan van Foreeststraat, die aansluit op de Croeselaan.

3.3 Berekening verkeersproductie

Het definitieve aantal woningen is nog niet bepaald. Dit hangt samen met de beslissing om te kiezen voor een wijze van indelen die toekomstvast is en de mogelijkheid biedt om eenvoudig woningen samen te voegen of te splitsen. Omdat de normen niet gelijk opgaan met het totale woonoppervlakte levert dit variatie op in de berekeningen.

Om te voorkomen dat dit leidt tot onzekerheid over de verkeerseffecten, is gekozen voor een berekende limiet (te berekenen conform 'CROW laag' voor de woningen) van 1.800 verkeersbewegingen per dag. Dit is opgenomen in het verkeersmodel en gebruikt in de rapportage van RHDHV. Bij die 1.800 verkeersbewegingen heeft RHDHV een waarde gehanteerd van 150 verkeersbewegingen in het drukste uur.

In de modelberekeningen van RHDHV gaat niet ál het verkeer vanuit Kruisvaart via de Van Zijstweg rijden. Deels zal dit ook richting Balijelaan rijden: de verwachting in dit model is dat van de maximaal 1.800 motorvoertuigen er circa 1.100 over de Croeselaan in noordelijke richting rijden (en vice versa) en circa 700 in zuidelijke richting rijden (en vice versa). In het drukste spitsuur zijn dit in het model 80 motorvoertuigen van/naar de Van Zijstweg en 70 motorvoertuigen van/naar de Vondellaan.

De limiet van 1.800 verkeersbewegingen geldt voor de gehele ontwikkeling, dus inclusief eventuele commerciële functies op de begane grond (de 'plint'). Tijdens het proces waarin steeds definitiever duidelijk wordt welk aantal woningen en welke commerciële functies gerealiseerd zullen worden, zal steeds de controleberekening worden uitgevoerd op basis waarvan de definitieve aantallen woningen en de definitieve commerciële functies worden bepaald.

3.4 Beoordeling verkeersafwikkeling

Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling is gekeken naar de binnen afzienbare tijd te realiseren nieuwe indeling van de kruisingen Jan van Foreeststraat - Croeselaan en Croeselaan - Van Zijstweg. Een korte beschouwing is gegeven van de verkeersafwikkeling verder van het plangebied.

3.4.1 Kruising Jan van Foreeststraat - Croeselaan

Van deze kruising is nog geen ontwerp beschikbaar. Uitgangspunt is 30 km/h voor het autoverkeer op beide wegen. Dit impliceert een keuze om geen verkeerslichten toe te passen. Doorgaande fietsers op de Croeselaan worden in een voorrangssituatie geplaatst zodat hun doorstroming optimaal is. Om linksafslaande bewegingen voor fietsers en autoverkeer eenvoudiger en verkeersveiliger te maken, zal op de Croeselaan een middenberm worden toegepast. Hiermee wordt het mogelijk voor bestuurders om veilig in twee etappes over te steken of een linksafslaande beweging te maken.

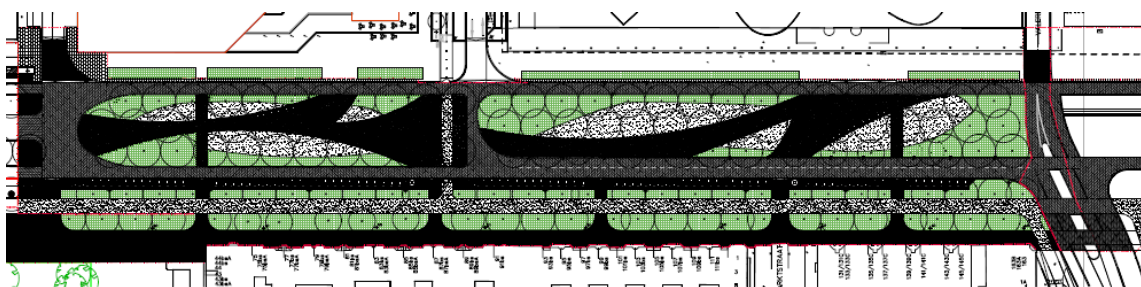
De hoeveelheden autoverkeer op de Croeselaan zoals vermeld in de studie van RHDHV en vanuit de Jan van Foreeststraat, zal hierbij geen problemen opleveren. Wel moet verkeer vanuit de Jan van Foreeststraat voorrang verlenen aan de fietsers op de Croeselaan.

3.4.2 Kruising Croeselaan - Van Zijstweg

De busbaan op de Van Zijstweg is ontworpen in de middenligging. De beoordeling van de gemeente is dat over het geheel van de Van Zijstweg de meest gunstige ligging is, met name ook voor een veilige oversteek voor langzaam verkeer. De Van Zijstweg wordt, evenals de Croeselaan, ingericht als 30 km/h weg. Primair is de verkeersregelininstallatie op de kruising Croeselaan - Van Zijstweg om de doorstroming van de bus te kunnen garanderen.

Op deze kruising zelf zou de capaciteit bij de verkeersregelininstallatie bij een zuidligging groter zijn dan bij middenligging. De beschikbare capaciteit van de middenligging is door de gemeente echter als afdoende beoordeeld (zie rapportage RHDHV). Er zal wachtrijopbouw ontstaan bij de gegeven modelintensiteiten. Die is echter acceptabel en draagt bij aan een gelijkwaardige verkeersbeeld als bij kruispunten in de omgeving die een soortgelijke verkeersbelasting laten zien. De gekozen vormgeving past daarmee bij het verkeersbeleid van de gemeente en bij het gewenste stedelijke verkeerskarakter.

Afbeelding 3.1 Meest recente ontwerp Croeselaan, inclusief kruising met Van Zijstweg (rechts op de afbeelding)



Door de gemeente is gekozen voor een versimpeld compact kruispunt van de Croeselaan - Van Zijstweg. Het is niet mogelijk om van de oostelijke Croeselaan direct linksaf de Van Zijstweg op te rijden. Dit verkeer zal een stukje verder moeten rijden en dan van de keervoorziening gebruik moeten maken. Weliswaar betekent dit dat het uitrijdende verkeer vanuit de Kruisvaartkade om zal moeten rijden, maar voor de verkeersafwikkeling is het niet ongunstig omdat het autoverkeer op de kruising gelijktijdig kan rijden met de

drukke parallelle fietsstroom op de Croeselaan. De omrijafstand zorgt er tevens voor dat verkeer vanuit zowel het Kruisvaartkwartier als de Dichterswijk een afweging zal gaan maken of uitrijden via de Van Zijstweg of via de Balijelaan sneller is. Verkeer vanuit het Kruisvaartkwartier heeft alleen de mogelijkheid tot uitrijden via de Jan van Foreeststraat en is daarmee al relatief dichtbij de Van Zijstweg. Verkeer vanuit de Dichterswijk heeft meer mogelijkheden om uit te rijden en zal daardoor in verhouding meer kiezen voor een route via de Balijelaan.

Ochtendspits

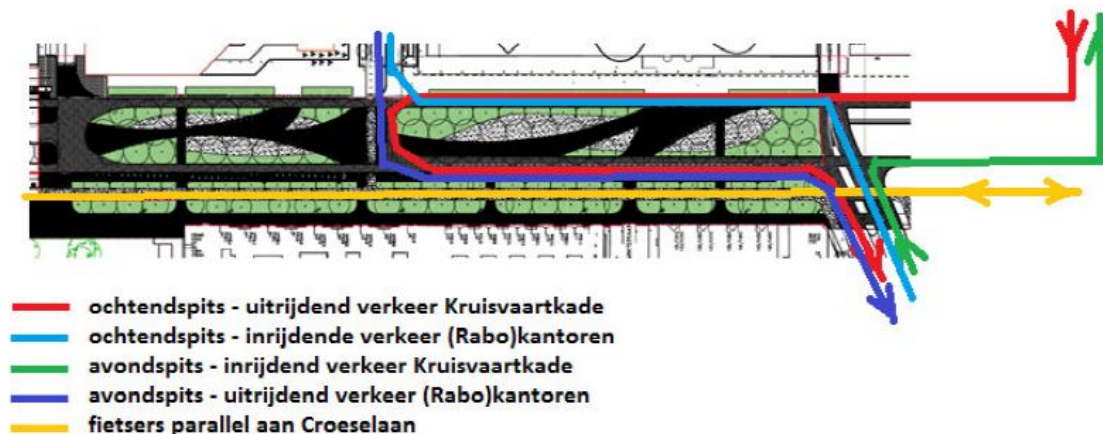
Uitgaand verkeer vanuit het Kruisvaartkwartier conflicteert met inrijdend verkeer naar de (Rabo)kantoren en met de bussen van/naar de Valeriusbaan. Dat lijkt misschien een bedreiging voor de bereikbaarheid van het Kruisvaartkwartier maar zal dat in de praktijk niet zijn want:

- verkeer vanuit de Kruisvaartkade kan met overig verkeer vanuit de Dichterswijk gelijktijdig groen bij de verkeerslichten krijgen met fietsers op de Croeselaan. Doordat er in de verkeersregeling al rekening is gehouden met de fietsers op de Croeselaan is er automatisch ruimte voor het autoverkeer vanuit de Kruisvaartkade;
- voor het grootste deel van het verkeer vanuit de Dichterswijk naar buiten de stad is het logischer om via de Balijelaan te rijden dan via de Van Zijstweg. Er zal dus slechts beperkt verkeer worden toegevoegd aan het verkeer vanuit de Kruisvaartkade;
- uitgaand ochtendspitsverkeer vanuit het Kruisvaartkwartier zal gemiddeld eerder vertrekken dan het (Rabo)kantorenverkeer zal arriveren (tijdshift).

Avondspits

Vertrekkend verkeer van uit de (Rabo)kantoren heeft geen conflict met inkomend verkeer dat terugkeert naar het Kruisvaartkwartier. Ook voor deze beide stromen geldt dat er een tijdshift is. Uitgaand verkeer zal in het begin van de spits rijden. Inkomend verkeer zal aan het einde van de spits arriveren.

Afbeelding 3.2 Verkeersstromen Croeselaan



Gegeven het feit dat de in ochtendspits uitrijdende auto's gelijktijdig groen kunnen krijgen met de fietsers die parallel op hun eigen fietspad de Croeselaan volgen, kan de capaciteit voor uitrijdend verkeer eenvoudig in beeld worden gebracht door te kijken hoeveel voertuigen op de Croeselaan kunnen passeren bij gegeven acceptabele cyclustijden voor deze locatie, ongeachte de hoeveelheid verkeer op de Van Zijstweg.

Afbeelding 3.3 Resultaten verkennende capaciteitsberekening kruising Croeselaan - Van Zijstweg

cyclustijd		60	60	90	90	seconden	
groentijd parallelle fietsrichting		10	15	10	15	seconden	
cycli per uur		60	60	40	40	cycli	
capaciteit 2 sec per vtg		300	450	200	300	voertuigen per uur	

Bovenstaande verkennende capaciteitsberekening laat zien dat er substantieel ruimte is in de verkeersregeling van het kruispunt Croeselaan - Van Zijstweg voor het verkeer vanuit de Kruisvaartkade ook op een mogelijk kritisch moment in de ochtendspits. Het is realistisch om te veronderstellen dat de streefwaarde voor cyclustijd op deze kruising 60 seconden of lager is omdat de kruising bewust compact ontworpen is en omdat er veel fietsers zijn. Iedere cyclus zullen op deze locatie zeker fietsers op de Croeselaan rijden en daarmee ook ruimte maken voor verkeer vanuit de Kruisvaartkade. Het verkeer vanuit de zuidelijke Croeselaan zal dus ook bij wachtrijopbouw wel in beweging blijven.

De benodigde groentijd voor die fietsers zal veelal tussen de 10 en 15 seconden liggen. Mocht in de ochtendspits door een hoger verkeersaanbod in de piek van arriverend kantoorverkeer de cyclustijd toch oplopen naar 90 seconden, dan is er nog steeds een aanzienlijke capaciteit voor verkeer vanuit de Kruisvaartkade (dat dan zeker niet meer op zijn piek zit) en overige verkeer vanuit de zuidelijke Croeselaan.

3.4.3 Verkeersafwikkeling verder van het plangebied

Voorbij de hiervoor genoemde twee kruisingen zal het autoverkeer van en naar het Kruisvaartkwartier ook het verkeersnetwerk belasten. De spreiding is daar echter al groter omdat het verder van het plangebied is. Belangrijk is ook dat voorbij de twee kruisingen een verkeersstructuur doorkruist wordt die in de nabije toekomst qua gebruik en inrichting afgestemd zal worden op de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Bij de grootschaligheid van die ontwikkeling is het effect van de Kruisvaartkade zeer beperkt. Bovendien zal bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone het verkeersnetwerk ook veranderen, bijvoorbeeld door uitbreiding van de openbaar vervoersvoorzieningen.

De verdichting van het Kruisvaartkwartier past binnen het beleid van de gemeente. Het beperkte verkeerseffect op grotere afstand van het plangebied en de noodzakelijke aanpassingen van het verkeersnetwerk als gevolg van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone (inclusief nieuwe openbaar vervoer verbindingen) is reden om nu niet verder naar dergelijke verkeerseffecten te kijken. Er is op dit moment onvoldoende informatie beschikbaar over de Merwedekanaalzone en de bijbehorende aanpassingen van het verkeersnetwerk. Bij het bepalen van de benodigde aanpassingen van het netwerk is het verkeer van/naar de Kruisvaartkade marginaal.