

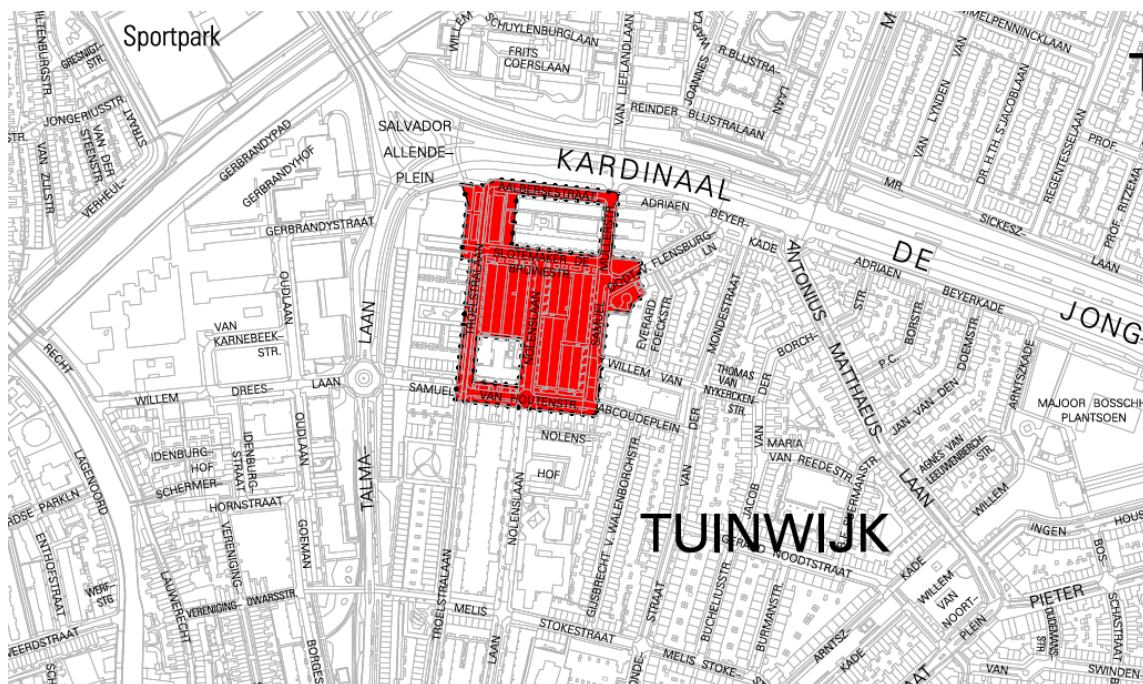
Memo

memonummer	02	
datum	16 februari 2022	
aan	██████████	Mitros
van	██████████	Antea Group
	██████████	Antea Group
kopie	Gemeente Utrecht	
project	RO-onderzoeken Nieuw Buurland	
projectnr.	0457814.100	
betreft	Memo Verkeersgeneratie en Parkeren	

1 Inleiding

De woningbouwcomplexen “Lauwerecht 2 en 4” van Mitros, hierna te noemen ‘Nieuw Buurland’ zijn onderdeel van het “Masterplan Talmalaan en omgeving” dat in 2021 door de gemeente raad is vastgesteld. Mitros is voornemens om de huidige 150 sociale huur woningen te slopen en hiervoor in de plaats maximaal 285 nieuwe woningen te realiseren. Omdat de ontwikkeling niet past binnen het vigerende bestemmingsplan, wordt een nieuwe bestemmingsplan opgesteld. Hiervoor zijn omgevingsonderzoeken nodig, verkeer en parkeren maakt hier onderdeel van uit.

Het plangebied is gelegen in de wijk Noordoost, aan de rand van Tuinwijk in de Staatsliedenbuurt. De begrenzingen worden gevormd door de Troelstraalaan, Kardinaal de Jongweg, Slotermaker de Bruinestraat, Samuel Mullerstraat en Samuel van Houtenstraat, zie Figuur 1-1.



Figuur 1-1 Ligging en begrenzing plangebied

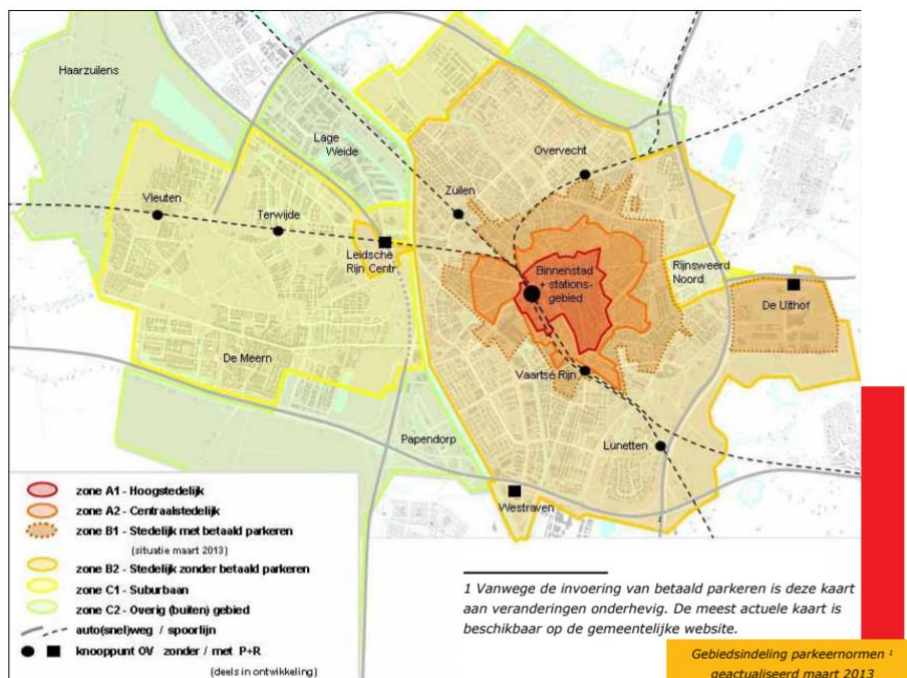
2 Beleidskader

De parkeernormering voor Nieuw Buurland is beschreven in het vastgestelde Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE)¹. Met de gemeente is afgestemd de volgende normering toe te passen:

- Er moet worden voldaan aan de parkeernormen uit de Nota Stallen en Parkeren (maart 2013) en het addendum Nota parkeernormen fiets en auto (2019). Het gebied valt onder een betaald parkeren regime (zone B1). Parkeren dient in principe opgelost te worden op eigen terrein
- Bij sloop mag worden uitgegaan van het theoretisch beschikbare aantal parkeerplaatsen van het te slopen programma (het van rechts verkregen niveau). Het van rechts verkregen niveau bedraagt 135 parkeerplaatsen (150 huurwoningen in de huidige situatie met een bvo tussen de 55 tot 80m² = 150 * 1,20 = 180 pp met 25% compensatie is 135 parkeerplaatsen);
- De extra benodigde parkeerplaatsen worden op eigen terrein gebouwd en uit het zicht opgelost, met uitzondering van bezoekers-parkeren;
- In de parkeervoorziening worden elektrische oplaadpunten aangebracht voor zowel auto's als fietsen.

functie	normgrondslag	B1 minimaal	B1 maximaal	aandeel bezoekers
woning boven 130 m ² bvo	woning	1,11	1,50	0,30
woning 80 tot 130 m ² bvo	woning	1,02	1,40	0,30
woning 55 tot 80 m ² bvo	woning	0,94	1,20	0,25
woning tot 55 m ² bvo	woning	0,43	0,80	0,20
geookmerkte serviceflat/aanleunwoning	woning	0,17	0,60	0,20
geookmerkte studenthuurwoningen tot 45 m ² bvo	woning	0,10	0,30	0,20

Tabel 2-1 Parkeernormen. Bron: SPvE (2021).



Figuur 2-1 Gebiedsindeling parkeernormen Utrecht, Bron: Nota Stallen en Parkeren, 2013

¹ Gemeente Utrecht (mei 2021). Nieuw Buurland. Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

3 Uitgangspunten

Om de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie te berekenen zijn de volgende uitgangspunten gebruikt:

- Algemeen
 - Het plangebied heeft een oppervlakte van ca. 2.4 ha.
 - In de toekomstige situatie worden maximaal 285 woningen gerealiseerd.
 - De huidige 150 woningen worden gesloopt.
- Parkeren
 - De parkeerberekeningen zijn gemaakt op basis van de Nota Stallen en Parkeren (maart 2013) en het Addendum Nota parkeernormen Fiets en Auto (maart 2019) van de gemeente Utrecht.
 - Hierbij is uitgegaan dat het plangebied zich in zone B1 bevindt.
 - Voor het berekenen van de parkeerbehoefte in de huidige situatie is uitgegaan van maximum parkeernorm en van woningen met een oppervlakte tussen de 55 en 80 m².
 - Voor het berekenen van de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie is uitgegaan van de minimum parkeernorm. Daarnaast zijn de categorieën gehanteerd zoals beschreven in Tabel 3-1.

Type woning	Oppervlakte	Vertaald naar categorieën in parkeerbeleid Nota Stallen en Parkeren 2013
2 kamer appartement	50 m ²	Woning tot 55 m ² bvo
2 kamer appartement	55 m ²	Woning 55 tot 80 m ² bvo
3 kamer appartement	>60 m ²	Woning 55 tot 80 m ² bvo*
Eengezinswoningen	n.b.	Woning 80 tot 130 m ² bvo**

*Hierbij is uitgegaan dat de oppervlakte van de 3 kamer appartementen niet groter is dan 80 m²

* Hierbij is uitgegaan dat de oppervlakte van de eengezinswoningen niet groter is dan 130 m²

Tabel 3-1 Type woningen vertaald naar categorieën in het parkeerbeleid

- Verkeersgeneratie
 - De berekening voor verkeersgeneratie zijn gemaakt op basis van kencijfers van CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren"² uit 2018.
 - Hierbij is uitgegaan dat het plangebied zich in het 'schil centrum' van een 'zeer sterk stedelijk' gebied bevindt.
 - Voor het berekenen van de huidige verkeersgeneratie is uitgegaan van woningtype 'huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur).
 - Voor het berekenen van de toekomstige (theoretische) verkeersgeneratie is uitgegaan van de volgende type woningen:
 - Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)
 - Koop, huis, tussen/hoek

² CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren" parkeerkencijfers en kencijfers verkeersgeneratie, 2018

4 Parkeerbehoefte

In het kader van het stedenbouwkundige plan³ is de representatieve parkeerbehoefte uitgewerkt door KCAP Architects&Planners o.b.v. de parkeernormen die volgen uit het SPvE. De benodigde parkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein.

Parkeren			
	AANTAL WONINGEN	COMPENSATIE 25%	AANTAL PP
NORM 0,43 (<55m2 BVO)	101	nee	43,4
NORM 0,94 (55m2-80m2 BVO)	172	ja	121,3
NORM 1,11 (>130m2 BVO)	12	nee	13,3
PARKEEREIS			178,0
salderen, rechtens verkregen niveau (= -135 pp)			43,0
OPTIE 1; toepassen deelauto's			
8 deelauto's (1 deelauto staat gelijk aan 4 pp)			-32,0
TOTAAL inbandig parkeren			19,0
OPTIE 2; extra fietsparkeerplekken			
26 extra fietspp (1,5fpp extra staat gelijk aan 1 pp)			-17,0
TOTAAL inbandig parkeren			26,0
Fiets parkeren			
m2 fietsparkeren (incl. verkeersruimte) in het plan			1278,0
	AANTAL WONINGEN		AANTAL M2
woningen kleiner dan 50 m2	101		151,5
* eis bouwbesluit: 1,5m2 in fietsenstalling per woning			
woningen 50 t/m 70 m2	172		774
* gelijkwaardige oplossing: 3 fietsen in fietsenstalling per woning			
* vuistregel (1,5m2 per fiets)			
26 extra fiets parkeerplekken			39
* vuistregel (1,5m2 per fiets)			
5% extra voor grotere en zwaardere fietsen			48,2
TOTAAL (aannname) m2 eis fietsparkeren			1012,7

Tabel 4-1: Berekening parkeerbehoefte. Bron: KCAP Architects&Planners (2022).

³ KCAP Architects&Planners (juni 2021). Nieuw Buurland Utrecht [NL]. Stedenbouwkundig Plan Varianten.

5 Verkeersgeneratie

5.1 Huidige verkeersgeneratie

Voor het berekenen van de huidige theoretische verkeersgeneratie is uitgegaan van 150 woningen met woningtype 'huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)'. In Tabel 5-1 is te zien dat de huidige theoretische verkeersgeneratie 433 motorvoertuigbewegingen per werkdag⁴ bedraagt.

Functie	aantal woningen	verkeersgeneratie (per woning)	aantal verplaatsingen	
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	150	2,6	390	weekdag
			433	werkdag

Tabel 5-1 Berekening huidige theoretische verkeersgeneratie

5.2 Toekomstig verkeersgeneratie

De verschillende typen woningen hebben een bijbehorende verkeersgeneratie. Conform de kencijfers van het CROW (publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren") is de verkeersgeneratie berekend. In onderstaande tabel is te zien dat de toekomstige ontwikkeling in totaal 781 motorvoertuigen per werkdag genereert. Omgerekend naar werkdag⁵ zijn dit 866 motorvoertuigen.

Functie	aantal woningen	verkeersgeneratie (per woning)	aantal verplaatsingen	
Huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	274	2,6	712	
Koop, huis, tussen/hoek	11	6,2	68	
Totaal			781	werkdag
			866	werkdag

Tabel 5-2: Berekening toekomstige theoretische verkeersgeneratie.

⁴ Omrekenfactor van weekdag naar werkdag: vermenigvuldigen met 1,11 voor woningen

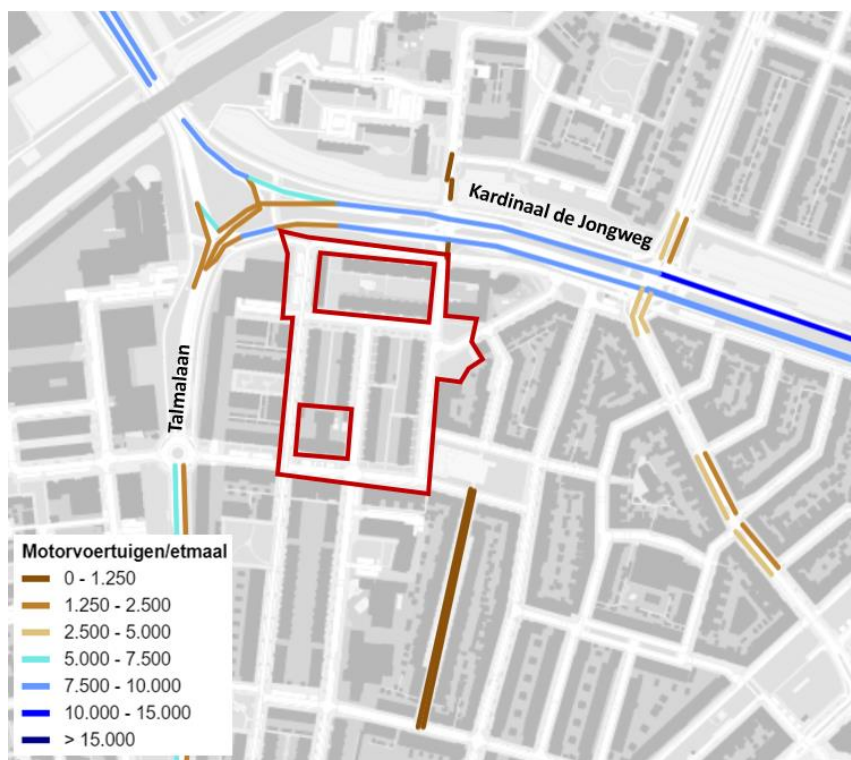
⁵ Omrekenfactor van weekdag naar werkdag: vermenigvuldigen met 1,11 voor woningen

6 Verkeersintensiteiten omliggende wegen

De huidige theoretische verkeersgeneratie bedraagt 433 motorvoertuigbewegingen per werkdag. De toekomstige theoretische verkeersgeneratie bedraagt 866 motorvoertuigbewegingen per werkdag. De herontwikkeling van Nieuw Buurland leidt tot een (theoretische) toename van de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen van **433 motorvoertuigen per werkdag** (866 – 433).

De wijk wordt ontsloten via de Kardinaal de Jongweg en de Talmalaan. De Kardinaal de Jongweg is een stedelijke verbindingsweg. Uit de verkeerstellingen van gemeente Utrecht⁶ blijkt dat De Kardinaal de Jongweg een verkeersintensiteit tussen de 7.500 en 10.000 motorvoertuigen per etmaal heeft, zie Figuur 6-1. De Talmalaan is ook een stedelijke verbindingsweg en een zo genoemde inrikker voor gemotoriseerd verkeer. De Talmalaan heeft in zuidelijke richting een verkeersintensiteit tussen de 5.000 en 7.500 motorvoertuigen per etmaal. In noordelijke richting ligt de verkeersintensiteit tussen de 1.250 en 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Stedelijke verbindingswegen worden gebruikt om doorgaand verkeer te faciliteren. Voor dit type wegen (max. snelheid 50 km/h) wordt een grenswaarde van 12.000 motorvoertuigen per etmaal aangehouden. Wanneer de toekomstige verkeersgeneratie van 433 motorvoertuigen wordt opgeteld bij de huidige verkeersintensiteiten blijven de verkeersintensiteiten onder de grenswaarde van 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de ontwikkeling niet leidt tot verkeersproblemen op deze wegen.

Van de overige omliggende (erftoegangs)wegen zijn geen intensiteiten bekend. Een toename van 433 motorvoertuigen per etmaal kan gezien worden als een geringe toename. Naar verwachting zullen er verkeerskundig gezien geen knelpunten ontstaan wanneer de maximale verkeersgeneratie van deze ontwikkeling wordt geprojecteerd op deze wegen.



Figuur 6-1 Verkeersintensiteiten omliggende wegen, rode kader is plangebied

⁶ Verkeerstellingen gemeente Utrecht: <http://mobiliteitsdata-utrecht.nl/tellingen/>

7 Conclusies

In hoofdstuk 5 en 6 zijn de huidige en de toekomstige parkeerbehoefte en verkeersgeneratie berekend. Hoofdstuk 7 heeft de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen in kaart gebracht. De conclusies hiervan zijn:

- De representatieve parkeerbehoefte met het toepassen van deelauto's bedraagt 19 parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat deze parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgevangen.
- De verkeersgeneratie neemt toe met 433 (866 – 433) motorvoertuigbewegingen per werkdag.
- De huidige intensiteiten van de wegen Kardinaal de Jongweg en Talmalaan liggen onder de grenswaarde 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Hier zullen naar verwachting geen knelpunten ontstaan wanneer de maximale verkeersgeneratie van de ontwikkeling van deze wegen wordt geprojecteerd.
- Van de overige omliggende (erftoegangs)wegen zijn geen intensiteiten bekend. Een toename van 433 motorvoertuigen per etmaal kan gezien worden als een geringe toename. Naar verwachting zullen er verkeerskundig gezien geen knelpunten ontstaan.