

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam



Mitros

Parkeerstudie De Omloop en Laan van Chartroise te Utrecht

Datum
Kenmerk
Eerste versie

10 oktober 2019
004807.20191010.N1.01

1 Inleiding

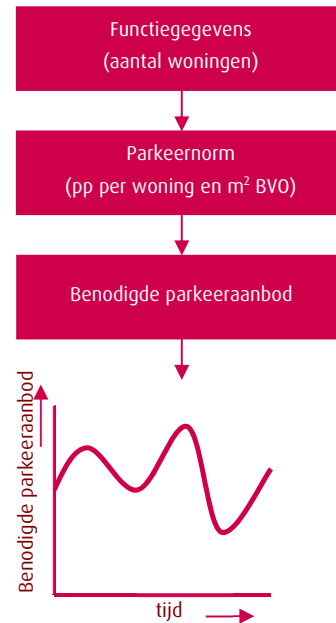
Mitros is voornemens om aan de Omloop en Laan van Chartroise in de wijk Ondiep te Utrecht een sloop-nieuwbouwproject te realiseren. Hierbij worden verdeeld over vier deelgebieden 168 woningen gesloopt en 282 woningen worden gerealiseerd. Van de te realiseren woningen dient, conform afspraken met de gemeente Utrecht, 75% in de sociale huursector te vallen en 25% in de midden huursector. Daarnaast variëren de woninggroottes tussen circa 60 en 110 m² bvo. De realisatie van de woningen heeft tot gevolg dat 4 parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen te vervallen. Voor de ontwikkeling dient een passende parkeeroplossing te worden gezocht.

Mitros heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd een parkeerstudie uit te voeren behorende bij de sloop-nieuwbouwontwikkeling aan de Omloop en Laan van Chartroise te Utrecht. Voorliggende notitie beschrijft voor u de resultaten van de parkeerstudie.

2 Gemeentelijke parkeernormering

2.1 Aanpak

Aan De Omloop en Laan van Chartroise te Utrecht dient voor het sloop-nieuwbouwproject het aantal te realiseren parkeerplaatsen te worden bepaald aan de hand van de parkeernormering van de gemeente Utrecht. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de regels betreffende sloop/nieuwbouw. Het benodigde parkeeraanbod voor de bestaande en toekomstige situatie wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid). Conform het gemeentelijke parkeerbeleid wordt bij sloop/nieuwbouwprojecten het benodigde parkeeraanbod voor de bestaande situatie bepaald door toepassing van de *maximum* parkeernormen. Dit wordt ook wel het rechtens verkregen niveau genoemd. Het benodigde parkeeraanbod voor de te realiseren functies wordt bepaald door toepassing van de *minimum* parkeernormen.



Figuur 2.1: Berekening benodigde parkeeraanbod

Niet elke functie kent op alle momenten van de week een even grote parkeerbehoefte. Bewoners van de woningen kennen het maatgevende moment gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor bezoekers op zaterdagavond ligt. Door toepassing van aanwezigheidspercentages (conform het gemeentelijke beleid) wordt rekening gehouden met dit effect. Dit kan alleen onder de voorwaarde dat de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders kunnen worden gebruikt (dubbelgebruik).

Door het benodigde parkeeraanbod voor de bestaande situatie af te trekken van het benodigde parkeeraanbod van de te realiseren functies, ontstaat het resulterende benodigde parkeeraanbod als gevolg van de ontwikkeling conform gemeentelijk parkeerbeleid. In figuur 2.1 is de berekening van het benodigde parkeeraanbod geschematiseerd. De parkeerplaatsen in de openbare ruimte die door de ontwikkeling komen te vervallen, dienen te worden gecompenseerd. Door dit aantal op te tellen bij het benodigde parkeeraanbod als gevolg van de ontwikkeling conform gemeentelijk parkeerbeleid, is het totaal benodigde parkeeraanbod bij de ontwikkeling bepaald.

2.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

Het sloop-nieuwbouwproject aan De Omloop en Laan van Chartroise is opgedeeld in 4 deelgebieden. In tabel 2.1 is per deelgebied het volledige functieprogramma opgenomen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar het aantal te slopen woningen en de nieuwbouwwoningen. Daarbij is ook opgenomen hoeveel parkeerplaatsen per deelgebied in de openbare ruimte komen te vervallen en daarmee gecompenseerd dienen te worden.

sloop/ nieuwbouw	functie	deelgebied					eenheid
		I	II	III	IV	totaal	
sloop	woning 80 tot 130 m ² bvo	-33	-54	-33	-48	-168	woningen
nieuwbouw	woning 55 tot 80 m ² bvo	38	41	52	77	208	woningen
	woning 80 tot 130 m ² bvo	14	32	6	10	62	woningen
	woning > 130 m ² bvo	0	12	0	0	12	woningen
te compenseren parkeerplaatsen		1	1	1	1	4	ppl
openbare ruimte							

Tabel 2.1: Functieprogramma sloop-nieuwbouwproject De Omloop en Laan van Chartroise (opgave Mitros)

Parkeernormen

De gemeente Utrecht heeft haar parkeernormen vastgelegd in de Nota Parkeernormen¹. De parkeernormen staan voor een parkeereis, waarbij een minimum en maximum is aangegeven. Aanvullend aan de Nota Parkeernormen is een Addendum vastgesteld². Hierin is opgenomen dat voor alle sociale en midden huurwoningen vanaf 55 m² bvo per woning een aftrek op de totale parkeernorm tot 25% mogelijk is. Deze verlaging is verantwoord omdat het autobezit van deze doelgroep substantieel lager is. De te realiseren woningen aan De Omloop en Laan van Chartroise vallen allemaal in de categorie sociale huur of midden huur, waardoor de aftrek zoals opgenomen in het Addendum van toepassing is.

In de Nota Parkeernormen is daarnaast onderscheid gemaakt naar verschillende gebieden in Utrecht. De ontwikkellocatie is gelegen in B2-gebied: stedelijk zonder betaald parkeren. In tabel 2.2 zijn de voor het functieprogramma te hanteren parkeernormen opgenomen. De parkeernormen voor woningen differentiëren naar oppervlakte. Op basis van de opgegeven omvang van de woningen in het functieprogramma, worden de parkeernormen toegepast. In de parkeernormen is onderscheid gemaakt naar een bewoners- en bezoekersgedeelte.

¹ Nota Parkeernormen Fiets en Auto, gemeente Utrecht, 22 maart 2013.

² Addendum Nota Parkeernormen Fiets en Auto, gemeente Utrecht, ongedateerd maar vastgesteld in de gemeenteraad van 28 maart 2019.

functie	parkeernorm			aandeel bezoek	eenheid
	minimum	minimum	maximum		
	incl. aftrek addendum*				
woning 55 tot 80 m ² bvo	0,83	1,1	1,2	0,25	ppl per woning
woning 80 tot 130 m ² bvo	0,9	1,2	1,4	0,3	ppl per woning
woning meer dan 130 m ² bvo	0,98	1,3	1,5	0,3	ppl per woning

* de minimumparkeernorm inclusief aftrek door het Addendum is van toepassing op woningen in de sociale of midden huursector vanaf 55 m² bvo. Alle te realiseren woningen aan De Omloop en Laan van Chartreuse vallen in deze categorie.

Tabel 2.2: Te hanteren parkeernormen

Aanwezigheidspercentages

In tabel 2.3 zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages opgenomen.

functie	werkdag	werkdag	werkdag	koop	nacht	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	avond		middag	avond	middag
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 2.3: Te hanteren aanwezigheidspercentages

2.3 Resultaat benodigde parkeeraanbod

Aan de hand van het functieprogramma, de te hanteren parkeernormen en de aanwezigheidspercentages is per deelgebied het benodigde parkeeraanbod bepaald. De resultaten zijn opgenomen in tabel 2.4 tot en met tabel 2.8. Bij de te slopen functies is, conform het gemeentelijke parkeerbeleid, de maximum parkeernorm toegepast. Voor de nieuwbouwwoningen is de minimumparkeernorm inclusief aftrek van 25% vanwege het Addendum het uitgangspunt. Conform gemeentelijk parkeerbeleid wordt met twee cijfers achter de komma gerekend, en rekenkundig afgerond.

sloop/ nieuwbouw	functie	doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sloop	woning 80-130 m² bvo	bewoners	-36,30	-18,15	-18,15	-32,67	-29,04	-36,30	-21,78	-29,04	-25,41
sloop	woning 80-130 m² bvo	bezoekers	-9,90	-0,99	-1,98	-7,92	-6,93	0,00	-5,94	-9,90	-6,93
nieuwbouw	woning 55 -80 m² bvo	bewoners	21,85	10,93	10,93	19,67	17,48	21,85	13,11	17,48	15,30
nieuwbouw	woning 55 -80 m² bvo	bezoekers	9,50	0,95	1,90	7,60	6,65	0,00	5,70	9,50	6,65
nieuwbouw	woning 80-130 m² bvo	bewoners	8,40	4,20	4,20	7,56	6,72	8,40	5,04	6,72	5,88
nieuwbouw	woning 80-130 m² bvo	bezoekers	4,20	0,42	0,84	3,36	2,94	0,00	2,52	4,20	2,94
benodigd parkeeraanbod ontwikkeling (afgerond)			-2	-3	-2	-2	-2	-6	-1	-1	-2
te compenseren parkeerplaatsen openbare ruimte			1	1	1	1	1	1	1	1	1
totaal benodigd parkeeraanbod			-1	-2	-1	-1	-1	-5	0	0	-1

Tabel 2.4: Resultaat totaal benodigd parkeeraanbod deelgebied I

Uit tabel 2.4 blijkt dat het benodigde parkeeraanbod in deelgebied I voor de te slopen woningen groter is dan het benodigde parkeeraanbod voor de te realiseren woningen (negatief benodigd parkeeraanbod van de ontwikkeling). Op het maatgevende moment is, ook rekening houdend met de te compenseren parkeerplaats, het totaal benodigd parkeeraanbod 0 parkeerplaatsen. Bij de ontwikkeling van deelgebied I hoeven conform gemeentelijke parkeernormering geen parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

sloop/ nieuwbouw	functie	doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sloop	woning 80-130 m² bvo	bewoners	-59,40	-29,70	-29,70	-53,46	-47,52	-59,40	-35,64	-47,52	-41,58
sloop	woning 80-130 m² bvo	bezoekers	-16,20	-1,62	-3,24	-12,96	-11,34	0,00	-9,72	-16,20	-11,34
nieuwbouw	woning 55 -80 m² bvo	bewoners	23,58	11,79	11,79	21,22	18,86	23,58	14,15	18,86	16,50
nieuwbouw	woning 55 -80 m² bvo	bezoekers	10,25	1,03	2,05	8,20	7,18	0,00	6,15	10,25	7,18
nieuwbouw	woning 80-130 m² bvo	bewoners	19,20	9,60	9,60	17,28	15,36	19,20	11,52	15,36	13,44
nieuwbouw	woning 80-130 m² bvo	bezoekers	9,60	0,96	1,92	7,68	6,72	0,00	5,76	9,60	6,72
nieuwbouw	woning >130 m² bvo	bewoners	8,10	4,05	4,05	7,29	6,48	8,10	4,86	6,48	5,67
nieuwbouw	woning >130 m² bvo	bezoekers	3,60	0,36	0,72	2,88	2,52	0,00	2,16	3,60	2,52
benodigd parkeeraanbod ontwikkeling (afgerond)			-1	-4	-3	-2	-2	-9	-1	0	-1
te compenseren parkeerplaatsen openbare ruimte			1	1	1	1	1	1	1	1	1
totaal benodigd parkeeraanbod			0	-3	-2	-1	-1	-8	0	1	0

Tabel 2.5: Resultaat totaal benodigd parkeeraanbod deelgebied II

Uit tabel 2.5 blijkt dat het benodigde parkeeraanbod in deelgebied II voor de te slopen woningen groter dan of gelijk aan het benodigde parkeeraanbod voor de te realiseren woningen is (negatief of nul benodigd parkeeraanbod van de ontwikkeling). Op het maatgevende moment, zaterdagavond, is het benodigde parkeeraanbod voor de ontwikkeling 0 parkeerplaatsen. Daarnaast dient één parkeerplaats gecompenseerd te worden. In totaal dient bij de ontwikkeling van deelgebied II te worden voorzien in 1 parkeerplaats.

sloop/ nieuwbouw	functie	doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sloop	woning 80-130 m² bvo	bewoners	-36,30	-18,15	-18,15	-32,67	-29,04	-36,30	-21,78	-29,04	-25,41
sloop	woning 80-130 m² bvo	bezoekers	-9,90	-0,99	-1,98	-7,92	-6,93	0,00	-5,94	-9,90	-6,93
nieuwbouw	woning 55 -80 m² bvo	bewoners	29,90	14,95	14,95	26,91	23,92	29,90	17,94	23,92	20,93
nieuwbouw	woning 55 -80 m² bvo	bezoekers	13,00	1,30	2,60	10,40	9,10	0,00	7,80	13,00	9,10
nieuwbouw	woning 80-130 m² bvo	bewoners	3,60	1,80	1,80	3,24	2,88	3,60	2,16	2,88	2,52
nieuwbouw	woning 80-130 m² bvo	bezoekers	1,80	0,18	0,36	1,44	1,26	0,00	1,08	1,80	1,26
benodigd parkeeraanbod ontwikkeling (afgerond)			2	-1	0	1	1	-3	1	3	1
te compenseren parkeerplaatsen openbare ruimte			1	1	1	1	1	1	1	1	1
totaal benodigd parkeeraanbod			3	0	1	2	2	-2	2	4	2

Tabel 2.6: Resultaat totaal benodigd parkeeraanbod deelgebied III

Uit tabel 2.6 blijkt dat op het maatgevende moment, de zaterdagavond, het benodigde parkeeraanbod voor de ontwikkeling 3 parkeerplaatsen is. Met de compensatie van één parkeerplaats in de openbare ruimte dient bij deelgebied III te worden voorzien in 4 parkeerplaatsen.

sloop/ nieuwbouw	functie	doelgroep	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sloop	woning 80-130 m² bvo	bewoners	-52,80	-26,40	-26,40	-47,52	-42,24	-52,80	-31,68	-42,24	-36,96
sloop	woning 80-130 m² bvo	bezoekers	-14,40	-1,44	-2,88	-11,52	-10,08	0,00	-8,64	-14,40	-10,08
nieuwbouw	woning 55 -80 m² bvo	bewoners	44,28	22,14	22,14	39,85	35,42	44,28	26,57	35,42	30,99
nieuwbouw	woning 55 -80 m² bvo	bezoekers	19,25	1,93	3,85	15,40	13,48	0,00	11,55	19,25	13,48
nieuwbouw	woning 80-130 m² bvo	bewoners	6,00	3,00	3,00	5,40	4,80	6,00	3,60	4,80	4,20
nieuwbouw	woning 80-130 m² bvo	bezoekers	3,00	0,30	0,60	2,40	2,10	0,00	1,80	3,00	2,10
benodigd parkeeraanbod ontwikkeling (afgerond)			5	0	0	4	3	-3	3	6	4
te compenseren parkeerplaatsen openbare ruimte			1	1	1	1	1	1	1	1	1
totaal benodigd parkeeraanbod			6	1	1	5	4	-2	4	7	5

Tabel 2.7: Resultaat totaal benodigd parkeeraanbod deelgebied IV

Uit tabel 2.7 blijkt dat op het maatgevende moment 6 parkeerplaatsen benodigd zijn ten behoeve van de ontwikkeling. Met de compensatie van één parkeerplaats in de openbare ruimte dient bij deelgebied III te worden voorzien in 7 parkeerplaatsen.

3 Conclusies

Bij het sloop-nieuwbouwproject aan de Omloop en Laan van Chartroise is Mitros voornemens om, verdeeld over 4 deelgebieden 168 woningen te slopen en 282 woningen te realiseren, waarbij ook 4 parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen te vervallen die gecompenseerd dienen te worden.

Conform gemeentelijk parkeerbeleid is bepaald in hoeveel parkeerplaatsen per deelgebied dient te worden voorzien, rekening houdend met de te compenseren parkeerplaatsen:

- in deelgebied I hoeven geen parkeerplaatsen gerealiseerd te worden;
- in deelgebied II dient te worden voorzien in 1 parkeerplaats;
- in deelgebied III dient te worden voorzien in 4 parkeerplaatsen;
- in deelgebied IV dient te worden voorzien in 7 parkeerplaatsen.

De Nota Parkeernormen van de gemeente Utrecht schrijft voor dat deze parkeerplaatsen binnen de ontwikkeling gerealiseerd moeten worden, tenzij in de openbare ruimte binnen acceptabele loopafstand van de ontwikkeling parkeerruimte beschikbaar is. Voor de ontwikkeling aan de Omloop en Laan van Chartroise geldt een maximaal acceptabele loopafstand van 100 meter voor bewoners en 250 meter voor bezoekers. Om gebruik te kunnen maken van restcapaciteit in de omgeving dient de parkeerdruk op het maatgevende moment onder de 80% te blijven. Hiertoe is een parkeeronderzoek uitgevoerd in de omgeving van de ontwikkellocatie. De parkeerdruk blijkt in dit gebied reeds hoog te liggen. Op het maatgevende moment is geen parkeerruimte beschikbaar (zie tabel 3.1). De parkeerplaatsen dienen daarom binnen de ontwikkeling gerealiseerd te worden.

	werkdagavond 20.00 uur	werkdagnacht 23.00 uur	zaterdagavond 20.00 uur	zondagmiddag 15.00 uur
parkeerbezetting	1.053	1.066	1.064	914
parkeercapaciteit	1.171	1.171	1.171	1.171
parkeerdruk	90%	91%	91%	78%

Tabel 3.1: Resultaten parkeeronderzoek