

- Mobiliteitsplan Haarrijn
- Woonprogramma en voorzieningen Haarrijn – Gemeente Utrecht

Definitief | Utrecht 24 mei 2022



Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
AANLEIDING	3
SITUATIEBESCHRIJVING	3
2. VERKEERSGENERATIE	6
UITSPLITSING VERKEERSGENERATIE	6
VERKEERSGENERATIE EN MODELBEREKENINGEN	6
KNELPUNTEN EN OPLOSSINGEN	9
3. PARKEERBALANS.....	10
PARKEERVRAAG EN PARKEERAANBOD.....	10
FIETSPARKEREN.....	12
KNELPUNTEN EN OPLOSSINGEN	13
4. CONCLUSIE EN RANDVOORWAARDEN	14

1. Inleiding

AANLEIDING

De gemeente Utrecht groeit en werkt daarom hard aan uitbreiding en verdichting van de stad om wonen, werken en voorzieningen een plaats te geven. Een van de locaties waar de groei wordt gefaciliteerd ligt direct ten noorden van Haarrijnseplas en wordt ook wel de ontwikkeling 'Haarrijn' genoemd. In 2017 werd het stedenbouwkundig plan geactualiseerd en vanaf 1 oktober 2021 werd ook het ontwerpbestemmingsplan in omloop gebracht. Het doel is om het bestemmingsplan in 2022 vast te stellen, waarna Haarrijn tussen 2023 en 2029 in fases wordt opgeleverd.

In het bestemmingsplan Haarrijn worden o.a. de gevolgen van de realisatie op mobiliteit in de omgeving beoordeeld. De ontwikkeling van Haarrijn heeft namelijk invloed op de mobiliteit in de omgeving omdat de ontwikkeling verkeersaantrekkende werking en een parkeerbehoefte creëert. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoals Haarrijn hebben op deze manier invloed op verkeer in de omgeving en de realisatie van een goede ontsluiting en voldoende parkeercapaciteit moet een plek krijgen in het bestemmingsplan.

De gemeente Utrecht heeft XTNT gevraagd een mobiliteitsplan op te stellen voor de ontwikkeling van Haarrijn. In dit mobiliteitsplan analyseren we de huidige situatie (en de aanwezige mobiliteit in het gebied) en de toekomstige situatie na realisatie van de ontwikkeling Haarrijn. We beoordelen de verkeersaantrekkende werking en de parkeerbalans, evenals de invloed van de nieuwe ontwikkeling op de huidige mobiliteitsfuncties in het gebied. Op basis van deze gegevens identificeren we mogelijke knelpunten en bieden maatregelen en/of oplossingsrichtingen aan als dit nodig is. Op basis van reeds uitgevoerde onderzoeken bekijken we ook de milieueffecten van het verkeer. In de conclusie geven we aan onder welke mobiliteitsvoorwaarden de ontwikkeling van Haarrijn kan plaatsvinden. Het mobiliteitsplan dient als onderligger voor het bestemmingsplan.

SITUATIEBESCHRIJVING

Locatie

Het gaat om het gebied in het noordwesten van Leidsche Rijn, direct ten noorden van Haarrijnseplas en direct ten zuiden van de A2. In de ruimtelijke plannen is opgenomen dat het gebied begrensd wordt door de oostelijke watergang van de WRK-zone (Watertransportleiding Rijnkennemerland) aan de noordoostzijde, het talud van Haarrijnse Rading en het Máximapark aan de zuidoostzijde, het landinrichtingsgebied Haarzuilens aan de noordwestzijde en de Oever van de ecologische zone Haarrijn aan de zuidzijde. Het gebied ligt dus direct tussen de drukke A2 en de rust van Haarrijnseplas. Het gebied bestaat reeds voornamelijk nog uit tijdelijke natuur, wat uiteindelijk plaats zal maken voor woningbouwontwikkeling, horeca en voorzieningen.



Figuur 1: Plan per april 2020

Bereikbaarheid

Het huidige mobiliteitsbeeld in het plangebied kan worden onderverdeeld in twee zones. De zone ten westen van het talud van de Willy Posthumushaghe en de Maarssenseweg bestaat volledig uit tijdelijke natuur. Er zijn geen wegen voor auto's of fietsers en voetgangers hebben alleen ruimte op onverharde wandelpaden. Deze zone wordt volledig recreatief gebruikt en zal conform het bestemmingsplan vooral als locatie dienen voor nieuwe woningen. Interessanter is de bereikbaarheid in het oostelijke gedeelte.

Bereikbaarheid per auto en fiets

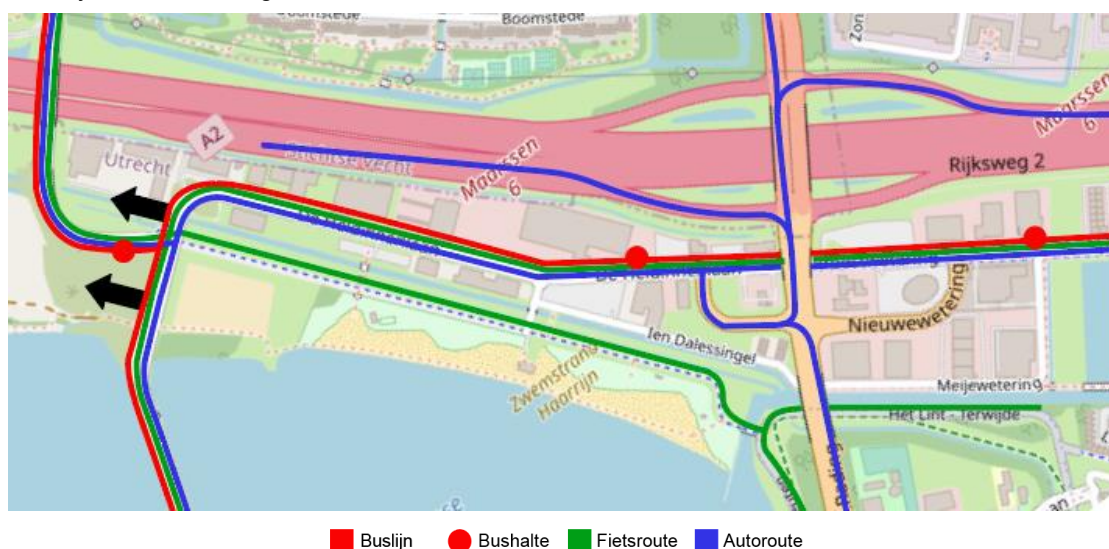
In het oostelijke gedeelte van het plangebied verbinden enkele wegen en fietspaden het gebied met Maarssen, Vleuten en Leidsche Rijn. Haarrijn is voor autoverkeer het best te bereiken via de A2. Het meeste verkeer zal via afrit 6 'Maarssen' en de Heldinnenlaan naar Haarrijn rijden. Lokaal verkeer vanuit Maarssen en Vleuten rijdt via de Willy Posthumushaghe, Maarssenseweg of Haarrijnse Rading richting Haarrijn. Haarrijn is voor fietsers vanuit verschillende richtingen te bereiken. Het Lint Terwijde verbindt Haarrijn via de strandboulevard met onder andere de wijken Vleuten en Leidsche Rijn. Haarrijn staat via de Dafne Schippersbrug en de Gele Brug ook in directe verbinding met het centrum van Utrecht. Vanuit Maarssen kunnen fietsers via de Burgemeester Waverijnweg Haarrijn bereiken. Het centrum van Maarssen is met 7 minuten fietsen te bereiken en Vleuten met 8 minuten fietsen.

Bereikbaarheid per openbaar vervoer

Haarrijn is met het OV bereikbaar via buslijn 11 en buslijn 5 op de bushalte "Vleuten Haarrijn". Buslijn 11 rijdt van Vleuten via Terwijde, Leidsche Rijn en Vleuten station naar station Maarssen. Buslijn 5 rijdt elk half uur tussen Utrecht centraal naar Maarssen station via Utrecht Terwijde. Treinstations Leidsche Rijn, Overvecht, Terwijde en Maarssen bevinden zich op relatief korte afstand van Haarrijn. Deze stations zijn voor toekomstige bewoners van Haarrijn met de fiets goed te bereiken. Het zijn kleine stations waar alleen sprinters stoppen. Deze treinen stoppen bij alle stations en hebben vaak een lagere frequentie en snelheid dan intercity's die alleen bij grote centrale stations stoppen.

Verbindingen

In onderstaande afbeelding zijn voor de verschillende vervoerswijzen de belangrijkste connecties weergegeven. Het plangebied voor Haarrijn bestaat uit het gebied direct ten oosten en westen van de zwarte pijlen. De zwarte pijlen duiden de locaties aan waar de belangrijkste nieuwe verbindingen met het gebied Haarrijn zullen worden gerealiseerd.



Figuur 2: Belangrijkste auto-, fiets- en OV-verbindingen nabij Haarrijn.

Ontwikkeling

In het gebied zal onder de naam 'Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas' een nieuw gebied ontstaan waarin plaats is voor 684 woningen, 200 m² bvo aan horeca, maatschappelijke voorzieningen en recreatie. Naast woningen is er ook ruimte voor een basisschool en een kinderdagverblijf opgenomen in het plan. In de strandzone is 1000 m² bvo aan horeca mogelijk, terwijl nabij de appartementen nog eens 200 m² aan horeca zal worden gerealiseerd. Overigens is het horecadeel in het strandblok al vergund en wordt deze dus niet meegenomen in de berekeningen in dit rapport. Met verschillende woonmilieus biedt het woongebied Haarrijn plaats aan verschillende woontypologieën. De woningbouwopgave bestaat voor 19% uit sociale huurwoningen, voor 40% uit middeldure woningen en voor 41% uit dure woningen. In onderstaande afbeelding zijn deze plannen te zien.



Figuur 3: Plan Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas per april 2020

In het stedenbouwkundig plan wordt gesteld dat bewoners in Haarrijn vooral aangewezen zullen zijn op voorzieningen (supermarkt, winkels) in Vleuten en Maarssen. Daardoor zal men meer afhankelijk zijn van de auto dan elders in Leidsche Rijn. Ondanks de verwachte afhankelijkheid van de auto wordt door gemeente Utrecht aangesloten bij het beleid dat ook elders wordt gehanteerd, want kinderen, fietsers en voetgangers worden centraal gesteld in het ontwerp.

Het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd door aansluitingen op de doorgaande fietsroutes richting Vleuten, Maarssen en Leidsche Rijn te optimaliseren. Bovendien zal Haarrijn een centrale rol vervullen in de verbinding van recreatieve fiets- en wandelroutes tussen Leidsche Rijn/Maximapark enerzijds en het Wielrevelt/Haarzuilens anderzijds. Zo moet de ontwikkeling van Haarrijn een 'rondje Haarrijnseplas' aantrekkelijk maken voor voetgangers, hardlopers en fietsers. In Haarrijn zelf worden aantrekkelijke fietssenstallingen gerealiseerd bij voorzieningen in de wijk, zoals de school en het strand. Bovendien zullen alle woningen conform het bouwbesluit worden voorzien van de mogelijkheid om fietsen te stallen. Bij grondgebonden woningen is dit meestal mogelijk op eigen terrein, terwijl overige woningen (appartementen) ook worden voorzien van stallingen conform het gemeentelijke parkeerbeleid. Zo kunnen fietsvoorzieningen ook de afhankelijkheid van de auto verkleinen.

Daarnaast kan het openbaar vervoer ook een duurzaam alternatief vormen voor de auto. Hoewel er vanwege de ontwikkeling van Haarrijn geen nieuwe bushaltes zullen worden gerealiseerd, is er wel een centraal gelegen bushalte aanwezig in het gebied, namelijk de bushalte Vleuten Haarrijn op de Willy Posthumushaghe. Eerste schattingen op basis van de ontwerpen in het ontwerpbestemmingsplan leveren maximale (loop)afstanden op van meer dan 900 meter tussen bepaalde woonmilieus en de bushalte op de Willy Posthumushaghe.

Naast deze alternatieve opties voor autoreizen wordt ook elektrisch autorijden in het gebied gefaciliteerd met behulp van (privé of gezamenlijke) oplaadvoorzieningen. Enkele parkeerplaatsen worden gereserveerd voor deelauto's.

2. Verkeersgeneratie

In dit hoofdstuk wordt de verkeersgeneratie van Haarrijn geanalyseerd aan de hand van berekeningen van de gemeente Utrecht. Op basis van expert judgement bepalen we of de juiste gegevens zijn gebruikt en beschrijven we mogelijke knelpunten en oplossingen.

UITSPLITSING VERKEERSGENERATIE

Voor het maximale programma Haarrijn heeft de Gemeente Utrecht in de ruimtelijke plannen een uitsplitsing van de verkeersgeneratie opgenomen. XTNT heeft op basis van de gegevens de verkeersgeneratie voor het gebied Haarrijn verder uitgewerkt om inzicht te krijgen in de totale verkeersgeneratie van het gebied. In de tabel in Bijlage 1 is uitgegaan van de stand van zaken voor het woonprogramma per februari 2022. We maken gebruik van de kencijfers uit CROW publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". Haarrijn ligt in zeer sterk stedelijk gebied en conform de indeling van Utrecht in een C gebied. De gebruikte CROW cijfers gaan uit van 'Rest bebouwde kom' in de CROW publicatie 381. De gegevens zijn door XTNT geanalyseerd en gecontroleerd om zeker te zijn van de uitkomsten. In onderstaande tabel zijn deze uitkomsten te zien:

Soort	Minimaal weekdag	Maximaal weekdag	Minimaal werkdag	Maximaal werkdag
Woningen	4038	4582	4482	5086
Maatschappelijke voorzieningen	81	81	68	68
Horeca	8	8	6	6
Totaal	4127	4671	4556	5160

In Bijlage 1 is onder meer te zien welke verschillende soorten woningen en maatschappelijke voorzieningen in het programma zijn opgenomen en welke invloed zij hebben op het programma. Een totale verkeersgeneratie van ongeveer 4127 tot 4671 op een weekdag en 4556 tot 5160¹ op een werkdag is een realistische benadering van de verkeersgeneratie voor het gebied Haarrijn.

VERKEERSGENERATIE EN MODELBEREKENINGEN

Analyse

De Gemeente Utrecht heeft op basis van de te realiseren nieuwbouw modelberekeningen uitgevoerd die een beeld geven van de verkeersintensiteiten in 2030 na de realisatie van Haarrijn. Uit de modelberekeningen blijkt dat minder dan de helft van de capaciteit van de omliggende wegen wordt benut. In deze modellen is wel te zien dat de Ring van Utrecht ter hoogte van afrit 6 (de Zuilense Ring) in de ochtend- en avondspits aan de maximale capaciteit zit en er incidenteel overheen gaat.

Aanpak

Zoals eerder genoemd was CROW publicatie 381 het uitgangspunt voor de berekeningen. Sinds het maken van de berekeningen heeft het plan Haarrijn zich echter verder ontwikkeld. Om te kunnen concluderen dat de verkeersmodellen nog steeds overeenkomen met de plannen voor Haarrijn, zijn de invoerwaarden van de verkeersmodellen nader bekeken. De gemeente Utrecht heeft voor het verkeersmodel gerekend

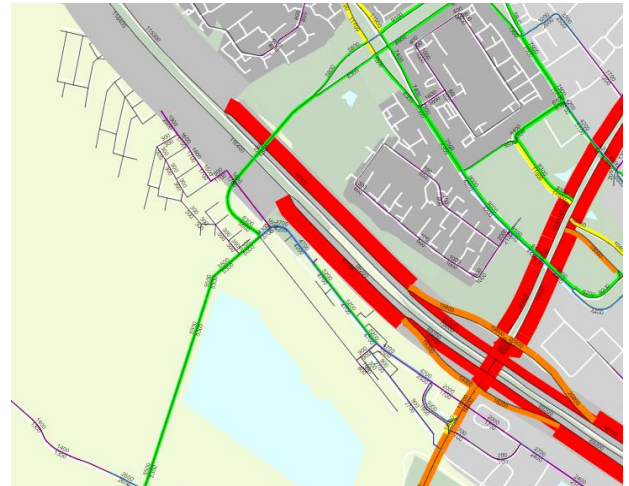
¹ 5160 mvt/etmaal is gebaseerd op de bovenkant van de bandbreedte van de CROW kencijfers. De gemeente Utrecht gaat er van uit dat het werkelijke aantal onder in de bandbreedte zal zitten.

met een verkeersgeneratie van 4.7020 mvt/etm op een werkdag. Deze verkeersgeneratie valt binnen de berekende verkeersgeneratie van XTNT (4556-5160) op basis van de meest recente plannen. Bijlage 2 laat de toename in motorvoertuigbewegingen zien per wegvak als gevolg van de ontwikkeling van Haarrijn.

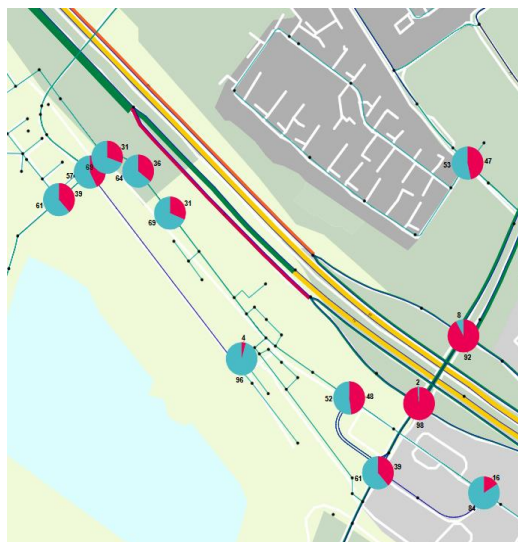
De verkeersstromen verdelen zich over het omliggende wegennet. De grootste stroom autoverkeer zal naar verwachting over de A2 gaan. De gemeente Utrecht heeft een analyse uitgevoerd over de verwachte doorstroming. Zij gaan uit van een maximum van 90% als grens voor acceptabele I/C-verhoudingen op wegvlakken. Bij kruispunten wordt daarentegen een I/C-verhouding van 80% gezien als een maximale capaciteit waarbij geen substantiële knelpunten ontstaan.

Resultaten Ochtendspits

De twee kruispunten bij afrit 6 van de A2 laten in de ochtendspits een I/C-verhouding zien die over de vastgelegde grenswaarde gaat. Bij het zuidelijke kruispunt gaat de verhouding zelfs over de 100% heen. Echter blijkt uit de modellen ook dat deze kruising zonder de ontwikkeling van Haarrijn en zelfs in de huidige situatie al boven de maximale I/C verhouding ligt. De ontwikkeling van Haarrijn laat geen toename van deze I/C-verhouding zien. De I/C verhouding op de noordelijke kruising bij afrit 6 ligt tussen de 80% en 90%. Ook deze waarde is dus te hoog, maar wederom verandert de waarde niet met de ontwikkeling van Haarrijn. De kruisingen ten zuiden van de afrit met de Annie Romeinhaghe en Haarrijnse Rading hebben ook een I/C-verhouding tussen de 80% en 90%. De overige kruispunten liggen met de ontwikkeling van Haarrijn onder de 80%.



Figuur 4: Motorvoertuigen per uur in 2030



Figuur 5: I/C-verhoudingen op kruispunten in de avond (links) en ochtend (rechts)

Resultaten Avondspits

In de avondspits laten de twee kruispunten bij afrit 6 ook een hoge I/C-verhouding zien. Deze liggen beiden hoger dan 90%, maar ook dit is ook al het geval in de huidige situatie en zonder de ontwikkeling van Haarrijn. De I/C verhouding op de zuidelijke kruising neemt wel toe met enkele procenten als gevolg van de ontwikkeling van Haarrijn maar deze blijft onder de 100%. De rest van de I/C verhouding op kruispunten liggen tijdens de avondspits onder de 80% en komen daar niet overheen als gevolg van de ontwikkeling van Haarrijn.

Milieueffecten

De ontwikkeling van Haarrijn, inclusief de bouw van nieuwe woningen, maatschappelijke voorzieningen en horeca en de gebruiksfase van het gebied hebben effecten op het milieu in de omgeving. Haarrijn ligt in nabijheid van vier Natura 2000 gebieden:

- Oostelijke Vechtplassen;
- Nieuwkoopse Plassen & De Haeck;
- Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein;
- Uiterwaarden Lek.

Deze gebieden liggen tussen de 5 km en 14 km van Haarrijn af. De gemeente Utrecht heeft een Aerijs-berekening uitgevoerd om te kijken of wordt voldaan aan de maximale stikstofuitstoot in deze gebied. De berekening is gemaakt op basis van een totale verkeersgeneratie van 4.301 voertuigen op een weekdag, een aantal dat wederom valt binnen de marge van onze gemaakte berekeningen (4127-4671). De toename van verkeer in het gebied loopt stapsgewijs uit tussen 2023 (0%) en 2030 (100%).

Uit de berekeningen van de stikstofdepositie als gevolg van de in het Bestemmingplan Haarrijn mogelijk gemaakte ontwikkelingen blijkt dat er voor de gebruiksfase geen stikstofdepositie wordt berekend boven de 0,00 mol/ha/j in enig Natura 2000-gebied. Daardoor vormt stikstofdepositie geen belemmering voor de gebruiksfase van de in het Bestemmingsplan Haarrijn mogelijk gemaakte ontwikkelingen.

Uit de berekeningen voor de bouwfase/aanlegfase (die vijf jaar zal duren) blijkt dat er een stikstofdepositie zal plaatsvinden van 0,02 mol N/ha/jaar gedurende 5 jaar. Door de provincies, het bevoegd gezag ten aanzien van de Wet natuurbeheer, is een vuistregel gehanteerd om tot het ingaan van de nieuwe Stikstofwet tijdelijke effecten te kunnen toetsen. Deze vuistregel wordt gehanteerd omdat bouwprojecten een tijdelijk karakter hebben en daarmee ook de uitstoot. Het project Haarrijn voldoet aan deze vuistregel omdat voor alle relevante jaren van 2023 t/m 2028 de uitstoot niet boven de 0,02 mol/ha/j uitkomt. Buiten deze periode treden geen effecten op. Het aspect stikstofdepositie vormt voor de bouwfase zoals die mogelijk is gemaakt in het bestemmingsplan dan ook geen belemmering.

● KNELPUNTEN EN OPLOSSINGEN

Op basis van de bovenstaande informatie heeft XTNT geanalyseerd of er mogelijk enkele knelpunten ontstaan in de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling van Haarrijn. Deze knelpunten zijn in onderstaande paragraaf uitgelegd en voor elk knelpunt is tevens aangegeven met welke maatregelen dit knelpunt kan worden opgelost.

● Verkeersaanbod sterk stedelijke omgeving

Volgens de bereikbaarheidskenmerken van het CROW behoort Haarrijn tot een sterk stedelijk gebied. De vraag naar parkeerplaatsen en de omvang van de verkeersgeneratie wordt volgens CROW bepaald door: De locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en, als gevolg daarvan, ook de hoogte van het kencijfer, zijn niet alleen afhankelijk van de stedelijke zone, maar ook van de stedelijkheidsgraad. Een sterk stedelijk gebied zou in dit geval een gebied zijn waarin het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen het hoogst is van alle stedelijkheidsgraden.

Voor de ontwikkeling van Haarrijn is echter nog niet uitgewerkt welke alternatieve vervoerswijzen aanwezig zullen zijn in het gebied en hoe zij aanwezig zullen zijn. Het aanbieden van openbaar vervoer (busvervoer) in het gebied zelf is (op basis van gesprekken met de gemeente) niet realistisch, hoewel enkele buslijnen direct naast Haarrijn halteren en toekomstige bewoners vanaf hier toegang hebben tot het openbaar vervoer.

De meest kansrijke vorm van alternatief vervoer voor Haarrijn is de fiets. In de plannen voor Haarrijn is rekening gehouden met goede fietsaansluitingen richting Leidsche Rijn, Maarssen en Vleuten. Bovendien zal in het gebied zelf een fietsroute worden aangelegd, waardoor het in de toekomst mogelijk wordt een rondje te fietsen om Haarrijnse Plassen. Het aanleggen van hoogwaardige fietsverbindingen is van essentieel belang om van fietsen een volwaardig alternatief vervoersmiddel te maken. Niet alleen voor recreatieve verplaatsingen, maar ook om bijvoorbeeld te dienen als vervoersmiddel voor onder meer woonwerkverkeer.

● Afrit A2

Uit de modellen blijkt dat afrit 6 van de A2 in de huidige situatie, maar ook in de toekomst, de acceptabele grens van 80% I/C-verhouding overschrijdt. Deze situatie doet zich nu al voor en ook zonder de ontwikkeling van Haarrijn zal dit tot problemen leiden. Samen met Rijkswaterstaat en de gemeente Utrecht moet worden gezocht naar een oplossing voor dit probleem, al moet dit dus buiten het programma Haarrijn om gebeuren. Wel kan de ontwikkeling van Haarrijn een reden zijn om dit probleem een hogere prioriteit te geven.

3. Parkeerbalans

In dit hoofdstuk wordt de parkeervraag en het parkeeraanbod van Haarrijn geanalyseerd aan de hand van reeds uitgevoerde berekeningen van de gemeente Utrecht. Ook wordt er een second opinion uitgevoerd en worden eventuele knelpunten en oplossingen in beeld gebracht.

PARKEERVRAAG EN PARKEERAANBOD

Parkeerkencijfers stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan uit mei 2022 gaat uit van een benodigd aantal parkeerplaatsen van 0,98 parkeerplaatsen per goedkope/middeldure woning tot 1,4 parkeerplaatsen per dure woning. Daarnaast gaat de gemeente uit van 0,8 parkeerplaats bij eigen opstelruimte tot 1 parkeerplaats bij eigen garage. Op basis van aantal goedkope/middeldure en dure woningen per woongebied heeft de gemeente per woonmilieu of deelgebied de parkeervraag berekend. Bovendien zijn er in het stedenbouwkundig plan ook al parkeerplaatsen opgenomen, waardoor er een parkeerbalans kon worden gemaakt voor Haarrijn op basis van deze gegevens.

In de huidige parkeerplannen op basis van het stedenbouwkundig plan zouden 785 parkeerplaatsen voor het totale gebied benodigd zouden zijn aan de westzijde van de Maarssenseweg. Het strandblok aan de oostzijde van de Maarssenseweg is hier niet in meegenomen aangezien deze nog in ontwikkeling is, maar op basis van de huidige plannen zouden hier nog zo'n 220 parkeerplaatsen bij komen. Dit zou tot een totaal van 1.005 parkeerplaatsen leiden.

Parkeerkencijfers parkeerbalans

Om de parkeervraag te kunnen berekenen maakt de gemeente Utrecht niet gebruik van de parkeerkencijfers van het CROW, maar parkeernormen van de gemeente Utrecht uit de Nota Stallen en Parkeren uit 2013, inclusief het Addendum uit 2019. Hoewel er inmiddels een nieuw beleid is, zijn het SPvE en SP vastgesteld toen het oude beleid nog vigerend was en mag voor deze berekeningen het oude beleid nog steeds worden toegepast.

Door gebruik te maken van het aantal vierkante meters BVO per woning kan specifiekere worden berekend wat de parkeervraag is van Haarrijn. Het is echter op dit moment nog onduidelijk hoeveel vierkante meters BVO er per woning zal worden gerealiseerd. In de Nota Stallen en Parkeren wordt onderscheidt gemaakt tussen woningen van verschillende oppervlaktes. Het gaat hierbij om vier verschillende woninggroottes, namelijk tot 55m² BVO, 80m² BVO, 130m² BVO en groter dan 130m² BVO. Om een goede inschatting te maken van de parkeervraag voor Haarrijn, hebben wij op basis van onze ervaring bij eerdere projecten een inschatting gemaakt van de categorie per woning:

- Alle dure woningen (283 stuks) hebben een oppervlakte groter dan 130m², ook de dure appartementen. Dit is realistisch en dure woningen zullen slechts bij uitzondering kleiner zijn dan 130m² BVO.
- Alle grondgebonden middeldure woningen (248 stuks) zijn ook groter dan 130m² BVO.
- Alle middeldure appartementen (29 stuks) zijn tussen de 80m² BVO en 130m² BVO.
- Alle sociale huurwoningen (120 stuks) zijn tussen de 80m² BVO en 130m² BVO. Uit onze ervaring weten we dat sociale huurwoningen vaak kleiner zijn dan 80m² BVO en dat het parkeerkencijfer dan ook uiteindelijk mogelijk lager is dan hier berekend. Echter is nu nog niet te bepalen welke grootte deze woningen hebben en gaan we daarom uit van een zwaar kencijfer.

Programma per deelgebied



Figuur 6: Parkeervraag en parkeeraanbod per deelgebied

Op basis van deze gegevens komen we tot een parkeervraag tussen de 997 en 1167 parkeerplaatsen voor alle woningen in het gebied Haarrijn. Daarnaast moeten nog 16 tot 26 plaatsen voor de maatschappelijke voorzieningen en horeca worden gerealiseerd.

Voor het totale gebied hebben we de parkeervraag bepaald op tussen de 1013 en 1193 parkeerplaatsen. In het stedenbouwkundig plan wordt uitgegaan van 939 parkeerplaatsen ten westen van de Maarssenseweg, terwijl nog eens ongeveer 200 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd voor het strandblok met 115 woningen aan de oostzijde van de Maarssenseweg. Op basis van deze gegevens concluderen we dat Haarrijn in grote lijnen voldoet aan de parkeervraag.

Verdeling parkeerplaatsen over deelgebieden

In Haarrijn, alleen in het gebied ten westen van de Maarssenseweg, worden volgens het stedenbouwkundig plan ruim 1.000 parkeerplaatsen gerealiseerd om en nabij de woningen. De totale parkeervraag is berekend tot 785 openbare parkeerplaatsen. In figuur 7 is de parkeervraag en het parkeeraanbod tegen elkaar uitgezet en op deze manier is per deelgebied een parkeerbalans gecreëerd.

Saldo per deelgebied



Haarrijn is volgens het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht een C-gebied. Bij deze gebieden is er voldoende ruimte voor parkeren en moet het auto- en fietsparkeren op eigen terrein of binnen loopafstand gerealiseerd worden. De acceptabele loopafstand van woning tot auto voor bewoners is daarbij in het Addendum van 2019 vastgesteld op 100 meter. Het verdelen van tekorten en overschotten per deelgebied is daarom slechts zeer beperkt mogelijk. Deelgebieden beslaan zelf vaak al een groot gebied, waardoor parkeren in andere deelgebieden wellicht niet mogelijk is binnen de aanvaardbare grens van 100 meter. Het verdelen van parkeerplaatsen van een gebied naar een ander gebied is dus niet mogelijk in het plan Haarrijn als de afstand meer dan 100 meter bedraagt.

Parkeerbalans per deelgebied

We hebben geconcludeerd dat het volledige gebied Haarrijn voldoet aan de parkeervraag en dat er in de plannen voldoende parkeercapaciteit is opgenomen. Het is echter nog niet duidelijk welke woningen in welke gebied worden gerealiseerd en wat het bruto aantal vierkante meters vloeroppervlakte per woning zal zijn. Dit betekent dat het nu de parkeerbalans per gebied nog niet kan worden opgesteld. Omdat het gebied Haarrijn groot is, is het belangrijk om niet alleen de parkeerbalans voor het gehele gebied kloppend te maken, maar ook te bekijken wat de parkeerbalans op kleinere schaal is. Het is aan de gemeente Utrecht en de betreffende ontwikkelaars om voor elk te realiseren gebied de parkeerbalans op te stellen en te bepalen of er voldoende parkeercapaciteit in het gebied is, iets dat wordt geregeld via de omgevingsvergunning. In de regels van het bestemmingsplan is dit vastgelegd onder Artikel 18.3. Ten tijde van de uitwerking van deelgebieden en de daarop volgende omgevingsvergunningen voor deelgebieden wordt de parkeerbalans getoetst aan het dan vigerende parkeerbeleid, momenteel is dat de Parkeervisie 2021. Wij verwachten op basis van de gegevens geen problemen en verwachten dat de verdere planvorming zonder parkeerproblemen kan worden doorlopen.

FIETSPARKEREN

In de afgelopen jaren wordt voor nieuwe ontwikkelingen ook altijd de fietsparkeervraag berekend. Hoewel CROW ook kencijfers voor fietsparkeren heeft, houdt de gemeente Utrecht voor wonen volgens de Nota Parkeren en Stallen 2013 vast aan het volgende beleid uit artikel 4.31 conform het Rijksbouwbesluit. Er moet een niet- gemeenschappelijk afsluitbare bergruimte aanwezig zijn van ten minste 5 m² bij een breedte van 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m. Als hier niet aan kan worden voldoen mag er bij een gezamenlijke bergruimte zijn van minimaal 1,5 m² per woning. Deze bergruimtes moeten rechtstreeks bereikbaar zijn aan het woonterrein. De gemeente moet voldoen aan deze uitgangspunten om de plannen te mogen realiseren.

Fietsparkeren zal op verschillende manieren gerealiseerd gaan worden voor de verschillende woningen. In ieder geval is te verwachten dat alle dure en middeldure woningen een niet gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte moeten hebben die voldoet aan de gestelde voorwaarden. De gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor het nakomen van deze regel en moet dit opnemen in de eisen die worden gesteld aan de ontwikkelaars voor de te bouwen woningen.

Mocht het zo zijn dat er woningen worden gerealiseerd waarbij een niet gemeenschappelijk berging niet mogelijk is, dan kan een gemeenschappelijke bergruimte ook volstaan. Voor de maatschappelijke functies en de horeca moeten 139 parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd. In Bijlage 4 is de totstandkoming van deze parkeerplaatsen te zien.

KNELPUNTEN EN OPLOSSINGEN

Verkeersaanbod sterk stedelijk gebied

Volgens de bereikbaarheidskenmerken van het CROW behoort Haarrijn tot een sterk stedelijk gebied. De vraag naar parkeerplaatsen en de omvang van de verkeersgeneratie wordt volgens CROW bepaald door: De locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en, als gevolg daarvan, ook de hoogte van het kencijfer, zijn niet alleen afhankelijk van de stedelijke zone, maar ook van de stedelijkheidsgraad.

Een sterk stedelijk gebied zou in dit geval een gebied zijn waarin het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen het hoogst is van alle stedelijkheidsgraden. Voor de ontwikkeling van Haarrijn is echter nog niet uitgewerkt welke alternatieve vervoerswijzen aanwezig zullen zijn in het gebied en hoe zij aanwezig zullen zijn. Dat betekent dat het aandeel autoverkeer en dus ook het aantal benodigde parkeerplaatsen in dit gebied mogelijk hoger is dan gebruikelijk.

Zoals eerder beschreven bij het onderdeel verkeersgeneratie moet de fiets een aantrekkelijke plek krijgen in Haarrijn. Volwaardige fietsroutes en goede aansluitingen richting Vleuten, Maarssen en Leidsche Rijn verleidt men tot fietsgebruik. Om aan te sluiten bij het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht zijn er bovendien ook mogelijkheden om deelvervoer in te zetten om de parkeervraag te reduceren. Niet voor niets is in het mobiliteitsplan opgenomen dat 'Mobiliteitsmanagementmaatregelen en het realiseren/aanbieden van schone en (ruimte-)efficiënte vervoeropties zoals deelauto's en -fietsen zijn integraal onderdeel van een ruimtelijke ontwikkeling (bijvoorbeeld als onderdeel van ontwikkel-/koop/huurovereenkomsten of parkmanagement)'.

Parkeerbalans gebieden

Op basis van de plannen kunnen we concluderen dat er in Haarrijn geen parkeerproblemen ontstaan. Er is voldoende parkeergelegenheid en de parkeervraag kan dus binnen het gebied worden voorzien van voldoende plaatsen. In de verdere planontwikkeling moet wel rekening worden gehouden met de parkeerbalans van de verschillende deelgebieden. Als in een bepaald gebied toch minder parkeerplekken wordt gerealiseerd dan gevraagd, zullen mensen niet snel geneigd zijn te parkeren in een ander deelgebied vanwege de lange loopafstanden. Het is dus belangrijk om ook per deelgebied de afweging te maken of er voldoende parkeerplaatsen zijn.

Loopafstanden beperken

De gemeente Utrecht heeft de gebieden met te weinig parkeerplaatsen geprobeerd te compenseren door parkeercapaciteit uit aanliggende gebieden voor deze tekorten aan te wijzen. De acceptabele loopafstand vanuit een woning is 100 meter. Hier mag bij de realisatie niet van afgeweken worden. Als de compenserende parkeercapaciteit hieraan voldoet zal dit geen problemen bij de realisatie opleveren. Voornamelijk bij de slagen en de steigers zou deze afstand hoger kunnen zijn. Hier moet de gemeente alert op zijn.

Ontwikkeling strandblok

Het strandblok moet nog ontwikkeld worden en is daarom niet meegenomen in het stedenbouwkundig plan. Het is bij dit gebied van belang dat deze niet van andere gebieden parkeercapaciteit gaat ontvangen. Door het bovengenoemde punt van de loopafstand is het niet realistisch om parkeercapaciteit ten oosten van de Maarssenseweg te gebruiken als compensatie voor het westelijk gebied.

4. Conclusie en randvoorwaarden

Kijkend naar het gehele plan zijn er geen obstakels op het gebied van mobiliteit om Haarrijn te realiseren. Er spelen wel een aantal randvoorwaarden die de gemeente moet mee nemen in de realisatie. Deze worden hieronder toegelicht.

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van Haarrijn zelf levert geen problemen op die niet al aanwezig zijn, zoals bij afrit 6 van de A2. Deze zal ook problematisch zijn zonder de aanleg van Haarrijn dus hier moet een losstaande oplossing voor komen. De milieueffecten van de verkeersgeneratie zijn berekend met een Aeriusberekening en voldoen aan alle voorwaarden. Onze verkeerscijfers komen overeen met deze berekening.

Parkeerbalans

Het parkeeraanbod in de stedenbouwkundige plannen is vooralsnog voldoende aan de berekende parkeervraag. Wij voorzien geen problemen over het gehele gebied. Bij het compenseren van het aanbod middels omliggende gebieden moet wel rekening worden gehouden met een maximale loopafstand van 100 meter. Randvoorwaarde is dat de gemeente via de omgevingsvergunning per te realiseren deelgebied een parkeerbalans opstelt die voldoet aan alle voorwaarden.

Voldoende fietsparkeren kan eenvoudig worden gefaciliteerd. De gemeente Utrecht moet het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen conform bouwbesluit opnemen in de voorwaarden voor de ontwikkelaars. Het fietsparkeren bij de maatschappelijke functies en horeca moet ook voldoende ingepast worden. Hiervoor moeten 139 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Bijlage 1 Verkeersgeneratie uitgesplitst

Woningen		Aantal	Min. kencijfer	Max. kencijfer	Min. Week	Max. Week	Min. Werk	Max. Werk
Duur	Grondgeb. tussen	33	6,4	7,2	211	238	234	264
	Grondgeb. hoek	33	6,4	7,2	211	238	234	264
	Twee-onder-één-kap	30	6,9	7,7	207	231	230	256
	Vrijstaand	97	7,3	8,1	708	786	786	872
	Appartement koop	68	6,4	7,2	435	490	483	543
	Appartement huur	22	4,7	5,5	103	121	115	134
Middel koop	Grondgeb. tussen	111	6,4	7,2	710	799	789	887
	Grondgeb. hoek	27	6,4	7,2	173	194	192	216
	Appartement	18	4,7	5,5	85	99	94	110
Middel huur	Grondgeb. tussen	100	6,4	7,2	640	720	710	799
	Grondgeb. hoek	10	6,4	7,2	64	72	71	80
	Appartement	11	2,8	3,6	31	40	34	44
Soc. huur	Grondgeb. tussen	86	3,9	4,7	335	404	372	449
	Grondgeb. hoek	26	3,9	4,7	101	122	113	136
	Appartement	8	2,8	3,6	22	29	25	32
Totaal					4038	4582	4482	5086

Maatschappelijke voorzieningen	Aantal	Weekdag	Werkdag
Schoollokalen basisonderwijs	8	65	56
Lokalen kinderdagverblijf	3	16	12
Lokalen buitenschoolse opvang	3	0	0
Totaal		81	68

Horeca	Aantal	Weekdag	Werkdag
100 m ² horeca-oppervlakte	2	8	6
Totaal		8	6

Bijlage 2 Verkeerstoename wegvakken

Wegvak	Tussen	En	Vershil absoluut
Heldinnenlaan	Maarssenseweg	Haarrijnse Rading	2.200
Proostwetering	Haarrijnse Rading	Hertogswetering	300
Maarssenseweg	Heldinnenlaan	Thematerweg	700
Schoolstraat	Thematerweg	Henri Dunantlaan	700
Thematerweg	Maarssenseweg	Joostenlaan	0
Dorpstraat	Schoolstraat	Parkweg	100
Parkweg	Dorpstraat	Rijndijk	0
Hindersteinlaan	Haarrijnse Rading	De Tol	0
Haarrijnse Rading	A2	Nieuwe Wetering	200
Haarrijnse Rading	Nieuwe Wetering	Componistenlaan	1.700
Willy Posthumushaghe	Heldinnenlaan	Burg. Waverijnweg	1.300
Lageweidseslag	Atoomweg	Floraweg	100
Zuilense Ring	A2	Floraweg	600
Zuilense Ring	Maarssenveense Poort	Fransiscusdreef	400
A2	afrit 6 Maarssen	afrit 5 Breukelen	300
A2	afrit 6 Maarssen	Afrit 7 Utrecht Leidsche Rijn	700

Bijlage 3 Parkeervraag uitgesplitst

UITGANGSPUNT GEMEENTE UTRECHT

Woningen	Aantal	Min. kencijfer	Max. kencijfer	Min. parkeervraag	Max. parkeervraag
Woning duur (>130 m ²)	283	1,5	1,75	424	495
Woning middelduur (>130m ²)	248	1,5	1,75	372	434
Appart. middelduur (80-120m ²)	29	1,35	1,6	39	46
Sociale huur (80-120m ²)	120	1,35	1,6	162	192
Totaal				997	1167

Maatschappelijke functies	Aantal	Min. kencijfer	Max. kencijfer	Min. parkeervraag	Max. parkeervraag
Basisschool lokalen	8	0,5	1	4	8
crèche/ peuterspeelzaal/ kinderdagverblijf 100m ² bvo	5,25 ²	0,9	1,1	5	6
Totaal				9	14

Horeca	Aantal	Min. kencijfer	Max. kencijfer	Min. parkeervraag	Max. parkeervraag
Horeca woningen (100m ²)	2		6	8	12
Totaal				8	12

² Uitgaande van 3,5 m² per leerling en 25 leerlingen per lokaal

UITGANGSPUNT CROW

Woningen		Aantal	Min. kencijfer	Max. kencijfer	Min. par-keervraag	Max. par-keervraag
Duur	Grondgeb. tussen	33	1,3	2,1	43	69
	Grondgeb. hoek	33	1,3	2,1	43	69
	Twee-onder-één-kap	30	1,5	2,3	45	69
	Vrijstaand	97	1,6	2,4	155	233
	Appartement koop	68	1,4	2,2	95	150
	Appartement huur	22	1,2	2	26	44
Middel koop	Grondgeb. tussen	111	1,3	2,1	144	233
	Grondgeb. hoek	27	1,3	2,1	35	57
	Appartement	18	1,2	2	22	36
Middel huur	Grondgeb. tussen	100	1,3	2,1	130	210
	Grondgeb. hoek	10	1,3	2,1	13	21
	Appartement	11	0,7	1,5	8	17
Soc. huur	Grondgeb. tussen	86	0,9	1,7	77	146
	Grondgeb. hoek	26	0,9	1,7	23	44
	Appartement	8	0,7	1,5	6	12
Totaal					866	1410

Maatschappelijke voorzieningen	Aantal	Min. kencijfer	Max. kencijfer	Min. par-keervraag	Max. par-keervraag
Schoollokalen basisonderwijs	8	0,5	1	4	8
Lokalen kinderdagverblijf	3			0	0
Lokalen buitenschoolse opvang	3			0	0
Totaal				4	8

Horeca	Aantal	Min. kencijfer	Max. kencijfer	Min. par-keervraag	Max. par-keervraag
Horeca (100m ²)	2	5	7	10	14

Bijlage 4 Fietsparkeren

UITGANGSPUNT GEMEENTE UTRECHT

Soort	Aantal	Kencijfer	Parkeervraag fiets
Wonen: Normen conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen	Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m ² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.		
	In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m ² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m ² per woonfunctie bedraagt.		
	Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.		
Basisschool leerlingen (per 10 leerlingen)	20	4,3	86
Basisschool medewerkers (per 10 leerlingen)	20	0,4	8
Crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf (100m ²)			
Restaurant (100 m ²)	2	18	36
Totaal			130

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2022

Niets uit deze uitgave mag worden veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Mobiliteitsplan Haarrijn
Samengesteld door	
Projectnaam	Mobiliteitsonderzoek Haarrijn
Projectnummer	393-199
Datum	24 mei 2022
Bestandsnaam	Mobiliteitsplan Haarrijn
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Verkeer en vervoer is ons vak. De boel in beweging zetten onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.