
MEMO

Van : T. van der Plaats
T. Hartemink

Project : Ontwikkeling Bouwblok B1 Weverstede te Nieuwegein

Opdrachtgever : Urban Climate Architects

Datum : 07-09-2021

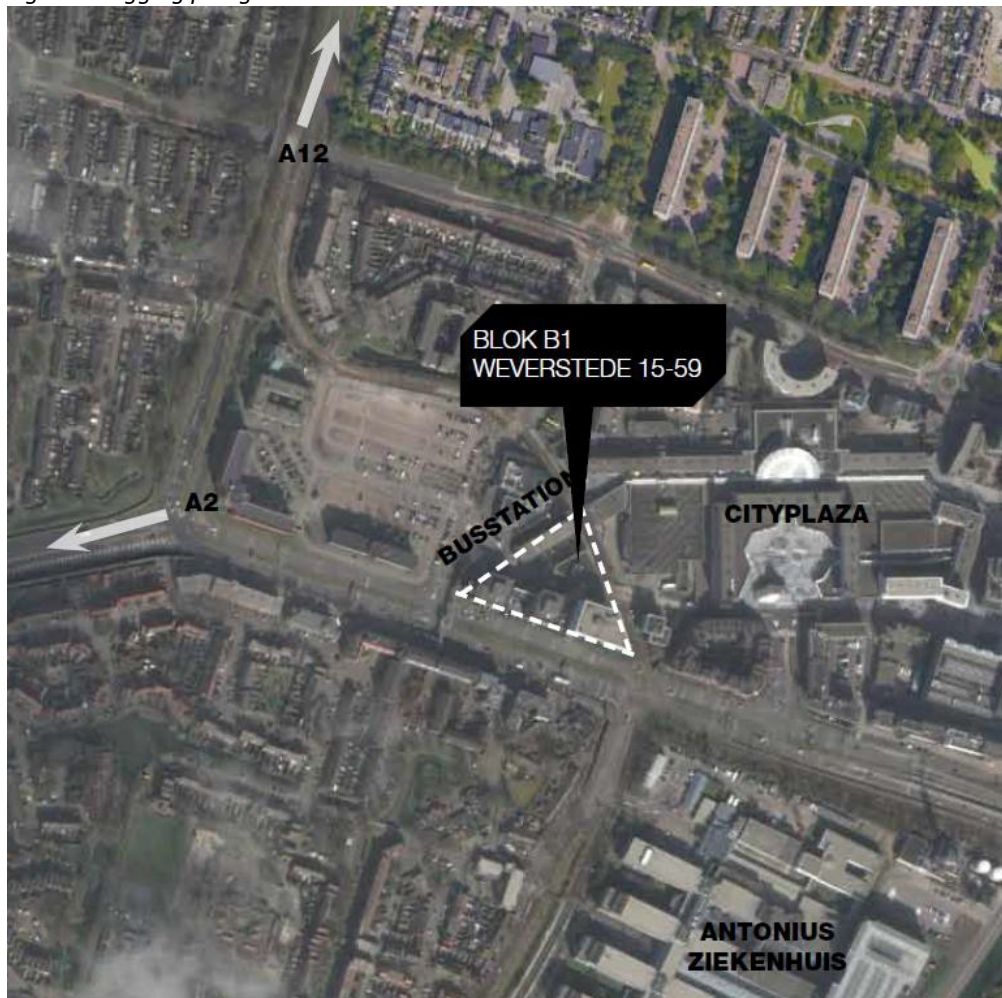
Betreft : Mobiliteitstoets Bouwblok B1 Weverstede te Nieuwegein



1. Aanleiding

Aan de Weverstede 15-59 te Nieuwegein wordt een kantoorlocatie herontwikkeld tot een gemengd woon-, werk en horecagebied. Het plangebied heeft de naam 'Blok B1' en ligt enerzijds aan een OV knooppunt en anderzijds aan de Stadsas (Zuidstedeweg) en entree van City West. De veranderingen in het plangebied leiden tot een andere situatie op het gebied van verkeer en parkeren. In deze memo wordt daarom ingegaan op de verkeerskundige gevolgen van de beoogde herontwikkeling. Figuur 1 toont een luchtfoto van het plangebied.

Figuur 1. Ligging plangebied



2. Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

De parkeernormen van de gemeente Nieuwegein zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2011 – 2015. Voor de beoogde ontwikkeling wordt de parkeerbehoefte van de commerciële functies bepaald aan de hand van deze normen (gebiedstype centrum, reguliere norm). Voor de woonfuncties wordt aangesloten bij de lagere parkeernormen zoals opgenomen in de 'Gebiedsopgave City Nieuwegein' (december 2019). De verkeersgeneratie wordt berekend op basis van kencijfers uit CROW publicatie 381 (Toekomstbestendig Parkeren). Voor het juiste kencijfer wordt een ligging in centrumgebied aangehouden, de gemeente heeft een sterk karakter op basis van de adressendichtheid. De gegeven kencijfers hebben een bandbreedte (minimum – maximum), gezien de zeer gunstige ligging van het plangebied t.o.v. het OV en de goede aansluiting op de fiets- en voetgangersstructuur, wordt het minimale kencijfer gehanteerd.

Gemeentelijk Mobiliteitsplan+

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan+ (GMP+) is onderdeel van het integrale strategische beleid van de gemeente Nieuwegein. Het sluit aan bij de belangrijkste, door de gemeenteraad vastgestelde nota's, zoals de Structuurvisie Nieuwegein 2030. Het GMP+ geeft een nadere uitwerking van de verkeer- en vervoerparagraaf uit de Structuurvisie Nieuwegein 2030.

De gemeente Nieuwegein kiest er dan ook voor om de rol van de fiets en milieuvriendelijk openbaar vervoer te versterken. Daarbij maken we gebruik van vier pijlers: 1) duurzaamheid, 2) bereikbaarheid, 3) samenhang met de stadsontwikkeling en 4) gedragsbeïnvloeding.

Wat sterk betrekking heeft tot het plangebied en daarbij, onder een eigen kernpunt is gelegd, is het OV-knooppunt Stadscentrum Nieuwegein. Nieuwegein Stadscentrum staat in de top 10 van belangrijkste knooppunten van (boven)regionaal belang. Voor de binnenstad van Nieuwegein, met de tramhalten Stadscentrum en Merwestein, spelen de volgende opgaven: afbouw van de centrumontwikkelingen, woningen en appartementen. De uitdagingen om in het centrum een nieuw bus-/tramstation te realiseren met voldoende capaciteit om het groeiend aantal bussen en (overstappende) reizigers te kunnen accommoderen (regionale 'hub') en om van halte Merwestein een hoogwaardige tramhalte te maken die de oostzijde van de binnenstad bedient (o.a. Stadshuis en Theater De Kom). In Nieuwegein zet men daarbij ook in op de fiets als voor- en/of natransport. Daartoe dienen goede fietsroutes van/naar en adequate fietsstallingsvoorzieningen bij dit knooppunt te worden gerealiseerd.

3. Ontsluiting plangebied

Gemotoriseerd verkeer

Door het plangebied loopt de Weverstede, een erftoegangsweg waar een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. De Weverstede sluit via de Kapittelstede (westelijke richting) en Voorstede (oostelijke richting) aan op de Zuidstedeweg. Beide kruispunten met de Zuidstedeweg worden met verkeerslichten geregeld. De Zuidstedeweg is een belangrijke gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) die in westelijke richting via de Wijkslootweg de N210 en aansluiting met de A2 bereikbaar maakt. In oostelijke richting leidt de weg naar het overige wegennet van Nieuwegein. De bereikbaarheid van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer is zodoende goed.

Langzaam verkeer

Het plangebied grenst aan de westzijde aan de Weversbrug, welke een voetgangersverbinding vormt tussen de gebieden ten noorden en zuiden van de Zuidstedeweg. Deze voetgangersbrug komt uit bij een oversteekplaats die de Weverstede kruist, waarna voetgangers de passage van CityPlaza in kunnen lopen. Langs de Weverstede is aan weerszijden een voetpad aanwezig. Fietsverkeer deelt op deze weg de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer.

Openbaar vervoer

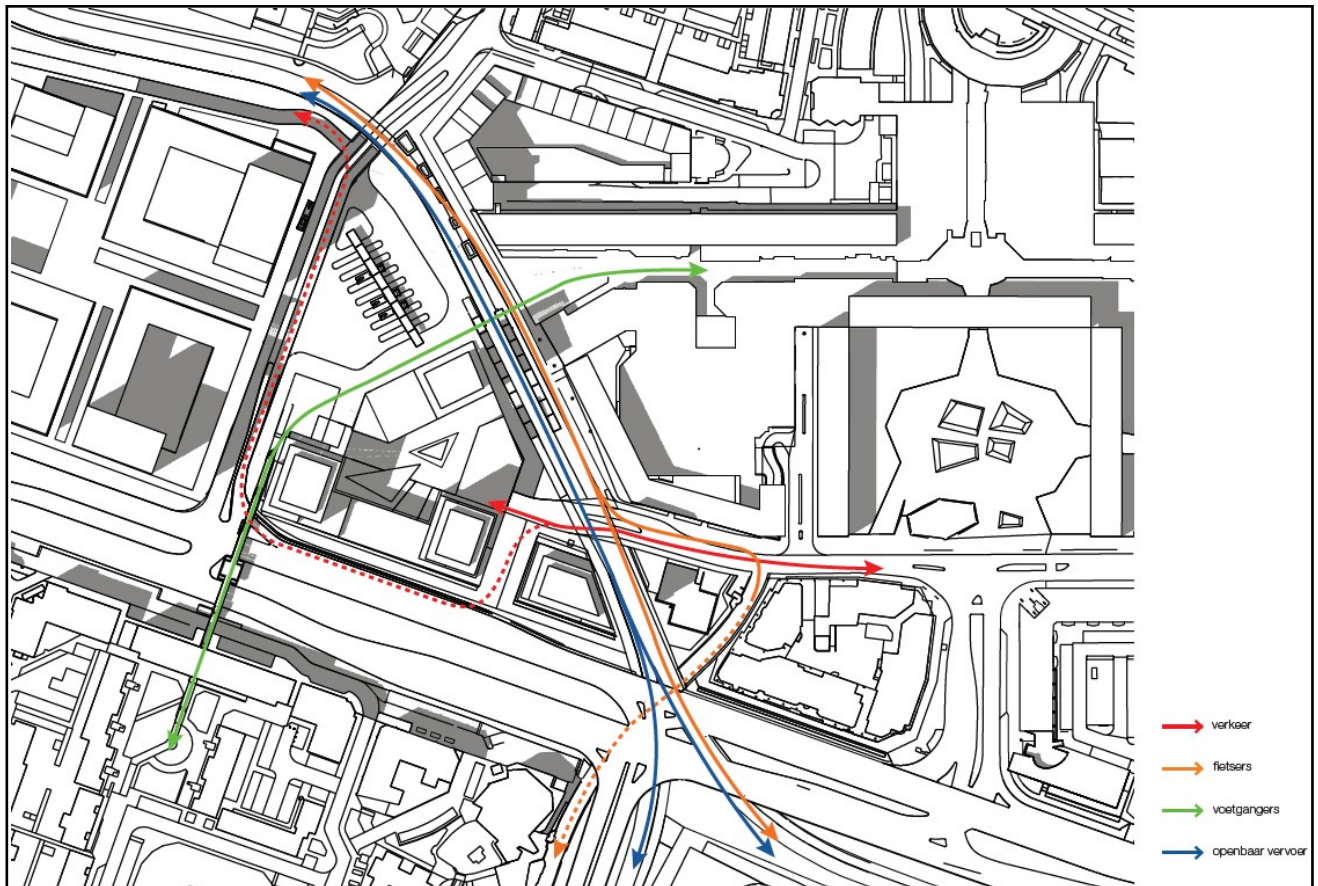
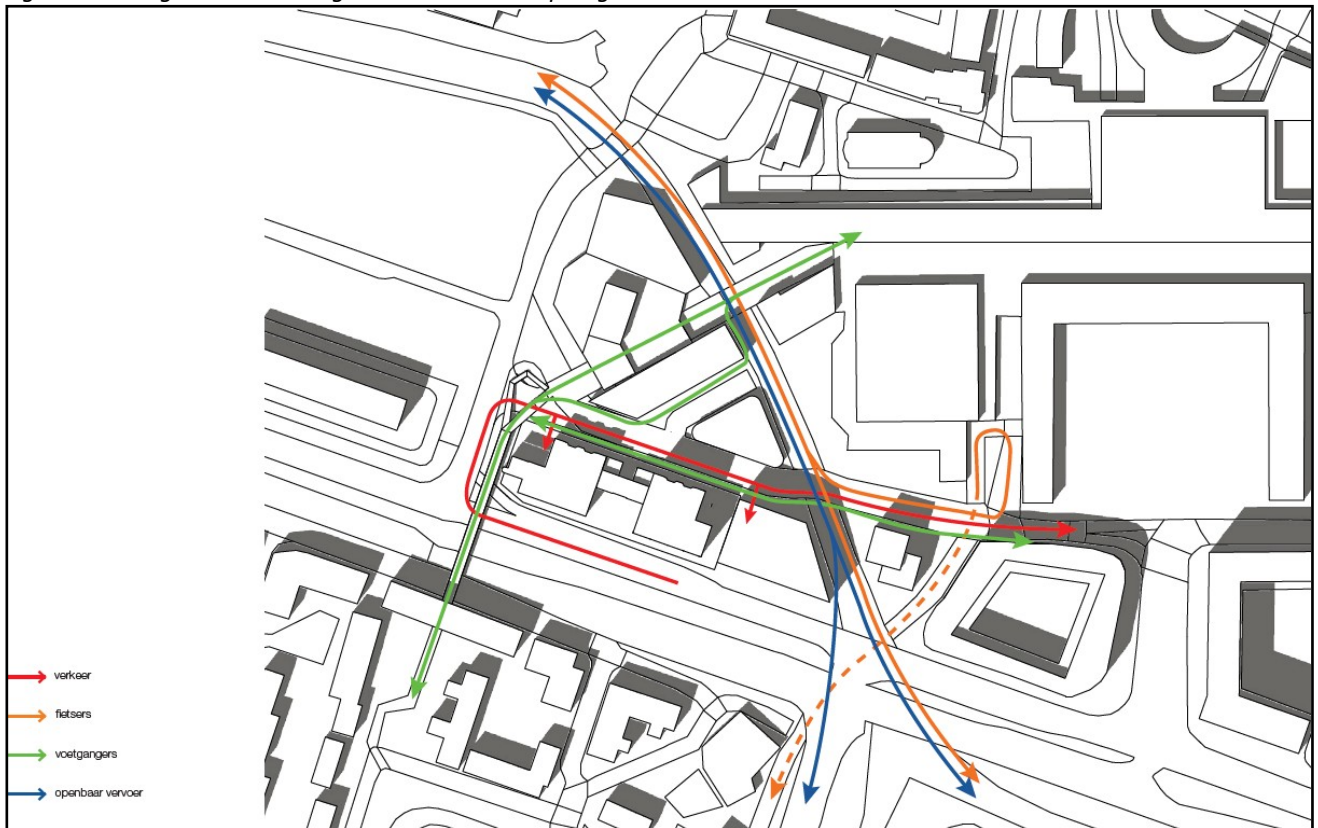
Ten noorden van het plangebied ligt busstation Nieuwegein Stadscentrum, welke is gelegen aan de Schouwstede. Aldaar vertrekken bussen in de richting van o.a. Utrecht CS, Houten, Zeist en Bilthoven. Langs de noordoostzijde van het plangebied loopt de een trambaan, waar de tramlijnen 60 (Nieuwegein-Zuid – Utrecht CS) en 61 (IJsselstein-Zuid – Utrecht CS) gebruik van maken. De dichtst gelegen tramhalte (Stadcentrum) ligt op minder dan 200 meter loopafstand van het plangebied. De bereikbaarheid per openbaar vervoer is derhalve uitstekend.

Met de beoogde ontwikkeling verplaatst het busstation naar een locatie net buiten de grenzen van het plangebied en wordt deze getransformeerd een vernieuwd en modern OV-knooppunt. Op dit knooppunt komen de bus, tram en langzaam verkeer samen.

Verkeersstromen

Figuur 2 geeft de huidige en toekomstige verkeersstromen van-, naar- en langs het plangebied weer. Hierbij is met de kleuren onderscheid gemaakt in de verschillende vervoerswijzen. Hierop is te zien dat in de toekomstige situatie, het plangebied voor autoverkeer enkel nog in oostelijke richting via de Weverstede en Voorstede (rode pijl) wordt ontsloten.

Figuur 2. Huidige en toekomstige verkeersstromen plangebied



4. Parkeren

Normatieve parkeerbehoefte

De beoogde functies in het plangebied zorgen voor een parkeerbehoefte. Deze dient op eigen terrein te worden opgevangen. Zoals eerder in deze notitie is beschreven wordt voor de commerciële functies aangesloten bij de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2011 – 2015 (gebiedstype centrum, zonder vrijstelling). Voor de woonfuncties wordt aangesloten bij de lagere parkeernormen zoals opgenomen in de 'Gebiedsopgave City Nieuwegein' (december 2019). Deze parkeernormen sluiten aan op de visie van de gemeente op het gebied, waarbij openbaar vervoer en langzaam verkeer leidend zijn. In deze gebiedsopgave zijn met betrekking tot parkeren de volgende uitgangspunten genoemd:

- Er wordt 0,5 parkeerplaats per woning gerealiseerd, waarin zowel het individuele als het deelauto parkeren opgelost moet worden. (0,25 individuele parkeerplaats per woning en 0,05 parkeerplek per woning voor deelauto's).
- 1 deelauto vervangt 5 reguliere parkeerplaatsen. Dit betekent dat er totaal 3 parkeerplaatsen op 10 woningen gerealiseerd worden.
- De norm voor het bezoekersparkeren is 0,1 per woning.
- De parkeervoorzieningen in de bouwblokken zijn voor bewoners toegankelijk en indien mogelijk kunnen deze gebruikt worden door bezoekers.

Voor bezoekersparkeren wordt uitgegaan van parkeren in de bestaande parkeergarages van Cityplaza en het theater/stadhuis, tegen de reguliere parkeertarieven. Deze garages liggen binnen acceptabele loopafstand (< 500 m) van de projectlocatie. Op eigen terrein wordt niet voorzien in bezoekersplaatsen. Dit geldt zowel voor bezoekers van de woningen als bezoekers van de commerciële functies. Bewoners krijgen wel het recht om gebruik te maken van de digitale bezoekersregeling waarmee hun bezoek tegen een gereduceerd parkeertarief kan parkeren op straat.

Voor bewoners is een parkeernorm van 0,25 per woning gehanteerd (reguliere parkeerplaatsen). De parkeernorm voor deelautoplaatsen is 0,05 per woning, waarbij 1 deelautoplaats 5 reguliere parkeerplaatsen vervangt. Onderstaande tabel toont de berekende parkeerbehoefte van het planvoornemen op basis van bovengenoemde uitgangspunten. Dit is de parkeerbehoefte wanneer geen gebruik wordt gemaakt van dubbelgebruik.

Tabel 1. Toekomstige parkeerbehoefte plangebied

Functie	Aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte	Aandeel bezoek*	Parkeerbehoefte excl. bezoek
Bewoners (regulier)	469 woningen	0,25 per woning	117,3 parkeerplaatsen	0%	117,3
Bewoners (deelauto's)		0,05 per woning	23,5 parkeerplaatsen	0%	23,5
Commerciële dienstverlening**	750 m2 bvo	2,0 per 100 m² bvo	15 parkeerplaatsen	20%	12
Horeca (café, bar, cafetaria)	250 m2 bvo	5,0 per 100 m² bvo	12,5 parkeerplaatsen	80%	2,5
Totale parkeerbehoefte			166 parkeerplaatsen		156 parkeerplaatsen

* aandeel bezoekersparkeren in parkeernorm, percentages afkomstig uit CROW 381

** de exacte invulling van het commercieel programma is nog onbekend. Voor nu is uitgegaan van de parkeernorm die hoort bij 'Commerciële dienstverlening', maar er zijn in deze ruimte meerdere functies mogelijk. Exclusief bezoekersparkeren zal de parkeerbehoefte naar verwachting gelijkwaardig of lager zijn dan in tabel 1 is berekend.

Dubbelgebruik

De verschillende functies in het programma genereren niet op alle momenten van de week en de dag een even grote parkeervraag. Door de toepassing van aanwezigheidspercentages voor de verschillende momenten van de week kan hiermee rekening worden gehouden. De parkeerplaatsen die worden gerealiseerd bij de ontwikkeling kunnen door verschillende functies gezamenlijk worden gebruikt (dubbelgebruik). Op basis van de aanwezigheidspercentages kan de gezamenlijke parkeerbehoefte voor de verschillende momenten van de week worden bepaald. Het moment van de week met de hoogste parkeervraag is maatgevend. De aanwezigheidspercentages op de verschillende momenten van de week zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381 en opgenomen in tabel 2. Voor de parkeerbehoefte van de woningen is op ieder moment een volledige aanwezigheid (100%) gehanteerd, zodat reservering van parkeerplaatsen mogelijk wordt. De parkeerbehoefte op de verschillende momenten van de week, is berekend in tabel 3.

Tabel 2. Aanwezighedspercentages

Functie	Werkdag ochtend	middag	avond	nacht	Koop avond	Zaterdag middag	avond	Zondag middag
Bewoners (regulier)*	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Bewoners (deelauto)*	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Horeca (café, bar, cafetaria)**	30%	40%	90%	0%	85%	75%	100%	45%

* Voor de parkeerbehoefte van de woningen is op ieder moment een volledige aanwezigheid (100%) gehanteerd

** CROW 381 geeft geen aanwezigheidspercentages voor horeca, deze zijn bepaald op basis van de oudere CROW 182

Tabel 3. Maatgevende parkeerbehoefte

Functie	Werkdag ochtend	middag	avond	nacht	Koop avond	Zaterdag middag	avond	Zondag middag
Bewoners (regulier)	117,25	117,25	117,25	117,25	117,25	117,25	117,25	117,25
Bewoners (deelauto)	23,45	23,45	23,45	23,45	23,45	23,45	23,45	23,45
Commerciële dienstverlening	12	12	0,6	0	11,25	0	0	0
Horeca (café, bar, cafetaria)	0,75	1	2,25	0	2,125	1,875	2,5	1,125
Totaal	154	154	144	141	154	143	144	142

Het maatgevende moment is de werkdagochtend- en middag. De parkeerbehoefte bedraagt dan 154 parkeerplaatsen, doordat de horeca op die momenten minder parkeerders trekt. Dit is dan ook het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd dient te worden wanneer dubbelgebruik plaatsvindt op de parkeerplaatsen voor de commerciële functies.

Parkeeraanbod

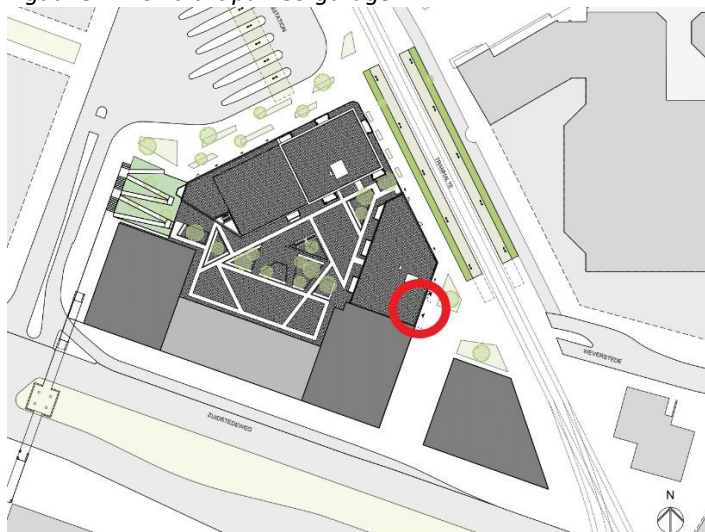
In het plan is onder de gebouwen een split-level parkeerlaag voorzien waar totaal 154 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op 24 van deze parkeerplaatsen worden deelauto's gesteld. De deelauto's worden dus op eigen terrein gesteld, twee jaar na de ingebruikname wordt het gebruik van de deelauto's geëvalueerd. Daarmee wordt voldaan aan de parkeerbehoefte zoals berekend in tabel 3.

In de parkeergarage worden 110 reguliere parkeerplaatsen en 22 sets gestapelde parkeerplaatsen. Deze sets gestapelde parkeerplaatsen bestaan ieder uit 2 parkeerplaatsen, met een totaal van 44 parkeerplaatsen. Deze ruimtebesparende parkeerplaatsen worden voornamelijk ingezet voor de deelauto's. Alle 24 deelauto's worden geplaatst in 'afhankelijke' gestapelde parkeerplaatsen, waarbij eerst de onderste auto uitgereden wordt voordat de tweede auto bereikbaar is. De overige gestapelde parkeerplaatsen worden gebruikt voor het personeel van de commerciële functies en de horeca (12 stuks), en voor bewoners (8 stuks). Om altijd een vrije uitrit uit de gestapelde parkeerplaats te garanderen voor bewoners worden voor deze parkeerplaatsen 'onafhankelijke' gestapelde parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit stapelsysteem heeft ook een parkeerbak aan de onderzijde waardoor, bij een volle bezetting, zowel de onderste als bovenste auto direct kan worden uitgereden.

Bezoekersparkeren voor de woningen (0,1 per woning) wordt opgelost in de bestaande parkeergarages van Cityplaza en het theater/stadhuis. Ook het bezoekersdeel van de commerciële functies (kantoor en horeca) wordt hier opgevangen. Beide parkeergarages zijn gelegen op acceptabele loopafstand (< 500 meter) van het plangebied.

De in- en uitrit van de parkeerlaag bevindt zich aan de oostzijde (zie figuur 3), verkeer van en naar het plangebied wikkelt in oostelijke richting af over de Weverstede en Voorstede naar de Zuidstedeweg.

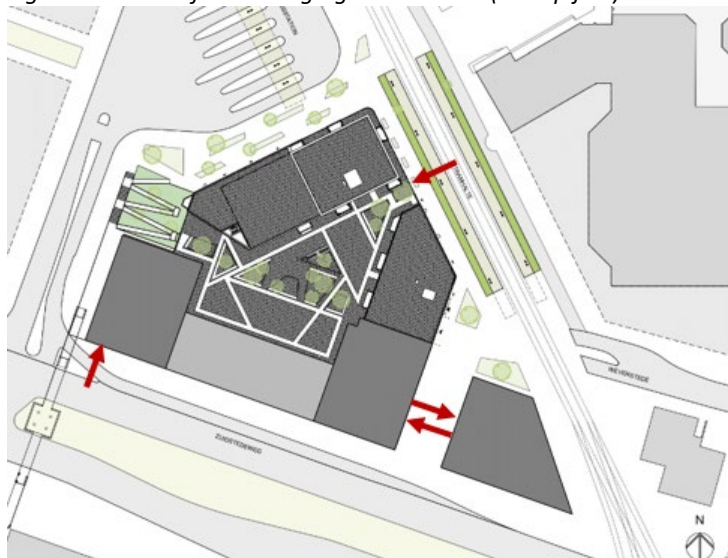
Figuur 3. In- en uitrit parkeergarage



Fietsparkeren

Fietsparkeren voor bewoners wordt opgelost in meerdere in pandige fietsenbergingen op de begane grond. Het noordelijke deel van het plan (deel Bridges) heeft één fietsenberging en deze is te bereiken via de noordoostzijde van het plan. Het zuidelijke deel van het plan (deel Fresch) heeft drie fietsenbergingen, namelijk aan de zuidoost en zuidwestzijde van het bouwblok en in de toren in het zuidoostelijke deel van het plan. In figuur 4 zijn de locaties van de entrees van de fietsenbergingen weergegeven.

Figuur 4. Entrees fietsenbergingen bewoners (rode pijlen)



Per woning worden er ten minste 2 stallingsplaatsen per woning gerealiseerd. In de woningen komt een bergruimte van tenminste 2,7 m² (excl. gebouwgebonden installatie). Bovenstaande is een gelijkwaardigheidsoplossing ten opzichte van de eis uit het Bouwbesluit, artikel 4.31, lid 1. Voor 'overige parkeerruimte', waaronder bakfietsen, andere fietsen met een bijzondere afmeting en scootmobielen, is een ruimte gereserveerd in het plan.

Bezoekers kunnen hun fiets stallen bij het beoogde OV-knooppunt, deze stallingsplaatsen zijn echter nadrukkelijk niet bedoeld voor bewoners. De stallingsplaatsen zijn bereikbaar vanaf de parkeerlaag en vanaf de omliggende straten (openbare ruimte).

Tabel 4 toont het benodigd aantal stallingsplekken op basis van de meest actuele kencijfers fietsparkeren van het CROW (Fietsparkeerkencijfers 2019). Er zijn met het beoogde programma circa 958 stallingsplaatsen nodig (excl. bezoekers). Er worden op eigen terrein ruim voldoende stallingsplaatsen gerealiseerd om hieraan te voldoen.

Tabel 4. Fietsparkeerbalans

Functie	Aantal	Kencijfer CROW	Fietsparkeerbehoefte	Aandeel bezoek*	Fietsparkeerbehoefte excl. bezoek
Bewoners (regulier)	469 woningen	2,0 per woning	938 stallingsplaatsen	0%	938
Kantoor (personeel)**	640 m2 bvo	2,0 per 100 m ² bvo	12,8 stallingsplaatsen	0%	13
Horeca (café, bar, cafetaria)	250 m2 bvo	7,0 per 100 m ² bvo	17,5 stallingsplaatsen	80%	4,55
Totale fietsparkeerbehoefte			969 stallingsplaatsen		958 stallingsplaatsen

* aandeel bezoekersparkeren in parkeernorm, percentages afkomstig uit CROW 381

** de exacte invulling van het commercieel programma is nog onbekend. Voor nu is uitgegaan van het kencijfer dat hoort bij 'Kantoor – personeel', maar er zijn in deze ruimte meerdere functies mogelijk. Exclusief bezoekersparkeren zal de fietsparkeerbehoefte naar verwachting gelijkwaardig of lager zijn dan in tabel 1 is berekend.

5. Verkeersgeneratie en –afwikkeling

Huidige verkeersgeneratie

In de huidige situatie zijn binnen het plangebied kantoren, detailhandel, woningen en horeca aanwezig. Deze functies hebben een verkeersaantrekkende werking. De verkeersgeneratie van deze functies zal met de herontwikkeling komen te vervallen. Om de te verwachten verkeerstoeename te bepalen wordt de huidige verkeersgeneratie van het plangebied berekend aan de hand van CROW kencijfers. Voor de aanwezige woningen is aangesloten bij het standaard kencijfer voor woonmilieutype II 'Buiten-centrum met hoge dichtheid' (CROW 381, tabel A6).

In de huidige situatie is in het plangebied een restaurant aanwezig, hiervoor geeft het CROW geen kencijfers om de verkeersgeneratie mee te berekenen. Daarom wordt deze bepaald op basis van het aantal zitplaatsen, een inschatting van het autogebruik onder bezoekers en de gemiddelde bezettingsgraad per auto.

Tabel 5 toont de berekende verkeersgeneratie van de huidige situatie. Hierin is tevens de formule voor het bepalen van de verkeersgeneratie van het restaurant opgenomen. De berekende verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag is omgerekend naar gemiddelde werkdag aan de hand van de standaard omrekenfactoren 1,33 voor werkfuncties, 0,9 voor horecafuncties, 1,11 voor woonfuncties en 1,1 voor detailhandelfuncties.

Tabel 5. Huidige verkeersgeneratie plangebied

Functie	Aantal*	Kencijfer CROW 381 (m.u.v. restaurant)	Verkeersgeneratie	
			Weekdag	Werkdag
Kantoor (zonder baliefunctie)	16.665 m2 bvo	3,2 per 100 m2 bvo	533 mvt/etmaal	709 mvt/etmaal
Restaurant	1.017 m2 bvo 320 zitplaatsen	320 zitplaatsen * 70% (autogebruik) / 2 (bezettingsgraad) * 2 (heen en terug)	224 mvt/etmaal	202 mvt/etmaal
Detailhandel (binnenstad)	1.024 m2 bvo	23,9 per 100 m2 bvo	245 mvt/etmaal	269 mvt/etmaal
Wonen buiten-centrum hoge dichtheid (woonmilieu II)	24 woningen	2,8 per woning	67 mvt/etmaal	75 mvt/etmaal
Totale verkeersgeneratie			1.069 mvt/etmaal	1.255 mvt/etmaal

* afkomstig van Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG)

Toekomstige verkeersgeneratie

In de toekomstige situatie wordt in het plangebied maximaal 469 woningen, 640 m² bvo commerciële ruimte en 240 m² bvo horecaruimte mogelijk. Deze nieuwe functies zorgen voor een verkeersaantrekkende werking. De toekomstige verkeersgeneratie van het plangebied is berekend aan de hand van CROW kencijfers. Voor de beoogde woningen is aangesloten bij het standaard kencijfer voor woonmilieutype II 'Buiten-centrum met hoge dichtheid' (CROW 381, tabel A6).

Omdat CROW geen kencijfers geeft voor horecafuncties, is op basis van de oppervlakte, de parkeernorm voor restaurants en een inschatting van de turn-over per parkeerplaats (aantal keer dat een parkeerplaats per dag wordt gebruikt) de verkeersgeneratie bepaald. De berekende verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag is omgerekend naar gemiddelde werkdag aan de hand van de standaard omrekenfactoren 1,33 voor werkfuncties, 0,9 voor horecafuncties en 1,11 voor woonfuncties.

Tabel 6 toont de berekende verkeersgeneratie van de toekomstige situatie (weekdaggemiddeld). Hierin is tevens de formule voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de horecafunctie opgenomen.

Tabel 6. Toekomstige verkeersgeneratie plangebied

Functie	Aantal	Kencijfer CROW 381 (m.u.v. horeca)	Verkeersgeneratie	
			Weekdag	Werkdag
Wonen buiten-centrum hoge dichtheid (woonmilieu II)	469 woningen	2,8 per woning	1.313,2 mvt/etmaal	1.457,65 mvt/etmaal
Kantoor (met baliefunctie)	640 m2 bvo	6,3 per 100 m2 bvo	40,32 mvt/etmaal	53,63 mvt/etmaal
Horeca	250 m2 bvo	250 m2 * 10 (parkeernorm restaurant) * 3,0 (turn-over) * 2 (heen en terug)	150 mvt/etmaal	135 mvt/etmaal
Totale verkeersgeneratie			1.504 mvt/etmaal	1.646 mvt/etmaal

Verkeerstoename ontwikkeling

Op basis van de berekende verkeersgeneratie van het plangebied in de huidige en toekomstige situatie (tabel 2 en 3), is de te verwachten verkeerstoename te berekenen. Op een gemiddelde weekdag neemt de verkeersgeneratie t.b.v. de voorgenomen herontwikkeling toe met circa 435 mvt/etmaal. Op een gemiddelde werkdag bedraagt deze verkeerstoename circa 391 mvt/etmaal.

Verkeersafwikkeling

Met de ontwikkeling neemt de verkeersgeneratie naar verwachting toe met 435 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag. Om de verkeersafwikkeling te beoordelen is de afwikkeling in het drukste uur maatgevend, waarin gemiddeld 10% van de etmaalintensiteit wordt afgewikkeld. Dit betekent vanuit de ontwikkeling een toename van circa 44 motorvoertuigbewegingen in het drukste uur op het onderliggend wegennet. Het verkeer wikkelt in oostelijke richting af over de Weverstede en Voorstede naar het kruispunt met de Zuidstedeweg.

Gezien de beperkte toename en het feit dat de wegen en kruispunten voldoende capaciteit bieden, zal de toename opgaan in de het heersende verkeersbeeld. Zo beschikt de Zuidstedeweg in beide richtingen over drie rechtdoor gaande rijstroken en is het kruispunt met de Voorstede met verkeerslichten geregeld, met vier lange opstelstroken (twee linksaf en twee rechtsaf) voor verkeer dat vanaf de Voorstede de Zuidstedeweg op wilt rijden. Verkeer dat vanaf de Zuidstedeweg de Voorstede op wilt rijden maakt ook gebruik van aparte opstelstroken op het kruispunt. De verkeerstoename t.b.v. de voorgenomen ontwikkeling kan op drukke momenten (ochtend- en avondspits) merkbaar zijn, maar leidt naar verwachting niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

6. Conclusie

De ontsluiting van het plangebied is goed voor de verschillende vervoerswijzen. De ontwikkeling leidt niet tot een significante verkeerstoename en het verkeer kan zodoende goed worden afgewikkeld via de ontsluitingswegen. Het aspect verkeer staat de ontwikkeling daarom niet in de weg.

De parkeerbehoefte is berekend voor de ontwikkeling aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen die specifiek in het gebied City Nieuwegein gelden. Het beoogde parkeeraanbod op eigen terrein voorziet voldoende in de berekende parkeerbehoefte van de woningen en commerciële functies. Parkeren van bezoekers van de woningen wordt opgelost in parkeergarages in de omgeving van het plangebied. Fietsparkeren wordt opgelost in de gezamenlijke fietsenberging op de begane grond van het pand waar in voldoende fietsstallingsplaatsen wordt voorzien. Het aspect parkeren staat de ontwikkeling dan ook niet in de weg.