

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

De verkeerssituatie rondom het plangebied is complex. Rond de ontwikkeling bevinden zich vier wegen. Dat zijn de Kardinaal de Jongweg, Jan van Galenstraat, Huizingalaan en de Zeemanlaan. De Kardinaal de Jongweg en Jan van Galenstraat zijn beide gebiedsontsluitingswegen. De Huizingalaan en de Zeemanlaan zijn erftoegangswegen.

Het is van belang de juiste balans te behouden tussen de voetganger, fietser, auto, vrachtauto's voor de bevoorrading van de winkels en het openbaar vervoer. Dit heeft geleid tot de volgende randvoorwaarden:

Langzaam verkeer (eventueel in samenhang met openbaar vervoer)

De keuze voor fiets, openbaar vervoer of fiets/voet in combinatie met het gebruik maken van openbaar vervoer wordt zoveel mogelijk gestimuleerd.

Direct naast het plangebied ligt de halte Van Everdingenlaan. Om het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken en de grote potentie die deze locatie heeft voor openbaar vervoer te benutten moeten de looproutes van en naar deze halte direct, toegankelijk, uitnodigend en logisch zijn. Onderzocht wordt of er haltes kunnen worden geclusterd, om zo een duidelijkere OV halte te kunnen maken in het gebied.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit in de parkeergarage is voor iedere bewoner van het plangebied toegankelijk/ beschikbaar en moet adaptief zijn. Deelmobiliteit wordt ontsloten en aangeboden aan bewoners via een (MaaS)-platformaanbieder voor het gebied die gebruikt maakt van de open standaarden (API) voor integratie dienstverlening.

Daarnaast wordt een mobiliteitsplan aangeleverd door de ontwikkelaar om te zorgen dat mobiliteit in de toekomst goed geregeld is en dat de toekomstige bewoners en gebruikers weten wat de mogelijkheden zijn voor parkeren of mobiliteitsalternatieven.

Verkeersbewegingen

In de toekomstige situatie kan het aantal verkeersbewegingen op basis van het programma en verkeersgeneratiekencijfers zoals gehanteerd door de gemeente Utrecht (gebaseerd op kencijfers van het CROW) worden vastgesteld op:

Object	Motorvoertuigen per etmaal
102 woningen	257
465 m ² detailhandel	
185 m ² horeca	142
1250 m ²	20
mandjessupermarkt	244
Totaal aantal motorvoertuigen per etmaal	664

Dit aantal verkeersbewegingen draagt niet bij aan een significante toename op het omliggende wegeninfrastructuurnet. In de bestaande situatie, gelet op het aantal m² bvo detailhandel (1393 m² bvo) en het aantal woningen (40), wordt het aantal bestaande verkeersbewegingen geschat op **920 560** motorvoertuigen per etmaal. Daarmee zou in de toekomstige situatie het aantal verkeersbewegingen **afnemen licht toenemen**.

Om het aantal autoverkeersbewegingen verder te beperken wordt een centraal ophaalpunt/pakketkluis gerealiseerd. Dit zijn White label pakketkluizen op logische en door

bewoners drukbezochte plekken in de looproutes. Voor de koeriersdiensten goed en logisch bereikbaar en verkeersveilig. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de realisatie en het langdurige beheer daarvan.

4.2.2 Parkeren

Uit het uitgevoerde Goudappel-onderzoek (zie bijlage) zijn uitgangspunten met betrekking tot autoparkeren en fietsparkeren beschreven. Voor de volledige berekeningen wordt ook verwezen naar het onderzoek in de bijlage.

Autoparkeren

Voor het autoparkeren is uitgegaan van de gemeentelijke parkeernormen zoals vastgelegd in de 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht' en de bij deze beleidsregel behorende bijlage. De planontwikkeling is gelegen binnen het gebied B1. Voor de mandjessupermarkt is expliciet afgeweken van de ligging binnen het B1 gebied vanwege de aangenomen motie 2023 - 94 en het feit dat de mandjessupermarkt een lagere verkeersaantrekkende werking heeft dan een reguliere supermarkt, gelet op de focus van deze supermarkt op mensen op de voet en fietsers. Daarom is voor deze functie de parkeernorm toegepast die behoort bij zone A.

In de 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht' zijn verschillende reductiemogelijkheden opgenomen, waarmee de parkeereis verlaagd kan worden. De volgende reductiemogelijkheden zijn toegepast in dit plan:

Realiseren van extra fietsparkeerplekken: 15% van de parkeereis mag worden omgezet in extra fietsparkeerplekken, waarbij 1 autoparkeerplaats wordt vervangen door 1,5 fietsparkeerplek of 1 plek voor bijzondere voertuigen als een bakfiets.

Inzet van deelauto's: in dit gebied wordt een reductie van 25-50% op de parkeereis van bewoners toegestaan als hier deelauto's (of andere vormen van deelmobiliteit) voor teruggeplaatst worden. In dit plan wordt de minimale reductie (25%) toegepast op het bewonersdeel van de parkeerbehoefte. Voor iedere vier parkeerplaatsen minder wordt daarvoor 1 deelauto's teruggeplaatst, waarbij de gemeente een ingroeimodel handhaaft. De deelauto's worden hierbij, vanwege de hoge parkeerdruk in de omgeving, een al aanwezige deelauto in de openbare ruimte en het feit dat meerdere parkeerplaatsen al gereserveerd zijn voor openbaar laden, niet geplaatst in de openbare ruimte doch wel binnen maximaal 250 meter loopafstand.

In dit plan worden beide reductiemogelijkheden toegepast.

De ongewogen parkeerbehoefte betreft, in acht nemende van de parkeernormen van de woningen (van verschillende groottes), de mandjessupermarkt (met de parkeernorm die geldt voor zone A), de dagwinkels en de horeca-mogelijkheid in totaal afgerond 94 parkeerplaatsen. Deze afronding is in lijn met de beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht. Vanwege de reductie door gebruik van deelauto's en de reductie vanwege het plaatsen van extra fietsparkeerplaatsen komt het totaal te realiseren parkeerplaatsen uit op 71 parkeerplaatsen (inclusief 3 parkeerplaatsen voor deelmobiliteit).

Na toepassing van dubbelgebruik, in achtnemende de aanwezigheidspercentages voor de diverse functies, en de mobiliteitscorrecties vanwege toepassing van bovenstaande reductiemogelijkheden daalt de maatgevende parkeerbehoefte van 71 parkeerplaatsen naar **52 reguliere parkeerplaatsen (op de werkdag- en zaterdagavond) plus 3 parkeerplaatsen voor deelmobiliteit. In de parkeergarage moet derhalve 52 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De reguliere parkeerplaatsen en 1 deelmobiliteitsplek worden in het gebouw ingepast. Voor 2 deelauto's worden nieuwe plekken aangelegd in de openbare ruimte.**
