

DATUM 20 juli 2023
KENMERK 20221534/79535/
VAN Matthijs van Loon

PROJECT 20221534 RO Befu-terrein Utrecht
OPDRACHTGEVER Daiwa House Modular Europe Jan Snel BV

MOBILITEITSBEHEERSPLAN BEFU-TERREIN

1. SAMENVATTENDE CONCLUSIE

- De parkeerbehoefte van de 135 tijdelijke woningen bedraagt op basis van de parkeernormen uit het gemeentelijk beleid 59 parkeerplaatsen;
- Van de 135 beoogde woningen zijn 15 woningen gericht op bijzondere doelgroepen, namelijk Nidos (jonge alleenstaande statushouders die bij aanvang jonger zijn dan 23 jaar) en de uitstroom Maatschappelijke Opvang/ Beschermd Wonen. Het autobezit van deze doelgroepen is aantoonbaar laag. Om deze reden wordt voorgesteld om voor de 15 woningen bedoeld voor de bijzondere doelgroepen uit te gaan van een parkeernorm van 0,2 per woning, waarvan 0,1 voor bezoek. Uitgaande van de aangepaste normen voor bijzondere doelgroepen daalt de parkeerbehoefte naar 56 parkeerplaatsen;
- Rekening houdend met het toepassen van dubbelgebruik van bewoners en bezoekers en de verlaagde parkeernorm voor de 15 woningen voor bijzondere doelgroepen, bedraagt de maatgevende parkeerbehoefte 50 parkeerplaatsen;
- Binnen de zone waarin het plangebied is gelegen (zone B2) geldt een maximale reductie van 0% voor het aanleggen van extra fietsparkeerplaatsen. Het aanleggen van extra fietsparkeerplaatsen zal dan ook geen effect hebben op het benodigde aantal autoparkeerplaatsen;
- Ervan uitgaande dat 2 extra parkeerplaatsen dienen te worden aangelegd ter compensatie van te vervallen bestaande parkeerplaatsen, bedraagt de parkeerbehoefte 52 parkeerplaatsen;
- Binnen het plangebied zijn maximaal 55 parkeerplaatsen inpasbaar, waarvan minimaal 52 parkeerplaatsen daadwerkelijk aangelegd dienen te worden om de parkeerbehoefte van het plangebied op te vangen;
- Aangezien binnen het plangebied wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen om de gehele parkeerbehoefte op te vangen, is er geen noodzaak om gebruik te maken van dubbelgebruik op de omliggende openbare parkeerplaatsen. Immers zou dit enkel leiden tot een onnodig grotere parkeerdruk in het omliggende gebied.
- Op basis van het gemeentelijke parkeernormenbeleid is voor het opvangen van de fietsparkeerbehoefte van de bewoners een bergingsruimte van in totaal 217 m² vereist. Daarnaast dienen er 49 fietsparkeerplaatsen beschikbaar te worden gesteld voor bezoekers. De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van in totaal 325 m² bergingsruimte, exclusief de bergingen van de woningen groter dan 50 m², waarin voldoende restcapaciteit is om de parkeerbehoefte van de bezoekers op te vangen.

2. INLEIDING

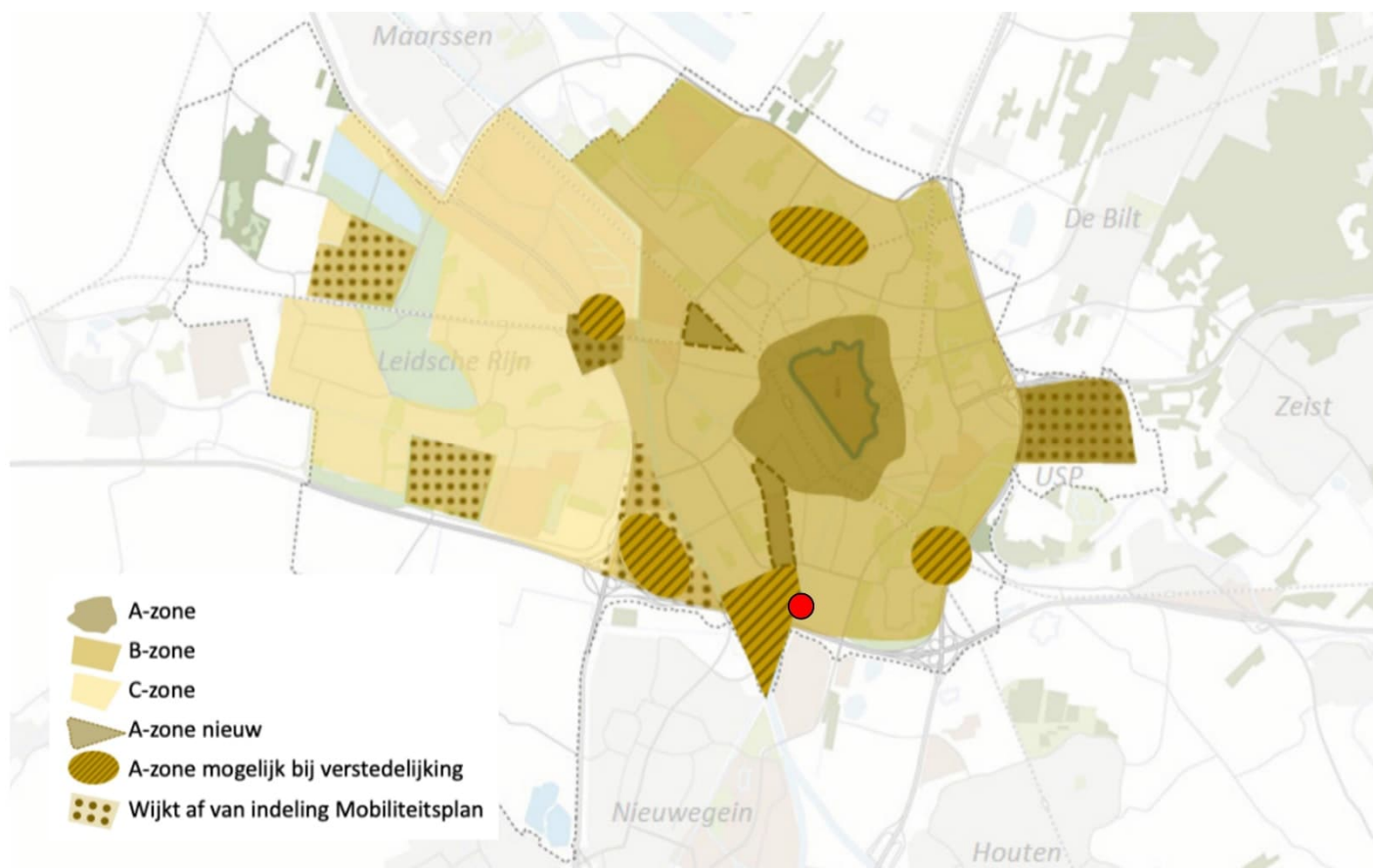
Het Befu-terrein aan de Prozeeweg is momenteel een braakliggend terrein. Daiwa House is voornemens om op deze locatie 135 tijdelijke woningen te realiseren. De beoogde ontwikkeling zal gepaard gaan met een toename in de parkeerbehoefte binnen het gebied. In dit rapport wordt ingegaan op de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling en de manier waarop de initiatiefnemer deze behoefte opvangt om parkeeroverlast in het omliggende gebied te voorkomen.

Gebruikte bronnen voor dit mobiliteitsbeheerplan

- Module parkeernormen 2021 ([Document Utrecht - Module Parkeernormen.pdf - iBabs RIS \(bestuurlijkeinformatie.nl\)](#));
- Parkeernormentabellen, bijlage bij module Parkeernormen;
- Aanwezigheidspercentages, bijlage bij module Parkeernormen;
- Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht (<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR668780>);
- Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht ([Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht | Lokale wet- en regelgeving \(overheid.nl\)](#));

2.1 Plangebied

Het plangebied betreft een braakliggend terrein aan de Prozeeweg. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid 'Parkeernormen fiets en auto, 2021' is het projectgebied gelegen in zone B. Specifiek is het plangebied gelegen in zone B2, aangezien er in de omliggende openbare ruimte geen sprake is van betaald parkeren. In de onderstaande figuur is de ligging van het plangebied als een rode punt aangegeven op de kaart uit het gemeentelijke parkeernormenbeleid.



Figuur 1 Ligging plangebied binnen zonering parkeerbeleid

2.2 Beoogde ontwikkeling

Het voornemen van de initiatiefnemer voorziet in de realisatie van 135 tijdelijke woningen. De doelgroep van de beoogde woningen bestaat primair uit mensen in de leeftijd vanuit jongvolwassenen tot 40 jaar. Daarbinnen worden 28 van de 135 beoogde woningen gericht op jongeren tot 23 jaar. Tabel 1 bevat een overzicht van de beoogde woningtypes.

Tabel 1 Type woningen, omvang en aantal

Type woning	Omvang (m ² bvo)	Aantal
Studio appartementen	25 m ² bvo	28 appartementen
2-kamer appartementen	55 m ² bvo	103 appartementen
3-kamer appartementen	80 m ² bvo	4 appartementen
Totaal		135 appartementen

3. PARKEERBEHOEFTE

3.1 Autoparkeren

Aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen behorende bij zone B is in tabel 2 de normatieve parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling berekend.

Tabel 2 De normatieve parkeerbehoefte voor het gemotoriseerde verkeer

Type woning	Functie volgens p-beleid	Aantal	Parkeernorm		Parkeerbehoefte (pp)	
			Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
Studio appartementen	Woning tot 55 m ² bvo	28 woningen	0,23 per woning	0,2 per woning	6,44	5,6
2-kamer appartementen	Woning tot 55 m ² bvo	103 woningen	0,23 per woning	0,2 per woning	23,69	20,6
3-kamer appartementen	Woning 55 tot 80 m ² bvo: sociale huur of middenhuur	4 woningen	0,47 per woning	0,2 per woning	1,88	0,8
Totaal					32,01	27

Uit de resultaten van tabel 2 blijkt dat de normatieve parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling 59 parkeerplaatsen bedraagt.

3.1.1 Reductie ten behoeve van bijzondere doelgroepen

Bij het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte is geen rekening gehouden met de doelgroepen van de beoogde ontwikkeling. Het gemiddelde autobezit kan namelijk per doelgroep verschillen, wat invloed zou hebben op de werkelijke parkeerbehoefte van het plangebied. Van de 28 jongerenwoningen zijn 15 woningen gericht op bijzondere doelgroepen, zijnde Nidos (jonge alleenstaande statushouders die bij aanvang jonger zijn dan 23 jaar) en de uitstroom Maatschappelijke Opvang/Beschermd Wonen (MO/BW). In tabel 3 is de verdeling van de woningen over de beoogde doelgroepen weergegeven.

Tabel 3 Onderverdeling beoogde ontwikkeling naar doelgroep

Doelgroep	Aantal woningen
<u>Bijzondere doelgroep (11%)</u>	<u>15 woningen</u>
Nidos (jonge alleenstaande statushouders)	8 woningen
Uitstroom MO/BW (Maatschappelijke Opvang/Beschermd Wonen)	7 woningen
<u>Reguliere doelgroep (89%)</u>	<u>120 woningen</u>
Jongeren onder de 23 jaar	13 woningen
Overig (primair jongvolwassenen tot 40 jaar)	107 woningen
<u>Totaal (100%)</u>	<u>135 woningen</u>

Lagere parkeernorm voor bijzondere doelgroepen

Conform artikel 7 lid 4 uit de nota 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht' kan in bijzondere gevallen onderbouwd worden afgeweken van de standaard parkeernormen indien evident is dat de parkeernorm voor de desbetreffende functie in een specifiek geval te hoog is. Voor de beoogde ontwikkeling is dit van toepassing op 15 van de te realiseren woningen, die zijn gericht op bijzondere doelgroepen, zijnde Nidos en uitstroom MO/BW. Het autobezit van deze doelgroep is als gevolg van een laag inkomen zeer gering.

Utrecht kent meerdere huisvestingscomplexen waarin vergelijkbare bijzonder doelgroepen zijn ondergebracht. Het autobezit van deze projecten is bekend:

- Mixit: van 30 bewoners van de Tussenvoorziening zijn er 3 autobezitters;
- Remus: van 17 bewoners van de Tussenvoorziening zijn er 3 autobezitters;
- Livin: van 36 bewoners van de Tussenvoorziening zijn er 2 autobezitters.

In totaal is bij deze vergelijkbare initiatieven sprake van een autobezit van 8 auto's op 83 bewoners. Dit leidt tot een gemiddeld autobezit van $(8 / 83 =)$ afgerond 0,1 per bewoner. Op basis hiervan wordt voorgesteld om de parkeernorm voor de bijzondere doelgroepen te verlagen naar 0,2 parkeerplaats per woning (0,1 voor bewoners + 0,1 voor bezoekers).

In tabel 4 is de aangepaste parkeerbehoefte berekend, uitgaand van lagere parkeernormen voor de bijzondere doelgroepen.

Tabel 4 De parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling inclusief reductie voor bijzondere doelgroepen

Type woning	Functie volgens p-beleid	Doelgroep	Aantal	Parkeernorm		Parkeerbehoefte (pp)	
				Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
Studio appartementen	woning tot 55 m ² bvo	Bijzondere doelgroep	15 woningen	0,1 per woning	0,1 per woning	1,5	1,5
Studio appartementen	Woning tot 55 m ² bvo	Overig	13 woningen	0,23 per woning	0,2 per woning	2,99	2,6
2-kamer appartementen	Woning tot 55 m ² bvo	Overig	103 woningen	0,23 per woning	0,2 per woning	23,69	20,6
3-kamer appartementen	Woning 55 tot 80 m ² bvo: sociale huur of midden-huur	Overig	4 woningen	0,47 per woning	0,2 per woning	1,88	0,8
Totaal						30,06	25,5

Het hanteren van een lagere parkeernorm voor de bijzondere doelgroepen zorgt ervoor dat de parkeervraag van de beoogde ontwikkeling daalt naar afgerond 56 parkeerplaatsen.

Dubbelgebruik

Een andere mogelijkheid om de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling te verlagen is om dubbelgebruik toe te passen. Binnen de beleidsregels parkeren wordt in artikel 7 lid 1 onder h benoemd dat door middel van dubbelgebruik van parkeerruimte de parkeereis naar beneden kan worden bijgesteld, mits dit onderbouwd wordt met een parkeerbalans op basis van de aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik auto- en fietsparkeren uit de bijlagen van de beleidsregel.

De parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers is gedurende geen enkel moment van de week gelijktijdig 100%, waaruit volgt dat dubbelgebruik toegepast kan worden. In tabel 5 is de parkeerbehoefte na toepassing van dubbelgebruik inzichtelijk gemaakt voor rekening houdende met de bijzondere doelgroepen.

Tabel 5 De parkeerbehoefte per weekmoment rekening houdend met bijzondere doelgroepen

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
	Aanwezigheidspercentages							
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
	Benodigde parkeerplaatsen							
Woningen bewoners	15,0	15,0	27,05	30,1	24,0	18,0	24,0	21,0
Woningen bezoekers	2,6	5,1	20,4	0	17,9	15,3	25,5	17,9
Woningen totaal	17,6	20,1	47,5	30,1	41,9	33,3	49,5	38,9
Totaal plangebied	17,6	20,1	47,5	30,1	41,9	33,3	49,5	38,9

Het maatgevende moment voor de beoogde ontwikkeling betreft de zaterdagavond. Gedurende deze periode heeft het plangebied een parkeerbehoefte van 50 parkeerplaatsen.

Fietsparkeerreductie

Conform artikel 7 lid 1 onder b van de 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht' kan een gedeelte van de autoparkeereis worden opgevangen door middel van het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen. Hierbij geldt dat 1 autoparkeerplaats wordt vervangen door 1,5 fietsparkeerplaats, of 1 stallingsplaats voor bijzondere voertuigen zoals een bakfiets. De maximale reductie die toegepast mag worden is afhankelijk van de zone. Het projectgebied is gelegen in zone B2, waarvoor een maximale reductie van 0% geldt. Het aanleggen van extra fietsparkeerplaatsen zal dan ook geen gevolgen hebben voor de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling¹.

3.1.2 Compensatie

Naast de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling zelf dient ook rekening te worden gehouden met de compensatie van te vervallen bestaande parkeergelegenheid. Door de initiatiefnemer is aangegeven dat als gevolg van de beoogde ontwikkeling mogelijk 2 bestaande parkeerplaatsen vervallen. In figuur 2 is een plattegrond van het plangebied opgenomen, inclusief de ligging van de 2 te vervallen parkeerplaatsen. Alhoewel dit niet definitief is, wordt voor het hanteren van een worstcase benadering rekening gehouden met de compensatie van 2 parkeerplaatsen, waardoor de parkeerbehoefte stijgt naar $(50 + 2 =) 52$ parkeerplaatsen.

¹ Alhoewel geen vastgesteld beleid, is de gemeente Utrecht voornemens om in de gehele gemeente betaald parkeren in te voeren. Indien dat gebeurt zou het gebied rondom de beoogde ontwikkeling veranderen naar zone B1, waarvoor een maximale reductie geldt van 15%. Uitgaande van de lagere parkeernormen voor de bijzondere doelgroepen zou een reductie van $(42 \times 0,15 =) 6$ parkeerplaatsen behaald kunnen worden, mits hiervoor $(6 \times 1,5 =) 9$ extra fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd boven de reeds benodigde fietsparkeerplaatsen conform de gemeentelijke parkeernormen. Binnen het plangebied zijn wordt reeds al voorzien in de realisatie van voldoende fietsparkeerplaatsen boven op de normatieve fietsparkeerbehoefte om aan de reductie te voldoen.



Figuur 2 Plattegrond van de beoogde ontwikkeling, inclusief de te vervallen parkeerplaatsen

3.2 Fietsparkeren

Naast de parkeerbehoefte voor het gemotoriseerde verkeer dient conform het gemeentelijke parkeernormenbeleid binnen de beoogde ontwikkeling ook voorzien te worden in de parkeerbehoefte van het fietsverkeer. Ook voor het bepalen van de fietsparkeerbehoefte is gebruik gemaakt van de gemeentelijke parkeernormen. Binnen het gemeentelijke parkeernormenbeleid is voor de fietsparkeerbehoefte van woonfuncties het volgende opgenomen:

- Woningen met een oppervlakte groter dan 50 m² (4 stuks) dienen een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte te hebben met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m;
- Van een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² (131 stuks) mag de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt;
- Dergelijke bergruimtes zijn vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte;
- Per woning geldt een bezoekersnorm van 0,5 fietsparkeerplaats;
- Conform artikel 8 uit de 'Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht' geldt voor woningblokken groter dan 20 woningen dat een korting van maximaal 50% kan worden toegepast op de stallingsbehoefte van bezoekers. Hierbij worden woningen gerekend tot één woonblok waarvan de ingang en brievenbussen op dezelfde plek gesitueerd zijn.

De beoogde ontwikkeling bestaat uit 3 gebouwen. Aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen is in de tabel 6 t/m 8 de fietsparkeerbehoefte van de bewoners bepaald per gebouw.

Tabel 6 De benodigde stallingsruimte voor gebouw 1

Gebouw 1			
Functie	Aantal	Norm	Benodigde stallingsruimte
Woningen kleiner dan 50 m ²	63 woningen	1,5 m ² per woning	94,5 m ²
Bezoekers woningen	20 woningen	0,5 per woning	10 stallingsplaatsen (1,5 x 10 =) 15 m ²
Bezoekers woningen 50% reductie	43 woningen	0,25 per woning	11 stallingsplaatsen (1,5 x 11 =) 16,5m ²
Totaal gebouw 1			126 m²

Tabel 7 De benodigde stallingsruimte voor gebouw 2

Gebouw 2			
Functie	Aantal	Norm	Benodigde stallingsruimte
Woningen kleiner dan 50 m ²	34 woningen	1,5 m ² per woning	51 m ²
Woningen groter dan 50 m ²	2 woningen	5 m ² per woning	10 m ²
Bezoekers woningen	20 woningen	0,5 per woning	10 stallingsplaatsen (1,5 x 10 =) 15 m ²
Bezoekers woningen 50% reductie	16 woningen	0,25 per woning	4 stallingsplaatsen (1,5 x 4 =) 6 m ²
Totaal gebouw 2			82 m²

Tabel 8 De benodigde stallingsruimte voor gebouw 3

Gebouw 3			
Functie	Aantal	Norm	Benodigde stallingsruimte
Woningen kleiner dan 50 m ²	34 woningen	1,5 m ² per woning	51 m ²
Woningen groter dan 50 m ²	2 woningen	5 m ² per woning	10 m ²
Bezoekers woningen	20 woningen	0,5 per woning	10 stallingsplaatsen (1,5 x 10 =) 15 m ²
Bezoekers woningen 50% reductie	16 woningen	0,25 per woning	4 stallingsplaatsen (1,5 x 4 =) 6 m ²
Totaal gebouw 3			82 m²

In totaal is binnen het plangebied een bergingsruimte vereist van 217 m² voor bewoners. Daarnaast zijn voor het opvangen van het bezoekersparkeren ((60 x 0,5) + (75 x 0,25) =) 49 openbare stallingsplaatsen nodig.

Voor het opvangen van de fietsparkeerbehoefte worden in gebouwen 2 en 3 bergingsruimtes gerealiseerd van 66 m². Voor beide gebouwen geldt dat 10 m² van de bergingsruimte is gereserveerd voor het opvangen van de stallingsbehoefte voor de woningen groter dan 50 m². De resterende 56 m² gemeenschappelijke bergingsruimte per gebouw volstaat voor het opvangen van de stallingsbehoefte voor de woningen kleiner dan 50 m². In gebouw 1 worden vier gemeenschappelijke bergingsruimtes gerealiseerd van 48 m² en één bergingsruimte van 21 m². In totaal bedraagt de beschikbare bergingsruimte voor gebouw 1 213 m², waarmee ruimte wordt geboden voor 142 fietsparkeerplaatsen. De totale oppervlakte aan fietsenstallingen binnen het plangebied bedraagt 325 m², exclusief de 20 m² aan bergingsruimte voor de woningen groter dan 50 m². Hiermee wordt ruim voldaan aan de fietsparkeerbehoefte van de bewoners, waarbij de resterende stallingscapaciteit beschikbaar wordt gesteld voor het opvangen van het fietsparkeren voor bezoekers. Hiermee wordt ruim voldaan aan de gemeentelijke fietsparkeernormen.

4. PARKEERAANBOD EN CONCLUSIE

Rekening houdend met het lagere autobezit van de bijzondere doelgroepen zorgt de beoogde ontwikkeling voor een normatieve parkeerbehoefte voor het gemotoriseerde verkeer van 56 parkeerplaatsen. Na toepassing van dubbelgebruik daalt de parkeerbehoefte gedurende het maatgevende moment naar 50 parkeerplaatsen. Wegens het vervallen van 2 bestaande parkeerplaatsen ten gevolge van de beoogde ontwikkeling dient de beoogde ontwikkeling te voorzien in de realisatie van 2 extra parkeerplaatsen bovenop de parkeerbehoefte van het plangebied, waarmee de parkeerbehoefte uitkomt op 52 parkeerplaatsen. Door de gemeente is aangegeven dat binnen het plangebied maximaal 55 parkeerplaatsen kunnen worden ingepast door herinrichting van de openbare ruimte. Het meest recent beschikbare inrichtingsplan voor de locatie telt 52 parkeerplaatsen. Hieruit volgt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied wordt gerealiseerd om de parkeerbehoefte van het gemotoriseerde verkeer op te vangen.

Daarnaast is voor het opvangen van de fietsparkeerbehoefte in totaal een bergingsruimte van 217 m² nodig voor bewoners en 49 stallingsplaatsen voor bezoekers. In totaal wordt binnen het plangebied 325 m² aan bergingsruimte gerealiseerd, waarmee ruim wordt voldaan aan de fietsparkeerbehoefte van de bewoners. De resterende stallingscapaciteit wordt ingezet voor het opvangen van de fietsparkeerbehoefte, zodat ruim wordt voldaan aan de gemeentelijke fietsparkeernormen.

Geconcludeerd kan worden dat het inrichtingsplan in voldoende mate voorziet in de parkeerbehoefte voor zowel het gemotoriseerde verkeer als fietsers.