Verkeersgeneratie Tussen de Rails

Malou Swart 30-10-2024

Middels deze notitie wordt inzichtelijk gemaakt hoeveel extra verkeer de ontwikkeling ‘Tussen de Rails’ met zich meebrengt en wat dit betekent voor het bestaande netwerk. Gezien de slechte ontsluiting van het gebied en de tijdelijkheid van de woningbouw is er gekozen om géén parkeerplekken voor bewoners aan te leggen. Bewoners krijgen geen parkeervergunning en bezoekersparkeren wordt opgelost in de openbare ruimte in Lunetten. Hiermee willen we een autoluw gebied creëren en het aantal verkeersbewegingen in/ en naar het gebied beperken.

We maken onderscheid in de verkeersgeneratie die het plan zal genereren in de nabije omgeving van het plangebied (Furkaplateau, Koningsweg) en de verkeersbewegingen die daadwerkelijk in het plangebied zullen plaatsvinden.

Verkeersgeneratie in de omgeving van het plangebied

1. Uitgangspunten programma

Om de verkeersgeneratie van het woonprogramma te bepalen wordt er uitgegaan van het volgende programma:

- Circa 45% van het woonprogramma bestaat uit studio’s met een oppervlakte van circa 25 m2 go bvo.
- Circa 55% van alle woningen is een 2-kamer appartement met een oppervlakte van circa 50 m2 go.

Er worden maximaal 460 woningen gerealiseerd.

2. Parkeerbalans

De gemeente Utrecht heeft het verkeers- en parkeermodel opgesteld voor het hanteren parkeernormen in relatie tot verkeersgeneratie. CROW heeft in één publicatie voor allerlei functies zowel aangegeven wat de parkeernorm is als wat de verkeersgeneratie is. In Utrecht gelden lagere parkeernormen dan gemiddeld in Nederland het geval is, logischerwijs is het ook aannemelijk dat de gemiddelde verkeersgeneratie per woning lager is. Om deze reden heeft de gemeente Utrecht een vertaalslag gemaakt in voor Utrecht gebied specifieke verkeersgeneratiekencijfers. De wijze van berekenen is beschreven in de “Beleidsregels autoverkeersbewegingen bij toepassing maatwerk”. Door de vertaalslag vanuit de parkeernormen wordt de verkeersgeneratie berekend per parkeerplaats. Het is dus van belang om eerst inzicht te hebben in het aantal parkeerplekken, zie tabel 2.1

functies	omvang	eenheid	type	Parkeernormen B1				aantal parkeerplekken		
				totaal		langp.	bezoek	totaal		langpark	bezoek
woning tot 55 m2 bvo	460	woning	woon		0,43	0,23	0,20	198		106	92

Tabel 2.1

Om de verkeersgeneratie voor dit autoluwe project te bepalen, gaan we er van uit dat bewoners géén eigen auto hebben. Er worden immers geen parkeerplekken in het gebied aangelegd en bewoners krijgen geen parkeervergunning voor het plangebied of het omliggende openbare gebied. Dit wordt ook vanaf het begin af aan gemeld aan mogelijke bewoners die een woning willen huren. Er zullen altijd uitzonderingen zijn waarbij bewoners toch ergens binnen het gebied hun auto onrechtmatig parkeren, of bewoners die betalen in de openbare ruimte. Echter zijn dit uitzonderingen, dit is niet het uitgangspunt. Om de verkeersgeneratie voor autoverkeer te bepalen richten we ons daarom op verkeersgeneratie van bezoekers, dienstenverkeer, deelauto's en haal- en brengbewegingen van bewoners.

Verkeersgeneratie per etmaal voor planontwikkeling Tussen de Rails (bezoek)

Gezien de ligging van het gebied zal bezoekersverkeer grotendeels parkeren op het Furkaplateau, en mogelijk ook rondom de Koningsweg en de daar aanwezige sportcomplexen.

							Ochtendspitsuur			Avondspitsuur		
Functie	**Aantal**	**Eenheid**	**Parkeerplekken bezoek**	**Kengetal vkgen p/p**	**Weekdag**	**Werkdag***	**Aankomst**	**Vertrek**	**totaal**	**Aankomst**	**Vertrek**	**Totaal**
Woning tot 55m2 bvo	460	Woning	92	3,5	322	354	3	22	25	21	11	32
Totaal			**92**			**354**	**3**	**22**	**25**	**21**	**11**	**32**

*De kencijfers voor verkeersgeneratie zijn voor een gemiddelde weekdag. Voor kantoren, bedrijven en woningen is een werkdag echter maatgevend. Om weekdagen om te rekenen naar werkdagen wordt er voor woonfuncties gebruik gemaakt van de omrekenfactor 1,11.

Conclusie
Tijdens de avondspits, het verkeerskundig maatgevende moment, leidt de ontwikkeling tot een toename van maximaal 32 motorvoertuigen, oftewel nog geen extra motorvoertuig per minuut. Dit verkeer zal zich op de verschillende wegvakken in de omgeving verdelen waardoor de verkeerstoename op de omliggende wegen verwaarloosbaas is.
Het feit dat de locatie met de auto slecht bereikbaar is zal ook betekenen dat bezoekers andere keuzes gaan maken, en zijn daardoor eerder geneigd om met de fiets of trein komen. Dit gegeven is niet meegenomen in de verkeersgeneratie maar is zeker van invloed op het aantal motorvoertuigen.

Verkeersgeneratie in het plangebied

Zoals eerder benoemd maken we ook een inschatting van de verkeersgeneratie ín het plangebied. Dit is lastiger te bepalen en hangt af van diverse aspecten zoals ligging, de doelgroep, het gebruik van de pakketmuren, en zelfs de weersomstandigheden spelen een rol.
We maken daarom een schatting op basis van een voorbeeldproject in Utrecht ‘Beurskwartier’ waar door Bureau Nieuwegracht in 2018 onderzoek is gedaan in het kader van het project ‘Stadslogistiek in een duurzaam bereikbaar Beurskwartier’. Het gaat in dit onderzoek om een doorkijk naar 2025.
Het project Beurskwartier is net als Tussen de Rails autoluw en kent een logistieke serviceroute met een servicepunt per bouwblok. Het gebied ligt midden in het centrum en is daardoor minder goed bereikbaar per auto, en juist wel met OV en fiets. Parkeren voor bewoners gebeurt hier op afstand in P+R Westraven. Het gaat hier om een gemengd programma met duurdere woningen waardoor het bestelgedrag wellicht zelfs hoger ligt dan bij Tussen de Rails.
In het onderzoek is als indicatie per transportstroom een inschatting gemaakt van de hoeveelheid goederen die bezorgd of afgevoerd worden. Bij het samenstellen van deze aantallen is gebruik gemaakt van uiteenlopende onderzoeksrapporten, artikelen, blogs en diverse gesprekken met experts op het gebied van stadslogistiek en duurzame mobiliteit. Over de cijfers en prognoses bestaat nog de nodige discussie. De genoemde aantallen dienen niet te worden beschouwd als een exact gegeven, maar geven wel een globale indruk van de verwachte omvang.

	Transportstroom	Omvang
Pakketten	-Gemiddeld 1x per 10 dagen per huishouden een pakket (in 2025)	- 16425 pakketten totaal per jaar bij Tussen de Rails -315 pakketten per week **-53 bezorgingen van pakketten per dag (ma-za)** (deze worden deels gebundeld aangeboden door de verschillende pakketdiensten)
Boodschappen	-Gemiddeld doet 25% van de huishoudens wekelijks online boodschappen. -Bezorging vindt altijd aan huis plaats (geen no-show)	- Minimaal 113 huishouden bij Tussen de Rails doen wekelijks online boodschappen - **16 leveringen per dag**
Maaltijden	-Gemiddeld 20 leveringen per jaar per huishouden -Bezorging vindt altijd aan huis plaats - 75% in het weekend (vr-zo)	- Ruim 9000 bezorgingen per jaar bij Tussen de Rails - 173 bezorgingen per week **- doordeweeks 43 bezorgingen (ma-do 11 per dag, in het weekend 130 bezorgingen (vr -zo) ca 43 per dag** **GEMIDDELD 24 per dag**
Installaties	-Gemiddeld 6x per jaar per huishouden Er kunnen drie groepen installateurs worden onderscheiden: 1. M'n bus is m'n werkplaats (schilders, timmerlui, onderhoudsmonteurs) 2. Met de bus bezorgen en verderop parkeren (o.a. bezorgers witgoed) 3. Aan de rand van de wijk parkeren en te voet, met rolkoffer	-2700 ritten per huishouden per jaar bij Tussen de Rails - 51 ritten per week **- 10 ritten per dag** Afhankelijk van het type monteur komen de voertuigen het gebied binnen
Afval	-Gescheiden huishoudelijk afvalinzameling op bouwblokniveau met 5 fracties (glas, plastic & blik, gft, papier, restafval)	-Het plan voorziet in 8 afvalcontainers. **Deze worden 1 á 2x in de week geledigd.**
Bewoners	-Gemiddeld 1x per 2 weken zelf iets afleveren,of iemand afzetten	-11700x afleveren per jaar bij Tussen de Rails **- 32x afleveren per dag**
Deelauto's	-4 stuks aanwezig -bij optimaal gebruik 3,5 bewegingen (obv Utrechtse generatiecijfers voor pp)	**-max 14 bewegingen per dag** Omdat we hier minder deelauto's per bewoner plaatsen zou het gebruik hoger kunnen zijn. Maar deze doelgroep maakt minder gebruik van de deelauto en er is een maximum aan het aantal keer dat een deelauto per dag kan worden gebruikt
TOTAAL		**Ca. 150 bewegingen per dag**

TOTAAL – My PuP (reduceert tot 90% op pakketbezorgingen)		**Ca. 101bewegingen per dag**

MyPup

Om het aantal voertuigbewegingen nog verder terug te dringen maakt Tussen de Rails mogelijk gebruik van een MyPup Pick Up Point. Hierbij worden pakketten van verschillende aanbieders gebundeld in Lage Weide, waardoor er maar 1x per dag een bezorger naar Tussen de Rails hoeft. De pakketten worden vervolgens afgeleverd in een pakketmuur. Bij een goed werkend MyPup Pick Up Point wordt het aantal busjes tbv pakketbezorging verminderd met 90%. Dit zorgt voor een rustigere, veiligere en schonere omgeving en draagt bij aan de leefbaarheid van de autoluwe wijk.

Conclusie

In het plangebied worden voor het woonprogramma ca. 150 mvt per dag in het gebied verwacht. Dit komt neer op ca. 13 motorvoertuigen die per uur in het gebied zullen zijn, ervan uitgaande dat de meeste bewegingen gedurende 12 uur (8.00 uur - 20.00 uur) zullen plaatsvinden. Wanneer we werken met een goed werkend MyPUP systeem zal het aantal verkeersbewegingen worden gereduceerd met 101 mvt per dag. Dit komt neer op ca. 9 bewegingen per uur. Deze aantallen zijn verkeerskundig gezien verwaarloosbaar. Een deel van de bewegingen die ín het plangebied worden verwacht zijn mogelijk ook terug te zien in de omgeving Furkaplateau of Koningsweg. Bijv. wanneer serviceverkeer de auto op het Furkaplateau parkeert en vervolgens te voet verder gaat.



AM

Parkeeronderzoek omg. Brennerbaan 106, Utrecht

Memo

DataCount - Verkeersonderzoek
20-9-2023

DataCount – Verkeersonderzoek | Elizabeth Wolffstraat 1, 2806 PJ Gouda
www.datacount.nl | info@datacount.nl | KvK 28082982 | BTW [redacted]

Parkeeronderzoek omg. Brennerbaan 106, Utrecht

Memo

In opdracht van:

AM

DataCount - Verkeersonderzoek

20-9-2023

DATACOUNT
verkeersonderzoek

Colofon

Opdrachtgever: AM

Documenttitel: Parkeeronderzoek omg. Brennerbaan 106, Utrecht

Documenttype: Memo

Documentversie: 1.0

Datum van publicatie: 20-9-2023

Auteur(s): DataCount - Verkeersonderzoek

Bezoek- postadres:
Elizabeth Wolffstraat 1
2806 PJ Gouda

Mailadres:
info@datacount.nl

Website:
www.datacount.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen of openbaar gemaakt worden, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van DataCount.

DATACOUNT
verkeersonderzoek

Inhoud

1. Inleiding 4
2. Uw vraag 2
3. Resultaten 4
4. Toekomstige situatie 5
5. Ten besluit 7

1. Inleiding

AM vroeg om een parkeeronderzoek rondom de Brennerbaan 106 te Lunetten, Utrecht, om daarmee inzichtelijk te maken hoe de huidige parkeerdruk vorm krijgt. Met behulp van de resultaten kan inzichtelijk worden gemaakt in hoeverre de openbare ruimte mogelijkheden biedt voor de opvang van extra parkeervraag na een ontwikkeling op de genoemde locatie.

Met veel plezier biedt DataCount in deze memo een bondig overzicht van de gevonden resultaten. We gaan allereerst in op DataCount en nemen u daarna mee langs uw vraag, ons onderzoek en de bijbehorende resultaten en analyse.

DataCount

DataCount is een onderneming die het verrichten van metingen op het gebied van verkeer en vervoer van goederen en personen tot haar werkveld rekent. Snelheid, kwaliteit, controleerbaarheid en maatwerk zijn de kernkwaliteiten van DataCount. In eigen beheer heeft DataCount meetmethoden ontwikkeld, waarbij gebruik wordt gemaakt van geavanceerde GPS-meettechnieken en internettoepassingen, waarmee zo adequaat en betaalbaar mogelijk een hoge kwaliteit van de in te winnen en te presenteren resultaten gegarandeerd wordt.

Bovendien zoekt DataCount altijd naar verbeteringen in de werkwijze en deze zijn in het afgelopen jaren veelvuldig doorgevoerd.

Een aantal voorbeelden van vraagstukken waar DataCount u graag bij helpt, zijn:

- Rijtijdmetingen en –analyses
- Stiptheidsmetingen en –analyses
- Knelpuntanalyses
- Inventarisaties en tellingen
- (Fiets)parkeermetingen
- Verkeersbordenscans

Ook kunnen wij u helpen bij opdrachten waarbij mechanische telapparatuur, zoals telslangen en camerasystemen, benodigd zijn. We beschikken hiervoor over onze eigen meetapparatuur, waaronder speciaal ontwikkelde camera's waarmee zeer betaalbaar verkeersstromen kunnen worden geïnventariseerd.

DataCount voert de hierboven aangegeven onderzoeken, metingen en inventarisaties uit voor allerhande overheden, gemeenten en bedrijven. Voor een totaaloverzicht van de meest recente opdrachten verwijzen wij u graag naar onze website.

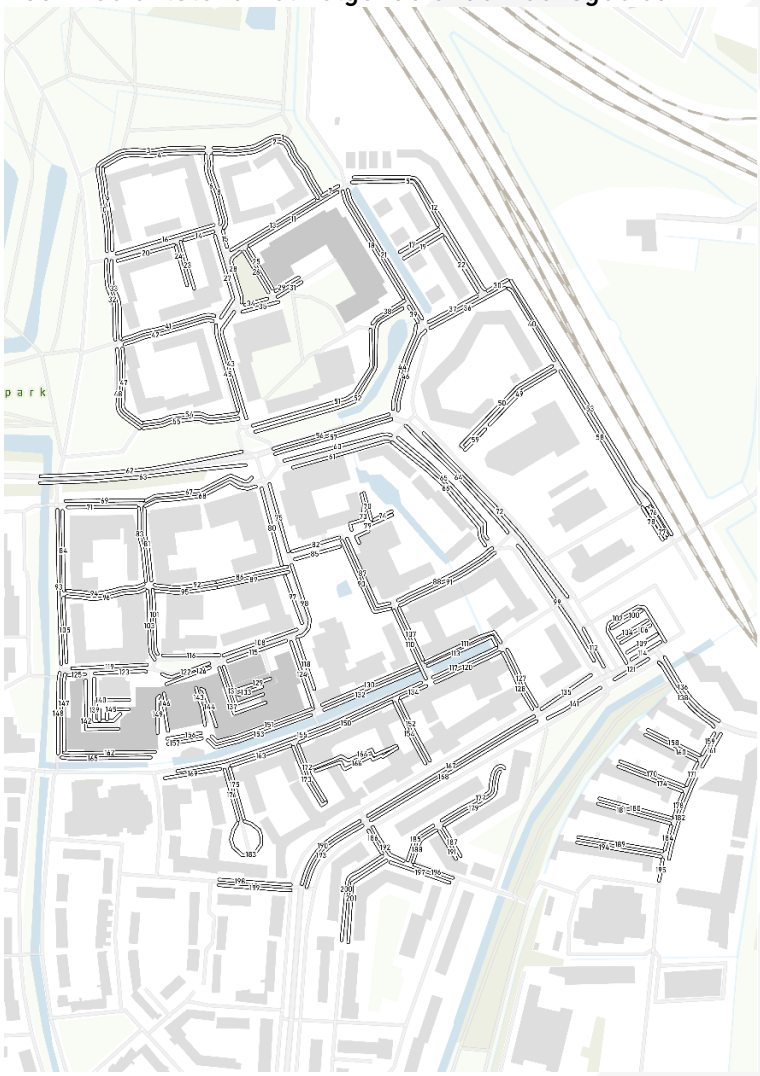
In het volgende hoofdstuk wordt allereerst kort uw vraag uitgewerkt.

2. Uw vraag

AM vroeg om een parkeeronderzoek rondom de Brennerbaan 106 te Lunetten, Utrecht, om daarmee inzichtelijk te maken hoe de huidige parkeerdruk rondom het adres vorm krijgt.

Met behulp van de resultaten kan vervolgens inzichtelijk worden gemaakt in hoeverre de openbare ruimte mogelijkheden biedt voor de opvang van extra parkeervraag na een ontwikkeling op de genoemde locatie. Voor de ontwikkeling is vanuit de gemeente aangegeven dat een onderzoeksgebied ter grootte van een loopafstand van 500 meter rondom het genoemde gebied inzichtelijk gemaakt moet worden.

Daarmee ontstond het volgende onderzoeksgebied:



Bij functiewijzigingen dient de parkeerdruk op maatgevende meetmomenten voldoende ruimte bieden voor de beoogde wijziging. Zo zal een restaurant/eetcafé een andere parkeerdruk veroorzaken dan een woning en een hotel ook weer anders dan een winkel. Om deze verschillen op te vangen, had de gemeente aangegeven aan welke meetmomenten relevant zijn voor de beoogde ontwikkeling(en). Dit gaat om de volgende momenten:

- Dinsdagnacht (maandag op dinsdag) 01:00 – 04:00 (2x)
- Dinsdag overdag 10:00 – 13:00 (2x)
- Zaterdagmiddag 12:00 – 15:00 (2x)

Om te voldoen aan deze wensen is vervolgens in de weken 36 en 37 op dinsdag 5 september, zaterdag 9 september, dinsdag 12 september en zaterdag 16 september 2023 de actuele capaciteit en bezetting inzichtelijk gemaakt. Er is daarbij gemeten op de volgende momenten:

- Dinsdag 5 september: 01:00 – 04:00
- Dinsdag 5 september: 10:00 – 13:00
- Zaterdag 9 september: 12:00 – 15:00
- Dinsdag 12 september: 01:00 – 04:00
- Dinsdag 12 september: 10:00 – 13:00
- Zaterdag 16 september: 12:00 – 15:00

Tijdens deze meetmomenten waren de weersomstandigheden representatief voor de tijd van het jaar en zijn verder geen bijzonderheden voorgevallen. Het onderzoek kan daarmee als representatief worden beschouwd.

In het vervolg van deze memo bespreken we de resultaten van de metingen. Voor de gedetailleerde aanpak verwijzen we u naar onze offerte, waarop opdracht is verleend. Tijdens de metingen is de voorgestelde methodiek uit de offerte een op een aangehouden.

3. Resultaten

Tijdens de meetmomenten is allereerst de huidige capaciteit vastgesteld met als basis het vakkenbestand aangeleverd door de gemeente Utrecht.

Gebied	Totale openbare capaciteit	Totale doelgroep capaciteit	Totale capaciteit
Brennerbaan 106 e.o.	1525	47	1572

Vervolgens zijn op de overeengekomen momenten de bezettingscijfers ingewonnen, welke als volgt worden weergegeven voor de afstand van 500 meter loopafstand tot Brennerbaan 106:

Datum/moment	Capaciteit	Bezetting	%
dinsdag 5 september			
0100 tot 0300	1572	957	61%
1000 tot 1200	1572	1025	65%
zaterdag 9 september			
1200 tot 1400	1572	897	57%
Dinsdag 12 september			
0100 tot 0300	1572	966	61%
1000 tot 1200	1572	981	62%
Zaterdag 16 september			
1200 tot 1400	1572	883	56%
Gemiddelde	**1572**	**952**	**61%**

We zien dat de parkeerdruk niet boven de 65% uitkomt. Het drukste moment betreft de dinsdagochtend, waarin voor het totale gebied de bezettingsdruk dus op 65% uitkomt. Het rustigste moment betreft de tweede zaterdagmiddag, waarin de bezetting voor het volledige gebied op 56% uitkomt.

Voor de exacte aantallen en percentages per sectie verwijzen we u naar het meegeleverde databestand.

4. Toekomstige situatie

Rekening houdend met de te realiseren ontwikkeling ontstaat er een nieuwe extra vraag van parkeerplaatsen. Om te bepalen hoeveel hiervan aangelegd dient te worden bij de realisatie van de nieuwe ontwikkeling en hoeveel beroep er gedaan kan worden op de openbare ruimte, is het belangrijk om te weten hoeveel restcapaciteit er aanwezig is. Deze restcapaciteit wordt berekend door de parkeerdruk te nemen en de bovengrens te bepalen voordat de bezetting zorgt dat de grenswaarde van 85% parkeerdruk overstijgt. Het verschil tussen de bezetting en deze grenswaarde is de restcapaciteit. Deze capaciteit kan benut/onttrokken worden zonder dat het te druk wordt binnen dit gebied.

Datum/moment	Capaciteit	Maximaal bezet < 85%	Bezetting	Restcapaciteit
dinsdag 5 september				
0100 tot 0300	1572	1336	957	379
1000 tot 1200	1572	1336	1025	311
zaterdag 9 september				
1200 tot 1400	1572	1336	897	439
Dinsdag 12 september				
0100 tot 0300	1572	1336	966	370
1000 tot 1200	1572	1336	981	355
Zaterdag 16 september				
1200 tot 1400	1572	1336	883	453
Gemiddelde	**1572**	**1336**	**952**	**384**

Wat direct opvalt, is dat op alle momenten genoeg restcapaciteit aanwezig is om deels de openbare ruimte te benutten voor een extra vraag van parkeerplaatsen. In het databestand kan hier gedetailleerder op ingezoomd worden.

Een aantekening bij deze restcapaciteit is het aantal gehanteerde informele parkeervakken. Door gemeente Utrecht gehanteerde informele parkeervakken kunnen en worden in de praktijk niet altijd gebruikt, wat een vertekend beeld kan geven van de parkeerdruk en de daadwerkelijke restcapaciteit.

Datum/moment	Informele capaciteit	Informele bezetting	Onbenutte informele capaciteit	Waarvan altijd onbenut
dinsdag 5 september				
0100 tot 0300	255	24	231	181
1000 tot 1200	255	16	239	181
zaterdag 9 september				
1200 tot 1400	255	23	232	181
Dinsdag 12 september				
0100 tot 0300	255	30	225	181
1000 tot 1200	255	20	235	181
Zaterdag 16 september				
1200 tot 1400	255	21	234	181
Gemiddelde	255	**22**	**233**	**181**

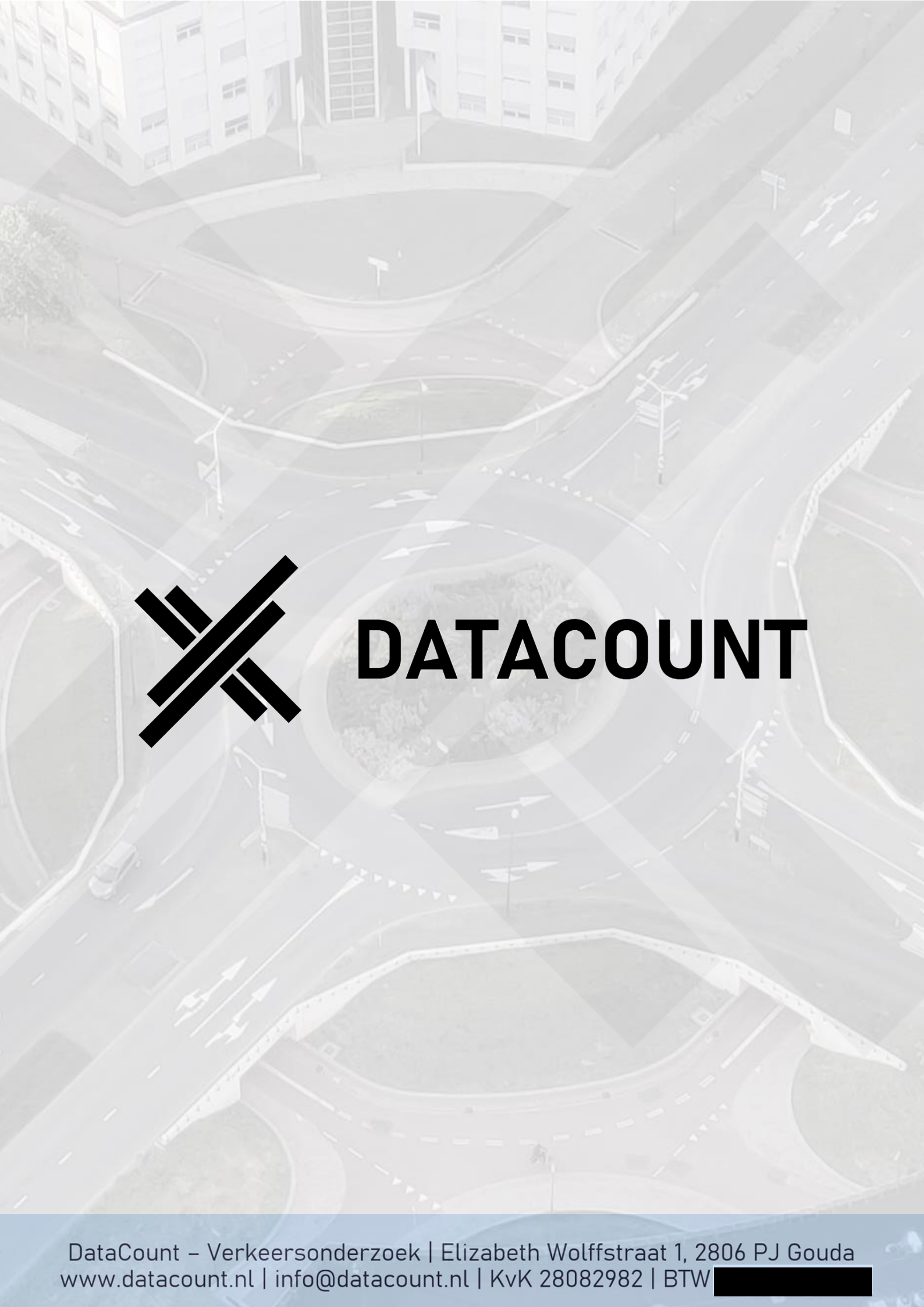
Op basis van de secties waarin geheel niet informeel geparkeerd wordt tijdens de meetmomenten, zijn er 181 informele parkeervakken opgenomen in de capaciteit die mogelijk geschrapt zouden kunnen worden voor het bepalen van de restcapaciteit. Met een dergelijk aanpassing is er op alle momenten nog genoeg restcapaciteit om de openbare ruimte te benutten. Met aftrek van de plaatsen die nooit gebruikt worden en mogelijk ook niet bruikbaar zijn, is er op het drukste moment nog altijd een restcapaciteit van 130.

5. Ten besluit

Wij hopen u met deze memo voldoende inzicht gegeven te hebben in de resultaten en analyse van het onderzoek rondom de Brennerbaan 106 te Lunetten, Utrecht. Mocht u nog vragen of opmerkingen hebben, dan kunt u ons bereiken via de u bekende contactgegevens.

Met vriendelijke groet,

DataCount - Verkeersonderzoek



DATACOUNT

DataCount – Verkeersonderzoek | Elizabeth Wolffstraat 1, 2806 PJ Gouda
www.datacount.nl | info@datacount.nl | KvK 28082982 | BTW [redacted]