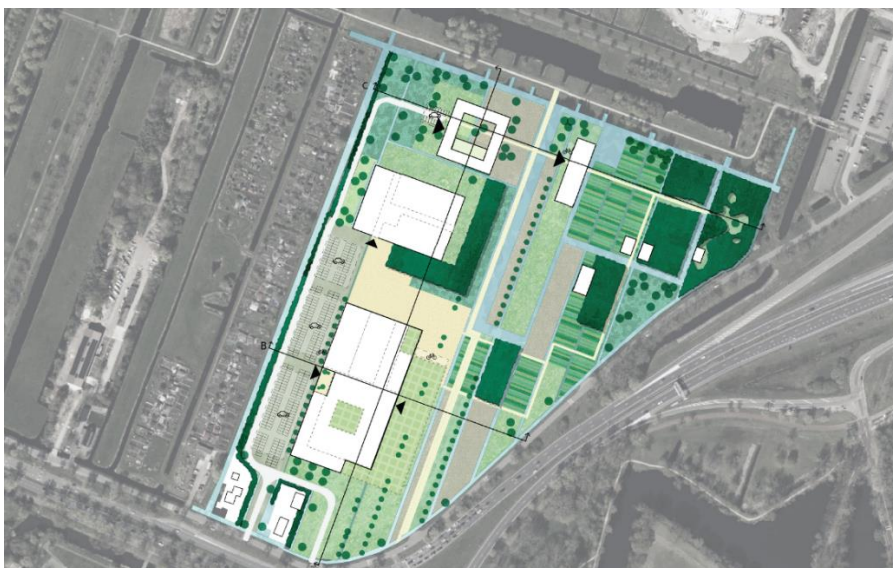


Opdrachtgever	Overvecht Vastgoed
Datum	18 juni 2024
Auteur	Joost Verhoeven
Kenmerk	015795.N1.08
Kenmerk opdrachtgever	GO Steck
Status	Definitief
Pagina	1/9

Ontwikkeling Gageldijk 3 – parkeren en verkeersgeneratie

1. Inleiding

Voormalig Tuincentrum Overvecht is aan het veranderen, sinds 2020 is het Steck. Vanuit Steck worden plannen gemaakt voor een gebiedstransformatie met nieuwe functies. In de toekomst gaat het terrein ruimte bieden aan een tuincentrum met een shop-in-shop concept onder andere voor lokale en duurzame tuingerelateerde detailhandel. In een verzamelgebouw is plek voor ondernemers, een groene en creatieve broedplaats, buiten-kavels komen beschikbaar voor innovatie en experimenten. Daarnaast is voorzien in een bijzonder hotel en restaurant en ruimte voor cultuur en sport. Op die manier ontstaat een integrale groene verblijfplek met meerdere functies.



Figuur 1: Schetsontwerp toekomstige situatie

De ligging van Steck aan de Gageldijk is een bijzondere locatie, op de grens van de stedelijke bebouwing van Overvecht en het groene gebied Ruigenhoek, in het UNESCO werelderfgoedgebied van de Hollandse Waterlinie. De Gageldijk is een oude structuur in het buitengebied met een smalle rijbaan, die als ondergeschikte parallelweg naast de Albert Schweitzerdreef (N230) ligt. De Gageldijk is daarmee niet alleen een aantrekkelijke (fiets)route langs het groen maar ook een sluiproute voor doorgaand autoverkeer. De gemeente is daarom bezig met een fietsvriendelijker inrichting, een lagere snelheid voor het autoverkeer en maatregelen om het doorgaand verkeer te beperken. Het doel is de Nieuwe Hollandse Waterlinie te versterken en recreatief aantrekkelijk te maken voor wandelen en fietsen.

2. Programma

Het huidige tuincentrum heeft een bebouwd oppervlak van 10.380 m² (informatie uit de BAG) en 4.000 m² buitenruimte waarvan op dit moment is ongeveer 2.000m² in gebruik voor buitenverkoop. Andere functies in de buitenruimte zijn het terras bij tijdelijke horeca, een pluktuin en een voedseltuin. Totaal inclusief overige bebouwing is de omvang van het tuincentrum 13.820 m² bvo. In het verleden was er 8.000m² buitenverkoop en was het de omvang van het tuincentrum ruim 18.000m² bvo.

Voor de toekomst is meer bebouwing voorzien met elkaar versterkende functies:

- Tuincentrum 15.000 m² bvo (12.500 m² bvo in het gebouw met 2.500 m² buitenverkoop)
- Broedplaats 7.500 m² bvo
- Hotel 50 kamers, totaal 3.000 m² bvo
- Horeca (restaurant en vergaderruimtes) 1000 m² bvo
- Meerdere kleinere units nader in te vullen maatschappelijk/cultureel en facilitair voor het park (totaal circa 750 m²)

Het terrein is in de toekomst bereikbaar vanaf de Gageldijk via twee bestaande inritten. De bestaande oostelijke inrit vervalt. Voor fietsers wordt er een toegang voorzien aan de noordzijde, vanaf Ruigenhoek.

3. Parkeren

Het beleid rond parkeernormen is beschreven in het document Parkeernormen fiets en auto. De parkeernormen zelf staan Parkeernormentabellen, bijlage bij module Parkeernormen. Voor het tuincentrum geldt de omvang van het gebouw en de buitenverkoop samen als grond voor de parkeeropgave. Voor horeca geldt de omvang van het gebouw als grondslag, een terras is in de normen niet benoemd (als een terras meer zitplaatsen omvat dan het gebouw wordt het terras de bepalende factor). De parkeernormen zijn gedifferentieerd naar

gebied. De Gageldijk ligt net buiten Overvecht in het buitengebied, daarmee valt het plan in de zone C2. Voor het buitengebied zijn hogere parkeernormen gesteld. Gezien de beperkte afstand tot het woongebied hebben we ook op basis van de C1 normen (normen voor het suburbaan gebied) een doorrekening gemaakt. Als we uitgaan van de normen voor C2 gaat het om 301 parkeerplaatsen, op basis van de C1-normen zijn 214 parkeerplaatsen nodig. Tabel 1 en Tabel 2 laten dat zien. In de berekening gaan we uit van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, daarvoor hanteren we aanwezigheidspercentages zoals die worden genoemd in de beleidsregels. In totaal zijn daardoor minder parkeerplaatsen nodig.

Programma	omvang	P-norm	eenheid	parkeervraag								
				C2	zonder dubbelgebruik	Werkdag-ochtend	werkdag-middag	Werkdag-avond	koopavond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond
Tuincentrum	15.000	1,7	100 m² bvo	255	77	153	26	191	0	255	0	0
Broedplaats (bedrijfsverzamelgebouw)	7500	1,1	100 m² bvo	83	83	83	4	4	0	0	0	0
Hotel	50	3,6	10 kamers	18	9	11	18	18	18	11	14	5
Horeca/restaurant	1000	5	100 m² bvo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kleine units	750	1,1	100 m² bvo	50	15	20	45	48	0	35	50	20
Totaal				414	192	275	94	262	18	301	64	26

Tabel 1: parkeerbalans op basis van de C2 normen

programma	omvang	P-norm	eenheid	parkeervraag								
				C1	zonder dubbelgebruik	werkdag-ochtend	werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond
Tuincentrum	15.000	1,2	100 m² bvo	180	54	108	18	135	0	180	0	0
Broedplaats (bedrijfsverzamelgebouw)	7.500	0,8	100 m² bvo	60	60	60	3	3	0	0	0	0
Hotel	50	1,9	10 kamers	10	5	6	10	10	10	6	7	3
Horeca/restaurant	1.000	4	100 m² bvo	40	12	16	36	38	0	28	40	16
Kleine units	750	0,8	100 m² bvo	6	6	6	0	0	0	0	0	0
Totaal				296	137	196	67	186	10	214	48	19

Tabel 2: parkeerbalans op basis van de C1 normen

Op basis van de C2 norm moet er ruimte zijn voor 301 parkeerplekken. In de huidige situatie zijn 179 parkeerplaatsen aanwezig op het terrein voor de winkel en 34 parkeerplaatsen op het verharde achter terrein, totaal 213 parkeerplaatsen. Aangezien het huidige parkeerareaal naar de ervaring bij het huidige tuincentrum in het algemeen ruim voldoende is – ook toen er nog een grotere buitenverkoop was – geven we in overweging om een deel van de parkeerplaatsen als overloopgebied aan te leggen. Bijvoorbeeld 200 tot 250 verharde parkeerplaatsen en de overige parkeerplaatsen op gras met een verstevigde ondergrond voor incidenteel gebruik. Dit zorgt voor een minder stenig beeld terwijl wel aan de parkeernorm wordt voldaan.

4. Verkeersgeneratie

Voor de verkeersgeneratie gaan we uit van de kentallen van het CROW uit publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. We hanteren de minimumwaarden voor de kencijfers, daarmee sluiten we aan op de lage parkeernormen die Utrecht hanteert. Ook voor deze cijfers geldt dat er onderscheid is voor de ligging, met daarbij de constatering dat er voor restaurants buiten de kom geen kencijfer bekend is. De gemeente Utrecht hanteert voor restaurants een kental van 5,83 ritten per parkeerplaats. Het berekende aantal parkeerplaatsen is 50 op basis van de C2-norm). Uitgaande van een ligging buiten de bebouwde kom is de verwachte verkeersgeneratie 3.000 voertuigen per gemiddelde werkdag. Door de mix aan functies zullen de verkeersbewegingen iets meer verspreid optreden dan bij het huidige tuincentrum.

Functie	Omvang	kencijfer	eenheid	voertuigen per weekdag	voertuigen per werkdag
Tuincentrum	15.000	15,1	100 m ² bvo	2.265	2.265
Bedrijfsverzamelgebouw	7.500	7,0	100 m ² bvo	525	683
hotel	50	18,0	10 kamers	90	90
Restaurant	50 pp	5,83	per pp	292	292
Kleine units	750	7	100 m ² bvo	53	53
Totaal				2.933	3.383

Tabel 3: verkeersgeneratie op basis van kencijfers buitengebied

In de huidige situatie is het tuincentrum ook al aanwezig. Uitgaande van ongeveer 14.000m² geldt dat verkeersgeneratie op basis van deze kencijfers in de huidige situatie op ongeveer 2.100 auto's per dag (weekdag en werkdag) wordt berekend. In een verder verleden, met 8.000m² buitenverkoop (zoals in het bestemmingsplan beschreven), komt de berekening op

ongeveer 2.700 autobewegingen per etmaal. Op basis van dat gegeven kunnen we stellen dat de toekomstige verkeersgeneratie in dezelfde orde van grootte ligt. In §5.1 komen we hierop terug.

5. Ontsluiting

Het terrein wordt voor auto's ontsloten via twee inritten. De hoofdingang is de bestaande inrit tot het parkeerterrein. De tweede inrit is een secundaire toegang. Deze licht iets meer naar het westen en is in de huidige situatie de inrit voor huisnummer 3E en huisnummer 4. Fietsers en voetgangers maken ook gebruik van deze toegangen.

5.1 Fiets en auto (en voetgangers)

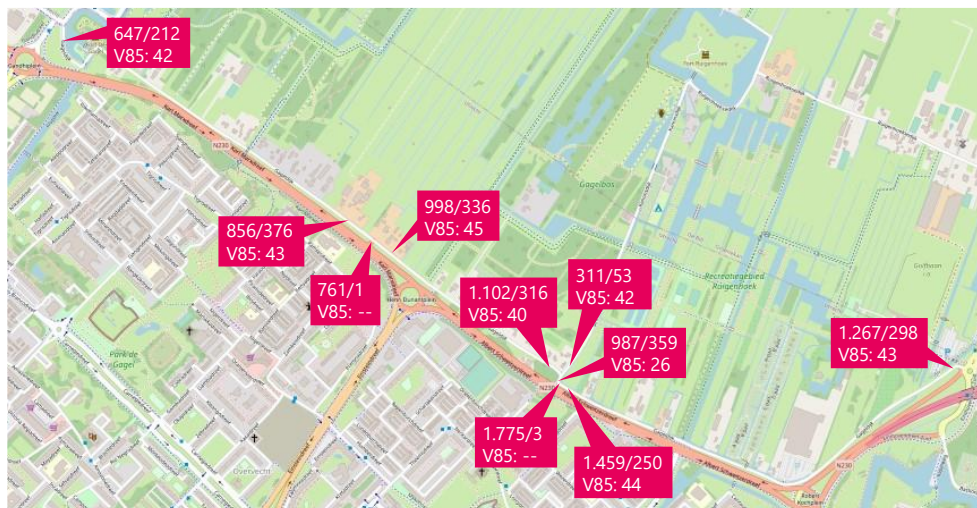
Steck is voor fietsers en auto's bereikbaar over de Gageldijk. Verbindingen naar andere wegen zijn op de volgende plaatsen aanwezig:

- Einthovendreef/Koningin Wilhelminaweg voor fiets en auto
- Robert Kochplein/Darwindreef uitsluitend voor de fiets
- Moldaudreef uitsluitend voor de fiets
- Sint Anthoniedijk uitsluitend voor de auto, rechts in en rechts uit
- Henri Dunantplein/Einsteindreef uitsluitend voor de fiets
- Ter hoogte van Gageldijk 91, uitsluitend voor de auto, rechts in en rechts uit
- Fietsviaduct De Gagel, uitsluitend voor de fiets
- Ghandiplein voor fiets en auto.

Voor fietsers zijn er dus meerdere mogelijkheden om vanuit de woonbuurten Steck te bereiken, het laatste deel van de route loopt via de Gageldijk. Bezoekers te voet worden veel minder verwacht, maar zij maken van dezelfde routes gebruik als de fietsers. Bij de Moldaudreef en het Robert Kochplein is de oversteek voor voetgangers met verkeerslichten geregeld. Op de Gageldijk maken voetgangers gebruik van de rijbaan of eventueel de berm.

Vrachtverkeer van en naar Steck zal vooral via de Einthovendreef arriveren en vertrekken. Personenauto's zullen de Gageldijk bereiken vanaf de Einthovendreef of vanaf de Albert Schweitzerdreef en de aansluiting bij de Sint Anthoniedijk.

Begin 2023 zijn op verschillende locaties op de Gageldijk verkeerstellingen gehouden van de aantallen auto's en fietsers, daarbij is ook de snelheid gemeten. Figuur 2 geeft daarvan een samenvatting.



Figuur 2: intensiteiten auto/fiets en de V85 snelheid (26-1-2023 t/m 15-2-2023)

Wat opvalt is dat de intensiteit in de omgeving van Steck duidelijk lager ligt dan de berekende verkeersgeneratie voor alleen het tuincentrum (2.100 auto's per etmaal). Dat kan kloppen, het tuincentrum trekt in de maanden januari en februari minder verkeer aan dan in de warmere maanden en december. Maar het kan ook betekenen dat de kencijfers voor de verkeersgeneratie in dit specifieke geval de hoeveelheid autoverkeer sterk overschatten.

We hebben een toets van het wegprofiel aan de CROW-aanbevelingen uitgevoerd met behulp van de Wegenscan, een door Goudappel ontwikkelde tool waarin alle relevante CROW-aanbevelingen zijn samengebracht. Voor de bestaande situatie gaan we uit van een weg binnen de bebouwde kom met een toegestane snelheid van 50 km/u, ruim 5 meter brede rijbaan met gemend gebruik door voetgangers, fietsers en autoverkeer met een uitstraling van een weg in het buitengebied. De maximaal toelaatbare intensiteit bij medegebruik van de weg door voetgangers ligt op ongeveer 2.500 auto's per etmaal – uitgaande van een snelheid die daadwerkelijk niet hoger ligt dan 50 km/u. De huidige intensiteiten liggen daar ruim onder.

De gemeente heeft besloten om de Gageldijk autoluw te maken. Een van de maatregelen is het instellen van een fietsstraat al dan niet in combinatie met eenrichtingsverkeer of afsluitingen. Het CROW-Fietsberaad¹ stelt dat een fietsstraat een goede maatregel kan zijn als de intensiteit van het autoverkeer niet hoger is dan 2.000 tot maximaal 4.000 mvt/etmaal en verhouding fiets/auto ten minste 0,5/1 tot 1/1 bedraagt. Ook op basis van deze aanbeveling

¹ Aanbevelingen fietsstraten binnen de kom, Fietsberaadnotitie – januari 2019

past het toekomstige verkeersbeeld inclusief het extra verkeer in relatie tot Steck bij de aanbeveling voor een fietsstraat.

5.2 Openbaar vervoer

Voor bezoekers met het openbaar vervoer zijn er de volgende mogelijkheden:

- Treinstation Utrecht Centraal is ongeveer 4,5 km fietsen, ongeveer 20 minuten – maar halen van een OV-fiets moet bij deze tijd opgeteld worden.
- Treinstation Overvecht is ongeveer 1,5 km lopen, iets minder dan 20 minuten, met de OV-fiets is station Overvecht 10 minuten fietsen – maar het aantal OV-fietsen op Overvecht is beperkt.
- Op de Wolgadreef ligt een bushalte van lijn 6 (Overvecht - Utrecht Overvecht - Utrecht CS – Galgenwaard, bushalte Atlasdreef) die wordt aangedaan door bussen vanaf station Utrecht CS en vanaf Utrecht Overvecht. Deze halte ligt op een kleine 500m lopen, minder dan 10 minuten. De looproute via de Atlasdreef en het Robert Kochplein is niet heel ingewikkeld maar op de halte niet direct herkenbaar als looproute naar het buitengebied.



Figuur 3: bushalte aan de Wolgadreef – links de flats aan de Atlasdreef, de looproute richting Steck (foto Cyclomedia maart 2023)

- Aan de Darwindreef stopt lijn 55 (Utrecht CS – Maartensdijk, bushalte Vulcanusdreef). Ook deze halte ligt op een ongeveer 500m lopen, minder dan 10 minuten. De looproute

route gaat over het fietspad langs de drukke Darwindreef maar heeft dankzij Fort Blauwkapel wel een groene en landelijke uitstraling.



Figuur 4: looproute vanaf de bushalte aan de Darwindreef, rechts Fort Blauwkapel (foto Cyclo-media, februari 2023)

Met het openbaar vervoer is de bereikbaarheid redelijk, vooral omdat de afstand tot beide bushaltes te overzien is. Bezoekers die het laatste stuk van de route te voet afleggen kunnen gebruik maken van voetpaden en geregelde voetgangersoversteken bij de Moldaudreef en het Robert Kochplein, op de Gageldijk zelf gebruiken zij de rijbaan.

6. Stimuleren fiets en openbaar vervoer

Steck zet in op een groene en duurzame uitstraling, de missie is om heel Utrecht groen te laten denken én doen. Het promoten en faciliteren van fiets en ov past daarbij. Steck doet dit nu al en wil dat blijven doen bij de nieuwe ontwikkelingen:

- Er is voorzien in parkeerplekken voor bakfietsen
- Er is voorzien in oplaadpunten voor elektrische fietsen
- Er is nu ook al een goede fietsenstalling
- Steck kan leenbakfietsen beschikbaar stellen voor grote aankopen
- Bij het hotel kunnen leenfietsen beschikbaar zijn voor de bezoekers en goede fietsparkeerplekken voor fietsen.

- Ook bij de Broedplaats is het goed om leenfietsen beschikbaar te hebben voor de werkers en bezoekers.

Verder is het goed om op de website de route voor de fiets en de looproutes vanaf de bushaltes op een kaartje aan te geven.

7. Conclusie

Het nieuwe programma gaat leiden tot meer (auto)verkeer op de Gageldijk tussen de Eindhovenreed en de Sint Anthoniedijk. Op basis van de verkeerstellingen zien we minder verkeer dan alleen al op basis van de huidige invulling verwacht mag worden – dus nog los van het overige verkeer op de Gageldijk. We constateren dat Steck minder autoverkeer genereert dan op basis van de kencijfers verwacht mag worden. Vraag is of dit ook gaat gelden voor de toekomstige invulling. Hierdoor is geen duidelijke uitspraak te doen over het toekomstige verkeersbeeld op de Gageldijk. Een toets op de intensiteiten laat zien dat de huidige inrichting van de Gageldijk voldoende capaciteit heeft om extra verkeer te verwerken. Ook als de Gageldijk wordt heringericht als fietsstraat blijft er voldoende capaciteit om het huidige en toekomstige verkeer van Steck te verwerken.

Voor de toe te passen parkeernormen en voor de inschatting van de verkeersgeneratie is het heel bepalend of Steck in de dagelijkse praktijk door klanten (uit Utrecht en van verder weg) wordt gezien als een voorziening binnen Utrecht of als een voorziening in het buitengebied met een goede autobereikbaarheid. De ervaring met de bezetting van het bestaande parkeerareaal lijkt te wijzen op het eerste – een relatief laag autogebruik, die past bij een voorziening in Utrecht.

De bereikbaarheid met de fiets en openbaar vervoer is goed – maar de ligging ten noorden van de Albert Schweitzerdreef N230 kan als een barrière worden gevoeld. Voor bezoekers uit de regio neemt Steck nu al maatregelen om de fiets te gebruiken, bijvoorbeeld door te werken met leenfietsen en de aanwezigheid van oplaadpunten voor elektrische fietsen. Er zal waarschijnlijk een inspanning nodig zijn om deze reismogelijkheden als aantrekkelijke optie onder de aandacht van bezoekers van verder weg te brengen. Dat betekent dat het hotel en wellicht ook de Broedplaats in de communicatie naar buiten deze reisopties extra goed onder de aandacht moet brengen.