Module Mobiliteit

Merwedekanaalzone
Deelgebied 6



ARCADIS

Inhoudsopgave

Uitgangspunten

1. Inleiding Module Mobiliteit
Pagina 3

2. Utrechts ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid
Pagina 5

3. Merwedekanaalzone deelgebied 6
Pagina 9

Mobiliteit in deelgebied 6

4. Ambities deelgebied 6
Pagina 15

5. Eisen, wensen en randvoorwaarden
Pagina 18

6. Governance
Pagina 34

Onderbouwing

A. Analyses
Pagina 38

B. Mobiliteitsbehoeften toekomstige bewoners
Pagina 45

C. Business case
Pagina 51

1. Inleiding Module Mobiliteit



1. Inleiding Module Mobiliteit

Utrecht groeit naar circa 455.000 inwoners in 2040. Een groot deel van deze groei vindt plaats in Utrecht-Zuidwest: circa 32.400 woningen en 19.250 arbeidsplaatsen tot 2030 (Integrale Mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest, 2020). Dit betekent een verdubbeling van het aantal inwoners en een toename van driekwart van het aantal arbeidsplaatsen. Dit leidt ongeveer tot een verdubbeling van het aantal verplaatsingen. Als gevolg van het effect van de nieuwe ruimtelijke verdichtingslocaties, bijbehorende mobiliteitsmaatregelen en reeds besloten mobiliteitsprojecten neemt het aantal fietsverplaatsingen toe met circa 190%. Het aantal OV-verplaatsingen neemt toe met ca. 143% en het aantal autoverplaatsingen neemt toe met ca. 30%. De verkeersstromen in Utrecht nemen toe, terwijl de fysieke ruimte niet meegroeit. Het mobiliteitssysteem moet dus efficiënter worden ingericht met prioriteit voor schone en ruimte efficiënte vervoermiddelen.

De Merwedekanaalzone transformeert naar een hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame stedelijke wijk met een combinatie van wonen, werken en voorzieningen. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen die duurzame groei in Utrecht mogelijk maakt. Deze Module Mobiliteit richt zich op deelgebied 6, het meest zuidelijke deelgebied van de Merwedekanaalzone.

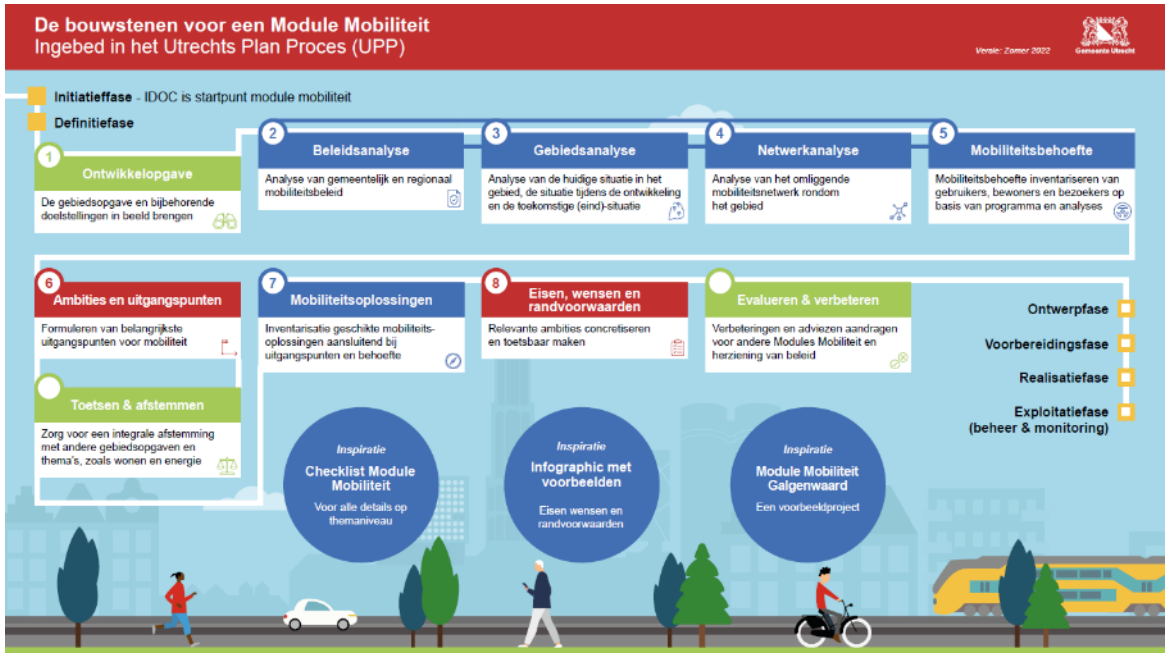
Wat is de Module Mobiliteit voor deelgebied 6?

Mobiliteit is een belangrijke pijler om kwaliteit van leven centraal te laten staan in deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone. Mobiliteit vroegtijdig meenemen bij gebiedsontwikkelingen is belangrijk, maar was in het verleden geen vanzelfsprekendheid. De Module Mobiliteit is een manier om mobiliteit op een goede manier, integraal en vroegtijdig mee te nemen in het planvormingsproces. Deze Module Mobiliteit vormt de input voor de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor deelgebied 6.

De Module Mobiliteit bestaat uit acht verschillende bouwstenen die achtereenvolgens na elkaar zijn uitgewerkt (zie figuur). Na het in beeld brengen van de ontwikkelopgave vormen de analyses van het huidige beleid, het gebied, het omliggende mobiliteitsnetwerk en de toekomstige doelgroep de input voor de ambities en uitgangspunten voor deelgebied 6.

Op basis hiervan is met behulp van de Checklist Module Mobiliteit een longlist van mogelijke mobiliteitsoplossingen voor het gebied samengesteld. De Checklist bouwt voort op de vijf sporen uit de Utrechtse mobiliteitsaanpak zoals beschreven in het Mobiliteitsplan 2040. Op basis van adviezen van experts van de gemeente Utrecht en Arcadis is deze lijst ingekort naar een selectie van kansrijke mobiliteitsoplossingen voor deelgebied 6. Vervolgens is de vertaalslag gemaakt van voorgestelde oplossingen naar eisen, wensen, randvoorwaarden en onderzoeksvragen.

Deze rapportage volgt de opbouw van de Module Mobiliteit. Voor de Nota van Uitgangspunten zijn de uitgangspunten voor mobiliteit beschreven in hoofdstuk 4 (de ambities; bouwsteen 6) en hoofdstuk 5 (de eisen, wensen en randvoorwaarden; bouwsteen 8).



2. Utrechts ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid



2. Utrechts ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid

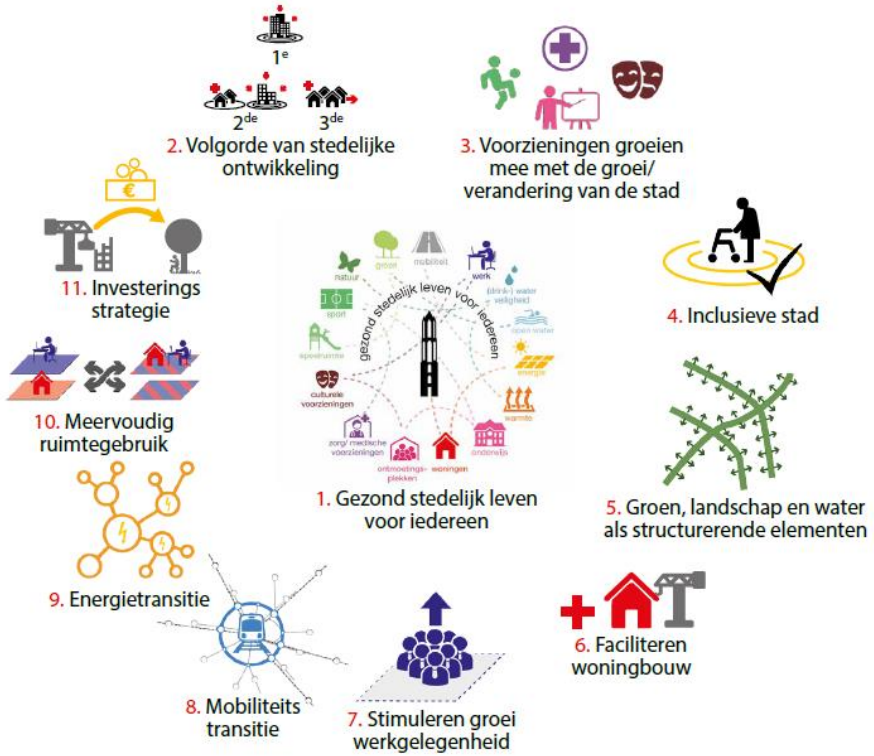


Ruimtelijke Strategie Utrecht
De Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) vormt het integraal kader voor alle ruimtelijke ontwikkelingen van Utrecht in de komende 20 jaar waaronder de (her)ontwikkeling van deelgebied 6 in de Merwedekanaalzone. Utrecht kiest voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik binnen 10 minuten vanaf de woon- en werkomgeving bereikbaar zijn. Hierbij zet de gemeente in op het concentreren van de groei van de stad op een aantal plekken, waar veel stedelijke functies samenkomen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen.

Onderstaande zes stadsprofielen zijn van toepassing op Utrecht in 2040:

- **Groene stad**: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. De niveaus zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en zijn als netwerk nodig om tot een goed functionerende groene stad te komen.
- **Verbonden stad**: accentverschuiving van ruimte om voornamelijk te verplaatsen naar een ruimte om ook te verblijven. Investeren in een veilig, gezond, toegankelijk en ruimte-efficiënt netwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer is noodzakelijk. Het OV-concept Wiel met Spaken zorgt ervoor dat verschillende gebieden in de stad direct met elkaar zijn verbonden zonder overstap op Utrecht Centraal.
- **Compacte stad:** groei allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad opvangen. Om verdere groei te accommoderen maakt Utrecht een verstedelijkingssprong van één centrum naar een stad met meerdere kernen. Om vervoersbewegingen te beperken zet Utrecht in op gemengde gebieden waar wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid liggen.
- **Inclusieve en betaalbare stad**: diversiteit aan (betaalbare) woonmilieus, werkmilieus voor alle doelgroepen met voldoende voorzieningen die voor iedereen bereikbaar zijn.
- **Toekomstbestendige stad**: robuuste ruimtelijke structuur die ongeacht de ontwikkelingen overeind blijft en altijd bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen.
- **Vertraagde stad**: groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Lopen en fietsen zijn niet alleen manieren om te verplaatsen, maar ook om te verblijven en dwalen door de stad.

In de RSU zijn elf uitgangspunten geformuleerd die invulling geven aan de ambitie ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ bij de verdere verstedelijking van de stad (zie figuur rechts). Deze uitgangspunten vormen de kaders voor gebiedsontwikkeling de Merwedekanaalzone.



Utrechtse mobiliteitsaanpak

De Utrechtse mobiliteitsaanpak is binnen het Mobiliteitsplan 2040 uitgewerkt in vijf samenhangende stappen, die de basis vormen voor het mobiliteitsconcept in de Merwedekanaalzone.

1. Slim bestemmen
Utrecht zet in op het verdichten van de bestaande stad om de nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen te vergroten. De gemeente hanteert hierbij de volgende prioritering: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten rondom knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk (waaronder deelgebied 6) en (3) buiten de stad. Dit betekent het intensiveren van het aantal werknemers per hectare bedrijvigheid om OV en deelmobiliteit tegen een hogere kwaliteit aan te kunnen bieden en de sociale veiligheid te borgen.

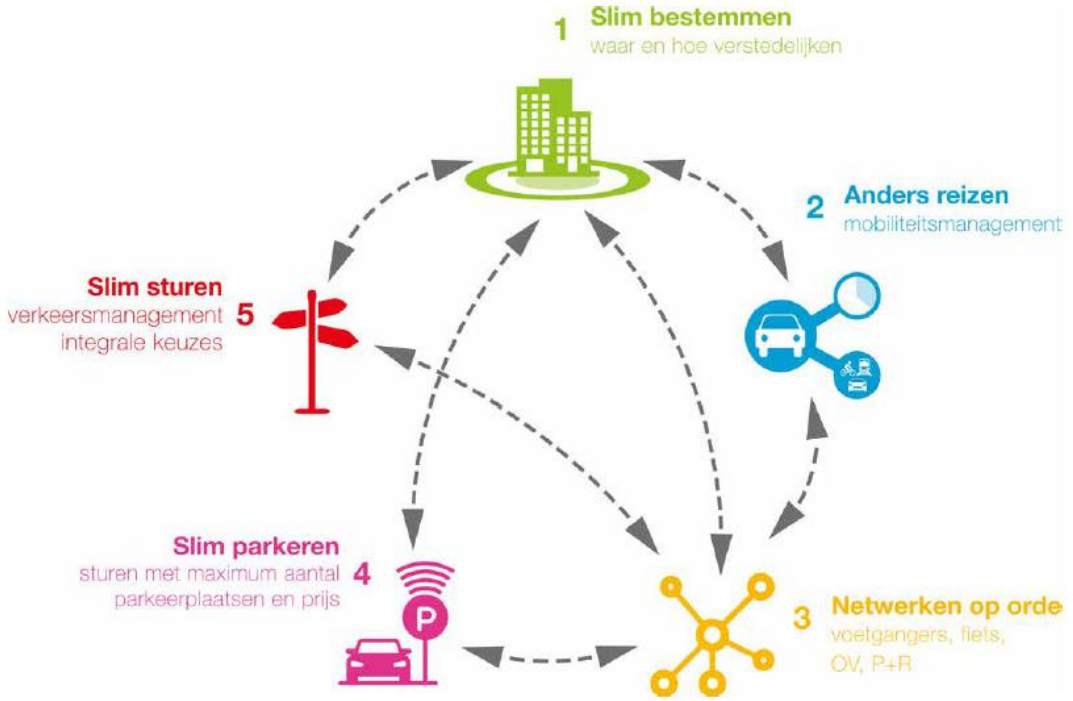
2. Anders reizen
Utrecht zet in op het stimuleren van minder reizen (bijvoorbeeld door thuiswerken en thuis studeren), reizen op ander tijdstippen (buiten de spits) en anders reizen door het gebruik van gezonde en gedeelde vervoerswijzen. De nadruk ligt op het STOMP-principe, waarbij lopen en fietsen prioriteit krijgen, gevolgd door OV en deelmobiliteit. De privéauto komt op de laatste plaats.

3. Netwerk op orde
Het Utrechtse multimodale mobiliteitsnetwerk is vormgegeven als een wiel met spaken. Dit houdt in dat doorgaand verkeer buitenom via het wiel rijdt en bestemmingsverkeer via de radialen de stad in. OV-knooppunten aan de rand zijn de overstaplocaties vanuit de regio naar bestemmingen in stedelijk gebied. Voor voetgangers en fietsers geldt een fijnmazig netwerk, met een maaswijdte van 50-100 meter voor voetgangers bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Voor fiets wordt ingezet op spreiding van drukke stromen, verbeteren van routes, prioriteit bij kruispunten en aandacht voor gedrag. Ten slotte, voor OV betekent dit het versnellen van de SUNIJ-lijn via de Europalaan naar Utrecht Centraal. Verdere groei van autoverkeer wordt zoveel mogelijk geremd en voorkomen.

4. Slim parkeren
Slim parkeerbeleid wordt ingezet om efficiënt om te gaan met de bestaande parkeercapaciteit. De auto verdwijnt van de straat door parkeerplekken te realiseren in parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Betaald parkeren voorkomt dat parkeeroverlast ontstaat of de bereikbaarheid van Utrecht in het geding komt.

5. Slim sturen
Om duurzame modaliteiten prioriteit te geven zet Utrecht in op het slim sturen van verkeersstromen. Door kruispunten anders vorm te geven en verkeerslichten anders af te stellen geeft Utrecht prioriteit aan lopen, fietsen en OV. Daarnaast wordt dynamisch verkeersmanagement ingezet om de routekeuze te beïnvloeden. Als beide opties niet het gewenste resultaat geven dan worden bepaalde vervoerswijzen niet meer toegestaan op het kruispunt. Netwerkeffecten worden bekeken om te onderzoeken of de keuzes leiden tot nieuwe afwegingen voor andere locaties.





Mobiliteitsbeleid Merwedekanaalzone

In de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone zijn de kaders vastgelegd voor de transformatie van de hele Merwedekanaalzone naar een gemengd, aantrekkelijk, duurzaam en gezond leefmilieu met 10.000 woningen. Het gebied kan daarmee beter voorzien in de behoefte aan betaalbare woningen in Utrecht én meer bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de stad. Om in hoge dichtheden te kunnen bouwen is het voorwaardelijk dat de openbare ruimte hoogwaardig wordt ingericht. Een groene inrichting primair gericht op verblijf, ontmoeten, wandelen, fietsen, sporten en spelen.

De ambities voor de Merwedekanaalzone ten aanzien van mobiliteit zijn verder vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Merwedekanaalzone. Kwaliteit van leven staat centraal in de Merwedekanaalzone en wordt in het mobiliteitsconcept uitgewerkt door actieve mobiliteit een prominente plek te geven in het gebied. Conform het STOMP-principe zijn lopen en fietsen de belangrijkste vervoerswijzen, gevolgd door openbaar vervoer en deelmobiliteit en ten slotte de privéauto. Dit betekent voorzieningen op loop- en fietsafstand, een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk, hoogwaardig openbaar vervoer en inzet van deelmobiliteit. Vanwege de mobiliteitstransitie wordt het gebied autoluw ingericht met lage parkeernormen. Voor logistiek wordt ingezet op oplossingen voor bevoorrading en pakketbezorging die weinig verkeersbewegingen in het gebied opleveren.



Bron: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone Deel 2



Voorzieningen op loop- of fietsafstand

Dagelijkse voorzieningen zoals kinderopvang, basisschool, supermarkt en openbaar vervoer bevinden zich op loop- of fietsafstand van de woning zodat de auto niet gebruikt hoeft te worden. In de Merwedekanaalzone wordt ingezet op een fijnmazig loop- en fietsnetwerk met een maaswijdte van maximaal 100 meter voor voetgangers en circa 400 meter voor fietsers. Dit vraagt om nieuwe en ruimere verbindingen over het Merwedekanaal voor het verbeteren van de oost-west verbindingen. Op deze manier zijn voorzieningen buiten de Merwedekanaalzone goed bereikbaar vanuit het gebied, is de omgeving goed verbonden met de nieuwe stadswijk en verbetert de algehele stedelijke fietsstructuur.

Openbaar vervoer en deelmobiliteit

Het openbaar vervoer in de Merwedekanaalzone is hoogwaardig en frequent. Verschillende opties voor een hoogwaardig openbaar vervoerconcept worden hiervoor onderzocht zoals het tracé van de Merwedelijn. Deelmobiliteit wordt als onderdeel van het woonconcept laagdrempelig aangeboden en het aanbod ontwikkelt mee met het gebruik. Deelvervoermiddelen zijn in het gebied beschikbaar op loopafstand. Met een digitaal deelplatform kunnen gebruikers gemakkelijk en naadloos mobiliteit plannen.

Parkeren

De Merwedekanaalzone is een autoluw gebied waarvan de openbare ruimten in principe autovrij zijn. Parkeervoorzieningen, deelauto's en logistieke voorzieningen worden zoveel mogelijk ondergebracht in mobiliteitshubs aan de randen van het gebied. In de Merwedekanaalzone wordt toegewerkt naar een lage parkeernorm conform de A2-zone in de binnenstad. Tevens wordt parkeren op afstand ingezet zoals bij P+R Westraven aan de rand van de stad. Kantoren en bedrijven gaan mee in deze ontwikkeling.

De parkeergebouwen worden adaptief ingericht. Als blijkt dat het autoluw concept succesvol is dan worden de gebouwen getransformeerd naar andere functies. Als meer capaciteit nodig is, dan kan capaciteit (tijdelijk) worden bijgebouwd. Voor fietsparkeren gelden hogere parkeernormen ter ondersteuning van het mobiliteitsconcept.

3. Merwedekanaalzone deelgebied 6



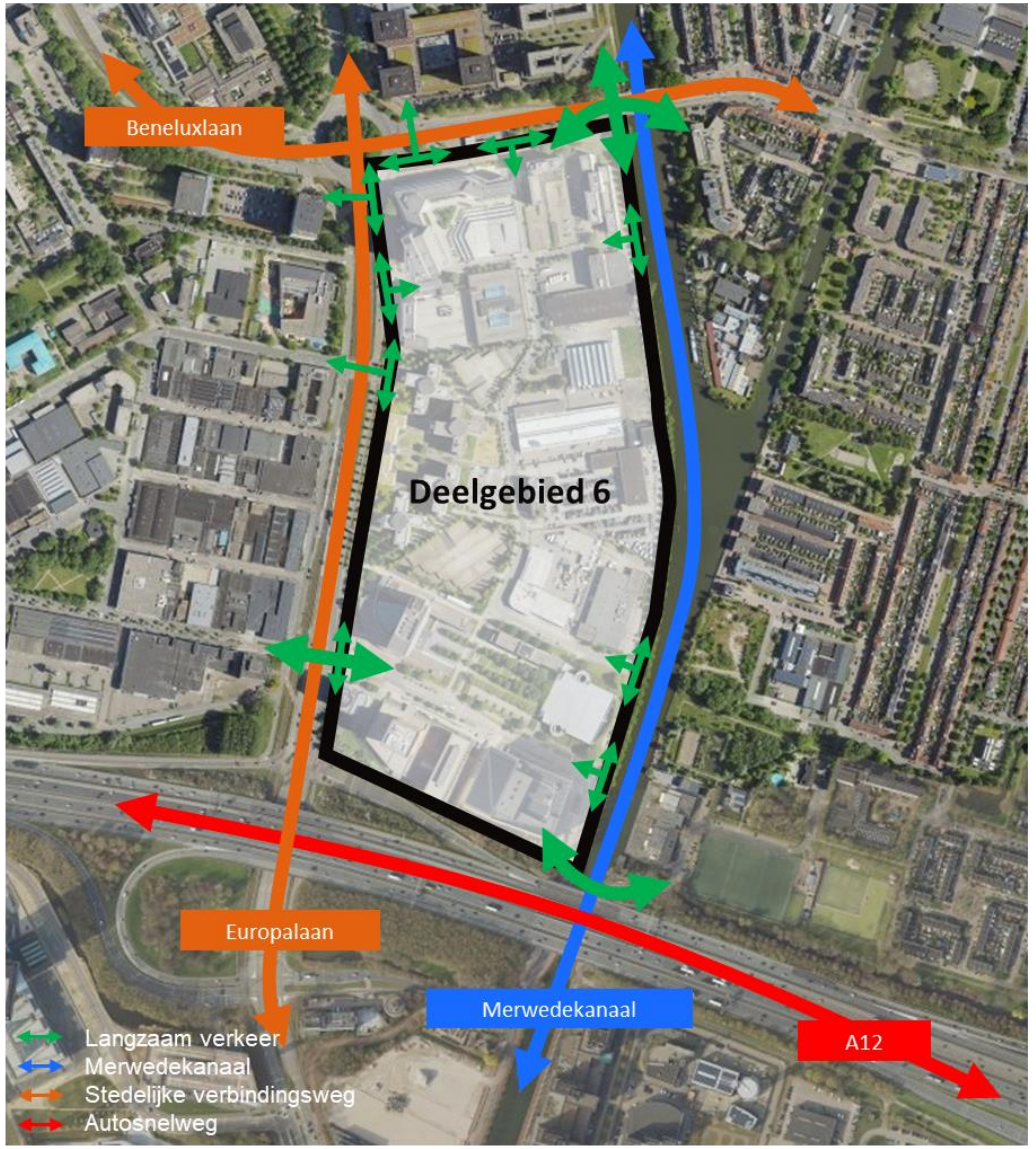
3. Merwedekanaalzone deelgebied 6

Ligging en bereikbaarheid van het gebied
De Merwedekanaalzone ligt in de wijk Utrecht-Zuidwest aan de oostzijde van Kanaleneiland. Deelgebied 6 maakt deel uit van de Merwedekanaalzone en behoort samen met de Woonboulevard (aan de overzijde van de Europalaan), Westraven en Galecop (ten zuiden van de A12) tot de A12-zone. Deelgebied 6 ligt ingeklemd tussen de A12 aan de zuidzijde, de Europalaan aan de westzijde, de Beneluxlaan aan de noordzijde en het Merwedekanaal aan de oostzijde (zie figuur rechts).

Fietsers en voetgangers kunnen de Europalaan op drie locaties oversteken (van noord naar zuid): op het Europaplein, ter hoogte van de Australiëlaan en Hollantlaan. Een voetgangersbrug verbindt het gebied met de tramhalte, bushalte in zuidelijke richting en de parallelweg aan de westzijde (zie figuur onder). Met de voetgangersbrug over de rijbanen voor de auto, busbaan en fietspad komt de barrièrewerking van de Europaweg duidelijk naar voren.

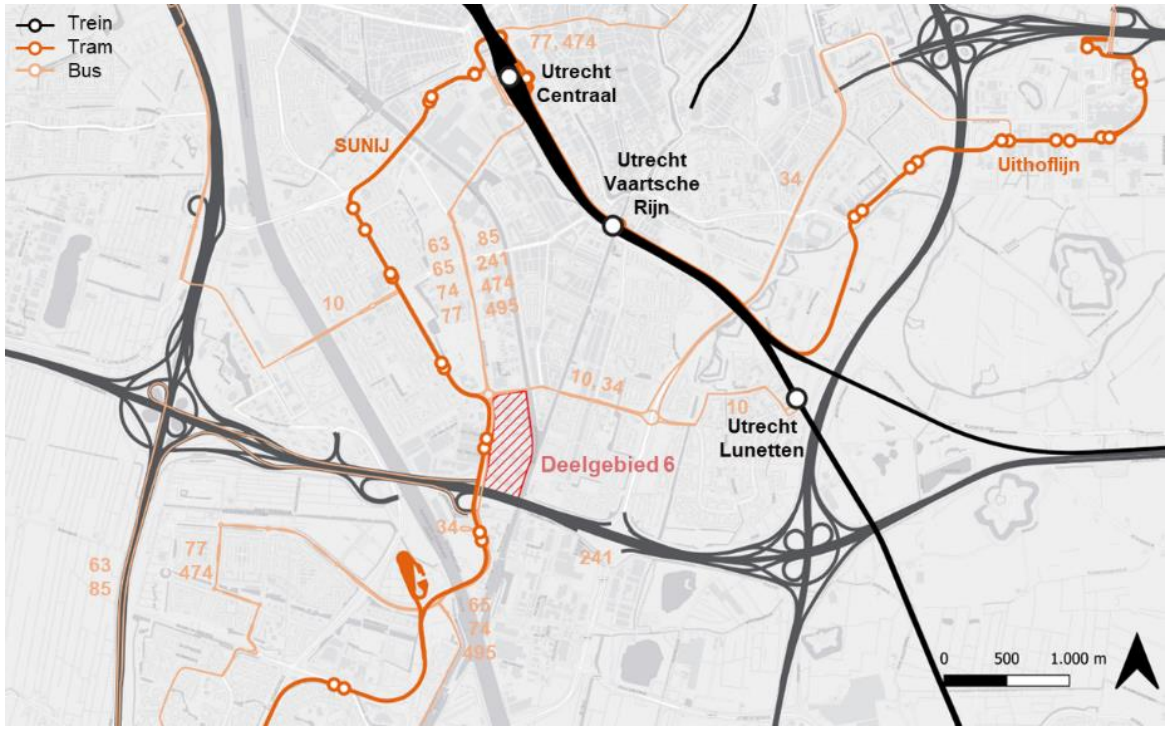
Fietsers maken gebruik van een vrij liggend fietspad aan de oostzijde. Op de Beneluxlaan is aan beide zijden van de weg een vrij liggend fietspad voor beide richtingen aangebracht. Langzaam verkeer kan de Beneluxlaan oversteken bij de rotonde op het Europaplein en ongelijkvloers ter hoogte van de Socratesbrug. Het Merwedekanaal is op twee locaties over te steken voor langzaam verkeer: aan de noordzijde van het gebied ter hoogte van de Socratesbrug en aan de zuidzijde van het gebied bij de A12.





De Europalaan vormt de stedelijke verbindingsweg tussen Kanaleneiland en de A12. Deelgebied 6 is via de Europalaan-Zuid direct verbonden met de A12. Het gebied kent hierdoor een goede autobereikbaarheid. In de huidige inrichting van het gebied is de auto dominant aanwezig. Het gebied kenmerkt zich met veel parkeren op straat en in parkeergarages, weinig groen en veel steen (zie foto's rechts).

Het gebied is goed verbonden met het openbaar vervoer. De Sneltram Utrecht – Nieuwegein / IJsselstein (SUNIJ) loopt langs het plangebied en verbindt het gebied via de Europalaan en de Beneluxlaan met Utrecht Centraal (8 min). Tramhalte Kanaleneiland-Zuid ligt aan de westzijde van de Europalaan en is met een voetgangersbrug verbonden met het plangebied. Daarnaast verbinden buslijnen het gebied met Utrecht Centraal, -Centrum, -Lunetten, De Uithof en de regio.





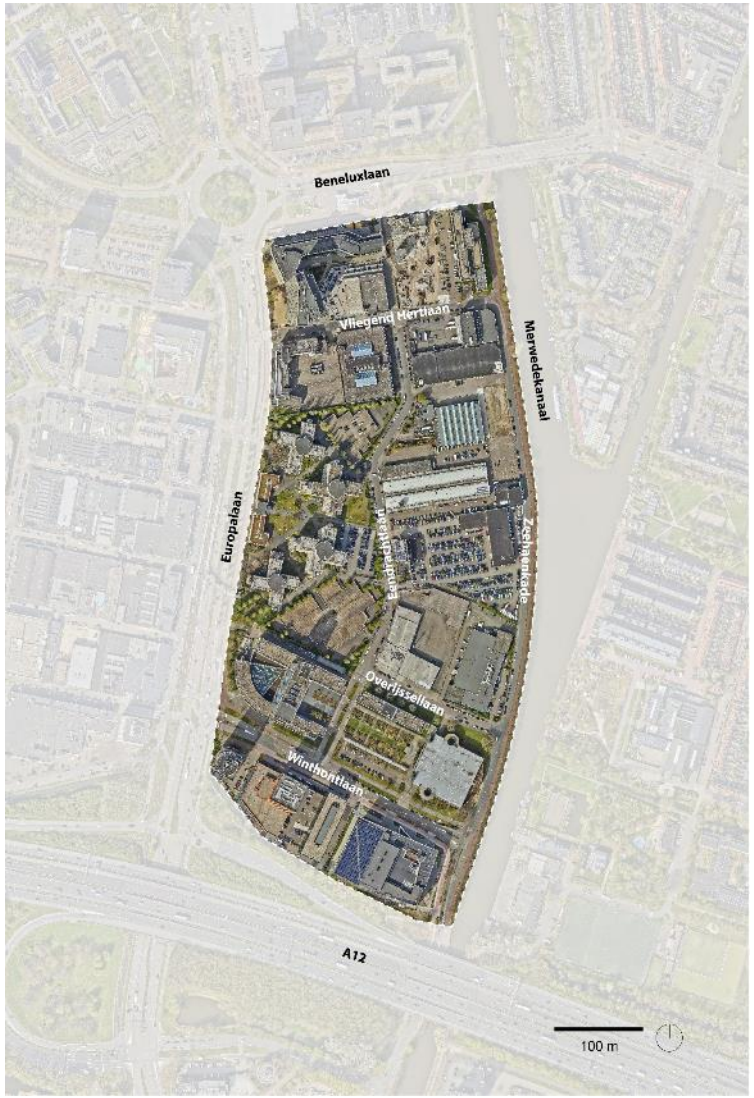


Ontwikkelopgave deelgebied 6

Vanuit versnellingsafspraken met het Rijk voor Groot Merwede is de opgave voor deelgebied 6 om circa 1.500-2.000 woningen te realiseren (zie Nota van Uitgangspunten, NvU). In deelgebied 6 verschuift de dominantie van kantoren, bedrijven en parkeervoorzieningen naar een gemengd gebied met nadruk op de combinatie van wonen, werken en voorzieningen.

Het plangebied bestaat grofweg uit drie delen. Een noordelijke strook bebouwing ten noorden van de Vliegend Hertlaan met bestaande kantoren en woningen en woningen die in aanbouw zijn. Een zuidelijke strook bebouwing ten zuiden van de Winthontlaan met bestaande kantoren, het Van der Valk Hotel en het Holland Casino. Het middengebied betreft het gebied tussen de Vliegend Hertlaan en de Winthontlaan. Fase 1 van de herontwikkeling van deelgebied 6 is hoofdzakelijk gericht op het oostelijke deel van dit middengebied. Hier is een woonprogramma voorzien van circa 1.500 woningen. De westzijde kent een goed verhuurd kantoorprogramma waarvoor transformatie voorlopig niet nodig en haalbaar is. In de NvU van deelgebied 6 wordt nader invulling gegeven aan de ontwikkelingsmogelijkheden. Fase 2 richt zich met name om de westzijde van het middengebied. Het is echter nog onduidelijk hoe dit gebied zich ontwikkelt. De NvU doet hierom geen concrete uitspraken over fase 2.

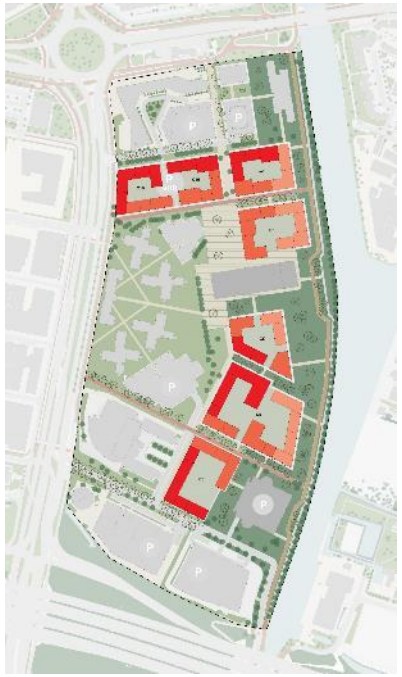
De eigendomssituatie in het plangebied is divers. Zo is de zuidelijke strook geheel in particulier eigendom maar is er bij de noordelijke strook en het middengebied sprake van particulier bezit en erfpacht. Het eigendom is verdeeld over diverse eigenaren. De gemeente Utrecht heeft in 2022 een Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) geplaatst op het oostelijke deel van deelgebied 6.



Programmaverdeling



Woonprogramma



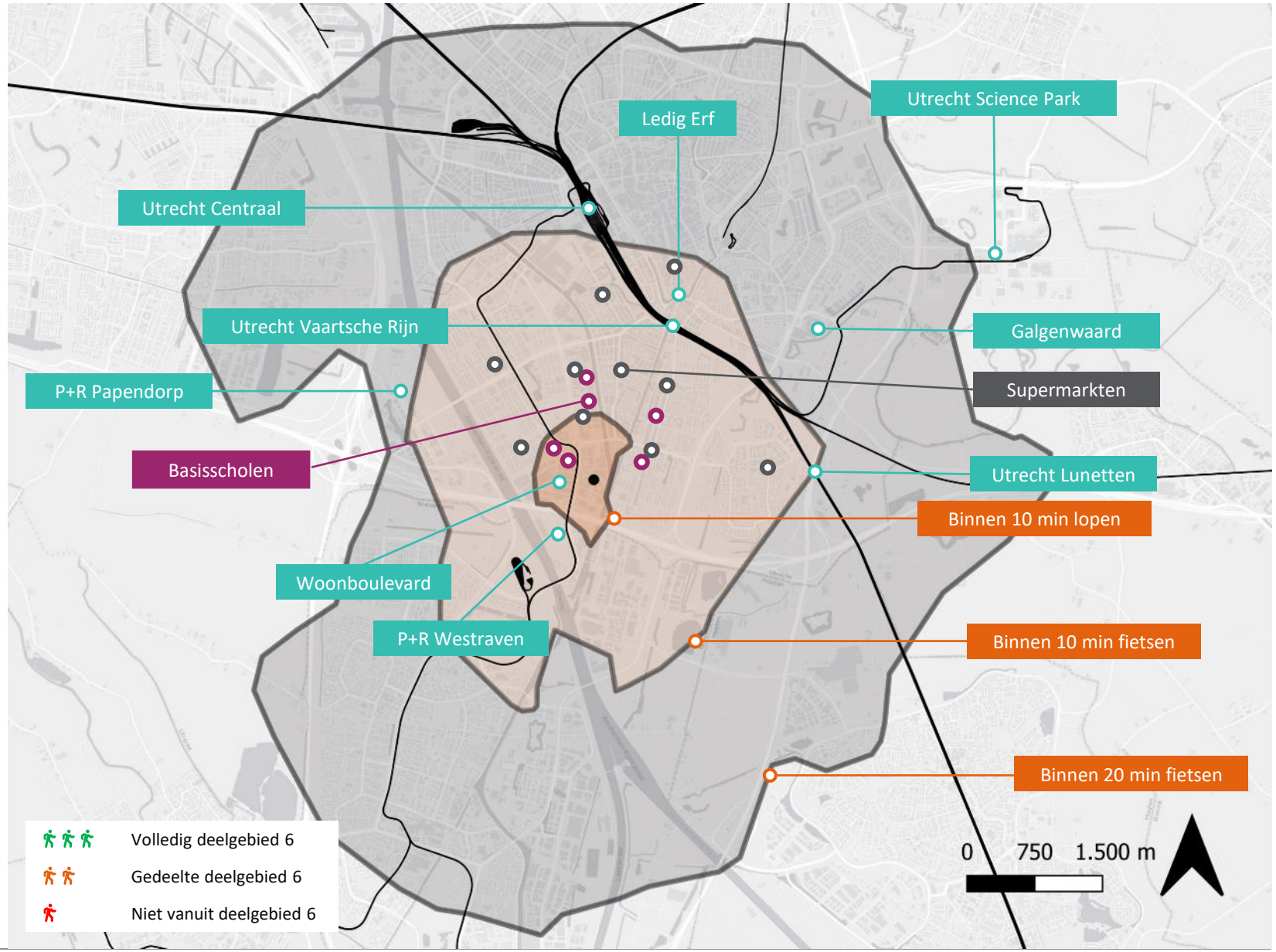
- Maatschappelijke voorzieningen
- Kantoren
- Bedrijven
- Commerciële voorzieningen
- Hotel
- Casino
- Parkeervoorzieningen

Bereikbaarheid voorzieningen vanuit deelgebied 6

De Ruimtelijke Strategie Utrecht stelt dat dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten bereikbaar zijn van de woon- en werkomgeving. Nabijheid van dagelijkse voorzieningen draagt bij aan het verminderen van de verwachte verkeersgeneratie. Een grote nabijheid van voorzieningen betekent dat meer voorzieningen binnen loop- of fietsafstand te bereiken zijn.

Op de kaart hiernaast is weergegeven welke voorzieningen vanuit deelgebied 6 binnen 10 minuten lopen en fietsen bereikbaar zijn. In algemene zin wordt de barrièrewerking van het Merwedekanaal zichtbaar doordat voorzieningen aan de oostzijde minder goed bereikbaar zijn. Vanwege de gewenste realisatie van een kinderopvang, basisschool en gezondheidscentrum in het plangebied zijn deze voorzieningen voor alle bewoners van het deelgebied binnen 10 minuten bereikbaar. Een middelbare school, supermarkt en sportvoorzieningen zijn voor een deel van de bewoners niet binnen 10 minuten lopen te bereiken. Deze voorzieningen zijn daarentegen binnen 10 minuten fietsen wel voor iedereen bereikbaar. De stations Utrecht Vaartsche Rijn en Utrecht Lunetten zijn eveneens binnen 10 minuten fietsen te bereiken en de fietstijd naar Utrecht Centraal bedraagt iets meer dan 10 minuten. De fiets kan hierdoor goed ingezet worden voor ketenreizen. Het ziekenhuis bevindt zich voor alle bewoners op grotere afstand.

Voorziening	10 min lopen	10 min fietsen
Kinderopvang	🚶🚶🚶	🚶🚶🚶
Basisschool	🚶🚶🚶	🚶🚶🚶
Middelbare school	🚶🚶	🚶🚶🚶
Supermarkt	🚶🚶	🚶🚶🚶
Gezondheidscentrum	🚶🚶🚶	🚶🚶🚶
Ziekenhuis	🚶	🚶🚶
Sportpark	🚶🚶	🚶🚶🚶



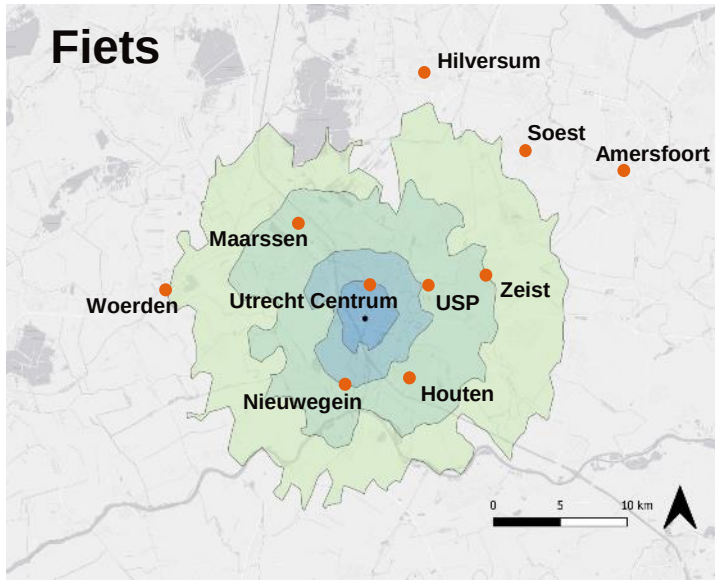
Bereikbaarheid van deelgebied 6 in de regio

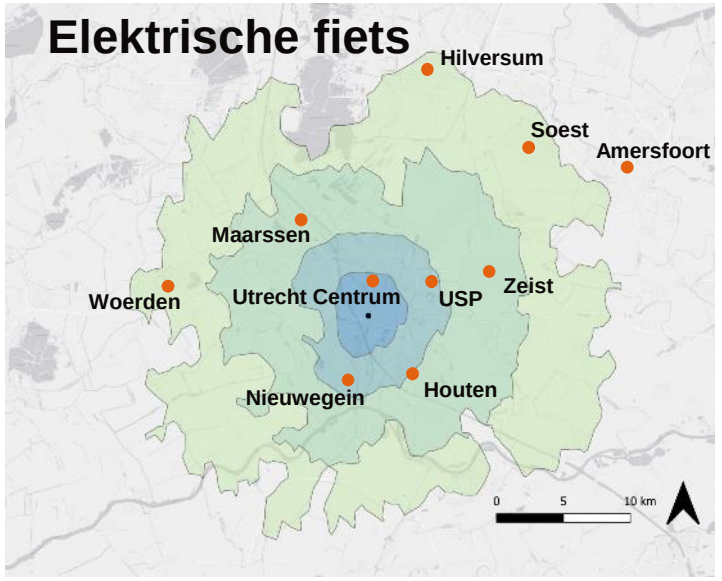
Voor deelgebied 6 is het gebied in kaart gebracht dat binnen 10, 20, 40 en 60 minuten met verschillende vervoermiddelen bereikbaar is. De bereikbaarheid van het gebied en de kwaliteit van het netwerk zijn hiermee getoetst.

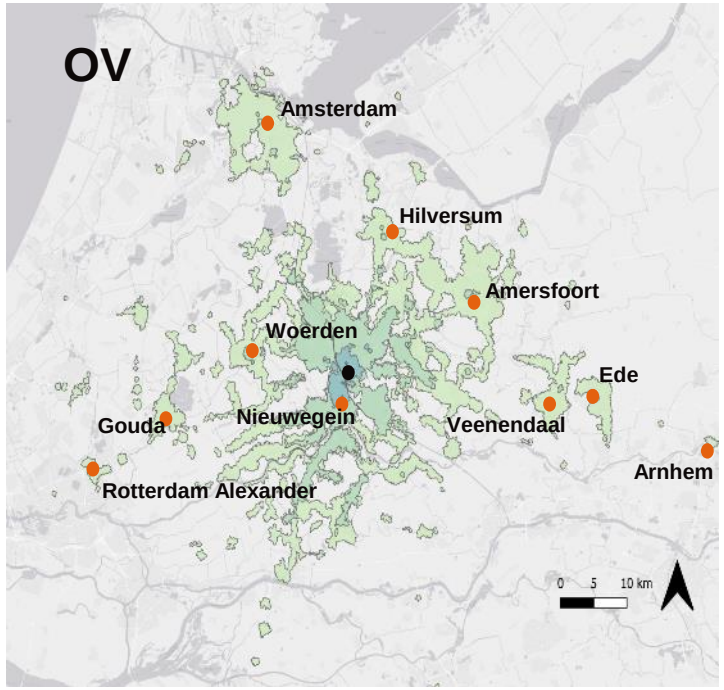
Met de (elektrische) fiets zijn alle werkbestemmingen in de directe omgeving van Utrecht binnen 40 minuten te bereiken. Werklocaties die buiten de binnenste schil van Utrecht vallen, zijn met een normale fiets echter niet binnen een uur te bereiken. Met een elektrische fiets daarentegen vallen sommige van deze bestemmingen (zoals Woerden, Hilversum en Soest) net wel binnen een uur reistijd. Voor deze locaties is de elektrische fiets concurrerend met het OV. Dit is met name het geval wanneer de werklocatie zich niet in de nabijheid van een OV-halte bevindt.

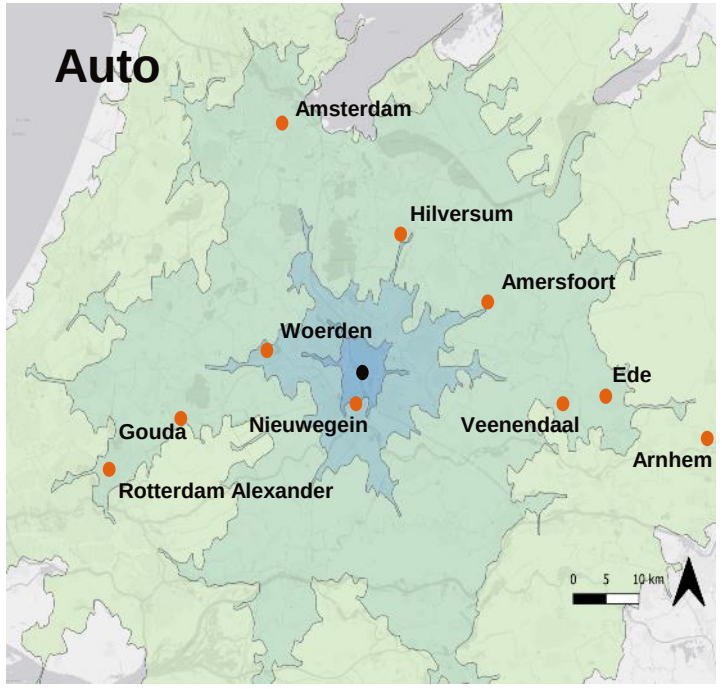
Vanwege meerdere bus- en tramlijnen die langs het gebied lopen, is de stad Utrecht per OV goed ontsloten. Naast de stad en de directe omgeving biedt het OV ook mogelijkheden voor bestemmingen verder weg. Door de sterke connectie met Utrecht Centraal is een groot deel van Amsterdam binnen 60 minuten met het OV bereikbaar.

Hoewel OV voor veel werklocaties een goede vervoeroptie vormt, biedt de auto (in filevrije situatie) in veel gevallen een sneller alternatief. De ligging van deelgebied 6 aan de Europalaan met een directe aansluiting op de A12, maakt dat automobilisten snel de snelweg op kunnen rijden. Om de Utrechtse ambitie om de auto een minder prominente rol te laten spelen waar te maken, is het belangrijk om maatregelen te treffen die de aantrekkelijkheid van fiets en OV vergroten en autogebruik ontmoedigen.









Deelgebied 6
Werklocaties
10 minuten
20 minuten
40 minuten
60 minuten

4. Ambities deelgebied 6



4. Ambities deelgebied 6

Op basis van het Utrechtse mobiliteitsbeleid voor de stad Utrecht en Merwedekanaalzone en de kenmerken van deelgebied 6 zijn ambities benoemd voor het plangebied. Deze ambities zijn benoemd voor de mobiliteitssporen in het Utrechtse mobiliteitsbeleid (zie rechts) en de verschillende mobiliteitsthema's (zie volgende pagina). Deze ambities vormen het uitgangspunt voor het mobiliteitsconcept in deelgebied 6. De eisen, wensen en randvoorwaarden vormen de uitwerking van deze uitgangspunten voor mobiliteit in het gebied (zie hoofdstuk 5).



Ambitie mobiliteitssporen
1. Slim bestemmen Alle dagelijkse voorzieningen zijn vanaf deelgebied 6 binnen 10 minuten lopen en fietsen bereikbaar. Binnen het plangebied is ruimte voor een mix van functies (wonen, werken en voorzieningen) om (auto)verplaatsingen naar bestemmingen buiten het gebied zoveel mogelijk te beperken. De bestemmingen in deelgebied 5 zijn vanuit deelgebied 6 bereikbaar via directe loop- en fietsverbindingen.
2. Anders reizen Bewoners en bezoekers van deelgebied 6 worden gestimuleerd om waar mogelijk niet of met duurzame, actieve en ruimtebesparende vervoermiddelen te reizen. Lopen en fietsen krijgen prioriteit, gevolgd door OV en deelmobiliteit. Om drukte te spreiden wordt ingezet op reizen op ander tijdstippen en andere routes, bij voorkeur met een duurzaam vervoermiddel.
3. Netwerk op orde De infrastructuur voor lopen en fietsen is binnen deelgebied 6 dominant aanwezig en er zijn hoogwaardige loop-, fiets- en OV-verbindingen naar bestemmingen buiten het gebied. Dit betekent rechtstreekse hoogfrequente OV-verbindingen naar de rest van de stad en werkbestemmingen in de regio. Autoverkeer krijgt beperkte ruimte in het gebied en wordt aan de randen van het gebied afgevangen.
4. Slim parkeren Deelgebied 6 is autoluw en parkeren in de openbare ruimte kan alleen met de fiets. De bestaande parkeercapaciteit in gebouwde voorzieningen aan de randen van het gebied wordt zoveel mogelijk benut. Voor de fiets is er een ruim aanbod aan fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers, nabij de entree van woningen en voorzieningen.
5. Slim sturen De barrièrewerking van de Europalaan, Beneluxlaan, Merwedekanaal en A12 wordt geminimaliseerd door het verbeteren van de bestaande loop- en fietsverbindingen. De positionering van autoparkeergarages aan de randen van het gebied zorgt voor een scheiding van verkeersstromen in het gebied.

Ambitie mobiliteitsthema	
	**Nabijheid** Alle dagelijkse voorzieningen zijn lopend of fietsend binnen 10 minuten te bereiken via aantrekkelijke, directe loop- en fietsverbindingen. De meest essentiële dagelijkse voorzieningen bevinden zich binnen 10 minuten loopafstand.
	**Lopen** De voetganger heeft prioriteit. In de openbare ruimte staat verblijven en verplaatsen te voet en met de fiets centraal. Directe, aantrekkelijke en toegankelijke wandelroutes verbinden het gebied met de omgeving waarbij de barrièrewerking van omliggende infrastructuur is geminimaliseerd.
	**Fietsen** Fietsen is na lopen de belangrijkste manier van verplaatsen in het gebied en de belangrijkste manier van verplaatsen van/naar de rest van Utrecht. Directe, aantrekkelijke en toegankelijke fietsroutes die de barrièrewerking van omliggende infrastructuur slechten, verbinden het gebied met de binnenstad en de omgeving. Fietsparkeren wordt optimaal gefaciliteerd voor bewoners en bezoekers.
	**Openbaar vervoer** Deelgebied 6 is met hoogfrequent openbaar vervoer verbonden met Utrecht Centraal en de rest van de regio. OV vormt daarmee een volwaardig alternatief voor de auto naar belangrijke bestemmingen buiten het plangebied.
	**Deelmobiliteit** Deelmobiliteit is overal in het gebied op loopafstand aanwezig en is afgestemd op de behoeften van gebruikers van het gebied. Het gebruik van deelauto's, deelbakfietsen en deelfietsen is gemakkelijker en aantrekkelijker dan het bezit en gebruik van de eigen auto.

Ambitie mobiliteitsthema	
	**Auto** Het gebied is autovrij afgezien van de inprikkers. Parkeren vindt deels plaats in het plangebied in collectieve parkeervoorzieningen aan de randen. Ook is er parkeercapaciteit beschikbaar op afstand buiten het plangebied. De auto-afhankelijkheid is laag en gebruik wordt ontmoedigd.
	**Logistiek** Logistieke stromen komen gebundeld binnen in het plangebied. Binnen het gebied is logistiek emissievrij en wordt het aantal bewegingen geminimaliseerd.
	**Zero emissie** Het gebruik van zero-emissie vervoermiddelen wordt gestimuleerd. Oplaadinfra wordt aangelegd in samenhang met de groei van volledig uitstootvrij vervoer.
	**Digitalisering** Bestaande slimme data- en mobiliteitstoepassingen worden gebruikt voor een digitaal deelplatform waarbij gebruikers met één smartphone-applicatie hun individuele mobiliteit kunnen plannen. Hierbij wordt zo veel mogelijk aangesloten op bestaande diensten.

5. Eisen, wensen en randvoorwaarden



5. Eisen, wensen en randvoorwaarden

De eisen, wensen en randvoorwaarden voor mobiliteit in deelgebied 6 zijn per thema samengevat op de volgende pagina's. Hierin komen alle mobiliteitsthema's uit het Utrechtse Mobiliteitsplan terug. Per thema is conform de werkwijze in de Module Mobiliteit onderscheid gemaakt tussen:

- **Ambitie:** Welke ambities gelden voor deelgebied 6?
- **Eisen:** Welke toetsbare eis wordt gesteld om de ambitie te behalen?
- **Wensen:** Welke wens kan verder bijdragen aan het behalen van de ambitie?
- **Randvoorwaarden:** Welke randvoorwaarden moeten worden ingevuld om de ambitie te behalen?
- **Onderzoeksvragen:** Wat zijn onderzoeksvragen bij de verdere uitwerking voor mobiliteit in deelgebied 6?

Voor de eisen, wensen en randvoorwaarden is daarnaast aangegeven voor welke realisatiefase de betreffende maatregel geldt. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen:

1. **Start:** Geldt vanaf de start van de ontwikkeling.
2. **Gefaseerd:** Geldt bij oplevering van het betreffende perceel.
3. **Eindsituatie:** Geldt bij oplevering van het gebied.



Nabijheid



Ambitie
Alle dagelijkse voorzieningen zijn lopend of fietsend binnen 10 minuten te bereiken via aantrekkelijke, directe loop- en fietsverbindingen. De meest essentiële dagelijkse voorzieningen bevinden zich binnen 10 minuten loopafstand.

#	Eis	
E1	Alle dagelijkse voorzieningen, zoals groen, scholen, kinderopvang, supermarkt, zijn binnen 10 minuten loopafstand vanaf de woon- of werkomgeving bereikbaar.	2. Gefaseerd
E2	Alle wekelijkse voorzieningen, zoals als sportvoorzieningen en zorg, zijn binnen 10 minuten fietsafstand van de woon- of werkomgeving bereikbaar.	2. Gefaseerd
E3	Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen om te zorgen voor minder en minder lange verplaatsingen.	3. Eindsituatie
E4	Verdichten van bedrijvigheid en aantal werknemers op loop- en fietsafstand van OV en voorzieningen voor deelmobiliteit om deze met hogere kwaliteit te kunnen organiseren.	3. Eindsituatie
E5	Zo veel mogelijk ruimtelijk scheiden van verblijfs- en gemotoriseerd verkeersruimte om de openbare ruimte een veilige, groene en rustige uitstraling te geven die aantrekkelijk is om te verblijven.	3. Eindsituatie

#	Wens	
W1	De entree van woningen en voorzieningen krijgen een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluiting.	2. Gefaseerd

#	Randvoorwaarde	
R1	(Regionale) wekelijkse voorzieningen die autoverkeer aantrekken of genereren, worden geweerd.	3. Eindsituatie

Lopen



Ambitie
De voetganger heeft prioriteit. In de openbare ruimte staat verblijven en verplaatsen per voet en fiets centraal. Directe, aantrekkelijke en toegankelijke wandelroutes verbinden het gebied met de omgeving waarbij de barrièrewerking van omliggende infrastructuur is geminimaliseerd.

#	Eis	
E1	Alle bestemmingen in deelgebied 6 zijn voor iedereen te voet goed toegankelijk.	1. Start
E2	Via een netwerk van looproutes zijn alle functies in het gebied en de haltes van het openbaar vervoer goed bereikbaar.	1. Start
E3	Voorzieningen zijn geclusterd langs de belangrijkste looproutes.	3. Eindsituatie
E4	Breedte van het voetgangersnetwerk is afgestemd op verwachte verkeersintensiteit bij volledige oplevering van deelgebied 6 en in samenhang met het ruimtelijke ontwerp, waarbij de maatvoering (conform CROW-richtlijnen) in acht wordt genomen.	3. Eindsituatie
E5	Het voetgangersnetwerk heeft een maaswijdte van maximaal 100 meter met voldoende logisch gelegen oversteekvoorzieningen naar buiten de wijk.	3. Eindsituatie
E6	De Zeehaenkade, welke onderdeel is van Rondje Stadseiland en een belangrijke fietsverbinding vormt, is tevens aantrekkelijk ingericht als recreatieve loopverbinding.	2. Gefaseerd

#	Wens	
W1	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Jutfasepunt (westelijk deel).	2. Gefaseerd
W2	Recreatieve looproute vanuit het deelgebied en langs het Merwedekanaal.	3. Eindsituatie

#	Randvoorwaarde	
R1	Veilige oversteken voor voetgangers en fietsers op maaiveldniveau over de Europalaan en de Beneluxlaan.	3. Eindsituatie
R2	Verbeteren van de oversteekbaarheid van de Europalaan voor nieuwe oost-westfietsroutes door het beter vormgeven van de oversteken.	3. Eindsituatie
R3	Bij gereguleerde kruisingen geldt de volgende prioritering: voetganger, fietser, OV, auto.	1. Start
R4	Kruispunten zijn goed en veilig oversteekbaar met voldoende kansen om veilig over te steken, korte oversteeklengtes en korte wachttijden.	2. Gefaseerd

Lopen



Ambitie
De voetganger heeft prioriteit. In de openbare ruimte staat verblijven en verplaatsen per voet en fiets centraal. Directe, aantrekkelijke en toegankelijke wandelroutes verbinden het gebied met de omgeving waarbij de barrièrewerking van omliggende infrastructuur is geminimaliseerd.

#	Onderzoeksvraag
O1	Zijn extra voetgangersbruggen te rechtvaardigen bezien vanuit bereikbaarheid, ordegrootte van de voetgangersstromen en recreatief oogpunt?

Fietsen



Ambitie
Fietsen is na lopen de belangrijkste manier van verplaatsen in het gebied en de belangrijkste manier van verplaatsen van/naar de rest van Utrecht. Directe, aantrekkelijke en toegankelijke fietsroutes die de barrièrewerking van omliggende infrastructuur slechten, verbinden het gebied met de binnenstad en de omgeving. Fietsparkeren wordt optimaal gefaciliteerd voor bewoners en bezoekers.

#	Eis	
E1	Via een netwerk van fietsroutes zijn alle functies in het gebied en de haltes van het openbaar vervoer goed bereikbaar.	1. Start
E2	Breedte van het fietsersnetwerk is afgestemd op de verwachte verkeersintensiteit bij volledige oplevering van deelgebied 6 en in samenhang met het ruimtelijke ontwerp, waarbij de maatvoering (conform CROW-richtlijnen) in acht wordt genomen.	3. Eindsituatie
E3	Fijnmazig hoofdfietsroutenetwerk met een maaswijdte van maximaal 400 meter om de drukte te spreiden en fietsen te stimuleren.	3. Eindsituatie
E4	De fietsstructuur in deelgebied 6 sluit direct aan op de hoogwaardige, brede en verkeersluwe routes die deelgebied 6 verbinden met de rest van de stad en de regio.	1. Start
E5	De verbinding tussen deelgebied 6 en de Socratesbrug is verbeterd om de fietsaantrekkelijkheid te vergroten.	1. Start
E6	Er zijn comfortabele, brede tweerichting fietspaden langs de Europalaan en de Beneluxlaan.	1. Start
E7	Dag en nacht kan men snel, veilig en comfortabel vanaf parkeren op afstand naar de Merwedekanaalzone fietsen.	1. Start
E8	Voor fietsparkeerplaatsen voor woningen, commerciële en maatschappelijke voorzieningen gelden de gemeentelijke parkeernormen voor gebied centrum A2.	1. Start
E9	Het grootste deel van de fietsparkeerplaatsen wordt inpandig gefaciliteerd en de rest van de fietsparkeerplaatsen bevindt zich in de openbare ruimte.	2. Gefaseerd
E10	20% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor stallen van speciale fietsen zoals fietsen met mandjes, cargobikes en e-scooters.	2. Gefaseerd
E11	Fietsparkeren voor bewoners wordt per blok gefaciliteerd, zo veel mogelijk nabij entrees en inpandig op maaiveld.	1. Start
E12	Fietsparkeren voor bezoekers en publieke voorzieningen wordt op gebiedsniveau gefaciliteerd, zo veel mogelijk in collectieve voorzieningen, inpandig of gebouwd (bijvoorbeeld in parkeergarages of een ondergrondse parkeerkuil) en goed bereikbaar vanaf fiets- en looproutes.	3. Eindsituatie
E13	Voor kort parkeren kunnen mensen hun fiets kwijt in de openbare ruimte in een beperkt aantal daarvoor bestemde parkeervakken. Deze zijn verspreid door de wijk aanwezig zonder dat dit tot overlast in de openbare ruimte mag leiden.	1. Start

Fietsbruggen

In de huidige situatie is de dichtstbijzijnde verbinding vanuit deelgebied 6 over het Merwedekanaal de Socratesbrug.
De ontwikkeling van fase 1 leidt niet direct tot een (te) grote toename van fietsers op de Socratesbrug. Dit komt mede door de reeds geplande verbreding van de fietspaden aan beide zijde van, naar en op de Socratesbrug, als onderdeel van de herinrichting Socrateslaan.

Met de verwachte verdere groei van Utrecht en Zuidwest in het bijzonder zal het fietsverkeer verder toenemen. Vanuit de ontwikkeling van deelgebied 6 is de verwachting dat tussen fase 1 en de volledige realisatie van deelgebied 6 (in fase 2) een verdere spreiding van het fietsverkeer en verdichting van het fietsnetwerk - en daarmee een brug ter hoogte van de Jutfasepunt - noodzakelijk wordt.

Zie bijlage A4 voor een toelichting van de analyse.

Fietsen



Ambitie
Fietsen is na lopen de belangrijkste manier van verplaatsen in het gebied en de belangrijkste manier van verplaatsen van/naar de rest van Utrecht. Directe, aantrekkelijke en toegankelijke fietsroutes die de barrièrewerking van omliggende infrastructuur slechten, verbinden het gebied met de binnenstad en de omgeving. Fietsparkeren wordt optimaal gefaciliteerd voor bewoners en bezoekers.

#	Wens	
W1	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Jutfasepunt tussen fase 1 en volledige realisatie van deelgebied 6 als Socratesbrug onvoldoende capaciteit biedt.	2. Gefaseerd
W2	Fietsbrug ter hoogte van de Overijssellaan voor het vergroten van de fijnmazigheid van het stedelijk fietsnetwerk.	3. Eindsituatie
W3	Fietspaden langs de Europalaan en Beneluxlaan zijn verlengd naar het zuiden en sluiten aan op de fietspaden bij P+R Westraven.	2. Gefaseerd

#	Randvoorwaarde	
R1	Veilige oversteken voor voetgangers en fietsers op maaiveldniveau over de Europalaan en de Beneluxlaan.	1. Start
R2	Verbeteren van de oversteekbaarheid van de Europalaan voor nieuwe oost-westfietsroutes door het beter vormgeven van de oversteken.	2. Gefaseerd
R3	Bij gereguleerde kruisingen geldt de volgende prioritering: voetganger, fietser, OV, auto.	1. Start
R4	Fietsers krijgen bij verkeerslichten waar mogelijk langer of vaker groen.	2. Gefaseerd

#	Onderzoeksvraag
O1	Wanneer zijn extra fietsbruggen ter hoogte van de Jutfasepunt en Overijssellaan noodzakelijk bezien vanuit bereikbaarheid, verkeersveiligheid, comfort en ordegrootte van de fietsersstromen?
O2	Is het mogelijk om de fietspaden langs de Europalaan en Beneluxlaan naar het zuiden te verlengen om daarmee aan te sluiten op de fietspaden bij P+R Westraven?
O3	Welke verdeling tussen inpandig fietsparkeren en fietsparkeren in de openbare ruimte is wenselijk in deelgebied 6 bezien vanuit financiële haalbaarheid en ruimtelijke inpasbaarheid?

Openbaar vervoer



Ambitie
Deelgebied 6 is met hoogfrequent openbaar vervoer verbonden met Utrecht Centraal en de rest van de regio. OV vormt daarmee een volwaardig alternatief voor de auto naar belangrijke bestemmingen buiten het plangebied.

#	Eis	
E1	OV-haltes rond het plangebied zijn goed bereikbaar via herkenbare loop- en fietsroutes.	3. Eindsituatie
E2	Bij OV-haltes rond het plangebied zijn voorzieningen voor fietsparkeren aanwezig om een eenvoudige overstap te faciliteren.	1. Start
E3	Een tramhalte voor de SUNIJ-tram en een bushalte voor regionale buslijnen op de Europalaan zijn overal in het gebied binnen 10 minuten lopen bereikbaar.	1. Start
E4	Alle OV-haltes zijn toegankelijk voor mensen met mobiliteitsbeperking (CROW-richtlijnen).	1. Start
E5	De OV-haltes zijn zichtbaar vanuit het plangebied door vrije zichtlijnen.	3. Eindsituatie
E6	De grootte van de fietsenstalling bij OV-haltes groeit mee met het aantal gebruikers. Hierbij wordt rekening gehouden met het ruimtebeslag van verschillende typen fietsen.	2. Gefaseerd

#	Wens	
W1	Realisatie van de Merwedelijn: het versnellen van de tramlijn Nieuwegein en IJsselstein via de Europalaan-Noord (vanaf Europaplein) en van Zijlstweg naar Utrecht Centraal voor betere bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het plangebied.	3. Eindsituatie
W2	De tram-/bushalte op de Europalaan bevindt zich ter hoogte van het midden van het gebied om de loopafstanden te beperken.	3. Eindsituatie
W3	Bedrijven in het gebied worden middels een werkgeversaanpak, welke opgenomen is in de regionale aanpak vanuit de mobiliteitsalliantie Goedopweg, geholpen bij verduurzamen van de mobiliteit van hun werknemers, om de autoafhankelijkheid te verminderen en alternatieven zoals fietsen en OV te stimuleren.	1. Start
W4	De route naar OV-haltes is op elke kruising van de doorgaande loop- en fietsroute aangegeven.	1. Start

#	Randvoorwaarde	
R1	Deelgebied 6 is 7 dagen per week verbonden met frequent openbaar vervoer van hoge kwaliteit naar Utrecht Centraal, P+R Westraven, de binnenstad, Utrecht Science Park en de regio (Nieuwegein, IJsselstein).	1. Start
R2	De capaciteit van openbaar vervoer groeit mee met de vervoersvraag en de betrouwbaarheid en doorstroming van OV wordt geoptimaliseerd.	2. Gefaseerd
R3	Goede OV-verbinding tussen P+R Westraven en deelgebied 6 om parkeren op afstand te stimuleren.	1. Start

Deelmobiliteit



Ambitie
Deelmobiliteit is overal in het gebied op loopafstand aanwezig en is afgestemd op de behoeften van gebruikers van het gebied. Het gebruik van deelauto's, deelbakfietsen en deelfietsen is gemakkelijker en aantrekkelijker dan het bezit en gebruik van de eigen auto.

#	Eis	
E1	De gemeente faciliteert het publiek-toegankelijke aanbod van deelmobiliteit middels afspraken/vergunningen met deelmobiliteitsaanbieders.	1. Start
E2	Het aangeboden deelmobiliteitsconcept in het gebied sluit aan op het aanwezige stedelijke deelsysteem.	1. Start
E3	Alle deelmobiliteit in het gebied is zo veel mogelijk interoperabel, zodat gebruikers eenvoudig kunnen plannen, reserveren en betalen via MaaS-apps.	2. Gefaseerd
E4	De gebiedsorganisatie ontwikkelt een deelmobiliteitsaanpak die aansluit op de behoeften van zowel bewoners als bezoekers gedurende alle fasen van de gebiedsontwikkeling.	1. Start
E5	Deelauto's bevinden zich overal in het gebied binnen acceptabele loopafstand in parkeervoorzieningen aan de randen van het gebied.	3. Eindsituatie
E6	Deelauto's zijn inpandig in parkeergarages aanwezig als publieke voorziening, en toegankelijk voor bewoners en bezoekers.	2. Gefaseerd
E7	Deelauto's staan geclusterd op goed zichtbare parkeervakken, op de beste bereikbare etage van publieke parkeervoorzieningen en nabij ingang of uitgang van de parkeergarage.	1. Start
E8	Deelfietsen en deelscooters zijn aanwezig als publieke voorziening op daarvoor aangewezen publiek-toegankelijke locaties, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten op fietsparkeren (voor bezoekers). Deze publiektoegankelijke locaties worden hiertoe ingericht door de ontwikkelaar, zodat ze herkenbaar en eenvoudig te gebruiken zijn.	1. Start

#	Wens	
W1	Aanbieders van deelmobiliteit en projectontwikkelaars spannen zich gezamenlijk in voor het promoten van deelmobiliteit en/of MaaS-diensten. Hierbij kan worden gedacht aan het lanceren van proefabonnementen of het gezamenlijk financieren van deelmobiliteit.	1. Start
W2	Gebruik van bestaande MaaS-apps wordt zoveel mogelijk gepromoot, zodat gebruikers deelmobiliteit in de stad zoveel mogelijk via hetzelfde systeem kunnen plannen, reserveren en betalen.	1. Start

#	Onderzoeksvraag
O1	Welke deelmobiliteitsvervoermiddelen zijn passend voor het mobiliteitsconcept in deelgebied 6 en in de verschillende fasen van de ontwikkeling?
O2	Welk aanbod van deelmobiliteit is passend in de verschillende fasen van de ontwikkeling?
O2	Welke loopafstand van woningen/bedrijven/voorzieningen naar deelmobiliteit is acceptabel en realistisch in de verschillende fasen van de ontwikkeling?

Auto



Ambitie
Het gebied is autovrij afgezien van de inprikkers. Parkeren vindt deels plaats in het plangebied in collectieve parkeervoorzieningen aan de randen van het plangebied. Ook is er parkeercapaciteit beschikbaar op afstand buiten het plangebied. De auto-afhankelijkheid is laag en gebruik wordt ontmoedigd.

#	Eis	
E1	Het plangebied is autoluw ingericht. De openbare ruimte is zoveel mogelijk ingericht voor duurzaam bewegen en prettig verblijven.	2. Gefaseerd
E2	De Winthontlaan en Vliegend Hertlaan vormen de toegangswegen vanaf de Europalaan naar de parkeergarages.	1. Start
E3	Toegang tot het plangebied (m.u.v. Winthontlaan en Vliegend Hertlaan) is strikt gereguleerd middels ontheffingen. Ontheffingen kunnen worden verleend afhankelijk van de doelgroep, type voertuig en venstertijd.	2. Gefaseerd
E4	In het hele plangebied geldt een maximumsnelheid van 30 km/h.	1. Start
E5	Binnen het plangebied geldt (m.u.v. Winthontlaan en Vliegend Hertlaan) een maximumsnelheid van 15 km/h.	2. Gefaseerd
E6	Op de Winthontlaan en Vliegend Hertlaan geldt een maximumsnelheid van 30 km/h.	3. Eindsituatie
E7	De Eendrachtlaan is ingericht als autoluwe éénrichtingsweg in zuidelijke richting met passeerstrook voor nood- en hulpdiensten.	3. Eindsituatie
E8	Parkeren vindt plaats in centraal gelegen parkeergarages. Het is in principe niet mogelijk om een privéauto in de openbare ruimte te parkeren. Parkeren in de openbare ruimte is alleen mogelijk voor ontheffingshouders in de daarvoor aangewezen plekken.	3. Eindsituatie
E9	Parkeer- en distributievoorzieningen liggen zo dicht mogelijk tegen de Europalaan aan om verkeershinder in het gebied en conflicten met langzaam verkeer te minimaliseren.	1. Start
E10	De parkeerplaatsen in parkeergarages zijn betaald, openbaar toegankelijk en niet gekoppeld aan individuele woningen.	2. Gefaseerd
E11	Alle stijgpunten in ondergrondse en bovengrondse parkeergarages komen uit in de openbare ruimte om de sociale veiligheid en levendigheid van de openbare ruimte te vergroten.	2. Gefaseerd
E12	Bij de start gelden de parkeernormen conform B1-parkeerregime.	1. Start
E13	Gedurende de transformatie wordt bij het realiseren van parkeervoorzieningen het verschil aan parkeerplaatsen tussen B1- en A2-parkeerregime op afstand opgelost.	2. Gefaseerd
E14	In de eindsituatie gelden parkeernormen conform A2-parkeerregime.	3. Eindsituatie
E15	Het aantal parkeerplaatsen op afstand en de locaties van deze parkeerplaatsen worden per bouwfase in kaart gebracht.	1. Start

Verkeersneutraal ontwikkelen
Om de bereikbaarheid en doorstroming van deelgebied 6 en de omgeving te borgen nemen we verkeersneutraal ontwikkelen als uitgangspunt voor de ontwikkeling van deelgebied 6. De autonome situatie 2030 nemen we hierbij als referentiesituatie. Voor de ontwikkeling van fase 1 en 2 kijken we naar de hoeveelheid verkeer wat het deelgebied in-/uitrijdt en het effect op de omliggende wegen. Hierbij kijken we naar de maatgevende richting in beide spitsperiodes. Op deze richtingen mag het verkeer niet toenemen.

Uit de analyse van de verkeersproductie en -attractie van deelgebied 6 komt naar voren dat de verkeersgeneratie van het nieuw te ontwikkelen programma in fase 1 op etmaalniveau iets hoger ligt dan de referentiesituatie 2030. In de spitsperioden zorgt de ontwikkeling van fase 1 voor een afname van verkeer op de drukste richtingen. Dit komt doordat er werkfuncties verdwijnen en woonfuncties worden toegevoegd. Deze functies hebben een omgekeerd aankomst- en vertrekpatroon, waardoor in dit geval de drukste richtingen worden ontlast. Hierdoor kan fase 1 verkeersneutraal worden ontwikkeld.

In fase 2 is de verwachte verkeersgeneratie en verkeersintensiteit op de omliggende wegen in beide scenario's aanmerkelijk hoger dan in de autonome situatie 2030. Dit komt door de verdere intensivering van het programma. Deze toename wordt deels opgevangen doordat omzetting van werk- naar woonprogramma leidt tot een omgekeerd aankomst- en vertrekpatroon, maar zorgt desondanks voor een grotere toename van verkeer dan fase 1 ten opzichte van de autonome situatie. Dit laat zien dat verkeersneutraal ontwikkelen alleen mogelijk is:

- wanneer bij vanaf fase 1 al ingezet wordt op een ambitieus mobiliteitsconcept;
- stedelijk en regionaal ingezet blijft worden op een mobiliteitstransitie;
- voor fase 2 aanvullende maatregelen op de Europalaan-zuid worden genomen om het (doorgaand) verkeer te verminderen.

Zie bijlage A5 voor een toelichting van de analyse.

Auto



Ambitie
Het gebied is autovrij afgezien van de inprikkers. Parkeren vindt deels plaats in het plangebied in collectieve parkeervoorzieningen aan de randen van het plangebied. Ook is er parkeercapaciteit beschikbaar op afstand buiten het plangebied. De auto-afhankelijkheid is laag en gebruik wordt ontmoedigd.

#	Eis	
E16	Maximale inzet op dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor bewoners, werknemers en bezoekers van het gebied om het totaal aantal parkeerplaatsen in het gebied te beperken.	1. Start
E17	Voor het aanleggen van parkeerplaatsen voor mindervaliden gelden de voorwaarden van het dan geldende parkeerbeleid.	1. Start
E18	De parkeerplaatsen voor mindervaliden worden inpandig of op straat langs de inprikkers gefaciliteerd.	1. Start

#	Randvoorwaarde	
R1	De bereikbaarheid van het hele gebied is voor nood- en hulpdiensten gegarandeerd met aangewezen routes en digitale toegang.	1. Start
R2	In het direct omliggende gebied van het plangebied geldt gereguleerd parkeren om overloop parkeren te voorkomen.	1. Start
R3	Openbare parkeerplaatsen zijn niet te koop en worden ook niet voor onbepaalde tijd verhuurd.	1. Start
R4	Abonnementen voor parkeerplaatsen worden in beginsel uitgegeven voor de looptijd van één jaar.	1. Start
R5	Bij de verdeling van de parkeerplaatsen in het plangebied hebben mensen met een beperking voorrang.	1. Start
R6	Parkeren op afstand wordt gefaciliteerd op P+R locaties in Utrecht. Deze locaties zijn van/naar het plangebied 24/7 goed bereikbaar met fiets en OV en liggen binnen acceptabele reistijd. Buiten de reguliere dienstregeling van het openbaar vervoer is deelmobiliteit nodig voor het voor- en natransport.	1. Start
R7	Vanaf de P+R locaties kan je snel, sociaalveilig, verkeersveilig en comfortabel naar het plangebied reizen en vice versa. Dit vraagt om een veilige fietsroute tussen het plangebied en de P+R locaties en om goed verlichte en veilige fietsparkeerplaatsen op de P+R locatie.	1. Start
R8	De zuidzijde van de Europalaan (tussen A12 en Europaplein) wordt ingericht als stadsboulevard. Stadsboulevards zijn ingericht voor wijk-wijkverkeer en niet voor doorgaand verkeer (bijv. naar het centrum). Bij voorkeur krijgen stadsboulevards één rijstrook per richting, gescheiden met een middenberm.	3. Eindsituatie
R9	Doorgaand gemotoriseerd verkeer wordt vanaf A12 buitenom Merwedekanaalzone geleid via goed ingepaste en oversteekbare stadsboulevards.	3. Eindsituatie
R10	Dynamisch verkeersmanagement (zoals dynamische routeinformatie, groene golven) rondom de Merwedekanaalzone wordt benut om het autoverkeer vloeiend te begeleiden via de meest logische route.	3. Eindsituatie
R11	Verkeerslichten op de zuidzijde van de Europalaan (tussen A12 en Europaplein) en op het Europaplein mogen niet meer gemotoriseerd verkeer doorlaten dan verderop in de stad verwerkt kan worden.	3. Eindsituatie

Auto



Ambitie
Het gebied is autovrij afgezien van de inprikkers. Parkeren vindt deels plaats in het plangebied in collectieve parkeervoorzieningen aan de randen van het plangebied. Ook is er parkeercapaciteit beschikbaar op afstand buiten het plangebied. De auto-afhankelijkheid is laag en gebruik wordt ontmoedigd.

#	Onderzoeksvraag
O1	Hoeveel parkeerplaatsen zijn in het gebied nodig gedurende de transformatie en in de eindsituatie?
O2	Hoeveel parkeerplaatsen en op welke locaties zijn op afstand nodig gedurende de transformatie en in de eindsituatie?
O3	Welke voorzieningen zijn nodig tussen het plangebied en P+R locaties om een goede bereikbaarheid te garanderen?

Logistiek



Ambitie
Logistieke stromen komen gebundeld binnen in het plangebied. Binnen het gebied is logistiek emissievrij en wordt het aantal bewegingen geminimaliseerd.

#	Eis	
E1	Laad- en losplekken voor lichte logistiek zijn gelegen aan de inprikkers, waar servicepunten aanwezig zijn met pakketkluizen, steekkarren, cargo bikes etc.	2. Gefaseerd
E2	Laad- en losplekken voor grote logistieke voertuigen als vrachtwagens worden altijd inpandig gerealiseerd voor functies die regelmatige leveringen hebben zoals supermarkten.	1. Start
E3	LEV's hebben te allen tijde toegang tot het autoluwe gebied. Toegang en verblijfsduur voor overige logistieke voertuigen is gereguleerd en afhankelijk van de soort logistiek en het type voertuig. Er zijn hierbij geen generieke venstertijden en logistieke vervoerders krijgen individuele venstertijden aangewezen.	3. Eindsituatie
E4	Ontheffingen voor toegang tot het autoluwe gebied hebben altijd een einddatum.	3. Eindsituatie
E5	Laad- en losplekken voor servicelogistiek bevinden zich op een beperkt aantal locaties in de openbare ruimte.	2. Gefaseerd
E6	Pakketophaalpunten zijn aanwezig op twee strategische publieke locaties, direct gelegen aan de inprikkers, om logistieke verplaatsingen in het gebied zo veel mogelijk te voorkomen.	2. Gefaseerd
E7	Voor langparkeren van service logistiek zijn parkeerplekken gereserveerd op afstand in de Mobiliteitshub XL.	3. Eindsituatie
E8	Afvalinzameling vindt plaats volgens het beleid van 'Het Nieuwe Inzamelen'. Grondstoffen worden apart van restafval verzameld en afvalstromen worden ondergronds ingezameld.	2. Gefaseerd
E9	Met ruimtereservering voor laad- en losplekken langs het Merwedekanaal is logistieke bevoorrading over het water mogelijk.	1. Start
E10	Op gebouwen worden waar mogelijk gevelliften geplaatst ten behoeve van glasbewassing en onderhoud om logistieke bewegingen te beperken.	1. Start

#	Wens	
W1	Ten tijde van de ontwikkeling van deelgebied 6 wordt er zo veel mogelijk met prefab gebouwd om logistieke bewegingen tijdens de bouw te beperken.	1. Start
W2	Parkeerplekken voor servicelogistiek worden uitgerust met een laadpaal zodat bijgeladen kan worden.	2. Gefaseerd
W3	Logistieke bevoorrading met een hoogtebeperking vindt plaats langs de inprikkers van het plangebied.	3. Eindsituatie
W4	Bundeling van logistieke stromen vindt zoveel mogelijk plaats buiten het plangebied.	1. Start

#	Onderzoeksvraag
O1	Kan de Eendrachtlaan worden ingericht als functiestrook waar laad- en losplekken voor gereguleerde logistieke stromen tot op zekere hoogte worden gefaciliteerd?
O2	Hoeveel inpandige en openbare ruimte is beschikbaar voor afvalinzameling?

Zero-emissie



Ambitie
Het gebruik van zero-emissie vervoermiddelen wordt gestimuleerd. Oplaadinfra wordt aangelegd in samenhang met de groei van volledig uitstootvrij vervoer.

#	Eis	
E1	Laadinfrastructuur voor parkeerplaatsen wordt aangelegd in samenhang met de groei van volledig uitstootvrij vervoer en de bijbehorende laadbehoefte.	2. Gefaseerd
E2	Alle aangeboden deelvoertuigen in het gebied zijn zero emissie.	1. Start
E3	Alle elektrische deelauto's hebben een gereserveerde parkeerplek met een laadpunt.	1. Start
E4	Minimaal 20% van de parkeerplekken voor privéauto’s in deelgebied 6 is voorzien van een laadpunt.	2. Gefaseerd
E5	Bovenop de 20% van de parkeerplekken die een laadpunt hebben is 30% van de parkeerplekken voorbereid op toekomstige installatie van laadpunten door middel van loze leidingen.	2. Gefaseerd
E6	Laadinfrastructuur is deels voorbereid met optie tot bidirectioneel laden om het elektriciteitsnet te ontlasten.	2. Gefaseerd
E7	Afvalinzameling vindt plaats met zero emissie voertuigen.	3. Eindsituatie

#	Wens	
W1	Laadpunten zijn aanwezig op de parkeerplekken die het dichtste bij de in-/uitgang voor voetgangers zijn gelegen.	1. Start
W2	Streven is om 100% van de parkeerplekken zonder laadpunt voor te bereiden op toekomstige installatie van laadpunten door middel van loze leidingen.	2. Gefaseerd
W3	In deelgebied 6 is een Smart Grid die lokale duurzame energie kan opslaan en gekoppeld is aan de laadinfrastructuur in het gebied.	3. Eindsituatie

#	Randvoorwaarde	
R1	Er wordt ruimte geboden voor innovatie en co-creatie/samenwerking met marktpartijen voor koppeling tussen opwek lokale energie, opslag en duurzame mobiliteit.	1. Start

Digitalisering



Ambitie
Bestaande slimme data- en mobiliteitstoepassingen worden gebruikt voor een digitaal deelplatform waarbij gebruikers met één smartphone-applicatie hun individuele mobiliteit kunnen plannen. Hierbij wordt zo veel mogelijk aangesloten op bestaande diensten.

#	Eis	
E1	Mobiliteitsdiensten en gebiedsdiensten zijn ontsloten via een toegankelijk digitaal platform en een smartphone-applicatie. Hiermee kunnen gebruikers eenvoudig en naadloos hun individuele mobiliteit (OV, deelmobiliteit en parkeren) plannen, gebruiken en betalen.	2. Gefaseerd

#	Wens	
W1	Monitoren van de effectiviteit van het mobiliteitsconcept met behulp van gebruiks- en verkeersdata en zo nodig bijsturen (bv. deelmobiliteit en/of parkeren verruimen).	2. Gefaseerd
W2	Data-gedreven toegang voor logistiek en noodzakelijk vervoer op basis van autorisatie, authenticatie en real-time beschikbaarheid van laad- en losplekken.	2. Gefaseerd

#	Randvoorwaarde	
R1	Gebruik van landelijke datastandaarden en AVG.	1. Start
R2	Verstrekken van real-time en geïndividualiseerde informatie over aanbod van deelmobiliteit, OV en beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor fiets en auto.	2. Gefaseerd
R3	Afspraken met mobiliteitsaanbieders over het delen van gebruikersdata ten behoeve van monitoring.	2. Gefaseerd

Mobiliteitsconcept in deelgebied 6

STOMP-principe staat centraal
In het getransformeerde deelgebied 6 staat het STOMP-principe centraal. De voetganger en fietser krijgen prioriteit en er is veel ruimte voor verblijven en ontmoeten. Reizen van, naar en in het gebied vinden hoofdzakelijk plaats met actieve, duurzame en ruimtebesparende vervoermiddelen. De noodzaak voor autobezit en autogebruik wordt tot een minimum beperkt doordat alle dagelijkse voorzieningen zich binnen 10 minuten lopen of fietsen van het gebied bevinden.

In het gebied is een fijnmazig voetgangers- en fietsnetwerk aanwezig en het gebied is, afgezien van de inprikkers Vliegend Hertlaan en Winthontlaan, autovrij ingericht. De fietsverbindingen naar omliggende gebieden zijn verbeterd. Dit creëert comfortabele wandel- en fietsomstandigheden en verhoogt de aantrekkelijkheid van actieve vormen van mobiliteit. Daarnaast is er een ruim aanbod aan fietsparkeerplekken aanwezig voor verschillende type fietsen, dichtbij de entree en gemakkelijk bereikbaar vanaf de straat. Fietsparkeerplekken worden zoveel mogelijk inpandig gefaciliteerd. Bezoekers van deelgebied 6 kunnen hun fiets kwijt in de fietsparkeerplekken in de openbare ruimte.

OV en deelmobiliteit als volwaardig alternatief voor de auto
OV vormt een volwaardig alternatief voor de auto naar belangrijke bestemmingen buiten het plangebied. De tramlijn en regionale buslijnen zijn overal binnen het gebied binnen 10 minuten bereikbaar. Daarnaast is deelmobiliteit overal in het gebied op loopafstand aanwezig en het gebruik ervan is gemakkelijker en aantrekkelijker dan bezit en gebruik van de eigen auto. Deelauto's bevinden zich daarom op de best bereikbare etage van parkeervoorzieningen nabij de in-/uitgang van de garage. Deelfietsen en deelscooters zijn aanwezig als publieke voorziening op daarvoor aangewezen goed toegankelijke locaties.

Beperkte ruimte voor de auto
Deelgebied 6 is met uitzondering van de inprikkers Vliegend Hertlaan en Winthontlaan autovrij ingericht. Toegang tot de rest van het gebied is strikt gereguleerd door middel van ontheffingen. De inprikkers vormen de toegangswegen vanaf de Europalaan naar de collectieve parkeervoorzieningen. Door parkeren hier te faciliteren worden verkeershinder en conflicten met lopen en fietsen geminimaliseerd. De autoafhankelijkheid van gebruikers van het gebied is laag en autobezit en -gebruik wordt ontmoedigd om ruimte te geven aan andere vervoerswijzen. Om deelgebied 6 verkeersneutraal te ontwikkelen is een ambitieuze mobiliteitsstrategie nodig. Bij de start gelden parkeernormen conform het B1-parkeerregime en in de eindsituatie gelden de parkeernormen conform het A2-parkeerregime. Gedurende de transformatie wordt het verschil in parkeerplaatsen tussen B1- en A2-parkeerregime op afstand opgelost met de P+R Westraven.

Logistiek is binnen het gebied emissievrij en het aantal logistieke bewegingen in het gebied wordt geminimaliseerd. Er is beperkte ruimte voor laad- en losplekken in de openbare ruimte, die voor lichte logistiek primair zijn gelegen aan de inprikkers. Voor grote logistieke voertuigen die regulier leveren worden de laad- en losplekken inpandig gerealiseerd terwijl voor overige grote logistiek en servicelogistiek deze zich bevinden op een beperkt aantal locaties in de openbare ruimte. Om het aantal bewegingen in het gebied te minimaliseren zijn bijvoorbeeld pakketophaalpunten aanwezig op strategische locaties langs de inprikkers.



Bron: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone Deel 2

6. Governance



6. Governance

Het mobiliteitsconcept voor deelgebied 6 is nieuw en zorgt ervoor dat de business case en governance voor mobiliteit en logistiek voor deze gebiedsontwikkeling ook om nieuwe oplossingen vragen. Op organisatievlak liggen er duidelijke synergievoordelen met deelgebied 5, die onderzocht dienen te worden. Voor de fysieke vraagstukken betreffende autoparkeren en logistiek dient deelgebied 6 in eerste instantie met autonome oplossingen te komen, waar mogelijk in de toekomst ook synergie en uitwisseling met deelgebied 5 mogelijk is. Door verschillende gebiedskenmerken en andere ruimtelijke keuzes is de invulling van autoparkeren en logistiek in beide wijken moeilijk met elkaar te vergelijken.

Autoparkeren

In zowel deelgebied 5 als deelgebied 6 is gekozen voor lage parkeernormen. Een modal shift is vereist bij bewoners, bezoekers en werknemers van het gebied. In deelgebied 6 worden geen nieuwe parkeerhubs gebouwd, maar gebruik gemaakt van overcapaciteit van bestaande parkeergebouwen bij bedrijven in en rondom het gebied. Dit is geheel anders dan in deelgebied 5, waar het parkeren volledig in het plangebied wordt opgelost in nieuw te bouwen ondergrondse parkeergarages. De verwachte mobiliteitskosten voor de opstart van deelgebied 6 worden ingeschat op 20-30 euro per m^2 bruto vloeroppervlak, wat een stuk lager is dan voor deelgebied 5. Ook zijn er jaarlijkse beheer- en organisatiekosten voor autoparkeren, wat betreft de hiermee gemoeide organisatiekosten is een samenwerking met het Mobiliteitsbedrijf van deelgebied 5 een interessante optie om te verkennen op langere termijn.

Dat deze twee wijken naast elkaar liggen heeft ook effect op de toekomstige tariefstelling van parkeren. Voor deelgebied 5 is de tariefstelling al vastgesteld op basis van prijspeil 2020. De tariefstelling voor deelgebied 6 zal niet 1-op-1 gelijk hoeven zijn, maar wel hier op aan moeten sluiten om een goede balans te houden. Dit geeft tevens kansen om in de toekomst mogelijke uitwisseling van parkeerders tussen beide deelgebieden mogelijk te maken en business case van beide parkeerbegrotingen te optimaliseren.

Fietsparkeren bezoekers

Het fietsparkeren voor bezoekers wordt in deelgebied 5 grotendeels opgelost met inpandige parkeervoorzieningen, vanwege de beperkte ruimte voor fietsparkeren in de openbare ruimte. In deelgebied 6 is meer ruimte beschikbaar in de openbare ruimte waardoor de mogelijkheid ontstaat om specifiek voor bezoekers meer straatparkeren toe te passen. Bovendien heeft een deel van de (korte) bezoekers de voorkeur om snel hun fiets buiten te stallen, dan in een inpandige parkeervoorziening. Bijkomend voordeel is dat straatparkeren veel lagere beheerkosten kent dan het beheer van inpandig fietsparkeren.

Logistiek

Met de stedenbouwkundige opzet van deelgebied 6 hoeven er in de basis geen bijzondere maatregelen voor de invulling van logistiek parkeren te komen. Met de aanwezige inprikkers kan logistiek op relatief traditionele wijze worden ingevuld, dit in tegenstelling tot deelgebied 5, waar vrijwel alle logistieke bewegingen via de inpandige logistieke hubs plaatsvinden. De voornaamste meerkosten voor de logistieke inrichting zitten voor deelgebied 6 in de stichtingskosten voor de aanleg van laad/losplekken en voor de pakketwanden en twee servicewinkels.

Er kan ook worden gekozen om de logistieke stromen toch zoveel mogelijk via twee inpandige logistieke hubs te laten plaatsvinden. Dit heeft als voordeel dat de logistieke stromen in het gebied meer centraal aangestuurd worden (bijv. door contracteren van een logistieke partner voor de last mile en/of servicewinkels) en ook het logistiek parkeren netter en vlotter verloopt. Nadeel hiervan is dat er, net als in deelgebied 5, extra stichtingskosten verbonden zijn aan de bouw van deze logistieke hubs. In bijlage C staan de ingeschatte investeringen voor beide scenario's gepresenteerd.

Voor afvalwerking geldt een vergelijkbare afweging. Zoals in deelgebied 5 kan dit inpandig in ieder gebouw worden ondergebracht of er worden ondergrondse afvalcontainers gerealiseerd op centrale plekken in het gebied. De investeringskosten en de operationele kosten van ondergrondse afvalcontainers zijn lager dan het inpandige alternatief en dit alternatief leidt bovendien tot minder verkeersbewegingen. Mits het ruimtelijk is in te passen heeft deze oplossing daarom de voorkeur.

Organisatie mobiliteit en logistiek

In de basis bestaan er straks twee kernfuncties voor het beheermodel van mobiliteit en logistiek in deelgebied 6: (1) een autoparkeerfunctie (incl. parkeren deelmobiliteit) en (2) gebiedsorganisatiefunctie (incl. logistiek en fietsparkeren). Waar de laatste direct veel synergie met deelgebied 5 heeft kan het interessant zijn uitvoerende taken voor de Gebiedsorganisatie uit te besteden aan het Mobiliteitsbedrijf van deelgebied 5. Betreffende het autoparkeren is het in eerste instantie logischer dit autonoom te organiseren voor deelgebied 6 vanwege de specifieke kenmerken en benodigde oplossingen. Dit kan in een lichtere versie van het Mobiliteitsbedrijf van deelgebied 5. Op termijn, met mogelijk een positieve business case voor beide deelgebieden, ligt het voor de hand om ook het autoparkeren in één hand te nemen. Hier liggen qua overloop en uitwisseling van parkeren duidelijke voordelen.

Business case Mobiliteitsbedrijf – tijdelijke kosten gedekt uit stijgende opbrengsten

De verwachting is dat het Mobiliteitsbedrijf deelgebied 6 direct een positieve business case uit het autoparkeren heeft en dus geen onrendabele top om te financieren. Elke extra verhuurde parkeerplek draagt direct bij aan het resultaat van de autoparkeerbegroting en er is geen vaste afname of verhuur waaraan risico's kleven. De kosten die voor enige aanloopverliezen zorgen zijn de kosten voor de directie- en regievoering van het Mobiliteitsbedrijf gedurende de Opstartfase van 10 jaar. Doel is om deze kosten snel dekkend te krijgen vanuit de parkeeropbrengsten.

Eventuele extra winsten of meeropbrengsten uit parkeren (nadat ook de kosten voor directie- en regievoering gedekt zijn) komen idealiter ten goede aan het Mobiliteitsbedrijf en het gebied (bijv. het stimuleren van deelmobiliteit). Het doel is ook niet om een hoge winst te draaien in het Mobiliteitsbedrijf deelgebied 6 ten koste van de betaalbaarheid en bereikbaarheid van de wijk.

Enige kanttekening bij deze parkeeropzet is dat dit enkel mogelijk is indien het parkeren daadwerkelijk in bestaande parkeervoorzieningen kan worden opgelost. Als dit om welke reden ook niet lukt en er toch nieuwe parkeergebouwen in deelgebied 6 gerealiseerd dienen te worden, leidt dit mogelijk toch tot een onrendabele top die gefinancierd dient te worden vanuit de ontwikkeling. Een punt om hierin goed te onderzoeken is of de hoge mate van dubbelgebruik die nodig zal zijn ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden in deelgebied 6. Dit zal afhangen van de parkeerpatronen (aanwezigheidspercentages) van alle type gebruikers en of hier een goede match zit tussen huidige gebruikers en toekomstige gebruikers (bijv. bewoners van het nieuwe deelgebied 6). Ook de medewerking van en afspraken met garageeigenaren spelen hierin mee.

Business case Gebiedsorganisatie – permanente kosten gedekt uit servicekosten

Om de functies waar de Gebiedsorganisatie verantwoordelijk voor is draaiende te houden, wordt een verrekening via de servicekosten voorgesteld. De operationele kosten zijn blijvend en dienen dan ook permanent gedekt te worden via een vaste inkomstenstroom. Het voorstel is hiervoor servicekosten voor gebruikers van het gebied door te belasten via de vastgoedeigenaren naar de bewoners en bedrijven/voorzieningen.

In beginsel zullen nog niet alle eigenaren in het gebied bijdragen in de servicekosten, maar dienen er al wel kosten te worden gemaakt om functies op te zetten. Hiervoor is een startkapitaal van 1,5-2 miljoen euro begroot om deze aanloopverliezen af te dekken.

Synergie deelgebied 5

Ondanks de verschillen in de stedenbouwkundige opzet is duidelijk dat er op diverse vlakken synergie te behalen valt met het Mobiliteitsbedrijf en de Gebiedsorganisatie van deelgebied 5. Zoals aangegeven is het voor de taken van de Gebiedsorganisatie interessant om te onderzoeken of deze niet ook deels in de uitvoering bij het Mobiliteitsbedrijf deelgebied 5 kunnen komen te liggen. Door een deel van de vaste kosten hierin samen te dekken, scheelt dit mogelijk in de servicekosten per m^2 voor zowel deelgebied 5 en deelgebied 6.

Op de langere termijn is het ook interessant een mogelijke samenwerking of integratie van het autoparkeren te onderzoeken tussen deelgebied 5 en deelgebied 6. Gezien de verschillende eigenaren en aandeelhouders, onzekerheden qua planning en oplevering voor beide deelgebieden en totaal verschillende business cases is het niet logisch dit vanaf de start te doen, maar pas vanaf het moment dat er écht zicht is op rendabele business cases voor beide ontwikkelingen en mogelijk pas vanaf het moment dat de 10-jaars aanloopfase in deelgebied 5 voorbij is.

Een overzicht van de investeringskosten en operationele kosten is opgenomen in bijlage C.



Bijlagen

A. Analyses



A1. Invloedsfactoren voor mobiliteit

Uit Mobiliteitsstudie Deelgebied 6 Merwedekanaalzone (Goudappel, 2022) blijkt dat verkeersneutraal ontwikkelen alleen mogelijk is bij een ambitieuze mobiliteitsstrategie met maximale mobiliteitstransitie. Alleen dan kan de verkeersproductie en -attractie van het gebied onder het huidige maximum blijven. Dit vraagt om een compleet en samenhangend pakket van concrete maatregelen zoals aanwezigheid van voldoende dagelijkse voorzieningen in het gebied, nieuwe wandel/fiets verbindingen met omliggende gebieden, hoogwaardig openbaar verover, inzet van deelmobiliteit en ambitieus parkeerbeleid. Wandelen, fietsen en openbaar vervoer als geprefereerde en geprioriteerde vervoerswijzen (conform het STOMP-principe) bieden een volwaardig alternatief voor de auto wat leidt tot een lager aandeel autogebruik en ca. 30% minder autoverkeer.

Knoppen om aan te draaien

De verkeersgeneratie van deelgebied 6 kan op verschillende manieren worden beïnvloed:

- Uit de analyse van mobiliteitsbehoeften (bijlage B) komt een duidelijke relatie tussen doelgroepen en autobezit naar voren. Het aantrekken van lagere inkomensgroepen, kleinere huishoudens en bepaalde bevolkingssegmenten leidt tot een lager autobezit.
- Daarnaast blijkt dat het realiseren van appartementen en kleinere woningen eveneens leidt tot lager autobezit. Omdat het totaal aantal woningen hierdoor kan toenemen kan per saldo het autobezit gelijk blijven of stijgen.
- Ambitieus parkeerbeleid (bv. ontmoedigen en parkeren op afstand), kwaliteit van voetgangers- en fietsverbindingen en aanwezigheid van hoogwaardig OV en deelmobiliteit leiden in het algemeen tot lager autobezit. Daarom staan ze centraal in de mobiliteitsstrategie van deelgebied 6.
- Zorgen voor nabijheid van voorzieningen en het realiseren van voorzieningen en functies met een lage verkeersattractie kan leiden tot minder verplaatsingen van/naar het gebied.
- De auto is op dit moment dominant aanwezig in het gebied. Vanwege de ligging bij de A12 kent deelgebied 6 een relatief goede autobereikbaarheid. Bij de herontwikkeling blijft een aantal functies behouden in het gebied. Het beïnvloeden van mobiliteitsgedrag van bestaande en nieuwe gebruikers (bewoners, werkenden en bezoekers) van deze functies kan ook leiden tot een lagere verkeersgeneratie en –attractie.
- Koppelkansen zoals herinrichting van de Europalaan, transformeren van de woonboulevard, opheffing van de A12-aansluiting Westraven en herontwikkeling Westravenpunt kunnen de mobiliteitstransitie van deelgebied 6 en daarbuiten versterken. Bijvoorbeeld oversteekbaarheid, verblijfskwaliteit, wandel- en fietsnetwerken, hoogwaardigere mobiliteitshubs gekoppeld aan de regionale Merwedelijn, etc.

Conclusie

Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is een ambitieuze mobiliteitsstrategie nodig die over alle pijlers naar de maximale mobiliteitstransitie streeft. De mobiliteitsstrategie moet worden toegepast vanaf de eerste fase van de herontwikkeling van het plangebied. Aanpassen van mobiliteitsgedrag aan een nieuw mobiliteitsconcept is immers het meest waarschijnlijk direct bij verhuizing naar een nieuw gebied. Nieuwe bewoners zijn dan bewust van de verandering en eerder geneigd om hun gedrag mee aan te passen aan het eindbeeld van het plangebied.



A2. Mogelijke parkeeroplossingen

De ambitie is om parkeren deels in het plangebied in collectieve parkeervoorzieningen aan de randen van het plangebied te laten plaatsvinden en ook parkeercapaciteit beschikbaar te stellen op afstand buiten het plangebied. Zoekgebieden zijn in beeld om parkeeroplossingen in het gebied te realiseren. De voor- en nadelen voor de autoafhankelijkheid van het gebied en de toegankelijkheid zijn onderzocht voor de volgende parkeeroplossingen:

- Parkeervoorzieningen aan zuidzijde (gebied B);
- Parkeervoorzieningen aan noord- en zuidzijde (A en B).

Voor- en nadelen

De zoekgebieden zijn beoordeeld op verschillende criteria om de effecten voor mobiliteit in beeld te brengen (zie tabel). Hieruit komt naar voren dat het realiseren van parkeervoorziening(en) alleen aan de zuidzijde gunstiger is voor het verminderen van de autoafhankelijkheid van het gebied. Hierdoor wordt verkeer vroegtijdig afgevangen en is in het gebied meer ruimte voor actieve mobiliteit. Het realiseren van parkeervoorzieningen aan de noord- en zuidzijde kent voordelen voor de toegankelijkheid, zoals voor dubbelgebruik, toegang tot logistieke afleverpunten, aanbod van deelmobiliteit en mindervaliden.



	 **Parkeervoorziening(en) aan zuidzijde**	 **Parkeervoorzieningen aan noord- en zuidzijde**
Verkeerscirculatie	• Verkeer wordt vroeg afgevangen aan de rand van het gebied en kan via de randen verder worden verwerkt. Dit zorgt voor weinig omrijkilometers en veel ruimte voor actieve mobiliteit in het gebied.	• Verkeer heeft geen mogelijkheid om het gebied direct in zuidelijke richting te verlaten. Zonder aanpassingen aan de omliggende infrastructuur moet uitgaand verkeer door de stad rijden. Dit heeft bovendien gevolgen voor het verkeersluw inrichten van de Eendrachtlaan.
Loopafstand	• Loopafstand > 500 meter voor het noordelijk deel van deelgebied 6. Autogebruik en autobezit worden hierdoor sterk ontmoedigd.	• Loopafstand < 300 meter. Autogebruik en autobezit worden hierdoor ontmoedigd.
Dubbelgebruik	• Beperkte mogelijkheden voor dubbelgebruik. • Parkeren in gebouwde voorzieningen is alleen aantrekkelijk voor bedrijven gesitueerd aan de zuidkant.	• Potentie voor dubbelgebruik. • Gebruik parkeerplaatsen in voorzieningen is aantrekkelijk voor bedrijven door het hele gebied.
Logistiek	• Noodzaak voor extra afleverpunten binnen het gebied. • Laad- en losplekken noodzakelijk voor thuisbezorging en servicelogistiek.	• Afleverpunten kunnen gefaciliteerd worden binnen de gebouwde parkeervoorzieningen. • Laad- en losplekken noodzakelijk voor thuisbezorging en servicelogistiek.
Deelmobiliteit	• Noodzaak voor deelmobiliteit in de openbare ruimte om te voldoen aan CROW-richtlijnen (max. 300-500 meter).	• Deelmobiliteit kan gefaciliteerd worden binnen de gebouwde parkeervoorzieningen.
Mindervaliden	• Beperkte woonmogelijkheden op < 100 meter voor mindervaliden met auto.	• Ruimere woonmogelijkheden op < 100 meter voor mindervaliden met auto.

A3. Analyse van parkeernormen

Om te zorgen voor een lage autoafhankelijkheid van het gebied wordt deelgebied 6 gecategoriseerd als A2-zone. Momenteel is het gebied echter gecategoriseerd als B1-zone en is veel ruimte voor de auto aanwezig. Het is op dit moment nog onbekend vanaf welk moment de A2-zone geldt.

Scenario's

De bijdrage aan ambities, haalbaarheid en geloofwaardigheid van drie scenario's zijn in beeld gebracht:

- **Scenario 1:** Heel deelgebied 6 is een A2-zone bij oplevering van de eerste fase.
- **Scenario 2:** Deelgebied 6 transformeert gefaseerd tot een A2-zone. Bouwplots worden ontwikkeld op basis van de A2-zone en deze treedt voor individuele plots in werking bij oplevering.
- **Scenario 3:** Heel deelgebied 6 is een A2-zone na oplevering van de laatste fase.

Scenario 1

Door van deelgebied 6 direct een A2-zone te maken is duidelijk dat dit een autoluwe wijk is met weinig ruimte voor de auto. Omdat er gefaseerd wordt gebouwd is na oplevering van de eerste fase echter nog veel parkeren in het gebied aanwezig. Hierdoor komt een A2-zone, waarbij normaliter weinig parkeerplekken beschikbaar zijn, ongeloofwaardig over. Daarnaast zijn er potentieel goedkopere opties voor parkeren in het gebied aanwezig, vanwege gebrek aan grip op de prijs van bestaande parkeergarages op privaat terrein. Ook zijn nog niet alle alternatieve vervoeropties gerealiseerd en daardoor mogelijk onvoldoende concurrerend voor de auto. Het effect op het autobezit is daarom in de eerste fases minimaal.

Scenario 2

Doordat een plot bij oplevering verkleurt naar een A2-zone, is men vanaf het begin gewend dat de auto niet voor de deur geparkeerd kan worden en het gebied autoluw wordt ingericht. Het gefaseerd invoeren van een A2-zone valt hierbij samen met de geleidelijke afname van het aantal parkeerplaatsen. Het gebied voelt hierdoor daadwerkelijk aan als A2-zone en er hoeven geen maatregelen genomen te worden voordat een gebied daadwerkelijk wordt ontwikkeld wordt. Dit bevordert de haalbaarheid.

Scenario 3

Door pas na oplevering van de laatste fase het gebied als A2-zone in te richten zijn bewoners van eerdere opgeleverde woningen eraan gewend om gemakkelijk en goedkoop te kunnen parkeren. Dit doet afbreuk aan de ambitie om deelgebied 6 te ontwikkelen als wijk met een lage autoafhankelijkheid. Hiernaast kan potentieel frictie ontstaan, omdat bewoners het gevoel krijgen dat hen iets wordt ontnomen.

Conclusie

Gelet op de mobiliteitsambities is een A2-zone bij oplevering van de eerste fase (scenario 1) het meest wenselijk. Echter, het effect van een vroege invoering van een A2-zone is naar verwachting beperkt. Daarnaast brengt invoering na oplevering van het hele gebied (scenario 3) het risico met zich mee dat de gewenste mobiliteitstransitie niet plaatsvindt en verkeersneutraal ontwikkelen weinig kans van slagen heeft. Scenario 2 biedt een geloofwaardig en kansrijk tussenscenario waarbij de mobiliteitstransitie wordt gestimuleerd.

	Scenario 1: Vanaf de start	Scenario 2: Gefaseerd	Scenario 3: Bij afronding
Ambities	+ +	+	- -
Haalbaarheid	-	+	+
Geloofwaardigheid	- -	+ +	+

Parkeerzones in Utrecht

In de parkeervisie van de gemeente Utrecht uit 2021 zijn alle gebieden in Utrecht ingedeeld in A-, B- en C-zones. Deze zones bieden handvatten voor de parkeernormen en parkeertarieven.

- A-zones zijn gebieden met een hoge stedelijke dichtheid, verschillende functies op loop- en fietsafstand en goede OV-voorzieningen. Fietsparkeernormen zijn hier hoog, terwijl weinig ruimte aanwezig is voor autoparkeren waar tevens voor betaald moet worden.
- B-zones zijn stedelijke gebieden waar net als bij A-zones sprake is van functiemenging. Er is echter een ruimere opzet en ook de autoparkeernormen zijn hoger dan in de A-zones. Betaald parkeren is aanwezig op de plekken waar de druk op de openbare ruimte het hoogst is, zogenoemde B1-zones.
- C-zones bestaan uit suburbane en buitengebieden. Hier is over het algemeen voldoende ruimte voor de verschillende vervoerswijzen. Autoparkeernomen zijn hier hoger dan in de rest van de stad en er hoeft niet betaald te worden.

A4. Analyse Socratesbrug

In de huidige situatie is de dichtstbijzijnde verbinding vanuit deelgebied 6 over het Merwedekanaal de Socratesbrug. De drukte op de Socratesbrug is nader onderzocht voor de autonome situatie en de situatie na realisatie van fase 1.

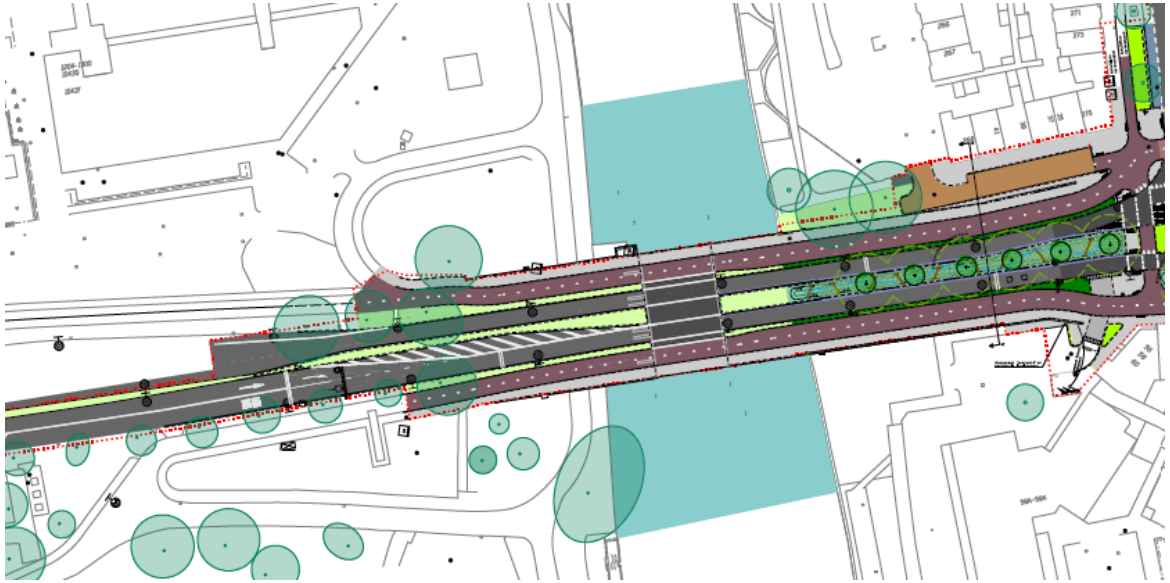
Autonome situatie Socratesbrug incl. deelgebied 5
De fietsintensiteit op de Socratesbrug betreft in de autonome situatie circa 10.600 fietsers/etmaal (beide richtingen samen). In de 2-uurdurende avondspits (maatgevende spits) is de intensiteit 900 (OW-richting) en 1.200 (WO-richting). Uitgaande van 55% van het fietsverkeer tijdens het drukste uur (maatgevende moment) komt dit neer op respectievelijk circa 500 en 650 fietsers/uur (totaal 1.150 fietsers/uur). De nieuwe vormgeving van de Socratesbrug (zie figuur) gaat uit van twee tweerichtingsfietspaden van respectievelijk 4 meter en 3,5 meter. Uitgaande van een gelijke verdeling over beide fietspaden en een gemiddeld aandeel brede fietsen en brom-/snorfietsers is deze situatie volgens de Breedtetool voor fietspaden van CROW gelijk aan breedtelabel C (voor fietspad van 4 meter) en breedtelabel D (voor fietspad van 3,5 meter).

Deelgebied 6, fase 1A
Bij de ontwikkeling van fase 1A van deelgebied 6 neemt de fietsintensiteit op de Socratesbrug toe van circa 10.600 fietsers/etmaal (beide richtingen samen) tot circa 12.700 fietsers/etmaal (een toename van circa 20%). Tijdens het drukste uur (maatgevende moment) komt dit neer op respectievelijk circa 650 en 775 fietsers/uur (totaal 1.425 fietsers/uur). Uitgaande van een gelijke verdeling over beide fietspaden en een gemiddeld aandeel brede fietsen en brom-/snorfietsers is deze situatie volgens de Breedtetool voor fietspaden van CROW eveneens gelijk aan breedtelabel C (voor fietspad van 4 meter) en D (voor fietspad van 3,5 meter). Dit is gelijk aan de situatie zonder de ontwikkeling van fase 1. De toename van het aantal fietsers blijft dus binnen dezelfde brandbreedte. Dit duidt erop dat de kwaliteit voor fietsers ongeveer gelijk blijft.

Deelgebied 6, fase 1
Uitgaande van een toename van maximaal 100% van het fietsverkeer van/naar deelgebied 6 neemt de fietsintensiteit tijdens het drukste uur toe tot circa 1.700 fietsers/uur (totaal van beide richtingen). Uitgaande van een gelijke verdeling over beide fietspaden en een gemiddeld aandeel brede fietsen en brom-/snorfietsers is deze situatie volgens de Breedtetool voor fietspaden van CROW eveneens gelijk aan breedtelabel C (voor fietspad van 4 meter) en D (voor fietspad van 3,5 meter). Dit is gelijk aan de autonome situatie en betekent dat de kwaliteit voor fietsers ongeveer gelijk blijft na de ontwikkeling van fase 1.

Deelgebied 6, fase 2
Met de verwachte verdere groei van Utrecht en Zuidwest in het bijzonder zal het fietsverkeer verder toenemen. Vanuit de ontwikkeling van deelgebied 6 is de verwachting dat tussen fase 1 en de volledige realisatie van deelgebied 6 (in fase 2) een verdere spreiding van het fietsverkeer en verdichting van het fietsnetwerk noodzakelijk wordt.

Uit de variantenstudie van loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal (Goudappel, 2019) komt naar voren dat een brug ter hoogte van de Jutfasepunt helpt om de verwachte groei op de Socratesbrug te verminderen en fietskwaliteit te behouden. Dit verbetert tevens de maaswijdte van het stedelijke hoofdfietsnetwerk en is geschikt voor doorgaande wijk-wijk-fietsroutes. Een nieuwe verbinding meer zuidelijk, ter hoogte van de Overijssellaan, heeft een kleinere meerwaarde voor het spreiden van fietsverkeer.



Bron: www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/socrateslaan-nieuwe-inrichting/

A5. Analyse verkeersstromen

De invulling van de forse woningbouwopgave in Utrecht zorgt voor verdichting terwijl de capaciteit van het wegennet voor auto- en vrachtverkeer niet in dezelfde mate kan groeien. Om de bereikbaarheid en doorstroming van deelgebied 6 en de omgeving te borgen nemen we verkeersneutraal ontwikkelen als uitgangspunt voor de ontwikkeling van deelgebied 6. We nemen de autonome situatie 2030 hierbij als uitgangspunt.

De ontwikkeling is verkeersneutraal te noemen als het maximum aan verkeersproductie en –attractie onder het huidige maximum blijft of de maximale verkeersbelasting op de maatgevende wegen rondom de A12-aansluiting onder het huidige maximum blijft (Goudappel, 2022, Mobiliteitsstudie Deelgebied 6 Merwedekanaalzone). De eerste conditie richt zich sec op de verkeersgeneratie als gevolg van het nieuwe programma van deelgebied 6. Bij de tweede conditie kunnen ook andere ontwikkelingen zoals nieuwe woningbouwgebieden buiten deelgebied 6 en infrastructurele ingrepen (afwaarderen van stadsboulevards) de verkeersbelasting beïnvloeden.

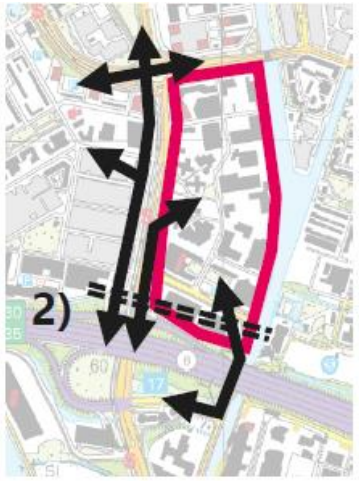
Voor de ontwikkeling van fase 1 en 2 kijken we naar de hoeveelheid verkeer wat het gebied in-/uitrijdt en het effect op de omliggende wegen. Hierbij kijken we naar de maatgevende richting in beide spitsperiodes. Op deze richtingen mag het verkeer niet toenemen.

Mogelijke definities verkeersneutraal ontwikkelen

1) Geen toename verkeersgeneratie



2) Geen toename verkeersintensiteit



De verschillende scenario's zijn door Gemeente Utrecht doorgerekend met Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU), zie onderstaande tabel. De gehanteerde uitgangspunten voor het programma zijn opgenomen in Bijlage A6. Hieruit komt naar voren dat de verkeersgeneratie van het nieuw te ontwikkelen programma in fase 1 op etmaalniveau iets hoger is dan de verkeersgeneratie in de autonome situatie. In de spitsperioden zorgt de ontwikkeling van fase 1 voor een afname van verkeer op de drukste richtingen. Dit komt door doordat er werkfuncties verdwijnen en woonfuncties worden toegevoegd. Deze functies hebben een omgekeerd aankomst- en vertrekpatroon, waardoor de drukste richtingen worden ontlast. Hierdoor kan fase 1 binnen de kaders verkeersneutraal worden ontwikkeld.

In fase 2 is de verwachte verkeersgeneratie en verkeersintensiteit op de omliggende wegen in beide scenario's aanmerkelijk hoger dan in de autonome situatie 2030. Dit komt door de verdere intensivering van het programma. Deze toename wordt deels opgevangen doordat omzetting van werk- naar woonprogramma leidt tot een omgekeerd aankomst- en vertrekpatroon, maar zorgt desondanks voor een grotere toename van verkeer dan fase 1 ten opzichte van de autonome situatie 2030. Deze resultaten van de analyse laten zien dat verkeersneutraal ontwikkelen alleen mogelijk is:

- wanneer bij vanaf fase 1 al ingezet wordt op een ambitieus mobiliteitsconcept;
- stedelijk en regionaal ingezet blijft worden op een mobiliteitstransitie;
- voor fase 2 aanvullende maatregelen op de Europalaan-zuid worden genomen om het (doorgaand) verkeer te verminderen.

Dit bevestigt de uitkomsten van de eerdere Mobiliteitsstudie (Goudappel, 2022).

	Etmaal	Ochtendspits (2 uur)		Avondspits (2 uur)	
	in+uit	In	Uit	In	Uit
Autonome situatie 2030	7661	1335	256	312	1233
Fase 1	8492	1215	478	479	1151
Fase 2 - Woon	12149	1167	726	1047	1989
Fase 2 - Werk	12216	1302	655	979	2091

A6. Gehanteerd programma in modeldoorrekeningen

	Woningen (aantal)			Voorzieningen (m2 bvo)			
	Vrije sector	Midden	Sociaal	Kantoor	Bedrijf	Maatschappelijke voorzieningen	Commerciële voorzieningen
Autonome situatie	162	90	108	146.600	30.000	0	0
Fase 1A	470	261	313	146.600	5.000	2.300	600
Fase 1	817	454	545	133.000	17.000	6.300	2.000
Fase 2 - Woon	1307	726	872	146.600	27.000	13.300	4.000
Fase 2 - Werk	956	531	638	220.000	27.000	13.300	4.000

B. Mobiliteitsbehoeften toekomstige bewoners



B1. Mobiliteitsbehoeften toekomstige bewoners

Deze verdiepende analyse geeft op kwalitatieve wijze inzicht in het verwachte mobiliteitsgedrag van toekomstige bewoners van deelgebied 6. De analyse geeft inzicht in het autobezit, het gebruik van de verschillende vervoermiddelen en het budget dat bewoners besteden aan mobiliteit.

Opzet van de analyse

Het mobiliteitsgedrag in deelgebied 6 hangt sterk af van de beoogde doelgroep. Door onderscheid te maken tussen verschillende doelgroepen worden deze verschillen inzichtelijk. Deelgebied 6 zal huidige bewoners vanuit Utrecht aantrekken. Vanwege de beoogde mobiliteitstransitie is de verwachting dat de toekomstige bewoners van deelgebied 6 andere mobiliteitspatronen hebben. Bij een verhuizing naar een dergelijke gebiedsontwikkeling als deelgebied 6 zijn zij bovendien eerder geneigd een auto weg te doen. Daarom richt deze analyse zich op bewoners in Utrecht en bewoners van soortgelijke gebiedsontwikkelingen in Amsterdam. Deze bewonersgroepen kunnen model staan voor de toekomstige bewoners van Merwedekanaalzone.

Om inzicht te krijgen in het mobiliteitsgedrag van toekomstige bewoners is gebruik gemaakt van Whooz-data met kenmerken en voorkeuren van huishoudens in bestaande wijken. Voor Utrecht is verder onderscheid gemaakt tussen Utrecht-Binnenstad, Utrecht-Stad en Utrecht-West (zie figuur) om ook binnen Utrecht inzicht te verkrijgen in de verschillen. Voor de gebiedsontwikkelingen in Amsterdam zijn recent opgeleverde wijken met een relatief laag autobezit als uitgangspunt genomen: Amstelkwartier, Cruquiusbuurt, NDSM-terrein, Het Funen, Zeeburgereiland en Overhoeks.

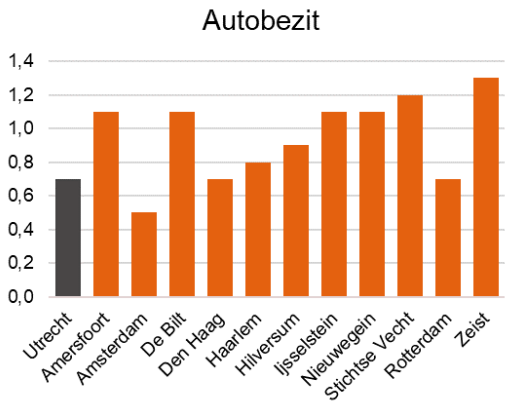
Door te filteren op kenmerken van het huishouden worden mobiliteitspatronen zichtbaar. In de analyse is voor de inkomensgroepen onderscheid gemaakt tussen laag, midden, hoog inkomen. De onderste 40% van de bevolking behoort tot de lage inkomensgroep. De middelste 40% behoort tot de midden inkomensgroep. De bovenste 20% van de bevolking behoort tot de hoge inkomensgroep. In sommige situaties bleek de betreffende groep te klein om conclusies aan te ontleden, daarom is ervoor gekozen om de resultaten van groepen van minder dan 50 huishoudens te verbergen.



Autobezit

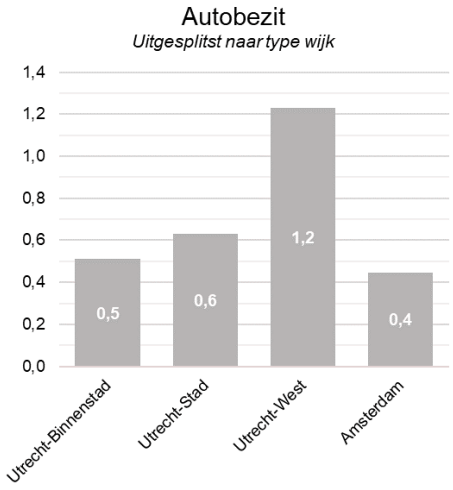
Het gemiddelde autobezit in Utrecht is 0,7 auto per huishouden. In vergelijking met omliggende gemeenten ligt het autobezit in Utrecht relatief laag. Het autobezit in Utrecht ligt rondom het autobezit van Amsterdam en Rotterdam.

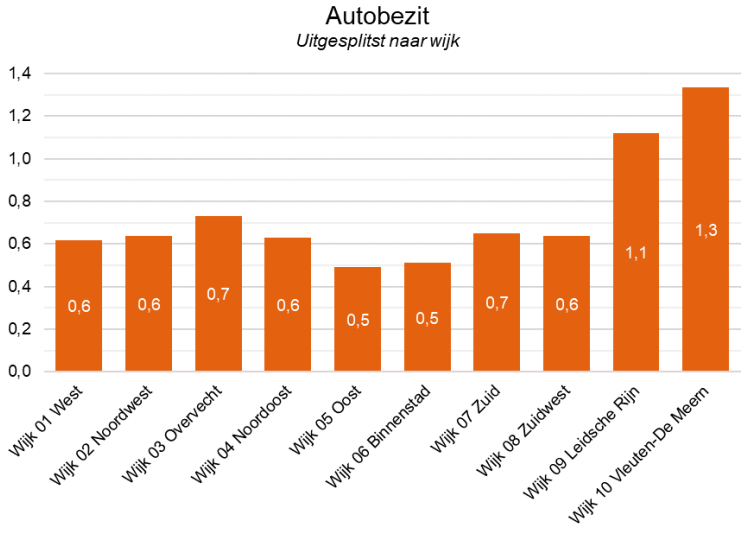
Hieronder volgt een nadere toelichting over de verschillen per wijk(type), inkomensgroep, huishoudgrootte, woningtype en bevolkingssegment. Dit geeft inzicht in de doelgroepen met een relatief laag autobezit.



Autobezit per buurt

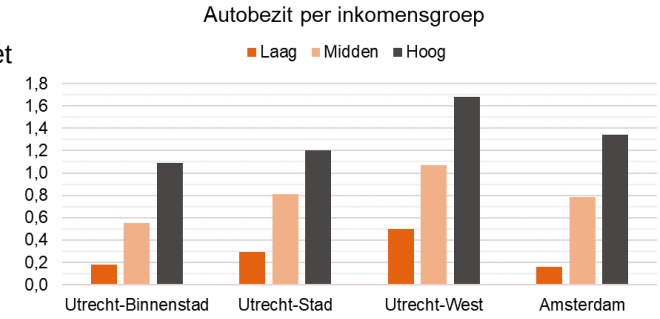
Het autobezit verschilt sterk per wijk in Utrecht. De wijken Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern kennen een relatief hoog autobezit ten opzichte van de rest van de stad. Het autobezit in Utrecht-West komt daarmee uit op circa 1,2 auto per huishouden, terwijl het autobezit in de binnenstad met 0,5 auto per huishouden relatief laag ligt. Soortgelijke gebiedsontwikkelingen in Amsterdam kennen eveneens een relatief laag autobezit (circa 0,4 auto per huishouden). Dit bevestigt het beeld dat bewoners van soortgelijke gebiedsontwikkelingen een relatief laag autobezit hebben.





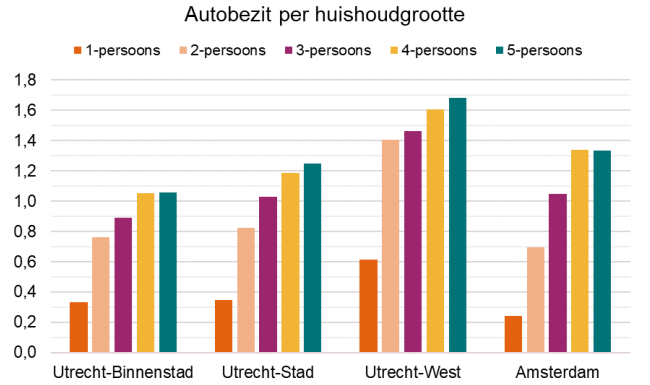
Autobezit per inkomensgroep

Het autobezit onder lage inkomensgroepen is het laagste en neemt toe naar mate het inkomen toeneemt. Het autobezit onder lage inkomens in Utrecht-Stad is circa 0,3 tegenover 0,8 voor midden inkomens en 1,2 voor hoge inkomens. Dit patroon komt terug in de verschillende type wijken in Utrecht en Amsterdam. Dit geeft aan dat doelgroepen met een lager inkomen minder vaak geneigd zijn een auto te bezitten dan hogere inkomensgroepen.



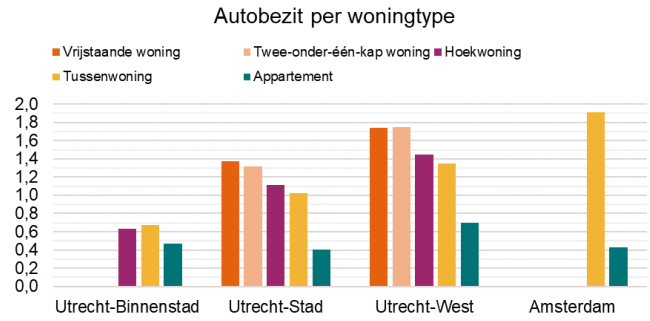
Autobezit per huishoudgrootte

Eénpersoonshuishoudens hebben een veel lager autobezit dan tweepersoonshuishoudens. Het autobezit neemt verder toe naar mate de grootte van het huishouden verder toeneemt. De verschillen tussen één- en meerpersoonshuishoudens zijn hierbij het grootste. Eénpersoonshuishoudens in vergelijkbare gebiedsontwikkelingen in Amsterdam kennen het laagste autobezit. Het aantrekken van éénpersoonshuishoudens leidt dus tot het laagste gemiddelde autobezit.



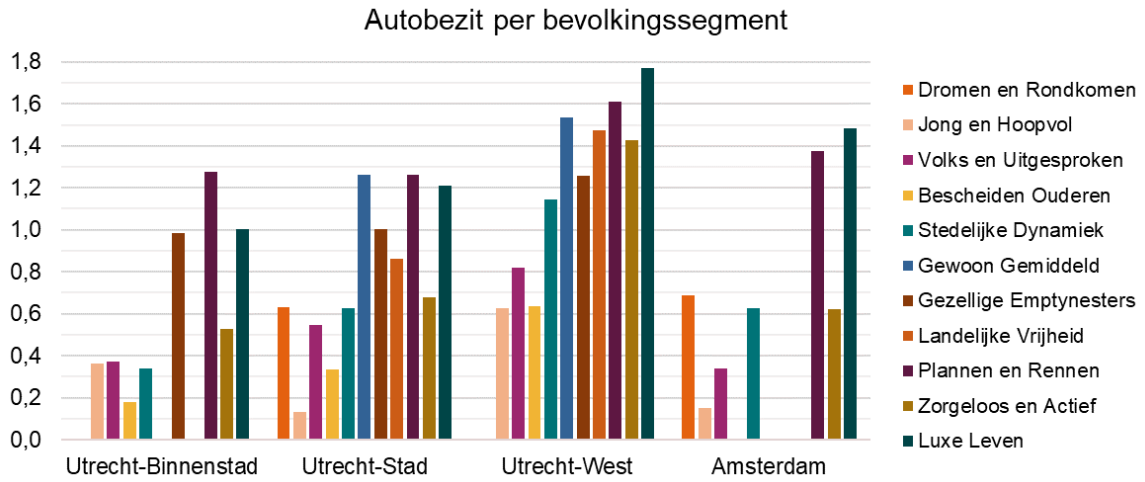
Autobezit per woningtype

Het autobezit in appartementen is een stuk lager dan bij grondgebonden woningen. Voor huishoudens in Utrecht-Stad ligt het autobezit op circa 0,4 auto per huishouden in appartementen tegenover meer dan 1,0 auto per huishouden in grondgebonden woningen. Bij soortgelijke gebiedsontwikkelingen in Amsterdam is het autobezit in appartementen eveneens circa 0,4 auto per huishouden. Dit toont aan dat het realiseren van appartementen leidt tot een lager gemiddeld autobezit.



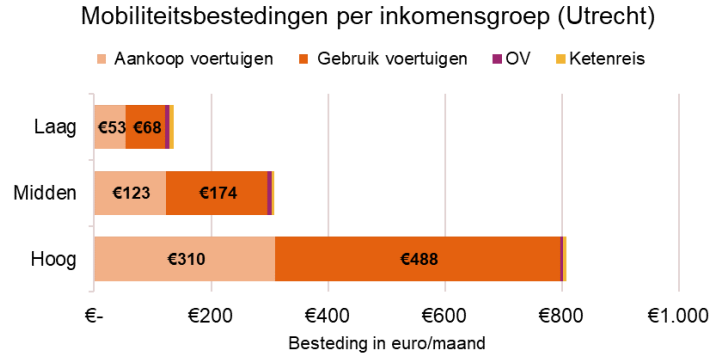
Bevolkingssegmenten
Voorgaande analyses laten zien dat het verwachte autobezit sterk afhankelijk is van het beoogde woningbouwprogramma en de beoogde doelgroep. Een analyse onder de verschillende bevolkingssegmenten onderstreept dit beeld. Een overzicht van typische kenmerken van de verschillende bevolkingssegmenten is opgenomen in de volgende dia's.

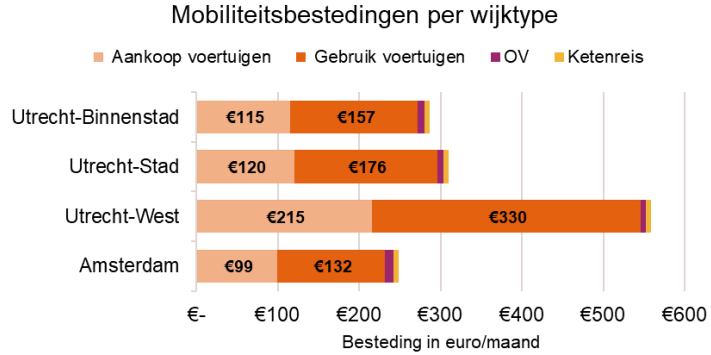
Het autobezit verschilt onder de verschillende bevolkingssegmenten en onder verschillende typen wijken. Het bevolkingssegment *Jong en Hoopvol* kent het laagste autobezit onder huishoudens in Utrecht-Stad en in de gerealiseerde gebiedsontwikkelingen in Amsterdam. Het autobezit van deze groep is lager dan 0,2 auto per huishouden. Andere doelgroepen met een relatief laag autobezit zijn *Volks en Uitgesproken*, *Bescheiden Ouderen* en *Stedelijk Dynamiek*. Het autobezit van deze bevolkingsgroepen ligt echter een stuk hoger dan het autobezit van de groep *Jong en Hoopvol*. Dit toont aan dat het aantrekken van het bevolkingssegment *Jong en Hoopvol* naar verwachting leidt tot het laagste autobezit.



Mobiliteitsbestedingen bewoners
Het inkomen bepaalt in belangrijke mate de maandelijkse bestedingen aan mobiliteit. Lage inkomensgroepen geven circa 140 euro per maand uit, terwijl hoge inkomensgroepen circa 810 euro per maand uitgeven. Naar mate het inkomen toeneemt, nemen de uitgaven voor de aankoop en het gebruik van privévoertuigen veel sneller toe dan de uitgaven voor OV en ketenreizen.

De uitgaven verschillen daarnaast in de verschillende wijken. Hieruit komt de relatie tussen gebieden met een relatief hoog autobezit en hoge mobiliteitsbestedingen duidelijk naar voren. In Utrecht-West zijn zowel het autobezit als de bestedingen relatief hoog ten opzichte van de andere typen wijken. In recent opgeleverde gebiedsontwikkelingen in Amsterdam zijn de mobiliteitsbestedingen het laagst.





B2. Kenmerken bevolkingssegmenten



Dromen en Rondkomen

- 30 - 50 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt, (pre)pensioen
- Praktijkgerichte of middelbare opleiding
- Benedenmodaal
- Huurappartement
- Tram, bus
- TV kijken
  Casino, bioscoop
  Pretpark, dierentuin
  Familiebezoek in het buitenland
  Online games
  ESPN
  Slam!, FunX
  Roddelbladen (Privé, Story)



Jong en Hoopvol

- Jonger dan 40 jaar
- Alleenstaand
- Geen kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, loondienst
- Havo/vwo, hoger opgeleid
- Benedenmodaal of modaal
- Huurappartement
- Trein, bus
- Festivals
  Gaming
  Avontuurlijke vakanties
  Attractiepark
  Snowboarden, vechtsporten
  MTV
  Slam!, FunX
  Cosmopolitan, Glamour, Elle, Vogue
  nrc.next



Volks en Uitgesproken

- Jonger dan 60 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt, loondienst
- Praktijkgerichte of middelbare opleiding
- Benedenmodaal of modaal
- Huurwoning
- Brommer, scooter
- Dagjes weg
  Gaming
  Attractiepark
  Darts, snooker
  Huisdieren
  TLC
  Slam!, FunX
  Roddelbladen (Privé, Story)



Bescheiden Ouderen

- Ouder dan 65 jaar
- Alleenstaand
- Geen kinderen
- Arbeidsongeschikt, (pre)pensioen, vrijwilliger
- Praktijkgerichte opleiding
- Benedenmodaal of modaal
- Huurwoning of -appartement
- (Elektrische) fiets
- Kruiswoordpuzzel
  Prepaid mobiel
  Scootmobiel, rollator
  Actualiteiten
  Vrijwilligerswerk
  Omroep MAX, regionale zenders
  Klassieke muziek
  Plus Magazine
  Regionaal dagblad



Stedelijk Dynamiek

- Jonger dan 50 jaar
- Alleenstaand of samen
- Voornamelijk zonder kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, loondienst, vrij beroep, ondernemer
- Hoger of universitair opgeleid
- Modaal of 1 tot 2 keer modaal
- Koop- of huurappartement
- Trein, tram, bus
- Verhuizingen
  Hockey, surfen, zwemmen, fitness
  Discotheek, café
  Citytrips
  Concert, opera, museum
  Comedy Central
  Slam!, FunX
  Cosmopolitan, Grazia, Glamour, Elle, Vogue
  Parool



Gewoon Gemiddeld

- 30 - 60 jaar
- Samen
- Kinderen in alle leeftijdsgroepen
- Loondienst
- Middelbaar opgeleid
- 1 tot 2 keer modaal
- Koopwoning
- 1 of meer auto's
- Verhuizingen
  Sport
  Doe-het-zelven
  Caravan, bungalowpark
  Bezoek pretpark
  Gezelschapsspellen
  Nickelodeon
  Qmusic, Radio 538
  WIJ, Ouders van Nu



Gezellige Emptynesters

- Ouder dan 60 jaar
- Samen
- Geen kinderen of boven de 25 jaar
- Loondienst, (pre)pensioen, vrijwilliger
- Middelbaar opgeleid
- 1 tot 2 keer modaal
- Koopwoning
- Auto
- Veel uitstapjes
  Wandelen, fietsen, tennissen
  Actualiteiten
  Vrijwilligerswerk
  Politiek
  Prepaid mobiel
  Omroep MAX, regionale zenders
  NPO 5
  Fiets
  Regionaal dagblad



Landelijke Vrijheid

- 50 - 80 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Loondienst, ondernemer, werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koop- of huurwoning
- Twee auto's
- Buitensport
  Huisdieren
  Kamperen
  Bezoek dierenpark
  Tuinieren, doe-het-zelven
  Prepaid mobiel
  Regionale, lokale zenders
  Landleven, Buitenleven
  Regionaal dagblad



Plannen en Rennen

- 30 - 55 jaar
- Samen
- Kinderen in alle leeftijdsgroepen
- Loondienst, ondernemer
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koopwoning
- Twee auto's
- Verhuizing
  Voetbal, hockey, tennis
  Zomervakantie naar Frankrijk
  Wintersport
  Pretpark, dierentuin
  Beleggen
  Qmusic, Radio 538
  WIJ, Ouders van Nu



Zorgeloos en Actief

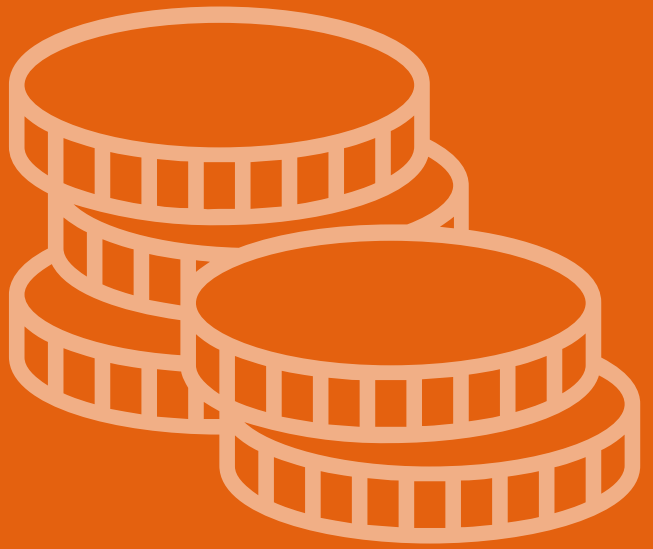
- Ouder dan 50 jaar
- Samen
- Geen kinderen
- Loondienst, ondernemer, vrij beroep, (pre)pensioen
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koopwoning
- 1 of meer auto's
- Golfen, tennissen, fietsen, wandelen
  Vaak op reis
  Opera, theater, museum
  Beleggen
  Vrijwilligerswerk
  Literatuur
  VPRO
  NPO 4, Classic FM
  Kampioen, reismagazines
  NRC Handelsblad



Luxe Leven

- 45 - 75 jaar
- Samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Loondienst, ondernemer, vrij beroep, (pre)pensioen
- Hoger of universitair opgeleid
- Meer dan 2 keer modaal
- Koopwoning
- Twee auto's
- Golf, snowboarding , paardrijden
  Verre reizen
  Wintersport
  Opera, theater, museum, casino
  Beleggen
  Delicatessenwinkel
  VPRO
  BNR nieuwsradio
  Residence, Eigen huis & Interieur
  NRC Handelsblad

C. Business case



C1. Business case - opstartkosten

Investeringsuitgaven (Capital Expenditure - CAPEX)
Twee reële scenario's vergeleken met de opstartkosten voor mobiliteit in deelgebied 5. In het minimale scenario voor deelgebied 6 wordt het fietsparkeren en logistiek parkeren grotendeels buiten opgelost, terwijl in het basis-scenario deze functies inpandig worden opgelost.

CAPEX Begroting deelgebied 6	Raming deelgebied 5	Deelgebied 6 - minimaal logistiek & fiets buiten	Deelgebied 6 – basis logistiek & fiets inpandig	Opmerkingen
Kwartiermaken & opstartkosten	€ 780.210	€ 600.000	€ 600.000	opstartkosten (deels bekostigd via bestaande gebruikers gebied)
Stichtingskosten openbaar fietsparkeren	€ 4.141.500	€ 2.500.000	€ 5.000.000	bouwen van inpandige bezoekersfietsparkeerplekken
Stichtingskosten: meerkosten logistiek parkeren	€ 1.543.300	€ -	€ 3.700.000	bouwen van inpandige logistieke hoven voor bestelbusjes
Stichtingskosten: laden/lossen bakfietsen	€ 1.130.000	€ 200.000	€ 600.000	bouwen van parkeerplekken voor overslag interne logistiek
Stichtingskosten: pakketwanden en mobiliteitswinkels	€ 714.000	€ 714.000	€ 714.000	2 servicewinkels op inprikkers
Inrichting servicewinkels	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	
Inrichting fietsstallingen	€ 875.000	€ 400.000	€ 800.000	kosten fietsenrekken
Licentie- en onderhoudskosten MaaS-dienst	€ 1.060.000	€ 600.000	€ 600.000	
Inkoop monitoringsplatform	€ 115.000	€ 115.000	€ 115.000	
Stimuleringsbudget bewoners	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	100 Euro per hh (in deelgebied 5: 50 euro per hh)
Gebiedslogistiek - simpele LEV's	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	
Oprichting gebiedsentiteit	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	
Onvoorzien	€ 200.000	€ 300.000	€ 300.000	
Toegangsregulering gebied	€ -	€ -	€ -	
Onvoorzien	€ 169.790	€ -	€ -	
Subtotaal	**€ 11.278.800**	**€ 5.979.000**	**€ 12.979.000**	
Financiering exploitatiefase				
Bijdrage Exploitatiefase (jaar 1-10)	€ 5.000.000	€ -	€ -	in gebiedsorganisatie OPEX deelgebied 6 - dekking vanuit vastgoedeigenaren
Startkapitaal gebiedsorganisatie	€ 2.500.000	€ 1.500.000	€ 2.000.000	gat tussen startmoment en moment dat alle eigenaren bijdragen
Totaal	**€ 18.778.800**	**€ 7.479.000**	**€ 14.979.000**	

C2. Business case – operationele kosten

Operationele uitgaven (Operating Expenditure – OPEX)
De jaarlijkse operationele kosten vallen uiteen in kosten voor het 'Parkeerbedrijf' (Mobiliteitsbedrijf) en de onderdelen binnen de Gebiedsorganisatie. De kosten voor het Mobiliteitsbedrijf dienen zo snel mogelijk gedekt te worden vanuit de parkeerinkomsten; de dekking hiervan zal met het jaar toenemen. Na een aantal jaar zullen de parkeerinkomsten de uitgaven overstijgen.

De Gebiedsorganisatie wordt bekostigd vanuit servicekosten aan gebruikers in het gebied. Deze inkomstenstroom voor de Gebiedsorganisatie loopt via de vastgoedeigenaren of verenigingen van eigenaren, die dit vervolgens innen bij hun huurders en kopers. Dit betreffen permanente kosten die op lange termijn geborgd dienen te zijn in het gebied.

Voor beide onderdelen is het financieel interessant om de synergie met deelgebied 5 te onderzoeken. Voor de onderdelen van de Gebiedsorganisatie is dit wellicht op kortere termijn al interessant; waar het Mobiliteitsbedrijf deelgebied 5 mogelijk ook deze taken zou kunnen uitvoeren, net zoals zij dat doet voor Gebiedsorganisatie van deelgebied 6. Voor de onderdelen van het autoparkeren ligt die synergie meer voor de hand op wat langere termijn, zodra het business case voor het autoparkeren in deelgebied 6 rendabel geëxploiteerd wordt.

Mobiliteitsbedrijf	
Directeur / regisseur (+ ondersteuning)	€ 300.000
Subtotaal - via mobiliteitsbedrijf	**€ 300.000**

Gebiedsorganisatie	
Logistiek / pakketdiensten	€ 100.000
Mobiliteitshubs	€ 35.000
Fietsparkeren bezoekers	€ 150.000
Buurtconciërge	€ 100.000
Administratie	€ 10.000
Plintenmanagement	n.t.b.
Overige taken n.t.b.	-
Subtotaal - via gebiedsorganisatie	**€ 395.000**

Totaal per jaar	**€ 695.000**

Colofon

Module Mobiliteit Merwedekanaalzone Deelgebied 6

Datum
7 december 2023

Contactpersoon
Jaap Vreeswijk
E-mail: jaap.vreeswijk@arcadis.com

Kernteam
Arcadis: Jaap Vreeswijk, Yorick Claasen, Nils Bruinsma
Over Morgen: Edvard Hendriksen

Opdrachtgever
Gemeente Utrecht

Projectnummer
30165615