

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Utrecht

Parkeerregulering in de omgeving van de Merwedekanaalzone

Welke omliggende gebieden komen in aanmerking voor instellen parkeerregulering?

Datum
Kenmerk

22 september 2020
005052.20200403.N1.06

Merwede wordt stedelijk verdicht in combinatie met een innovatieve mobiliteitsstrategie die lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit stimuleert als hoofdvervoerwijzen. Insteek daarbij is dat het autobezit onder nieuwe bewoners laag is. Om dit te bereiken is het aantal parkeerplaatsen binnen Merwede beperkt. Nieuwe bewoners met een eigen auto kunnen ofwel een abonnement aanschaffen om in een van de parkeergarages in het gebied te parkeren ofwel op afstand parkeren. Zij komen niet in aanmerking voor een straatparkeervergunning. Om te voorkomen dat bewoners, werknemers en bezoekers van Merwede niet in de directe omgeving parkeren, is het noodzakelijk om parkeerregulering in de omgeving van de Merwedekanaalzone in te stellen. Door de parkeermogelijkheden ook daadwerkelijk te beperken, zal het autobezit onder bewoners en het autogebruik onder werknemers en bezoekers lager zijn. In deze notitie wordt verkend welk gebied hiervoor in aanmerking komt.¹

Waarom reguleren in de omgeving van Merwede?

Parkeerregulering in de omgeving van Merwede is noodzakelijk om het zogenaamde uitwijkgedrag te voorkomen. Parkeerders willen zo dicht mogelijk bij de bestemming staan, maar zijn tevens bereid daar een stukje voor te lopen als ze dan een gratis parkeerplaats hebben. Over de acceptatie van loopafstanden schrijft CROW²: "De acceptatie van de loopafstand tussen parkeerplaats en bestemming hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges. Deze worden onder andere bepaald door:

- de aantrekkelijkheid van de looproute;
- de parkeerordening (reguleringsvorm) en prijsstelling;
- de concurrentiekracht van alternatieven."

¹ Basis voor deze notitie vormt onze eerdere notitie 'Parkeerregulering omgeving projectgebied' d.d. 28 mei 2019 (kenmerk 004409.20190429.N1.05), waarin algemeen uiteen is gezet hoe groot het gebied met betaald parkeren moet zijn.

² Bron: CROW, ASVV 2012.

Dit wordt eveneens binnen het parkeerbeleid van de gemeente Utrecht onderschreven. In de Nota parkeernormen voor Fiets en Auto (2013) zijn nevenstaande loopafstanden opgenomen.

zone	wonen	werken en bezoek
A1 en A2	750 meter	1.000 meter
B1	250 meter	500 meter
B2	100 meter	250 meter
C1	50 meter	100 meter
C2	50 meter	100 meter

Tabel 5.2: Maximale loopafstanden (niet hemelsbreed)

Parkeerregulering in de omgeving van Merwede is daarnaast noodzakelijk om het beoogde autobezit onder de bewoners en het autogebruik onder personeel en bezoekers te realiseren. Wanneer zij gratis parkeermogelijkheden in de directe omgeving hebben, zal de mobiliteitsstrategie die lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit stimuleert als hoofdvervoerwijzen, niet het gewenste effect bereiken. Dit betekent dat het autobezit en autogebruik hoger zullen zijn dan beoogd en dus dat er meer verkeer naar Merwede komt dan de verkeersstructuur kan verwerken. Hierdoor komt de bereikbaarheid van het gebied sterk onder druk te staan.

Het invoeren van parkeerregulering heeft ook het bijkomend effect dat er minder forensen in de wijk parkeren. Hiermee verlaagt de parkeerdruk in de wijk, het zoekverkeer naar een parkeerplek in de wijk verlaagt en daardoor zorgt voor een vermindering van het aantal verkeersbewegingen. Dit draagt daarmee positief bij aan Gezond Stedelijk Leven. Daarnaast kennen gebieden met een parkeerregime gemiddeld een lager autobezit.

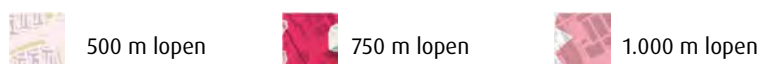
Vanuit de MER is de hoeveelheid verkeer naar Merwede echter gemaximeerd op 1.200 motorvoertuigen in het drukste spitsuur op de Europalaan. Met dit uitgangspunt betekent niet reguleren in de directe omgeving dat er geen 6.000 woningen en bijbehorende voorzieningen gerealiseerd kunnen worden, maar slechts 3.000 woningen en de helft van de voorzieningen.

Wanneer er geen parkeerregulering in de omgeving is, zal het autobezit en -gebruik hoger worden. Wanneer het beoogde programma wordt doorrekenend conform het vigerende beleid (dus met bij het gebied passende parkeernormen (B1) en de reguliere mogelijkheden om de parkeernorm te verlagen ten gevolge van het plaatsen van deelauto's en meer fietsparkeerplaatsen) bedraagt de verkeersgeneratie 24.000 motorvoertuigen per etmaal. Verkeerskundig is een toename van maximaal 12.000³ motorvoertuigen per etmaal acceptabel (dit komt neer op circa 1.200 motorvoertuigen in het drukste spitsuur). Dit betekent dus dat uitgaande van hetgeen maximaal mogelijk is dat slechts circa de helft van het voorziene programma kan worden gerealiseerd.

³ Bron: Mobiliteit Merwedekanaalzone, Goudappel Coffeng, oktober 2019

Hoe groot moet het gebied zijn dat wordt gereguleerd?

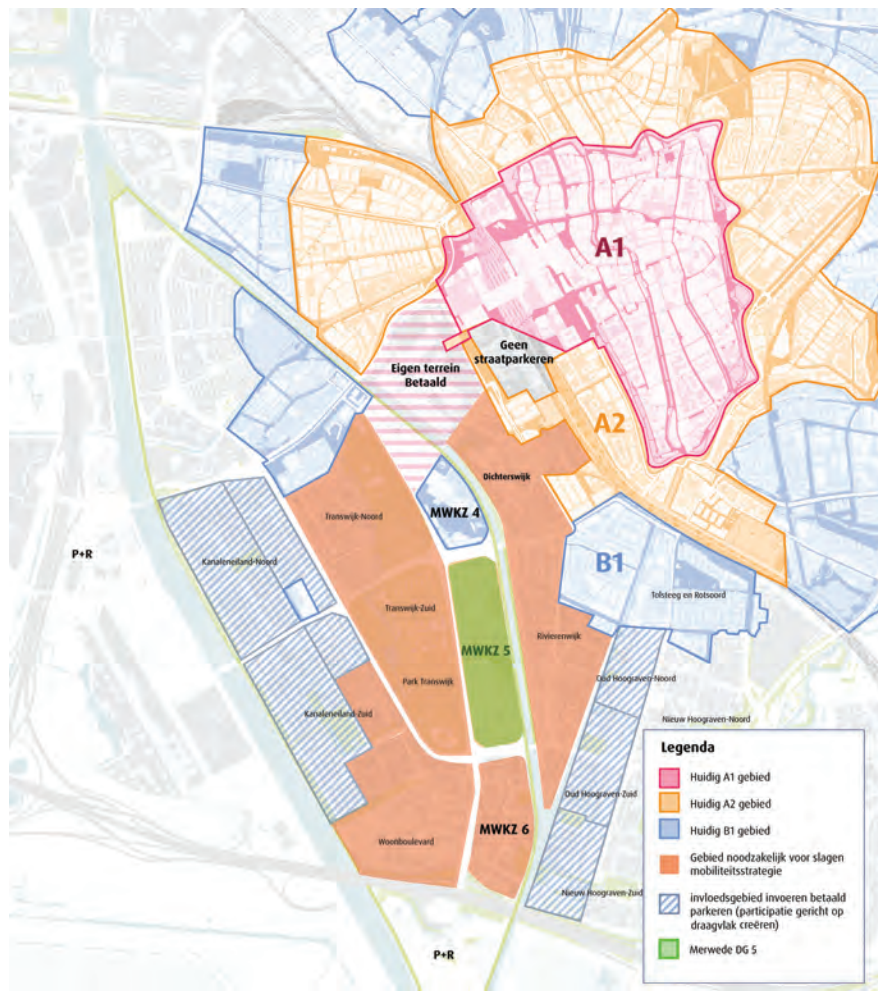
Aansluitend op de loopafstanden die de gemeente Utrecht hanteert is in onderstaande figuur vanuit een viertal bronpunten binnen Merwede (rood) aangegeven welk gebied binnen 500 meter lopen valt, welk gebied binnen 750 m valt en welk gebied binnen 1.000 meter lopen valt. Daarbij is het effect van de (noodzakelijke) aanleg van de gewenste bruggen rond Merwede ook meegenomen.



figuur: Loopisochronen 500 m, 750 m en 1.000 m. links zonder nieuwe bruggen in de Merwedekanaalzone, rechts met voorgestelde bruggen rond Merwede deelgebied 5

Merwede sluit op dit moment alleen in het noorden aan bij het bestaande gebied met betaald parkeren. De zuidzijde van het gebied kent daarnaast al betaald parkeren. In onderstaande figuur is een uitsnede opgenomen van de parkeerplattegrond van de gemeente Utrecht, met daarin Merwede (MWKZ 5) en de bestaande parkeergebieden A1 (in rood), A2 (in geel) en B1 (in blauw). Op deze figuur is verder aangeduid:

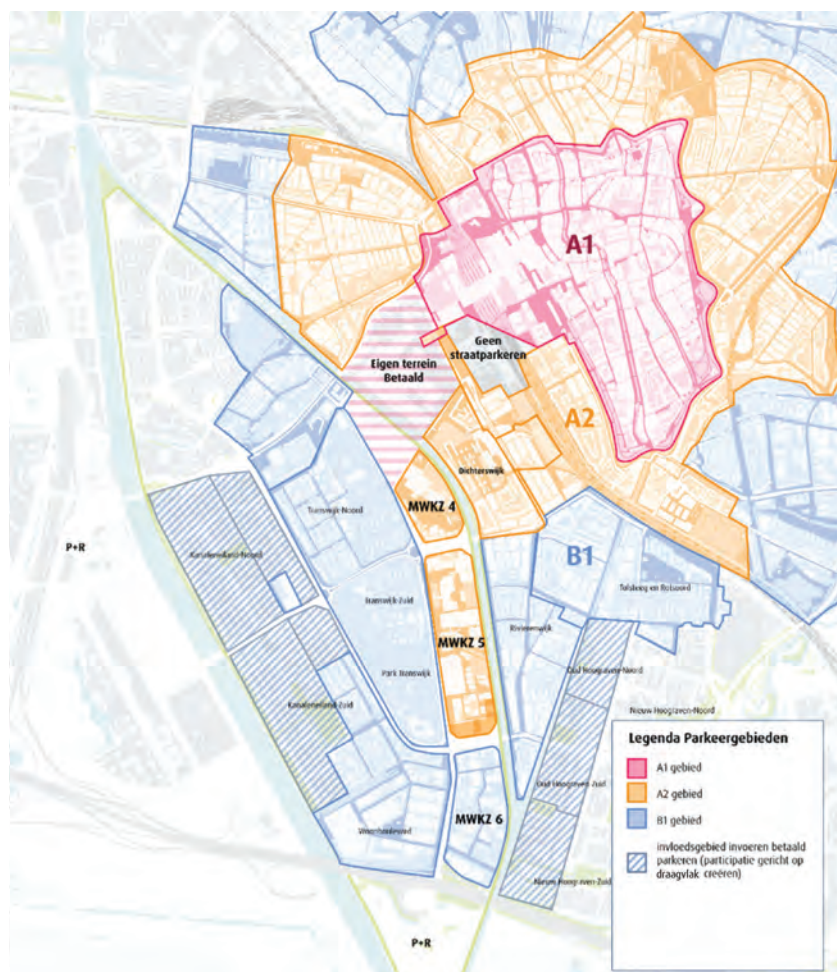
- het gebied waar betaald parkeren ingevoerd moet worden om de mobiliteitsstrategie te laten werken;
- het gebied dat binnen het invloedsgebied invoeren betaald parkeren valt. Dit zijn de gebieden waar het aannemelijk is dat ze te maken krijgt met uitwijkgedrag. Per gebied moet hier gepeild worden of er draagvlak is voor een gelijktijdige invoering van betaald parkeren. Daarnaast is het van belang om deze gebieden de parkeersituatie actief te monitoren om het potentiële uitwijkgedrag in beeld te brengen.



figuur: Voorstel invoeren betaald parkeren per gebied.

Overwegingen bij de omvang van het gebied zijn:

- het gebied waar betaald parkeren ingevoerd moet worden om de mobiliteitsstrategie te laten werken is het gebied wat binnen 750 meter lopen valt:
 - Merwede wordt straks binnen het parkeerbeleid aangeduid als hoogstedelijk gebied (A2). De mobiliteitsstrategie gaat er van uit dat bewoners een lager autobezit hebben en dat werknemers op afstand parkeren (bijvoorbeeld P+R Westraven). Gegeven het gemeentelijke uitgangspunt dat bewoners in hoogstedelijk gebied (A1/A2) maximaal 750 meter lopen. Om te zorgen dat bewoners niet als nog in de omgeving parkeren, moet het gebied met betaald parkeren minimaal 750 meter loopafstand vanaf Merwede bestrijken.
 - Het moet aantrekkelijker zijn om als bewoner en werknemer op P+R Westraven te parkeren dan (gratis) bij de woningboulevard, of op straat in de omgeving van Merwede.
 - De gemeentelijke gebiedsindeling die rekening houdt met natuurlijke grenzen, zoals water of een drukke verkeersweg, omdat deze grenzen voor parkeerders vaak gevoelsmatige of fysieke barrières vormen en zijn dus van invloed op de maximaal acceptabele loopafstand.
- Het gebied dat binnen het invloedsgebied betaald parkeren valt en het aannemelijk is dat dit gebied te maken krijgt met uitwijkgedrag:
 - gebieden die ingeklemd komen te liggen tussen gebieden met betaald parkeren, waardoor uitwijkgedrag vanuit meerdere kanten kan leiden tot een ongewenst hoge parkeerdruk;
 - gebieden die binnen 1.000 meter lopen vanaf Merwede liggen, gegeven het gemeentelijke uitgangspunt dat werknemers in hoogstedelijk gebied (A1/A2) bereid zijn tot maximaal 1.000 meter te lopen;
 - natuurlijke grenzen (de gemeentelijke gebiedsindeling).
 - gebieden die net buiten de 1.000 lopen vallen en potentieel te maken krijgt met uitwijk gedrag door het invoeren van gereguleerd parkeren in aangrenzende gebieden. Bij voorkeur wordt er in deze gebieden ook al vroegtijdig draagvlak gemeten, om deze eventueel gelijktijdig met de omliggende gebieden mee te laten gaan.



figuur: eindbeeld na invoeren betaald parkeren per gebied rondom Merwede (MWKZ 5).