

Adviesmemo (definitief)

Onderwerp:

Parkeeronderbouwing studentenhuisvesting High Five (Utrecht Science Park)

Kampen,

20 juli 2021

Projectomschrijving:

21.0111

Van:

BonoTraffic bv

Aan:

Jebber bv

1 Inleiding

Jebber bv is voornemens om 921 studentenwoningen te realiseren ten westen van het 'Johanna-gebouw' op het Utrecht Science Park. Het betreft hierbij een ontwikkeling van 721 zelfstandige -en 200 onzelfstandige wooneenheden. Het faciliteren van de bijbehorende parkeereis blijkt een opgave. De gemeente Utrecht heeft te kennen gegeven terughoudend om te willen gaan met het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen rondom de studentenhuisvesting. Dit is in lijn met visie vanuit het ambitiedocument Utrecht Science Park (november 2018) waarin ingezet wordt op een vermindering van het autogebruik. Gekeken wordt daarom naar de mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis. De geldende nota parkeernormen fiets -en auto van de gemeente Utrecht biedt (onder hoofdstuk 5.2) enkele mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis, te weten:

- ▲ **Realiseren van extra fietsparkeervoorzieningen:** hierbij geldt dat voor elke (benodigde) autoparkeerplaats die in mindering kan worden gebracht, anderhalve fietsparkeerplaats meer dient te worden gerealiseerd. Deze substitutie is mogelijk voor 10% van de parkeereis;
- ▲ **Aanbieden van deelauto's:** een deelauto vervangt vier reguliere autoparkeerplaatsen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk;
- ▲ **Voorzien in bestaande parkeercapaciteit:** wanneer in de omgeving op acceptabele loopafstand in de nodige parkeerruimte wordt voorzien, bijvoorbeeld in een openbare of particuliere parkeergarage, kan worden afgeweken van de parkeereis. Tevens kan voor wat betreft de parkeerbehoefte van de bezoekers een beroep worden gedaan op de openbare ruimte als vervangende parkeerruimte. Daarbij moet, bij een afwijking van meer dan 10 parkeerplaatsen blijken dat met de realisatie van het project de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 80% blijft.

Jebber bv heeft BonoTraffic gevraagd om de parkeeronderbouwing van de voorgenomen ontwikkeling op te stellen. Uitgangspunt daarbij is dat gebruik wordt gemaakt van de (hierboven genoemde) afwijkingsmogelijkheden.

2 Parkeeronderbouwing

2.1 Normatieve (ongewogen) parkeerbehoefte

De ontwikkellocatie is gelegen in de zone B1 (stedelijk met betaald parkeren). Conform de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 bedraagt de bijbehorende (minimale) parkeernorm voor een 'geormerkte studentenwoning tot 45m² bruto vloeroppervlakte¹ 0,1 per woning. Daarbij geldt dat indien de minimumnorm lager ligt dan 0,2, het aandeel bezoek gelijk is aan de minimumnorm. Hieruit kan worden opgemaakt dat het autobezit onder studenten nihil is en dat de parkeernorm geheel is toe te wijzen aan bezoekersparkeren.

De (ongewogen) parkeervraag van de voorgenomen ontwikkeling bedraagt afgerond² **93 parkeerplaatsen** (921 x 0,1).

2.2 Afwijken parkeereis middels fietsparkeervoorzieningen

De CROW-kencijfers vormen de basis voor de Utrechtse fietsparkeernormen. Conform tabel 18 van de Leidraad fietsparkeren (CROW-publicatie 291) geldt voor studentenwoningen een kencijfer van 1 fietsparkeervoorziening per kamer. Verder dient rekening te worden gehouden met 0,5 per wooneenheid voor bezoekers. Omdat bewoners en bezoekers niet op alle momenten van de week een even grote parkeerbehoefte hebben kunnen stallingsplekken door verschillende doelgroepen worden gebruikt (ook wel dubbelgebruik genoemd). Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. In de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto van de gemeente Utrecht zijn in tabel 5.1 de aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers naar moment van de week opgenomen. In onderstaande tabel is op basis van aanwezigheidspercentages de fietsparkeerbehoefte van High Five voor de beide doelgroepen naar moment van de week weergegeven.

Moment van de week		Werkdag-ochtend		Werkdag-middag		Werkdag-avond		Koop-avond		Nacht		Zaterdag-middag		Zaterdag-avond		Zondag-middag	
Parkeerbehoefte		%	P	%	P	%	P	%	P	%	P	%	P	%	P	%	P
Bewoners	921	50%	461	50%	461	90%	829	80%	737	100%	921	60%	553	80%	737	70%	645
Bezoekers	461	10%	46	20%	92	80%	368	70%	322	0%	0	60%	276	100%	461	70%	322
Totaal	1381		507		553		1197		1059		921		829		1197		967

Tabel 1: fietsparkeervraag naar moment van de week

Uit de tabel is op te maken dat op het maatgevende moment (piekmoment, de werkdag -en zaterdagavond) **1.197** fietsparkeerplekken nodig zijn. Het stedenbouwkundige plan voorziet in de realisatie van **1.215** fietsparkeerplekken ofwel er zijn ruim voldoende plekken.

¹ Een geormerkte studentenwoning is een woning met een campuscontract of een woning die verhuurd wordt door een toegelaten instantie conform de woningwet. De minimum parkeernorm is ten opzichte van het CROW verlaagd conform de afspraak in het Landelijk Actieplan Studentenhuisvesting. Verder wordt geen onderscheid gemaakt in zelfstandige danwel onzelfstandige wooneenheden.

² Omdat bijvoorbeeld 0,1 of 0,6 parkeerplaatsen niet bestaan wordt in de praktijk vaak uitgegaan van hele parkeerplaatsen en wordt daarom afgerond naar boven.

Zoals gesteld kan 10% van de parkeereis worden gesubstitueerd door het realiseren van extra fietsparkeervoorzieningen. Daarbij geldt dat voor elke (benodigde) autoparkeerplaats minder, anderhalve fietsparkeerplaats meer dient te worden gerealiseerd. In het betreffende geval kunnen afgerond 10 (auto)parkeerplaatsen worden gesubstitueerd. Hiertoe zijn $10 \times 1,5 = 15$ extra fietsparkeerplaatsen benodigd. Daar wordt in dit plan ruim aan voldaan, waardoor High Five in aanmerking komt voor deze afwijkingsgrond.

2.3 Afwijken parkeereis middels aanbieden van deelauto's

De Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto van de gemeente Utrecht bieden de mogelijkheid om middels de inzet van deelauto's af te wijken van de parkeereis. Echter, omdat de parkeernorm alleen betrekking heeft op bezoekersparkeren zijn wij van mening dat rekenkundig geen beroep worden gedaan op deze afwijkingsgrond. Een bezoeker is namelijk geen doelgroep die gebaat is bij (de aanwezigheid van) een deelauto. Deze zijn vooral bedoeld om de bewoners van het complex te bedienen.

Het is in praktijk aannemelijk dat studenten over een auto zullen (willen) beschikken. Daarom wordt wel dringend geadviseerd om de samenwerking op te zoeken met het naastgelegen 'Johanna-gebouw'. Hier zijn momenteel 4 deelauto's beschikbaar voor de 655 bewoners van het complex. Gedacht moet worden aan uitbreiding van aantal (en/of type) deelauto's, óf een regeling te treffen zodat bewoners van High Five ook gebruik kunnen maken van de daar aanwezige deelauto's. Omdat geen inzicht is in het gebruik van de deelauto's bij het Johanna-gebouw, kan hierover geen concreet advies worden opgenomen. Voorts wordt, in het kader van maatwerk, geadviseerd om de bovengenoemde maatregel in combinatie met andere MaaS³-maatregelen aan de bewoners van High Five aan te bieden. Denk bijvoorbeeld aan het beschikbaar stellen van een abonnement voor (elektrische)deelfietsen, deelscooters of een speed pedelec.

2.4 Voorzien in bestaande parkeercapaciteit

Uit voorgaande paragrafen kan worden geconcludeerd dat 10% van de parkeervraag kan worden gesubstitueerd, omdat er ruim voldoende fietsparkeerplaatsen in het plan zijn voorzien. Dit betekent dat de resterende parkeerbehoefte 83 parkeerplaatsen bedraagt. Voor deze parkeerbehoefte kan aanspraak worden gemaakt op de bestaande omliggende parkeercapaciteit. Deze parkeerruimte moet op een loopafstand van maximaal 500 meter⁴ beschikbaar zijn en hoeft niet gratis te zijn, maar wel openbaar toegankelijk. Verder geldt dat, bij een afwijking van meer dan 10 parkeerplaatsen, moet blijken dat met de realisatie van het project de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 80% blijft.

Binnen 500 meter loopafstand van de ontwikkellocatie bevinden zich de volgende openbare parkeervoorzieningen:

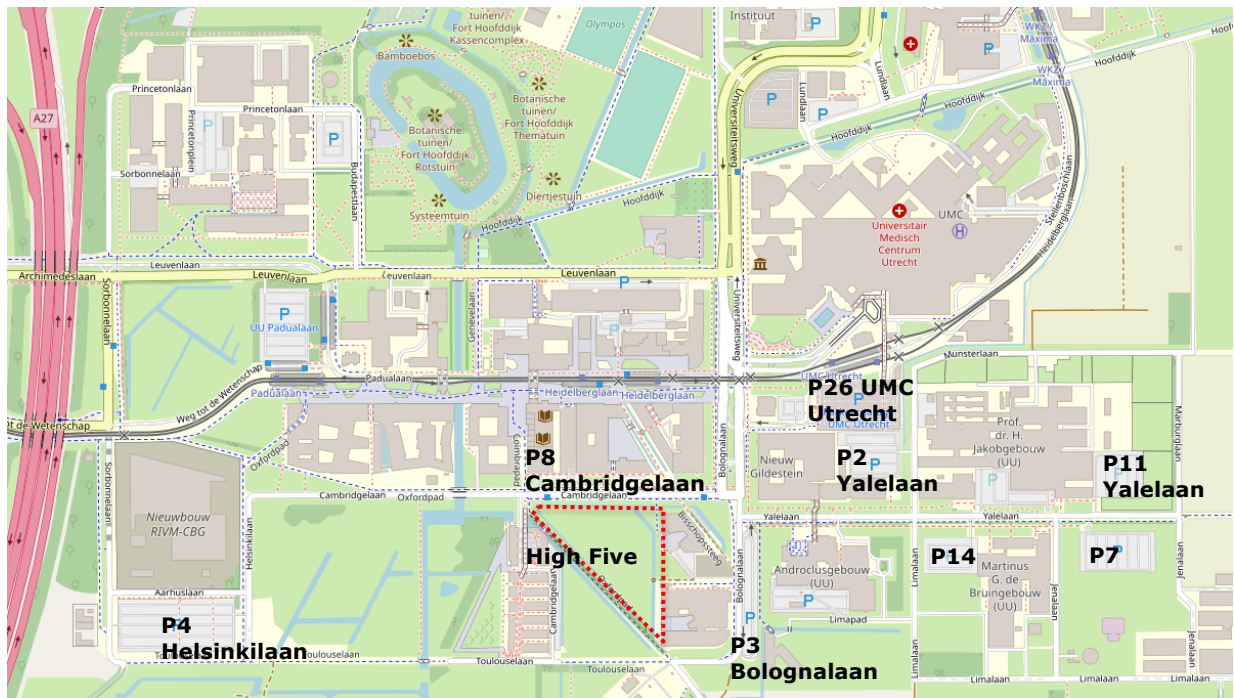
- ▲ P2 Yalelaan (capaciteit 73 p.p.)
- ▲ P3 Bolognalaan (capaciteit 129 p.p.);
- ▲ P8 Cambridgelaan (capaciteit 502 p.p.);

³ MaaS: Mobility as a Service

⁴ Zie tabel 5.2 van de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 voor de functie werken en bezoek onder zone B1.

▲ P26 UMC Utrecht (capaciteit 1727 p.p.);

In figuur 1 zijn de verschillende omliggende parkeervoorzieningen en de ontwikkellocatie weergegeven.



Figuur 1: Parkeervoorzieningen rondom de ontwikkellocatie High Five

Restcapaciteit omliggende parkeervoorzieningen

Op 12 maart jl. is door de gemeente Utrecht parkeerdeata geleverd van de verschillende openbare parkeervoorzieningen op het Utrecht Science Park (zie bijlage 1). Uit de data is op te maken dat op P2, P3 en P8 structureel een te hoge bezettingsgraad kennen (in de huidige situatie al meer dan 80% op het piekmoment). Deze parkeervoorzieningen zijn daarom niet geschikt om de (extra) parkeerbehoefte in af te vangen. In P26 (UMC Utrecht) is nog wel voldoende restcapaciteit, echter de geleverde data heeft alleen betrekking op de abonneementhouders (en dus niet de bezoekers). Hiertoe bestaat er geen (compleet) inzicht in de parkeersituatie aldaar.

Maatwerk in bijzondere gebieden

Soms is maatwerk ten aanzien van de toepassing van parkeernormen nodig. De gemeente Utrecht heeft het Utrecht Science Park daarbij aangewezen als gebied waar maatwerk mogelijk is. In het bijzonder is daarbij aandacht voor de optimalisering van dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij studentenhuysvesting. Een maatwerkoplossing in dit geval is om de aanwezige parkeercapaciteit van naburige parkeervoorzieningen optimaal te benutten en daarbij gebruik te maken van de restcapaciteit van parkeerterrein P4 aan de Helsinkilaan en P7 en P11 (beiden aan de Yalelaan). Deze parkeerterreinen vallen formeel gezien niet binnen de acceptabele loopafstand voor bezoekers (verschillend van 550 tot 750 meter), echter is deze overschrijding vanuit de doelgroep gezien niet buitenproportioneel. Het is in praktijk namelijk gebruikelijk om voor bezoekers een grotere loopafstand te accepteren. Ook is het mogelijk om tijdens de avonduren en in het weekend te parkeren in de P+R Utrecht Science Park om vervolgens via natransport (tram of bus) naar halte Heidelberglaan (nabij High Five) te reizen.

In de volgende paragraaf is de restcapaciteit van de genoemde terreinen per moment van de week afgezet tegen de restvraag vanuit High Five.

2.5 Parkeerbalans

Gewogen parkeervraag

Om te kunnen bepalen of er in de omliggende parkeervoorzieningen op alle momenten van de week voldoende restcapaciteit beschikbaar is voor dubbelgebruik, dient allereerst de parkeervraag van High Five naar moment van de week inzichtelijk te worden gemaakt. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. In de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto van de gemeente Utrecht zijn in tabel 5.1 de aanwezigheidspercentages van bezoekers naar moment van de week opgenomen. In onderstaande tabel is op basis van aanwezigheidspercentages de parkeerbehoefte van High Five naar moment van de week weergegeven.

Moment van de week		Werkdag-ochtend		Werkdag-middag		Werkdag-avond		Koop-avond		Nacht		Zaterdag-middag		Zaterdag-avond		Zondag-middag	
Parkeerbehoefte		%	P	%	P	%	P	%	P	%	P	%	P	%	P	%	P
Bezoekersvraag	93	10%	10	20%	19	80%	75	70%	66	0%	0	60%	56	100%	93	70%	66
Totaal	93		10		19		75		66		0		56		93		66

Tabel 1: parkeervraag naar moment van de week

Uit de tabel is op te maken dat het maatgevende moment (piekmoment) zich voordoet op de zaterdagavond. Verder is de werkdagavond eveneens een moment waarop er een hogere parkeerbehoefte bestaat.

Restcapaciteit P4, P7 en P11

In de onderstaande tabellenreeks is de beschikbare restcapaciteit van P4, P7 en P11 per moment van de week afgezet tegen de (gehele) bezoekersvraag van High Five. Er zijn geen aannames gedaan m.b.t. de spreiding van de bezoekers, derhalve is onderstaand (per parkeerterrein) het 'worst case' scenario weergegeven. Van het weekend is geen parkeerdata, echter de parkeervraag van High Five kan op die momenten prima opgelost worden in naburige parkeervoorzieningen omdat die vooral gebouwd zijn voor forenzen. Vanuit de omliggende kantoren bestaat er dan geen parkeerbehoefte.

Moment van de week		Werkdag-ochtend		Werkdag-middag		Werkdag-avond		Koop-avond	
Functie	Capaciteit	%	P	%	P	%	P	%	P
Parkeervraag High Five			10		19		75		66
Bezettingsgraad P4	617	55%	340	72%	445	4%	25	4%	25
Bezettingsgraad na toevoeging High Five	617	57%	350	75%	464	16%	100	15%	91

Tabel 2: parkeervraag naar moment van de week afgezet tegen de restcapaciteit van P4 (bron parkeerdata: gemeente Utrecht).

Moment van de week		Werkdag-ochtend		Werkdag-middag		Werkdag-avond		Koop-avond	
Functie	Capaciteit	%	P	%	P	%	P	%	P
Parkeervraag High Five			10		19		75		66
Bezettingsgraad P7	220	25%	55	30%	66	2%	5	2%	5
Bezettingsgraad na toevoeging High Five	220	30%	65	39%	85	36%	80	32%	71

Tabel 3: parkeervraag naar moment van de week afgezet tegen de restcapaciteit van P7 (bron parkeerdata: gemeente Utrecht).

Moment van de week		Werkdag-ochtend		Werkdag-middag		Werkdag-avond		Koop-avond	
Functie	Capaciteit	%	P	%	P	%	P	%	P
Parkeervraag High Five			10		19		75		66
Bezettingsgraad P11	183	10%	19	12%	27	4%	8	4%	8
Bezettingsgraad na toevoeging High Five	183	13%	29	21%	46	38%	83	34%	74

Tabel 4: parkeervraag naar moment van de week afgezet tegen de restcapaciteit van P11 (bron parkeerdata: gemeente Utrecht).

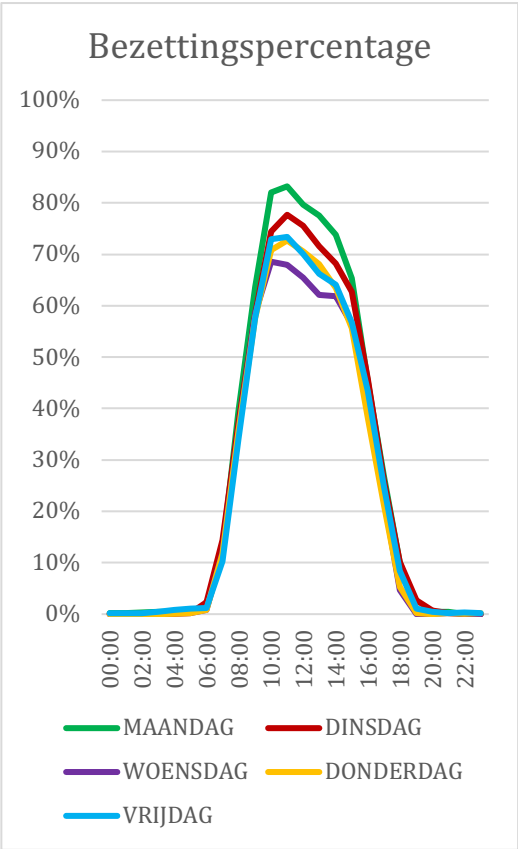
Uit de bovenstaande tabellen kan worden opgemaakt dat de bezettingsgraad van P4, P7 en P11 na toevoeging van de parkeervraag van High Five op de werkdagen (wanneer er een grotere parkeerbehoefte bestaat vanuit de omliggende kantoren/Universiteitsgebouwen) ruim beneden de grens van 80% blijft.

2.6 Conclusie

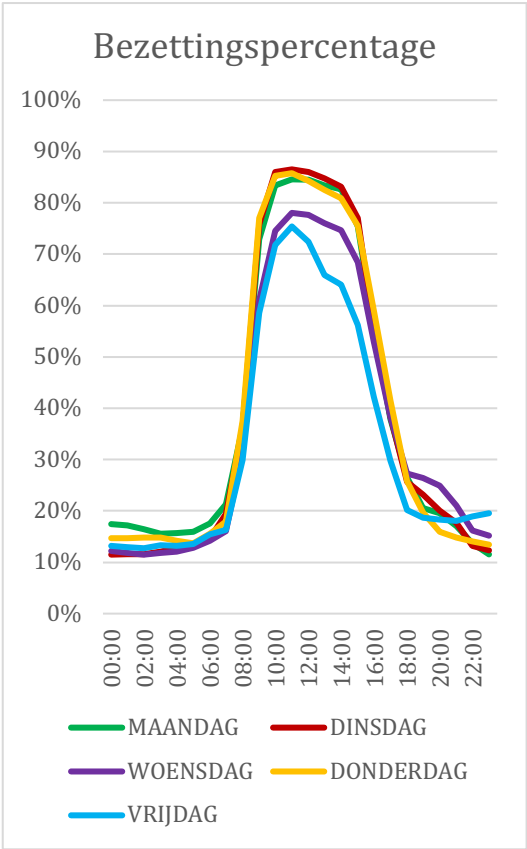
Conform de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto van de gemeente Utrecht wordt voor zowel auto -als fietsparkeren voldaan aan de parkeereis voldaan. Hiertoe dient, voor het autoparkeren, wel gebruik te worden gemaakt van de restcapaciteit van parkeerterrein P4 aan de Helsinkilaan of P7/P11 aan de Yalelaan. Deze voorzieningen vallen formeel gezien niet binnen de acceptabele loopafstand voor bezoekers, echter (gelet op het voornemen van de gemeente om alle parkeercapaciteit op het Utrecht Science Park optimaal te benutten) is deze overschrijding (vanuit de doelgroep gezien) niet buitenproportioneel. Ook is het mogelijk om tijdens de avonduren en in het weekend te parkeren in de P+R Utrecht Science Park om vervolgens via natransport (tram of bus) naar halte Heidelberglaan (nabij High Five) te reizen.

Wel is het dringende advies om samenwerking te zoeken met het naastgelegen 'Johanna-gebouw' om daar: óf het aantal deelauto's uit te breiden, óf een regeling te treffen zodat bewoners van High Five ook gebruik kunnen maken van de daar aanwezige deelauto's (eventueel in combinatie met MAAS-maatregelen). Het is in praktijk namelijk niet aannemelijk dat geen van de 921 studenten niet over een auto zal (willen) beschikken.

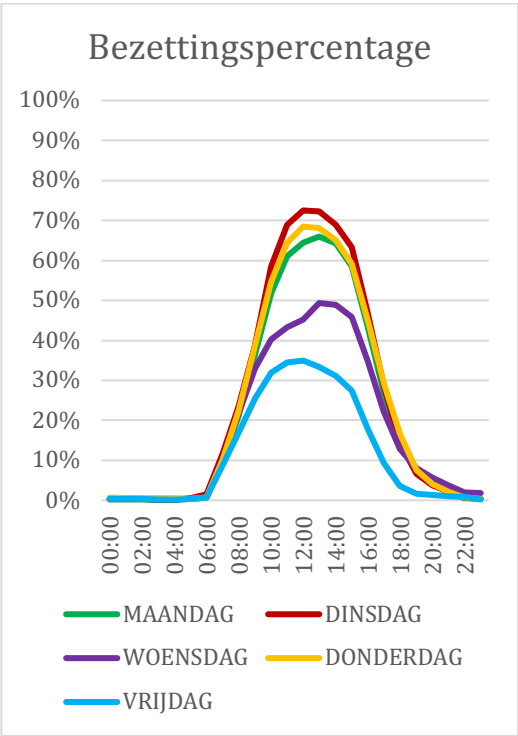
Bijlage 1 – parkeerdata P2,3,8,17 en 26.



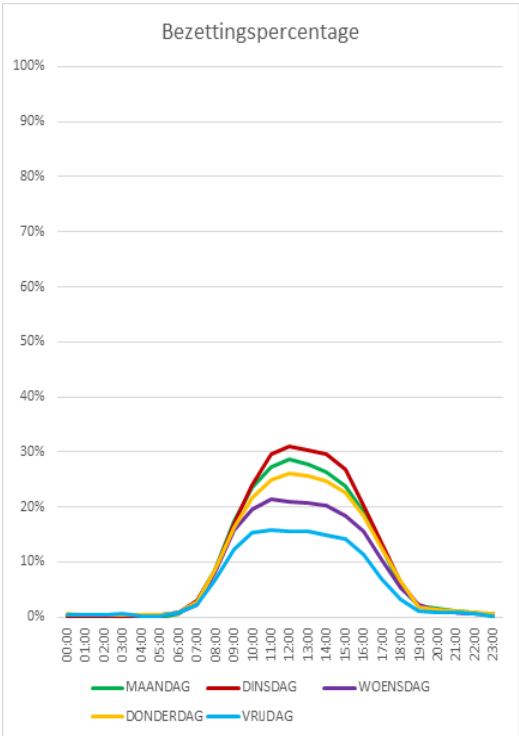
Bezetting P2



Bezetting P3



Bezetting P4



Bezetting P7

