

Verkeersgeneratie en flankerend beleid

Mobiliteitsconcept Merwede

Onderliggende notitie 5, behorend bij het eindrapport 'mobiliteitsconcept voor Merwede'

Auteur
Lucas van der Linde
Christiaan Kwantes

Datum
06.03.18

Status
Definitief

Klant
Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

1	Verkeersgeneratie is maatgevend voor het aantal woningen in de Merwedekanaalzone	3
2	Ambitieuze mobiliteitsstrategie is noodzakelijk en stelt randvoorwaarden aan (flankerend) beleid voor Merwede en omgeving	6
	Bijlage 1 - Benodigde verkeersreductie	9
	Bijlage 2 - Aannames mobiliteitsscenario's	12

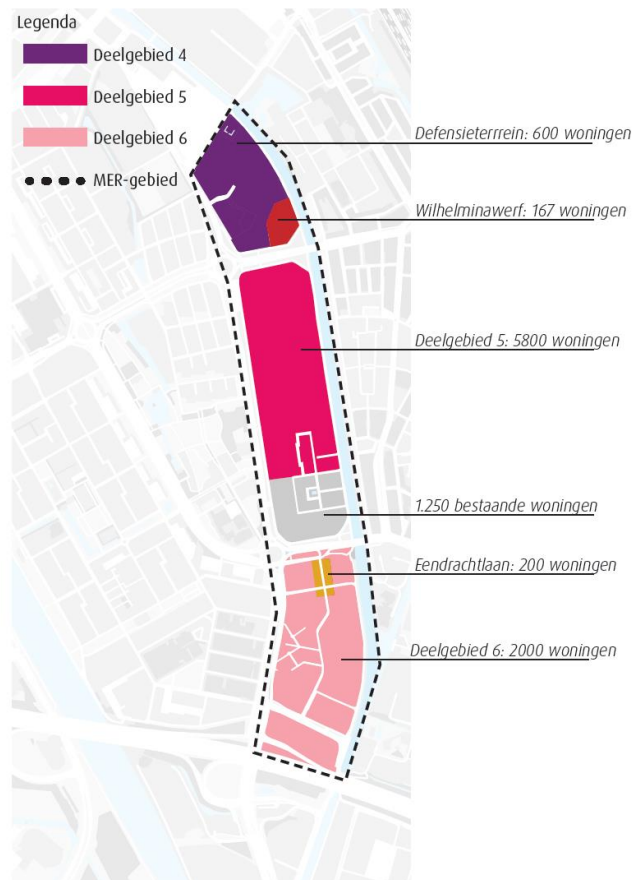
1 Verkeersgeneratie is maatgevend voor het aantal woningen in de Merwedekanaalzone

1.1 Regulier beleid zorgt bij 9.000 woningen in gehele Merwedekanaalzone voor te hoge verkeersdruk volgens MER; bij ambitieus mobiliteitsbeleid is 9.000 woningen wel haalbaar

In de gehele Merwedekanaalzone zijn 9.000 woningen¹ gepland (zie figuur). Deze aantallen zorgen volgens de MER, zoals gepubliceerd in 2017, bij onveranderd beleid voor een te hoge verkeersdruk in Utrecht Zuidwest: het verkeerssysteem van de stad zal vastlopen. De MER concludeert daardoor dat bij onveranderd beleid maximaal 6.000 woningen in de gehele Merwedekanaalzone mogelijk zijn. Indien de verkeersgeneratie wordt beperkt, is een groei tot 9.000 woningen voor de gehele Merwedekanaalzone waarschijnlijk wel mogelijk. Een absolute voorwaarde daarvoor is dat een mobiliteitsproduct wordt neergezet waardoor de verkeersproductie wordt beperkt. Dan zijn er ±6.000 woningen mogelijk in deelgebied 5 'Merwede'.

Parralel traject: Verfijningsslag MER-berekeningen

In het kader van het parallelle project² waar Goudappel Coffeng bij betrokken is geweest heeft de gemeente Utrecht inmiddels een verfijningsslag van de MER-berekeningen laten uitvoeren. In een eerste analyse is het toekomstige mobiliteitsbeeld 2030 (fiets, OV, autoverkeer) berekend bij een situatie, passend binnen de huidige beleidskaders (Mobiliteitsplan SRSRSB uit 2016, maar met name Nota Stallen en Parkeren, 2013). Omgerekend gaat het dan om onder andere gemiddeld 0,7 parkeerplaats per woning. Hieruit bleek opnieuw dat de gehele Merwedekanaalzone bij 9.000 woningen te veel autoverkeer zal genereren, uitgaande van de huidige beleidskaders. Hierdoor zijn de leefbaarheid en bereikbaarheid van dit deel van de stad niet meer te garanderen. Deze analyse onderschreef daarmee de MER-analyse. Er is, ten opzichte van deze situatie, een reductie van autoverkeer nodig van circa 40-50% op de drukke verkeerslocaties. Bijlage 1 bevat een nadere toelichting op de benodigde reductie.



Figuur [1]: Vulling aantal woningen Merwedekanaalzone

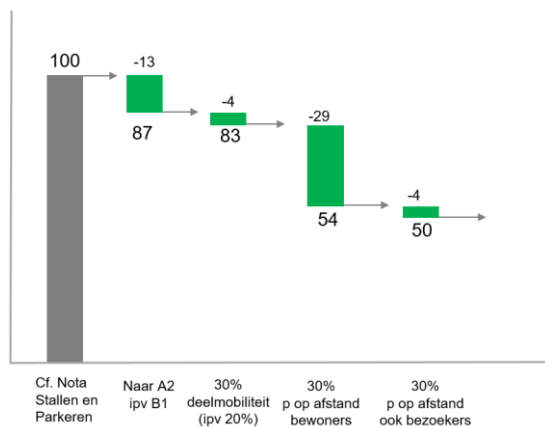
¹ Deelgebied 5, oftewel 'Merwede', heeft een ambitie tot de ontwikkeling van 5.800 woningen, waardoor keuzes gemaakt in dit deelgebied essentieel zijn voor het totale toekomstige verkeerspatroon van Utrecht zuidwest.

² Verfijningsslag verkeersmodellering ontwikkeling Merwedekanaalzone

Uit een tweede analyse op basis van de 'Verfijningsslag verkeersmodellering ontwikkeling Merwedekanaalzone' blijkt dat deze reductie gehaald kan worden als ingezet wordt op:

- ambitieuzere parkeernormen (slim bestemmen): van de norm B1 naar A2 cf. Nota Stallen en Parkeren;
- meer loop-, fiets- en HOV-kwaliteit (slimme routes): aanleggen aantrekkelijke en hoogwaardige loop-, fiets- en HOV-routes in en rondom het gebied;
- meer deelmobiliteit (slim regelen): hoger aandeel autodelen als onderdeel totale parkeervraag;
- meer parkeren aan de rand van de stad (slim bestemmen);
- minder doorgaand autoverkeer (slimme routes) voor de gehele Merwedekanaalzone.

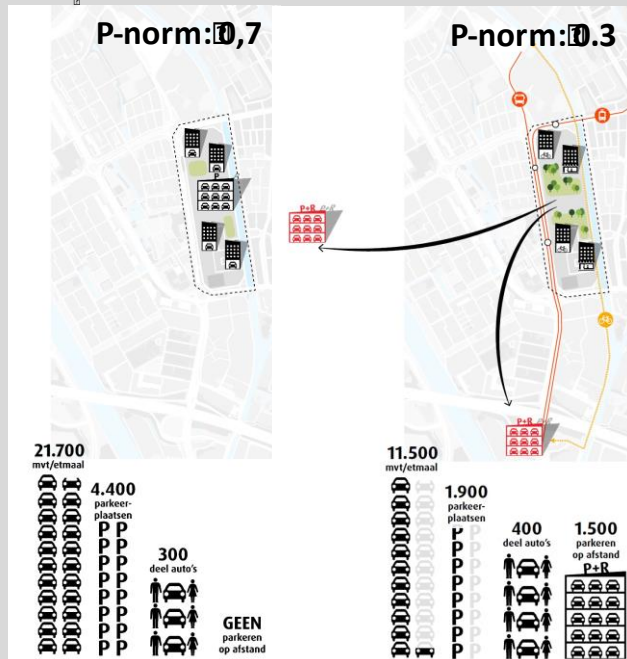
Omgerekend resulteert dit onder andere in gemiddeld 0,3 parkeerplaats per woning. Figuur 2 geeft weer hoe bovenstaande stappen in mobiliteitsbeleid leidt tot de benodigde reductie van ca. 50% van het autoverkeer. Deze figuur laat op heldere wijze zien dat er sprake moet zijn van een 'en-en' aanpak. Bijlage 2 gaat dieper in op de uitgangspunten en aannames van bovenstaande twee stappen (mobiliteitsvarianten met parkeernorm 0,7 of 0,3).



Figuur 2: Autoverkeer van/naar de deelgebieden 5 en 6 (realisatie 9.000 woningen) met het huidige mobiliteitsbeleid vergeleken met de situatie met verdergaand mobiliteitsbeleid. De termen A2 en B1 refereren aan betaald-parkeren-zones in Utrecht.

Gevoel voor aantallen: parkeerplaatsen behorend bij normen 0,7 en 0,3

Om gevoel te krijgen voor aantallen laat figuur 3 zien wat parkeernormen 0,7 en 0,3 betekenen voor het benodigd aantal parkeerplaatsen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar parkeerplaatsen binnen het gebied (voor privé-auto's en deelauto's) en naar parkeren op afstand (voor privé-auto's, bijvoorbeeld op Westraven).



Figuur 3: Factsheet verkeersgeneratie en parkeren bij norm 0,7 (regulier beleid, stap 1) versus 0,3 (ambitieuze mobiliteitsstrategie, stap 2). De deelauto's zijn onderdeel van de parkeerplaatsen binnen het gebied.

Deelauto's: deze aantallen zijn nog nooit vertoond

De schaal waarop deelauto's benodigd zijn – in de eindsituatie zo'n 300-400 voor het gehele gebied – is nog nooit vertoond. Enerzijds vormt dit een kans: dit wijkbrede deelautoconcept is vernieuwend en zet Merwede op de kaart. Anderzijds brengt pionieren natuurlijk ook risico's met zich mee; op voorhand is niet precies te voorspellen wat succes- en faalfactoren zijn. De notitie 'conceptontwikkeling' gaat hier verder op in.

Parkeren op afstand: waarschijnlijk minder parkeerplaatsen nodig dan verwacht

Bij een parkeernorm van 0,3 lijkt ook parkeren op afstand nodig. De omvang van de vraag naar het parkeren op afstand is een onzekere factor: de in de figuur genoemde 1.500 parkeerplaatsen betreft een worst-case scenario, uitgaande van A2-parkeerbehoefte. In de praktijk zal parkeren op afstand een ventiel zijn, waarbij de uiteindelijke parkeervraag lager kan uitvallen dan verwacht omdat bewoners hun gedrag verder kunnen aanpassen. De notitie 'conceptontwikkeling' gaat hier verder op in.

2 Ambitieuze mobiliteitsstrategie is noodzakelijk en stelt randvoorwaarden aan (flankerend) beleid voor Merwede en omgeving

Voor het blijven functioneren van het verkeerssysteem in Utrecht Zuidwest zijn in relatie tot de ambitieuze mobiliteitsstrategie een aantal randvoorwaarden absoluut noodzakelijk. Binnen de wijk Merwede moet ingezet worden op:

1. Realiseren van loop- en fietskwaliteit
2. Meer deelmobiliteit i.c.m. Mobility as a Service (MaaS)
3. Strenger vertrekpunt parkeernormen

Bovenstaande komt grotendeels terug in het huidig stedenbouwkundig plan en moet passen binnen de ambitie 'Healthy Urban Living' en 'Zero Emission'. Het bijbehorend mobiliteitsconcept wordt in de notitie 'conceptontwikkeling' nader uitgewerkt.

Voor het slagen van het mobiliteitsconcept van Merwede is het van groot belang dat niet alleen het mobiliteitsconcept in Merwede zelf, maar ook het flankerend beleid ten aanzien van het gebied rondom Merwede op orde is. Hierbij is sprake van een aantal 'need to haves' waarbij realisatie van essentieel belang is voor een succesvol mobiliteitsconcept Merwede, en een aantal 'nice to haves' waarvan realisatie de kwaliteit van het mobiliteitsconcept en de wijk Merwede in het algemeen sterk vergroten. Fasering speelt hierin ook nog een rol – een aantal zaken moeten vanaf het eerste moment geregeld zijn, terwijl andere zaken in een latere fase gerealiseerd kunnen worden. Het gaat om:

2.1 Meer fietskwaliteit rond Merwede: tweetal bruggen en extra asfalt

Naar verwachting zal de fietsdrukke langs het Merwedekanaal verdrievoudigen na oplevering van het gehele deelgebied. Het is gewenst om voldoende brede fietspaden te realiseren, maar ook om in te zetten op spreiding van de fietsstromen richting Europalaan en Hoograven. Dit vereist minstens een tweetal nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal ter hoogte van deelgebied 5. De noodzaak hiertoe blijkt uit het ontwerpersoverleg. Naarmate meer woningen zijn gerealiseerd, zal de drukte zo toenemen dat het tweetal extra bruggen in de eindsituatie een must-have zijn, terwijl vanaf fase 1 de kwaliteit van de wijk hiermee sterk verbetert.

- ➔ *Must-have in eindsituatie*
- ➔ *Nice-to-have vanaf fase 1*

2.2 Herinrichting Europalaan inclusief HOV-baan

Om de verkeersdruk op de Europalaan te verminderen is het nodig om de Europalaan Noord her in te richten als stadsboulevard met ruime fiets- en looproutes, hoogwaardige oversteekvoorzieningen en een vrijliggende HOV-baan. Vanaf de start van de Merwedekanaalzone is een HOV-busbaan nodig om een hoog kwaliteitsproduct openbaar vervoer sterk naar te zetten voor de eerste bewoners, mede omdat mobiliteitsgedrag van de toekomstige bewoners bij de verhuizing wordt bepaald (zie ook volgend punt).

- ➔ *Must-have vanaf fase 1*

2.3 Openbaar vervoer: kwaliteitsimpuls en vergroten capaciteit op de corridor P+R Westraven - Utrecht Centraal; op termijn mogelijkheid tot vertramming

Als gevolg van de mobiliteitsstrategie groeit het OV-gebruik op de corridor P+R Westraven-Utrecht Centraal significant. Een HOV-busbaan op de Europalaan is daarom een absolute voorwaarde vanaf de start van de bouw van Merwede, mede omdat mobiliteitsgedrag van de toekomstige bewoners bij de

verhuizing wordt bepaald. Technisch kunnen de reizigersstromen worden verwerkt met een HOV-busbaan op de Europalaan. De verwachte stromen lijken echter van zo'n omvang dat lightrailkwaliteit logisch wordt wanneer geheel Merwede is gerealiseerd. Dit sluit ook aan op het gewenste hoogwaardige mobiliteitsmilieu in de Merwedekanaalzone, de wens om de tram uit Nieuwegein/IJsselstein te versnellen, extra reizigerswinst door de tramkwaliteit (trambonus), gewenste afname van verkeersdrukke (lightrail kan dezelfde reizigers met minder voertuigen vervoeren), gewenste besparing in ruimtebeslag op Utrecht Centraal, de gewenste kwaliteitsimpuls in de binnenstad (minder bussen) en de gewenste verbetering van de ontsluiting van Utrecht Science Park (naast de Uithoflijn). In het kader van de studie 'verfijningsslag verkeersmodellering ontwikkeling Merwedekanaalzone' worden de komende maanden gesprekken gevoerd tussen gemeente Utrecht, provincie Utrecht en Goudappel en gewerkt aan een verdiepende studie. In de eindfase is een tram gewenst (en volgens eerste berekeningen haalbaar) om het openbaar vervoer in de Merwedekanaalzone de kwaliteit te geven die het nodig heeft voor een aantrekkelijk mobiliteitsklimaat, waarbij toekomstige bewoners de auto niet meer nodig hebben. Wanneer er daadwerkelijk een tram wordt aangelegd, is een financiële bijdrage van het Rijk nodig.

- ➔ *Aanleg HOV-busbaan must-have vanaf fase 1*
- ➔ *Aanleg tram nice-to-have in eindsituatie*

2.4 Invoeren betaald parkeren in de omgeving van Merwede

Het is nodig om proactief (en niet volgend) betaald parkeren te introduceren in de wijken rondom Merwede. Wanneer dit niet wordt gedaan, zal uitwijkgedrag ontstaan van parkeerders in de Merwedekanaalzone, en worden beoogde doelen niet gehaald. Vanaf de start van de bouw is het essentieel dat het voor bewoners niet mogelijk is in omliggende wijken te parkeren. Figuur 4 laat zien om welke wijken het gaat.

- ➔ *Must-have betaald parkeren in omliggende wijken vanaf start bouw project*



Figuur 4: Uitbreiding parkeerzone Utrecht

2.5 Maatregelen Dynamisch Verkeersmanagement

Teneinde de verkeersstromen rondom het gebied zo goed mogelijk te geleiden is het gewenst dat ook de instellingen van de verkeerslichten hier op worden afgestemd. Dit zorgt voor het minder aantrekkelijk maken van de Europalaan voor doorgaand autoverkeer dat naar de Jaarbeurs wil. Naarmate de bouw van de Merwedekanaalzone vordert wordt dit steeds belangrijker. Om niet tegen wettelijke grenzen aan te komen en de hoeveelheid verkeer op de Europalaan te kunnen beperken is de herinrichting van de Europalaan vanaf fase 3 een must-have.

→ *Vanaf fase 1 nice-to-have*

→ *In eindsituatie must-have*

2.6 Capaciteit voor P+R, de aansluiting op de A12 en aanpassing van de capaciteit van de Europalaan Zuid

Naast de reductie van autoverkeer met herkomst/bestemming Merwedekanaalzone, is het nodig om het overige (doorgaande) autoverkeer te herordenen. Naar verwachting gaat deze ordening verder dan in het Mobiliteitsplan SRSRSB is voorzien, bijvoorbeeld door de centrum-stedelijke A-zone (prioriteit voor lopen en fietsen) verder uit te bouwen naar buiten. Bovendien is het noodzakelijk om een capaciteitsverruiming Europalaan Zuid en A12-aansluiting Westraven te realiseren. Deze discussie hangt sterk samen met de ontwikkeling van de rest van de Merwedekanaalzone en wordt geanalyseerd in de studie 'Verfijningsslag verkeersmodellering ontwikkeling Merwedekanaalzone'. Vanaf fase 3 is dit een must-have voor Merwede.

Additioneel is het nodig om ca. 30% van de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers op te vangen met parkeren op afstand. Dan gaat het om het benutten, uitbreiden en eventueel nieuw aanleggen van P+R-voorzieningen aan de rand van de stad zoals Westraven en Hooggelegen. Zo hoeft een deel van de bewoners/bezoekers niet meer de stad in te rijden. Het huidige beleid biedt hier nog geen ruimte voor: P+R Westraven zit aan de grens van zijn capaciteit terwijl P+R Hooggelegen nog gerealiseerd moet worden. De onderliggende notitie 'conceptontwikkeling' gaat verder in op parkeren op afstand.

→ *Vanaf fase 1 nice-to-have, sterke relatie met ontwikkeling deelgebied 6.*

→ *In eindsituatie must-have*

Bijlage 1 - Benodigde verkeersreductie

Op basis van de verfijningsslag verkeersmodellering Merwedekanaalzone die de gemeente heeft uitgevoerd blijkt dat de hoeveelheid verkeer op de Europalaan 40-50% moet afnemen om te zorgen voor voldoende doorstroming op de Europalaan. Hoe is tot dit percentage gekomen?

Input verkeersmodellering

De basis voor de verfijningsslag van de modelberekeningen was het verkeersmodel wat is opgesteld voor de MER MWKZ. In de MER zijn de varianten in dichtheden (3000/6000/9000) over de hele zone uitgespreid. Hierbij is naast 'regulier' parkeerbeleid ook gerekend met autoluwe varianten met parkeernorm 0,7. Dit levert de volgende aantallen woningen op per deelgebied:

Deelgebied	Midden	Hoog
Deelgebied 4	-	400
Deelgebied 5	4.400	5.150
Deelgebied 6	1600	3.450

In de verfijning is een specifiekere verdeling van de ontwikkelingen over de deelgebieden gemaakt, wat heeft geleid tot het volgende scenario:

Deelgebied	Midden	Hoog
Deelgebied 4	-	300
Deelgebied 5	6.000	6.000
Deelgebied 6	-	3.000

De aantallen in bovenstaande tabellen zijn de aantallen bovenop ontwikkelingen (zoals 600 woningen defensie terrein – deelgebied 4) die vanwege vergaande planvorming al in de autonome situatie zijn opgenomen. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling Pax en Lux.

Het hoogste scenario, dus met een ontwikkeling van zowel deelgebied 5 als 6 met in totaal ca. 9000 woningen is al basis gebruikt voor de beoordeling van de bereikbaarheid voor de corridor Europalaan. Daarbij is uitgegaan van de volgende aannames wat betreft verkeersgeneratie (cf. nota stallen en parkeren):

- Parkeernorm B1-minimum
- Inzet op deelauto's: 20%, waarbij voor 4 reguliere auto's is uitgegaan van één deelauto die twee keer zo vaak rijdt. Per saldo zorgt dit voor halvering van de verkeersgeneratie
- Inzet op extra fietsparkeren: -10% verkeersgeneratie

Dit leidt uiteindelijk tot een gemiddelde parkeernorm van 0,7.

Opmerking: bovenstaande tabellen laten ook goed het volgende dilemma zien: de MER maakt 6.000 woningen mogelijk, dit is wel gebaseerd op een spreiding over het gehele gebied. Als je dit allemaal in deelgebied 5 plant (wat de ontwikkelaars graag willen) zal dat niet automatisch ook passen qua verkeer (en leefbaarheid?). Dit is één van de redenen geweest waarom we met een verfijningsslag aan de gang zijn gegaan.

Beoordeling bereikbaarheid Merwedekanaalzone

De bereikbaarheid is beoordeeld door de afwikkeling op kruispuntniveau inzichtelijk te maken. Voor het Europaplein, aansluiting A12 en tussenliggende kruispunten zijn de verkeersstromen over de kruispunten in beeld gebracht. Uit analyses van de modelresultaten blijkt dat de beperkte capaciteit op

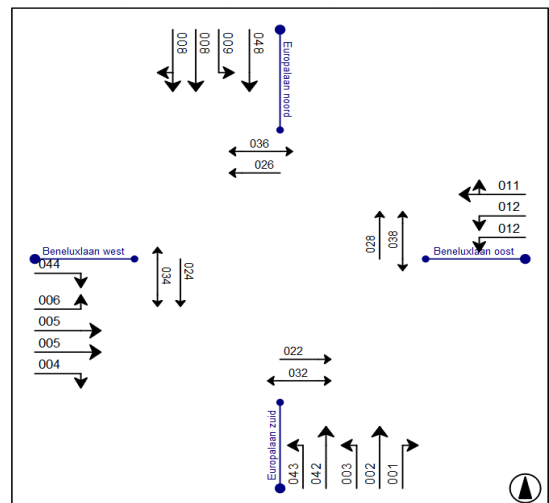
de Europalaan leidt tot een 'wegdruk-effect'. De belasting is in de autonome situatie al dermate hoog dat het toevoegen van extra verkeer (vanuit de nieuwe woningen) ertoe leidt dat ander verkeer wordt weggedrukt naar andere routes. Hierdoor lijkt het of het probleem niet groter wordt, de samenstelling verandert alleen. Het systeem zit autonoom al aan z'n max (dit is in de MER ook onderkent) en is dit in de plansituatie dus nog steeds het geval.

Om te voorkomen dat de bereikbaarheid wordt beoordeeld op een situatie waarin verkeer is weggedrukt, mogelijk naar routes waar je het niet wil hebben, is de afwikkeling beoordeeld op gegevens waarin het weggedrukte verkeer ook is meegenomen. Dit is inzichtelijk gemaakt door doorgaand verkeer (verkeer zonder relatie met de MWKZ) voor zowel autonoom als de plansituatie in beeld te brengen. Daar waar in de plansituatie dit verkeer minder wordt (wordt weggedrukt) is dit aan de verkeersstromen toegevoegd. Daarmee wordt kwaliteit geboden voor het Utrechtse wegennet. Deze intensiteiten zijn input geweest voor de kruispuntberekeningen.

Rekenmethode benodigde afname verkeer Europalaan

Op basis van de gegevens uit het model bleek dat het Europaplein in deze situatie maatgevend bleek: de druk op dit kruispunt nam zodanig toe dat zonder maatregelen de verkeerscirculatie rondom de Europalaan ernstig onder druk komt te staan.

Op basis van de ambitie dat het Europaplein in de toekomst voldoende kwaliteit moet bieden voor de doorstroming van zowel auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger is daarom vervolgens doorgerekend in welke mate de hoeveelheid verkeer op de Europalaan moet afnemen om een acceptabele doorstroming te kunnen garanderen. Concreet is daarom gerekend met een variant voor het Europaplein waarbij sprake is van voldoende groentijd voor fiets, voetganger en HOV (incl. een vrije HOV-baan). N.B. Het gaat hierbij dus om een ambitieuzere variant dan de huidige vormgeving, passend in de ambitie en visie van het gebied en SRSRSB.



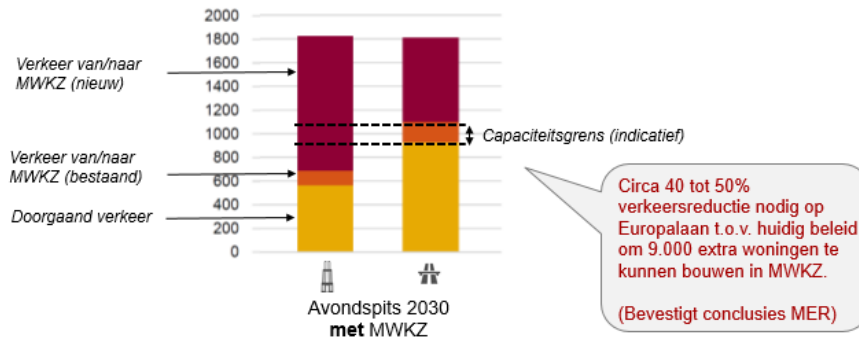
Figuur [5]: Schematische vormgeving Europaplein

Uit deze analyse bleek dat de hoeveelheid verkeer op de Europalaan-Noord 40-50% moet afnemen. Figuur 6 brengt dit in beeld voor een specifieke situatie: de avondspits met planontwikkeling (9.000 woningen in gebied 5 en 6). Tijdens het hoofdlijnenberaad op 25 september 2017 is dit gepresenteerd aan het bestuur van de gemeente Utrecht en is onderkend dat er een noodzaak is om de verkeersgeneratie van deelgebied 5 te verminderen én tegelijkertijd de hoeveelheid doorgaand verkeer over de Europalaan te beperken. Dat is de input geweest voor het doorrekenen van

de

ambitieuze

mobiliteitsstrategie.



Figuur 6: Benodigde afnames verkeer op Europalaan-noord

Bijlage 2 - Aannames mobiliteitsscenario's

Inleiding

Deze bijlage beschrijft de doorgerekende mobiliteitsscenario's in het kader van de parallelle studie 'Verfijningsslag verkeersmodellering ontwikkeling Merwedekanaalzone'. Voor deze studie zijn een tweetal scenario's doorgerekend, namelijk:

1. Mobiliteitsstrategie Merwedekanaalzone 2030 (fiets, OV, autoverkeer) passend binnen de huidige beleidskaders (SRSRSB en Nota Stallen & Parkeren);
2. Ambitieuze mobiliteitsstrategie Merwedekanaalzone 2030 (fiets, OV, autoverkeer) met ambitieuze mobiliteitsstrategie en daardoor die verder gaat dan de huidige beleidskaders van de Nota Stallen en Parkeren

Voor het eerste scenario geldt dat men dan uitkomt op een gemiddelde parkeernorm van 0,7 per woning. Voor het tweede, meer ambitieuze scenario, komt men uit op gemiddeld 0,3 parkeerplek per woning.

Mobiliteitsstrategie passend binnen huidige kaders

Algemene uitgangspunten

In de verfijningsslag is in de eerste stap een mobiliteitsstrategie voor de gehele Merwedekanaalzone doorgerekend die past binnen de huidige beleidskaders van het Mobiliteitsplan SRSRSB (2016), maar vooral de Nota Stallen en Parkeren (2013). Daarbij is uitgegaan van de volgende aannames wat betreft verkeersgeneratie:

- Parkeernorm B1-minimum;
- Reductie van -0,05 van de norm bezoekersparkeren;
- Inzet op deelauto's: 20%, waarbij voor 4 reguliere auto's is uitgegaan van één deelauto die twee keer zo vaak rijdt. Per saldo zorgt dit voor halvering van de verkeersgeneratie cf. Nota Stallen en Parkeren;
- Kencijfers verkeersgeneratie is deels aangesloten bij de CROW-publicatie, waarbij is uitgegaan van een hoogstedelijke omgeving, en expert judgement binnen Goudappel Coffeng;
- Inzet op extra fietsparkeren zorgt voor 10% minder parkeerplaatsen en verkeersgeneratie cf. Nota Stallen en parkeren

Dit leidt uiteindelijk tot een gemiddelde parkeernorm per woning van 0,7. Hierin zitten ook het aantal benodigde parkeerplaatsen voor deelauto's verwerkt.

Uitkomsten aantallen parkeerplaatsen

Dit leidt tot de volgende uitkomsten:

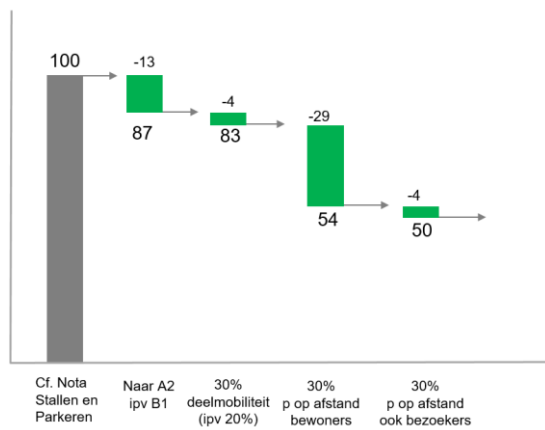
- 21.700 motorvoertuigen per etmaal
- 4.400 parkeerplaatsen in het deelgebied
- 300 deelauto's
- Geen parkeren op afstand

Ambitieuze mobiliteitsstrategie

Op basis van de doorrekeningen van de mobiliteitsstrategie passend binnen de huidige beleidskaders blijkt dat het verkeerssysteem in Utrecht zuidwest volledig vastloopt. Er is daarom een tweede, meer ambitieuze mobiliteitsstrategie doorgerekend die verder gaat dan de huidige beleidskaders van de Nota Stallen en Parkeren en tegelijkertijd extra inzet op ambities van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen. De uitgangspunten voor deze ambitieuze mobiliteitsstrategie voor het verkeersmodel zijn als volgt:

- ambitieuzere parkeernormen: A2-norm in plaats van B1-norm;
- extra deelmobiliteit: 30% in plaats van 20%. Dit blijkt realistisch – zie ook paragraaf 4;
- meer loop-, fiets- en kwaliteit: aanleg extra fietsbruggen over Merwedekanaal;
- Reductie van -0,1 van norm bezoekersparkeren;
- Introductie parkeren op afstand voor zowel bewoners als bezoekers (30% parkeervraag);
- Inrichten Europaan-zuid als bufferzone vanuit de A12;
- Dynamisch Verkeersmanagement om verkeer richting Europaan-Noord te beperken

Omgerekend resulteert dit in gemiddeld 0,3 parkeerplaats per woning en ongeveer 50% minder autoverkeer van/naar de Merwedekanaalzone (zie figuur 7). Uit de analyse blijkt dat de verkeersdrukke in hoofdlijnen beheersbaar wordt, waarbij 9.000 extra woningen mogelijk zijn met behoud van leefbaarheid en bereikbaarheid.



Figuur 7: Autoverkeer van/naar de deelgebieden 5 en 6 met het huidige mobiliteitsbeleid vergeleken met de situatie met verdergaand mobiliteitsbeleid

Uitkomsten aantallen parkeerplaatsen

- 11.500 motorvoertuigen per etmaal
- 1.900 parkeerplaatsen in het deelgebied
- 400 deelauto's
- 1.500 parkeerplaatsen op afstand