

RAPPORT

Nut en noodzaak parkeergarage Paardenveld

Klant: Gemeente Utrecht

Referentie: BG5910TPRP1911281639

Status: Definitief/1.0

Datum: 28-11-2019



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Nut en noodzaak parkeergarage Paardenveld

Ondertitel: Nut en noodzaak parkeergarage Paardenveld
Referentie: BG5910TPRP1911281639
Status: 1.0/Definitief
Datum: 28-11-2019
Projectnaam: Nut en noodzaak parkeergarage Paardenveld
Projectnummer: BG5910
Auteur(s): Erik Groot Karsijn, Jelmer Droogsma

Opgesteld door: Erik Groot Karsijn

Gecontroleerd door: Jon van Dijk

Datum/paraaf: JvD/271119

Goedgekeurd door:

Datum/paraaf:

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and ISO 45001:2018.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Vraag aan Royal HaskoningDHV	1
2	Nut parkeergarage Paardenveld	2
2.1	Bezetting garage Paardenveld	2
2.2	Motieven gebruik garage Paardenveld	2
2.3	Conclusies	5
3	Noodzaak parkeergarage Paardenveld	6
3.1	Relevante ontwikkelingen in de omgeving	6
3.1.1	<i>Autoluwe Oudegracht en Janskerkhof</i>	6
3.1.2	<i>Ontwikkelvisie Strosteeg</i>	7
3.2	Bezetting alternatieve parkeerlocaties in omgeving	8
3.3	Beschikbaarheid alternatieven bij opheffen parkeervoorzieningen	9
3.4	Kosten parkeren alternatieve parkeerlocaties	10
3.5	Conclusies	10
4	Planologische kaders bij sloop parkeergarage	11
4.1	Planologisch-juridische kaders	11
4.2	Bestaande beleidskaders	11
5	Conclusies	14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Kroonstraat 9 in Utrecht ligt de parkeergarage Paardenveld, met 391 parkeerplaatsen. Er is een aantal ontwikkelingen met betrekking tot deze parkeergarage:

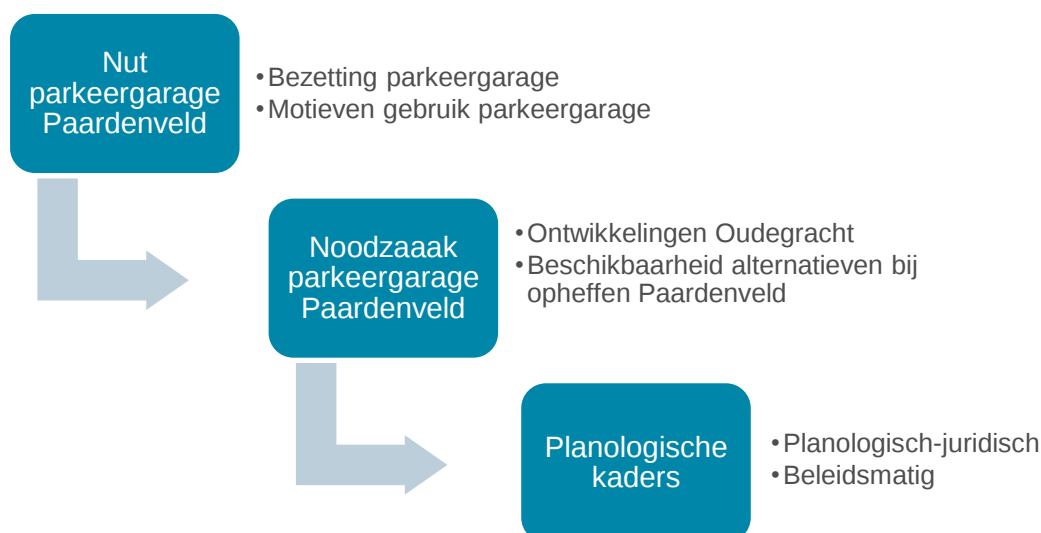
- Gemeente heeft de ambitie uitgesproken om de nabijgelegen Oudegracht parkeervrij te maken;
- De erfpachtovereenkomst van de grond onder de parkeergarage loopt af in 2023;
- Er zijn in het verleden plannen voor herontwikkeling van (het gebied rondom) de parkeergarage geweest en het gebied is blijvend aantrekkelijk voor ruimtelijke initiatieven.

Dit is voor de gemeente reden om zicht te verkrijgen op het nut en de noodzaak van de parkeergarage Paardenveld binnen het huidige verkeer- en parkeersysteem en de binnen de ambitie om de Oudegracht parkeervrij te maken.

1.2 Vraag aan Royal HaskoningDHV

Royal HaskoningDHV heeft een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de ambitie uit het coalitieakkoord om Oudegracht en Janskerkhof parkeervrij te maken¹ en het nut en de noodzaak van de parkeergarage Springweg². In vervolg op deze onderzoeken is de vraag voorgelegd om het nut en de noodzaak van de parkeergarage Paardenveld binnen het huidige parkeersysteem nader te onderzoeken.

Om de vraag te beantwoorden zijn de volgende stappen doorlopen. De opbouw van voorliggende rapportage volgt deze stappen.



¹ Parkeervrije Oudegracht en Janskerkhof (Royal HaskoningDHV, 7 juni 2019)

² Nut en noodzaak Parkeergarage Springweg (Royal HaskoningDHV, 24 mei 2019)

2 Nut parkeergarage Paardenveld

Dit hoofdstuk beschrijft het huidige gebruik van de parkeergarage Paardenveld, gebaseerd op bezettingscijfers en interviews.

2.1 Bezetting garage Paardenveld

Parkeren in garage Paardenveld kan op twee manieren. Er zijn abonnementen te koop voor frequente gebruikers. De uitbater hanteert een maximum uitgifte van 39 abonnementen, welke in oktober 2019 allemaal zijn uitgegeven. Daarnaast worden er losse tickets verkocht aan de meer incidentele gebruikers.

Bij gebrek aan een geschikte dataset, is het aantal bezette parkeerplaatsen in de garage geregistreerd op een aantal momenten in week 44 (28 oktober t/m 3 november 2019). In Tabel 1 is voor de donderdag (werkdag) en zaterdag (weekenddag) de bezetting weergegeven op een aantal tijdstippen. De getelde bezetting lag op donderdag hoger dan op dinsdag.

Tabel 1: Geregistreerde parkeerbezetting Paardenveldgarage (week 44, 2019).

Tijdstip	Capaciteit	Donderdag (31-10)		Zaterdag (2-11)	
		pp bezet	%	pp bezet	%
13:30	391	325	83%	304	78%
15:00	391	283	72%	357	91%
19:00	391	237	61%	215	55%
20:30	391	215	55%	218	56%

De parkeergarage Paardenveld wordt in de middaguren goed gebruikt. Op de donderdag is een bezetting van 72% tot 83% geregistreerd, op zaterdag ligt deze bezetting nog hoger met 91%. Op beide dagen wordt de garage ook in het begin van de avond nog steeds goed gebruikt, met een bezetting tussen de 55% en 61%.

Representativiteit

Het is van belang om de representativiteit van de bezettingscijfers in week 44 2019 te verifiëren. Daarvoor is een vergelijking gemaakt met bezettingscijfers van de (in veel opzichten vergelijkbare) parkeergarage Springweg. Met behulp van de website <http://openparking.nl/> is de bezetting van de parkeerplaatsen in de Springweggarage in oktober 2018 – september 2019 achterhaald (zie bijlage 0). Uit die data blijkt dat de hoogste bezetting tijdens gedurende deze periode zich heeft voorgedaan in oktober 2018. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat de maand oktober een goed beeld geeft van de maximale bezetting. De registraties in week 44 2019 mogen daarom als representatief worden beschouwd.

2.2 Motieven gebruik garage Paardenveld

Om nader inzicht te krijgen in de motieven van de gebruikers van de parkeergarage Paardenveld zijn tussen 28 maart en 4 april 2019 interviews met parkeerders gehouden tussen 8:00 en 16:00 uur. Verdeeld over deze tijdsperiode is in totaal met 101 parkeerders gesproken. Van deze mensen parkeerden er 97 op basis van een los ticket, 4 personen hadden een abonnement afgesloten.

In Figuur 1 zijn de antwoorden weergegeven op de vraag naar de belangrijkste reden om in de parkeergarage Paardenveld te parkeren.



Figuur 1: Antwoorden op de vraag: Wat is de belangrijkste reden dat u vandaag in deze garage parkeert?

Uit de antwoorden blijkt dat het grootste deel van de parkeerders bezoekers zijn. Het gaat daarbij zowel om mensen die de functies in de binnenstad bezoeken (35%) als mensen die een zakelijke (23%) of privé (13%) afspraak hebben. Ook het aantal mensen dat in de omgeving van garage Paardenveld werkt en in de parkeergarage parkeert is aanzienlijk (28%).

Het aantal bewoners (1%) is laag, maar dat wordt mogelijk onderschat omdat de interviews met name overdag zijn afgenomen. Uit kosten oogpunt mag verwacht worden de parkeergarage voor frequent parkerende bewoners alleen interessant is wanneer zij daarvoor een abonnement kunnen afsluiten. De 39 uitgegeven abonnementen geven daardoor zicht op het maximale aantal bewoners. Dat komt neer op 10% van het totaal aantal parkeerplaatsen en is nog steeds beperkt te noemen.

Op de vraag waarom mensen voor de garage Paardenveld hebben gekozen waren meerdere antwoorden mogelijk. De gegeven antwoorden op deze vraag zijn te zien in Figuur 2.



Figuur 2: Antwoorden op de vraag: Waarom heeft u deze parkeergarage gekozen om te parkeren?

Uit de gegeven antwoorden blijkt dat veruit de belangrijkste reden is dat de garage dichtbij de bestemming ligt. Een andere belangrijke reden is dat respondenten de garage goedkoop (21) vinden. Het aantal mensen dat de garage goed bereikbaar (8) of fijn/prettig (4) vonden is beperkt.

Ten slotte is de gebruikers gevraagd hoe lang zij (denken te) parkeren. De antwoorden op deze vraag zijn weergegeven in Figuur 3.



Figuur 3: Antwoorden op de vraag: Hoe lang denkt u hier vandaag te parkeren (of heeft u hier geparkeerd)?

De meerderheid van de bezoekers (60%) gebruikt de garage minder dan 4 uur, 27% van de gebruikers staat er 4 tot 8 uur en 13% staat er langer dan 8 uur.

2.3 Conclusies

Uit de telling in week 44 in 2019 blijkt dat de 391 parkeerplaatsen in de parkeergarage Paardenveld overdag en 's avonds goed worden gebruikt.

- Op de donderdag schommelt de bezetting tussen 55% (avond) en 83% (middag).
- Op de zaterdag neemt de maximale bezetting toe tot 91% (middag), in de avonden neemt deze af tot 55% (avond).
- De meting is uitgevoerd in een periode die een goed beeld geeft van de maximale bezetting die zich op jaarbasis kan voordoen.

Interviews met gebruikers geven inzicht in de motieven.

- Het gros van de gebruikers kiest voor de garage Paardenveld omdat deze dicht bij de bestemming ligt. Een andere belangrijke reden om in Paardenveld te parkeren is dat deze garage goedkoop is.
- Vrijwel niemand kiest voor de garage omdat deze prettig of goed bereikbaar is.
- Het grootste deel van de parkeerders is bezoeker (cultuur, winkelen, zakelijk, visite).
- Het aantal parkerende bewoners (1%) is laag, maar dat wordt waarschijnlijk onderschat omdat de interviews met name overdag zijn afgenomen. De 39 uitgegeven abonnementen geven zicht op het maximale aantal bewoners. Dat komt neer op 10% van het totaal aantal parkeerplaatsen en is nog steeds beperkt te noemen.

3 Noodzaak parkeergarage Paardenveld

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige en toekomstige noodzaak van de parkeergarage Paardenveld, gebaseerd op bezettingscijfers.

3.1 Relevante ontwikkelingen in de omgeving

Autoluwe Oudegracht en Janskerkhof

Het college van B&W heeft de ambitie uitgesproken om de gehele Oudegracht en het Janskerkhof autoluw te maken. Om dat te bereiken moeten in totaal 267 straatparkeerplaatsen opgeheven worden. Daarvan liggen 25 parkeerplaatsen binnen een loopafstand van 1.000 meter van parkeergarage Paardenveld, aan de Oudegracht-noord. Hoewel er formeel nog geen besluiten zijn genomen, wordt voor dit onderzoek aangenomen dat al deze 25 parkeerplaatsen in de komende jaren opgeheven gaan worden.

Alternatief vergunninghouders

Om het opheffen mogelijk te maken, stuurt de gemeente aan op het verlagen van het maximale aantal uit te geven vergunningen middels natuurlijk verloop. Aanvullend flankerend beleid zou erop gericht moeten zijn om (m.n. toekomstige) vergunninghouders te wijzen op de alternatieven. Die bestaan uit gebruik van OV/fiets, gebruik van een deelauto, parkeren op afstand (P+R) of parkeren in de gemeentelijke parkeergarages. De vraag is in hoeverre de parkeergarage Paardenveld hier ook een rol in kan (of moet) spelen.

Op dit moment wordt er een beperkt aantal (39) vergunningen uitgegeven, tegen onbekende tarieven. Het is denkbaar dat er na aflopen van de erfpacht nieuwe afspraken gemaakt worden, waardoor er meer en (ten opzichte van commerciële garages) gunstiger geprijsde abonnementen worden uitgegeven. Daar komt bij dat de locatie van de garage voor een deel van de binnenstadbewoners aantrekkelijk is. Bij elkaar maakt dat de garage tot een interessant alternatief voor bewoners en zakelijke vergunninghouders.

Tegelijkertijd zijn er nog minimaal 50 parkeerplaatsen in de belanghebbenden- en gemeentelijke parkeergarages in het noordelijk deel van de binnenstad gereserveerd voor overloop van vergunninghouders (zie Tabel 2), welke op dit moment nog niet worden gebruikt. In combinatie met de overige flankerende maatregelen betekent dit dat de garage Paardenveld niet noodzakelijk is om de overloop voor vergunninghouders te faciliteren.

Tabel 2: Ruimte in belanghebbenden- en gemeentelijke parkeergarages (stand van zaken april 2019)

Garage	Gereserveerde plaatsen
Jan Meyenstraat	21
Grifthoek	19*
Kop van Lombok	10
Garage Boekhoven	0
Totaal	50

* Betreft de huidige 'werkaantallen'. In de praktijk is hier meer ruimte te maken.

Alternatief niet-vergunninghouders

De alternatieven voor niet-vergunninghouders zijn de overige straatparkeerplaatsen in de omgeving, de parkeergarages in de omgeving en parkeren op afstand (P+R).

Het aantal parkeerplaatsen dat aan de Oudegracht noord opgeheven gaat worden, bedraagt 25. In de periode 4 t/m 16 december 2018 is de parkeerdruk op deze straten gemeten. Dit is een drukke(re) periode, waardoor de resultaten een worst-case inzicht bieden. Tevens is op rayonniveau bekend welk deel van de bezetting is veroorzaakt door verkoop van losse tickets (ofwel bezoekers). In rayon Janskerkhof is het aandeel bezoekers hoger dan in rayon Wijk C. Aangezien de Oudegracht noord op de grens van beide rayons ligt, is het gemiddelde aantal bezoekers voor beide rayons berekend. Door de bezetting te vermenigvuldigen met het aandeel bezoekers ontstaat bij benadering een beeld van het bezoekers parkeren aan de Oudegracht noordoost, zoals weergegeven in Tabel 3.

Tabel 3: Parkeerbezetting o.b.v. losse tickets Oudegracht noordoost (bij benadering).

	Bezoekers parkeren Oudegracht noordoost	
Werkdag nacht 1-5	0	0%
Werkdag ochtend 10-13	8	6%
Werkdag avond 18-21	7	5%
Weekenddag middag 13-16	6	4%

Van de parkeergarages in de omgeving ligt La Vie het meest gunstig. Uit de beperkte data die beschikbaar is voor parkeergarage La Vie blijkt dat hier vrijwel geen restcapaciteit beschikbaar is (zie ook paragraaf 0). Garage Paardenveld is ook interessant. Ook hier is de parkeerdruk hoog, maar er is nog wel voldoende restcapaciteit om als overloop te dienen voor het geringe aantal bezoekers dat in de huidige situatie aan de Oudegracht-noord parkeert.

Ontwikkelvisie Strosteeg

Gemeente Utrecht werkt aan een ontwikkelvisie voor de Strosteeg. Als onderdeel daarvan is er een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om op locatie van de parkeergarage Springweg andere functies te realiseren. Het gaat om een garage met 409 parkeerplaatsen. Uit onderzoek³ blijkt dat er nog voldoende ruimte aanwezig is voor in de nabijgelegen parkeergarages, ook wanneer er tegelijkertijd straatparkeerplaatsen op de Oudegracht zuid worden opgeheven. Wat betreft aantallen parkeerplaatsen is de parkeergarage Springweg dus niet noodzakelijk.

Gemeente heeft formeel nog geen standpunt ingenomen cq. besluiten genomen over het eventueel uit de roulatie halen van de parkeergarage. Voor dit onderzoek wordt een scenario beschouwd, waarin alle parkeerplaatsen in de Springweggarage komen te vervallen.

In het scenario “opheffen Springweg” moet ook rekening gehouden worden met de effecten van de voorgenomen opheffing van straatparkeerplaatsen op de Oudegracht zuid. De Springweggarage vormt een interessant alternatief voor de gebruikers van deze parkeerplaatsen. Op basis dezelfde systematiek als beschreven in voorgaande paragraaf 0, is een beeld verkregen van het aantal bezoekers dat aan de Oudegracht zuid parkeert. De aantallen zijn weergegeven in Tabel 4 en worden meegenomen in de scenario-analyse.

³ Nut en noodzaak parkeergarage Springweg (Royal HaskoningDHV, 24 mei 2019)

Tabel 4: Parkeerbezetting o.b.v. losse tickets Oudegracht zuid (bij benadering).

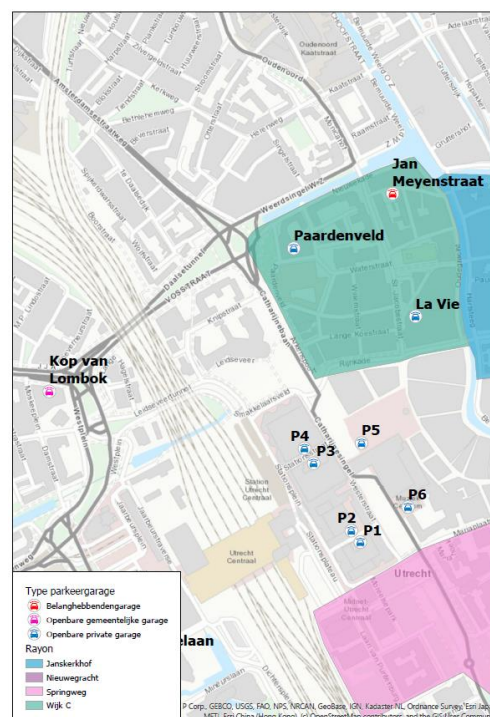
	Bezoekers parkeren Oudegracht zuid	
Werkdag nacht 1-5	1	0%
Werkdag ochtend 10-13	34	25%
Werkdag avond 18-21	19	14%
Weekenddag middag 13-16	17	12%

3.2 Bezetting alternatieve parkeerlocaties in omgeving

Aan de noord- en westzijde van het centrum zijn diverse parkeervoorzieningen gelegen, die een alternatief kunnen bieden voor het parkeren in de parkeergarage Paardenveld.

Figuur 4 toont een overzicht van de verschillende parkeervoorzieningen in de omgeving, binnen een loopafstand van 1.000 meter van Paardenveld.

- De parkeergarage Jan Meyenstraat is een besloten voorziening, alleen bedoeld voor vergunninghouders.
- La Vie is de dichtstbijzijnde openbare garage.
- In de gemeentelijke garage Kop van Lombok zijn 230 parkeerplaatsen.
- Aan de westzijde van de Catharijnesingel liggen parkeergarages P1 t/m P4 Hoog Catharijne, met in totaal 1.518 parkeerplaatsen.
- Onder de Catharijnesingel ligt de in 2015 geopende parkeergarage P5 Vredenburg met 1.174 parkeerplaatsen.
- Aan de Rijnkade ligt de parkeergarage P6 Rijnkade met 368 parkeerplaatsen.



Figuur 4: Parkeervoorzieningen rondom Paardenveld.

Voor deze alternatieve parkeergarages is met behulp van de website <http://openparking.nl/> de bezetting van oktober 2018 tot en met september 2019 achterhaald⁴. De betrouwbaarheid van deze data kan niet worden gecontroleerd en moet zodoende met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

Tabel 5 toont voor de 10 drukste dagen in de periode oktober 2018 – september 2019, het totaal aan beschikbare restcapaciteit in de parkeergarages P1 t/m P6 en Kop van Lombok. De daarbij gehanteerde uitgangspunten zijn:

- De maximale (niet gemiddelde) gemeten parkeerdruk per dag in oktober 2018 – september 2019.
- Een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%⁵.

⁴ Van parkeergarage La Vie is geen historische data beschikbaar. Via het platform is alleen data van de afgelopen week beschikbaar. Uit de data van week 46 in 2019 blijkt dat de garage op dinsdag, donderdag en zaterdag vol stond. In La Vie is er zodoende geen capaciteit beschikbaar is om als overloop te fungeren voor Paardenveld.

⁵ De maximaal wenselijke bezetting van 80% wordt ontleend aan de Nota Parkeernormen Fiets en Auto (Gemeente Utrecht, 2013). In paragraaf 5.2.2 wordt gesteld dat "een ontwikkelaar minder parkeerplaatsen dan de norm mag realiseren wanneer wordt aangetoond dat er op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. De parkeerdruk in de directe omgeving dient op het maatgevende moment in de week onder de 80% te blijven."

Tabel 5: Beschikbare restcapaciteit (tot 80%) op 10 drukste dagen in onderzoeksperiode okt 2018 – sep 2019.

Datum	Restcapaciteit
28-5-2019	769
28-9-2019	864
30-5-2019	898
4-10-2018	901
27-10-2018	911
25-10-2018	919
23-12-2018	923
2-2-2019	928
6-4-2019	932
20-7-2019	934

Op de drukste dag in de onderzoeksperiode (een dinsdag) was er een restcapaciteit van 769 parkeerplaatsen beschikbaar. Op de volgende drukste dag was er een restcapaciteit van 864 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit verschil duidt erop dat zich op 28 mei 2019 een uitzonderlijke situatie heeft voorgedaan.

Deze aantallen beschrijven niet de volledige restcapaciteit, maar slechts de restcapaciteit tot een maximale bezetting van 80% per garage. Bovenop deze aantallen is er dus nog 20% restcapaciteit beschikbaar (ruim 600 parkeerplaatsen).

3.3 Beschikbaarheid alternatieven bij opheffen parkeervoorzieningen

Er is een situatie denkbaar waarin de parkeergarage Paardenveld wordt opgeheven en de locatie een nieuwe invulling krijgt. Daarnaast is de ambitie om het parkeren op de Oudegracht op te heffen én staat de noodzaak van de parkeergarage Springweg ter discussie. Tabel 6 toont een overzicht van de maximale parkeerbezetting per locatie. In geval van opheffen van (één van deze) locaties, zal voor de bijbehorende (maximale) parkeerbezetting een alternatieve locatie gevonden moeten worden.

Tabel 6: Maximale bezetting locaties Paardenveld, Springweg en Oudegracht in de periode oktober 2018 – september 2019.

Locatie	Maximale bezetting
Parkeergarage Paardenveld	357
Straatparkeerplaatsen Oudegracht noord	8
Parkeergarage Springweg	344 ⁶
Straatparkeerplaatsen Oudegracht zuid	34
Totaal	743

⁶ In het rapport "Nut en noodzaak Springweg" is gerekend met een maximale bezetting van 292 parkeerplaatsen, zijnde de hoogst gemeten bezetting in de maand maart 2018. Na oplevering van dit rapport is gebleken dat er zich in andere maanden hogere bezettingen hebben voorgedaan. De hoogst gemeten bezetting in de periode oktober 2018 – september 2019 bedraagt 344 parkeerplaatsen.

In paragraaf 0 is de restcapaciteit van de alternatieve parkeergarages in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat er op de drukste dag in de periode oktober 2018 – september 2019, tot een maximale bezetting van 80%, nog een restcapaciteit beschikbaar was van 769 parkeerplaatsen. Dat betekent dat er ook op deze uitzonderlijke drukke dag, binnen een loopafstand van maximaal 1.000 meter, voldoende alternatieve parkeerplaatsen beschikbaar waren om de parkeervraag van garage Paardenveld, garage Springweg en de Oudegracht op te vangen.

3.4 Kosten parkeren alternatieve parkeerlocaties

Er is een vergelijking gemaakt van de parkeerkosten, die bezoekers moeten betalen bij de verschillende parkeervoorzieningen in de binnenstad.

Tabel 7: Tariefstructuur parkeerlocaties in omgeving

Parkeerlocatie	Tarief per uur (los ticket)
P Paardenveld	€ 2,80
P1-P4 Hoog Catharijne	€ 3,35
P5 Vredenburg, P6 Rijnkade	€ 4,30
P Springweg	€ 4,80
Straatparkeren binnenstad	€ 5,35

Hieruit blijkt dat Paardenveld de goedkoopste commerciële parkeervoorziening in en rond de Binnenstad is. Voor het parkeren op straat moet het meest worden betaald. Van de parkeergarages is de Springweg de duurste voorziening, de tarieven voor P1 t/m P6 liggen lager. Voor de bezoekers die op dit moment gebruik maken van de garage Paardenveld, leidt verwijzing naar andere locaties zodoende tot hogere kosten.

3.5 Conclusies

De gemeente heeft de ambitie om de komende jaren o.a. 25 parkeerplaatsen aan de Oudegracht noord op te heffen. Op basis van de huidige commerciële tarieven is het niet waarschijnlijk dat Paardenveld een reëel alternatief vormt voor (het overgrote deel van) de vergunninghouders. Er is op dit moment nog veel ongebruikte ruimte in de gemeentelijke garages, waardoor Paardenveld niet noodzakelijk is om de overloop voor vergunninghouders te faciliteren. Vanwege de gunstige ligging, prijs en beschikbare restcapaciteit kan de parkeergarage Paardenveld wél een rol spelen als overloop voor het huidige bezoekersparkeren aan de Oudegracht noord.

Uitgaande van een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%, bieden de parkeergarages rond Hoog Catharijne voldoende ruimte om als overloop te dienen voor zowel het huidige gebruik van de parkeergarage Paardenveld als het bezoekersparkeren op de Oudegracht noord. Er zijn dus alternatieven beschikbaar in de omgeving om de parkeervraag van Paardenveld op te vangen. Verwijzing naar andere locaties leidt voor de gebruikers van Paardenveld wel tot hogere (parkeer)kosten.

Er bestaat een scenario waarin de parkeergarages Paardenveld en Springweg en het parkeren op de Oudegracht noord en zuid worden opgeheven. Uitgaande van een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%, is er binnen een loopafstand van maximaal 1.000 meter nog steeds voldoende ruimte beschikbaar om de parkeervraag op te vangen.

4 Planologische kaders bij sloop parkeergarage

Er is een scenario denkbaar waarin de parkeergarage Paardenveld wordt gesloopt en de locatie een nieuwe invulling krijgt. Dit hoofdstuk beschrijft de planologisch-juridische kaders en aandachtspunten.

4.1 Planologisch-juridische kaders

Voor zover bekend zijn er in de afgelopen jaren geen ruimtelijke ontwikkelingen aanvaardbaar geacht op grond van de (expliciete) aanwezigheid van de parkeergarage Paardenveld. Op voorhand zijn er daarom geen planologisch-juridische kaders die sloop van de parkeergarage Paardenveld onmogelijk maken. Het eventuele besluit om te slopen vindt zijn oorsprong in 'gewijzigde inzichten'. Wel zijn er aandachtspunten.

Zorgvuldige motivering

Het besluit dient zorgvuldig gemotiveerd te worden. In een gedegen ruimtelijke onderbouwing kan beargumenteerd worden, waarom deze ontwikkeling wenselijk is. Gedacht kan worden aan verbetering van ruimtelijke kwaliteit, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Tegelijkertijd dienen de verschillende (bijvoorbeeld economische) belangen zorgvuldig afgewogen te worden.

Passend binnen bestaande beleidskaders

Een besluit om de parkeergarage te slopen is nog beter te rechtvaardigen, wanneer het past binnen vastgestelde beleidskaders en -doelstellingen.

Effecten nieuwe ontwikkeling

Een nieuwe invulling van de locatie leidt tot nieuwe (milieu)effecten. Deze dienen meegewogen te worden in het besluit. Voor wat betreft verkeer en parkeren gaat het dan om de eventuele parkeervraag en verkeersaantrekkende werking en effecten t.a.v. geluid en luchtkwaliteit.

4.2 Bestaande beleidskaders

Eén van de aandachtspunten bij een eventuele sloop is dat het dient te passen binnen bestaande beleidskaders. De Nota Parkeernormen Fiets en Auto (Gemeente Utrecht, 2013) beschrijft de kaders van de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen (sloop/nieuwbouw en/of functiewijziging).

Parkeernormen

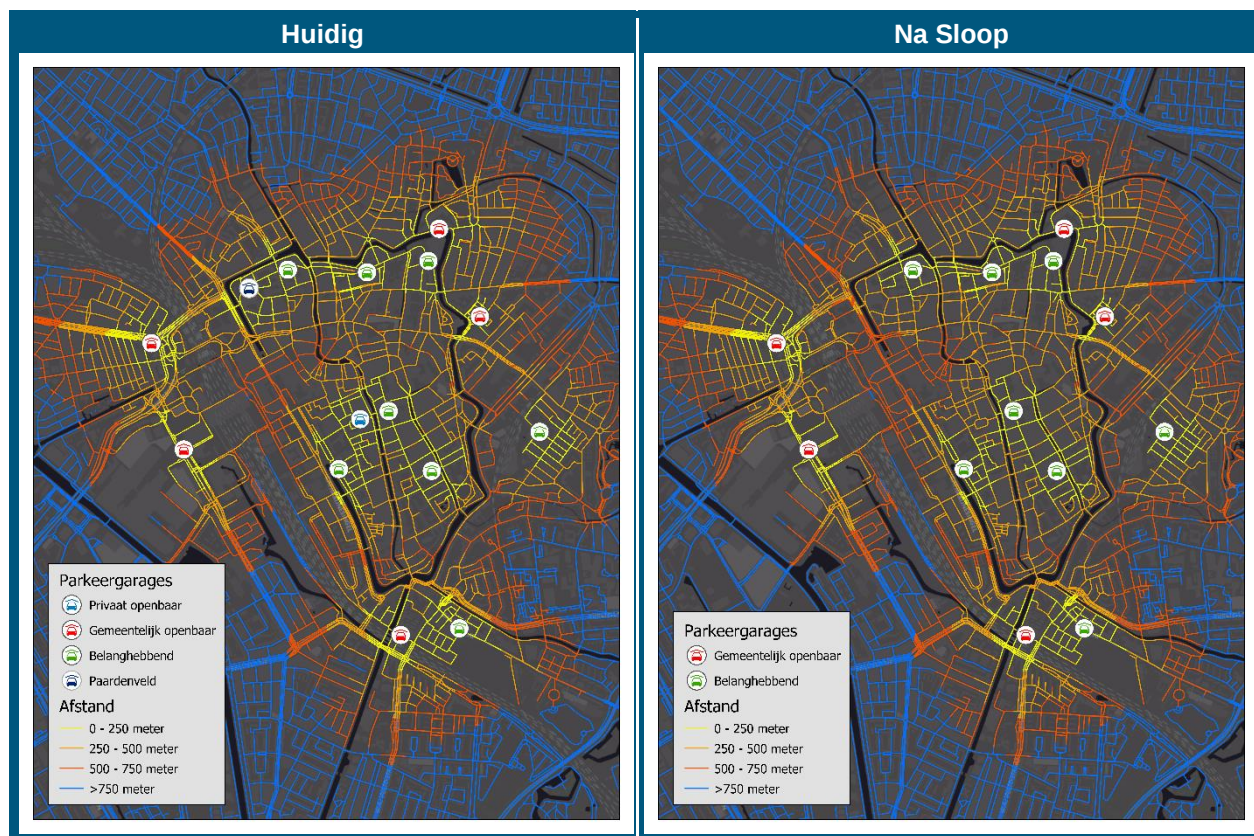
De parkeernormen zijn niet van toepassing op de parkeergarage als zelfstandige functie. De parkeergarage voorziet in de parkeerbehoefte van andere functies; voorliggend rapport beschrijft de noodzaak van de parkeergarage in relatie tot deze parkeerbehoefte van andere functies.

Loopafstanden

Een andere maat die in de Nota Parkeernormen wordt genoemd zijn de (maximale) loopafstanden, als maat voor de situering van parkeerplaatsen ten opzichte van functies. De loopafstand is afhankelijk van het motief: in de binnenstad (zone A1) bedraagt deze 750 meter voor bewoners en 1.000 meter voor bezoekers. De afstand is niet-hemelsbreed en betreft dus de kortste looproute over de openbare weg, vanaf de ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening⁷.

⁷ In maart 2019 is er een Addendum Nota parkeernormen fiets en auto vastgesteld. Daarin wordt het mogelijk gemaakt om onder voorwaarden parkeren buiten loopafstanden te realiseren. De mogelijkheid is echter alleen toepasbaar op nieuwe, ruimtelijke ontwikkelingen en dus niet op loopafstanden tussen bestaande functies en bestaande parkeervoorzieningen.

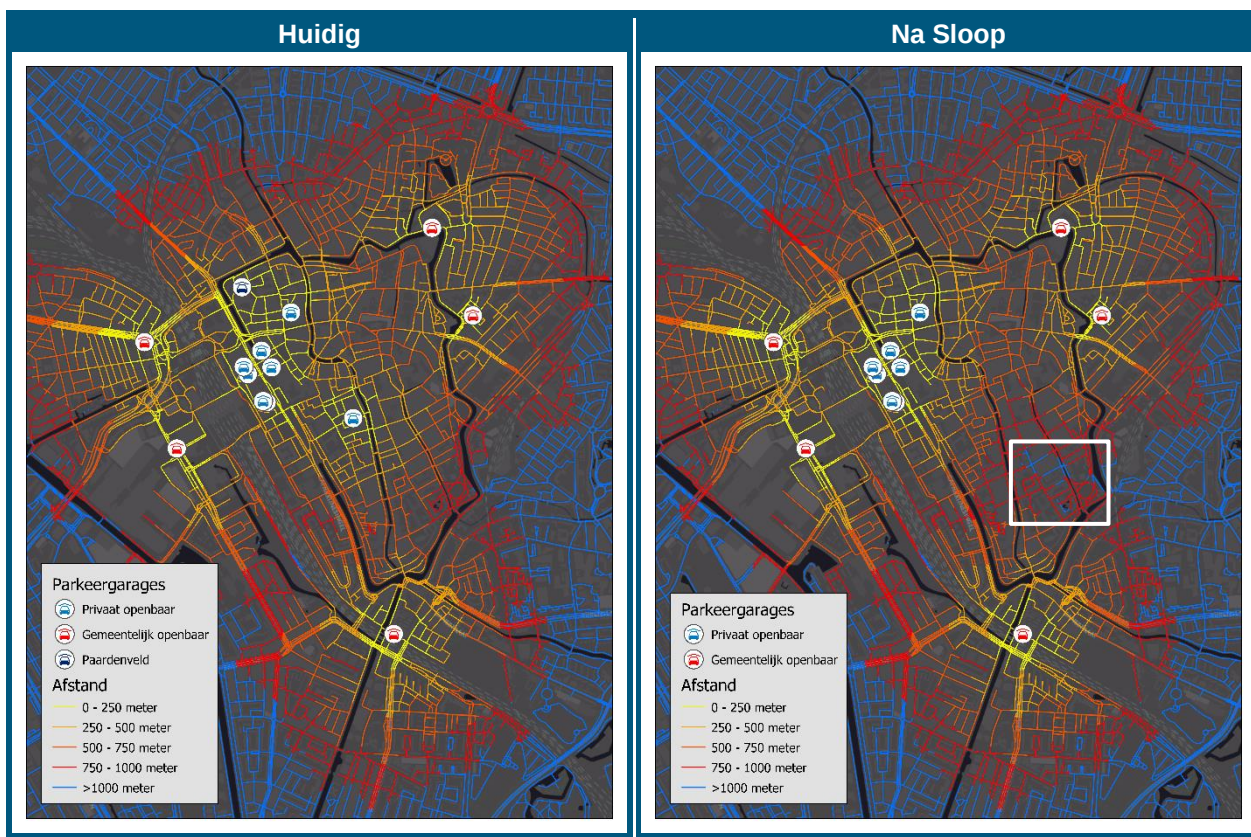
Figuur 5 toont de loopafstanden voor **bewoners** vanuit de gemeentelijk openbare parkeergarages en belanghebbenden garages naar delen van de binnenstad, in de huidige situatie en na eventuele sloop van de parkeergarage Paardenveld én Springweg.



Figuur 5: Loopafstanden voor bewoners vanuit parkeergarages naar delen van de binnenstad, huidig en na sloop parkeergarage Paardenveld en Springweg.

In zone A1 en A2 hanteert de gemeente 750 meter als maximale loopafstand voor bewoners. Uit de figuur valt op te maken dat een klein aantal straten in Pijsweerd, na eventuele sloop van de parkeergarage Paardenveld niet meer bereikbaar is binnen 750 meter loopafstand vanuit een openbare of belanghebbenden parkeergarage. In de praktijk zijn er wel straatparkeerplaatsen aanwezig, waardoor er strikt bezien aan het beleidskader wordt voldaan. De parkeergarage heeft ook met name een functie voor de binnenstad. Vanuit de binnenstad is voor alle inwoners een garage aanwezig binnen 750 meter.

Figuur 6 toont de loopafstanden voor **bezoekers** vanuit de openbare parkeergarages naar delen van de binnenstad, in de huidige situatie en na eventuele sloop van de parkeergarage Paardenveld én Springweg.



Figuur 6: Loopafstanden voor bezoekers vanuit parkeergarages naar delen van de binnenstad, huidig en na sloop parkeergarage Paardenveld en Springweg.

In zone A1 en A2 hanteert de gemeente 1.000 meter als maximale loopafstand voor bezoekers. Uit de figuur valt op te maken dat het verdwijnen van parkeergarage Paardenveld geen invloed heeft op bereikbaarheid van voorzieningen in de binnenstad. Wel is een iets kleiner deel van Pijlswaard binnen 1.000 meter bereikbaar vanaf een parkeergarage in de binnenstad.

Na eventuele sloop van de parkeergarage Springweg is een klein aantal straten in het zuidoostelijke deel van de binnenstad niet meer bereikbaar binnen 1.000 meter loopafstand vanuit een openbare parkeergarage. Het betreft delen van de Lange Nieuwstraat, Nieuwegracht, Servaasbolwerk en tussenliggende straten. Het Universiteitsmuseum en het museum/sterrenwacht Sonnenborgh zijn wel binnen 1.000 meter bereikbaar.

In de praktijk zijn er wel straatparkeerplaatsen in de omgeving aanwezig, waardoor er strikt gezien aan het beleidskader wordt voldaan. Tegelijkertijd toont het aan dat met name het zuidoostelijke deel van de binnenstad minder goed wordt bediend door de bestaande garages. Het valt te overwegen om aanvullende maatregelen te onderzoeken. Mogelijke oplossingen liggen in verbeteren van looproutes of parkeren bij belanghebbendegarages in de ABC straat en Tuinstraat en/of het Spoorwegmuseum.

5 Conclusies

De parkeergarage Paardenveld wordt goed gebruikt, met name door bezoekers (zakelijk en vrije tijdsbesteding). Er zijn weinig bewoners die gebruik maken van de parkeergarage. Belangrijke argumenten om de garage te gebruiken zijn de gunstige ligging en de prijsstelling. De parkeergarage voorziet dus duidelijk in een behoefte en heeft zodoende een functie in het parkeersysteem.

Tegelijkertijd blijkt dat er nog voldoende ruimte aanwezig is in de nabijgelegen parkeergarages P1 t/m P6 om als overloop te dienen voor het huidige gebruik van de parkeergarage Paardenveld en het straatparkeren op de Oudegracht noord. Ook wanneer tegelijkertijd de parkeergarage Springweg en het straatparkeren op de Oudegracht zuid wordt opgeheven, is er voldoende overloopruimte beschikbaar in P1 t/m P6. Wat betreft aantallen parkeerplaatsen is de parkeergarage Paardenveld dus niet noodzakelijk.

De data over parkeerbezetting in de openbare parkeergarages (P1 t/m P6, La Vie, Kop van Lombok en Springweg) zijn afkomstig van een openbare bron (<http://openparking.nl>). De betrouwbaarheid van deze data kan op dit moment niet worden vastgesteld, een nadere controle en verificatie is wenselijk.

Herbestemming van de locatie lijkt dus mogelijk. Op basis van 'gewijzigd inzicht' zijn er op voorhand geen planologisch-juridische beperkingen. Wel dient er een zorgvuldige afweging van effecten en belangen plaats te vinden. Opheffen van de parkeergarage Paardenveld leidt niet tot overschrijding van de (in gemeentelijk beleid gestelde) maximale loopafstanden.

A1 Bijlage 1: Representativiteit bezettingscijfers week 44

Het is van belang om de representativiteit van de bezettingscijfers in week 44 2019 te verifiëren. Daarvoor is een vergelijking gemaakt met bezettingscijfers van een vergelijkbare parkeergarage: Springweg. Met behulp van de website <http://openparking.nl/> is de bezetting van de parkeerplaatsen in de Springweggarage in oktober 2018 – september 2019 achterhaald.

De data laat zien dat voor de Springweg de donderdag de drukste werkdag is en dat de zaterdag de drukste weekenddag is. Dat komt overeen met de garage Paardenveld. Tabel 8 laat van alle maanden in deze periode zien wat – gedurende die hele maand – de maximale bezetting is geweest op een donderdag en zaterdag.

Tabel 8: Maximale bezetting parkeergarage Springweg op donderdag en zaterdag per maand (oktober 2018 - september 2019).

Maand	Capaciteit	Donderdag		Zaterdag	
		pp bezet	%	pp bezet	%
Januari	409	324	79%	323	79%
Februari	409	248	61%	299	73%
Maart	409	269	66%	292	71%
April	409	259	63%	292	71%
Mei	409	283	69%	333	81%
Juni	409	269	66%	319	78%
Juli	409	258	63%	287	70%
Augustus	409	246	60%	315	77%
September	409	340	83%	328	80%
Oktober	409	364	89%	336	82%
November	409	313	77%	307	75%
December	409	326	80%	285	70%

Uit de tabel blijkt dat de hoogste bezetting zich heeft voorgedaan in oktober (2018). Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat de uitgevoerde meting in de parkeergarage Paardenveld (week 44, 2019) in de drukste periode heeft plaatsgevonden en een goed beeld geeft van de maximale bezetting. De cijfers wordt daarom als representatief beschouwd.

Dit bleek ook uit de getelde bezetting, die op middag zeer hoog is.