

Nut en noodzaak van de realisatie van de Grifthoekbrug

CONCEPT



Gemeente Utrecht, Stadsontwikkeling
Sector Publieke Diensten, afdeling Parkeren

Verantwoording

Titel : Nut en noodzaak realisatie Grifthoekbrug
Subtitel :
Projectnummer : 281482
Referentienummer :
Revisie :
Datum : 11 september 2009

Auteur(s) : N.W.C. (Nicky) van Ast BBA
E-mail adres : nicky.vanast@grontmij.nl
Gecontroleerd door : ir J.G. (Jeroen) Quee
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door : ing F. (Frans) de Haes
Paraaf goedgekeurd :
Contact : De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 30 220 74 44
F +31 30 220 02 94
infraenmilieu@grontmij.nl
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	De huidige parkeersituatie	6
2.1	Parkeren Janskerkhof: regime en gebruik	6
2.2	Grifhoekgarage	7
2.3	Karakterisering omgeving	8
2.4	Opzet en resultaten enquête.....	9
2.4.1	Onderzoekopzet.....	9
2.4.2	Resultaten.....	9
3	Effecten van maatregelen	13
3.1	Primaire gegevens	13
3.2	Relevante ruimtelijke ontwikkelingen	13
3.3	Effecten opheffen parkeren Janskerkhof	14
3.4	Exploitatie van de parkeergarage Grifhoek	14
3.5	Exploitatieverbetering overig.....	15
3.6	Inpassing van de Grifhoekbrug.....	15
4	Conclusies en aanbevelingen.....	17
Bijlage		
	Enquête bezoekers	18
	Enquête bewoners	18
	Enquête werknemers	19

1 Inleiding

Het Janskerkhof is een bijzondere locatie in de binnenstad van Utrecht. Vanuit de historische oorsprong en context is dit plein een belangrijke ruimte en functioneel scharnierpunt in het gebied. Het bijzondere karakter van het plein komt in de huidige situatie maar beperkt tot zijn recht. Momenteel is het Janskerkhof vooral horecaplein en parkeerlocatie en wordt door veel mensen gezien als de begrenzing van de binnenstad. Deze beleving houdt in dat mensen het centrumgebied wat daarachter ligt vaak 'overslaan' of dit niet als deel van het centrum beschouwen.

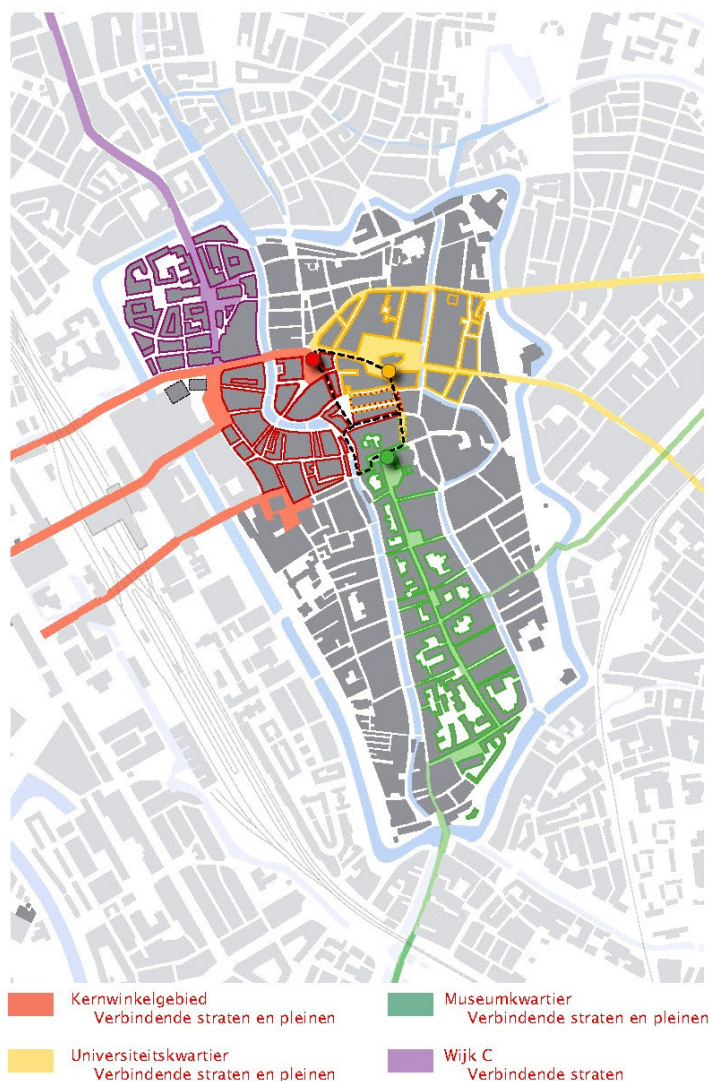
De gemeente streeft in het kader van haar binnenstadsvisie naar het versterken van de eenheid van de binnenstad als geheel en wil het Janskerkhof een belangrijker functie geven als verblijfsruimte en scharnierpunt samen met het Domplein en het Neude. Om dit te bereiken wil de gemeente het Janskerkhof autovrij maken.

De parkeergarage Griffthoek is in 2005 opengesteld met als oogpunt de bereikbaarheid van de oostkant van de binnenstad van Utrecht te verbeteren. Het gebruik van deze parkeergarage is (nog) beperkt. Een belangrijk nadeel van de huidige ligging en ontsluiting van de parkeergarage is de indirecte looproute naar de (belangrijke bezoekdoelen in de) binnenstad. Bovendien is de parkeergarage nog te onbekend bij de bezoekers van de stad.

De aanleg van een voetgangers- en fietsbrug over de Stadsbuitengracht tussen de parkeergarage en het Wolvenplein zou een verbetering van de loopverbinding tussen de parkeergarage en de binnenstad betekenen.

Vanuit beschouwing van de algehele bereikbaarheid van het oostelijke deel van de binnenstad is een verband gelegd tussen het autovrij maken van het Janskerkhof en de realisatie van de voetgangersbrug (de Griffthoekbrug).

Voor de verdere besluitvorming is behoefte aan meer inzicht in het nut en de noodzaak van de Griffthoekbrug.



Figuur 1.1: Opbouw binnenstad met deelgebieden (bron: Ontwikkelingsvisie Janskerkhof, gemeente Utrecht, 2009)

In dit rapport zal worden ingegaan op nut en noodzaak van de voetgangersbrug over de singel (Grifthoekbrug) in combinatie met het opheffen van parkeercapaciteit op het Janskerkhof. Hier-
toe worden de volgende vragen beantwoord:

- Indien de parkeerplaatsen op het Janskerkhof geheel of gedeeltelijk worden opgeheven, hoeveel parkeerders gaan dan, als de loopbrug gerealiseerd is, daadwerkelijk parkeren in de Grifthoekgarage?
- Hoeveel verbetert de exploitatie van de Grifthoekgarage als de loopbrug er is?
- Kan op andere manieren de exploitatie verbeterd worden?
- Bewoners hebben alternatieven voor een beter gebruik voorgesteld. Welke maatregelen dragen bij aan een verbeterde exploitatie van de Grifthoekgarage?

Om tot de beantwoording van deze vragen te komen wordt in hoofdstuk 2 eerst de huidige parkeersituatie op, in en rondom het Janskerkhof en de Grifthoekgarage uiteengezet. Om meer inzicht te krijgen in de kenmerken van de parkeerders op het Janskerkhof een enquête gehouden onder deze parkeerder; de conclusies hiervan worden eveneens in hoofdstuk 2 weergegeven. Hoofdstuk 3 gaat in op de effecten die de ontwikkelingen hebben op het parkeergedrag van bewoners, werknemers en bezoekers met daarbij ook de effecten op de exploitatie van de Grifthoekgarage. In hoofdstuk 4 ten slotte worden de conclusies en aanbevelingen gedaan.

2 De huidige parkeersituatie

Om de effecten van het realiseren van de Griffhoekbrug en het verminderen/opheffen van de parkeercapaciteit op het Janskerkhof te kunnen onderzoeken is het noodzakelijk eerst inzicht te krijgen in de huidige parkeersituatie en de kenmerken van de huidige parkeerders.

Hiertoe zijn beschikbaar parkeertellingen in de beide betrokken rayons en gegevens van de parkeeropbrengsten. Om meer inzicht te verkrijgen in de motieven en kenmerken van de parkeerders is aanvullend een beknopte enquête uitgevoerd. Hierbij is tevens aandacht besteed aan de potentie van de parkeergarage Griffhoek.

2.1 Parkeren Janskerkhof: regime en gebruik

Parkeerregime

De parkeercapaciteit op het Janskerkhof bestaat uit twee delen:

- westelijk deel van 69 parkeerplaatsen bestemd voor alleen vergunninghouders (behorende bij rayon 1.102);
- oostelijk deel met parkeerplaatsen bestemd voor zowel vergunninghouders als bezoekers (behorende bij rayon 1.200).

In rayon 1.102 zijn er in totaal 323 vergunninghouderparkeerplaatsen. Daar tegenover staan 277 lopende bewonersvergunningen en 139 lopende zakelijke vergunningen. Er is geen wachtlijst voor bewoners, wel staan er 15 bedrijven op de wachtlijst.

Rayon 1.200 kent 621 parkeerplaatsen, met 453 lopende bewonersvergunningen en 196 lopende zakelijke vergunningen. Er staan 45 bewoners op de wachtlijst en 164 bedrijven.

Kortparkeerders kunnen op het Janskerkhof parkeren tegen een uurtarief van € 4,10. Daarnaast is het mogelijk om een dag- of avondkaart aan te schaffen, deze kosten respectievelijk € 28,70 en € 14,40. Het betaald parkeren geldt van maandag tot en met zaterdag tussen 07.00 en 01.00 uur en op de koopzondagen tussen 12.00 en 18.00 uur. De kosten voor een parkeervergunning voor bewoners is € 52,20 per kwartaal en voor bedrijven € 156,60 per kwartaal.

Parkeertellingen

In oktober en november 2008 zijn parkeertellingen uitgevoerd in de gehele rayons 1.102 en 1.200. Uit deze tellingen is een aantal conclusies te trekken:

- de parkeerbezetting van gehele rayons komt op de drukste momenten niet ver boven de 80% grens uit;
- de drukste periode in de week voor de beide rayons is de vrijdagavond, waarbij vooral het aantal bezoekers relatief groot is;
- Op het Janskerkhof is juist de donderdagavond de drukste periode, waarbij de bezetting rond de 90% ligt. In beide rayons zijn het voornamelijk bewoners die op dit telmoment geparkeerd stonden;
- het parkeren door bewoners op het Janskerkhof heeft vooral een groot aandeel in de avonduren en de nacht; in absolute zin is het aantal bewoners dat parkeert op het Janskerkhof niet zeer groot. 's Nachts parkeren uit elk van beide rayons ongeveer 30 bewoners op het Janskerkhof.

Uit de parkeertellingen blijkt tevens dat op elk moment in de week er vrije parkeerruimte in de beide rayons is. Deze vrije ruimte is weliswaar sterk verspreid over het gehele gebied waardoor vrije plaatsen soms moeilijk vindbaar zijn, toch is dit gegeven van belang voor het schatten van effecten van parkeermaatregelen.

Onderstaande tabellen geven de bezetting op alleen het Janskerkhof tijdens de parkeertellingen weer.

Rayon 1.102 alleen vergunninghouders Janskerkhof						
<i>Telronde</i>	<i>Capaciteit</i>	<i>Totaal bezetting</i>	<i>Bezoekers</i>	<i>Bewoners</i>	<i>Zakelijk</i>	<i>Foutparkeerders</i>
Di 01.00 - 05.00	69	49%	nvt	48%	1%	0%
Di 10.00 - 13.00	69	65%	nvt	32%	28%	6%
Woe 14.00 - 17.00	69	59%	nvt	16%	35%	9%
Do 18.00 - 21.00	69	90%	nvt	67%	10%	13%
Vrij 21.00 - 24.00	69	84%	nvt	29%	43%	12%
Za 11.00 - 14.00	69	65%	nvt	20%	36%	9%
Zo 13.00 - 16.00	69	58%	nvt	25%	14%	19%

Tabel 2.1.1: Parkeertellingen 2008 Janskerkhof rayon 1.102

Rayon 1.200 vergunninghouders + bezoekers Janskerkhof						
<i>Telronde</i>	<i>Capaciteit</i>	<i>Totaal bezetting</i>	<i>Bezoekers</i>	<i>Bewoners</i>	<i>Zakelijk</i>	<i>Foutparkeerders</i>
Di 01.00 - 05.00	120	55%	13%	40%	3%	0%
Di 10.00 - 13.00	120	58%	12%	10%	33%	3%
Woe 14.00 - 17.00	120	73%	48%	3%	21%	2%
Do 18.00 - 21.00	120	92%	30%	40%	8%	13%
Vrij 21.00 - 24.00	120	79%	38%	25%	4%	13%
Za 11.00 - 14.00	120	59%	18%	30%	8%	3%
Zo 13.00 - 16.00	120	53%	29%	19%	2%	3%

Tabel 2.1.2: Parkeertellingen 2008 Janskerkhof rayon 1.200

Gegevens parkeeropbrengst en aantal parkeerders

Van de parkeeropbrengsten en de aantallen parkeerders, ontleend aan de parkeerapparatuur op het Janskerkhof, zijn gegevens van de periode 1 januari 2009 tot en met 26 augustus 2009 in dit onderzoek betrokken. Om een totaalbeeld voor één jaar te verkrijgen is een lineaire extrapolatie gedaan, weergegeven in onderstaande tabel.

Opbrengsten						
Periode	Dagkaart	Avondkaart	Bezoekers	Kortparkeren	Totaal	Per parkeerplaats
maand	€ 3.250	€ 5.250	€ 342	€ 28.000	€ 36.842	€ 307
jaar	€ 39.000	€ 63.000	€ 4.100	€ 335.000	€ 441.100	€ 3.700

Aantal parkeerders						
Periode	Dagkaart	Avondkaart	Bezoekers	Kortparkeren	Totaal	Per parkeerplaats
maand	113	363	68	4.016	4.560	38
jaar	1.353	4.355	816	48.190	54.714	456

Tabel 2.1.3: Parkeergegevens uit parkeerapparatuur Janskerkhof 2009 (extrapolatie)

Opvallend in de gebruiksgegevens is dat relatief veel bezoek in de avond plaatsvindt. Dit heeft ongetwijfeld te maken met de horecafunctie.

Uit de opbrengstgegevens blijkt voorts dat de parkeerduur vrij lang is: gemiddeld 1,7 uur.

Naast de parkeeropbrengsten zoals bovenstaand aangegeven levert het parkeren nog inkomsten op uit parkeerbonnen (Mulderbonnen en naheffingsaanlagen).

2.2 Grifhoekgarage

De Grifhoekgarage bestaat uit circa 320 kortparkeerplaatsen en 65 parkeerplaatsen voor abonnementhouders (bewoners van de boven gelegen appartementen).

Voor het kortparkeren geldt in de Grifhoekgarage een tarief van € 1,50 per uur voor de eerste 3 uur, daarna is het tarief € 1,- per uur met een maximum van € 9,50 per dag. Voor abonnementhouders zijn er abonnementen voor 5 dagen in de week tegen een tarief van € 114,03 per maand en 7 dagen per week tegen een tarief van € 159,44. Er bestaat de mogelijkheid tot de aanschaf van een jaarkaart, deze is 10x het maandtarief.

Gegevens huidig gebruik

De Grifhoekgarage (capaciteit 320 kortparkeerplaatsen) heeft circa 5.500 kortparkeerders per maand, met een gemiddelde opbrengt van ongeveer € 15.000,- per maand; € 180.000,- per jaar. Dit komt neer op een gemiddelde besteding van € 2,75 per kortparkeerder en daarbij een gemiddelde parkeertijd van ongeveer 100 minuten per kortparkeerder. Een gemiddelde van 5.500 kortparkeerders per maand, betekent circa 183 kortparkeerders per dag met een gemiddelde parkeerduur van 100 minuten per parkeerder. De gemiddelde opbrengst per kortparkeerplaats is circa € 50,- per maand (uitgegaan van een gemiddelde opbrengst van +/- € 15.000,- per maand).

2.3 Karakterisering omgeving

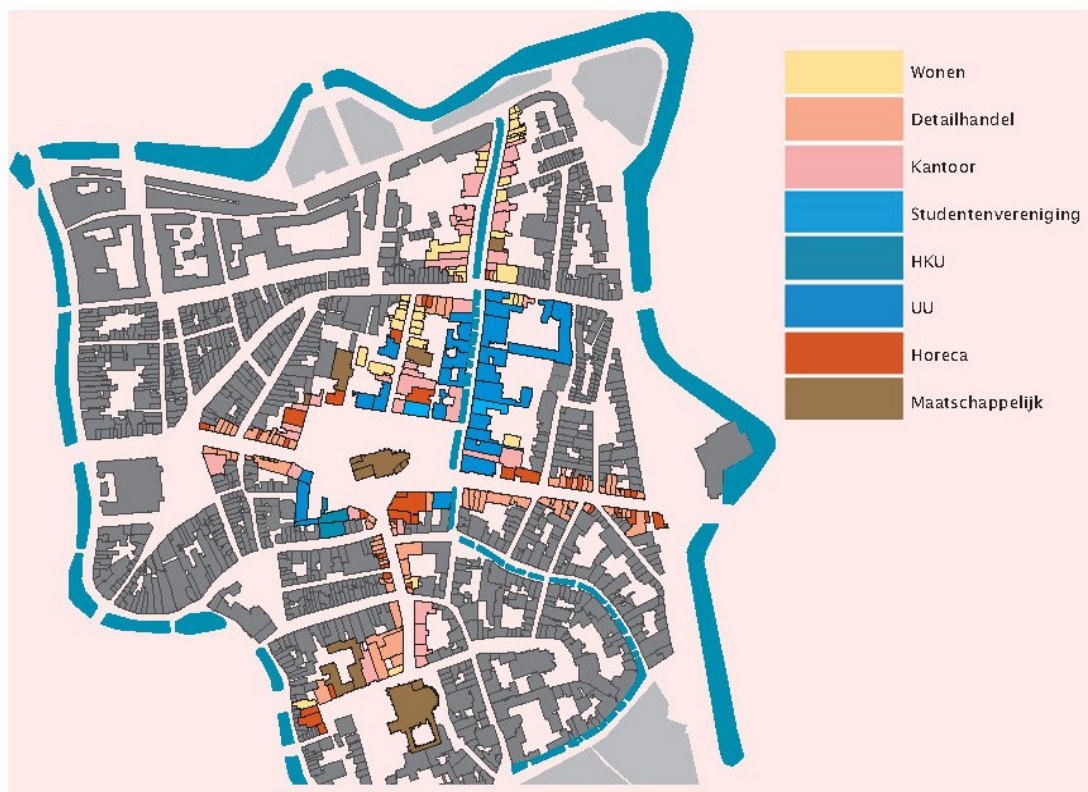
In het gehele invloedsgebied rondom het Janskerkhof (de rayons 1.102 en 1.200) kan op straat worden geparkeerd. Het zoeken naar een parkeerplaats in de straten in de omgeving kan soms lastig zijn door de éénrichtingsstructuur in de vele smalle straten.

Op zaterdag is er bloemenmarkt op het Janskerkhof; het oostelijke gedeelte van het middenterrein is dan niet beschikbaar voor parkeren.

Aan het Jansveld zijn meerdere particuliere stallingsgarages (capaciteiten zijn niet bekend), die stallingsgelegenheid bieden aan binnenstadsbewoners.

Qua functionaliteit wordt de omgeving van het Janskerkhof gekenmerkt door een sterke menging. Direct aan het Janskerkhof is horeca dominant, waaronder studentensociëteiten. Ditzelfde geldt voor de aanliggende route Lange Jansstraat – Nobelstraat.

Aan de Drift is een concentratie van universiteitsfuncties. Voor het overige is de functionaliteit in het gebied rond het Janskerkhof een menging van wonen, winkels, horeca en kantoorfuncties.



Figuur 2.3.1: Functiekaart directe omgeving Janskerkhof (bron: Ontwikkelingsvisie Janskerkhof, gemeente Utrecht, 2009)

2.4 Opzet en resultaten enquête

2.4.1 Onderzoeksopzet

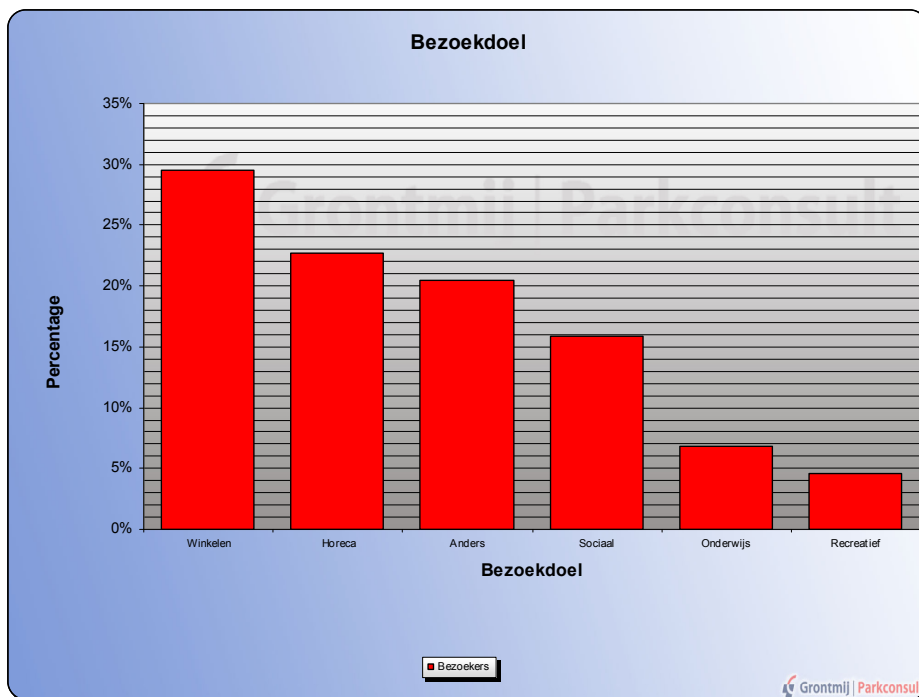
Om beter inzicht te krijgen in de kenmerken van de parkeerders op het Janskerkhof (bewoners, bezoekers en werknemers) en in hun bereidheid om te gaan parkeren in de parkeergarage Grifthoek als dit niet of slechts deels kan op het Janskerkhof, is een enquête gehouden. Een overzicht van de resultaten is te vinden in de bijlage.

Om een representatief beeld van het parkeergebruik te verkrijgen is het onderzoek uitgevoerd op een donderdag (3 september) 's middags en 's avonds. Voor 3 september is gekozen vanwege het tijdsbestek van het onderzoek als geheel en omdat deze datum na de vakantieperiode viel.

Hoewel het weer op de onderzoeksdag sterk wisselvallig was (opklaringen afgewisseld met regenbuien), is een representatief beeld verkregen van het parkeren. In deze paragraaf worden de hoofdpunten en conclusies uit de enquête weergegeven.

2.4.2 Resultaten

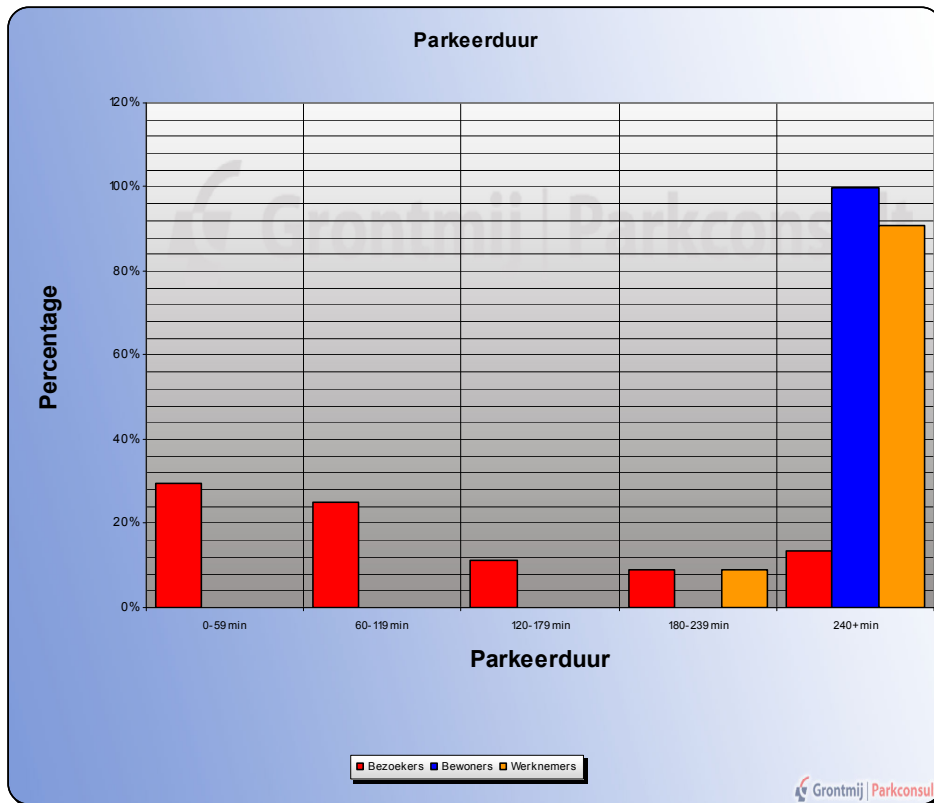
Bij de enquête zijn 3 hoofdgroepen parkeerders onderscheiden, namelijk bezoekers (parkeerders zonder vergunning), bewoners en werknemers. Bezoeker is een verzamelnaam voor parkeerders met andere doeleinden dan wonen of werken. Onderstaand figuur geeft een overzicht van de voornaamste bezoekdoelen van parkeerders op het Janskerkhof.



Figuur 2.4.2.1: Bezoekdoelen parkeerders Janskerkhof

Figuur 2.4.2.1 laat zien dat het voornaamste doel van bezoekers op het Janskerkhof winkelen is, met daarna horeca. Op de derde plaats staan andere bezoekdoelen dan degenen die gedefinieerd zijn in het onderzoek, onder deze noemer vallen onder andere: kappersbezoek en werkafspraken (dus geen vaste werkplek in de omgeving).

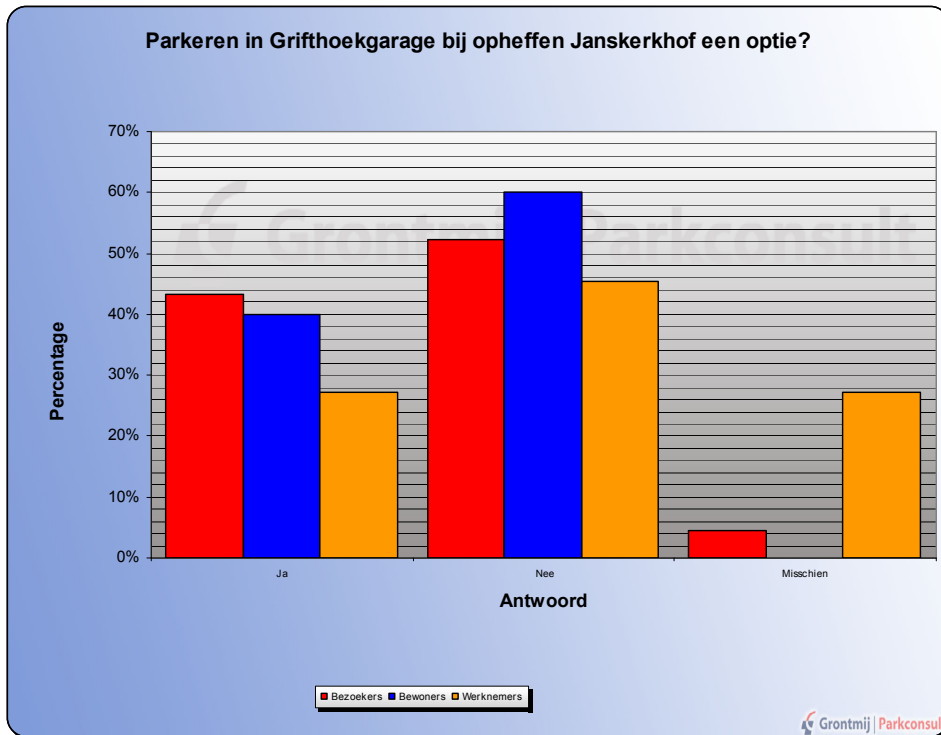
Voor bewoners en werknemers is er een vergunningstelsel en dus kunnen zij zonder extra kosten daar onbeperkt geparkeerd staan. Voor bezoekers is dit echter een ander verhaal, zij betalen € 4,10 per uur (met uitzondering van diegene die gebruik kunnen maken van de bezoekersregeling). Wat is de gemiddelde bezoekduur? Parkeren vooral mensen die voor korte tijd aanwezig moeten zijn of zijn mensen ook voor meerdere uren bereid dit tarief te betalen? Onderstaande figuur brengt dit in kaart.



Figuur 2.4.2.2: Parkeerduur respondenten

Uit de figuur is af te lezen dat er een vrij grote spreiding is in de parkeerduur en dat zowel sprake is van korte als lange parkeerduur. Dit blijkt ook uit de opbrengsten van het straatparkeren van 1 januari tot en met 26 augustus 2009, hier komt uit voort dat bezoekers gemiddeld 1,7 uur geparkeerd staan op het Janskerkhof.

Als reden om het Janskerkhof als parkeerlocatie te kiezen geeft 93% van de respondenten (alle bezoekmotieven) aan dat het dicht bij de bestemming is. De plannen om het parkeren op te heffen betekent dat men naar andere, verder weg gelegen, parkeervoorzieningen zou moeten uitwijken. Om een beeld te krijgen van de mate waarin de parkeerders bereid zijn om te gaan parkeren in de parkeergarage Grifthoek is ten eerste gevraagd naar hun bekendheid met de Grifthoekgarage en vervolgens (nadat zonodig werd uitgelegd waar deze ligt) of zij dit voor de eigen situatie als een mogelijke optie beschouwen.

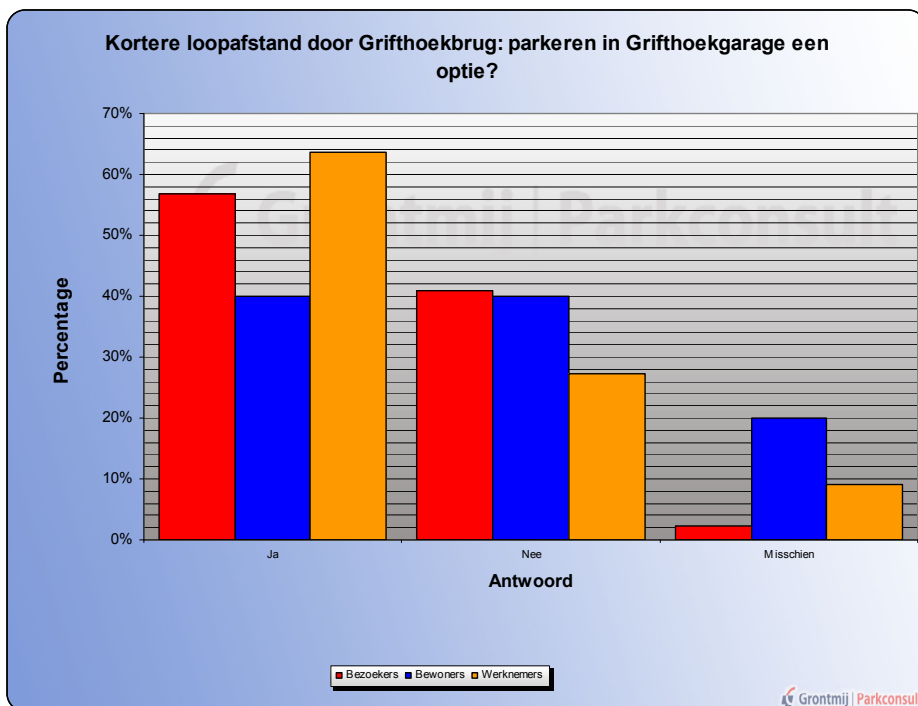


Figuur 2.4.2.3: Bereidheid parkeren in Grifthoekgarage

Uit de enquête blijkt dat de parkeerders op het Janskerkhof niet negatief staan tegenover parkeren in de Grifthoekgarage. Respondenten die parkeren in de parkeergarage Grifthoek niet als optie beschouwen geven vooral aan dat zij het te ver vinden.

Bij het resultaat wordt wel aangetekend dat veel respondenten de (ligging van de) parkeergarage Grifthoek niet kennen en daardoor mogelijk geen volledig betrouwbaar antwoord geven.

Aan de respondenten is vervolgens de mogelijkheid van aanleg van de Grifthoekbrug voorgesteld met de vraag of zij parkeren in de Grifthoekgarage zouden overwegen als de brug is aangelegd.



Figuur 2.4.2.4: Bereidheid parkeren in Grifthoekgarage na realisatie Grifthoekbrug

De kortere loopafstand door de Grifhoekbrug wordt overwegend positief ontvangen. Vooral bezoekers en werknemers staan dan positiever tegenover het parkeren in de Grifhoekgarage, bij de bewoners zijn de meningen verschoven van merendeel negatief naar een meer evenwichtige verdeling. De respondenten die parkeren in de Grifhoekgarage na het aanleggen van de brug nog steeds niet als optie zien, geven overwegend als reden dat zij dit nog te ver lopen vinden. Het lagere parkeertarief wordt meegewogen bij de waardering van de Grifhoekgarage.

Het aantal respondenten dat aangeeft gebruik te willen maken van de parkeergarage Grifhoek wordt met brug circa 15% hoger dan zonder brug.

Aanvullende opmerking: het merendeel van de respondenten (ook bewoners!) gaf aan de Grifhoekgarage niet te kennen. Dit doet vermoeden dat wanneer men beter geïnformeerd zou zijn, ook nu al een deel van de bezoekers gebruik gaat maken van deze parkeermogelijkheid.

3 Effecten van maatregelen

3.1 Primaire gegevens

In het kader van dit onderzoek wordt feitelijk gekeken naar twee maatregelen en hun effect (in combinatie): het opheffen van parkeerplaatsen op het Janskerkhof en het realiseren van de Griffthoekbrug. Beide maatregelen zijn onderling gerelateerd.

Van belang is een exact beeld te hebben van de loopafstanden tussen de Griffthoekgarage en het Janskerkhof (en Neude). Naar het Neude wordt specifiek gekeken omdat hier het intensief bezochte kernwinkelgebied begint. Het winkelgebied in de wijde omgeving van het Janskerkhof (Oudkerkhof e.o., Korte Jansstraat, Voorstraat) heeft specifieke kwaliteiten maar kenmerkt zich grotendeels niet door intensief bezoek. Voor de horeca geldt dat wel sprake is van concentratie van voorzieningen, zowel op Janskerkhof als de aansluitende Nobelstraat.

In onderstaande tabel zijn de exacte loopafstanden weergegeven. Telkens is als eerste de afstand in meters aangeduid en als tweede de looptijd op basis van een gemiddelde loopsnelheid van 4 km per uur.

	Zonder brug	Met brug
Griffthoekgarage - Janskerkhof	868 meter 13 minuten	706 meter 10,5 minuten
Griffthoekgarage - Neude	1.170 meter 17,5 minuten	1.070 meter 16 minuten

Tabel 3.1.1: Afstanden Griffthoekgarage - centrum

Door de realisatie van de Griffthoekbrug zou de loopafstand tussen de Griffthoekgarage en het Janskerkhof 15 à 20% korter worden en de loopafstand tussen de Griffthoekgarage en Neude 10% korter.

De loopafstand voor bezoekers van bestemmingen op en/of rond het Janskerkhof neemt sterk toe als de Griffthoekgarage het alternatief is (868 meter ofwel 13 minuten).

Loopafstand alleen zegt niet alles – ook de aantrekkelijkheid van de looproute speelt een rol. Een aantrekkelijke looproute wordt als minder lang ervaren. In dit opzicht is de looproute via de Griffthoekbrug gunstiger; de looproute die hieraan gekoppeld is (via de Plompetorengracht) is qua ruimtelijke kwaliteit aantrekkelijker dan het lopen via de Wittevrouwensingel, ook al zou deze door verbetering van het voetpad en de aankleding worden opgewaardeerd.

Voor de interpretatie van de situatie en effecten is nog het volgende van belang. Uit algemene ervaring is bekend dat de loopafstand tussen parkeerplaats en bestemming, die centrumbezoekers acceptabel vinden, voornamelijk afhangt van de duur van het bezoek.

Loopafstanden boven de 400 meter worden door de meeste bezoekers nog geaccepteerd voor bezoeken van 2 uur en langer.

3.2 Relevante ruimtelijke ontwikkelingen

De belangrijkste ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van het Janskerkhof is de concentratie van de Universiteit rondom de Drift. Het gaat daarbij om concentratie van kantoorfuncties en collegezalen. Deze concentratie zorgt naast een sterke toename van de behoefte aan stalling voor fietsen, voor (extra) parkeervraag. Dit betreft primair langparkeren (voor de werkers; studenten komen hoofdzakelijk met de fiets of het OV).

Voor dit parkeermotief mag een langere loopafstand acceptabel worden geacht. Vanuit dit perspectief is de Griffthoek parkeergarage een geschikte parkeerlocatie.

3.3 Effecten opheffen parkeren Janskerkhof

Bij het opheffen van de parkeerplaatsen op het Janskerkhof zal een aanzienlijk deel van de parkeerders in eerste instantie op zoek gaan naar een parkeerplaats in het omliggende gebied. Uit de parkeertellingen van 2008 kan worden opgemaakt dat dit gebied nog opnamecapaciteit heeft, al zal deze in de praktijk door de verspreide ligging van de parkeerplaatsen minder zijn dan in absolute zin uit de tellingen blijkt. Nadelig is dat de hoeveelheid zoekverkeer toeneemt.

Derhalve is uitwijken naar andere parkeerlocaties een voor de hand liggende mogelijkheid, waaronder parkeergarage Griffhoek. Voor de bewoners en zakelijke vergunninghouders geldt dit feitelijk alleen voor belanghebbenden van rayon 1.102: voor bewoners/belanghebbenden aan de Plompetorengracht, het Wolvenplein en omgeving ligt de Griffhoek parkeergarage met brug relatief dicht bij. De huidige parkeerdruk gegevens laten zien dat in dit gebied nog restcapaciteit is. Weliswaar zal de parkeerdruk toenemen als het parkeren op het Janskerkhof wordt opgeheven, maar omdat dit gebied weer relatief ver van het Janskerkhof af ligt, wordt een beperkt effect verwacht. De noodzaak voor deze bewoners om een alternatieve parkeerlocatie te gaan gebruiken, zal beperkt zijn.

Voor bewoners van het zuidelijke gedeelte van het gebied (rayon 1.200) zal de parkeerdruk bij opheffen van het parkeren Janskerkhof wel toenemen. De Griffhoek parkeergarage ligt evenwel verder weg. Verwacht wordt dat (slechts) een klein deel van de bewoners van dit rayon over zal willen gaan tot parkeren in de parkeergarage Griffhoek en alleen dan als de parkeerdruk in de praktijk zo hoog wordt dat dit daadwerkelijk onvermijdelijk is.

Voor bezoekers geldt dat mag worden verwacht dat zij primair naar een alternatieve parkeerlocatie zullen gaan zoeken, bij voorkeur aan de oostzijde van de binnenstad. Hierbij is feitelijk het gehele gebied dat wordt gevormd door de rayons 1.102 en 1.200 als zoekgebied te beschouwen.

Het aanbieden van alternatieven kan deze groep "verleiden" tot het kiezen van een wat verder weg gelegen parkeerlocatie, zoals de parkeergarage Griffhoek. Hoe beter het aangeboden alternatief wordt "ingekleed" hoe groot de acceptatie zal kunnen zijn.

De Griffhoekbrug is hierbij zeer zeker een positieve factor.

3.4 Exploitatie van de parkeergarage Griffhoek

Twee mogelijke ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de toekomstige exploitatie van de parkeergarage Griffhoek:

- het opheffen van parkeerplaatsen op het Janskerkhof
- realisatie van de Griffhoekbrug

Opheffen parkeercapaciteit Janskerkhof

Door het opheffen van parkeerplaatsen op het Janskerkhof worden met name parkeerders "geërakt" die hier parkeren vanwege de nabijheid tot hun bestemming. Hoewel relatief veel parkeerders in de enquête hebben aangegeven parkeren in de Griffhoek parkeergarage te willen overwegen, moet worden vastgesteld dat deze een duidelijk ander "parkeerprodukt" biedt dan het Janskerkhof: zeker niet nabijheid tot dezelfde bestemmingen. Of de parkeerders die dat nu aangeven te zullen overwegen ook daadwerkelijk zullen kiezen voor parkeren in de Griffhoek parkeergarage is dus niet zeker. Er zijn meerdere alternatieven (elders op straat parkeren, andere parkeergarages, andere bestemming).

Door het opheffen van het parkeren op het Janskerkhof zal in elk geval in algemene zin de parkeerdruk in rayon 1.102 en 1.200 toenemen. Daardoor zullen met name vanuit rayon 1.102 meer parkeerders gestimuleerd worden om te parkeren in de Griffhoek parkeergarage. Dit heeft een gunstig effect op de parkeeropbrengst. Een deel van de huidige parkeerders op het Janskerkhof zal gaan kiezen voor de Griffhoek parkeergarage.

Realisatie Grifthoekbrug

Door de realisatie van de Grifthoekbrug wordt de parkeergarage directer bij de binnenstad “betrokken”. In de enquête gaf van de respondenten die de parkeergarage Grifthoek overwegen 15% meer aan dit te doen met Grifthoekbrug.

Elders in dit rapport is gedetailleerd ingegaan op de betekenis van de brug voor de algemene bereikbaarheid van de binnenstad. In de loop der jaren zal de potentie van de parkeergarage leiden tot een toename van het gebruik. Nadrukkelijk geldt dat het een geleidelijke ontwikkeling zal betreffen.

Gecombineerd effect en vertaling naar opbrengsten

De geschetste ontwikkelingen zullen tezamen leiden tot een toename van het gebruik van de Grifthoek parkeergarage. Deze toename zal geleidelijk plaatsvinden. Ingeschat wordt dat de toename van het gebruik van de parkeergarage zal kunnen liggen in de orde van 25 à 30 % van het huidige gebruik voor kortparkeren van het Janskerkhof, waarbij het effect van de Grifthoekbrug is dat de bovenkant van de bandbreedte wordt bereikt.

Het parkeertarief in de parkeergarage is lager dan het tarief van het Janskerkhof. Een “verplaatste” parkeerder genereert dan ook per saldo minder opbrengst.

Uitgaande van 54.700 parkeerders per jaar op het Janskerkhof, waarvan 25 à 30 % naar de parkeergarage Grifthoek kan worden geleid, kan een aantal parkeerders voor de parkeergarage worden gegenereerd van 13.675 à 16.400.

Dit vertegenwoordigt, rekening houdend met dezelfde gemiddelde parkeerduur als op het Janskerkhof, een opbrengst van (afgerond) € 35.000 à 42.000,- per jaar.

Afgezet tegen de huidige opbrengst van de parkeergarage Grifthoek van € 180.000,- per jaar gaat het om een toename van de opbrengst tussen de 20 en 23 %.

Meer omzet vanuit abonnementen voor bewoners zal naar verwachting nauwelijks optreden.

Opgemerkt wordt dat door het opheffen van het parkeren op het Janskerkhof en vervangen door parkeren in de parkeergarage Grifthoek per saldo een vermindering van de totale parkeeropbrengsten van de gemeente zal plaatsvinden vanwege het tariefverschil. Bij de hierboven genoemde aantallen “overstappers” bedraagt de vermindering van de parkeeropbrengst circa € 60.000 à 72.000,- per jaar.

Bovendien vallen opbrengsten vanuit de parkeerhandhaving weg.

3.5 Exploitatieverbetering overig

Een mogelijkheid die bestaat om de relatief grote loopafstand tussen de parkeergarage Grifthoek en de binnenstad te overbruggen is het voorzien in “maatwerkvervoer” zoals een natransport met een taxibusje, tuktuk of gelijksoortig vervoer.

Dit is een oplossingsrichting die in elk geval hoge exploitatiekosten met zich mee brengt. Om deze reden wordt hierop in deze rapportage niet verder ingegaan.

Alle mogelijke ontwikkelingen overziend lijkt een te overwegen mogelijkheid te zijn om het Janskerkhof niet volledig maar gedeeltelijk parkeervrij te maken.

De functie voor bezoek aan de bestemmingen in de directe omgeving is met minder parkeerplaatsen ook goed in te vullen. Het bewonersparkeren zou gelet op de (weliswaar beperkte) ruimte die nog in het gebied aanwezig lijkt te zijn, ook iets in omvang kunnen worden beperkt. De stimulans tot het gebruik van de parkeergarage Grifthoek wordt hierdoor wel minder, evenals de noodzaak tot aanleg van de brug.

3.6 Inpassing van de Grifthoekbrug

Van de kant van de bewoners van de omgeving van de Grifthoekbrug zijn alternatieven aangedragen voor de bouw van de brug.

Kern van deze alternatieven is dat door een betere bewegwijzering de parkeergarage Grifthoek gemakkelijker kan worden gevonden door de potentiële gebruikers. Dit zou dan betekenen dat de looproute tussen de parkeergarage en het centrum blijft lopen via de Wittevrouwensingel.

Verbetering van de bewegwijzering is zeer zeker een belangrijke maatregel, die in alle gevallen ertoe bijdraagt dat de parkeergarage beter “gevonden” wordt, zowel door de automobilist als door de voetganger. De feitelijke loopafstand en loopkwaliteit – het belangrijkste knelpunt van de parkeergarage – wordt er echter niet door veranderd.

Juist in deze twee aspecten brengt de brugverbetering – met name ten aanzien van de loopkwaliteit. Met andere woorden, de door de bewoners aangedragen alternatieven zijn waardevol, maar hebben geen direct effect op de te maken afweging ten aanzien van het realiseren van de brug.

4 Conclusies en aanbevelingen

Het directe “nuttig effect” van de Griffhoekbrug in combinatie met het opheffen van parkeren op het Janskerkhof voor de exploitatie van de parkeergarage Griffhoek, ligt in de orde van 20 a 23% meer parkeeropbrengst. De huidige parkeeropbrengst van de parkeergarage is € 180.000 op jaarbasis.

Het belang van de Griffhoekbrug heeft daarnaast vooral betrekking op de verbetering van de bereikbaarheidsmogelijkheid van de binnenstad in algemene zin. Dit is met name van belang in het licht van de mogelijke verdere ontwikkeling van de binnenstad als coherent centrumgebied, waarin het verblijfskarakter meer ruimte krijgt. De Griffhoekbrug zorgt dan in combinatie met de parkeergarage Griffhoek voor duurzame bereikbaarheid van de noordoostelijke kant van de binnenstad.

De realisatie van de brug is naast verbetering van de bewegwijzering de enige concrete maatregel die nog kan worden genomen om het gebruik en de exploitatie van de parkeergarage Griffhoek te verbeteren, al is dat een lange-termijn ontwikkeling.

Bijlage

Enquête bezoekers

Reden parkeren Janskerkhof		Bezoekdoel		Parkeerduur	
Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage
Dichtbij bestemming	93%	Anders	20%	0-59 min	30%
Beschikbaarheid parkeerplaatsen	2%	Horeca	23%	60-119 min	25%
Goede bereikbaarheid	2%	Onderwijs	7%	120-179 min	11%
Anders	2%	Recreatief	5%	180-239 min	9%
		Sociaal	16%	240+ min	14%
		Winkelen	30%		
Grifthoek optie nu?		Grifthoek optie indien brug?			
Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage		
Ja	43%	Ja	57%		
Nee	52%	Nee	41%		
Misschien	5%	Misschien	2%		

Enquête bewoners

Vergunning?		Loopafstand JKH naar woning?		Hoe ver bereid te lopen		Grifthoek bekend?	
Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage
Ja	100%	150 meter	40%	200 meter	20%	Ja	40%
		200 meter	60%	400 meter	60%	Nee	60%
				700 meter	20%		
Schatting loopafstand		Bereid hier te parkeren?		Indien kortere loopafstand?			
Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage		
Geen idee	20%	Ja	40%	Ja	40%		
700 meter	40%	Nee	60%	Nee	40%		
1.000 meter	40%			Misschien	20%		

Enquête werknemers

Vergunning?		Loopafstand JKH naar werk?		Hoe ver bereid te lopen		Grifhoek bekend?	
Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage
Ja	27%	50	27%	200 meter	27%	Ja	36%
Nee	73%	100	18%	500 meter	36%	Nee	64%
		200	27%	700 meter	18%		
		300	18%	800 meter	9%		
		500	9%	1200 meter	9%		
Schatting loopafstand		Bereid hier te parkeren?		Indien kortere loopafstand?			
Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage	Antwoord	Percentage		
Geen idee	55%	Ja	27%	Ja	64%		
500 meter	9%	Nee	45%	Nee	27%		
1.000 meter	9%	Misschien	27%	Misschien	9%		
1.200 meter	27%						

