

## Toekomst parkeergarage Springweg – H1 t/m H7



28 oktober 2020

Definitief

Gebiedscoördinator: Lode Messemaker

Projectmanager: Bas Pickkers

## Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Voorstel College van B & W
3. Historie
4. Nut en Noodzaak van de garage
5. Economische impact van de garage
6. Reactie stakeholders
7. Relatie met andere projecten
8. Juridische positie (geheim)
9. Financiën (geheim)

### Bijlagen

## 1. Inleiding

Het coalitieakkoord “Ruimte voor iedereen” uit 2018 zegt het volgende in relatie tot de parkeergarage Springweg:

*“We willen stapsgewijs het aantal parkeerplaatsen verminderen aan de Oudegracht en op het Janskerkhof. Er komen toegankelijke looproutes, fietsparkeerplekken, bankjes en groen voor terug. We onderzoeken de komende periode hoe dit kan worden gerealiseerd en of de parkeergarages aan de Springweg en het Paardenveld daarvoor benut kunnen worden. Hiermee kunnen we autoparkeren faciliteren voor omwonenden met een straatvergunning. Ook biedt dit ruimte voor fietsparkeren en verschillende vormen van deelmobiliteit, de resterende plekken kunnen dan worden gebruikt voor bezoekersparkeren.”*

Voor U ligt een document dat een toelichting geeft op een voorstel van het College van B&W over de toekomst van parkeergarage Springweg.

## 2. Voorstel College van B & W

Het College van B&W heeft een voorstel uitgewerkt over de toekomst van parkeergarage Springweg. Na een intensieve onderhandelingsperiode met de huidige erfpachter Klépierre hebben partijen in juli 2020 het volgende onderhandelingsresultaat geboekt:

- Het erfpachtcontract met Klépierre dat eindigt op 15 mei 2022 wordt met twee jaar verlengd tot en met 15 mei 2024. De waarde van deze exploitatie blijft binnen de grenswaarde van een concessie voor diensten van € 5,35 mio en mag daarom één op één worden afgesproken. Klépierre betaalt gedurende deze twee jaar dezelfde erfpacht als voorheen, namelijk een erfpachtcanon o.b.v. 10% over de omzet van de garage.
- De gemeente gaat aansluitend de garage nog exploiteren voor een periode van 4 jaar tot en met mei 2028. Na mei 2028 zal de garage z.s.m. worden gesloopt.
- Er zal geen fietsenstalling worden gerealiseerd vanwege de beperkte duur van de exploitatie. Om dezelfde reden komen er geen voorzieningen voor deelauto's of oplaadpunten voor elektrische auto's.
- De gemeente Utrecht betaalt bij einde erfpacht (mei 2024) aan Klépierre een opstalvergoeding. Deze opstalvergoeding is beoordeeld en marktconform bevonden. Zie verder hoofdstuk 9.
- Klépierre en de gemeente Utrecht zijn overeen gekomen dat 250 bewoners-abonnementen als faciliteit worden aangeboden aan de gemeente (tot 31 december 2069, zijnde einde erfpacht HC). Deze bewonersabonnementen geven de mogelijkheid te parkeren in de parkeergarage Springweg, de parkeergarage Rijnkade of andere parkeergarages in HC. Na sloop van de parkeergarage Springweg kunnen eventuele abonnementen voor de parkeergarage Springweg zich naar parkeergarage Rijnkade en andere garages in HC “verplaatsen”. De tariefstelling volgt het gemeentelijke beleid voor bewonersabonnementen.

## 3. Historie

In de jaren vijftig van de vorige eeuw wordt duidelijk dat er maatregelen moeten worden getroffen om de groeiende verkeersstroom in Utrecht te accommoderen. Op uitnodiging van het gemeentebestuur maakt de Duitse verkeersdeskundige M. E. Feuchtinger een ingrijpend verkeersplan. Het voorziet in een rondweg over de gedempte singels met aftakkingen naar een grotere ring om de stad. Daarnaast zijn er grote verkeerswegen over de Lange Nieuwstraat en de Springweg gepland. Eind jaren '60 wordt besloten een parkeergarage te bouwen nabij de Springweg. In mei 1972 opende parkeergarage Springweg haar deuren en zodoende loopt in mei 2022 loopt het huidige erfpachtcontract met Klépierre af.

#### 4 Nut en noodzaak van de garage

Om de rol van de parkeergarage Springweg in het huidige parkeersysteem van de gemeente te bekijken heeft Royal Haskoning DHV de Nut en Noodzaak van parkeergarage onderzocht. In bijlage 1 treft u het complete rapport aan, dd. 24 mei 2019. De belangrijkste onderzoeksvragen aan RH–DHV waren:

- Wat is de rol van parkeergarage Springweg binnen het huidige systeem?
- Wat is de mogelijke rol van de parkeergarage Springweg bij het parkeervrij maken van de Oudegracht.

##### Conclusies

De belangrijkste conclusies uit het rapport van RH–DHV zijn als volgt samen te vatten:

- De garage Springweg wordt goed gebruikt. Het voornaamste kwalitatieve argument is de goede ligging t.o.v. de eindbestemming.
- De garage Springweg heeft een duidelijke functie in het parkeersysteem van de Utrechtse binnenstad. Hij is dus NUTTIG.
- Er is voldoende ruimte in gemeentelijke garages voor vergunninghouders en in P1, P2 en P6 (van Hoog Catharijne) voor bezoekers, óók na het opheffen van het straat-parkeren op de Oudegracht.
- Wat betreft de aantallen parkeerplaatsen is de garage Springweg dus NIET NOODZAKELIJK.

#### 5 Economische impact van de garage

BRO heeft in opdracht van de gemeente Utrecht de Economische impact van de parkeergarage Springweg onderzocht. In bijlage 2 treft u het rapport aan met als titel “Utrecht, Economische impactanalyse parkeergarage Springweg”, dd. 22 januari 2020.

##### Conclusies

Uit de analyses kan worden geconcludeerd dat een mogelijke sloop van de Springweggarage wel negatieve financiële gevolgen heeft voor de ondernemers, maar dat de impact naar verwachting beperkt zal zijn. Het zijn voornamelijk consumenten die meer geld besteden die ervoor kiezen om uit gemak de auto in de nabijheid van de winkel te parkeren.

Daarbij is wel geconcludeerd dat het grote merendeel van de publieksgerichte voorzieningen gericht zijn op de lokale bevolking of bedienen ze een nichedoelgroep. De laatste doelgroep is over het algemeen bereid om een langere afstand af te leggen. Dat ze in de toekomst iets langer moeten lopen om bij een specialistische winkel te komen, zal naar verwachting nauwelijks effect hebben op het aantal klanten. Uit interviews door BRO is gebleken dat slecht 1,3 % van de geïnterviewden in het onderzoeksgebied in parkeergarage Strosteege geparkeerd staat.

##### Aanbevelingen

Uit de bezoekersenquête blijkt dat veruit de meerderheid andere modaliteiten gebruiken (OV, fiets of te voet). Het openbaar vervoer en de fietsenstalling worden positief beoordeeld. Door een focus te leggen op de groep die van deze modaliteiten gebruik maakt, kunnen nieuwe consumenten naar het onderzoeksgebied worden getrokken. Een goede looproute vanaf Hoog Catharijne naar de Mariaplaats zou zo'n stimulans zijn. Een andere manier om meer consumenten te trekken die in mindere mate afhankelijk zijn van de auto is door beter aan te sluiten op het kernwinkelgebied. Dit kan door de Gaardbrug beter bij de routing te betrekken.

Het gebied maakt een transitie door waarbij het steeds meer aansluiting krijgt bij het kernwinkelgebied en de toevoer van bezoekersstromen vanuit Utrecht CS, parkeerlocaties Jaarbeurs (via Moreelsebrug) en parkeerlocaties Hoog Catharijne belangrijke voedingsbronnen zijn. Inzetten op routing (bijv. via Maartensbrug) en verbetering van de inrichting van de openbare

ruimte, gericht op de voetganger kan (op termijn) het belang van de parkeergarage Springweg voor de ondernemers in het gebied verder doen afnemen. Voor de bezoeker zijn de alternatieven al in ruimtelijke mate voorhanden (openbaar vervoer, fiets, te voet, parkeren elders).

## 6 Reactie stakeholders

Tijdens een veldexcursie op 23 april 2019 hebben ca. 50 omwonenden, verschillende ondernemers en enkele belangrijke stakeholders zoals Klépierre en Hotel Karel V, kennis genomen van de start van Visie Strosteege.

De belangrijkste bezwaren van de bewoners zijn gaan over de overlast van de garage als gevolg van stank, geluid en fijnstof. Veel bewoners zijn een groot voorstander van de sloop van de garage. Verder heerst er nogal wat onvrede bij bewoners over de afhandeling van verschillende ruimtelijke initiatieven in het nabije verleden.

### Overleg met CMU

Met vertegenwoordigers van CMU zijn diverse gesprekken gevoerd in juni en augustus '19. Tijdens deze gesprekken blijkt dat de achterban van CMU zeer verdeeld is over weghalen van parkeerplaatsen. Aanvankelijk lijkt het dat het bestuur van CMU op voorhand niet tégen een sloop-scenario van de Springweg-garage is, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

Op 1 oktober 2019 heeft een presentatie plaatsgevonden voor ca. 25 ondernemers die aangesloten zijn bij CMU en een zaak hebben in de directe omgeving van de garage. De belangrijkste conclusies uit het rapport van RH-DHV zijn gedeeld, evenals de deskresearch van BRO. Het ondernemers- en bezoekersonderzoek moeten op dat moment nog uitgevoerd worden. De belangrijkste opmerkingen van die avond waren:

- Het onderzoek van RH-DHV is gebaseerd op bezettingsgegevens van de garages op een moment dat de bereikbaarheid van Utrecht niet goed is. Moet je nu onomkeerbare beslissingen nemen (zoals sloop?) op basis van deze niet representatieve informatie?
- Moet je eerst niet een paar jaar wachten, totdat HC gereed is, het water in de singel open is en Utrecht-centrum weer normaal bereikbaar is?
- Alle ondernemers vinden de Springweg-garage van levensbelang voor hun zaak.
- Niet alleen de Lijnmarkt is kwetsbaar in het sloop-scenario. Ook anderen zijn zeer afhankelijk van de garage, zoals winkels en horeca aan de Oudegracht, Visschersplein (restaurant Florent) en Springweg (zoals Karel V).

### Overleg met Klépierre

Vanaf 7 december 2018 tot aan juli 2020 zijn vele overleggen gevoerd met de huidige erfpachthouder Klépierre. We hebben het onderzoek "Nut en Noodzaak Springweggarage" van RH-DHV gedeeld, evenals het onderzoek "Utrecht, Economische impactanalyse parkeergarage Springweg" van BRO.

Aanvankelijk wilde Klépierre alleen spreken over een verlenging van het erfpachtcontract voor een langere tijd (scenario A). De gemeente had op dat moment een voorkeur voor scenario B. Klépierre betwistte ten eerste de keuzevrijheid die de gemeente zich toe-eigent om het huidige erfpachtcontract te beëindigen. En ten tweede was Klépierre het niet eens met het standpunt dat de gemeente inneemt over de aanbestedingsplicht bij een hernieuwde uitgave. Bij een keuze voor scenario B was Klépierre zeker een gerechtelijke procedure gestart. In de loop van de gesprekken zijn de gemeente en Klépierre het eens geworden over de toekomst van parkeergarage Springweg, zie hoofdstuk 8 en 9. Hiermee zijn langdurige gerechtelijke procedures voorkomen, waarvan de uitkomst onzeker is.

## 7 Relatie met andere projecten

Naast het maken van een principe-keuze voor de toekomst van de parkeergarage Springweg spelen er nog projecten die hieraan nauw gerelateerd zijn:

### Visie Strosteeg

Het besluit over de toekomst van de garage vormt belangrijke input voor de verdere ontwikkeling van Visie Strosteeg. Parallel aan dit besluit loopt het uitwerken van het stukje bestemmingsplan WG-U1 ten zuiden van de garage. Daar wordt door initiatiefnemer Ered BV gewerkt aan een plan voor ca. 37 appartementen. Het plan wordt stedenbouwkundig zo uitgewerkt dat het past in een situatie mét en zónder de garage.

### Parkeervrij maken Oudegracht

In het coalitieakkoord uit 2018 is genoemd :

*“We willen stapsgewijs het aantal parkeerplaatsen verminderen aan de Oudegracht en op het Janskerkhof. Er komen toegankelijke looproutes, fiets-parkeerplekken, bankjes en groen voor terug. We onderzoeken de komende periode hoe dit kan worden gerealiseerd en of de parkeergarages aan de Springweg en het Paardenveld daarvoor benut kunnen worden.”*

Separaat loopt een onderzoek naar het parkeervrij maken van de Oudegracht. Alhoewel het niet strikt noodzakelijk is om parkeergarage Springweg in te zetten voor belanghebbenden parkeren (zie onderzoek RH-DHV), kan het van belang zijn om in een overgangperiode het wél mogelijk te maken voor bewoners om daar te parkeren. Hierdoor kan het parkeervrij maken van de Oudegracht worden versneld.

In het voorstel van het College van B&W is vastgelegd dat Klépière 250 bewoners-abonnementen tot aan 31 december 2069 uitgeeft tegen gemeentelijke tarieven. Minimaal 100 van deze abonnementen kunnen worden uitgegeven in de Springweg-garage en na 2028 in de Rijnkade-garage. De overige 150 abonnementen worden uitgegeven in andere HC-garages (zie bijlage Vaststellingsovereenkomst parkeergarage Springweg).

### Parkeergarage Paardenveld

De erfpacht van parkeergarage Paardenveld loopt af in mei 2023, één jaar ná het aflopen van de erfpacht van parkeergarage Springweg. Een besluit over Springweg kan zelfstandig worden genomen, aangezien de afstand van beide garages groot is en beiden een ander gebied bedienen. Ook bij Paardenveld zal middels een onderzoek door RH-DHV naar de Nut en Noodzaak worden onderzocht wat de rol is van parkeergarage Paardenveld in het parkeersysteem van de noordelijke binnenstad, zal de economische impact onderzocht worden en zullen scenario's voor de toekomst van de garage ter besluitvorming worden aangeboden.

### Omgevingsvisie Binnenstad

De toekomst van de Springweg-garage zal worden afgestemd met het opstellen van de Omgevingsvisie Binnenstad, maar deze kan in grote lijnen parallel daaraan zelfstandig worden ontwikkeld.

### Nota Stallen en Parkeren

Vanuit de Nota Parkeernormen Fiets & Auto zijn er kaders die gesteld worden aan bijvoorbeeld maximale loopafstanden voor bezoekers. In de binnenstad (zone A1) bedraagt deze afstand maximaal 1.000 meter. Daar wordt ook ná sloop van parkeergarage Springweg aan voldaan, zie ook het onderzoek van RH-DHV.

**8 Juridische positie (geheim)**  
Zie geheime deel van de notitie.

**9 Financiën (geheim)**  
Zie geheime deel van de notitie.

## Bijlagen

- RH-DHV "Nut en Noodzaak parkeergarage Springweg", dd. 24 mei '19.
- BRO Eindrapport "Economische impactanalyse Springweggarage", dd. 22 januari '20.
- Concept Vaststellingsovereenkomst parkeergarage Springweg, dd. 18 oktober '20.