

RAPPORT

Nut en noodzaak parkeergarage Springweg

Kaders visie Strosteeg

Klant: Gemeente Utrecht

Referentie: BG5910TPRP1905240930

Status: Finale versie/1.0

Datum: 24 mei 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 Springweg

Ondertitel: Nut en noodzaak parkeergarage Springweg
Referentie: BG5910TPRP1905240930
Status: 1.0/Finale versie
Datum: 24 mei 2019
Projectnaam: Visie Strosteeg
Projectnummer: BG5910
Auteur(s): Erik Groot Karsijn, Jelmer Droogsma

Opgesteld door: Erik Groot Karsijn

Gecontroleerd door: Jon van Dijk

Datum/Initialen: 9 mei 2019 / JvD

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Alleen voor intern gebruik



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 OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Vraag aan Royal HaskoningDHV	1
2	Nut parkeergarage Springweg	2
2.1	Bezetting Springweggarage	2
2.2	Motieven gebruik Springweggarage	3
2.3	Conclusies	5
3	Noodzaak Springweggarage	6
3.1	Ontwikkelingen parkeervrij maken Oudegracht	6
3.2	Bezetting alternatieve parkeerlocaties in omgeving	8
3.3	Beschikbaarheid alternatieven bij opheffen Springweg	9
3.4	Kosten parkeren alternatieve parkeerlocaties	9
3.5	Conclusies	10
4	Planologische kaders bij sloop parkeergarage	11
4.1	Planologisch-juridische kaders	11
4.2	Bestaande beleidskaders	11
5	Conclusies	13

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Strosteege 83 in Utrecht ligt de parkeergarage Springweg, met 409 parkeerplaatsen. Er is een aantal ontwikkelingen met betrekking tot deze parkeergarage:

- Er dienen zich diverse ruimtelijke initiatieven aan in het gebied rondom de parkeergarage.
- De erfpachtovereenkomst van de grond onder de parkeergarage loopt af in 2022.
- Gemeente heeft de ambitie uitgesproken om onder andere de nabijgelegen Oudegracht parkeervrij te maken.

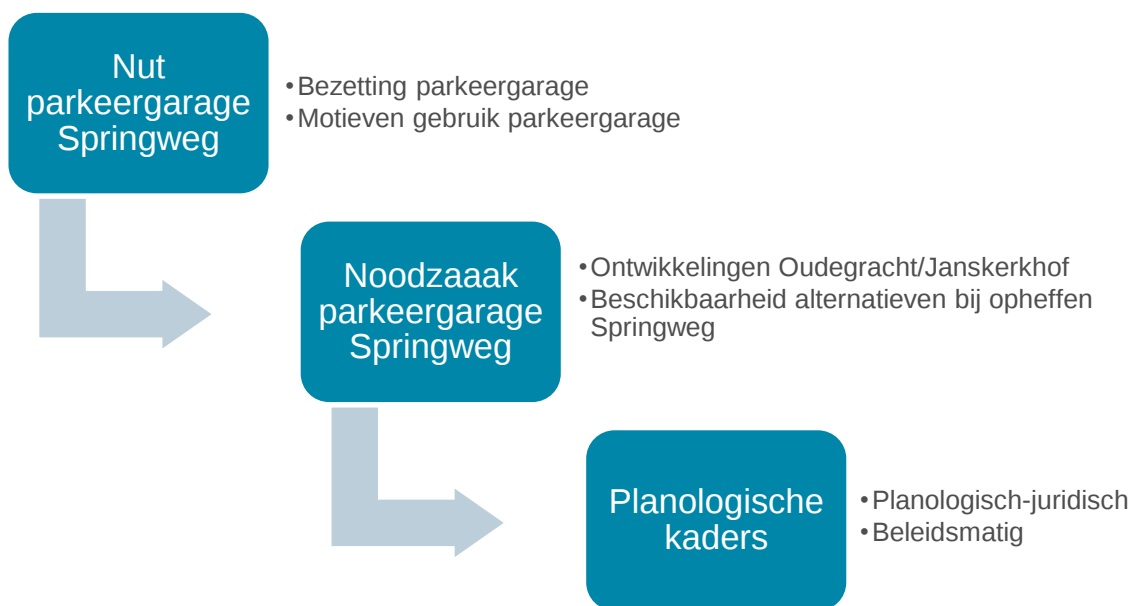
Dit is voor de gemeente reden om een samenhangende visie voor het gebied en garage te ontwikkelen, die als basis kan dienen voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Startpunt van deze visie is het verkrijgen van zicht op het nut en de noodzaak van de parkeergarage Springweg binnen het huidige verkeer- en parkeersysteem en de binnen de ambitie om de Oudegracht parkeervrij te maken.

1.2 Vraag aan Royal HaskoningDHV

Royal HaskoningDHV is gevraagd om een mobiliteitsonderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden om de ambitie uit het coalitieakkoord om Oudegracht en Janskerkhof parkeervrij te maken. Parallel daaraan is de vraag voorgelegd om het nut en de noodzaak van de parkeergarage Springweg nader te onderzoeken. De vraag is tweeledig:

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

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



2 Nut parkeergarage Springweg

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

2.1 Bezetting Springweggarage

Met behulp van de website <http://openparking.nl/> is de bezetting van de parkeerplaatsen in de Springweggarage in maart 2019 achterhaald. De betrouwbaarheid van deze data kan niet worden gecontroleerd en moet zodoende met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

In Tabel 1 is voor een aantal tijdvensters op de werk- en weekenddag de gemiddelde bezetting weergegeven. De *gemiddelde* bezetting geeft een goed beeld van het normale gebruik van de parkeergarage.

Tabel 1: Gemiddelde bezetting Springweggarage (maart 2019).

		Werkdag		Weekenddag	
Periode	Capaciteit	pp bezet	%	pp bezet	%
Nacht 1-5	409	34	8%	53	13%
Ochtend 10-13	409	199	49%	207	51%
Middag 13-16	409	227	56%	260	64%
Avond 18-21	409	241	59%	204	50%

De Springweggarage wordt op alle dagen overdag en 's avonds goed gebruikt. De gemiddelde bezetting schommelt tussen 50% en 60%, met als drukste moment de weekend middag (64% bezet). In de nacht wordt de garage weinig gebruikt. Op werkdagen is de bezetting in de nacht 8% en in het weekend 13%.

Het is ook zinvol om een beeld te krijgen van piekbelastingen, ofwel de *maximale* bezetting. Tabel 2 toont daarom een overzicht van de maximaal gemeten bezetting op een aantal tijdvensters op de werk- en weekenddag in maart 2019.

Tabel 2: Maximale bezetting Springweggarage (maart 2019).

		Werkdag		Weekenddag	
Periode	Capaciteit	pp bezet	%	pp bezet	%
Nacht 1-5	409	51	12%	88	22%
Ochtend 10-13	409	230	56%	255	62%
Middag 13-16	409	251	61%	292	71%
Avond 18-21	409	269	66%	228	56%

De hoogste bezetting in maart 2019 heeft plaatsgehad op een middag in het weekend. Toen waren 292 van de 409 parkeerplaatsen (71%) bezet.

Gedurende de hele week bedraagt de maximale parkeerdruk overdag en 's avonds meer dan 50%. In de nachturen wordt de garage minder goed gebruikt, met een maximale bezetting van 12% op werkdagen en 22% in de weekenden. Dat impliceert dat de Springweggarage weinig door bewoners wordt gebruikt. De hogere bezetting in het weekend wordt vermoedelijk verklaard door gebruik door bezoekers van functies in de binnenstad (o.a. horeca en logies).

De maximale bezetting is ca. 5-10% hoger dan de gemiddelde bezetting. Er is dus geen sprake van grote piekbelastingen.

2.2 Motieven gebruik Springweggarage

Om nader inzicht te krijgen in de motieven van de gebruikers van de Springweggarage 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 102 parkeerders gesproken. Van deze mensen parkeerden er 99 op basis van een los ticket, 3 personen hadden een abonnement afgesloten.

In Figuur 1 zijn de antwoorden weergegeven op de vraag naar de belangrijkste reden om in de Springweggarage 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 een bezoeker is. Het gaat daarbij zowel om mensen die de functies in de binnenstad bezoeken (53%) als mensen die een zakelijke (19%) of privé (9%) afspraak hebben. Het aantal geïnterviewde bewoners (2%) is laag, maar dat wordt mogelijk onderschat omdat de interviews met name overdag zijn afgenomen.

Op de vraag waarom mensen voor de Springweggarage 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. Vrijwel niemand heeft geantwoord dat zij de garage goedkoop (0), goed bereikbaar (8) of fijn/prettig (4) vonden.

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)?

Het gros van de bezoekers (77%) gebruikt de garage minder dan 4 uur, 23% van de gebruikers staat er langer dan 4 uur.

2.3 Conclusies

Uit open source data uit maart 2019 blijkt dat de 409 parkeerplaatsen in de Springweggarage zeven dagen per week overdag en 's avonds goed wordt gebruikt.

- De gemiddelde bezetting schommelt tussen 50% en 60%, met als drukste moment de weekendmiddag (64% bezet).
- In de nacht wordt de garage weinig gebruikt met een gemiddelde bezetting van 8% op werkdagen tot 13% in het weekend.
- Er is geen sprake van grote piekbelastingen, de maximaal gemeten bezetting gedurende maart 2019 laat een kleine verhoging zien ten opzichte van de gemiddelde bezetting.

De betrouwbaarheid van deze data kan niet worden gecontroleerd. De gegevens moeten zodoende met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Interviews met gebruikers geven inzicht in de motieven.

- Het gros van de gebruikers kiest voor de Springweggarage omdat deze dicht bij de bestemming ligt. Vrijwel niemand kiest voor de garage omdat deze prettig, goed bereikbaar of goedkoop is.
- Het grootste deel van de parkeerders is bezoeker (cultuur, winkelen, zakelijk, visite).
- Het aantal parkerende bewoners (2%) is laag, maar dat wordt waarschijnlijk onderschat omdat de interviews met name overdag zijn afgenomen. Op werkdagen in de nachturen staan er gemiddeld 34 voertuigen (8%) geparkeerd. Dat is nog steeds beperkt te noemen.

3 Noodzaak Springweggarage

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

3.1 Ontwikkelingen parkeervrij maken Oudegracht

Parallel aan de ontwikkelingen rondom Springweg/Strosteeg wordt een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de Oudegracht en het Janskerkhof parkeervrij te maken. Het gaat om een totaal van 267 straatparkeerplaatsen die daarvoor opgeheven zouden moeten worden. Hoewel er formeel nog geen besluiten zijn genomen, wordt voor dit onderzoek aangenomen dat alle 267 parkeerplaatsen in de komende vijf jaar in fasen opgeheven gaan worden.

Alternatief vergunninghouders

Om het opheffen mogelijk te maken, is de meest kansrijke en effectieve maatregel om het maximale aantal uit te geven vergunningen middels natuurlijk verloop te verlagen. 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 Springweg hier ook een rol in kan (of moet) spelen. Daarvoor is allereerst een vergelijking gemaakt van de verschillende tarieven voor parkeervergunningen.

Tabel 3: Vergelijking tarieven vergunninghouders verschillende voorzieningen

Parkeerlocatie	Tarief per maand ¹ (abonnement)
P straat binnenstad	€ 28,71
P gemeentelijk belanghebbenden	€ 90,65
P gemeentelijk openbaar	€ 160,07*
P Hoog Catharijne (P1-P6)	€ 255,55 - € 273,38
P Springweg	€ 273,38

* Voor vergunninghouders die hun straatparkeervergunning omruilen voor een plaats in een garage geldt het speciale tarief van € 90,65 per maand

Tabel 3 toont dat de tarieven voor een parkeervergunning op straat liggen (veel) lager liggen dan de tarieven voor parkeren in een gemeentelijke garage. Tegelijkertijd is een abonnement in een gemeentelijke garage ook weer (veel) voordeliger dan in de garages rondom Hoog Catharijne / Springweg. Op basis van de huidige tarieven is het niet waarschijnlijk dat de Springweg een reëel alternatief vormt voor (het overgrote deel van) de vergunninghouders.

Het is denkbaar dat na aflopen van de erfpacht er nieuwe afspraken gemaakt worden, waardoor de tarieven voor gemeentelijke garages ook voor de Springweg gaan gelden. 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.

¹ Prijs per maand, op basis van een jaarabonnement 7x24 uur, inclusief BTW.

Tegelijkertijd zijn er op dit moment nog (minimaal) 103 parkeerplaatsen in de belanghebbenden- en gemeentelijke parkeergarages gereserveerd voor overloop van vergunninghouders (zie Tabel 4), welke op dit moment nog niet worden gebruikt. In combinatie met de overige flankerende maatregelen betekent dit dat de Springweggarage niet noodzakelijk is om de overloop voor vergunninghouders te faciliteren.

Tabel 4: Ruimte in belanghebbenden- en gemeentelijke parkeergarages.

Garage	Gereserveerde plaatsen
Jan Meyenstraat	21
Tuinstraat	5
Wolvenplein	8
Grifthoek	19*
Kop van Lombok	10
Vaartse Rijn	20*
Kruisstraat	20
Totaal	103

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

Alternatief niet-vergunninghouders

Voor niet-vergunninghouders zijn na opheffing nog straatparkeerplaatsen en parkeergarages in de omgeving beschikbaar, of men kan gebruik maken van parkeren op afstand (P+R). Het aantal parkeerplaatsen dat aan de Oudegracht zuid opgeheven gaat worden, bedraagt 134. 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. In rayon Nieuwegracht is het aandeel bezoekers hoger dan in rayon Springweg. Aangezien de Oudegracht zuid 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 zuid, zoals weergegeven in Tabel 5.

Tabel 5: 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%

Wat betreft loopafstand ligt de parkeergarage Springweg zeer gunstig. Er is tevens voldoende restcapaciteit aanwezig, waardoor de garage een rol kan spelen als overloop voor het huidige bezoekersparkeren aan de Oudegracht zuid.

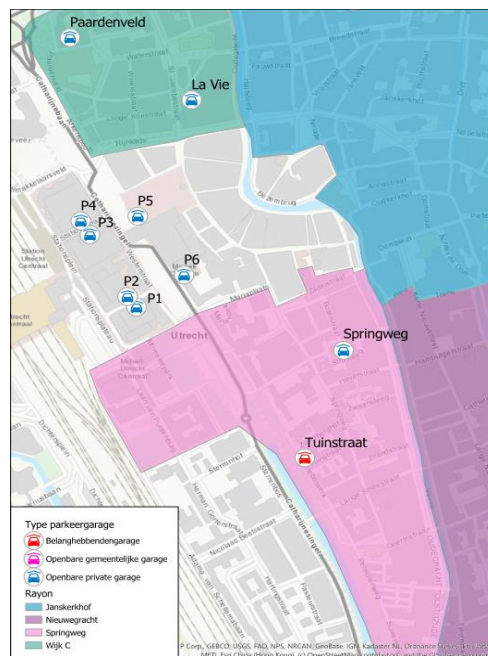
3.2 Bezetting alternatieve parkeerlocaties in omgeving

Aan de westzijde van het centrum zijn diverse parkeervoorzieningen gelegen. Figuur 4 toont een overzicht van de verschillende parkeervoorzieningen in de omgeving.

- Aan de westzijde van de Catharijnesingel liggen parkeergarages P1 t/m P4 Hoog Catharijne, met in totaal 1.518 parkeerplaatsen.
- Aan de Catharijnesingel ligt de in 2015 geopende parkeergarage P5 Vredenburg met 1.174 parkeerplaatsen.
- Aan de Rijnkade ligt bovendien de parkeergarage P6 Rijnkade met 368 parkeerplaatsen.
- De parkeervoorziening Tuinstraat is een besloten voorziening, alleen bedoeld voor vergunninghouders.

De parkeergarages die het dichtste bij de Springweggarage liggen zijn P6, P1 en P2.

Voor de parkeergarages P1 t/m P6 is met behulp van de website <http://openparking.nl/> de bezetting in maart 2019 achterhaald. De betrouwbaarheid van deze data kan niet worden gecontroleerd en moet zodoende met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden.



Figuur 4: Parkeervoorzieningen rondom Springweg.

Tabel 6 toont de beschikbare restcapaciteit in de dichtstbijzijnde parkeergarages P6, P1 en P2. Daarbij wordt uitgegaan van:

- De maximaal (niet gemiddeld) gemeten parkeerdruk in de hele maand maart 2019.
- Een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%².

Tabel 6: Beschikbare restcapaciteit dichtstbijzijnde parkeergarages.

	Restcapaciteit P6	Restcapaciteit P1	Restcapaciteit P2
Werkdag nacht 1-5	287	244	235
Werkdag ochtend 10-13	258	42	127
Werkdag avond 18-21	272	173	200
Weekenddag middag 13-16	280	145	194

Parkeergarage P6 Rijnkade is vanwege werkzaamheden al enige tijd moeilijk bereikbaar, wat is terug te zien in een zeer lage bezetting. Het is wel de meest nabij gelegen parkeergarage ten opzichte van (grote delen van) de Oudegracht zuid en parkeergarage Springweg. Ook in parkeergarages P1 en P2 blijven veel parkeerplaatsen onbenut. Op de werkdag ochtend is de bezetting nog het hoogst, wat erop duidt dat de garages vooral worden gebruikt door werknemers.

² 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.

Naast deze parkeergarages blijven er ook in de overige garages in het gebied (P3 t/m P5) veel parkeerplaatsen onbenut.

3.3 Beschikbaarheid alternatieven bij opheffen Springweg

In de visievorming voor de Strosteege zijn er ook scenario's denkbaar waarin de parkeergarage Springweg wordt gesloopt en de locatie een geheel nieuwe invulling krijgt. Vraag is in hoeverre er in de omgeving alternatieven beschikbaar zijn voor de parkeergarage Springweg, rekening houdend met de ontwikkelingen van parkeervrij maken van de Oudegracht zuid.

Tabel 7 toont een overzicht van de op te vangen parkeervraag versus de beschikbare restcapaciteit. Daarbij bestaat de op te vangen parkeervraag uit a) de maximale bezetting van de parkeergarage Springweg en b) de parkeerbezetting Oudegracht zuid o.b.v. losse tickets. De beschikbare restcapaciteit voor P6, P1 en P2 is gebaseerd op een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80%, minus de maximaal gemeten bezetting in de maand maart 2019.

Tabel 7: Vergelijking bezetting Springweggarage & Oudegracht zuid, versus de beschikbaar restcapaciteit in P6 en P2.

	Bezetting Springweg & Oudegracht zuid	Restcapaciteit P6	Restcapaciteit P2
Werkdag nacht 1-5	52	287	235
Werkdag ochtend 10-13	264	258	127
Werkdag avond 18-21	288	272	200
Weekenddag middag 13-16	309	280	194

Uit de tabel valt op te maken dat parkeergarage P6 al bijna voldoende restcapaciteit biedt om de parkeervraag van Oudegracht zuid en Springweg op te vangen. Voor het restant is er meer dan voldoende ruimte aanwezig in parkeergarages P1 en P2. Er zijn dus alternatieven beschikbaar in de omgeving om de parkeervraag van de Springweggarage 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 en rond de Springweg.

Tabel 8: Tariefstructuur parkeerlocaties in omgeving

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

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. Verwijzing naar andere locaties leidt zodoende niet tot hogere kosten voor bezoekers. Ook voor bewoners zijn de gemeentelijke garages qua tariefstructuur voordeliger dan de garage Springweg

3.5 Conclusies

De gemeente heeft de ambitie om de komende jaren o.a. 134 parkeerplaatsen aan de Oudegracht zuid op te heffen. Op basis van de huidige commerciële tarieven is het niet waarschijnlijk dat de Springweg een reëel alternatief vormt voor (het overgrote deel van) de vergunninghouders. Op basis van gemeentelijke tarieven zou de garage – ook vanwege de gunstige ligging – wel een interessant alternatief kunnen vormen voor vergunninghouders. Tegelijkertijd is er op dit moment nog veel ongebruikte ruimte in de gemeentelijke garages, waardoor de Springweggarage niet noodzakelijk is om de overloop voor vergunninghouders te faciliteren.

Vanwege de gunstige ligging en beschikbare restcapaciteit kan de parkeergarage Springweg wél een rol spelen als overloop voor het huidige bezoekersparkeren aan de Oudegracht zuid.

Uitgaande van een theoretisch maximaal wenselijke bezetting van 80% is de restcapaciteit in de dichtstbijzijnde parkeergarage P6 bijna voldoende om als overloop te dienen voor zowel het huidige gebruik van de parkeergarage Springweg als het bezoekersparkeren op de Oudegracht zuid. Voor het restant is er meer dan voldoende ruimte beschikbaar in parkeergarages P1 en P2. Er zijn dus alternatieven beschikbaar in de omgeving om de parkeervraag van de Springweggarage op te vangen. Verwijzing naar andere locaties leidt niet tot hogere (parkeer)kosten voor de gebruiker.

4 Planologische kaders bij sloop parkeergarage

Binnen de visievorming voor de omgeving Springweg/Strosteeg zijn er scenario's waarin de parkeergarage Springweg wordt gesloopt en de locatie een geheel nieuwe invulling krijgt. Dit hoofdstuk beschrijft de planologisch-juridische kaders en aandachtspunten.

4.1 Planologisch-juridische kaders

Als er door de gemeente in de afgelopen jaren geen ruimtelijke ontwikkelingen aanvaardbaar zijn geacht vanwege de (expliciete) aanwezigheid van de parkeergarage Springweg, dan zijn er op voorhand geen planologisch-juridische kaders die sloop van de parkeergarage Springweg 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

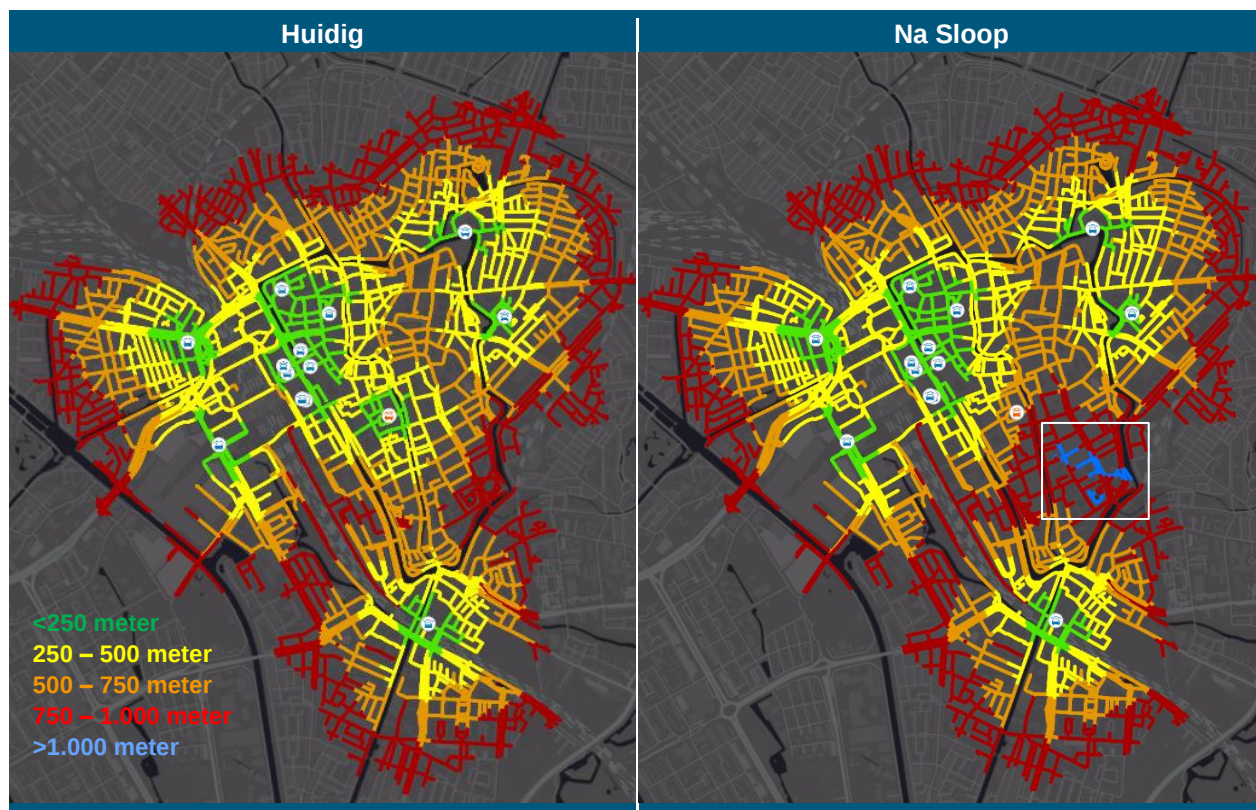
De parkeernormen zijn niet van toepassing op de parkeergarage als zelfstandige functie. De parkeergarage voorziet in de parkeerbehoefte van andere functies; voorliggend rapport beschrijft de noodzaak van de parkeergarage in relatie tot deze parkeerbehoefte van andere functies.

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 1.000 meter, niet-hemelsbreed (kortste looproute over de openbare weg vanaf de ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening)³.

³ 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 vanuit de openbare parkeergarages naar delen van de binnenstad, in de huidige situatie en na eventuele sloop van de parkeergarage Springweg.



Figuur 5: Loopafstanden vanuit parkeergarages naar delen van de binnenstad, huidig en na sloop parkeergarage 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 een klein aantal straten in het zuidoostelijke deel van de binnenstad, na eventuele sloop van de parkeergarage Springweg niet meer bereikbaar is 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 het Spoorwegmuseum en/of belanghebbendengarages in de ABC straat en Tuinstraat.

5 Conclusies

De parkeergarage Springweg wordt goed gebruikt, met name door werknemers en bezoekers. Er zijn weinig bewoners die gebruik maken van de parkeergarage. Het voornaamste argument om de garage te gebruiken is de gunstige ligging. 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 gemeentelijke parkeergarages (m.n. een alternatief voor vergunninghouders) en de nabijgelegen parkeergarages P1 t/m P6 (m.n. een alternatief voor bezoekers), ook wanneer er tegelijkertijd straatparkeerplaatsen op de Oudegracht zuid worden opgeheven. Wat betreft aantallen parkeerplaatsen is de parkeergarage Springweg dus niet noodzakelijk.

De data over parkeerbezetting in de openbare parkeergarages (P1 t/m P6 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. Vanuit verkeerskundig oogpunt vormen de (in gemeentelijk beleid gestelde) maximale loopafstanden een aandachtspunt. Met name delen van de zuidoostelijke binnenstad wordt minder goed bediend door de bestaande parkeergarages. Aanvullend onderzoek is wenselijk.