



MEMO BEWONERSPARKEREN PARKEERGARAGE PAARDENVELD

Datum November 2024
Opgesteld door I. Anindia, M. Blankendaal

Onderwerp **Noodzaak Paardenveldgarage**

1 Inleiding

De gemeente Utrecht ontwikkelt diverse scenario's voor de tijdelijke bestemming van de garage Paardenveld (hierna aangeduid als "Paardenveld") tot 2035 (parkeergarage in combinatie met andere functies).

Er worden vragen verwacht over de wens/noodzaak om bewoners in de garage toe te staan, ook vanwege de opdracht om straatparkeerplaatsen in de stad om te vormen naar ruimte voor groen, fiets, verblijf, etc. Deze vragen komen nu van collega's uit het gebied die aan diverse projecten werken, en worden ook vanuit de Raad verwacht. Het bewonersparkeren dat wordt bedoeld betreft 1) het compenseren van parkeercapaciteit op straat die wordt opgeheven en waarvan de parkeerbehoefte van houders van een bewonersvergunning gecompenseerd moet kunnen worden in een parkeergarage en 2) het beschikbaar stellen van capaciteit in de garage voor bewoners die de vergunningen willen inruilen voor parkeren in de garages.

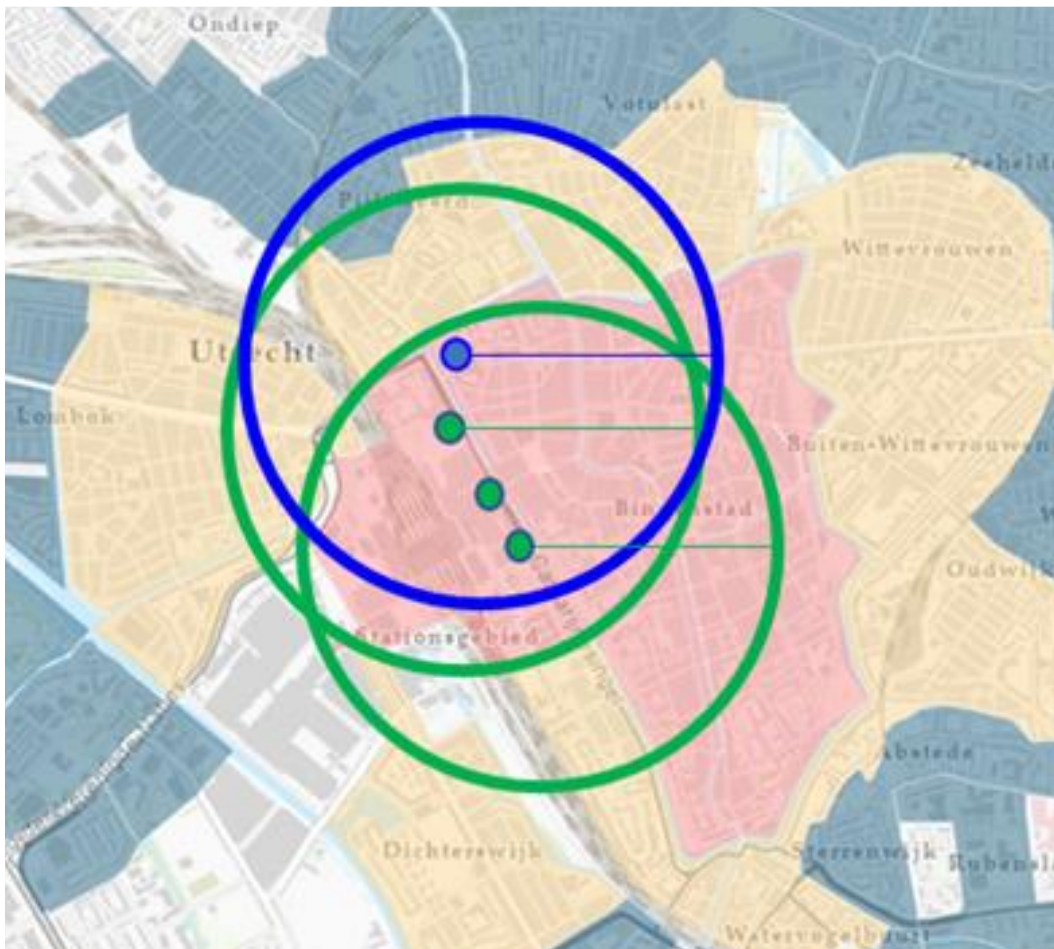
Bewonersparkeren in de garage heeft effect op de businesscase. Voor de toekomst van parkeergarage Paardenveld is daarom behoefte aan een onderbouwing waaruit blijkt of het wel of niet nodig is om bewoners parkeren op te vangen in de garage. Deze notitie gaat op deze vraag in. Daarbij is het noodzakelijk eerst in te gaan op de gehele binnenstad en de mogelijkheden om in de beschikbare parkeervoorzieningen de op te heffen parkeerplaatsen te compenseren. Na deze analyse op gebiedsniveau wordt beschouwd wat dit specifiek voor Paardenveld betekent.

2 Loopafstanden

Voor parkeren door bewoners is uitgegaan van een acceptabele loopafstand van 750 tot 800 meter. Figuur 1 toont met de blauwe cirkel linksboven de hemelsbrede loopafstand vanaf garage Paardenveld (de blauwe stip) en vanaf de meest noordelijke en meest zuidelijke garage van Hoog Catharijne. Deze garages zijn weergegeven met groene stippen.

De figuren tonen ook de binnenstad, met een lichtrode arcering. De op te heffen parkeerplaatsen bevinden zich allemaal in de binnenstad. Naar schatting bevindt circa 40% van de binnenstad zich binnen een acceptabele loopafstand voor bewoners ten opzichte van Paardenveld. De garages van Hoog Catharijne samen kunnen een groot deel van de binnenstad bedienen, dat groter is dan het gedeelte van de binnenstad dat zich binnen loopafstand van Paardenveld bevindt. Op basis van de loopafstanden kunnen de garages van Hoog Catharijne dus voor een groter deel van de binnenstad worden gebruikt dan Paardenveld.

De binnenstad bestaat uit vier parkeerrayons. Bewoners van de binnenstad mogen in ieder parkeerrayon in de binnenstad parkeren, en daarmee ook in de garages die zijn beschreven.



Figuur 1 - Loopafstand 750-800 meter vanaf garage Paardenveld (blauwe cirkel) en vanaf garages Hoog Catharijne (groene cirkels rondom de noordelijkste en zuidelijkste groene stip)

3 Omvang parkeerbehoefte bewoners

De omvang van de parkeerbehoefte van de bewoners bestaat uit twee onderdelen. Enerzijds moet compensatie plaatsvinden van bewonersvergunningen omdat parkeerplaatsen in de binnenstad worden opgeheven. Daar staat tegenover dat de vergunningenplafonds voor de vier rayons van de binnenstad naar beneden worden bijgesteld zodat ze meebewegen met het opheffen van de parkeerplaatsen.

3.1. Compensatie bewonersvergunningen opheffen parkeerplaatsen

In bijlage 1 wordt het aantal op te heffen parkeerplaatsen en te compenseren bewonersvergunningen beschouwd. Het uitgangspunt is gehanteerd dat het mogelijk moet zijn deze plaatsen 1 op 1 te compenseren. Dat betekent dat wordt uitgegaan van een maximaal scenario voor het aantal te compenseren parkeerplaatsen; het is immers ook mogelijk dat parkeerplaatsen voor bezoekers worden opgeheven. Ook is ervan uitgegaan dat de op te heffen capaciteit voor 2023 onderdeel vormt van de opgave. Tabel 1 toont per jaar welke aantallen bewonersvergunningen moeten worden gecompenseerd.

Uit de tabel blijkt dat in totaal 416 bewonersvergunningen moeten worden gecompenseerd. Het aantal cumulatieve aantal te compenseren bewonersvergunningen uit de laatste rij van de tabel kan worden vergeleken met de beschikbare parkeercapaciteit. Het uitgangspunt wordt gehanteerd dat dit aantal vanaf 2030 tot en met 2035 constant is.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Totaal geprogrammeerd per jaar	26	38	40	43	0	0	0	11	0
Beschikbare ruimte (o.b.v. budget)	26	40	50	50	50	50	50	50	50
Saldo (positief getal = flexibele ruimte)	0	2	10	7	50	50	50	39	50
Te compenseren bew.verg. per jaar	26	40	50	50	50	50	50	50	50
Te compenseren bew.verg. cumulatief	26	66	116	166	216	266	316	366	416

Tabel 1 – Te compenseren bewonersvergunningen

3.2. Compensatie bewonersvergunningen verlaging vergunningenplafond

De vergunningenplafonds voor de vier rayons van de binnenstad worden naar beneden bijgesteld zodat het meebeweegt met het opheffen van de parkeerplaatsen. VTH/vergunningen heeft aangegeven dat het vergunningenplafond inderdaad wordt verlaagd. Hoe snel de afbouw gaat is lastig te voorspellen. Problemen worden daarbij niet verwacht aangezien ervan wordt uitgegaan dat voldoende ruimte beschikbaar is in alternatieve parkeervoorzieningen om vergunninghouders op te vangen als de afbouw niet snel genoeg gaat ten opzichte van het daadwerkelijk opheffen van de parkeerplaatsen op straat.

3.3. Inruilen bewonersvergunningen voor garageabonnement

Op grond van *Beleidsregels Uitgifte Parkeervergunningen en Garageabonnement* kunnen bewoners straatvergunningen in ruilen voor garageabonnementen. In de Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2016 is vastgesteld dat er voor bewoners zijn 270 parkeerplaatsen vrij (te maken) in de gemeentelijke parkeergarages (25 parkeerplaatsen per garage). Een aantal bewoners maakt hier inmiddels gebruik van het gaat hierbij om vijf abonnementen in de Springweggarage en vier abonnementen in garage Vaartsche Rijn.

4 Alternatieven voor opvang parkeerbehoefte bewoners

Er zijn diverse alternatieven voor de compensatie van de opgeheven parkeercapaciteit. Deze zijn in deze paragraaf beschreven.

4.1. Gemeentelijke belanghebbendegarages

De gemeente beschikt over een aantal belanghebbendegarages. Daarvan is in bijlage 2 is de vraag naar abonnementen, de reserveringen en het aanbod van parkeercapaciteit verkend. Met uitzondering van twee garages waarin capaciteit is gereserveerd is geen ruimte beschikbaar om het opheffen van parkeercapaciteit te compenseren. In de garage Jan Meijenstraat zijn 14 parkeerplaatsen gereserveerd voor de compensatie van bewonersvergunningen. In totaal zijn dus 14 plaatsen beschikbaar voor de compensatie. Het uitgangspunt is gehanteerd dat deze parkeercapaciteit tot en met 2035 beschikbaar blijft.

4.2. Openbare garages

De gemeente Utrecht beschikt ook over openbare garages waarin parkeercapaciteit is gereserveerd voor bewoners. Garage Kruisstraat, Vaartsche Rijn en Griffhoek heeft ieder 25 gereserveerde plaatsen, en daarmee zijn in totaal 75 plaatsen gereserveerd. Het uitgangspunt is gehanteerd dat deze capaciteit voor de periode tot en met 2035 beschikbaar blijft voor bewoners.

z.o.z.

4.3. Garages Kléppiere

De gemeente heeft afspraken gemaakt met Kléppiere over het gebruik van parkeerplaatsen in hun garages voor bewoners. In totaal zijn hiervoor tot 2026 250 parkeerplaatsen beschikbaar, tussen 2026 en 2028 350 plaatsen en van 2028 t/m 2069 250 plaatsen. Rijnkade P6 is niet meer in gebruik, het uitgangspunt is gehanteerd dat de parkeercapaciteit voor bewoners dan in een vervangende garage beschikbaar is. Springweg wordt in 2028 gesloopt.

Kléppiere	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2069
HC P1 t/m P5	50	150	150	150	150	150	150	150	150
Springweg	100	100	100	100	100	100	0	0	0
Rijnkade P6	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Subtotaal	250	350	350	350	350	350	250	250	250

Tabel 2 – Gereserveerde parkeercapaciteit voor bewoners in openbare garages Kléppiere

5 Uitgegeven vergunningen opvang parkeerbehoefte bewoners

Op dit moment zijn negen bewonersabonnementen in gebruik ter compensatie van straatvergunningen; vijf stuks in garage Springweg en vier stuks in garage Vaartsche Rijn. Het uitgangspunt is gehanteerd dat deze abonnementen tot en met 2035 worden gebruikt.

6 Worst case overzicht te compenseren vergunningen en parkeercapaciteit

Tabel 3 toont het overzicht van de beschikbare parkeercapaciteit afgezet tegen de te compenseren bewonersvergunningen. Hierbij is de worst case situatie bepaald, waarbij het uitgangspunt is gehanteerd dat alle op te heffen straatparkeerplaatsen bestemd zijn voor bewoners (en dus niet voor bezoekers) en dat deze plaatsen één op één worden gecompenseerd zonder het vergunningenplafond te verlagen. Uit de tabel blijkt dat in deze worst case situatie in totaal 416 bewonersvergunningen moeten worden gecompenseerd. Het aantal cumulatieve aantal te compenseren bewonersvergunningen uit de laatste rij van de tabel kan worden vergeleken met de beschikbare parkeercapaciteit. Het uitgangspunt wordt gehanteerd dat dit aantal vanaf 2030 tot en met 2035 constant is.

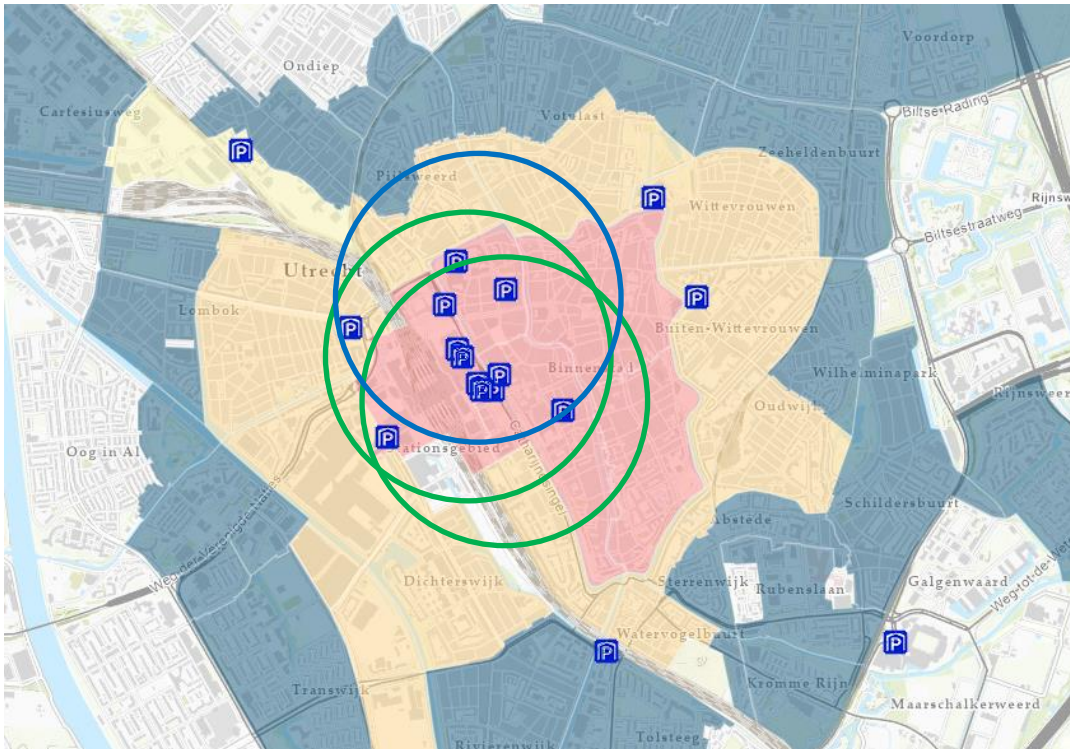
Uit de tabel blijkt dat tot en met 2028 voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is op basis van de huidige inzichten, en dat vanaf 2029 tekorten optreden. Het tekort in 2029 bedraagt 36 plaatsen, vanaf 2030 is er sprake van een tekort van 86 plaatsen.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2069
Parkeercapaciteit									
Belanghebbendegarages	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Gemeentelijke garages	75	75	75	75	75	75	75	75	75
Kléppiere	250	350	350	350	350	350	250	250	250
Subtotaal	339	439	439	439	439	439	339	339	339
Parkeerbehoefte									
Huidige jaarabonnementen	-9	-9	-9	-9	-9	-9	-9	-9	-9
Cumulatief te compenseren	-66	-116	-166	-216	-266	-316	-366	-416	-416
Subtotaal	-75	-125	-175	-225	-275	-325	-375	-425	-425
Tekort/overschot	264	314	264	214	164	114	-36	-86	-86

Tabel 3 – Worst case overzicht te compenseren vergunningen en parkeercapaciteit

7 Bezoekersparkeren

Er zijn binnen de loopafstand van garage Paardenveld voldoende alternatieven beschikbaar om bezoekers van de stad op te vangen. Voor deze doelgroep is Paardenveld niet noodzakelijk.



8 Knip Catharijnesingel

Vanaf maart 2025 wordt er een knip ingevoerd op de Catharijnesingel met als doel om doorgaand verkeer in de binnenstad te verminderen. Dit heeft weinig tot geen invloed op de nut- en noodzaak van Paardenveld garage. Ook de parkeergarages van Hoog Catharijne blijven in de nieuwe situatie toegankelijk voor de gebruikers en de afgesproken capaciteit in deze garages voor bewoners blijven ook beschikbaar.

9 Advies noodzaak gebruik Paardenveldgarage

9.1 Algemeen

In paragraaf 6 is geconstateerd dat in 2029 36 plaatsen te weinig beschikbaar zijn voor het compenseren van bewonersvergunningen en vanaf 2030 86 plaatsen. In principe kan Paardenveld hiervoor van 2029 t/m 2035 een tijdelijke oplossing bieden. Als die keuze wordt gemaakt, is het noodzakelijk dat Paardenveld wordt gehandhaafd in de periode van 2023 t/m 2028, waarin de garage niet nodig is voor het compenseren van bewonersvergunningen. Nog zonder rekening te houden met eventuele alternatieven is het in bedrijf houden van Paardenveld gedurende de komende vijf jaar om daarna gedurende een beperkte periode van eveneens vijf jaar een mogelijk tekort van slechts 102 parkeerplaatsen op te lossen een forse maatregel in relatie tot het mogelijke tekort.

Paardenveld is niet de enige mogelijke oplossing van de tekorten in de periode van 2029 t/m 2035. De gemeente Utrecht is immers eigenaar van meerdere (openbare) parkeervoorzieningen, en is ook de instantie die de straatparkeercapaciteit in de binnenstad beheert en bepaalt hoeveel parkeervergunningen worden uitgegeven. Paardenveld is niet noodzakelijk om bezoekersparkeren te faciliteren omdat er in de omgeving binnen de acceptabele loopafstand nog voldoende alternatieve beschikbaar.

9.2 Beleidsmatige keuzes

Bij de verkenning is een worst case situatie beschouwd. Daarbij is nog geen rekening gehouden met beleidsmatige keuzes zoals het verlagen van het vergunningenplafond. Bij het opheffen van netto 425 parkeerplaatsen bedraagt in de eindsituatie het tekort aan bewonersplaatsen 102 plaatsen. Het is mogelijk dit tekort op te lossen door het vergunningenplafond te verlagen. Als dat in de periode van 2023 t/m 2028 gebeurt moet het vergunningenplafond over deze periode van vijf jaar gemiddeld met 20 vergunningen per jaar worden verlaagd, wat een zeer beperkt aantal is.

9.3. Alternatieve parkeercapaciteit

Naast de parkeercapaciteit die in deze notitie is beschouwd, is het ook mogelijk gebruik te maken van andere alternatieven om bewonersvergunningen te compenseren. Bijvoorbeeld in de gemeentelijke parkeergarages die zich aan de rand van de binnenstad bevinden, zoals Croeselaan. Het huidige gebruik van de Croeselaangarage valt tegen ten opzichte van de reeds gerealiseerde ontwikkelingen waarvoor deze garage gebouwd is. Daarom is de kans groot dat het berekende tekort van maximaal 86 plaatsen in deze garage gefaciliteerd kan worden.

Begin 2027 wordt Mobiliteitshub XL geopend. Hoewel deze op dit moment niet bestemd is voor parkeren op afstand door binnenstadsbewoners die afzien van een parkeervergunning, is deze voorziening uiteraard wel een alternatief. Het is bijvoorbeeld een optie om dit alternatief in te zetten als op basis van de keuzes die gemaakt worden de worst case situatie optreedt. In dat geval kan worden onderzocht of een deel van de parkeerbehoefte voor bewoners van de binnenstad op afstand in MHXL kan worden ondergebracht. Dit is voor veel andere gebieden de nieuwe werkelijkheid, en is daarom voor bewoners van de binnenstad ook een optie. Voor de bestaande P+R voorzieningen is er overigens al een voordelig P+R-abonnement voor bewoners die hun parkeervergunning inleveren.

Het is uiteraard ook mogelijk om te verkennen of (tijdelijk) meer parkeercapaciteit in commerciële parkeergarages kan worden gehuurd als oplossing voor de mogelijke tekorten.

9.4 Eindconclusie

Het parkeerbeleid in de binnenstad is erop gericht om een ruime hoeveelheid straatparkeerplaatsen om te vormen naar ruimte voor groen, verblijf en ruimte voor fietsers. Er zijn twee typen straatparkeren waarvan de plaatsen kunnen worden opgeheven:

- plaatsen exclusief voor vergunninghouders
- plaatsen die bestemd zijn voor bezoekers én vergunninghouders.

In deze notitie is de worst case benadering gehanteerd dat alle straatparkeerplaatsen die komen te vervallen nu vergunninghoudersplaatsen zijn die worden gebruikt door de houders van bewonersvergunningen. Ten opzichte van het opheffen van plaatsen die bestemd zijn voor bezoekers én vergunninghouders, die door deze twee doelgroepen worden gedeeld, moet daarbij een groter aantal bewonersvergunningen worden gecompenseerd.

De parkeerbalans in de stad kan slechts op het huidige evenwicht blijven als (1) het plafond van het aantal parkeerplaatsen voor houders van bewonersvergunningen evenredig wordt verminderd of als (2) het aantal te vervallen straatparkeerplaatsen evenredig worden gecompenseerd in parkeergarages.

Volgens het worst case scenario moeten alle op te heffen straatparkeerplaatsen, in 2030 per saldo 425 straatparkeerplaatsen worden gecompenseerd. In 2030 leidt dat tot een tekort van in totaal 86 parkeerplaatsen. Dat tekort is op te lossen door verlaging van het plafond van het aantal parkeer-

plaatsen voor houders van bewonersvergunningen. In de huidige situatie wordt nog geen rekening gehouden met de verlaging van het vergunningenplafond. Er zijn ook andere mogelijkheden denkbaar die eveneens kunnen worden aangewend om het tekort op te lossen. Te denken valt aan het benutten van capaciteit in de gemeentelijke parkeergarages aan de rand van de binnenstad, zoals de parkeergarage Croeselaan Of het benutten van parkeercapaciteit in de Mobiliteitshub XL die in 2027 wordt geopend.

Concluderend kán de parkeercapaciteit van de parkeergarage Paardenveld desgewenst worden aangewend om het tekort op te lossen. Dat tekort zal vanaf 2029 voor het eerst ontstaan. Er zijn echter nog onbenutte alternatieven die vrij eenvoudig kunnen worden gebruikt. Het advies is daarom om de capaciteit van de PG Paardenveld volledig buiten beschouwing te laten bij het in balans houden van de parkeerhuishouding van de binnenstad.

Bijlage 1 - Omvang parkeerbehoefte bewoners

De omvang van de parkeerbehoefte van de bewoners bestaat uit de compensatie van bewonersvergunningen die nodig is omdat parkeerplaatsen worden opgeheven. Tabel 4 toont voor de periode van 2022 t/m 2030 welke aantallen op te heffen parkeerplaatsen zijn geprogrammeerd en wat de beschikbare ruimte is om plaatsen op te heffen. Het saldo geeft aan hoeveel plaatsen nog niet zijn toegewezen. Als dit positief is, kunnen nog plaatsen worden opgeheven. Dit wordt de flexibele ruimte genoemd. De som van de flexibele ruimte over de periode van 2022 t/m 2030 bedraagt 258 plaatsen. Het totaal aantal geprogrammeerde plaatsen bedraagt 158 stuks, waarmee de totale opgave dus (158 + 258 =) 416 stuks bedraagt. Onderaan de tabel is beschouwd welke aantallen bewonersvergunningen per jaar en cumulatief moeten worden gecompenseerd. De aantallen op te heffen plaatsen zijn voorzien op de locaties Oudkerkhof, Park Paardenveld, Keukenstraat, hoek Nieuwegracht, breedtebeperking werven, Oudegracht Noord, Nicolaaskerkhof, Moreelsepark, Minrebroederstraat, Stadhuisplein, Annastraat, Strosteeg en Janskerkhof.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Totaal geprogrammeerd per jaar	26	38	40	43	0	0	0	11	0
Beschikbare ruimte (o.b.v. budget)	26	40	50	50	50	50	50	50	50
Saldo (positief getal = flexibele ruimte)	0	2	10	7	50	50	50	39	50
Te compenseren bew.verg. per jaar	26	40	50	50	50	50	50	50	50
Te compenseren bew.verg. cumulatief	26	66	116	166	216	266	316	366	416

Tabel 4 – Te compenseren bewonersvergunningen

Op basis van de loopafstanden van 750 tot 800 meter kunnen niet alle te compenseren bewonersvergunningen in Paardenveld worden gecompenseerd. Geschat wordt dat circa 50% van de te compenseren bewonersvergunningen in Paardenveld kan worden gecompenseerd. Dit zijn (50% van 416) ongeveer 208 plaatsen. Deze inschatting is gedaan op basis van de volgende factoren:

- De ligging van Paardenveld
- Het gedeelte van de binnenstad dat zich binnen loopafstand van Paardenveld bevindt;
- Een inschatting van de locaties waar de te compenseren plaatsen zich bevinden.

Bijlage 2 - Gebruik en ligging gemeentelijke belanghebbendengarages

Tabel 5 toont het aantal parkeerplaatsen in de gemeentelijke belanghebbendengarages, het aantal lopende abonnementen, de wachtlijst en het aantal parkeerplaatsen dat is gereserveerd voor de compensatie van bewonersvergunningen. De gegevens in de tabel zijn van 1 maart 2024. Deze cijfers zijn dus actueel, maar kunnen dagelijks verschillen op basis van aanvragen en opzeggingen.

Er zijn in totaal dus 474 parkeerplaatsen aanwezig in de garages. Er zijn 435 lopende abonnementen, een wachtlijst van 88 parkeerders en 14 plaatsen die gereserveerd zijn voor de compensatie van bewonersvergunningen. Daarmee bedraagt de totale behoefte 576 plaatsen. Dit aantal is groter dan de parkeercapaciteit. Daardoor is er geen sprake van restcapaciteit. Een uitzoeking hierop vormen de gereserveerde plaatsen voor de compensatie van bewonersvergunningen in de garages Jan Meijenstraat (14 plekken). Deze zijn beschikbaar voor de compensatie.

Naam garage	Aantal parkeerplekken	Lopende abonnementen	Wachtlijst (aantal)	Gereserveerd voor compensatie bewonersvergunningen
Garage Jan Meyenstraat	95	81	0	14
Garage Boekhoven	57	53	0	
Garage Korte Nieuwstraat	41	39	59	
Garage Tuinstraat	108	106	11	
Garage Wolvenplein	18	16	3	
Garage ABC-straat	77	74	15	
Garage Albracht	18	17	0	
Garage Malba	60	49	0	
Totaal	474	435	88	14

Tabel 5 - Gebruik gemeentelijke belanghebbendengarages