Gemeente Utrecht

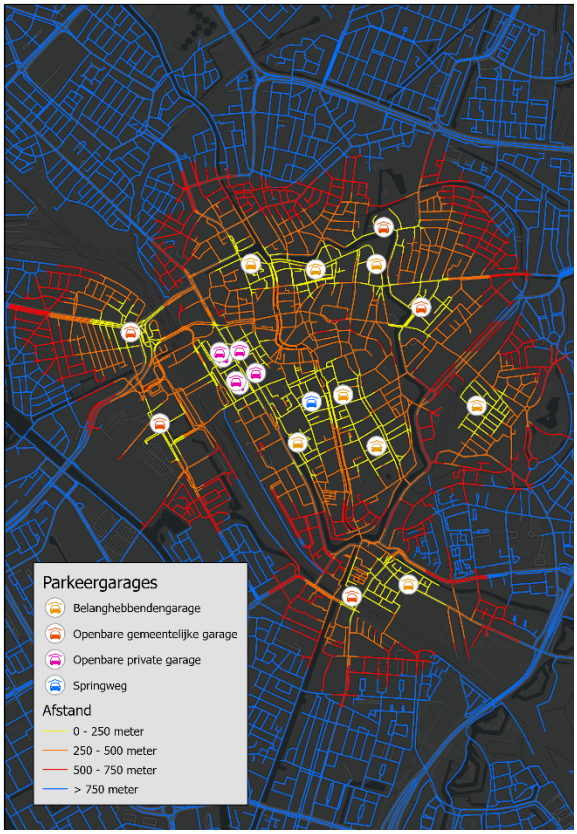
BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2020, NUMMER 277

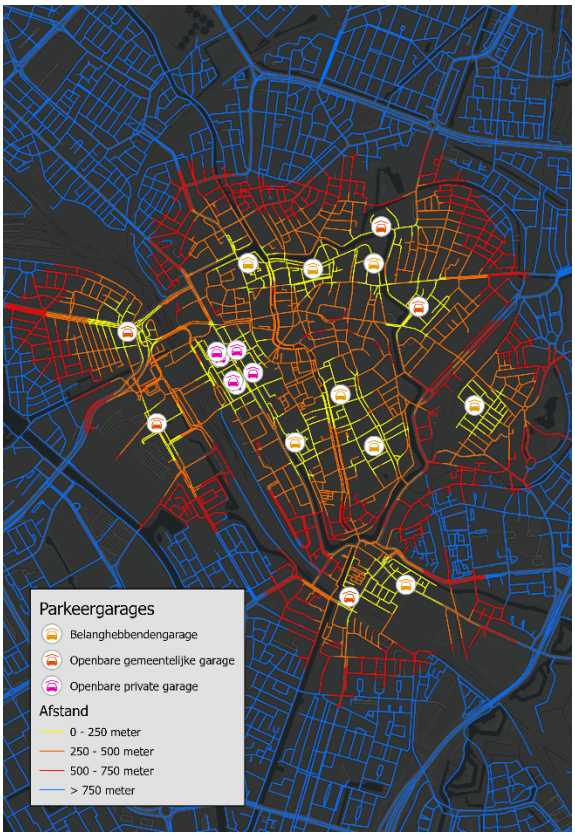
Datum	5 januari 2021
Van	College B&W
Behandeld door	J. Horseling
Doorkiesnummer	030 - 28 64818
E-mailadres	j.horseling@utrecht.nl
Kenmerk	6048008
Beleidsveld	Grondzaken, Ruimtelijke Ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2020 nummer 277 van raadsleden Schilderman (D66), Maarten Koning (D66), Ellen Bijsterbosch (D66), Henk van Deun (PVV), Marijn de Pagter (VVD), Gertjan te Hoonte (VVD), Thijs Weistra (GroenLinks) van 1 december 2020 over Toekomst parkeergarage Springweg en Visie Strosteeg.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Wat is de afstand die bewoners zullen moeten afleggen om hun auto te parkeren binnen de huidige plannen voor autoluw maken Oudegracht en het Janskerkhof, wanneer de parkeergarage op den duur zou verdwijnen?
***Antwoord* 1**
Op onderstaand kaartjes zijn de loopafstanden te zien voor bewoners vanuit gemeentelijke openbare garages en belanghebbenden garages naar delen van de binnenstad in de huidige situatie mét parkeergarage Springweg (links) en na sloop van parkeergarage Springweg (rechts).





De loopafstanden voor bewoners van het centrumgebied tot een gemeentelijke openbare of belanghebbenden garage bedraagt overal minder dan 750 m, zowel mét als zonder parkeergarage Springweg.
Ook na het opheffen van parkeergarage Springweg in 2028 kunnen bewoners, die eerder op de Oudegracht of het Janskerkhof parkeerden, dus (ruim) binnen de 750 meter een plek krijgen in een van de gemeentelijke openbare garages, de belanghebbenden garages of de parkeergarages van Hoog Catharijne (HC).
Voor sommige (kleinere) garages is op dit moment een wachtlijst. Door toevoeging van het extra aanbod voor bewoners in de garages Springweg (tot 2028), Rijnkade en de overige garages van HC (beide vanaf 2021), verwachten we een betere spreiding over de garages en daardoor kortere wachtlijsten. Daarnaast blijven er straatparkeerplaatsen beschikbaar.

Vraag 2
Wat is de afstand die bewoners zullen moeten afleggen om hun auto te parkeren, indien er gekozen wordt voor het verder opheffen van autoparkeerplaatsen?
***Antwoord* 2**
Ook bij het verder opheffen van autoparkeerplaatsen blijven de afstanden die bewoners zullen moeten afleggen binnen het centrumgebied om hun auto te parkeren binnen de norm van 750 meter. Na het opheffen van alle parkeerplaatsen aan de Oudegracht en het Janskerkhof zijn in de binnenstad nog ca. 1750 parkeerplekken op straat.
Daarnaast zijn er verspreid over de binnenstad meerdere garages waar bewoners gebruik van kunnen maken. Natuurlijk is er ook nog ruimte in de gemeentelijke openbare parkeergarages zoals Vaartsche Rijn.

Vraag 3
In welke garages kunnen bewoners hun auto gaan parkeren met dit voorstel? Tegen welke tarieven zal dit gebeuren?
***Antwoord* 3**
Bewoners kunnen een abonnement afsluiten in de gemeentelijke openbare garages én in de belanghebbenden garages. Deze overeenkomst met Klépierre biedt toegang tot extra parkeergarages: parkeergarage Springweg (tot 2028) en Rijnkade of de overige parkeergarages van Hoog Catharijne (P1, P2, P3, P4, P5 en P6). In totaal zijn er 250 extra parkeerplaatsen beschikbaar voor de bewoners.
De parkeergarages Springweg en Hoog Catharijne zijn openbare parkeergarages. Voor bezoekers en bewoners zonder abonnement gelden de algemene parkeertarieven van Hoog Catharijne. Het garageabonnement voor de doelgroep bewoners die hun straatvergunning inruilen voor een garageabonnement is gelijk aan de bewonersabonnementen voor deze doelgroep in de gemeentelijke belanghebbenden- en openbare garages. Het bewonersabonnement tarief is € 93,78 per maand (peildatum december 2020) voor bewoners in de A1-zone (binnen de Singels).
Bewoners van de binnenstad kunnen er daarnaast voor kiezen om (in plaats van een parkeervergunning of garageabonnement) een abonnement af te sluiten voor een P+R-voorziening aan de rand van de stad. Het tarief hiervoor is € 9,21 per maand (prijspeil 2020).

Vraag 4
Wat voor implicaties heeft dit voorstel voor het gebruik en de toekomst van de garage op de Rijnkade? Hoe staat het eigenlijk met de voornemens van de eigenaar m.b.t. het Rijnkade parkeergebouw, wat pal naast haar andere parkeergarages ligt waarvan de bezettingscijfers ook niet rooskleurig zijn? Hoe staat het met de hier nog opgenomen ontwikkelkavel binnen het stationsgebied? In het Coalitieakkoord is opgenomen dat onderzocht zou worden of de Springweg garage een rol kan spelen in het autovrij maken van de Oude Gracht (hier wordt in de allocatie van het exploitatieresultaat naar verwezen). Kunt u stapsgewijs toelichten hoe de conclusie tot stand is gekomen dat de Springweg garage daar na 2028 geen rol meer in speelt?
***Antwoord* 4**
De parkeergarage Rijnkade is van Klépierre en kent een erfpachtcontract tot 2069. Vooralsnog zijn er geen initiatieven van Klépierre bekend voor de betreffende ontwikkellocatie aan de singelzijde van parkeergarage Rijnkade.
Er is een aantal belangrijke redenen waardoor wij tot de conclusie komen dat de Springweg-garage na 2028 geen rol meer hoeft te spelen in het autovrij maken van de Oudegracht:
- *Het onderzoek van RoyalHaskoning DHV maakt duidelijk dat de Springweg-garage wel nuttig is maar niet noodzakelijk. Er zijn voor bewoners voldoende plaatsen beschikbaar in de gemeentelijke openbare en belanghebbenden garages. En voor bezoekers zijn er voldoende alternatieven in de HC-garages en de gemeentelijke openbare garages. Er is nu al voldoende parkeercapaciteit in de binnenstad om de Springweggarage te kunnen opheffen.*
- *De aanvullende afspraak met Klépierre, waardoor er 250 extra parkeerplaatsen beschikbaar komen in de garages Springweg (tot 2028), Rijnkade en de overige HC garages, tegen gemeentelijke tarieven, geeft meer alternatieve mogelijkheden. Ook na sluiting van de Springweg-garage blijft deze toezegging van 250 plaatsen van kracht in Rijnkade en andere HC-garages. Deze parkeergarages liggen bovendien op loopafstand van de openbare parkeerplaatsen binnen de singels.*
- *De afgelopen 10 jaar is het autobezit onder huishoudens in de binnenstad sterk afgenomen ten gunste van het gebruik van openbaar vervoer, fiets en deelauto. Had in 2008 nog ruim 60% van de huishoudens een auto, in 2019 was dat al minder dan 40%.*

Vraag 5
In hoeverre is er nu voorzien in meer fiets-parkeren in de plannen?
***Antwoord* 5**
In de tijdelijke exploitatie van de Springweg-garage tot aan 2028 is géén ruimte opgenomen voor fiets-parkeren. Door de te korte exploitatieperiode is dit géén rendabele investering. In de Visie Strosteeg is opgenomen dat onderzoek zal worden gedaan naar het opnemen van een (buurt)fietsenstalling bij toekomstige ontwikkelingen ná 2028. Voor de ontwikkeling Strosteeg 18-36 wordt reeds onderzocht of een buurtstalling kan worden opgenomen.

Vraag 6
In hoeverre is er nu voorzien in meer deelautogebruik in de plannen?
***Antwoord* 6**
In de tijdelijke exploitatie van de Springweg-garage tot aan 2028 is géén ruimte voor deelauto's opgenomen. De korte exploitatieperiode maakt dat een onrendabele investering én aanbieders van deelauto's staan liever op de openbare weg vanwege de zichtbaarheid en beschikbaarheid van de auto's. Bij de uitwerking van de Visie naar SPvE zal onderzocht worden of en hoe deelautogebruik kan worden ingepast.

Vraag 7
Hoe ziet een scenario van door exploiteren ten behoeve van het verder verminderen van straat-parkeren in de binnenstad er uit?
***Antwoord* 7**
Omwonenden ervaren overlast van garage Springweg in de vorm van licht, geluid, stank en fijnstof. Zij zien de exploitatie van de garage dan ook het liefst zo kort mogelijk.
Daarnaast is het belangrijk om te vermelden dat een rendabele exploitatie van parkeergarage Springweg alleen mogelijk is door een combinatie van bewoners-parkeren tegen gemeentelijke tarieven én bezoekers-parkeren tegen commerciële tarieven. Dus een exploitatie ná 2028 met alleen bewoners-parkeren levert een groot exploitatietekort op.
Verder is het van belang om te weten dat het aan de raad voorgestelde principeakkoord tussen de gemeente en Klépierre een samenhangend geheel vormt. De onomkeerbare beëindiging van de exploitatie na mei 2028 is één van de onderdelen daarvan. Beëindiging van de exploitatie is voor Klépierre een voorwaarde voor dit akkoord omdat garage Springweg anders zou gaan concurreren met de garages van Hoog Catharijne, zowel ten aanzien van bewoners- als bezoekers-parkeren.

Vraag 8
Is het mogelijk om het parkeergebouw langer te laten staan, wat zijn daarvan de veronderstelde positieve en negatieve gevolgen? Kan de herontwikkeling van de percelen, zoals in het IDOC voorgesteld, plaatsvinden naast het voortbestaan van het huidige gebouw?
***Antwoord* 8**
Het bestaande gebouw heeft nog een beperkte technische levensduur. Deze is door adviesbureau ABT ingeschat op maximaal 15 jaar na een onderzoek in 2019. Daarna zullen er grote investeringen nodig zijn om het gebouw constructief overeind te houden.
De akoestische impact van de parkeergarage op haar omgeving is groot. Bij de bestaande woningen is een piekwaarde van maximaal 84 dB(A) bepaald en bij de in het Idoc voorgestelde ontwikkeling maximaal 86 dB(A). De nieuwbouw Strosteeg 18-36 en garage kunnen alleen naast elkaar bestaan wanneer de zuidelijke garagewand wordt afgesloten dan wel een tijdelijke verhoging van de geluidgrenswaarden wordt afgegeven. Beide opties moeten getoetst worden middels nader onderzoek naar financiën, ventilatie, brandveiligheid, wenselijkheid etc. Uit gesprek met een bouwkundige lijkt het dichtzetten van de gevel zowel financieel als ventilatie-technisch lastig te worden. Een tijdelijke verhoging van de geluidgrenswaarden kan alleen door nadrukkelijke toestemming van het College van

B&W. Indien de garage langer blijft staan zal er geen sprake meer zijn van een tijdelijke verhoging van de geluidgrenswaarde.

Vraag 9
Hoe ziet de ontwikkeling met een langer afbouwpad er uit?
***Antwoord* 9**
Het akkoord met Klépierre gaat uit van sloop in 2028. De gemeente kan kiezen voor een langere exploitatieperiode, maar dan is het akkoord met Klépierre niet meer van toepassing. Het is de verwachting dat Klépierre zich tegen een dergelijke keuze van de gemeente met gerechtelijke stappen zal verweren. In dat geval vervalt de zekerheid over de toekomst van de garage en vervalt de afspraak om voor de lange termijn 250 bewonersplekken tegen gemeentelijk tarief ter beschikking te stellen in de HC-garages. Tot slot vraagt een langere exploitatie dat op termijn grote investeringen moeten worden gedaan om het gebouw constructief veilig te houden. Het raadsvoorstel is naar onze mening een verantwoorde middenweg tussen direct slopen enerzijds en langdurig in stand houden van de garage anderzijds, die aan alle partijen zekerheid biedt en waarbij de kans op gerechtelijke procedures wordt geminimaliseerd..

Vraag 10
Is er onderzoek gedaan naar meervoudig gebruik van de ruimte in dat gebouw, en zo ja, wat waren de uitkomsten? Eerder is er door onze fracties gewezen op mogelijkheden voor fiets-parkeren, publieksfuncties op het dak, etcetera.
***Antwoord* 10**
Er is géén uitgebreid onderzoek gedaan naar een meervoudig gebruik van de ruimte in de huidige garage. Voor een dergelijke keuze is een langere exploitatieperiode nodig om tot een rendabel model te komen. Daarvan zal dan altijd bezoekers-parkeren deel uit blijven maken vanwege de potentiële opbrengsten die dat met zich meebrengt.

Vraag 11
Hoe ziet een scenario met een gemixtere functie van het gebouw er uit met zowel auto-parkeren voor bewoners, fiets-parkeren en andere functies zoals Horeca, recreatie, cultuur of wonen? Kunnen we, indien mogelijk, die gegevens vooraf toegestuurd krijgen?
***Antwoord* 11**
Er is géén uitgebreid onderzoek gedaan naar een scenario met gemixte functies. Echter, zodra het bezoekers-parkeren géén deel uit maakt van het programma zal van een rendabele exploitatie geen sprake kunnen zijn.

Vraag 12
Welke mogelijkheden zijn er om in het gebied ter herontwikkelen terwijl de parkeergarage blijft staan (voor bezoekers)?
***Antwoord* 12**
In een herontwikkeling waarbij de garage blijft bestaan zijn er slechts zéér beperkte ontwikkelingsmogelijkheden en is het naar onze mening onmogelijk om voldoende ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Tevens blijft er dan sprake van een hoger verkeersintensiteit in het gebied rondom de Strosteeg, die wij zeer onwenselijk vinden.

Vraag 13
Zijn alternatieven zoals ondergronds parkeren voor bewoners overwogen? Waarom niet?
***Antwoord* 13**
De wijze waarop het parkeren voor bewoners in het gebied rondom Strosteeg ná 2028 zal worden vormgegeven is nog niet vastgelegd. Daar zijn verschillende mogelijkheden voor, waaronder ondergronds parkeren onder de nieuwe ontwikkeling. De actuele ontwikkeling met lagere parkeernormen maken het echter ook mogelijk om te kiezen voor een optie met heel weinig dan wel géén auto-parkeren rondom de Strosteeg. Indien nodig kan auto-parkeren dan op afstand worden geregeld. De keuzes hiervoor zullen in de aanloop naar de sloop van de garage vanaf ongeveer 2026 aan de orde zijn wanneer gestart wordt met het opstellen van een SPvE.

Vraag 14
Kunnen de uitkomsten van de bijeenkomsten met omwonenden en winkeliers gedeeld worden, en welke belangen zij groot achtten?
***Antwoord* 14**
Tijdens de start van het proces om tot Visie Strosteeg te komen in april 2019 hebben de bewoners hun zorgen gedeeld over de overlast die zij ervaren van de garage in de vorm van stank, geluid, fijnstof etc. De winkeliers hebben hun zorgen gedeeld over het verdwijnen van de garage tijdens de interviewronde die BRO heeft gehouden, zie het onderzoek "Economische impactanalyse Springweggarage Utrecht", dd. 22 januari 2020.
De uitkomsten van de informatiebijeenkomsten op 14 en 16 december zullen uiteraard met de raad worden gedeeld. De oogst aan zienswijzen zal aan de raad ter beschikking worden gesteld voor de raadscommissie van 28 januari 2021. Vragen, en de beantwoording daarvan, zullen in het tweekolommenstuk worden opgenomen. Het tweekolommenstuk zal met de Visie aan de raad worden voorgelegd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Schriftelijke vragen Toekomst Parkeergarage Springweg en Visie strosteeg

1-12-2020

Vragen:

Op 17 november en 20 november werden een raadsvoorstel, een raadsbrief en een intentiedocument over de toekomst van de Springweg garage de Visie Strosteeg aan de gemeenteraad toegestuurd. Eerder is door de wethouder aangegeven dat het parkeervrij en autoluw maken van de binnenstad en een actievere rol van de gemeente met betrekking tot parkeervoorzieningen de belangrijkste uitgangspunten zijn. Maar daarnaast is er nog een groot aantal aanvullende punten, zoals de kwaliteit van de openbare ruimte, vergroening, multifunctioneel gebruik van het gebouw, toegankelijkheid et cetera.

De fracties hebben de volgende specifieke vragen opgesteld m.b.t. het voorstel van het college over het afbreken van de parkeergarage:

1. Wat is de afstand die bewoners zullen moeten afleggen om hun auto te parkeren binnen de huidige plannen voor autoluw maken Oudegracht en het Janskerkhof, wanneer de parkeergarage op den duur zou verdwijnen?
2. Wat is de afstand die bewoners zullen moeten afleggen om hun auto te parkeren, indien er gekozen wordt voor het verder opheffen van autoparkeerplaatsen?
3. In welke garages kunnen bewoners hun auto gaan parkeren met dit voorstel? Tegen welke tarieven zal dit gebeuren?
4. Wat voor implicaties heeft dit voorstel voor het gebruik en de toekomst van de garage op de Rijnkade? Hoe staat het eigenlijk met de voornemens van de eigenaar m.b.t. het Rijnkade parkeergebouw, wat pal naast haar andere parkeergarages ligt waarvan de bezettingscijfers ook niet rooskleurig zijn? Hoe staat het met de hier nog opgenomen ontwikkelkavel binnen het stationsgebied? In het Coalitieakkoord is opgenomen dat onderzocht zou worden of de Springweg garage een rol kan spelen in het autovrij maken van de Oude Gracht (hier wordt in de allocatie van het exploitatieresultaat naar verwezen). Kunt u stapsgewijs toelichten hoe de conclusie tot stand is gekomen dat de Springweg garage daar na 2028 geen rol meer in speelt?
5. In hoeverre is er nu voorzien in meer fietsparkeren in de plannen?
6. In hoeverre is er nu voorzien in meer deelautogebruik in de plannen?

De fracties zijn met name benieuwd hoe alternatieven er uit zien:

7. Hoe ziet een scenario van door exploiteren ten behoeve van het verder verminderen van straatparkeren in de binnenstad er uit?
8. Is het mogelijk om het parkeergebouw langer te laten staan, wat zijn daarvan de veronderstelde positieve en negatieve gevolgen? Kan de herontwikkeling van de percelen, zoals in het IDOC voorgesteld, plaatsvinden naast het voortbestaan van het huidige gebouw?
9. Hoe ziet de ontwikkeling met een langer afbouwpad er uit?
10. Is er onderzoek gedaan naar meervoudig gebruik van de ruimte in dat gebouw, en zo ja, wat waren de uitkomsten? Eerder is er door onze fracties gewezen op mogelijkheden voor fietsparkeren, publieksfuncties op het dak, etcetera.
11. Hoe ziet een scenario met een gemixtere functie van het gebouw er uit met zowel autoparkeren voor bewoners, fietsparkeren en andere functies zoals Horeca, recreatie, cultuur of wonen? Kunnen we, indien mogelijk, die gegevens vooraf toegestuurd krijgen?
12. Welke mogelijkheden zijn er om in het gebied ter herontwikkelen terwijl de parkeergarage blijft staan (voor bezoekers)?
13. Zijn alternatieven zoals ondergronds parkeren voor bewoners overwogen? Waarom niet?
14. Kunnen de uitkomsten van de bijeenkomsten met omwonenden en winkeliers gedeeld worden, en welke belangen zij groot achtten?

Gesteld door:

- Susanne Schilderman, Maarten Koning, Ellen Bijsterbosch, D66
- Henk van Deun, PVV
- Marijn de Pagter, Gertjan te Hoonte, VVD
- Thijs Weistra, GroenLinks
- Bülent Isik, PvdA