

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Dura Vermeer BV

Kwalitatieve onderbouwing parkeren Noordgebouw Utrecht

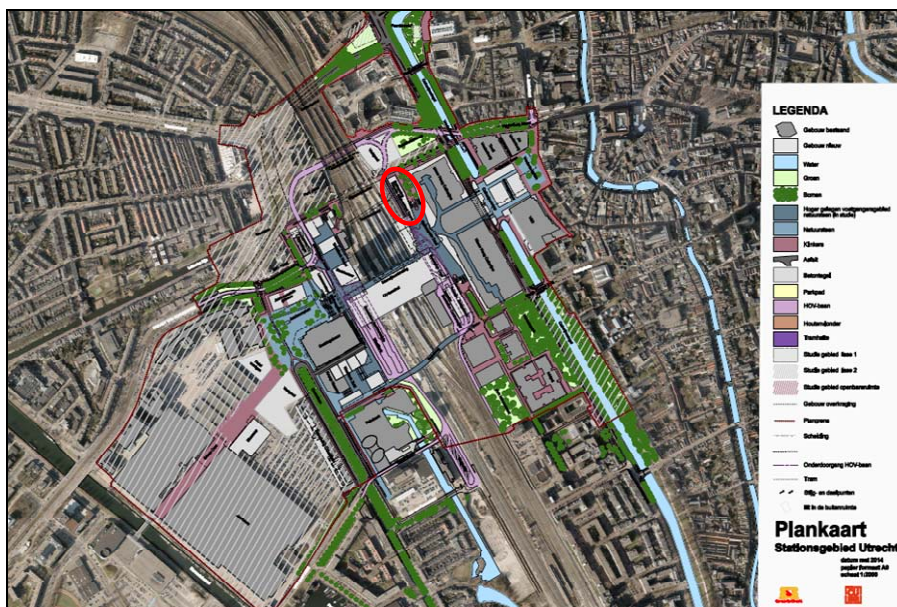
Datum
Kenmerk
Eerste versie

25 maart 2015
DVV003/Nbc/0008.01

1 Inleiding

1.1 Het Noordgebouw

Het Noordgebouw maakt onderdeel uit van de totale herontwikkeling van de Stationsomgeving te Utrecht en wordt gerealiseerd op de plek van het voormalige busstation noord en het taxiplatform (zie ook figuur 1.1). Het functieprogramma dat in het Noordgebouw gerealiseerd wordt bestaat uit wonen, hotel, kantoor- en vergaderfuncties, (ondersteunende) horeca en retail. In beginsel is het Noordgebouw enkel toegankelijk met de fiets of als voetganger. Vanwege de locatie van het Noordgebouw, dat gedeeltelijk bovenop de fietsenstalling onder het nieuwe Stationsplein Oost zal worden gebouwd, kunnen geen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Met de gemeente Utrecht is daarom overeengekomen dat de gebruikers van het Noordgebouw in beginsel zullen parkeren in de te realiseren parkeergarage onder het Jaarbeursplein (Jaarbeurspleingarage).



Figuur 1.1: Plankaart Stationsgebied Utrecht (rood omcirkeld is de locatie van het Noordgebouw)

1.2 Vraagstelling

Dura Vermeer heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd met de in de inleiding beschreven uitgangspunten in het achterhoofd houdend, een kwalitatieve onderbouwing bij de geboden oplossing te schrijven, waarin antwoord wordt gegeven op de volgende twee vragen:

Is de gekozen parkeeroplossing voor dit bestemmingsplan vanuit kwalitatief oogpunt acceptabel en is er sprake van goede ruimtelijke ordening?

Uitgangspunt van Goudappel Coffeng, op verzoek van Dura Vermeer, in deze notitie is dat gebruikers van het Noordgebouw parkeren in de door de gemeente Utrecht nieuw te realiseren Jaarbeurspleingarage aan de andere zijde van de sporen. De gemeente Utrecht heeft hiervoor de kwantitatieve mogelijkheden beschreven.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de parkeersituatie bij het Noordgebouw en de mogelijkheden die het gemeentelijke parkeerbeleid biedt om te spreken van een kwalitatief acceptabele parkeersituatie. In hoofdstuk 3 worden uit de in hoofdstuk 2 beschreven analyse conclusies inzichtelijk gemaakt.

2 Parkeren Noordgebouw

Conform de gemeentelijke Parkeernota¹ is het mogelijk af te wijken van de parkeereis (parkeren op eigen terrein) als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. Daarnaast is ontheffing mogelijk als andere belangen zwaarder wegen of als sprake is van tegenstrijdige eisen (brandweer, milieu etc.). Dit kan als wordt aangetoond dat op een andere wijze binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.

Bezoekers aan en gebruikers en bewoners van het Noordgebouw kunnen parkeren in de Jaarbeurspleingarage. Om deze oplossing kwalitatief te beschouwen wordt gekeken naar de volgende elementen:

- loopafstand;
- gebruik van de parkeergarage in de praktijk;
- mobiliteitsmanagement.

In dit hoofdstuk worden deze elementen behandeld.

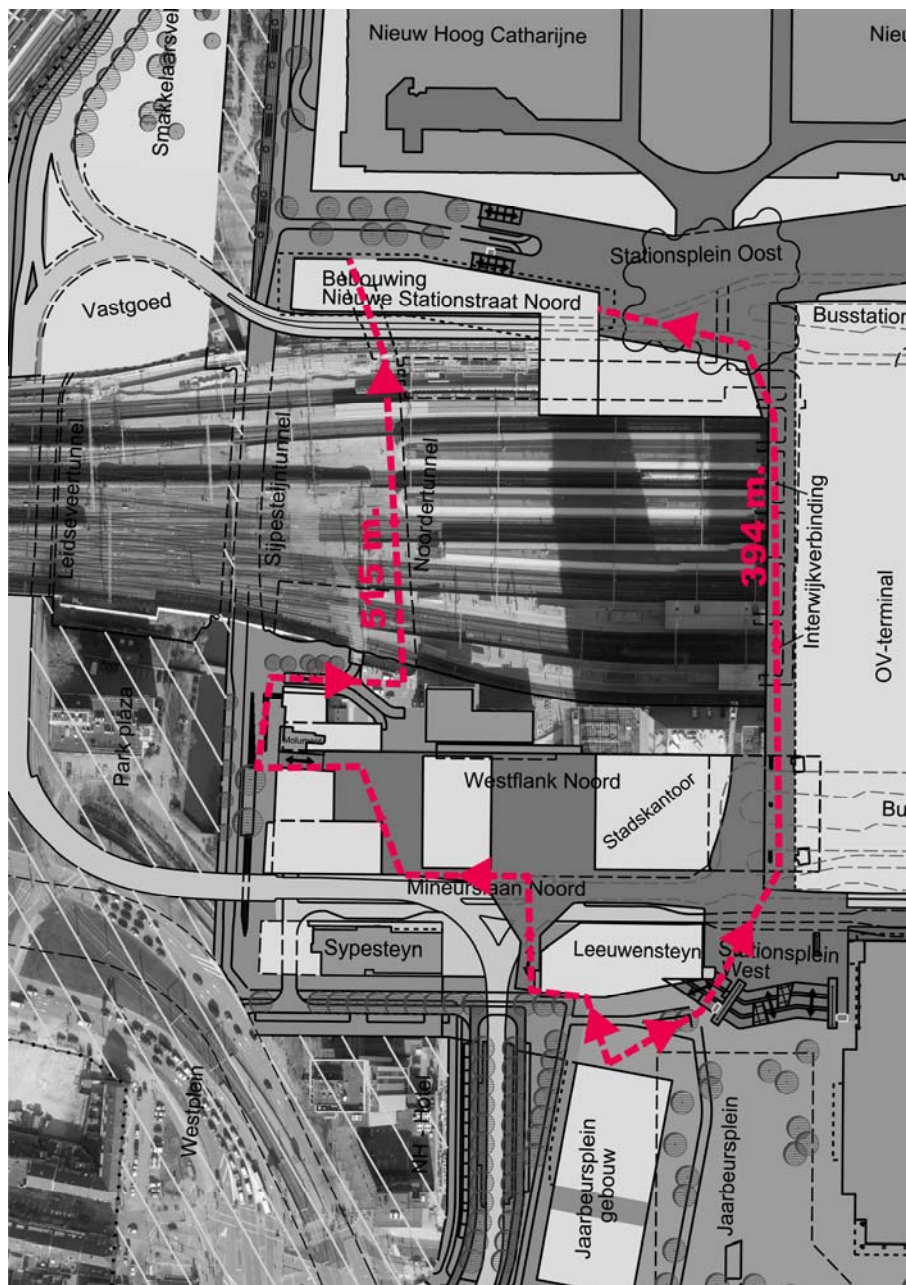
2.1 Loopafstand tot de parkeervoorziening

Conform het gemeentelijke parkeerbeleid is de loopafstand tussen de te realiseren Jaarbeurspleingarage en het Noordgebouw in eerste instantie bepaald middels Google Maps op basis van de huidige wegenstructuur. Het resultaat hiervan is opgenomen in bijlage 1 van deze notitie.

In de Stationsomgeving, waar het Noordgebouw onderdeel van uitmaakt, gaat in de toekomst echter, naast de nodige functieontwikkeling, ook veel veranderen in de beschikbare looproutes. In figuur 2.1 is in een schets van de toekomstige situatie de loopafstand via verschillende routes weergegeven. Om de parkeervoorziening vanaf het Noordgebouw te bereiken kunnen de sporen via de OV-terminal, de Noordertunnel en via de route buitenlangs (Sijpesteijntunnel) worden gekruist. De loopafstand van de verschillende toekomstige routes bedragen circa 400 tot 515 meter. De toekomstige loopafstanden zijn lager dan de maximaal acceptabele loopafstanden voor wonen van 750 meter en werken en bezoek van 1.000 meter benoemd in het gemeentelijk parkeerbeleid².

¹ Nota Parkeernormen Fiets en Auto, gemeente Utrecht, vastgesteld 28 maart 2013.

² Nota Parkeernormen Fiets en Auto, gemeente Utrecht, vastgesteld 28 maart 2013, pagina 23.



Figuur 2.1: Locatie Noordgebouw ten opzichte van de Jaarbeurspleingarage geanalyseerd met behulp van AutoCAD (bron ondergrond: Stedenbouwkundig plan Van Sijpesteijnkwartier d.d. mei 2013)

2.2 Gebruik van de parkeergarage in de praktijk

De vraag is of bewoners, gebruikers en bezoekers van de functies in het Noordgebouw gebruik gaan maken van een parkeervoorziening gelegen aan de andere zijde van de sporen. Het is gebruikelijk te willen parkeren op een locatie zo dicht mogelijk bij de eindbestemming tegen een (relatief) gunstig/geaccepteerd parkeertarief. De bewoners en gebruikers van het Noordgebouw zullen snel bekend zijn met de parkeersituatie. Voor een klein deel onbekende bezoekers is het in dit gebied aannemelijk dat zij zich van te voren oriënteren op waar men gaat parkeren, bijvoorbeeld via Google Maps of een navigatiesysteem. Ten opzichte van de huidige situatie gaat in de aanrijdroute het nodige veranderen.

Daar waar de Croeselaan in de huidige situatie een belangrijke ontsluitingsfunctie in de Stationsomgeving van Utrecht heeft, is deze weg in de toekomst belangrijk voor het halen en brengen van reizigers (taxizone, kiss-and-ride). De Croeselaan heeft in de toekomst geen functie meer voor doorgaand verkeer, landt aan op het autovrije Jaarbeursplein en heeft daar haar eindpunt³. Deze verkeersknip is één van de maatregelen die wordt genomen in het kader van 'Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht'. Effect hiervan is dat voor de onbekende bezoekers in de toekomst een logische route naar de Jaarbeursplein-garage ontstaat.

Een duurzame oplossing voor bewoners en gebruikers van het Noordgebouw kan worden geboden middels privaatrechtelijke afspraken, zoals verplichte abonnementen of koop-parkeerplaatsen in de te realiseren parkeergarage. Daarnaast kan het gebruik van de Jaarbeursplein-garage worden gestimuleerd door:

- verwijzingen naar de garage op websites van de exploitanten in het Noordgebouw;
- het weergeven van routekaarten van de aanrijdroute naar en looproutes tussen de parkeergarage en het Noordgebouw op de websites van de exploitanten in het Noordgebouw;
- het geven van korting op uitrijdkaarten door exploitanten in het Noordgebouw.

2.3 Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen (KPVV 2007). Slim reizen is iedere manier om te vermijden tijdens de spits met de auto te moeten reizen. Uitgangspunt is dat de eisen en wensen voor iedere individuele weggebruiker centraal staan. De voorwaarden hiervoor worden door de overheid, werkgevers, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten georganiseerd.

Mobiliteitsmanagement betreft over het algemeen:

- het reizen op een ander moment van de dag;
- het reizen via een alternatieve route;
- het reizen met een andere vervoersmodaliteit;
- de reis helemaal niet meer maken.

³ Bestemmingsplan Van Sijpesteijnkwartier – Jaarbeursplein, vastgesteld d.d. 29 januari 2015.

Mensen deel laten uitmaken van het 'probleem' stimuleert bij het maken van een van de genoemde gedragsveranderingen. In dit geval is een belangrijke voorwaarde de gebruikers van het Noordgebouw deel uit te laten maken van het 'probleem' dat er geen parkeercapaciteit op eigen terrein beschikbaar is. Gebruikers zullen dan eerder geneigd zijn gebruik te maken van een andere vervoersmodaliteit.

De ligging van het Noordgebouw ten opzichte van het Centraal Station van Utrecht maakt het Noordgebouw uiterst geschikt voor een effectief mobiliteitsbeleid. Op basis van de diverse functies die gerealiseerd worden in het Noordgebouw is de verwachting dat werknemers en bezoekers voor een deel 'van buiten' Utrecht komen. Dankzij de gunstige ligging is het openbaar vervoer (zowel de trein, tram, stads- en streekbussen) een geschikt alternatief voor de auto.

Afhankelijk van de herkomst van werknemers en bezoekers kan het openbaar vervoer een gunstige reistijd hebben en daarmee concurrerend zijn voor de auto. Dit wordt versterkt door de korte loopafstand tussen het Noordgebouw en het Centraal Station, waardoor het voor- en natransport tot het openbaar vervoer beperkt is. Ten opzichte van het autoparkeren wordt de loopafstand nagenoeg gehalveerd (zie ook figuur 2.2).

3 Conclusies

Dura Vermeer heeft Goudappel Coffeng gevraagd antwoord te geven op de volgende vraag:

Is de gekozen parkeeroplossing voor dit bestemmingsplan vanuit kwalitatief oogpunt acceptabel en is er sprake van goede ruimtelijke ordening?

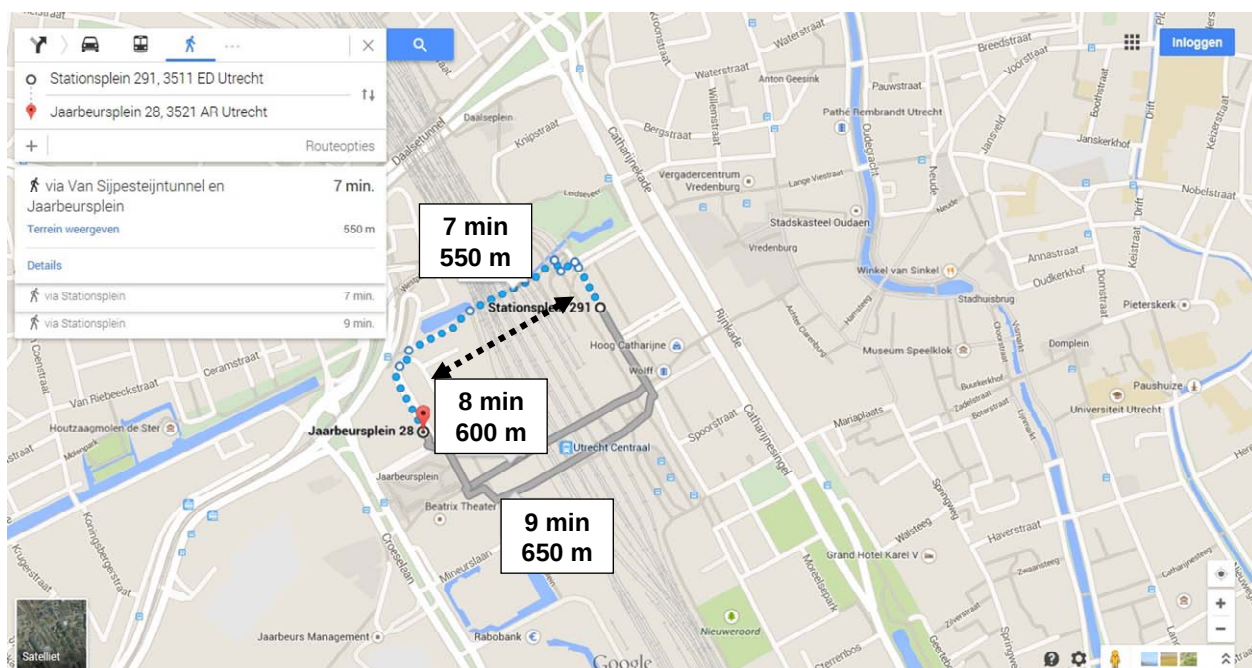
In deze notitie is als uitgangspunt gehanteerd dat de parkeervraag van het Noordgebouw op alle momenten van de week structureel en duurzaam beschikbaar is in de te realiseren Jaarbeurspleingarage aan de andere zijde van de sporen. Met dit uitgangspunt in het achterhoofd houdende worden de volgende conclusies getrokken:

- De maximaal acceptabele loopafstand bedraagt conform het gemeentelijk parkeerbeleid voor wonen 750 meter en voor werken en bezoek 1.000 meter. De Jaarbeurspleingarage ligt in de toekomst op acceptabele loopafstand van circa 400 tot 515 meter van het Noordgebouw en voldoet aan het gemeentelijk parkeerbeleid en is geschikt als parkeervoorziening voor bewoners, gebruikers en bezoekers van het Noordgebouw.
- Een duurzame oplossing voor bewoners kan worden geboden middels privaatrechtelijke afspraken, zoals verplichte abonnementen of koopparkeerplaatsen in de te realiseren parkeergarage. Gebruik van de parkeergarage kan worden gestimuleerd door middel van verwijzingen en kaartmateriaal op de websites van de exploitanten van het Noordgebouw.

- Bewoners en gebruikers zullen snel bekend zijn met de parkeersituatie. Een klein deel onbekende bezoekers zal gebruik maken van een routeplanner of navigatie. Als gevolg van de verkeersknip in de Croeselaan ontstaat in de toekomstige situatie een logische route ter ontsluiting van de Jaarbeurspleingarage.
- Door de positionering van het Noordgebouw is het uitermate geschikt voor het reizen per openbaar vervoer. Afhankelijk van de herkomst van werknemers en bezoekers kan het openbaar vervoer een gunstige reistijd hebben en daarmee concurrerend zijn voor de auto. Dit wordt versterkt door de korte loopafstand tussen het Noordgebouw en het Centraal Station, waardoor het voor- en natransport tot het openbaar vervoer beperkt is.

Met bovengenoemde punten is vanuit kwalitatief oogpunt sprake van acceptabele parkeeroplossing en daarmee van een goede ruimtelijke ordening.

Bijlage 1 Looproutes in de huidige situatie



*Figuur B1.1: Loopafstand over de sporen in de huidige situatie met indicatief (als zwarte stippellijn) de Noordertunnel
(Bron ondergrond: Google Maps)*