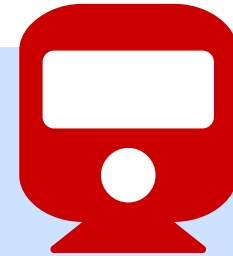
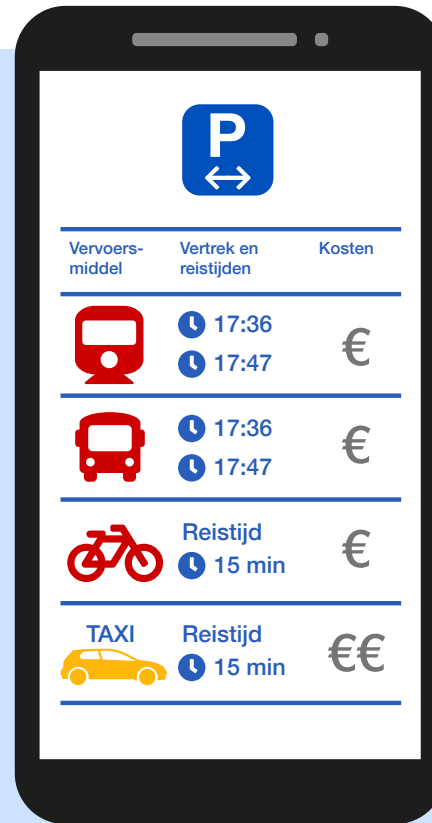
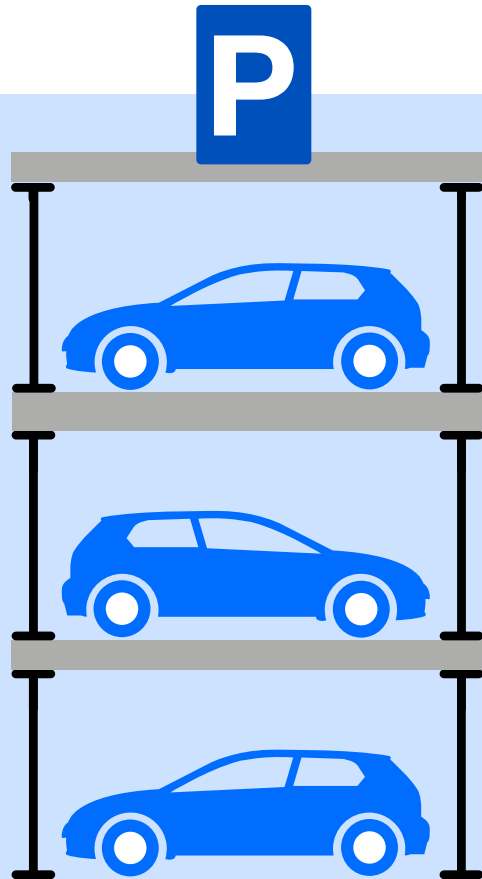


Parkeerhubs

Ruimte voor
de buurt

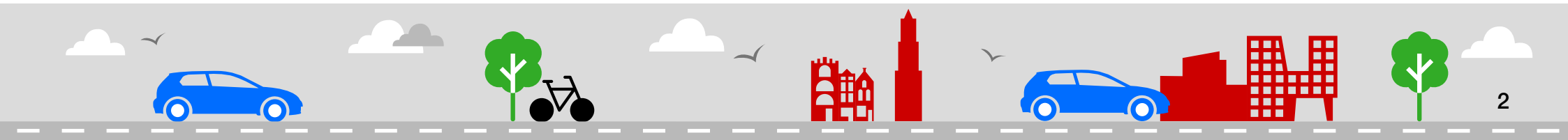


Gemeente Utrecht

[Utrecht.nl/parkeervisie](https://utrecht.nl/parkeervisie)

Inhoud

1. Waarom een netwerk van parkeerhubs	3
2. Wat is een parkeerhub	5
3. Wie gebruiken parkeerhubs	7
Doelgroepen	7
4. Hoe gaat het systeem van ringhubs werken	9
Kwaliteitseisen van de ringhubs	9
Parkeertarieven	10
Invoering Betaald parkeren	10
Plannen, boeken betalen (MaaS)	10
Een goede fiets-, OV- en auto-ontsluiting	11
Pionieren: beginnen, monitoren en bijsturen	12
Samenvatting van parkeren in hubs aan de (snelweg)ring	12
5. Gedeelde verantwoordelijkheid	13
Ringhubs	13
Regiohubs	13
Openbaar vervoer, deelmobiliteit en MaaS	13
Samenvatting van gedeelde verantwoordelijkheid	14
6. Betaalbaarheid	15
Bijlage: Tabel succesfactoren parkeerhub	17
Bijlage: Reistijdgarantie	18
Bijlage: Routekaart	19



1. Waarom een netwerk van parkeerhubs

In de komende twintig jaar krijgt Utrecht er naar verwachting 100.000 inwoners bij. Ook neemt het aantal arbeidsplaatsen toe en groeien de bezoekersaantallen. Tegelijk zet Utrecht in op gezond stedelijk leven: duurzaam en leefbaar. Het groeiend aantal benodigde woningen realiseert Utrecht zo veel mogelijk binnen de bestaande stad. Dat vraagt inzet op mobiliteit die efficiënt is qua ruimtegebruik en duurzaam.

Daarvoor zetten we in op meer fiets, lopen, OV en op deelmobiliteit: vervoersvormen die het minste ruimte kosten en duurzaam zijn. Het autoverkeer is het minst ruimte-efficiënt en duurzaam. Dat willen we daarom niet verder laten groeien. Om te zorgen voor een goede bereikbaarheid met zoveel mogelijk vervoer met OV, fiets, lopen en deelmobiliteit hebben we goede overstappunten nodig waar de verschillende vervoerswijzen gecombineerd zijn: hubs.

Verschillende hubs

Bij parkeerhubs denken we tot nu toe aan P+R-locaties aan de rand van de stad, zoals Westraven of Utrecht Science Park. Deze zijn vooral bestemd voor parkeren door bezoekers en forenzen

(die vervolgens met het openbaar vervoer doorreizen naar de binnenstad of werklocatie). De groei van de stad creëert een noodzaak om het parkeren in hubs voor meer mensen aantrekkelijk te maken. We realiseren ten opzichte van de traditionele P+R's daarom andere type hubs in de wijk, aan de ring en in de regio die gezamenlijk een netwerk vormen en beschikbaar zijn voor verschillende doelgroepen.

Een parkeerhub is meer dan een parkeerplaats: het is een punt waar we de overstap tussen verschillende vervoerswijzen regelen en faciliteren. Bij een parkeerhub kunnen mensen hun auto parkeren en vervolgens overstappen op het openbaar vervoer of de fiets. Het is een plek waar naast ruimte voor privéfietsen en -auto's verschillende vormen van deelmobiliteit worden aangeboden.

We kijken daarom niet alleen naar de locatie (en inrichting) van parkeerhubs, maar ook naar de fysieke en digitale netwerken waar ze onderdeel van uitmaken. Het gaat dan bijvoorbeeld om openbaar vervoers- en fietsnetwerken, maar ook om digitale systemen voor het reserveren en boeken van (een deel van) de reis. Parkeerhubs staan dus niet op zichzelf, maar zijn onderdeel van een integraal verbonden fysiek en digitaal regionaal (mobiliteit)netwerk.

In deze module Parkeerhubs, die onderdeel is van de Parkeervisie, werken we uit hoe we de ringhubs gaan vormgeven, wat ervoor nodig is om ringhubs succesvol te maken, en welke plek de ring- (en overige) hubs hebben binnen het overkoepelende parkeer- en mobiliteitsbeleid. Omdat bij buurt-/wijkhubs de focus meer ligt op deelmobiliteit dan op parkeren van privéauto's, en hierbij een link is met het verminderen van parkeren op straat, lichten we deze hubs verder toe in de module Aanpak Parkeren Openbare Ruimte. De regiohubs komen terug in Regionale Parkeerstrategie. In deze module gaan we dus niet inhoudelijk in op buurt-/wijkhubs en regiohubs, maar we benoemen wel wat hun functie is binnen het netwerk van parkeerhubs, en welke aandachtspunten er vanuit het (Utrechtse) parkeerbeleid zijn bij de verdere uitwerking.

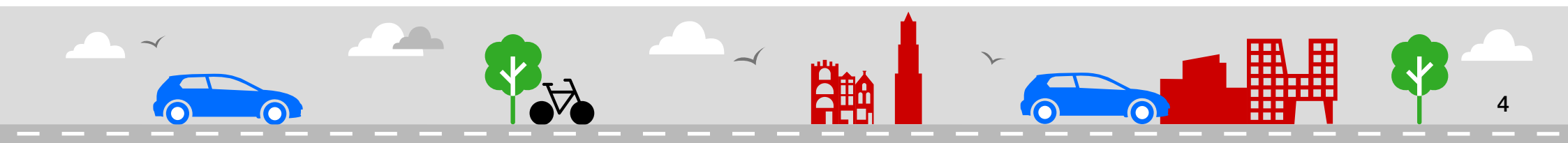
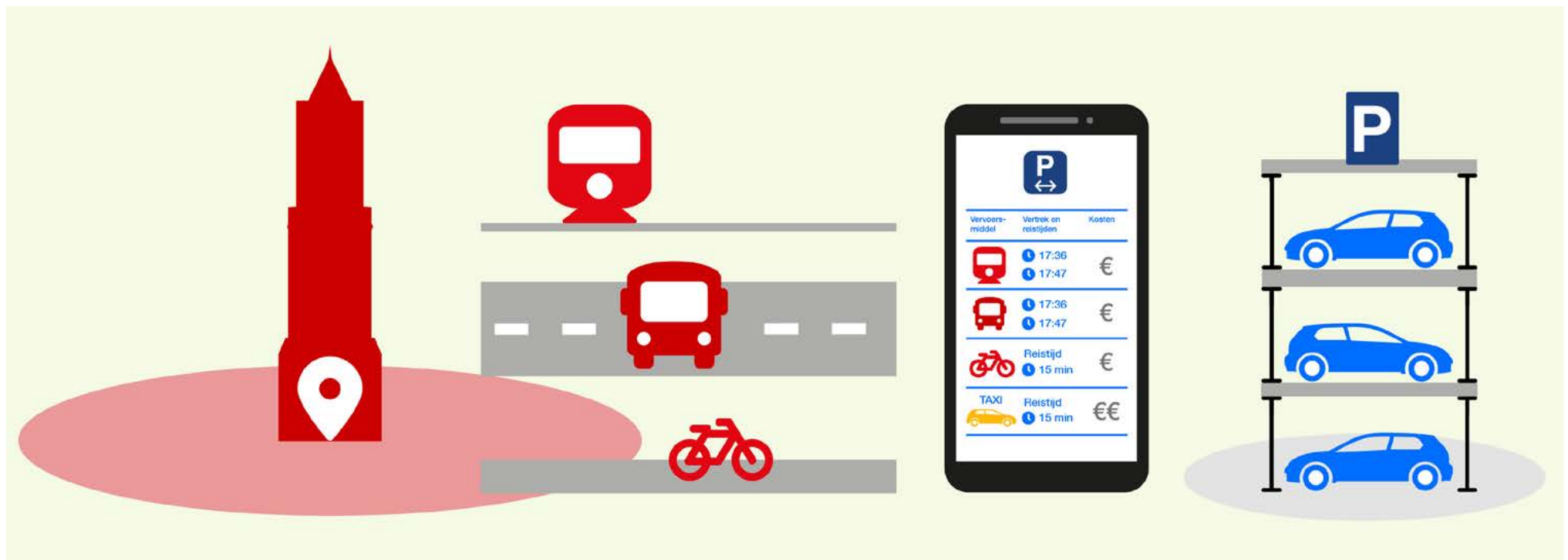
Opbouw van de module

In hoofdstuk 2 lichten we toe wat we precies onder een parkeerhub verstaan, en waarin de drie typen parkeerhubs van elkaar verschillen. Het derde hoofdstuk geeft weer welke doelgroepen we onderscheiden voor de parkeerhubs, en op welke manier we deze doelgroepen willen faciliteren. Hoofdstuk 4 gaat dieper in op de kwaliteitseisen die we stellen aan ringhubs en bijbehorende voorzieningen, en geeft de belangrijkste randvoorwaarden voor



succes. In hoofdstuk 5 bespreken we de samenwerking met partijen, die nodig zijn om een netwerk van parkeerhubs op te zetten. In hoofdstuk 6 gaan we tenslotte in op de financieringsstrategie en de bekostiging. Als bijlage bij deze module is het advies “de Routekaart” toegevoegd, die inzicht geeft hoe we het netwerk van parkeerhubs de komende jaren stapsgewijs kunnen gaan uitrollen. In de Routekaart

staan adviezen op praktische vraagstukken; bijvoorbeeld hoe om te gaan met de beschikbare parkeercapaciteit en de eigenschappen van doelgroepen.



2. Wat is een parkeerhub

Een parkeerhub is een (parkeer)voorziening waar we het makkelijk maken te wisselen van vervoersmiddel. Naast ruimte voor privéauto's, fietsen, en deelmobiliteit, is er een goede aansluiting op wandelroutes, fietsnetwerken en op het openbaar vervoer. Zo bieden we bewoners, bezoekers en forenzen een mogelijkheid om (op een comfortabele manier) op afstand van woning of bestemming te parkeren, waardoor er minder stilstaande en rijdende auto's aanwezig zijn in de stad. De verschillende doelgroepen kunnen daarmee probleemloos, zonder zoeken, hun auto parkeren in een parkeerhub en daarna met de fiets en OV verder reizen naar de bestemming.

Een netwerk van drie type parkeerhubs

Binnen het netwerk van parkeerhubs onderscheiden we buurt- /wijkhubs, ringhubs en regiohubs. Deze verschillende typen hubs vormen een dekkend systeem waarmee alle woningen en overige bestemmingen in de stad worden ontsloten. De primaire functie is voor alle typen hubs hetzelfde, maar er



zijn wel verschillen in voorzieningen en (primaire) doelgroep.

1. Buurt-/wijkhub

Buurt-/wijkhubs zijn (gebouwde) parkeervoorzieningen in of aan de rand van (woon-)wijken waar op straat weinig of geen ruimte is voor parkeren van auto's. In deze hubs is met name deelmobiliteit aanwezig en daarnaast soms ook (beperkt) ruimte voor het parkeren van privéauto's. Buurt-/wijkhubs zijn primair bestemd voor bewoners en bezoekers met herkomst of bestemming in de directe omgeving van de hub. Parkeergarage de Grifhoek fungeert op dit moment al als buurt-/wijkhub. We willen dit concept ook toepassen in andere gemeentelijke

parkeergarages. In aanvulling op buurt-/wijkhubs in parkeergarages, gaan we ook (kleine) hubs met deelmobiliteit inrichten in de openbare ruimte.

2. Ringhub

Ringhubs zijn (gebouwde) parkeervoorzieningen aan de snelwegring rond de stad Utrecht nabij de op- en afritten. Hier bieden we ruimte voor het parkeren van auto's, en faciliteren een comfortabele overstap op fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Daarnaast bieden we op deze locaties aanvullende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een pakketsservice. Door een goede aansluiting op OV- en fietsnetwerken, bedienen ringhubs herkomst- en bestemmingslocaties in een groot deel van de stad. De huidige P+R-voorzieningen aan de rand van de stad zullen de komende jaren worden omgevormd tot ringhubs.

3. Regiohub

De regiohubs zijn (deels bestaande en deels nieuw te ontwikkelen) P+R-voorzieningen langs snelwegen of bij OV-knooppunten buiten de gemeente Utrecht. Ze zijn een integraal onderdeel van het samenhangende systeem van parkeerhubs waarbinnen reizigers kunnen overstappen op een andere vervoerswijze. Wij creëren capaciteit voor bewoners in ringhubs aan de snelwegring waardoor er in die hubs minder parkeerplaatsen zijn voor bezoekers en forenzen. We kunnen bezoekers en forenzen alleen verleiden te parkeren in de regio als daar het alternatief op orde is. De randvoorwaarden en



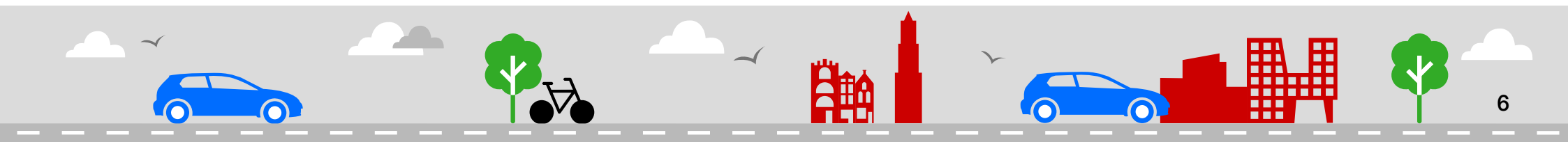
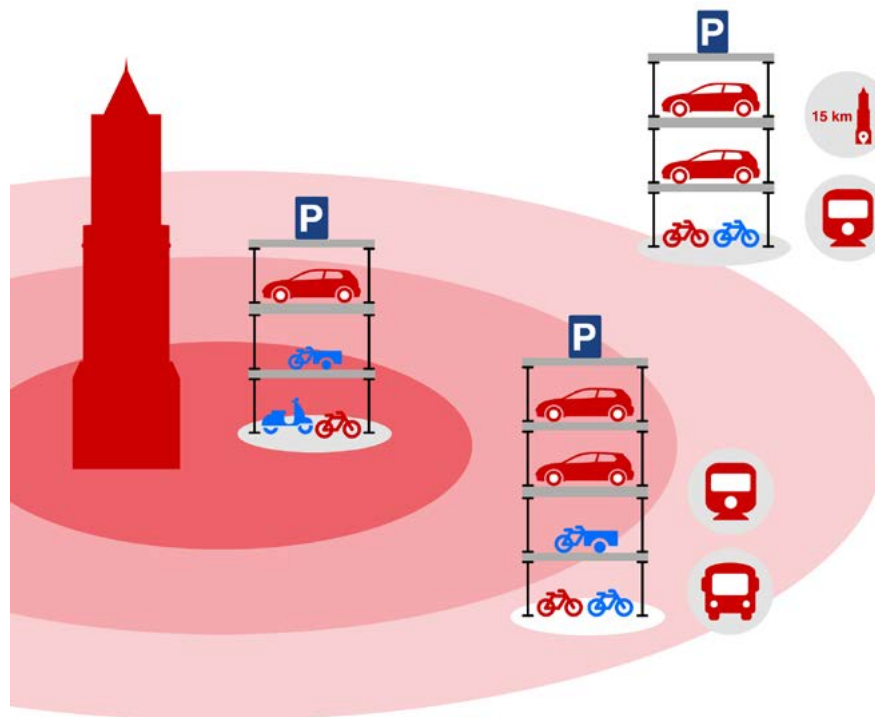
uitgangspunten van een regiohub sluiten dan ook aan op het Utrechtse systeem. Ook in de regio parkeert de reiziger namelijk zorgeloos zijn auto in een parkeerhub en verloopt de zogenoemde ‘last mile’, het laatste deel van een reis, vlekkeloos. Voor de ontwikkeling en invulling van deze hubs werken wij in Uned-verband nauw samen met het rijk, de provincie, Rijkswaterstaat en de regiogemeenten. Uned is een samenwerkingsverband van de ministeries van IenW, BZK en EZK, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en de U10-gemeentes. We denken hierbij onder andere aan gezamenlijk uitwerken van het ontsluitende fiets- en OV-netwerk, een tarievenstructuur en communicatie. Het resultaat van deze samenwerking is een gezamenlijke visie op en uitvoeringsagenda voor regionale parkeerhubs.

Zowel buurt, wijk, ring en regiohubs bevinden zich bij voorkeur in de directe nabijheid van een OV-halte en fietsroute.

Praktische voorbeelden van de drie type hubs

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de drie type hubs.

Voorbeelden	Buurt- wijkhub	Ringhub	Regiohub
Parkeren bewoners	X	X	-
Parkeren bezoekers/ forenzen	-	X	X
Openbaar vervoer, fietsenstallingen en deelmobiliteit	X	X	X
Voorbeeld locatie	Grifthoekgarage Merwedekanaalzone	Westraven Urecht Science Park Berlijnplein	Breukelen Vianen



3. Wie gebruiken parkeerhubs

Mensen hebben verschillende wensen en behoeften als het gaat om het gebruik van parkeerhubs. De één wil zo snel mogelijk op de plek van bestemming zijn, terwijl de ander misschien meer waarde hecht aan reiscomfort. We sluiten niemand uit van het gebruik van een (specifieke) parkeerhub, maar op grond van de locatie is de ene type hub meer geschikt voor bepaalde doelgroepen dan de andere hub. Daarnaast kunnen we met specifieke voorzieningen en tarieven sturen op het gebruik van parkeerhubs door de verschillende doelgroepen.

Doelgroepen

Op hoofdlijnen onderscheiden we vier type gebruikers van parkeerhubs. Uiteraard kunnen de specifieke wensen en behoeften binnen deze doelgroepen uiteenlopen, maar we gaan uit van de belangrijkste (algemene) kenmerken per doelgroep.

1. Nieuwe bewoners van – nog te ontwikkelen – autoluwe wijken

Nieuwe wijken zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier hebben een klein aantal parkeerplaatsen in het gebied. Zo voorkomen we dat het autoverkeer op de toegangswegen te veel toeneemt, en blijft er ruimte over voor groen, spelen, en verblijven. Vanwege de beperkte parkeercapaciteit in deze wijken, hebben bewoners weinig mogelijkheid om een eigen auto 'voor de deur' te zetten. Naast lopen, fietsen, en OV is deelmobiliteit voor deze doelgroep een goed vervoersalternatief. We gaan er van uit dat er ook bewoners zijn die een eigen auto nodig hebben. Voor deze bewoners bieden we een alternatief om te parkeren in de ringhubs aan de rand van de stad.

2. Bewoners van de huidige stad

In grote delen van de bestaande stad kunnen bewoners nog voor de deur parkeren. Met name in de binnenstad en de oudere woonwijken daaromheen is de ruimte echter schaars. Als parkeren in de openbare ruimte plaatsvindt gaat dit ten koste van andere functies. We stimuleren de bewoners daarom om voor het parkeren van hun auto de overstap te maken van straat naar parkeergarage (in de wijk) of ringhub aan de rand van de stad. Hierbij kijken we ook naar verandermomenten, zoals een verhuizing. Er is straks

geen garantie dat bijvoorbeeld bij een verhuizing naar een andere woning in de stad er (snel) een parkeerplek of parkeervergunning beschikbaar is. Vooral bij nieuwbouwwontwikkelingen zijn er straks minder parkeerplaatsen nabij de woning. Parkeren in een ringhub kan dan een alternatief zijn. Het is voor bewoners die gewend zijn om hun auto in de buurt te parkeren een flinke stap om over te stappen naar een ringhub. Het is dan ook niet vanzelfsprekend voor iedereen geschikt. Het parkeren in ringhubs is interessant voor bewoners die hun auto niet vaak gebruiken, maar met goede verbindingen van en naar de ringhubs kan parkeren aan de ring ook prima een halte zijn in het dagelijkse woon-werkverkeer.

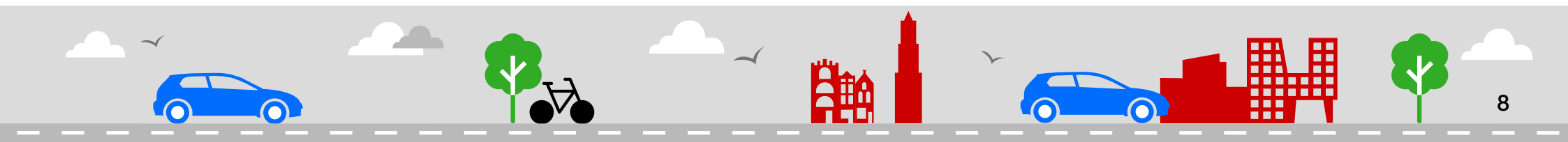


3. Forenzen

Mensen die voor hun werk dagelijks of meerdere keren per week naar Utrecht reizen, kunnen voor parkeren zowel terecht in regio- als in ringhubs. Deze doelgroep geven we de keuze om zo vroeg mogelijk de overstap te maken naar fiets of openbaar vervoer. Zo beperken we het autoverkeer op de ring Utrecht en houden we de stad bereikbaar. Het heeft dus onze voorkeur dat forenzen in de regiohubs parkeren, maar de ringhubs blijven wel beschikbaar voor gebruik voor deze doelgroep.

4. Bezoekers

De doelgroep bezoekers is een diverse groep. Het gaat zowel om zakelijke als recreatieve bezoekers, en ook om bezoek aan bewoners. Ook voor deze doelgroep is onze insteek dat het aantrekkelijk is om zo dicht mogelijk bij hun vertrekpunt over te stappen en dat zij dus bij voorkeur in een regiohub parkeren. Maar zij kunnen ook terecht in een ringhub, of zelfs doorrijden de stad in en in een parkeergarage of op straat parkeren.



4. Hoe gaat het systeem van ringhubs werken

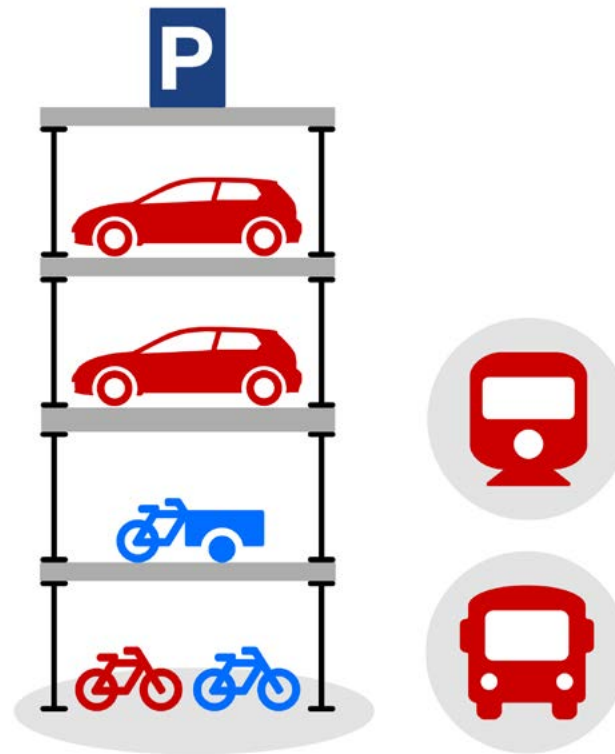
Het is voor de meeste mensen geen voor de hand liggende keuze om de auto op afstand (van herkomst of bestemming) te parkeren. Om van parkeerhubs een succesvol parkeer- en vervoersalternatief te maken, zorgen we enerzijds voor dat de hubs voor verschillende doelgroepen een aantrekkelijke optie zijn. Anderzijds is het van belang om parkeren op andere locaties juist minder aantrekkelijk te maken. In dit hoofdstuk beschrijven we de algemene kwaliteitseisen voor de ringhubs en de benodigde randvoorwaarden.

Kwaliteitseisen van de ringhubs

Voor het goed laten functioneren van bestaande en waar nodig nieuwe ringhubs voldoen deze aan onze kwaliteitseisen.

Alternatief op orde (de basis)

Het parkeren in een ringhub moet een vanzelfsprekende keuze zijn. Dat betekent dat het parkeren in een hub het gemak en comfort van de parkeerplek voor de deur (van herkomst of bestemming) benadert. In het algemeen geldt dat parkeerhubs zowel fysiek



als digitaal gebruiksvriendelijk en toegankelijk moeten zijn. Dit geldt ook voor mensen met een beperking die gebruik maken van de hub. Reizigers moeten zich op ieder moment van de dag prettig en veilig voelen in een parkeerhub, en zonder lange wachttijden kunnen overstappen op een ander vervoersmiddel. Het is bovendien van belang dat er

realtime informatie is over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en deelmobiliteit en andere overstapmogelijkheden. Mensen die digitaal het parkeren regelen (door een abonnement af te sluiten of een parkeerplaats te reserveren) moeten dat zonder problemen kunnen doen. Ook zijn de tarieven een belangrijke factor, want het parkeren moet betaalbaar zijn. Tot slot bieden we bewoners een reistijdgarantie om binnen vijftien minuten met de fiets of OV een ringhub te bereiken. In de bijlage Reistijdgarantie staat verbeeld hoe ver gebruikers in vijftien minuten kunnen reizen vanaf de (geplande) ringhubs met de (deel)fiets, (deel)scooter of het OV.

Extra voorzieningen

De parkeerhubs worden voorzien van extra, comfortabele voorzieningen. Daarmee zorgen we dat de overstap naar een ander vervoersmiddel en de soms langere reistijd gecompenseerd wordt met andere voordelen. Door extra voorzieningen toe te voegen aan ringhubs, zoals een pakkettservice of (kleine) supermarkt, bieden we mensen de mogelijkheid om efficiënt gebruik te maken van hun overstap, en zo de 'verloren tijd' weer in te halen of een regenbui af te wachten. Dit soort voorzieningen geven parkeerhubs bovendien een positieve uitstraling in het omliggende gebied.

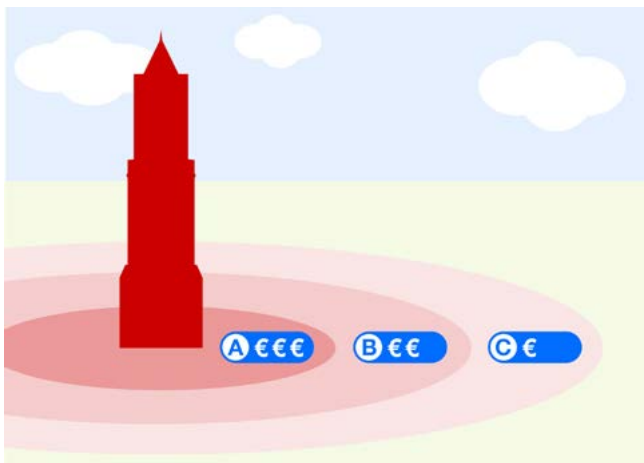
In de bijlage "succesfactoren" staat een tabel met voorzieningen die een kwaliteitsimpuls kunnen geven aan de ringhubs. Dit is een eerste inventarisatie



en het onderscheid is niet zo strikt als het lijkt. De verdere uitwerking hiervan kan per doelgroep verschillen. De tabel heeft veel overlap met voorzieningen op treinstations. En net als bij een treinstation heeft ieder overstappunt zijn karakteristieken en context.

Parkeertarieven

Bewoners, forenzen, en bezoekers kunnen in Utrecht op verschillende plekken parkeren: op straat, in parkeergarages en in ringhubs aan de rand van de stad. Bij de keuze voor een parkeerlocatie spelen kosten een grote rol. Parkeertarieven zijn dus een belangrijk sturingsinstrument. Daarom stemmen we de tarieven voor verschillende parkeermogelijkheden in de stad goed op elkaar af. Parkeren op afstand in een ringhub is immers aantrekkelijker als het



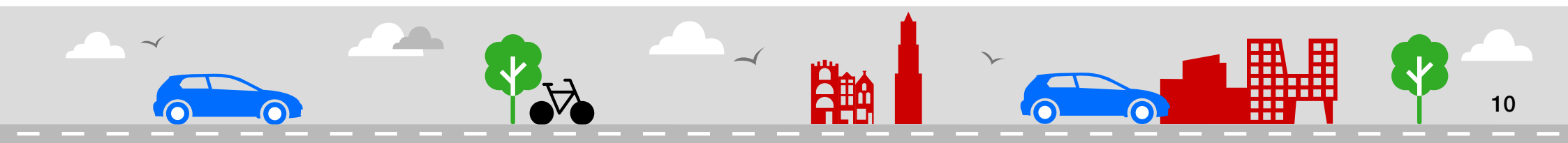
aanzienlijk goedkoper is dan de alternatieven in de stad die dichterbij herkomst of bestemming liggen. De parkeertarieven in de stad zijn duurder naarmate je dichterbij het centrum komt en goedkoper richting de snelwegring.

Invoering Betaald parkeren

Gratis parkeren is aantrekkelijk voor mensen die met de auto de stad bezoeken, ook als ze daarvoor verder weg bij hun bestemming moeten parkeren. Ook bewoners kiezen soms liever voor een gratis parkeerplek op afstand. We willen echter voorkomen dat bewoners, forenzen, en bezoekers de ringhubs links laten liggen, en in plaats daarvan uitwijken naar plekken in de stad waar parkeren in de openbare ruimte gratis is. Enerzijds doen we dat door de ringhubs aantrekkelijk te maken, en te zorgen voor comfortabele overstapmogelijkheden. Anderzijds kunnen we in gebieden waar het risico ontstaat op parkeerverlast met een maatwerkoplossing betaald parkeren invoeren. Dat geldt voor gebieden in de directe omgeving van ringhubs, maar ook voor zogeheten 'informele' P+R-locaties nabij (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer-haltes. De procedure voor invoering van betaald parkeren staat beschreven in de module Aanpak betaald parkeren.

Plannen, boeken betalen (MaaS)

Het succes van parkeerhubs is niet alleen afhankelijk van de fysieke inrichting en bereikbaarheid, maar ook van technologische 'toegankelijkheid'. Gebruikers willen vooraf eenvoudig de juiste informatie kunnen vinden over mogelijkheden en voorzieningen in een parkeerhub en realtime de beschikbaarheid van parkeerplekken en deelmobiliteit kunnen opzoeken. Zij moeten bovendien online (via een app) hun reis kunnen plannen, boeken, en betalen, of (indien van toepassing) zaken rondom hun abonnement kunnen regelen. Om dit mogelijk te maken zorgen we dat de relevante data beschikbaar is. Hiervoor maken we gebruik van de nationale open standaard TOMP-API. Dit is een gestandaardiseerde en technische interface tussen MaaS-dienstverleners en vervoerders. Hierin spreken zij af op welke wijze ze data met elkaar delen bijvoorbeeld over hoeveel deelfietsen er beschikbaar zijn op een bepaald moment.



Mobility as a Service (MaaS)

MaaS gaat over een verschuiving in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Een MaaS-dienstverlener biedt op maat gemaakte reismogelijkheden aan zijn klanten, zodat zij een zorgeloze reis van deur-tot-deur kunnen maken met bijvoorbeeld (een combinatie van) deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer. Deze omslag van bezit naar het gebruik van vervoermiddelen kan zorgen voor een efficiëntere benutting van vervoermiddelen, waardoor er minder vervoermiddelen nodig zijn en het totale ruimtebeslag afneemt. We verwachten daarnaast dat MaaS kan bijdragen aan een efficiënter en robuuster mobiliteitssysteem, doordat het kan helpen bij het verminderen van drukte en een verschuiving richting duurzamere vervoerswijzen.

We houden aandacht voor gebruiksgemak en toegankelijkheid voor zowel de incidentele als vaste gebruiker. Hierbij houden we ook rekening met mensen die minder digitaal vaardig zijn. Het gebruik van een digitale app is bijvoorbeeld niet noodzakelijk bij parkeren in een ringhub.

Een goede fiets-, OV- en auto-ontsluiting

Bewoners, forenzen, en bezoekers die in een ringhub parkeren, willen snel en comfortabel kunnen overstappen op een ander vervoersmiddel. Daarom zorgen we dat de ringhubs goed aansluiten op het

fiets- en OV-netwerk en dat de snelweg vanuit de hub goed en snel te bereiken is.

Bij de uitwerking van het fietsnetwerk in het Mobiliteitsplan 2040 is het uitgangspunt dat de ringhubs daar onderdeel van uitmaken. Dit principe geldt ook voor de uitwerking van het OV- en autonetwerk.

We bereiden samen met de provincie (OV-concessie-verlener) een goede aansluiting van het OV-netwerk op de verschillende type parkeerhubs voor. Door deze samenwerking zorgen we dat reizigers vanaf de parkeerhubs probleemloos gebruik kunnen maken van het OV.

Bij de aansluiting van het OV-netwerk gaat het enerzijds om de locatie en kwaliteit van de OV-haltes, die binnen of vanuit de ringhub goed bereikbaar, vindbaar en toegankelijk moeten zijn. Daarnaast is de OV-dienstregeling van belang. Gebruikers van de ringhubs willen niet te lang wachten op een aansluiting, (dus het OV moet met een hoge frequentie rijden) en willen soms ook laat in de avond of nacht gebruik kunnen maken van het OV.

In aanvulling op het OV organiseren we goed deelvervoer vanaf de parkeerhubs. Dat is belangrijk, want deelmobiliteit kan sneller of prettiger zijn dan het OV en biedt een alternatief om thuis of op bestemming te komen op de momenten dat het OV niet rijdt.

Gewenst OV-bereik vanuit de ringhubs

- De gemeente streeft ernaar om alle woonbuurten met betaald parkeren, met name in het A-gebied, een goede OV-verbinding te geven met de dichtstbijzijnde ringhub (liever twee).
- De belangrijkste twee bestemmingen in de stad, het centrum en Utrecht Science Park, zijn door middel van het openbaar vervoer verbonden met minimaal twee ringhubs.
- Andere bestemmingen – voor zo ver die niet op loopafstand liggen van een ringhub, zoals Galgenwaard, Rijnswaard-Noord, Overvecht of de binnenstad Zuid/Rotsoord – zijn tenminste met één en liefst twee ringhubs verbonden.

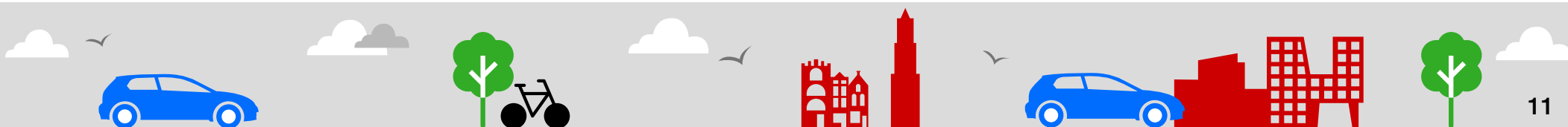
Voorwaarden

De belangrijkste voorwaarden voor een goede OV-verbinding met een ringhub zijn:

- Rechtstreeks (zonder overstap of lange looproutes).
- Met voldoende snelheid, betrouwbaarheid en capaciteit.
- De hele week over de hele dag en zo mogelijk ook in nachtelijke uren.
- Alternatief (deel)vervoer beschikbaar voor buiten de OV-tijdsvensers.

Combikaart

De gemeente streeft naar een combikaartje en/of abonnement voor parkeren in de ringhub en het OV/deelfiets-gebruik dat aantrekkelijk is voor de beoogde gebruikers.



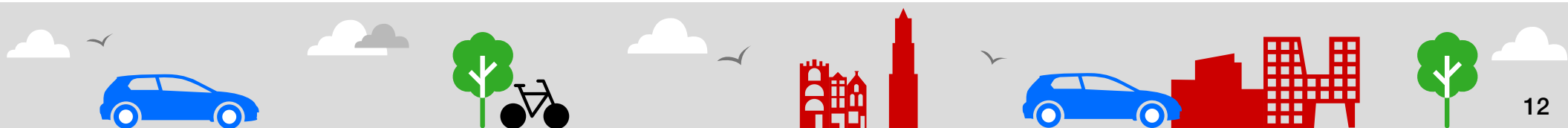
Pionieren: beginnen, monitoren en bijsturen

Binnen het systeem van parkeerhubs ontwikkelen we naar flexibiliteit in omvang, locaties en doelgroepen. We monitoren de ontwikkeling van het gebruik en passen daar het aanbod op aan. We leren in de praktijk wat werkt en wat niet, welke maatregelen positief uitpakken en welke negatief.

Samenvatting van parkeren in hubs aan de (snelweg)ring

Samenvattend ziet het parkeren in ringhubs er als volgt uit.

Parkeren in ringhubs	
Waar	Nabij de snelwegring Utrecht
Primair voor	Bewoners nieuwe ontwikkelgebieden Bewoners bestaande stad die hun parkeervergunning inleveren of aan het begin staan van een belangrijk verandermoment
Secundair voor	Bezoekers Forenzen
Voorzieningenniveau	Hoog
Parkeerregulering	Rondom de hub
Parkeertarieven	Voor alle doelgroepen laagste tarief binnen Utrecht
Plannen, boeken, betalen	Met behulp van MaaS Los kaartje (bezoeker/ forens)
Transport primair	(deel)Fiets
Transport secundair	Bus, tram, trein
Flexibiliteit	Met praktijkervaring testen en bijschaven



5. Gedeelde verantwoordelijkheid

Bij de ontwikkeling van parkeerhubs zijn de inzet en medewerking van diverse publieke en private partijen nodig. Het gaat hierbij onder andere om de provincie en andere gemeenten in de regio, en om aanbieders van deelmobiliteit. Hierbij maken we een onderscheid tussen verantwoordelijkheden ten aanzien van de realisatie en exploitatie van de parkeerhubs en verantwoordelijkheden ten aanzien van openbaar vervoer, deelmobiliteit, en MaaS-oplossingen. Het uitwerken van een strategie over welke partij voor welk deel van een type parkeerhub de verantwoordelijk draagt, is onderdeel van de regionale gezamenlijke visie op en uitvoeringsagenda van parkeerhubs.

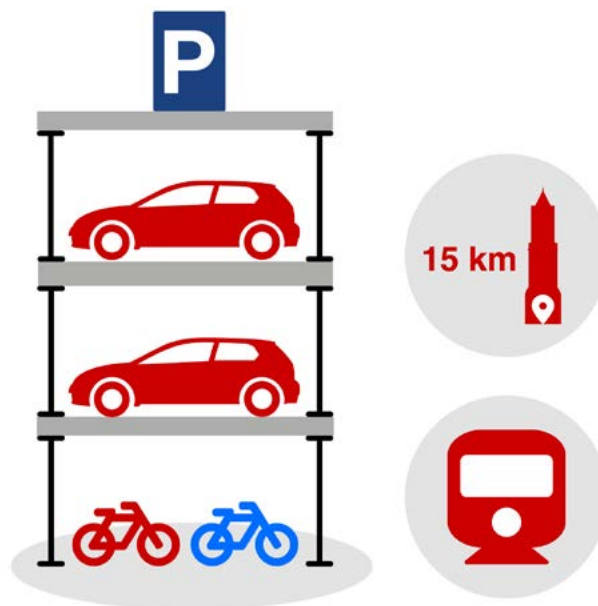
Ringhubs

Voor de ontwikkeling, het eigenaarschap en de exploitatie van de ringhubs blijft de verantwoordelijkheid bij de gemeente Utrecht liggen. We willen hier de regie houden, zodat we de hubs fysiek

en financieel aantrekkelijk kunnen houden voor bewoners. Zo kunnen we direct sturen op de tarieven en de kwaliteit van de voorzieningen en beschikbare parkeerplaatsen, en daarmee naast bewoners ook andere doelgroepen verleiden in het maken van andere, duurzamere mobiliteitskeuzes.

Regiohubs

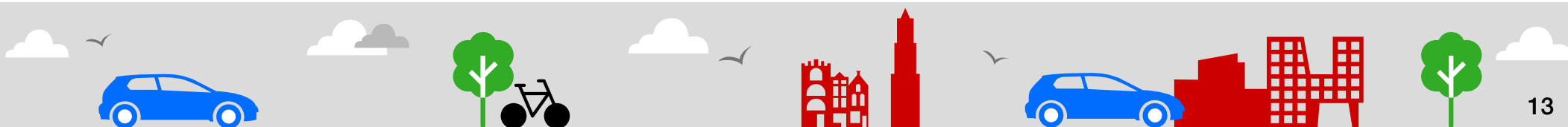
Voor de regiohubs geldt in principe dat hier de provincie, het rijk of de desbetreffende gemeente aan zet is, maar we werken natuurlijk gezamenlijk mee



aan ontwikkelvraagstukken. We zijn als gemeente direct betrokken bij de regiohubs via UNed en de U10 en werken samen aan een regionaal netwerk van parkeerhubs. De besluitvorming hierover vindt in de verschillende raden en staten plaats.

Openbaar vervoer, deelmobiliteit en MaaS

De provincie en concessiehouder zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer van en naar de parkeerhubs. Ook hierbij geldt dat we met hen samen een OV-systeem gaan uitwerken dat past bij een goede ontsluiting van de parkeerhubs. De gemeente heeft een coördinerende (faciliterende en toetsende) rol bij deelmobiliteit en MaaS, zonder meteen ook alle financiële en organisatorische risico's naar zich toe te trekken.

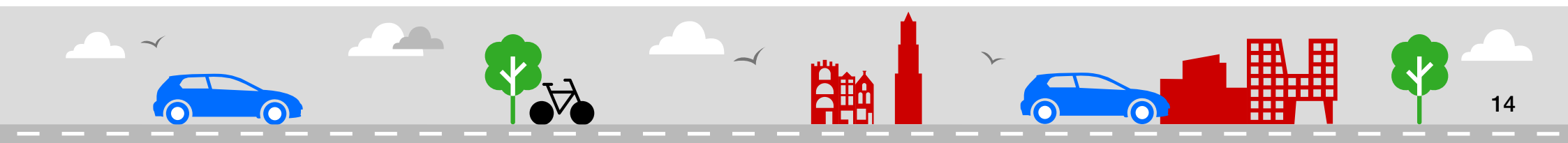


Samenvatting van gedeelde verantwoordelijkheid

Samenvattend ziet de gedeelde verantwoordelijkheid van ringhubs, regiohubs, openbaar vervoer, Deelmobiliteit en MaaS er als volgt uit.

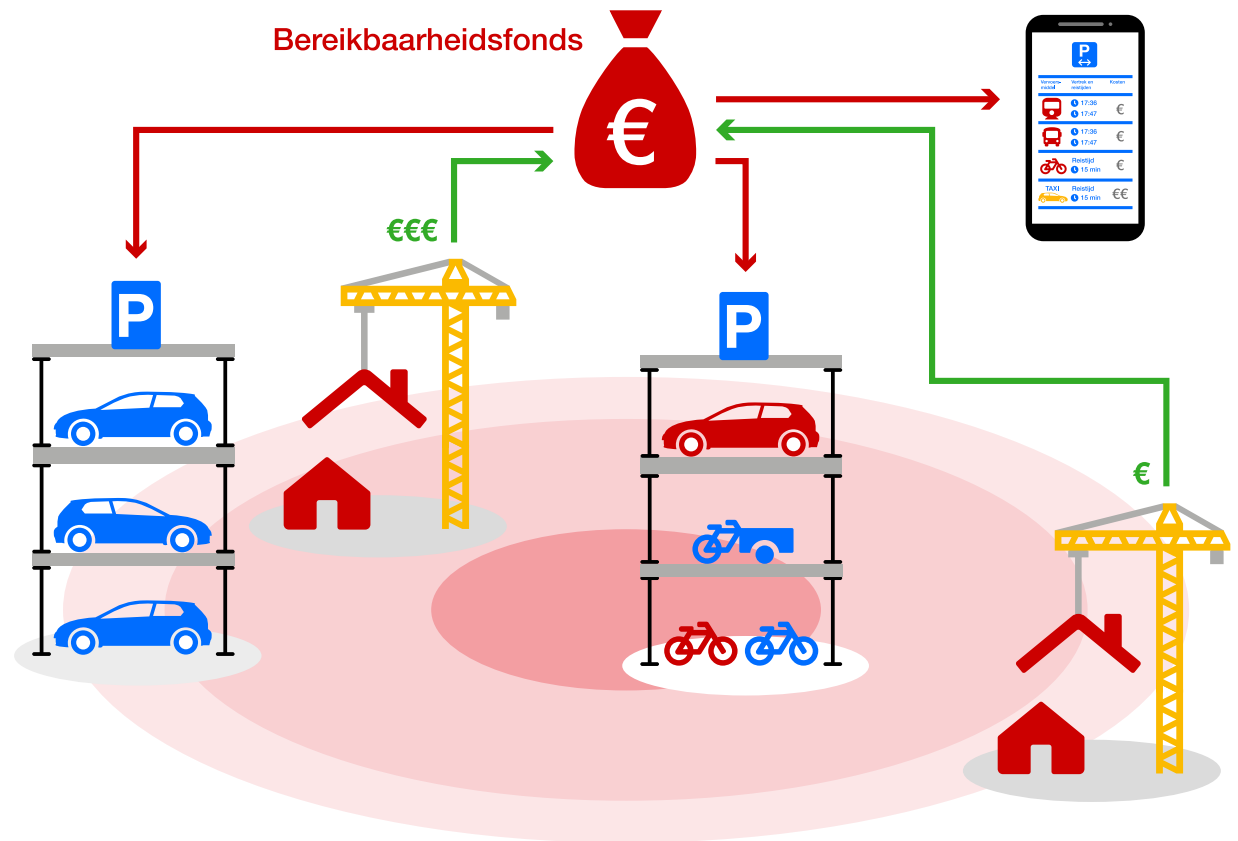
Verantwoordelijkheid	Ringhub	Regiohub	Openbaar vervoer	Deelmobiliteit	MaaS
Coördinatie	Gemeente	Provincie/Rijk/ Regiogemeenten	Gemeente/Provincie	Gemeente	Gemeente
Ontwikkeling	Gemeente	Gemeente/ Provincie/Rijk/ Regiogemeenten	Provincie/Markt	Markt	Markt/Gemeente
Eigenaarschap	Gemeente	Provincie/Rijk/ Regiogemeenten	Provincie/Markt	Markt/ Gemeente	Markt
Exploitatie	Gemeente	Provincie/Rijk/ Regiogemeenten	Markt	Markt	Markt

Mate van verantwoordelijkheid voor ringhubs, regiohubs, OV, Deelmobiliteit en MaaS



6. Betaalbaarheid

Als we ringhubs aantrekkelijk willen maken voor bewoners, wordt het lastig om de hubs volledig kostendekkend te krijgen. De financiering van ringhubs kunnen we niet bekostigen via de exploitatie omdat de tarieven voor bewoners die hun eerste auto op afstand parkeren, lager moeten zijn dan parkeren dichtbij het centrum. Dit geldt ook voor bedrijven die de voorkeur geven aan het parkeren in een ringhub in plaats van in hoogstedelijk gebied. De bekostiging van het onrendabele deel van de investering en de exploitatie moeten dan ook vanuit andere middelen komen. We kijken hier naar bijdragen van gebiedsontwikkelingen waar deze voorziening voor gebruikt gaat worden en het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen.



Investeringsstrategie en Fonds Bovenwijkse voorzieningen

Het realiseren van een netwerk van parkeerhubs is onderdeel van de verstedelijkingsopgave die de groei van de stad met zich meebrengt. De uitvoerings- en

investeringsstrategie zijn hiervan een integraal onderdeel. We nemen de benodigde investeringen voor parkeerhubs hierin mee. Jaarlijks vindt bij de Voorjaarsnota een integrale afweging plaats over de inzet van de dan bekende en beschikbare

gemeentelijke investeringsruimte voor concrete opgaven.

Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen ook subsidies uit fondsen van het Rijk en



andere overheden nodig, en bijdragen van diegenen die er baat bij hebben. Via het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen kunnen zij bijdragen aan de kosten van gemeentelijke opgaven. Dit Fonds Bovenwijkse voorzieningen biedt de mogelijkheid om parkeerhubs (gedeeltelijk) te bekostigen.

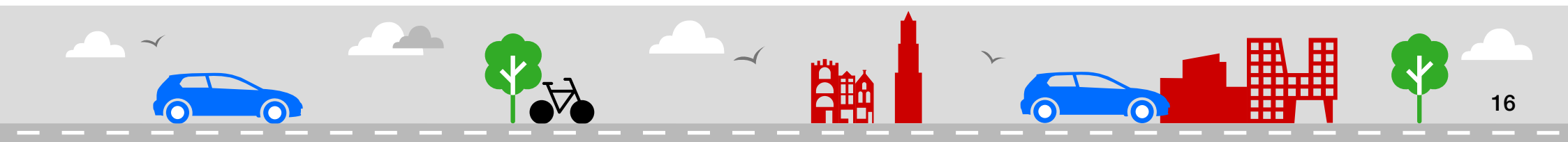
In de module “Parkeernormen” is beschreven dat voor iedere auto- of fietsparkeerplaats die een ontwikkelaar, (uitgaande van de parkeereis minus eventueel aftrek voor mobiliteitsalternatieven), niet aanlegt, een bijdrage verschuldigd is aan het Bereikbaarheidsfonds. Dit Bereikbaarheidsfonds wordt onderdeel van het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen. De hoogte van de totale bijdrage hangt af van de onderbouwing voor de afwijking op de parkeereis en/of de gerealiseerde mobiliteitsalternatieven. Bij grote gebiedsontwikkelingen zullen we hierover afspraken maken met de betreffende stakeholders. Een verdere uitwerking hiervan komt in het raadsvoorstel Fonds Bovenwijkse Voorzieningen te staan.

Kredietaanvraag per project

We werken gefaseerd toe naar de realisatie van het netwerk van parkeerhubs. Per project kijken we naar de benodigde investering en exploitatiemogelijkheden en zullen aan de hand daarvan een kredietaanvraag voorleggen aan de raad met een bijbehorend dekkingsvoorstel.

Exploitatiebijdrage Openbaar Vervoer (investeringen OV)

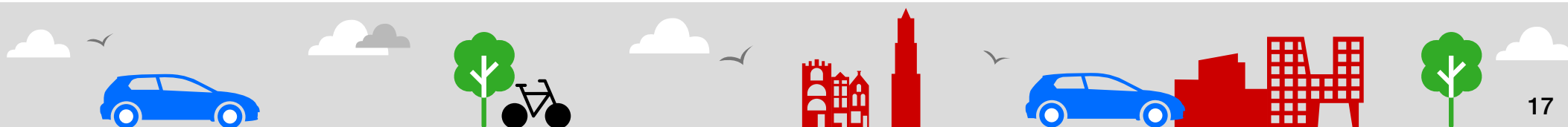
De exploitatiebijdrage voor het openbaar vervoer van en naar de hubs zal (deels) van de provincie komen. De uitdaging hierbij is om deze dekking te organiseren en afspraken met de provincie te maken.



Bijlage: Tabel succesfactoren parkeerhub

Deze tabel is tot stand gekomen uit documenten van het kennisinstituut mobiliteit (het CROW) en verschillende werksessies georganiseerd door gemeente Utrecht met stakeholders en ambtenaren.

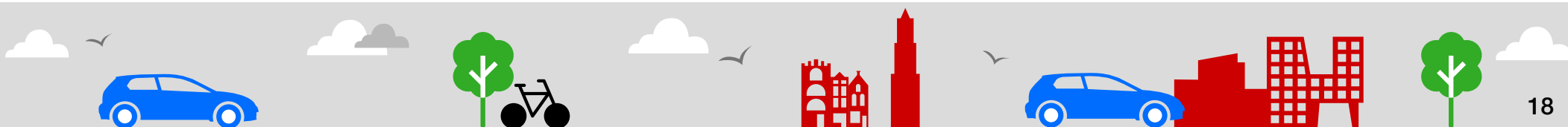
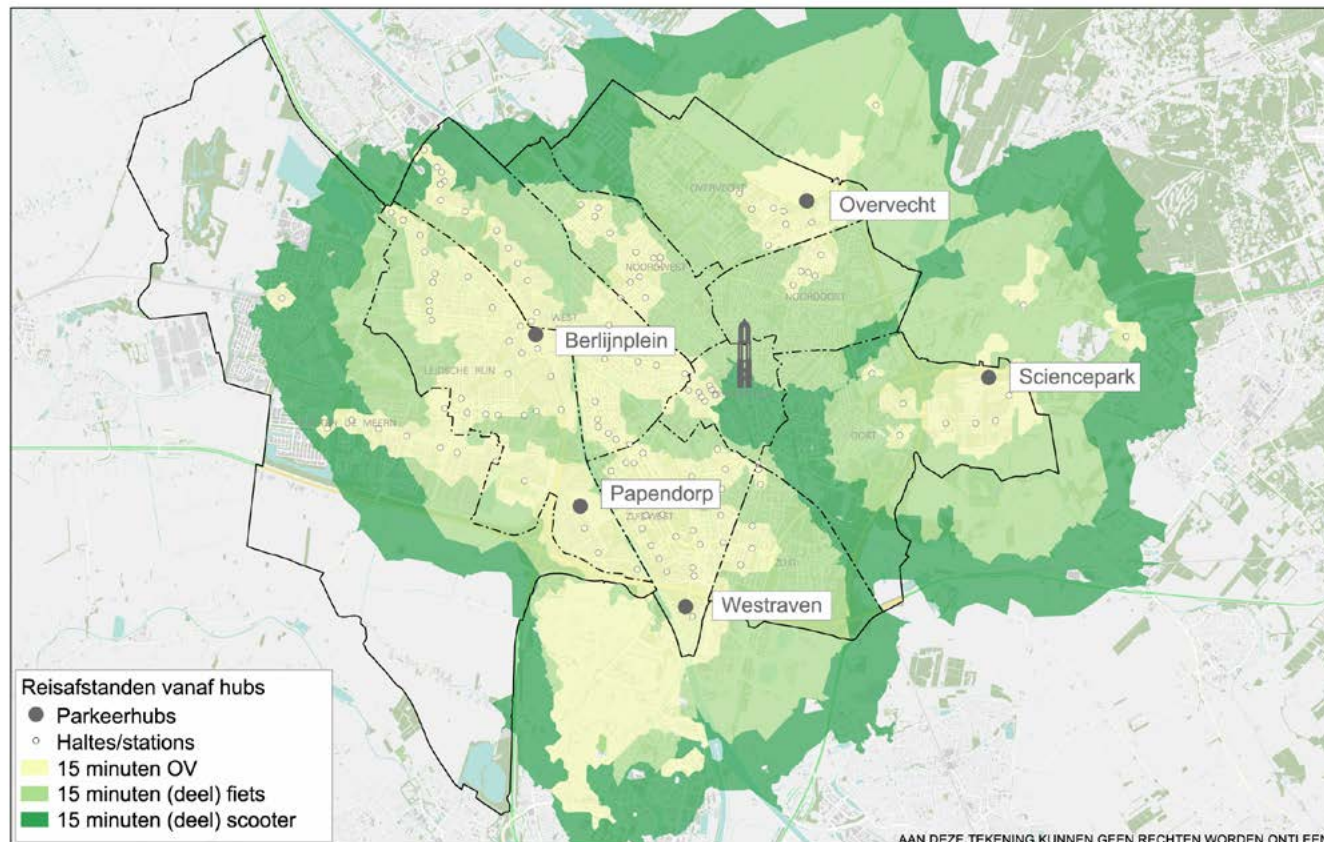
Succesfactor	Basis op orde	Belemmeringen beperken	Aantrekkelijk maken
De ligging van de parkeerhub	- Afstand tot de bestemming niet te groot (behalve voor parkeren in de regio) - Voldoende parkeerplekken beschikbaar	- Korte, veilige looproutes - Geen filevorming	- Nabijheid afritten e.d. - Tijdsbesparende functies (pakketdienst, supermarkt, sportschool, maaltijdafhaal-service) - Directe toegang parkeerhub naar perron/ halte
De kwaliteit van de parkeerhub	- Schoon (Sociaal) Veilig - Verlichting - Warm	- Gemak van dienstverlening (bijv. kaartverkoop) - Geen nieuwe abonnementen nodig - Lage kosten of gratis parkeren - Mensen aanwezig die er werken	- Toiletten aanwezig - Mogelijkheid om iets te eten/drinken te kopen - Prettige uitstraling, sfeer - Levendigheid
De kwaliteit van het voor- en natransport: OV	- Dienstregeling (frequentie en ook beschikbaar in avonduren) - Betrouwbaarheid dat OV op tijd komt	- Korte reistijd - Geen gedoe in gebruik (incheckpalen op de juiste plaats) - Goede regelingen wanneer iets fout gaat - Zo min mogelijk overstappen - Comfortabele reis (geen overvolle bussen)	- Hoge frequentie - Groot netwerkbereik - Vriendelijkheid personeel 24/7
De kwaliteit van het voor- en natransport: deelmobiliteit of fiets	Voldoende (bewaakte) fietsparkeerplekken	- Overdekt fietsparkeren - Ruimte voor bijzondere fietsen	- Aanbod van deelfietsen - Ontsluiting met MaaS - Mogelijkheid nemen taxi buiten de reguliere OV-dienst - Fietsrepairservice - E-bike opladen
De kwaliteit van herkomst of bestemming	Schaarste parkeerplaats (aantal/prijs)	- OV-halte in de buurt - Korte, veilige loop- en fietsroutes	Geen voorzieningen in de buurt
Communicatie en marketing	- Bewustwording; kennis bij de doelgroep over alternatief - Heldere naamgeving	- Duidelijke systemen - Heldere informatie (vooral bij betaalde terreinen) - Uniforme aanduiding - Bewegwijzering - Makkelijk auto kunnen terugvinden	- Info over bezetting en beschikbaarheid - Actuele vertrektijden OV bij inrijden parkeerhub - Actuele vertrektijden OV op de looproute - Voordelen benadrukken



Bijlage: Reistijdgarantie

Deze kaart geeft weer hoe ver gebruikers in 15 minuten kunnen reizen vanaf de (geplande) ringhubs met de (deel)fiets, (deel) scooter of het OV; de zogenoemde reistijdgarantie. De parkeerhub in Overvecht is een wens, maar bestaat nog niet.

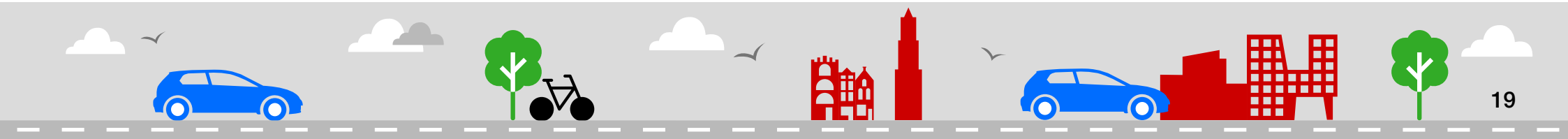
Bij de berekening van de reistijd is uitgegaan van het huidige OV- en fietsnetwerk en de huidige OV-dienstregeling (2022). Voor de fiets is uitgegaan van een gemiddelde snelheid van 14 kilometer per uur en voor de elektrische fiets en e-scooter een gemiddelde snelheid van 20 kilometer per uur. Hierbij is rekening gehouden met wachttijden voor verkeerslichten. Voor het OV is rekening gehouden met looptijd naar en wachttijd bij de halte.



Bijlage: Routekaart

De Routekaart is een advies, op verzoek van de gemeente opgesteld door RHDHV, om ons meer inzicht te geven in het onderwerp.

Daarnaast bevat de routekaart een advies voor het uitwerkingskader voor de korte termijn dat gebruikt kan worden als basis bij de verdere uitwerking van het systeem van parkeerhubs tot ongeveer 2027. De routekaart is dus geen blauwdruk van hoe het systeem van parkeerhubs zou moeten zijn, maar het geeft inzichten in de thematiek en handvaten bij de uitwerking. Het resultaat heeft input geleverd voor deze module: het beschrijft het systeem van parkeerhubs, bevat een analyse van het huidige P+R- systeem in Utrecht en geeft een doorkijk hoe de hubs tot ontwikkeling kunnen komen en wat daarbij nodig is. Het eindbeeld ligt in 2040 (gelijk aan het Mobiliteitsplan). Het rapport Routekaart Parkeerhubs Utrecht is een aparte bijlage bij deze module.



Colofon

uitgave

Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00
parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

maart 2022



Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

Stadsplateau 1
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 – 286 00 00
info@utrecht.nl