

Routekaart Parkeerhubs Utrecht

Gemeente Utrecht

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Empaction
PARKEERPROFESSIONALS

stad
kwadraat

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**
reception.ame-la@nl.rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

TITEL DOCUMENT: Routekaart Parkeerhubs Utrecht

DATUM: 3 augustus 2021

AUTEUR(S): Finn van Leeuwen, Chantal Inia, Jasper Homrighausen, Kaya Voskuil, Sebastiaan Dommeck (Empaction), Dirk Moorees (Empaction), Tim Burmanje (Stadkwadraat)



Managementsamenvatting

Aanleiding en context

Utrecht groeit hard de komende decennia. In 2040 wonen er naar verwachting met 100.000 personen meer dan nu. De stad kiest er bewust voor die groei plaats te laten vinden binnen de bestaande stad, niet door uitbreiding in de omliggende polders. Dat kan niet zonder expliciete keuzes te maken, onder andere over de wijze waarop de openbare ruimte gebruikt wordt voor de mobiliteit van haar inwoners. De RSU beschrijft hoe Utrecht een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers is en blijft, waar 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen' centraal staat. Hiervoor is het noodzakelijk om mobiliteit anders te organiseren. Het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040 beschrijft hoe een samenhangende aanpak van de mobiliteitsnetwerken bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad.

Het parkeerbeleid voor fietsen en auto's is, als onderdeel van het mobiliteitsbeleid, een belangrijk instrument dat we kunnen inzetten om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. De nieuwe Parkeervisie beschrijft hoe het instrument auto- en fietsparkeren in zal worden gezet om de strategische doelen van de Mobiliteitsvisie 2040 te bereiken. De Parkeervisie heeft tot doel om de bereikbaarheid van en binnen de stad te verbeteren, bij te dragen aan een ander gebruik van de openbare ruimte, gezonde en duurzame vormen van transport te stimuleren en de schaarse parkeerruimte rechtvaardig te verdelen. De visie doet dat o.a. door een nadere uitwerking van zes thema's zoals parkeernormering voor auto's, de (verdere) invoering van betaald parkeren, fietsparkeren, de omgang met parkeren in de openbare ruimte en toegankelijkheid van parkeerplaatsen.

Het onderwerp parkeerhubs is ook één van de nader uit te werken thema's in de Parkeervisie. Dit gebeurt in de bijbehorende module. Deze Routekaart vormt input voor die module, en beschrijft enerzijds wat een systeem van parkeerhubs is, binnen welke context het tot ontwikkeling moet komen en wat nodig is voor een succesvolle uitrol. We focussen ons daarbij op het beoogde (optimale) eindbeeld, met als zichtjaar 2040 (gelijk aan de RSU en de Mobiliteitsvisie). Anderzijds beschrijft hij welke concrete stappen de komende jaren moeten worden gezet om tot een operationeel systeem te komen.

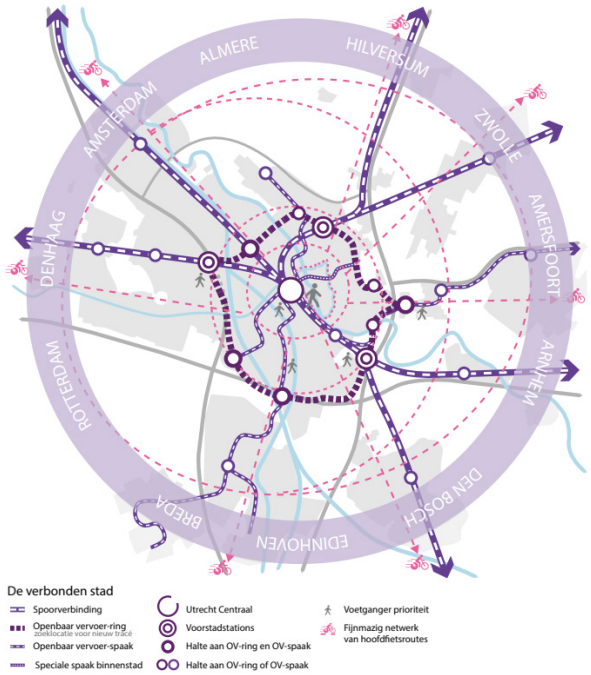
Aangezien de toekomst circa twintig jaar vooruit onmogelijk exact te voorspellen is, richten we ons daarbij op de met voldoende zekerheid voorzienbare toekomst tot en met 2027.

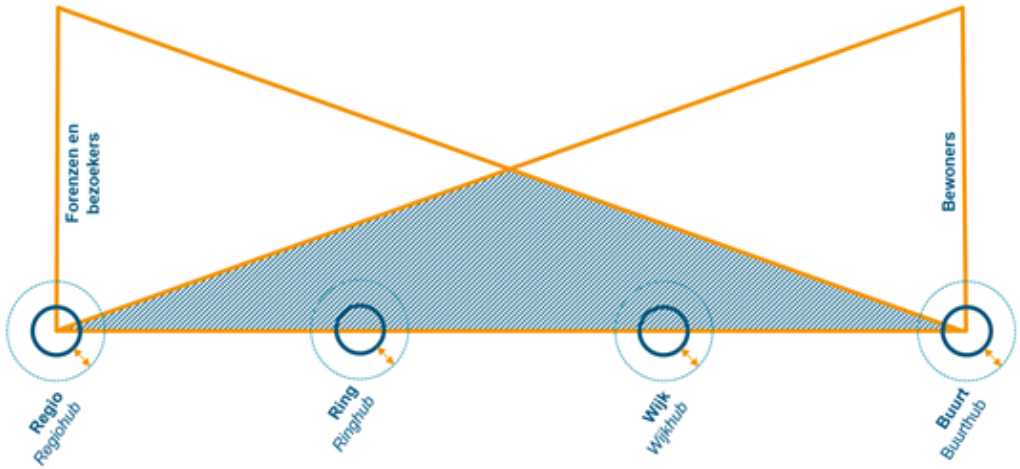
Deel 1: eindbeeld 2040 en wat daar voor nodig is

Netwerk, definitie en sturing

Parkeerhubs zijn een middel om bewoners, bezoekers en forenzen op afstand van de eigen woning of bestemming een parkeerplaats te bieden. Ze reizen te voet, op de fiets of met het ov of deelmobiliteit van en naar de eigen auto, waardoor de aanwezigheid van rijdende en geparkeerde auto's in de stad wordt verminderd. Om dit te bewerkstelligen is een regionaal netwerk van hubs van verschillende schaalgroottes en met verschillende doelgroepen voorzien. Deelmobiliteit staat met name in buurt- en wijkhubs. Bewoners parkeren hun privéauto steeds meer op afstand. Dit gebeurt op straat, in wijkhubs of in ringhubs langs de snelwegring. Forenzen en bezoekers parkeren meer dan ze nu doen in de regio, op grotere afstand van de bestemming. Al die hubs zijn via hoogwaardige ov-verbindingen met elkaar en het centrum verbonden, en beschikken in meer of mindere mate over een aanbod aan deelmobiliteit. Dit regionale concept is geïntroduceerd door middel van het 'Wiel met de Spaken', dat onderdeel uitmaakt van het Mobiliteitsplan 2040.

Integrale afweging en sturing is een essentiële randvoorwaarde voor het succes uitrollen van een systeem van parkeerhubs. De inzet van het middel kan verschillende doelen in meer of mindere mate dienen. Denk aan het faciliteren van groei (extra woningen zonder extra parkeerplaatsen), betere doorstroming (minder autoverkeer van en naar het centrum), meer leefbaarheid en veiligheid (minder blik op straat) en een inclusief mobiliteitsaanbod (ook een eigen auto met een kleinere portemonnee). Bij iedere ontwikkeling moet een balans tussen die doelen worden gevonden. Daarnaast werk strategische parkeersturing, ook met hubs, als een spreekwoordelijk 'waterbed'. Maak je het ergens duurder of schaarser, dan stijgt elders de vraag. Zo ontstaat een zoektocht naar een optimale balans van parkeerproducten in regiohubs, ringhubs, en wijk- en buurthubs en in de doelgroepen die worden bediend met deze producten. Zo'n balans bereiken we alleen als we integraal en programmatisch sturen op de opgave.





Een doelgroepgerichte aanpak

Op hoofdlijnen zijn er drie verschillende doelgroepen voor het beoogde systeem van parkeerhubs. Hun wensen en behoeften en het productaanbod verschillen onderling:

- ***Bewoners*** die beschikken over een eigen auto maar hem niet voor de deur kunnen of willen parkeren zullen parkeerhubs voornamelijk interessant vinden als ze niet dagelijks afhankelijk zijn van de auto. Prijs, comfort en de snelheid van het voor- en natransport zijn voor hen cruciaal.
- ***Forenzen*** die de keuze krijgen tussen parkeren op de bestemming, in een ringhub of verder weg in de regio zullen zich met name laten leiden door (wederom) prijs en de beschikbaarheid van plekken. Maar voor hen zal ook de reistijd (files) en met name de voorspelbaarheid hiervan een grote rol spelen in de keuze om al eerder over te stappen van de auto op het ov.

- ***Bezoekers*** zullen hun auto verder weg in de regio parkeren als ze langdurig in de stad moeten zijn, de prijs significant lager ligt dan op de bestemming én als ze weten dat dit een optie is. Informatievoorziening is voor hen dus cruciaal.

Bovenstaande eisen en wensen zijn generiek. Door middel van twee focusgroepen is meer diepgang gezocht op twee verschillende vragen; voor welke doelgroep is het interessant en welke randvoorwaarden gelden er voor gebruik. Dit leidt tot de volgende conclusies.

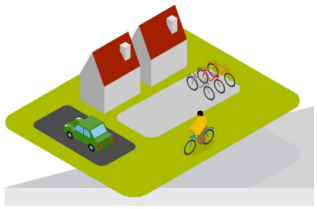
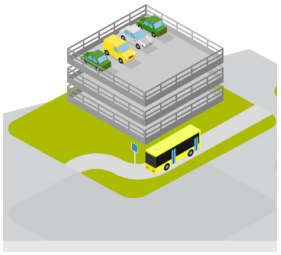
Inzichten met betrekken tot de doelgroep	Inzichten met betrekking tot het product
• Mensen onderkennen de meerwaarde van parkeerhubs, maar dit is niet gegarandeerd genoeg om henzelf te bewegen tot ander (parkeergedrag). • Naast de 'wortel' (een nieuw, aantrekkelijk product) is er dus een 'stok' (schaarste, prijs) nodig om beweging te creëren.	• Sociale veiligheid is cruciaal voor de acceptatie van parkeerhubs. Dit geldt niet alleen voor het voor- en natransport, maar ook voor de hubs zelf. • Een standaard eisenkader m.b.t. de inrichtingsaspecten die hier een bijdrage aan kunnen leveren is nodig.
• Mensen zijn van nature geneigd hun gedrag te heroverwegen bij levensveranderingen (nieuw huis, nieuwe baan, gezinsuitbreiding). • Dat maakt in eerste instantie verhuizende mensen kansrijk. Denk aan inwoners die op een wachtlijst voor een vergunning komen, en inwoners van de nieuwe ontwikkelgebieden.	• Bewoners die kiezen voor het parkeren van de auto op afstand, hebben soms (als ze laat thuis komen of vroeg weg moeten of als ze met de kinderen op pad moeten) behoefte om de auto bij de woning te parkeren. • Dit vraagt om flexibele prakeerproducten, die dit ondersteunen.
• Het is nog onzeker in hoeverre en onder welke voorwaarden het concept gaat aanslaan onder gebruikers. • Dat vereist een adaptieve aanpak, die ruimte laat voor bijstelling op het niveau van doelgroep, prijs en dienstverlening.	• Hoe verder weg de auto staat, hoe hoger de drempel voor gebruik. Hoe lager het gebruik, hoe aantrekkelijker deelmobiliteit wordt t.o.v. de eigen auto. • Deelmobiliteit en MaaS vormen hierdoor natuurlijke 'concurrenten' voor parkeerhubs (met name Ringhubs).

De belangrijkste conclusies met betrekking tot de beoogde gebruikers, en wat dit betekent voor het systeem van parkeerhubs zijn de volgende:

- Voor de beoogde transitie moet sprake zijn van zowel de 'wortel' (een aantrekkelijke gebruikerspropositie) als de 'stok'. Die laatste is er in essentie in twee vormen, die van schaarste (lage parkeernormen en het opheffen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte in combinatie met een vergunningenplafond) en die van prijs (hogere prijzen voor zowel kort- als langparkeren voor alle doelgroepen en de verdere uitrol van gereguleerd parkeren).
- Hoe de beoogde transitie precies gaat verlopen, hoe groot de vraag naar parkeerhubs gaat zijn en in welke mate bijvoorbeeld deelmobiliteit en MaaS concurreren met het concept zijn onzeker. Die onzekerheid is op voorhand niet te beperken, maar moet worden omarmd in een adaptieve en programmatische aanpak.
- Die adaptieve aanpak kan al op korte termijn worden gestart. Het is zonde om te wachten tot de eerste woningen in de nieuwe ontwikkelgebieden als Merwede en Beurskwartier worden opgeleverd. Er kan nu al met inwoners op wachtlijsten voor een parkeervergunning worden gestart met pilotprojecten. Zo kunnen ervaringen worden opgedaan, die zorgen voor een product dat goed is getest bij de veel grotere groep die vanaf 2025 is aangewezen op parkeren in Ringhubs.

Productdefinitie: wat is de dienst/het product hubparkeren?

Bovenstaande vormt de basis voor een product- of gebruikerspropositie parkeerhubs. We hebben gedefinieerd welke doelen het moet dienen, hoe daarop gestuurd kan worden, en welke aandachtspunten er vanuit de gebruikers gelden. Dat leidt tot een categorisering van producteigenschappen per type hub. De tabel op de volgende pagina geeft dat schematisch weer.

	Buurthub (en straatparkeren)	Wijkhub	Ringhub	Regiohub
				
Doelstelling en doelgroep	• Bewoners • Het reduceren van autobezit • Het bieden van mobiliteitsopties	• Bewoners en (in beperkte mate) bezoekers en forenzen • Het reduceren van autobezit • Het bieden van mobiliteitsopties • Het bieden van privéparkeerruimte	• Bewoners en (in dubbelgebruik) bezoekers en forenzen • Het parkeren van de privéauto op grotere afstand van de woning • Het bieden van deelmobiliteit, primair voor voor- en natransport	• Bezoekers en forenzen
Locatie en verschijning	• In de (bestaande) buurten van Utrecht • Op maaiveld • Veelal bestaande parkeerplaatsen • In kleine clusters van enkele plekken	• In de nieuwe ontwikkelgebieden • (in de vorm van garageparkeren) ook in en rondom het centrum • Gebouwde voorzieningen, veelal ondergronds of inpandig • Forse voorzieningen van enkele honderden plekken	• Langs de snelwegring, en langs hov-corridors • Zelfstandige parkeergebouwen • Grote parkeervoorzieningen van meer dan 1000 plekken	• Langs de toe leidende snelwegen, voor de snelwegring • Langs hov-corridors, liefst verbonden met de spaken in het wiel met de spaken
Voor- en natransport	• Te voet • Eventueel overstap van ene op andere deelmobiliteitsmiddel	• Te voet • Met de eigen auto • Eventueel met deelmobiliteit i.c.m. overstap	• Met het ov • Met de eigen fiets (bewoners) • Met deelfietsen, e-bikes en scooters (bezoekers en forenzen)	• Met het ov • In zeer beperkte mate met deelmobiliteit, mits de afstand dat toelaat
Kenmerken deelmobiliteit	• Combinatie van deelauto en andere voertuigen (scooter, fiets, bakfiets) • Bedoeld voor gebruik vanaf vaste herkomst naar verschillende bestemmingen (vervanging voor eigen auto) • Regulier tarief aanbieders	• Combinatie van deelauto en andere voertuigen (scooter, fiets, bakfiets) • In grotere hoeveelheden dan in de buurthub • Primair bedoeld voor gebruik vanaf vaste herkomst naar verschillende bestemmingen (vervanging voor eigen auto) • Regulier tarief aanbieders	• Met name kleinere deelmobiliteitsopties (scooter, fiets, bakfiets) • Beperkte aanwezigheid van deelauto's, veelal buitencategorie • Tarifering conform standaardbeleid, mogelijk meer richting langduriger verhuur	• Alleen deelmobiliteit voor voor- en natransport, met name e-bike en deelscooter
Kosten privéparkeren	• In 2021 € 110,52 per kwartaal in A1-gebied, € 58,71 per kwartaal in A2-gebied en € 27,00 per kwartaal in B1-gebied • Per maand ben je als bewoner dus tussen de circa € 9 en € 37 euro kwijt • Tarief voor straatparkeren tussen de € 5,69 en € 3,12 per uur	• Circa € 200 per maand voor bewoners en € 300 per maand voor zakelijk gebruik in de nieuwe ontwikkelgebieden • Garageparkeren voor inwoners A1 en A2-zone € 96,50 resp. € 40,84 • Kortparkeren tegen zelfde tarief straatparkeren	• Voor bewoners € 50 per maand, exclusief voor- en natransport maar inclusief gebruik van de afgesloten fietsenstalling • Voor forenzen en bezoekers € 10 per dag, exclusief voor- en natransport • Voor omwonenden conform systematiek van wijkhubs	• € 0 tot € 2,50 per dag, exclusief voor- en natransport
Aanwezige voorzieningen	• Laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen	• Laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen • Combinatie met mobiliteitswinkel (kinderzitjes, uitleg, etc.) • Logistieke hoven / pakketwanden	• Versnelde uitrol laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen • Dynamische beschikbaarheidsinformatie en kentekenherkenning	• Minimaal, droge wachtruimte en aandacht voor sociale veiligheid
Ontsluiting naar de gebruiker	• Rechtstreeks door de gemeente • Rechtstreeks via de aanbieders van deelmobiliteit • Via MaaS-aanbieders	• Via een Mobiliteitsbedrijf of -organisatie voor het gebied • Via MaaS-aanbieders (gebiedsspecifiek én algemeen)	• Via een Mobiliteitsbedrijf of -organisatie • Via MaaS-aanbieders • Gekoppeld op kenteken en de GBA	• Via MaaS-aanbieders (algemeen) • Rechtstreeks naar de gebruiker

De belangrijkste te zetten stappen om te kunnen komen tot bovenstaande product- en gebruikerspropositie zijn de volgende:

- Het aanpassen van het tarievenhuis voor parkeren in relatie tot de bredere ambities rondom parkeerhubs. Wil een systeem van hubs op langere termijn kans van slagen hebben, dan moeten de parkeertarieven voor straatparkeren worden verhoogd om van parkeren in Ringhubs een prijs competitieve propositie te maken. Datzelfde geldt voor garageparkeren door bewoners van de A1 en A2 zones. Het is goed om hier alvast het gesprek over te starten.
- Daarnaast is het op langere termijn wenselijk om de tarieven voor P+R-parkeren in ringhubs te verhogen naar circa € 10 per dag voor forenzen en bezoekers.
- Het realiseren van fietsparkeervoorzieningen voor bewoners in de bestaande ringhubs Westraven en Utrecht Science Park, en het meenemen van dit element bij de realisatie van de Mobiliteitshub XL.
- Het maken van een plan voor het voor- en natransport per ov vanaf de diverse ring- en regiohubs richting het centrum van Utrecht, waarbij het uitgangspunt zou moeten zijn om de hubs zoveel mogelijk langs dezelfde hov-corridors te ontwikkelen.
- Het maken van afspraken met de gebiedsmobiliteitsorganisaties en/of MaaS-dienstverleners die actief worden in de nieuwe stadswijken over het valideren van de gebruikers en het naar hen ontsluiten van het aanbod van een parkeerplaats op afstand tegen de voor hen van toepassing zijnde tarieven.
- Het zorgen voor een integrale digitale ontsluiting van de verschillende hubs, zodat gebruikers via MaaS-diensten en andere digitale platformen op het juiste moment en op de juiste manier kunnen worden geïnformeerd over de parkeermogelijkheden en hun kosten, alsmede het kunnen boeken en betalen voor hun voor- en natransport. Hiervoor dient nauw aangesloten te worden bij de ontwikkelingen in het landelijke MaaS-programma en de Utrechtse MaaS-pilot alsmede de beleidsontwikkelingen daaromheen m.b.t. data en technische standaarden.

Vraag en aanbod

Nu is vastgesteld hoe het product er uit ziet, kan worden bekeken of er voldoende capaciteit beschikbaar is voor de (verwachte) vraag. Met betrekking tot de vraag moet echter worden geconstateerd dat die onmogelijk op voorhand exact te ramen is. Dit heeft een twee redenen:

- Er is nog geen bewezen rekenmethodiek voor het inschatten van de vraag naar Parkeren op Afstand vanuit de ontwikkelgebieden zoals Merwede en Beurskwartier. Het is daardoor onzeker of de verwachte circa 1.000 gebruikers uit die twee gebieden zullen ontstaan. Het lijkt echter realistisch hier wel rekening mee te houden. Juridisch-planologisch moet hiertoe de rekensystematiek worden gestandaardiseerd.
- De vraag vanuit de bestaande stad is sterk afhankelijk van de beleidskeuzes. Hoe hoger de tarieven en hoe voortvarender de openbare ruimte autoluw wordt gemaakt en heringericht, hoe sneller de beoogde transitie kan worden bewerkstelligd.

Naar een uniforme rekenmethodiek

Een exact kader of een exacte rekenmethodiek is lastig te geven. Wat wel kan worden vastgesteld is een rekenmethodiek, waarbij schaarste wordt vertaald naar plekken op afstand. Wordt bij een nieuwe ontwikkeling bijvoorbeeld minder gerealiseerd dan normaliter vereist, dan moet dit op afstand beschikbaar worden gesteld. En wordt het areaal aan straatparkeerplaatsen verkleind bij een hoge parkeerdichtheid, dan dient navenant te worden ontsloten en aangeboden in een Ringhub. Wanneer de totaalvraag lager uit blijkt te vallen door de barrièrewerking van de afstand tussen parkeerplek en bestemming, dan is dit maatschappelijke winst.

Er is een analyse gemaakt van de capaciteit van bestaande en voorziene hubs langs de ring en in de regio, aangezien daar grote verschuivingen gaan optreden als gevolg van het systeem van parkeerhubs. Onderstaande tabel geeft weer hoe die capaciteit en gemiddelde bezetting nu zijn, en hoe zich dit ontwikkeld als gevolg van de beoogde realisatie van de Mobiliteitshub XL én de oplevering van Beurskwartier, Merwede fase 1 en Papendorp zelf (die ook gebruiken van de Mobiliteitshub XL). Daarbij is uitgangspunt dat alle inwoners van de nieuwe gebieden parkeren in een ringhub, maar dat de bestaande gebruikers van die voorzieningen er ook nog parkeren.

Type hubs	Capaciteit	Bezetting
Ringhubs (bestaand), waarvan:	2.445	1.545
Utrecht Science Park	500	275
Westraven (excl. deel RWS)	825	677
Papendorp	500	500
Leidsche Rijn	620	93
Ringhubs (met Mobiliteitshub XL en Merwede/Beurskwartier)	3.945	3.045
Mobiliteitshub XL (oud-Papendorp)	2.000	2.000
Ringhubs	8.051	6.375

Het belang van de Mobiliteitshub XL

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de vrije ruimte in de bestaande regiohubs beperkt is. Een goed deel van die plekken ligt op grotere afstand van Utrecht, en is in feite geen logisch alternatief voor de huidige gebruikers van de ringhubs rondom Utrecht. Er lijkt nog vrije capaciteit in die ringhubs te bestaan, maar dat komt met name door de huidige lage bezetting van de P+R Leidsche Rijn. Die is echter niet direct geschikt als ringhub voor de doelgroepen in de nieuwe ontwikkelgebieden vanwege het lastige voor- en natransport. De realisatie van de Mobiliteitshub XL zorgt daarmee niet alleen voor een broodnodige extra capaciteit van 1.500 plekken, maar lijkt (uitgaande van 1.000 gebruikers uit Merwede en Beurskwartier en circa 500 gebruikers uit Papendorp en Groenewoud en andere ontwikkellocaties) goed benut te kunnen worden. Dit maakt de Mobiliteitshub XL een cruciale schakel in het netwerk, die essentieel is voor de ambities van Utrecht.

De ambities van Utrecht en de regio vragen om een schaalsprong in het netwerk van hubs in en om de stad en in de regio. Hoe ziet zo'n netwerk in het zogenaamde 'daily urban system' van Utrecht anno 2040 er dan uit? De kaart op de volgende pagina geeft het samenhangende netwerk (in ontwikkeling) weer. De belangrijkste ring- en regiohubs staan tevens in onderstaande tabel (met de klok mee, startend vanuit het noorden).

Corridor	Ringhubs 2040	Regiohubs 2040
Noordoost	Utrecht Science Park	Maartensdijk (nieuw), langs de A27 en verbonden met een nieuw sprinterstation.
Oost		Den Dolder e/o Soesterberg (vernieuwd), langs de A28 en verbonden met een hov-bus of tram.
Zuidoost	Koningsweg-Lunetten (nieuw)	Bunnik en Driebergen, langs de A12 en verbonden door middel van de trein.
Zuidwest	Westraven	(Deels nieuwe) hubs bij Nieuwegein, Houten, Vianen en Moerkerk langs de A2/A27, verbonden met hov-bussen en tram.
West	Mobiliteitshub XL (nieuw)	De Meern oost, Harmelen en Woerden (nieuw), verbonden met hov-bussen langs de Mobiliteitshub XL.
Noordwest	Leidsche Rijn	Breukelen (vergroot), verbonden met de trein.

Business case en governance

Het realiseren van een samenhangend netwerk van Buurt-, Wijk-, Ring- en Regiohubs is een enorme financiële opgave. Dat gaat niet alleen om het (in zijn totaliteit) forse benodigde investeringsvolume om de hubs te ontwikkelen, maar ook om de (vooralsnog voor een belangrijk deel niet sluitende) exploitatie sluitend te krijgen. Deze opgave is niet van de één op de andere dag op te lossen. De sleutel ligt in het gefaseerd, corridorgericht en rekening houdend met een zo breed mogelijke waaier aan (maatschappelijke en commerciële) doelstellingen om te zoeken naar de juiste dekkingsbronnen. Samenwerking tussen betrokken partijen is daarbij cruciaal. Vanuit die optiek bezien is het van groot belang dat de gemeente Utrecht hierin duidelijke stappen zet vanuit haar eigen rol en verantwoordelijkheid.

De kosten en opbrengsten per type hub verschillen sterk, zowel in de realisatie als in de exploitatie. Onderstaande tabel geeft een indicatief overzicht, waarbij op voorhand gesteld moet worden dat de daadwerkelijke kosten en opbrengsten sterk afhankelijk zijn voor de lokale context.

Type hub	Realisatie-kosten per plek	Kosten en opbrengsten	Essentie business case
Buurthub (incl. straatparkeren)	€ 5.000	Lage kosten beheer en exploitatie, beperkte opbrengsten via straatparkeren en vergunningen.	Eenmalige investering realisatie, exploitatie winstgevend door bezoekersparkeren.
Wijkhub	€ 40.000 - € 50.000	Zeer hoge vastgoedlasten en hogere exploitatielasten. Opbrengstpotentie ook hoog door hoge tarieven en schaarste.	Stichtingskosten boven de € 35.000 moeten elders worden gedekt, exploitatie kostendekkend mits deficit elders wordt gefinancierd.
Ringhub	€ 20.000 - € 30.000	Iets lagere vastgoed- en exploitatielasten door simpeler gebouw dan wijkhub. Opbrengst per plek wel veel lager dan in wijkhub.	Eenmalige investering realisatie, exploitatie alleen kostendekkend mits realisatie elders bekostigd wordt en bij dubbelgebruik van plekken.


Breukelen
Maartensdijk
SOEST
AMERSFOORT
Soesterberg
UTRECHT
Den Dolder
Harmelen
Woerden
De Meern
Driebergen-Zeist
Bunnik
Houten
DOORN
IJsselstein
Vianen
CULEMBORG
Meerkerk
LEGENDA
Infrastructuur
A- en N-wegen
HOV-as
Trambaan
Treinbaan
Type hubs
Station zonder POA-parkeren
Wijk-/buurthubs
Treinstation met beperkt autoparkeren
Regiohub
Ringhub
Bezettingsgraad hubs
90-100%
80-90%
50-80%
0-50%
Toekomstig

In algemene zin geldt dat straatparkeren en buurthubs een relatief positieve business case kennen, wijkhubs zijn (zonder externe financiering en uitgaand van gemengd gebruik) licht verlies leidend, ringhubs kunnen alleen kostendekkend zijn mits de realisatie elders wordt bekostigd en de tarieven meestijgen conform deze routekaart, en regiohubs zijn per saldo negatief qua business case. Dat leidt tot twee conclusies:

1. De realisatie van hubs moet generiek bekostigd worden. Een Mobiliteitsfonds lijkt hiervoor het geëigende middel, maar kent uitdagingen in de juridische uitwerking.
2. De exploitatie is over het totaal genomen alleen neutraal te realiseren als er verevend wordt tussen de verschillende onderdelen, en mits er wordt nagedacht over het verhogen van tarieven richting 2040.

Een systeem van parkeerhubs moet tot stand komen binnen een complex stakeholderveld. Al die stakeholders zijn nodig en moeten dus gezamenlijk zorgen voor de succesvolle werking van het beoogde concept. Het gaat daarbij om de volgende partijen:

- In de realisatiefase:
  - Ontwikkelaars, die realiseren hun plannen onderbouwen.
  - Vastgoedeigenaren (bewoners, beleggers, VvE's) die het vastgoed in eigendom nemen.
- Vlak voorafgaand en na realisatie:
  - Parkeerexploitanten, zowel commercieel, privaat als de gemeente zelf.
  - Inwoners van de bestaande stad als afnemer van een vergunning.
- Stakeholders in het bredere systeem, die randvoorwaardelijk zijn voor een systeem van parkeerhubs:
  - Regionale (overheids)samenwerkingspartners zoals U Ned, de U10 en de Provincie Utrecht en individuele gemeenten en wegbeheerders als RWS.
  - De concessieverlener én -houders voor het openbaar vervoer, die een belangrijke rol spelen in het voor- en natransport.
  - Mobiliteitsregisseurs in de ontwikkelgebieden, die sturen op mobiliteit uit die gebieden.
  - Aanbieders van deelmobiliteit en MaaS, die een rol spelen in het voor- en natransport en als mobiliteitsdienstverlener.

Er is een aantal scenario's uitgewerkt voor het niveau waarop de gemeente kan samenwerken met dit diverse stakeholdersveld. Onderstaand overzicht doet een voorzet voor de mogelijke rol van verschillende (publieke) stakeholders in de regio:

- Regionale samenwerkingsverbanden als U Ned en Goedopweg, zijn ideaal geschikt voor de afstemming tussen beleid, capaciteit en voor het faciliteren van de afstemming en samenwerking tussen de verschillende partijen, alsmede het gezamenlijk opzetten van campagnes (bijvoorbeeld een werkgeversaanpak).
- Het Rijk (IenW, BZK, EZK) kan een rol spelen als financier van de realisatie van diverse hubs (met name Regio- en Ringhubs), vanuit RWS ook vanuit de Minderhinder aanpak en tot slot door middel van landelijk flankerend beleid.
- De Provincie kan bijdragen als financier én mogelijk eigenaar van Regiohubs, als financier van het voor- en natransport via de ov-concessie.
- De gemeente Utrecht als financier, eigenaar en exploitant van Ring- en Buurthubs, in het stellen van de juiste voorwaarden aan Wijkhubs en vanuit flankerend beleid organiseren van de juiste randvoorwaarden (bijvoorbeeld parkeerregulering en -tarifering).
- De regiogemeenten (U10) enerzijds vanuit het stellen van de juiste normen voor gebiedsontwikkeling en het gefaseerd uitbreiden van parkeerregulering waar nodig. Daarnaast mogelijk vanuit het beheer van de Regiohubs.

Daarnaast is er uiteraard ook een samenspel tussen private partijen (projectontwikkelaars, voorzieningen) en de inspanningen die zij plegen en verplichtingen waar ze aan moeten voldoen, om tot een goed functionerend integraal systeem te komen. Door als gemeente in dit speelveld minimaal een coördinerende rol te pakken, realiseert Utrecht de beste kansen op slagen voor wat betreft de noodzakelijke integrale aansturing. Daarbij ligt het enerzijds voor de hand die direct regionaal te verankeren, bijvoorbeeld via UNed. Anderzijds is het belangrijk om aan te sluiten bij de belangen en urgentie bij stakeholders. Wanneer Rijkswaterstaat bijvoorbeeld een belang heeft bij de realisatie van regiohubs vanuit de Minderhinderaanpak, biedt dit kansen om de realisatie van het netwerk te versnellen en direct het voor- en natransport voor de eerste jaren te regelen om het daarna in de reguliere concessie te laten landen.

Flexibiliteit versus zekerheid in de business case en governance

De uitdaging voor wat betreft een systeem van parkeerhubs is voor een groot deel gelegen in het gegeven dat de ontwikkeling van de stad en regio voor een groot deel zeer planmatig en met langjarige begrotingen, afspraken en investeringen wordt onderbouwd en uitgevoerd. Denk hierbij aan de juridisch-planologische procedures en onderbouwingen, grondexploitaties, de gemeentelijke parkeerexploitatie, de realisatie van parkeervoorzieningen, ov-concessies en investeringen in infrastructuur voor auto, fiets en openbaar vervoer.

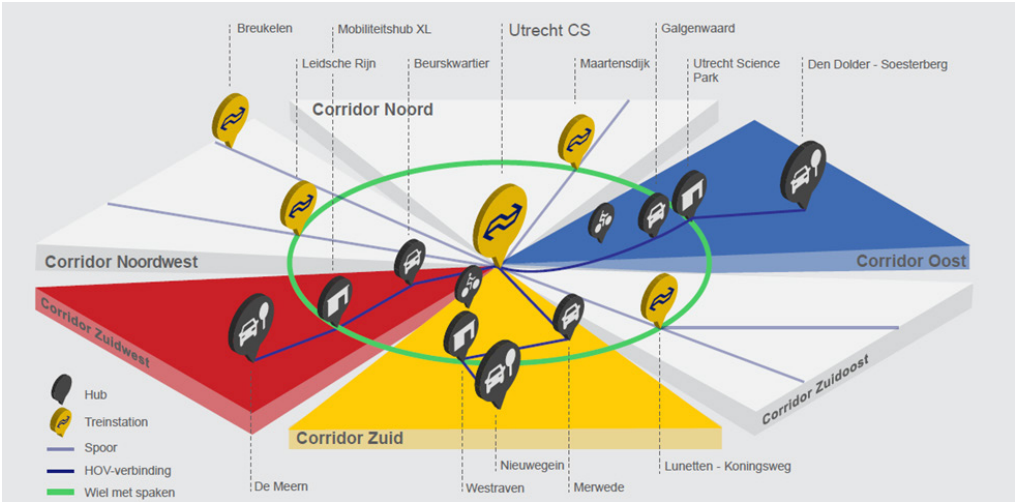
Die langjarige ontwikkeling en planning vraagt om langjarige zekerheden. Dat verhoudt zich niet automatisch goed tot een iteratieve, pilotgerichte benadering van een systeem van parkeerhubs, waarbij juist het zoeken naar een balans tussen maatschappelijke doelen, het vinden en onderhouden van de juiste samenwerkingen en een bedrijfsmatige exploitatie centraal staan. Toch zal hier een balans in moeten worden gevonden. De sleutel ligt in het gezamenlijk overeen komen van de doelen en uitgangspunten voor de lange termijn (waartoe en waarheen), en de instrumenten en werkwijze die daarvoor worden ingezet (typen hubs, doelgroepen, samenwerking en sturingsinstrumenten). Juist de voorgestelde programmatische aanpak biedt de handvatten om daar de komende jaren vorm en invulling aan te geven én de ruimte om de doelen of aanpak te wijzigen indien daar aanleiding toe is.

Deel 2: een stappenplan richting realisatie

Eenduidige sturing in een complex speelveld

Complexiteit kan verlammend werken. Een groot aantal stakeholders, onzekerheid met betrekking tot de business case (maatwerk vereist). Het goed moeten inregelen en fysiek mogelijk maken van het benodigde voor- en natransport is belangrijke voorwaarden, maar is in zichzelf een proces van de lange adem en vereist medewerking van verschillende stakeholders. Hoe kunnen we dan een toch handvatten bieden voor het zetten van stappen richting een einddoel? Er zijn twee stappen cruciaal om te komen tot die uitrol: een corridorgerichte aanpak en eenduidige organisatie en aansturing.

Door het beoogde netwerk te verdelen in logische ‘taartpunten’ of corridors vanuit de regio tot in et hart van de stad, kan per corridor een balans worden ontwikkeld in de wijze waarop deze functioneert. Deze aanpak is vertaald in een systeem dat bestaat uit zes corridors, die in onderstaande afbeelding schematisch zijn weergegeven.



Met deze corridors sluiten we aan bij de Utrechtse knooppuntenaanpak. In de RSU staat beschreven dat een knooppuntenaanpak bijdraagt aan de spreiding en voorkomt dat het in het centrum van Utrecht te druk wordt. De nieuwe knooppunten Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Utrecht Science Park nemen alle een belangrijke plek in de corridoraanpak in.
Door het netwerk te verdelen in corridors, waarbinnen weer verschillende hubs aanwezig zijn, ontstaat ook de kans om de aanpak programmatisch te organiseren. Op netwerkniveau kan (al dan niet beleidsmatig) programmatisch worden gestuurd op alles dat randvoorwaardelijk is en op de algemene voortgang. Op corridorniveau verschuift de focus langzaam van programmatisch naar integraal door te sturen op voor- en natransport en de wijze waarop hubs invloed hebben op elkaar, en op hubniveau wordt hij projectmatig, om efficiënt over te kunnen gaan tot realisatie of aanpassing van individuele hubs of infrastructuur.

Een algemeen raamwerk

De corridorgerichte aanpak, laat zich goed vertalen naar een generieke methode of raamwerk voor het realiseren van het beoogde netwerk in 2040. De kern van het raamwerk is een onderverdeling in enerzijds drie fasen, en anderzijds een aantal verschillende perspectieven op de ontwikkeling van de corridor of (een serie) hub(s) daarbinnen. De volgende fasen c.q. schaalniveaus zijn relevant:

1. De Verkenningsfase met als schaalniveau het netwerk, waarin de blik gericht is op de eindsituatie waarin het gehele netwerk en systeem van parkeerhubs gerealiseerd is (circa 2040), en waarin alle vier de doelen voor zover relevant gediend worden. De scope van deze fase is nadrukkelijk het gehele netwerk, met voor zover op dat moment bekend de daarbinnen vallende corridors. Doelstelling is de contouren en randvoorwaarden schetsen voor een samenhangen systeem.
2. Tijdens de Voorbereidingsfase met als schaalniveau de corridor verschuift de aandacht naar de korte tot middellange termijn (de komende circa 5 jaar). Gedurende deze fase staat niet noodzakelijkerwijs meer de integrale ontwikkeling van het netwerk, maar die van de corridor centraal. De belangrijkste doelstelling is het vertalen van de algemene doelen en ambities voor de corridor naar concrete maatregelen en het voorbereiden van de uitvoering daarvan. De tijdsscope is daarmee zo'n 6 jaar. Bovenstaande twee stappen zijn op hoofdlijnen doorlopen c.q. voorbereid voor drie van de zes corridors.
3. Tijdens de Uitvoeringsfase met als schaalniveau de hub verschuift de aandacht naar de korte termijn, en staan alle facetten centraal die nodig zijn voor het feitelijk realiseren van de voorgenomen maatregelen zoals die in de vorige fase zijn gedefinieerd. De aandacht verschuift daarbij ook veel meer naar individuele hubs, die ieder hun eigen (projectmatige) traject kennen. De focus ligt op de korte termijn en op concrete maatregelen.

Naast fasen is sprake van een aantal (niet limitatieve) categorieën maatregelen of 'perspectieven' op de uitwerking van de maatregelen:

- Beleid en doelstelling, waarin de (overkoepelende) doelstellingen, het specificeren van de verwachte effecten, de wijze waarop deze worden gemonitord en waarop kan worden bijgestuurd en de eventuele beleidswijzigingen die randvoorwaardelijk zijn centraal staan.
- Doelgroep en behoeften, waarin de beoogde gebruikers van de verschillende hubs en diensten centraal staan, inclusief de pilotprojecten die nodig zijn om deze samen met hen aan te scherpen.
- Aanbod en dienstverlening, waarin zowel de parkeerproducten als het voor- en natransport en de wijze waarin deze (al dan niet gebundeld) aan de gebruiker worden aangeboden centraal staan.
- Locatie en realisatie, waarin enerzijds de fysieke locatie van de verschillende hubs (binnen de context van hun corridor) en anderzijds de benodigdheden om te komen tot realisatie centraal staan.
- Business case en financiering, met de nadruk op enerzijds de bekostiging van de financiering en anderzijds de business case van de exploitatie van het systeem en de individuele hubs.
- Organisatie en governance, waarin allereerst de organisatie van het programma zelf, en daarnaast met name de organisatie van het systeem, de daarvoor benodigde samenwerkingspartners en de governance structuur van het netwerk centraal staan.

Het volgende schema geeft het integrale raamwerk weer. Op de daaropvolgende pagina is de algemene aanpak gevisualiseerd.

Thema	Verkenningsfase / netwerkniveau	Voorbereidingsfase / corridorniveau	Realisatiefase / hubniveau
A: Beleid en doelstelling	1. Specificeren van de aanleiding en urgentie 2. Multidisciplinaire afstemming intern gemeente 3. Uitvoeren van een capaciteitsanalyse 4. Ontwerpen van een instrumentarium voor monitoring en evaluatie 5. Benoemen en wegen van de doelstellingen 6. Verkennen van de noodzaak tot beleidswijzigingen Plan van Aanpak uitbreiding regulering	7. Specificeren van verwachte effecten 8. Maken van een capaciteitsplanning 9. Voorbereiden op invoering parkeerregulering	10. Uitvoeren van monitoring en evaluatie 11. Definiëren van bijsturingsmaatregelen 12. Invoering van parkeerregulering
B: Doelgroep en behoefte	1. Duiden van de doelgroep(en) 2. In kaart brengen van kansen en bedreigingen voor gedragsverandering	3. Uitvoeren van een doelgroep- en drijfverenanalyse (bijvoorbeeld een focusgroep) 4. Ontwerpen van pilotprojecten	5. Uitvoeren pilotprojecten 6. Bijstellen aanbod en product t.b.v. de doelgroep
C: Aanbod en dienstverlening	1. Specificeren van het type parkeeraanbod (naar type hub) 2. Definiëren van benodigde deelmobiliteit. 3. Bepalen wat nodig is voor de first en last-mile 4. Definiëren hoe de reiziger toegang krijgt tot de diensten 5. Opzet branding en marketing parkeerhubs	6. Voorbereiden van de uitrol van producten met partners (parkeerexploitatie, deelmobiliteitsaanbod) 7. Voorbereiden van de first en last-mile in de ov-concessie 8. Leggen van koppeling met verkopende partijen (MaaS-aanbieders, parkeerexploitanten)	9. Verkoop product via partners of rechtstreeks 10. Start aanvullend ov-aanbod binnen concessie 11. Faciliteren van deelmobiliteitsaanbod 12. Realiseren van de benodigde koppelingen met verkopers
D: Locatie en realisatie	1. Analyseren van het netwerk en de capaciteit 2. Netwerkkaart parkeerhubs vaststellen	3. Uitvoeren van een verkenning naar voorkeurslocaties voor hubs 4. Verkennen van de nodige stappen voor realisatie	5. Analyseren van de locatie en omgeving van hubs 6. Juridisch-planologisch voorbereiden van realisatie 7. Voorbereiden van infrastructurele maatregelen. 8. Voorbereiden van de aanbesteding 9. Bouwrijp maken van de locatie 10. Oplevering hub inclusief aanhechting openbaar gebied 11. First and last mile qua infra gereed 12. Realisatie van aanvullende voorzieningen
E: Business case en financiering	1. Analyseren van kosten en baten op hoofdlijnen 2. Definiëren van mogelijke financieringsbronnen 3. Financiële kaders vaststellen tariefstelling i.r.t. parkeerhubs	4. Opstellen van ramingen voor de benodigde ingrepen 5. Specificeren van de business case per hub i.r.t. de exploitatie van de corridor 6. Organiseren van de benodigde financiering	7. Nemen van het kredietbesluit voor de benodigde investeringen 8. Beschikbaar stellen van experimenteerbudget 9. Gezamenlijke monitoring van de exploitatie
F: Organisatie en governance	1. Organiseren projectorganisatie(s) 2. Uitvoeren van een stakeholderanalyse 3. Definiëren van potentiële samenwerkingspartners	4. Opzetten van projectorganisatie 5. Organiseren van de benodigde samenwerking tussen verschillende partners 6. Formaliseren van de governance structuur met stakeholders	7. Oprichting eventuele samenwerkingsverbanden 8. Starten van de operatie/exploitatie

Routekaart Parkeren op Afstand

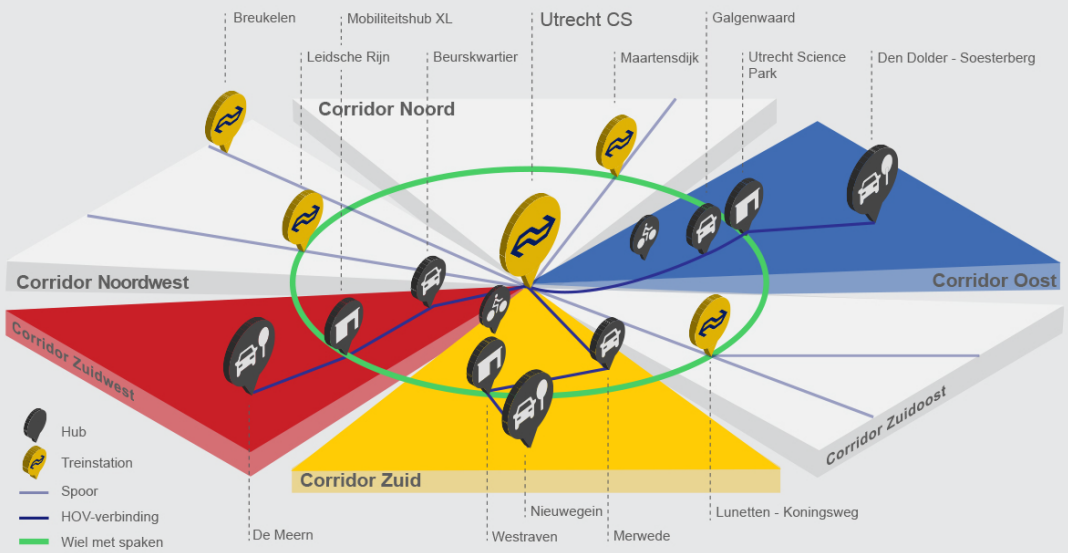
Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

In 2040 wil Utrecht een samenhangend netwerk hebben van Parkeren op Afstand, mobiliteitshubs, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit netwerk maakt stedelijke groei mogelijk, draagt bij aan de doorstroming van autoverkeer, leefbaarheid en veiligheid, en vergroot inclusiviteit voor bewoners van nieuw te ontwikkelen wijken. Om op een gestructureerde manier invulling te geven aan de ontwikkeling van dit netwerk is een Routekaart ontwikkeld. Een aanpak met corridors, verschillende type hubs en terugkerende activiteiten per fase, maakt de complexe opgave uitvoerbaar.

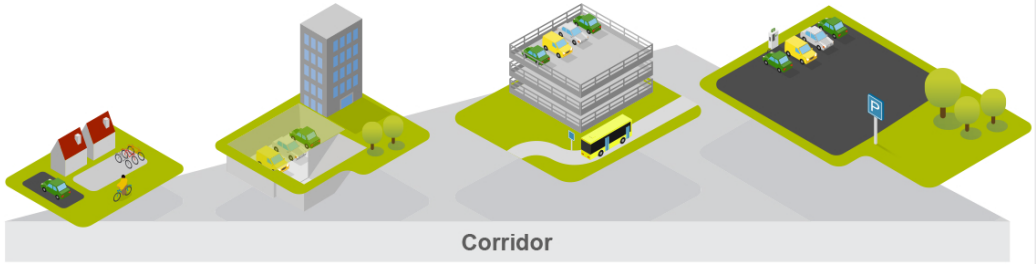
Visie

Mobiliteitshubs in dezelfde windrichting vormen samen een corridor. We onderscheiden zes corridors, waarvan we er drie op de korte termijn uitwerken. Door de stad en regio te verdelen in zes corridors, kunnen we per corridor de balans bepalen van doelstellingen, doelgroepen, mobiliteitsaanbod en maatregelen. Deze balans kan per corridor verschillen.



Strategie

Verschillende hubs in dezelfde windrichting vormen samen een corridor. Binnen een corridor kunnen verschillende type hubs voorkomen. We onderscheiden vier verschillende type hubs: buurthubs, wijkhubs, ringhubs en regiohubs. De balans van doelstellingen, doelgroepen, mobiliteitsaanbod en maatregelen bepalen welke hubs in een corridor voorkomen.



Buurthub

Een beperkt aanbod van deelmobiliteit in de buurt, bedoeld voor bewoners.

Wijkhub

Een groter aanbod van deelmobiliteit en privé parkeren voor bewoners en bezoekers, vaak in een garage aan de rand van de wijk en met name bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Ringhub

Parkeren langs de ring voor bewoners en – in mindere mate – voor bezoekers en forensen. Goed ontsloten met openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Regiohub

Goedkoop parkeren in de regio voor bezoekers van de stad, in combinatie met snel en comfortabel openbaar vervoer naar het centrum en de overige bestemmingen.

Aanpak

Vanuit de visie worden meerdere corridors en uiteindelijk hubs uitgewerkt. Om tijdens de uitwerking de samenhang van het netwerk te garanderen moeten steeds dezelfde aspecten beschouwd worden. Deze zes aspecten, bestaande uit analysestappen en activiteiten, gelden zowel voor het hele netwerk, voor een corridor als voor een enkele hub.

Beleid en doelstelling

Bepalen wat bereikt moet worden door de aanleiding, doelen en urgentie vast te stellen en hierbij een plan van aanpak op te stellen. Verkennen welke beleidswijzigingen nodig zijn, de verwachte effecten specificeren en capaciteitsberekeningen maken. De invoering van betaald parkeren voorbereiden en ook invoeren. Tot slot, na het realiseren, ook de monitoring en evaluatie uitvoeren en bijsturen waar nodig.

Locatie en realisatie

Het netwerk en de capaciteit analyseren en de netwerkkaart voor POA vaststellen. Daarna een verkenning uitvoeren naar voorkeurslocaties voor hubs en nodige stappen voor realisatie. Tot slot de omgeving en locatie van hubs analyseren, juridisch-planologische en infrastructurele voorbereidingen treffen, de locatie bouwrijp maken, de hub opleveren, zorgen dat first- en last-mile gereed is en aanvullende voorzieningen realiseren.

Doelgroep en behoeften

Bepalen wie de doelgroepen en hun drijfveren zijn en in kaart brengen welke kansen en bedreigingen er zijn voor gedragsverandering. Zodra de doelgroepen bekend zijn pilotprojecten ontwerpen en uitvoeren. Met de resultaten van de pilots het aanbod en product beter af te stemmen op de doelgroep.

Business case en financiering

De kosten en baten analyseren, financieringsbronnen definiëren en financiële kaders en tariefstelling vaststellen. Daarna de ramingen opstellen, de business case specificeren per hub i.r.t. exploitatie van de corridor en de benodigde financiering organiseren. Tot slot de kredietbesluiten nemen voor benodigde investeringen, (experimenteer) budget beschikbaar stellen en gezamenlijk de exploitatie monitoren.

Aanbod en dienstverlening

Bepalen welk aanbod nodig is qua parkeren, deelmobiliteit en first- en last-mile vervoer. Definiëren hoe reizigers toegang krijgen tot diensten en de branding en marketing van POA opzetten. De uitrol van parkeer-, deelmobiliteit- en ov-producten voorbereiden met partners en koppelen aan verkopende partijen (MaaS-aanbieders en parkeerexploitanten) en first- en last-mile vervoer in de ov-concessie voorbereiden. Tot slot (via partners) de producten verkopen en het aanvullend deelmobiliteit- en ov-aanbod aanbieden.

Organisatie en governance

Als eerste de projectorganisatie opzetten, een stakeholdersanalyse uitvoeren en potentiële samenwerkingspartners definiëren. Daarna ook de samenwerking met verschillende partners organiseren en de governance structuur met stakeholders formaliseren. Tot slot eventuele samenwerkingsverbanden oprichten en de operatie en exploitatie starten.

Royal HaskoningDHV

Empaction

stad kwadraat

Routekaart 2021-2027

Dit laatste deel van de routekaart beschrijft welke stappen de gemeente Utrecht tussen nu en 2027 moet zetten om te komen tot een functionerend systeem van parkeerhubs. Er is gekozen om de timeframe te beperken tot de voorzienbare toekomst, oftewel de komende circa zes jaar. Achtereenvolgens besteden we aandacht aan drie elementen:

1. De kantelpunten in tijd, die bepalend zijn voor de verdere uitrol en ontwikkeling van het systeem van parkeerhubs.
2. De belangrijkste onderdelen van de Routekaart voor de komende zes jaar, tekstueel toegelicht per niveau (netwerk, corridor, hub).
3. Voor de corridors waar nog geen concrete uitwerking voor is gemaakt in tijd, wordt aangegeven wat naar verwachting aanleidingen zouden kunnen zijn om ook deze corridors actief te gaan ontwikkelen.

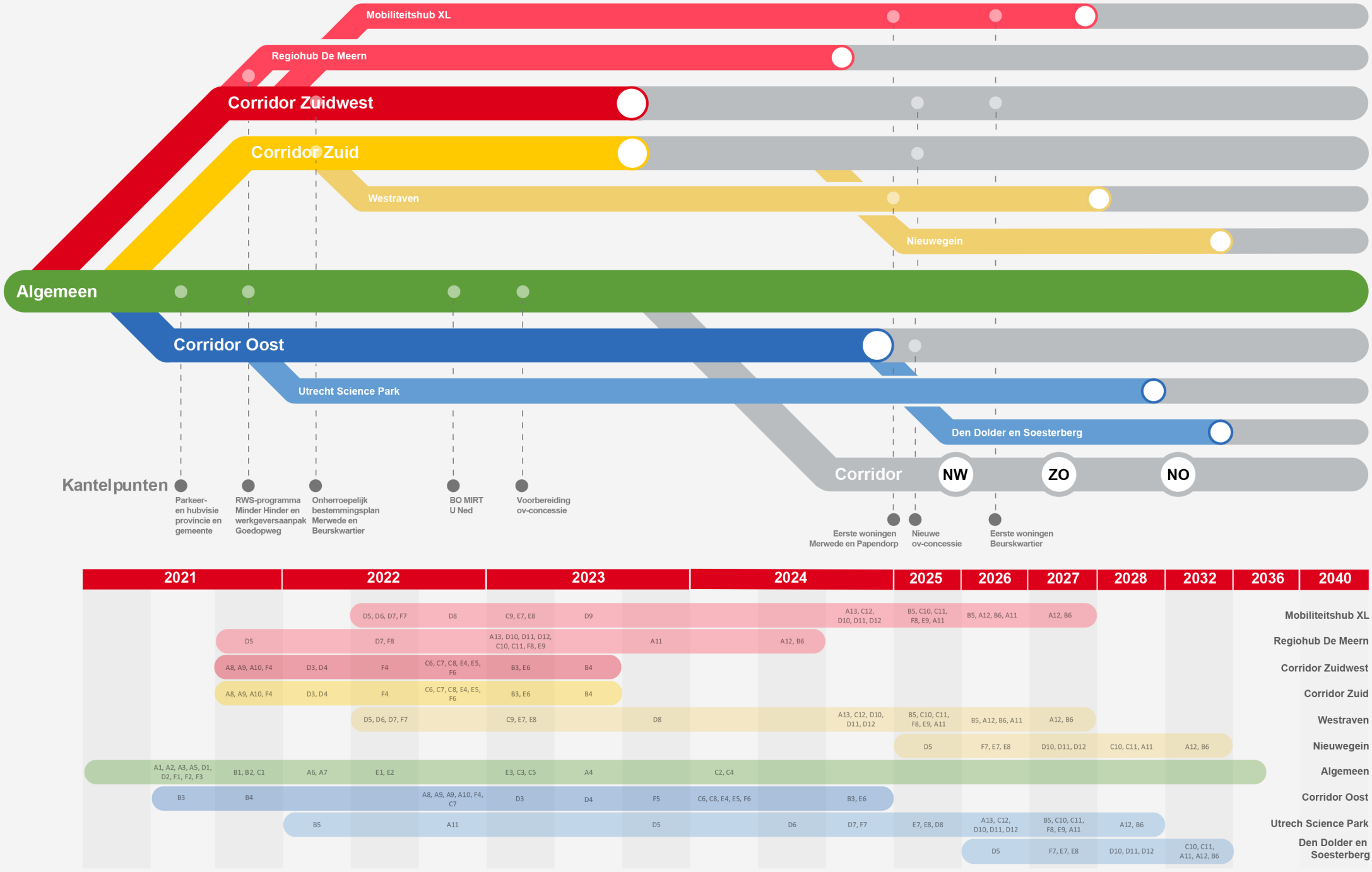
De komende zes jaar is er een aantal bepalende momenten en kantelpunten. Dit zijn de volgende:

1. De oplevering van de P+R-visie van de Provincie Utrecht in juli 2021.
2. Het vaststellen van de Aanpak 2030 van Goedopweg, alsmede de bijbehorende werkgeversaanpak eind 2021.
3. Eind 2021 of begin 2022 zijn de bestemmingsplannen van Beurskwartier en Merwede fase 1 onherroepelijk. Dat vereist waarschijnlijk een principebesluit over de realisatie van de Mobiliteitshub XL.
4. Eind 2022 vindt besluitvorming plaats in het kader van het BO-MIRT op het niveau van U Ned.
5. De nieuwe OV-concessie gaat in vanaf 2025, deze wordt de komende jaren voorbereid.
6. De diverse ‘start verkoop’ alsmede de oplevermomenten in de periode 2023-2026 van nieuwe woningen in de verschillende gebiedsontwikkelingen zijn belangrijke aanknopingspunten voor het concept parkeerhubs.

De meest bepalende activiteiten op het algemene niveau, dat van de verschillende corridors en van de hubs voor de komende zes jaar zijn in de volgende tabel samengevat. Bovenstaande activiteiten zijn slechts de meest bepalende uit het totale overzicht. Dat is in de afbeelding op de volgende pagina gevisualiseerd. Zie voor een verdere toelichting de volledige rapportage en de bijlage daarbij.

Activiteiten op netwerkniveau	Activiteiten op corridorniveau	Activiteiten op hubniveau
• Inrichten programmateam • Vaststellen module Parkeerhubs • Vaststellen uitgangspunten vraag- en capaciteitsraming en netwerkkaart regio • Besluitvorming parkeerregulering rondom hubs en ov-lijnen • Vaststellen uitgangspunten exploitatie en tarifering • Selectie doelgroepen voor pilotprojecten eerste uitrol • Organiseren financiering en vastleggen samenwerkings-afspraken stakeholders. • Organiseren en vastleggen diensten, aanbieders en voorsorteren op nieuwe concessie.	• Voor Zuidwest vaststellen verwachte vraag Merwede, Beurskwartier en Papendorp en beschikbare capaciteit Westraven en Mobiliteitshub XL. • Voorbereiding invoering parkeerregulering Zuidwest. • Nadere doelgroepen- en drijfverenanalyse doelgroepen ontwikkelgebieden onder eerste kopers. • Pilotproject met inwoners oostzijde van de stad die op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning in USP. • Locatiekeuze hubs (met name in regio) op corridorniveau. • Vaststellen specials deelmobiliteit op corridors.	• Besluitvorming rondom Mobiliteitshub XL vasthouden, aanpak op corridorniveau daar omheen bouwen. • Voorbereiden aanpassingen aan Westraven die de hub geschikt(er) maken voor bewoners (m.n. fietsvoorzieningen en infrastructuur). • Inspelen op voorziene onderhouds-werkzaamheden aan de Galecopperbrug om versneld een regiohub en voor- en natransport te regelen op de zuidwestcorridor. • Uitvoeren van pilotprojecten die gebruik maken van USP.

Tijdlijn Parkeren op Afstand
Gemeente Utrecht



	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2032	2036	2040
Mobiliteitshub XL		D5, D6, D7, F7 / D8	C9, E7, E8 / D9	A13, C12, D10, D11, D12	B5, C10, C11, F8, E9, A11	B5, A12, B6, A11	A12, B6				
Regiohub De Meern		D5 / D7, F8	A13, D10, D11, D12, C10, C11, F8, E9 / A11	A12, B6							
Corridor Zuidwest		A8, A9, A10, F4 / D3, D4 / F4	C6, C7, C8, E4, E5, F6 / B3, E6 / B4								
Corridor Zuid		A8, A9, A10, F4 / D3, D4 / F4	C6, C7, C8, E4, E5, F6 / B3, E6 / B4								
Westraven		D5, D6, D7, F7	C9, E7, E8 / D8	A13, C12, D10, D11, D12	B5, C10, C11, F8, E9, A11	B5, A12, B6, A11	A12, B6				
Nieuwegein					D5	F7, E7, E8	D10, D11, D12	C10, C11, A11	A12, B6		
Algemeen	A1, A2, A3, A5, D1, D2, F1, F2, F3	B1, B2, C1 / A6, A7 / E1, E2	E3, C3, C5 / A4	C2, C4							
Corridor Oost	B3	B4 / A8, A9, A9, A10, F4, C7	D3 / D4 / F5	C6, C8, E4, E5, F6	B3, E6						
Utrech Science Park		B5 / A11	D5	D6	D7, F7	E7, E8, D8	A13, C12, D10, D11, D12	B5, C10, C11, F8, E9, A11	A12, B6		
Den Dolder en Soesterberg						D5	F7, E7, E8	D10, D11, D12	C10, C11, A11, A12, B6		

Tot slot is het goed om stil te staan bij de corridors waar nu geen uitgebreid stappenplan voor is uitgewerkt. Dat komt omdat er nu onvoldoende aanleiding of urgentie is om dat te doen. Voor de drie betreffende corridors geeft onderstaande tabel de mogelijke aanleidingen of 'triggers' om er versneld mee aan de slag te gaan.

Corridor	Aanleiding
Noordwest	Op de corridor richting het Noordwesten is in feite al sprake van een volledig netwerk van hubs. De P+R bij Breukelen functioneert momenteel als regiohub, en de P+R Leidsche Rijn kan worden gezien als ringhub. De ontwikkelingen in de Cartesiusdriehoek zorgen voor buurthubs op die geografische as. De (her) ontwikkeling van het bedrijventerrein Lage Weide zou op termijn wel voor urgentie kunnen zorgen voor een integrale aanpak, met name in relatie tot de P+R Leidsche Rijn. Die verschillende hubs zijn echter niet op een specifieke manier met elkaar verbonden. Leidsche Rijn is bovendien niet gemakkelijk bereikbaar als ringhub vanuit de Cartesiusdriehoek, en Breukelen en Leidsche Rijn zien niet onderling verbonden. In de praktijk fungeren ze daarom vooralsnog als twee regiohubs die dezelfde windrichting (de A2 richting Amsterdam) bedienen. Wel kan hier vanuit tariefstelling worden gestuurd.
Noordoost	Voor deze corridor geldt dat er zo mogelijk nog minder aanleiding is om een integrale aanpak te ontwikkelen. Er zijn herontwikkelingen voorzien in Overvecht, maar totdat daar betaald parkeren wordt ingevoerd heeft een corridorgerichte ontwikkeling met een ringhub en wijkhubs geen zin. Een belangrijke impuls zou kunnen worden gegeven vanuit de ontwikkeling van Station Maartensdijk langs de A27 richting Hilversum. Dit zou kansen bieden om een regiohub te realiseren op die corridor. Een logische locatie voor een ringhub ontbreekt echter.
Zuidoost	De corridor Zuidoost is waarschijnlijk van de drie nog niet in detail uitgewerkte corridors degene die de meeste kans en urgentie heeft. De toekomstige realisatie van het Intercitystation Koningsweg-Lunetten biedt kansen om aan die zijde het Wiel met de Spaken te voorzien van een extra (zeer goed met het ov ontsloten) ringhub te realiseren. Dit biedt kansen voor de complete bestaande oostzijde van de stad, alsmede de gebiedsontwikkeling in de omgeving van Galgenwaard. Daarnaast zijn initiatieven vanuit de regio (bijvoorbeeld bij Houten) mooie kansen om deze corridor versneld op te pakken.