

Rapport

Projectnummer: 363074
Referentienummer: SWNL...
Datum: 29-06-2019

Mogelijkheden parkeren elektrische deelauto's Beurskwartier

Onderzoeksrapport

Definitief

Opdrachtgever:
Gemeente Utrecht
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Verantwoording

Titel	Mogelijkheden parkeren elektrische deelauto's Beurskwartier
Subtitel	Onderzoeksrapport
Projectnummer	363074
Referentienummer	SWNL...
Revisie	Definitief
Datum	29-06-2019

Auteurs	Jeroen Quee en Ross Ruiter
E-mailadres	Jeroen.quee@sweco.nl

Gecontroleerd door	Jeroen Quee
Paraaf gecontroleerd	

Goedgekeurd door	
Paraaf goedgekeurd	

Toelichting 'Living Lab Utrecht Slimme en Gezonde Stad'

Het project 'Mogelijkheden parkeren elektrische deelauto's Beurskwartier' is uitgevoerd in het kader van de werklijn 'Schone en duurzame mobiliteit' van het Living Lab Utrecht Slimme en Gezonde Stad.

De partijen van het 'Living Lab Utrecht Slimme en Gezonde Stad (SGS)' richten zich op het blijvend verbeteren van de stedelijke leefomgevingskwaliteit van de gemeente Utrecht. De partijen bestaan uit de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht. Dit doen zij door in dit living lab innovaties in beleid en 'best practices' centraal te stellen en belemmeringen in regelgeving op te sporen en door de mogelijkheid te bieden om innovatieve concepten en technieken toe te passen.

Het Living Lab Utrecht SGS kent vier werklijnen:

1. Schone en duurzame mobiliteit;
2. Klimaatneutrale en klimaatbestendige stad;
3. Circulaire economie;
4. Ontwerp en inrichting: uitnodigen tot gezond gedrag in de stad.

Kijk voor meer informatie over het Living Lab Utrecht SGS op de website:

www.slimmeengezondestad.nl/pilotsteden/utrecht

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Onderzoeksvragen	5
1.3	Onderzoeksopzet.....	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Parkeerbehoefte Beurskwartier en randvoorwaarden	6
2.1	Parkeerbehoefte en mogelijkheden deelauto's Beurskwartier	6
2.2	Randvoorwaarden beschikbaarheid	7
2.3	Een passend deelauto product voor het Beurskwartier.....	9
2.4	Conclusie potentie deelauto's Beurskwartier	9
3	Inventarisatie bestaande parkeervoorzieningen	10
3.1	Rabobank	10
3.2	Croeselaan	11
3.3	Kop van Lombok.....	11
3.4	Stadskantoor.....	12
3.5	Westflank Noord	12
3.6	Actiam / Graadt van Roggeweg.....	13
3.7	CBRE / Croeselaan 15	13
3.8	Actiam / Graadt van Roggeweg 500.....	14
3.9	SVB / Graadt van Roggeweg 400	14
3.10	Jaarbeurs.....	14
3.11	Rijkskantoor De Knoop.....	15
3.12	Galaxy Tower.....	15
3.13	Wonderwoods.....	16
3.14	Resumerend	16
4	Fasering vraag en aanbod	17
5	Conclusie en aanbevelingen	18
	Bronnen	19

1 Inleiding

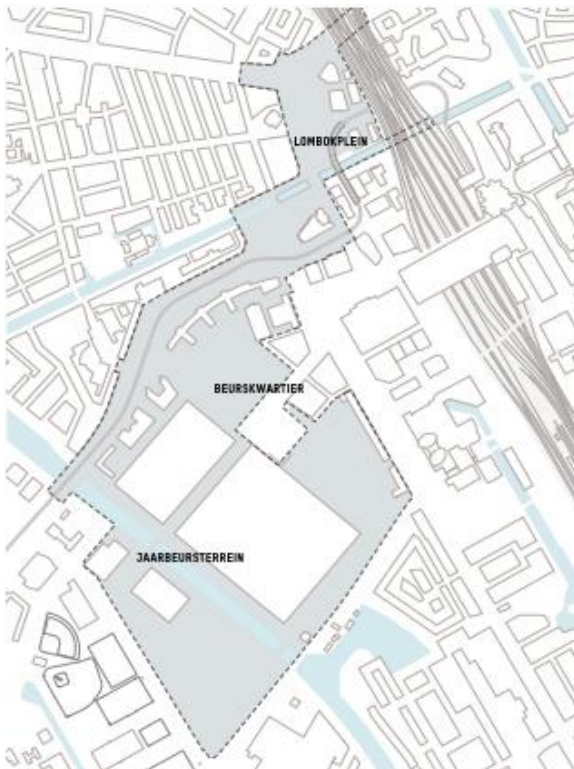
1.1 Aanleiding

In december 2017 heeft de Gemeenteraad de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein vastgesteld. Hierin staat dat de mobiliteitsvraag die gepaard gaat met de herontwikkeling van beide gebieden op een efficiënte, veilige en duurzame manier gefaciliteerd moet worden. De ambitie voor het Beurskwartier is het ontwikkelen van een autoluwe, of zelfs autovrije wijk.

Voor wat betreft het parkeervraagstuk betekent dit concreet dat bewoners van het Beurskwartier met een eigen auto parkeren op afstand aan de westzijde van het Merwedekanaal. Binnen het Beurskwartier is geen ruimte voor privéauto's en wordt ingezet op elektrische deelautoconcepten. De elektrische deelauto's gaan parkeren in een of meerdere nog te realiseren parkeervoorzieningen onder het Beurskwartier.

De gemeente wil weten of het mogelijk is nog een stap verder te gaan: geen autoluw, maar een autovrij Beurskwartier. Het aanbod van elektrische deelautoconcepten dient in dat geval te worden gefaciliteerd in bestaande, omliggende parkeervoorzieningen.

Sweco heeft in opdracht van de gemeente Utrecht de bestaande parkeervoorzieningen rondom het Beurskwartier geïnterviewd, de beschikbare parkeercapaciteit en de bereidheid tot medegebruik onderzocht.



Afbeelding 1: Beurskwartier en Lombokplein (Omgevingsvisie, 2017)

1.2 Onderzoeksvragen

De gemeente Utrecht wenst inzicht te krijgen in de beschikbare parkeercapaciteit in de directe omgeving van het Beurskwartier dat kan worden ingezet voor het faciliteren van elektrische deelautoconcepten ten behoeve van het Beurskwartier. Tevens wil de gemeente weten wat voor ingroeimodellen in relatie tot de ontwikkeling van vraag en aanbod van deelautoconcepten haalbaar kunnen zijn.

Om hier inzicht in te krijgen beantwoordt dit onderzoeksrapport de volgende deelvragen:

1. Welke parkeervoorzieningen zijn er aanwezig in de directe omgeving van het Beurskwartier?
2. Aan welke randvoorwaarden dient een parkeervoorziening te voldoen om aantrekkelijk te zijn voor gebruikers van deelauto's?
3. Wat is de grondhouding van de eigenaar om mee te werken aan medegebruik en onder welke voorwaarden?
4. Wat is de beschikbaarheid (bezetting, abonnementen) van de parkeervoorzieningen?
5. Zijn de parkeervoorzieningen nog interessant genoeg voor gebruikers van deelautoconcepten?
6. Hoe kan de vraag en het aanbod van deelautoconcepten zich gefaseerd ontwikkelen voor het Beurskwartier?

1.3 Onderzoeksopzet

In overleg met de gemeente zijn bestaande en nog te bouwen parkeergarages in de directe omgeving van het Beurskwartier geselecteerd. Er is bij de selectie van parkeergarages vooral gekeken naar de geografische ligging ten opzichte van het Beurskwartier. Sweco heeft interviews afgenomen met de eigenaren, exploitanten en beheerders van de garages. De interviews zijn telefonisch, per mail en in persoon afgenomen op basis van een vooraf opgestelde vragenlijst. De vragenlijst is gebaseerd op de eerder genoemde deelvragen en is toegevoegd als bijlage bij dit rapport.

De randvoorwaarden voor wat betreft de aantrekkelijkheid van parkeergarages voor deelautoconcepten zijn gebaseerd op literatuuronderzoek, gemeentelijk beleid, landelijke richtlijnen en expert opinion van Sweco.

1.4 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk heeft kort de aanleiding, opdracht en onderzoeksopzet besproken. Hoofdstuk 2 bespreekt de parkeervraag van het Beurskwartier en de randvoorwaarden voor medegebruik door het Beurskwartier. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten van de inventarisatie samengevat. De aanbevelingen, inclusief fasering van vraag en aanbod, komt aan bod in hoofdstuk 4.

2 Parkeerbehoefte Beurskwartier en randvoorwaarden

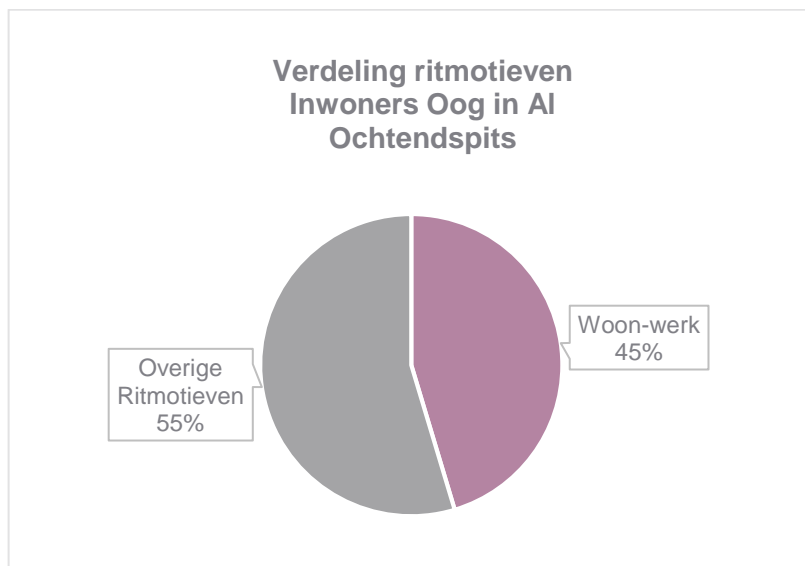
2.1 Parkeerbehoefte en mogelijkheden deelauto's Beurskwartier

Het Beurskwartier gaat, naast een aantal andere functies, bestaan uit circa 3.000 woningen. Vooruitlopend op het precieze woonprogramma heeft de gemeente Utrecht op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid en een aantal aannames alvast een parkeerbalans opgesteld. Het Beurskwartier heeft een totale parkeervraag van circa 2.200 parkeerplaatsen.

Het huidige parkeerbeleid, De Nota Stallen en Parkeren uit 2013, biedt de mogelijkheid om 20 procent van de parkeereis voor woningen om te zetten naar deelauto's. De gemeente wil deze mogelijkheid volledig benutten. Voor het Beurskwartier komt dit neer op circa 100 deelauto's die onder het Beurskwartier of in bestaande parkeervoorzieningen rondom het Beurskwartier worden geparkeerd. De overige parkeervraag (bewoners met eigen auto en bezoekers) worden gefaciliteerd met parkeren op afstand.

Een goed indicatie van het mobiliteitsgedrag van bewoners van het Beurskwartier kan worden verkregen door te kijken naar een bestaande wijk die qua bewonersprofiel en ligging in de stad overeenkomende kenmerken heeft met Beurskwartier. Hiervoor is gekeken naar de wijk Oog in AI.

Aan de hand van de socio-economische gegevens binnen een wijk of deelgebied (denk aan beroepsbevolking, arbeidsplaatsen, inwoners, huishoudens en leerlingenplaatsen), kan met behulp van de ritproductieformules uit het Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU versie 3.2), een inschatting worden gegeven van de geschatte ritproductie binnen een gebied en het motief van de gewenste verplaatsingen. Ter illustratie, volgens de gegevens uit het verkeersmodel huisvest Oog in AI 7.200 inwoners, die in de ochtendspits 7.800 verplaatsingen maken. Hiervan zijn 3.600 ritten woon-werk verplaatsingen (45% van het totaal).



Als deze gegevens als indicator worden geprojecteerd op Beurskwartier, geldt derhalve dat de verplaatsingsproductie per inwoner in de ochtendspits 1,1 verplaatsing maken. Ongeveer

0,5 verplaatsing per inwoner heeft als motief woon-werk, de rest, circa 0,6 verplaatsing per inwoner heeft een ander reismotief.

In het algemeen geldt dat woon-werkverkeer en deelauto's geen optimale combinatie zijn omdat de auto een groot deel van de dag bij het werkadres is en niet kan worden gebruikt (met uitzondering van gebruikers op en nabij de werklocatie). Het is bovendien niet gewenst dat in het woon-werkverkeer voor de auto wordt gekozen omdat dit leidt tot meer druk op het al zwaar belaste stedelijke en regionale wegennet. Voor woon-werkverkeer zal de focus dan ook moeten liggen op openbaar vervoer- en fietsgebruik. Gelet op de locatie van Beurskwartier ligt dit ook voor de hand.

De ligging van Beurskwartier ten opzichte van openbaar vervoer heeft ten opzichte van Oog in Al nog een versterkende invloed op autobezit en autobeschikbaarheid. Om hier kwantitatief inzicht in te krijgen zijn gegevens geanalyseerd uit het verkeersmodel 2030 voor de zones Beurskwartier, Jaarbeursplein en Kop van Lombok. Dit zijn dus 'traditionele' gegevens voor zones die zeer dicht bij OV liggen. Grootschalig deelautogebruik is in het verkeersmodel niet verwerkt. De gegevens over autobeschikbaarheid voor deze zones kunnen echter wel als indicator worden gebruikt voor deelautogebruik + openbaar-vervoergebruik. De potentie voor deelautogebruik moet hier vervolgens van worden afgeleid.

De potentie voor deelauto + OV-gebruik kan worden gebaseerd op:

- Hoge potentie: ritten door de groep 'niet auto beschikbaar' en door de groep 'auto beschikbaar + motief anders dan woon-werk'
- Lage potentie: ritten door de groep 'auto beschikbaar + motief woon-werk'

Uit de gegevens van het verkeersmodel volgen de volgende potentieniveaus voor deelauto gebruik:

- Ochtendspits: 63 procent van de ritten
- Rest dag: 92 procent van de ritten
- Avondspits: 98 procent van de ritten

De specifieke ligging op korte afstand tot OV-knooppunt Utrecht Centraal draagt bij aan een hoog percentage openbaar-vervoergebruik.

2.2 Randvoorwaarden beschikbaarheid

Het aanbieden van deelauto's als alternatief op een eigen auto valt of staat met het gebruiksgemak. In deze paragraaf benoemen wij daarom aandachtspunten en randvoorwaarden waaraan een parkeervoorziening moet voldoen om een deel van het aanbod van elektrische deelmobiliteit voor het Beurskwartier te faciliteren.

We benaderen deze inventarisatie vanuit het oogpunt van de gebruiker en de parkeervoorzieningen, niet van de exploitant.

Loopafstand

Landelijke richtlijnen en gemeentelijk beleid met betrekking tot parkeren zijn tot dusver met name gericht op het parkeren van een eigen auto. Als eerste noemen wij de loopafstand: de afstand tussen je parkeerplaats (of deelauto) en je herkomst/bestemming. Een acceptabele loopafstand hangt onder andere af van de *parkeerduur*, *parkeermotief* en de *zekerheid* op een parkeerplaats. Van invloed zijn verder de *aantrekkelijkheid* van de looproute, het *parkeerregime/prijsstelling* en de *concurrentiekracht van alternatieven* zoals openbaar vervoer en fiets (*CROW, Toekomstbestendig parkeren*).

Een aantal van de hiervoor genoemde kenmerken gelden voor mensen met een eigen auto én gebruikers van een deelauto. Als gebruiker neemt de bereidheid om ver te lopen naar een deelauto af met het aanbod van openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en mogelijkheid van parkeren op afstand voor eigen auto rondom het Beurskwartier. Dit is beleidsmatig onwenselijk: deelauto's dienen aanvullend te zijn op het aanbod van OV en fiets en niet te concurreren.

De gemeente hanteert een voor bewoners uit de binnenstad en Beurskwartier een maximale loopafstand van 750 meter voor bewoners met een eigen auto. Zijn gebruikers van deelauto's ook bereid zo ver te lopen? Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) noemt een beperkte loopafstand (maximaal 5 minuten, circa 330 meter¹) als een van de belangrijkste voorwaarden om een deelauto te overwegen. Bij een langere looptijd neemt de bereidheid om een deelauto te overwegen snel af.

Om de aantrekkelijkheid van een parkeergarage te beoordelen hanteren wij een maximale loopafstand van 330 meter.

Garanties

Wat ook van grote invloed is op de overweging om een deelauto te overwegen is de 'leveringszekerheid'. Met andere woorden: is er een deelauto beschikbaar? Het KiM noemt in haar publicatie *'Mijn auto, jouw auto, onze auto'* een gereserveerde plek als belangrijke voorwaarde om een deelauto te overwegen.

Bewoners van het Beurskwartier moeten er op kunnen vertrouwen dat er een deelauto aanwezig is op het moment zij die nodig hebben. Van grote invloed hierop is het platform dat de exploitant hiervoor gaat gebruiken. Op deze manier moet het voor gebruikers eenvoudig zijn om een auto te reserveren en te zien waar de auto geparkeerd staat.

Aantrekkelijkheid looproute

Zoals eerder aangegeven is de aantrekkelijkheid van de looproute van invloed op de afstand die men bereid is te lopen naar zijn of haar (deel)auto. Met andere woorden: een aantrekkelijke looproute (veilig, overzichtelijk en met duidelijke bewegwijzering) maakt de afstand die men bereid is te lopen groter.

Aantrekkelijkheid en herkenbaarheid parkeerlocatie

Naast de looproute is ook de parkeerlocatie van invloed, zowel qua locatie als qua voorzieningen. Het Beurskwartier is een te groot gebied om het aanbod van deelauto's vanuit 1 van de omliggende parkeergarages te faciliteren. Tegelijkertijd is het ook zaak om het aanbod niet teveel te versnipperen. Gezien het benodigd aantal parkeerplaatsen (circa 100) en de omvang van het Beurskwartier adviseren wij om het aanbod van deelauto's te verspreiden over circa 3 omliggende parkeervoorzieningen. Ook vanuit de beheeropgave is een minimale spreiding van deelautoconcepten wenselijk.

Een gebruiker moet zo snel en eenvoudig mogelijk de parkeervoorziening kunnen bereiken. Voor niet openbare parkeergarages vraagt dit om praktische afspraken m.b.t. de toegang. De gebruiker komt ten slotte in een beveiligde omgeving, vaak onder een gebouw. Het deelautoconcept moet in de parkeervoorziening zichtbaar zijn. Dit kan eenvoudig door een aantal parkeerplaatsen in de parkeervoorziening hiervoor te markeren.

De zojuist genoemde aandachtspunten dragen bij aan de herkenbaarheid van het deelautoconcept en vergroot de garantie van een deelauto.

¹ Uitgaande van een wandeltempo van gemiddeld 4 km/uur

2.3 Een passend deelauto product voor het Beurskwartier

Er zijn drie soorten formules waarmee de exploitatie van deelauto's plaatsvindt. De belangrijkste variabelen hebben enerzijds betrekking op de auto's en anderzijds op de omstandigheden in de stad / de locatie. Voor de auto's gaat het in het bijzonder om de mate waarin de auto is gebonden aan een vast 'standpunt' en de 'markt' waarin de auto wordt geëxploiteerd.

Naam	Back to one	Back to many	Free floating
Peer-to-peer (C to C)	Snapp car MyWheels e.a.	n.v.t.	n.v.t.
Business to Consumer (B to C)	Buurauto Greenwheels	n.v.t.	Car2Go
Deelauto's van bedrijven	Ja	Ja (bij vestigingen van het bedrijf)	

Voor de omstandigheden op de locatie Beurskwartier is met name relevant: uitstekende bereikbaar met openbaar vervoer, zodat de afhankelijkheid van de auto voor veel bewoners gering is en de huidige gebiedsontwikkelingen in Urecht met een vergelijkbare mobiliteitsoplossing – met een belangrijke rol voor deelauto's. Hierdoor zal het 'klimaat' voor deelmobiliteit zich nadrukkelijk gunstig en relatief snel ontwikkelen.

In de huidige situatie is de rol en het gebruik van deelauto's nog beperkt. Er kan dus nog niet op basis van ervaring worden voorspeld hoe exact het gebruik van deelauto's gaat worden wanneer sprake zal zijn van substantiële schaalgrootte. Er zullen voornamelijk inschattingen nodig zijn.

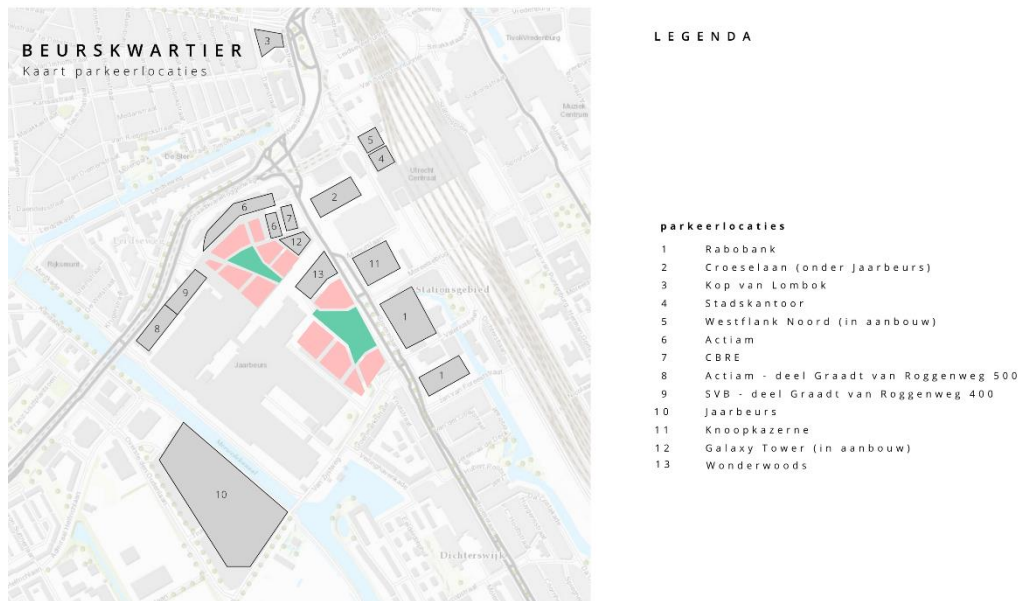
2.4 Conclusie potentie deelauto's Beurskwartier

Op basis van de inzichten uit dit hoofdstuk lijkt het beoogde en verwachte gebruik van de deelauto's voor Beurskwartier te passen in een valide exploitatiemodel zoals dat nu al bestaat voor deelauto's. Het juiste aantal deelauto's moet uit ervaring blijken en dat is ook geen bezwaar omdat door het medegebruik van bestaande parkeervoorzieningen het parkeren flexibel is. Een valide wagenpark omvang zou in het begin het beste kunnen worden gebaseerd op de bestaande inzichten dat een deelauto bij 10 à 12 gebruikers geëxploiteerd kan worden. Als wordt aangenomen dat 50% van de huishoudens geen auto heeft en ook geen behoefte aan deelautogebruik (zie de gegevens m.b.t. potentie deelautogebruik uit het verkeersmodel) en voorts wordt verondersteld dat de gemiddelde grootte van een huishouden 2,5 personen is, waarvan weer 50% deelautogebruiker is, resulteert per 10 woningen 6,25 gebruikers en zou zeer globaal één deelauto per 20 woningen tot een valide exploitatie kunnen leiden.

Deze waarde kan worden aangehouden als streefniveau om in het beginstadium van de wijkontwikkeling op in te zetten. Het is van belang om al meteen bij het gereedkomen van de woningen voldoende deelauto's beschikbaar te hebben. Op dit moment zullen veel nieuwe bewoners hun mobiliteit gaan 'inrichten'. Beschikbaarheid van deelauto's maakt dat dit een volwaardig alternatief is.

3 Inventarisatie bestaande parkeervoorzieningen

Op basis van een geografische analyse zijn er 13 parkeervoorzieningen in en rondom het Beurskwartier en Lombokplein die mogelijk geschikt voor medegebruik door het Beurskwartier. In afbeelding 2 zijn de locaties van de 13 parkeergarages weergegeven.



Afbeelding 2: locaties omliggende parkeervoorzieningen

3.1 Rabobank

Rabobank beschikt in totaal over circa 1.500 parkeerplaatsen in haar complex. De meeste plaatsen liggen in pandig in het gebouw, daarnaast ligt een deel op het parkeerterrein 'Zilver' aan de zijde van de Jan van Foreeststraat. Op dit deel bevinden zich ook de plaatsen met oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's. Mogelijk wordt dit terrein in de toekomst bebouwd, waardoor de parkeersituatie zal wijzigen.

Het grootste deel van de parkeerplaatsen is bestemd voor werknemers. Voor zakelijk bezoek zijn circa 300 parkeerplaatsen beschikbaar. Hoewel de Rabobank gebonden is aan strenge wettelijke eisen (Bankwet) betreffende het toelaten van derden tot de gebouwen, ziet zij mogelijkheden om deelauto's van Beurskwartier toe te laten en is de bank ook bereid om dit nader in samenwerking met de gemeente te verkennen. Parkeren voor Beurskwartier zou kunnen plaatsvinden ofwel op het terrein 'Zilver' ofwel in de parkeergarage, mits de logistiek zodanig wordt georganiseerd dat derden niet in het gebouw komen (nu komen bezoekers na de auto te hebben geparkeerd uit in het ontvangstgebied in de plint van het gebouw).

Het mobiliteitsbeleid van de Rabobank is continu in ontwikkeling en de bank gaat mogelijk op termijn ook gebruik maken van deelauto's. In principe is het denkbaar dat de deelauto's zowel door bewoners van Beurskwartier als door werknemers van de Rabobank worden gebruikt. Dit hangt af van de wijze waarop de deelauto's precies (mogen) worden gebruikt. Dit kan door bank en gemeente in samenwerking nader worden uitgewerkt als onderdeel van het mobiliteitsplan voor Beurskwartier.

Rabobank heeft Athlon / New Motion als mobiliteitsprovider. Het kan voordelen hebben om de bestaande contractpartij in te zetten. In het kader van deze studie is overleg geweest met de Rabobank en zijn de vertrekpunten voor het nader verkennen van de mogelijkheden afgestemd.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	Rabobank
Capaciteit	1.500 plekken
Capaciteit elektrisch laden	Niet precies bekend, 10+
Doelgroep en type gebruik	Werknemers en zakelijke bezoekers
Huidig gebruik	Volledig in gebruik
Claims	Rabobank
Bereidheid medegebruik	Ja
Aandachtspunten	Geen derden via plint / entreegebied / kantoorgebouw
Loopafstand	Minder dan 330 meter

3.2 Croeselaan

De parkeergarage Croeselaan onder het Jaarbeursplein is een nieuwe gemeentelijke parkeergarage met bijna 800 parkeerplaatsen. Het is qua loopafstand zeer gunstig gelegen ten opzichte van de westelijke bouwblokken van het Beurskwartier. Omdat de garage is gebouwd met het oog op toekomstige ontwikkelingen zijn er op dit moment veel lege plekken.

De gemeente geeft aan dat er, rekening houdend met alle toekomstige huurders, op dit moment nog plekken beschikbaar zijn voor andere plannen. Bovendien is de verwachting dat tegen de tijd dat het Beurskwartier wordt ontwikkeld, het aantal beschikbare parkeerplaatsen is toegenomen.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	Gemeente Utrecht / SB-VGE
Capaciteit	778 plekken
Capaciteit elektrisch laden	42 plekken, uitbreiding tot 100 plekken mogelijk
Doelgroep en type gebruik	Openbare parkeerplaatsen en abonneementhouders
Huidig gebruik	Veel ruimte, maar inclusief toekomstige claims in theorie vol
Claims	WTC, Jaarbeurspleingebouw, gebouw Sijpesteijn,, Noord- en Zuidgebouw, Amrath, NH-hotel
Bereidheid medegebruik	Ja
Aandachtspunten	Voetgangersentree via Jaarbeursplein
Loopafstand	Minder dan 330 meter

3.3 Kop van Lombok

De parkeergarage Kop van Lombok is een gemeentelijke parkeergarage met 230 parkeerplaatsen. Het is qua loopafstand geen aantrekkelijk alternatief voor het Beurskwartier, maar wel voor de ontwikkelingen op Lombokplein. In theorie staat de parkeergarage vol. Uit de praktijk blijkt echter dat er ruimte is. Van de 51 abonnementen die de gemeente heeft worden er op dit moment maar 15 gebruikt. De overige plekken worden momenteel commercieel benut, maar bieden dus ook kansen voor deelautoconcepten. Op het moment dat parkeerplaatsen t.b.v. kortparkeerders worden opgeheven ten behoeve van

parkeerplaatsen voor deelauto's Beurskwartier / Lombokplein dient er een grondige motivatie aan ten grondslag te liggen.

Op dit moment evalueert de gemeente het gebruik van de parkeergarage. Het doel is om het gebruik verder te optimaliseren. Gezien de geografische ligging, de eigenaar en het huidige gebruik van de parkeergarage zijn er goede kansen om medegebruik door Lombokplein te faciliteren.

De gemeente merkt op dat om parkeerplaatsen ten behoeve van kortparkeerders op er een grondige motivatie

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	Gemeente Utrecht / SB-VGE
Capaciteit	230 plekken
Capaciteit elektrisch laden	4 plekken, uitbreiding onbekend
Doelgroep en type gebruik	Openbare parkeerplaatsen, zakelijke huurders en abonneementhouders (gemeente en commercieel)
Huidig gebruik	PM
Claims	Stadskantoor (51 plekken), Buenos Aires en Los Angeles en reservering voor compensatie inleveren parkeervergunning
Bereidheid medegebruik	Ja
Aandachtspunten	Voetgangersentree via Damstraat en intern t.b.v. de woningen
Loopafstand	Meer dan 330 meter, wel interessant voor Lombokplein

3.4 Stadskantoor

De parkeergarage onder het Stadskantoor telt op dit moment 199 parkeerplaatsen. Na koppeling met de nieuwe Westflank parkeergarage (paragraaf 3.6) neemt het aantal parkeerplaatsen af tot 157 plekken.

De parkeergarage is niet openbaar en uitsluitend bestemd voor de functies in het Stadskantoor. Er staan dienstauto's en auto's van andere zakelijke huurders geparkeerd. Bezoekers en gebruikers van het Stadskantoor kunnen niet parkeren in de garage.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	Gemeente Utrecht
Capaciteit	165 plekken
Capaciteit elektrisch laden	40 plekken, geen uitbreiding mogelijk
Doelgroep en type gebruik	Dienstauto's en zakelijke huurders
Huidig gebruik	Theoretisch vol, onderzoek moet aantonen
Claims	Functies Stadskantoor
Bereidheid medegebruik	Ja, mits er plek is
Aandachtspunten	Voetgangersentree uitsluitend via Stadskantoor
Loopafstand	Meer dan 330 meter

3.5 Westflank Noord

De parkeergarage Westflank Noord wordt op dit moment gebouwd. De parkeergarage wordt aangesloten op de garage onder het Stadskantoor. Amvest staat positief tegenover deelgebruik parkeergarage. Het gebouw Sijp wordt binnenkort opgeleverd, het is nu nog niet te zeggen hoe parkeervraag zal verlopen.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	Amvest
Capaciteit	169 plekken
Capaciteit elektrisch laden	Onduidelijk
Doelgroep en type gebruik	Bewoners
Huidig gebruik	N.v.t.
Bereidheid medegebruik	Ja, mits er plek is
Aandachtspunten	Voetgangsentree via gebouw
Loopafstand	Meer dan 330 meter

3.6 Actiam / Graadt van Roggeweg

Deze parkeergarage betreft de plekken onder en naast het gebouw Graadt van Roggeweg 130-350 en de bovengrondse parkeergarage achter het Volksbankgebouw op de hoek van de Graadt van Roggeweg en de Croeselaan.

Het complex wordt namens de eigenaar beheerd door Actiam. De huur van parkeerplaatsen (op basis van vigerend commercieel tarief) behoort volgens de beheerder tot de mogelijkheden. Verwacht wordt dat een van de huidige belangrijke gebruikers Volksbank haar wagenpark en het autogebruik door medewerkers zal gaan beperken. Hierdoor komt mogelijk extra parkeerruimte beschikbaar. De auto-entree aan de Croeselaan wordt gedeeld met die van gebouw Croeselaan 15.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	VIVAT / Actiam
Capaciteit	980 plekken
Capaciteit elektrisch laden	50-60 plekken, uitbreiding mogelijk
Doelgroep en type gebruik	Openbare parkeerplaatsen en zakelijke huurders
Huidig gebruik	Intensief gebruik, echter niet volbezet
Claims	Bestaande huurders zijn onder meer Volksbank en NS
Bereidheid medegebruik	Ja, via huur
Aandachtspunten	Voetgangsentree via poort Croeselaan
Loopafstand	Minder dan 330 meter

3.7 CBRE / Croeselaan 15

De 75 parkeerplaatsen op maaiveld onder het gebouw van Croeselaan 15 zijn in eigendom van CBRE. Een van de huidige huurders is de KLPD. Deze partij neemt de komende vijf jaar exclusief een optie tot verlenging een aantal parkeerplaatsen af. Om deze reden is het vanuit veiligheid niet te combineren met andere gebruikers.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	CBRE
Capaciteit	75 plekken
Capaciteit elektrisch laden	2 plekken, uitbreiding onbekend
Doelgroep en type gebruik	Zakelijke huurders
Huidig gebruik	Volledig in gebruik door bestaande huurders
Claims	KLPD
Bereidheid medegebruik	Nee
Aandachtspunten	Voetgangsentree via poort Croeselaan

Loopafstand	Minder dan 330 meter
-------------	----------------------

3.8 Actiam / Graadt van Roggeweg 500

De 80 parkeerplaatsen onder het gebouw Graadt van Roggeweg 500 zijn volledig in gebruik door de Belastingdienst.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	VIVAT
Capaciteit	80 plekken
Capaciteit elektrisch laden	Niet bekend
Doelgroep en type gebruik	Zakelijke huurders in gebouw
Huidig gebruik	Onbekend
Claims	Belastingdienst
Bereidheid medegebruik	Nee
Aandachtspunten	Bereikbaar via recht van overpad door SVB
Loopafstand	Minder dan 330 meter

3.9 SVB / Graadt van Roggeweg 400

De 70 parkeerplaatsen onder het gebouw Graadt van Roggeweg 400 zijn volledig in gebruik bij de Sociale verzekeringsbank en diverse huurders via het Rijksvastgoedbedrijf. Op dit moment is er, mede vanwege de landelijke vergaderfunctie van de SVB, geen bereidheid om medegebruik door het Beurskwartier mogelijk te maken.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	SVB
Capaciteit	70 plekken
Capaciteit elektrisch laden	Niet bekend
Doelgroep en type gebruik	Zakelijke huurders in gebouw
Huidig gebruik	Onbekend
Claims	SVB en huurders via Rijksvastgoedbedrijf
Bereidheid medegebruik	Nee
Aandachtspunten	
Loopafstand	Minder dan 330 meter

3.10 Jaarbeurs

De Jaarbeurs en de gemeente Utrecht hebben een convenant gesloten over het medegebruik van 1.500 parkeerplaatsen door het Beurskwartier. Dit convenant is echter bedoeld om het parkeren op afstand van bewoners met eigen auto te faciliteren.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	Jaarbeurs
Capaciteit	1.500 plekken
Capaciteit elektrisch laden	20 oplaadpunten, uitbreiding onbekend
Doelgroep en type gebruik	
Huidig gebruik	Onbekend
Claims	Parkeren op afstand Beurskwartier, bezoekers
Bereidheid medegebruik	N.v.t.
Aandachtspunten	
Loopafstand	Meer dan 330 meter

3.11 Rijkskantoor De Knoop

De parkeervoorzieningen onder en achter het gebouw zijn in eigendom van het Rijksvastgoedbedrijf en onder andere bestemd voor de Belastingdienst. Medegebruik door het Beurskwartier is vanwege bedrijfsmatige redenen niet gewenst.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	Rijksvastgoedbedrijf
Capaciteit	Onbekend
Capaciteit elektrisch laden	Onbekend
Doelgroep en type gebruik	Huurder gebouw
Huidig gebruik	Onbekend
Claims	Belastingdienst
Bereidheid medegebruik	Nee
Aandachtspunten	
Loopafstand	Minder dan 330 meter

3.12 Galaxy Tower

VKZ, gemandateerd opdrachtgever namens Amrath geeft aan dat men in beginsel niet onwelwillend staat tegenover medegebruik van de 150 parkeerplaatsen in de parkeergarage. Wel zijn er, naast het financiële aspect, een aantal praktische uitdagingen.

Ten eerste staat de parkeergarage in theorie vol. De ontwikkelaar heeft de mogelijkheden van het vigerend parkeerbeleid benut. Dat betekent dat er in ruil voor minder parkeerplaatsen ruimte is gecreëerd voor deelauto's en zijn er meer fietsvoorzieningen gecreëerd. De verwachting is dat de toren en parkeergarage medio 2021 worden opgeleverd. Eventueel kan na 2021 op basis van daadwerkelijk gebruik van de parkeergarage samen met de gemeente worden geëvalueerd of medegebruik vanuit het Beurskwartier mogelijk is.

Ten tweede is de parkeergarage voor voetgangers uitsluitend te bereiken via de bewonersentree van het gebouw. Dat betekent dat om medegebruik mogelijk te maken bewoners van het Beurskwartier toegang moeten krijgen tot dit deel.

Het openstellen van de parkeergarage betekent dat derden het gebouw, of in ieder geval de parkeergarage kunnen binnenkomen. De parkeerplaatsen in de garage vormen het privébezit en horen bij de appartementen. Ten slotte dient medegebruik bestemmingsplan-technisch mogelijk te worden gemaakt.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	Amrath, mogelijk in de verkoop
Capaciteit	150 plekken waarvan 10 voor deelautoconcepten
Capaciteit elektrisch laden	20 plekken
Doelgroep en type gebruik	Alle plekken zijn t.b.v. de 317 huurappartementen in de toren
Huidig gebruik	n.v.t.
Claims	De 317 huurappartementen
Bereidheid medegebruik	Mogelijk, maar gezien praktische bezwaren niet realistisch
Aandachtspunten	Praktische uitdagingen t.a.v. medegebruik door de bezetting, toegankelijkheid, beveiliging en juridisch
Loopafstand	Minder dan 330 meter

3.13 Wonderwoods

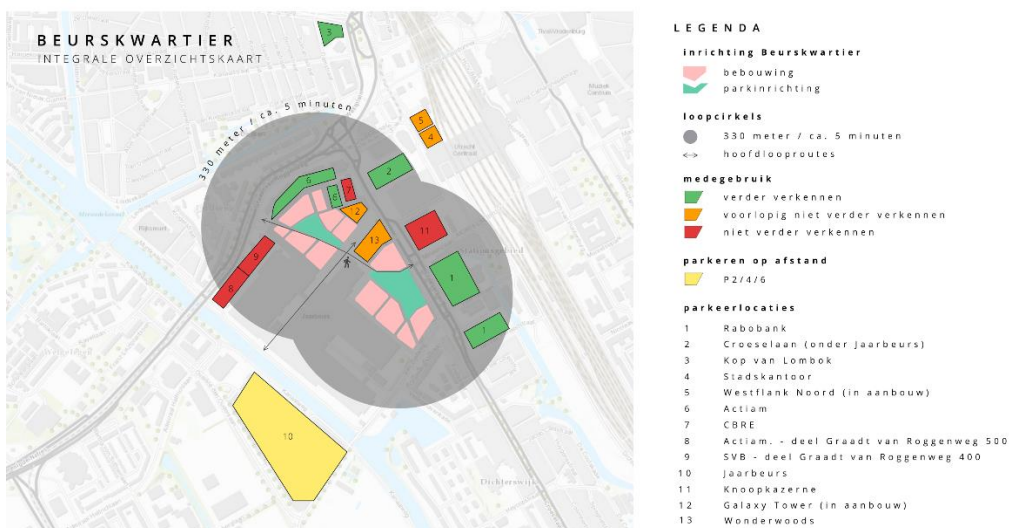
De bouw van de parkeergarage en bovenliggende functies start in 2020 en duurt circa 3 jaar. De parkeergarage telt 160 parkeerplaatsen ten behoeve van de ontwikkeling. Tevens neemt Wonderwoods 300 parkeerplaatsen af van de Jaarbeurs. Ontwikkelaar Kondor Wessels geeft aan dat de garage een stallingsgarage betreft waarbij het niet de bedoeling is dat vreemden in de garage kunnen komen. Dit heeft te maken met de beperkte ruimte, maar ook het feit dat de garage verbonden is met bovenliggende woningen.

Wonderwoods maakt gebruik van 12 deelauto's en zet een mobiliteitsmanager in. Deze is verantwoordelijk voor het afstemmen van vraag en aanbod. Afhankelijk van het succes van de deelauto's kunnen er meer of minder plekken komen. Hetzelfde geldt voor de laadinfrastructuur. De garage is door voetgangers alleen te bereiken vanuit het gebouw via de lobby.

Kenmerken	Omschrijving
Eigenaar/exploitant	ASR
Capaciteit	160 plekken waarvan 12 voor deelautoconcepten
Capaciteit elektrisch laden	30 met mogelijkheid tot uitbreiding (extra trafo gedimensioneerd)
Doelgroep en type gebruik	Bewoners en werknemers Wonderwoods
Huidig gebruik	n.v.t.
Claims	Volledig t.b.v. Wonderwoods
Bereidheid medegebruik	Lastig, gezien praktische bezwaren niet realistisch
Aandachtspunten	Praktische uitdagingen t.a.v. medegebruik door de bezetting, toegankelijkheid, beveiliging en juridisch Wonderwoods zet een mobiliteitsmanager in om vraag en aanbod van mobiliteit op elkaar af te stemmen
Loopafstand	Minder dan 330 meter

3.14 Resumerend

Uit voorgaande inventarisatie blijkt dat de gemeentelijke parkeergarage Croeselaan, Rabobank en Actiam voldoen aan de randvoorwaarden zoals gesteld in hoofdstuk 2. Ook zijn de eigenaren bereid om medegebruik vanuit het Beurskwartier verder te verkennen. De parkeergarage Kop van Lombok is voor de herontwikkeling van Lombokplein een alternatief.



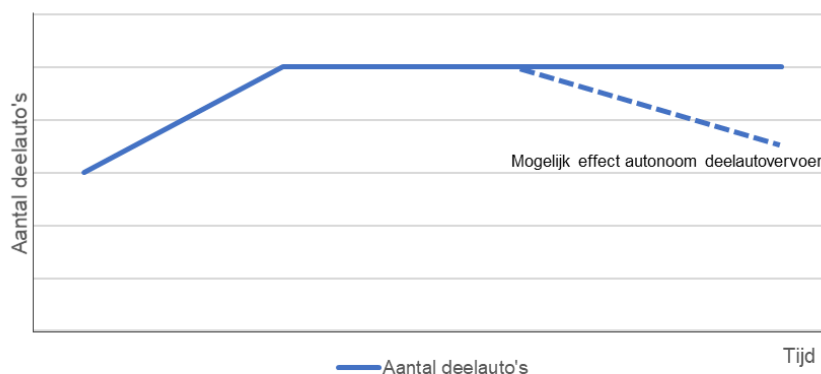
4 Fasering vraag en aanbod

De hoeveelheid deelauto's dat beschikbaar moet zijn hangt nauw samen de fasering en programma van het Beurskwartier. De bouw start in 2023. Er is nog veel onduidelijk in welke stappen en met welk programma het Beurskwartier wordt gerealiseerd. Wel kan een algemene aanbeveling worden gedaan dat vanaf de start voldoende deelauto's aanwezig moeten zijn om te voorkomen dat bewoners een eigen auto kopen. Op basis van een doelgroepenanalyse op het woningbouwprogramma kan in een later stadium het aantal benodigde deelauto's bij start van het Beurskwartier worden onderzocht.

Aan de beschikbare capaciteit zal het niet liggen. Uit de inventarisatie blijkt dat er in 2023 waarschijnlijk ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is in de omliggende parkeervoorzieningen. In onderstaande tabel is een indicatie opgenomen van het aantal beschikbare plekken.

Garage	Type	PP beschikbaar in 2024	Elektrisch laden	Loopafstand
Actiam	Privé	Tientallen	> 60 plekken	< 330 meter
Rabobank	Privé	Tientallen	> 10 plekken	< 330 meter
Croeselaan	Openbaar	Tientallen	42 – 100 plekken	< 330 meter
Kop van Lombok	Openbaar	Tientallen	> 4 plekken	> 330 meter

Er zijn daarnaast ook andere ontwikkelingen van invloed op de ontwikkeling van vraag en aanbod (en dus de fasering) van deelauto's in het Beurskwartier. Tot 2030 zullen alle auto's en deelauto's in het Beurskwartier nog 'gewoon' door de chauffeur actief worden bestuurd. Na 2030 worden mogelijk autonome functies in het wagenpark concreet. Voor Beurskwartier kan dit betekenen dat de deelauto's meer footloose kunnen opereren. De (gedeelde) parkeervoorzieningen zijn mogelijk minder nodig en verwacht mag worden dat het aantal benodigde deelauto's minder groot wordt. Zeker wanneer het delen van ritten meer en meer onderdeel wordt van het mobiliteitsaanbod. In onderstaande grafiek is een verwachting voor de ontwikkeling van het aantal deelauto's weergegeven.

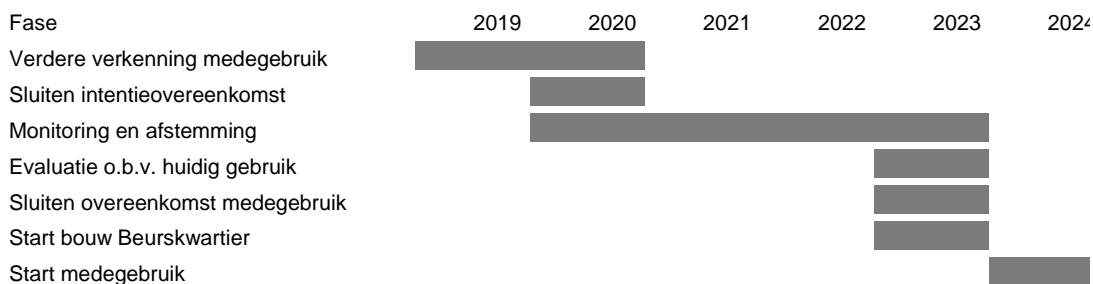


5 Conclusie en aanbevelingen

Rondom het Beurskwartier zijn drie parkeervoorzieningen die interessant zijn om medegebruik vanuit het Beurskwartier verder te onderzoeken: Croeselaan, Actiam, en de Rabobank. Andere parkeerlocaties zijn vanwege de loopafstand en andere praktische bezwaren minder voor de hand liggend. De parkeergarage Kop van Lombok is een interessante parkeergarage voor de herontwikkeling van Lombokplein, maar niet voor het Beurskwartier.

Rekening houdend met de aflopende huurcontracten is op dit moment de verwachting is dat de volledige behoefte (circa 100 parkeerplaatsen) volledig kan worden gefaciliteerd in de zojuist genoemde parkeervoorzieningen.

De bouw van het Beurskwartier start in 2023, de verwachting is dat de omliggende parkeervoorzieningen niet voor 2024 beschikbaar hoeven te zijn. De gemeente moet echter snel een besluit nemen over het wel of niet bouwen van de parkeergarage onder het Beurskwartier. Wij adviseren daarom om zo spoedig mogelijk het medegebruik verder te verkennen (o.a. financiële afspraken, doelgroepenanalyse en marktconsultatie exploitanten) en op basis hiervan een intentieovereenkomst af te sluiten.



Bronnen

Nota Stallen & Parkeren 2013
Parkeerbalans Beurskwartier 2018
Parkeerbalans Croeselaan
Parkeerbalans Kop van Lombok
KiM 2017
CROW 2018
CROW dashboard autodelen

Bijlage 1 Vragenlijst

Onderstaande vragen vormden de basis van de gesprekken die met de betrokken eigenaren, beheerders en exploitanten zijn gevoerd.

Eigendom en bereidheid

- *Wat is de (toekomstige) eigendomssituatie (exploitatie / huur / beheer) van de parkeergarage?*
- *Wat is de grondhouding van de eigenaar t.a.v. het medegebruik door elektrische deelauto's?*
- *Onder welke condities zou dit zijn toegestaan?*
- *Welke concrete stappen/afspraken zouden u inziens nodig zijn om het medegebruik gezamenlijk verder verkennen?*

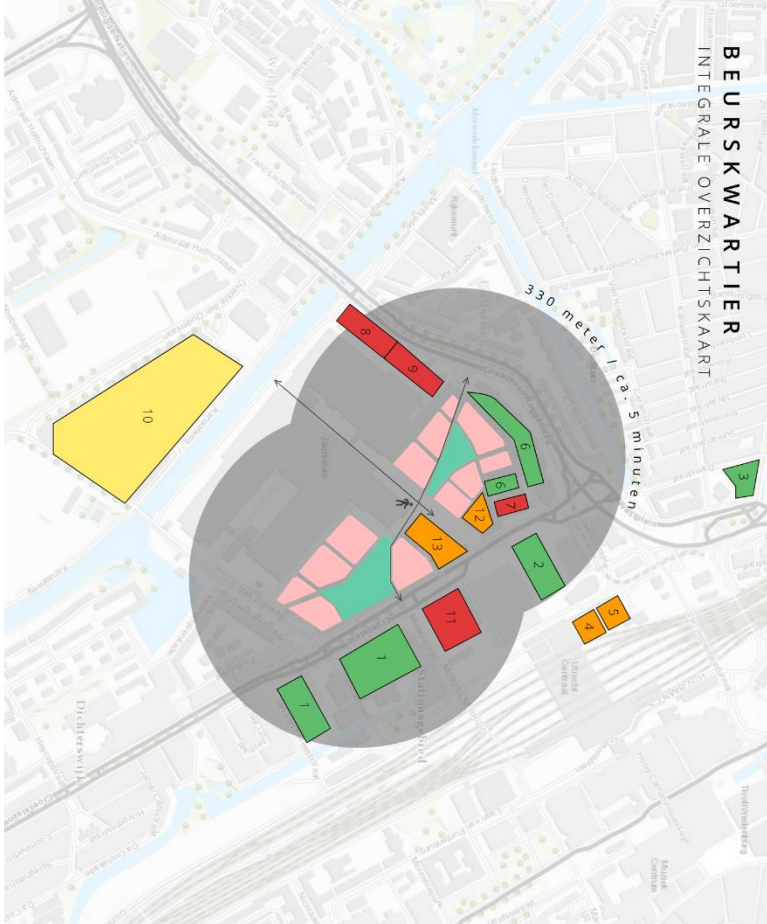
Technische kenmerken garage

- *Hoeveel parkeerplaatsen telt de parkeergarage?*
- *Hoeveel / welke laadvoorzieningen zijn aanwezig?*
- *Is uitbreiding van de laadvoorzieningen technisch mogelijk? Zo ja, hoeveel?*
- *Zijn er reeds deelauto's in de parkeergarage aanwezig?*

Gebruik

- *Welke gebruikersgroepen heeft de parkeergarage (open, huurders, abbonementhouders)?*
- *Tot wanneer lopen de huidige contracten? Zijn er opties tot verlenging?*
- *Wat is het huidige gebruik van de parkeergarage? Zijn er bezettingscijfers? Hoeveel restcapaciteit is er op maatgevende momenten?*
- *Op wat voor wijze is de fysieke toegang voor voetgangers georganiseerd? (uitsluitend via gebouw, of ook via openbaar gebied?)*
- *Op wat voor wijze is de toegang voor auto's georganiseerd (kentekencamera, kaartjes etc.)*

Bijlage 2 Overzichtskaart



LEGENDA

Inrichting Beurskwartier

-  bebouwing
-  parkinrichting


loopcirkels

-  330 meter / ca. 5 minuten
-  hoofdlooproutes

medegebruik

-  verder verkennen
-  voorlopig niet verder verkennen
-  niet verder verkennen

parkeren op afstand

-  P2/4/6

parkeerlocaties

- 1 Rabobank
- 2 Groeselaan (onder Jaarbeurs)
- 3 Kop van Lombok
- 4 Stadskantoor
- 5 Westflank Noord (in aanbouw)
- 6 Actiam
- 7 CBRE
- 8 Actiam - deel Graadt van Roggenweg 500
- 9 SVB - deel Graadt van Roggenweg 400
- 10 Jaarbeurs
- 11 Knoopkazerne
- 12 Galaxy Tower (in aanbouw)
- 13 Wonderwoods