

Marktconsultatie

Parkeermanagementsysteem Gemeente Utrecht

Kenmerk: 2021-VTH-001

d.d.: 29 maart 2021

versie: 1.0

Team aanbestedingen
Organisatieonderdeel: Financiën, Inkoop en Juridische Zaken
Gemeente Utrecht



Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Doel	3
1.2	Achtergrondinformatie	3
2	Procedure marktconsultatie	4
2.1	Procedure	4
2.2	Wijze van indienen	4
2.3	Verslaglegging	4
2.4	Gebruik van informatie	5
2.5	Bepalingen	5
3	Vraagstelling	6
3.1	Organisatie en visie	6
3.2	Parkeerproducten	6
3.3	Verkeersontheffingen	7
3.4	Beheer	8
3.5	Beveiliging en privacy	8
3.6	Integratie en koppelingen	9
3.7	Implementatie inspanningen	9
3.8	Common Ground	10
3.9	Architectuur	10
3.10	Aanbestedingsaanpak	10
3.11	Algemeen	10

Documenten die behoren bij deze marktconsultatie en zijn onderdeel van deze marktconsultatie:

Bijlagen

Bijlage A: Slim parkeren (als onderdeel van het Mobiliteitsplan 2040)

Bijlage B: Antwoordformulier

Bijlage C: Vraag en antwoord formulier

1 Inleiding

De gemeente Utrecht (verder: de gemeente) zal een Europese aanbesteding doen om een nieuw geautomatiseerd systeem voor het verlenen en beheer van parkeervergunningen en ontheffingen in te kopen. Dit ter vervanging van het huidige systeem. Ter voorbereiding hierop nodigt de gemeente u uit om deel te nemen aan een marktconsultatie.

Een marktconsultatie is te definiëren als een georganiseerde wijze van informatie-uitwisseling tussen belanghebbenden. Geïnteresseerde marktpartijen wordt hierbij de mogelijkheid geboden hun kennis en ervaring te delen. De gemeente wil zich, op basis van de door u verstrekte informatie, een beeld vormen van de haalbaarheid van de aanbesteding en van de oplossingsmogelijkheden. Ook is de gemeente voornemens om (delen van) de via deze marktconsultatie verkregen informatie te verwerken in de aanbestedingsdocumenten.

1.1 Doel

De gemeente wil graag inzicht krijgen in de oplossingen en functionaliteit die marktpartijen momenteel (standaard) aanbieden op gebied van verlenen van parkeervergunningen en ontheffingen. Daarnaast wil zij zich een beeld vormen van de ontwikkelingen die daarin de komende jaren zijn te verwachten (tot een tijdshorizon van ongeveer vijf jaar).

Met dit inzicht wil de gemeente enerzijds voorkomen dat zij de markt 'overvraagt', maar anderzijds voldoende uitdaging creëren om een toekomstbestendig systeem in te kopen.

Een ander belangrijk doel is het verkrijgen van inzicht in de mogelijkheden (en haalbaarheid) om het systeem in te kunnen passen in het bestaande applicatielandschap van de gemeente. Hierbij komen onderwerpen zoals integratie en koppelingen (backoffice- en frontofficeapplicaties, systemen van externe organisaties, basisadministraties e.d.) aan de orde.

Tot slot wil de gemeente graag een gevoel krijgen welke inspanning de invoering van een nieuw systeem met zich mee zal brengen. Te denken valt hierbij aan ICT-componenten, conversie, opleiding van gebruikers etc.

In zijn algemeenheid wordt aan de marktpartijen gevraagd hun visie te geven op (de ontwikkelingen van) dit vakgebied en welke oplossingen zij daarvoor bieden.

1.2 Achtergrondinformatie

De gemeente hanteert een *sourcingstrategie* en wil werkzaamheden uitbesteden aan de markt waar deze meerwaarde kan bieden. Onderdeel van deze strategie is onder meer een transitie naar de cloud van diverse toepassingen en mogelijk het gebruiken van "Software as a Service" (SaaS).

Het besluit om via een Europese aanbesteding een nieuw parkeermanagementsysteem in te kopen is gebaseerd op het feit dat het huidige parkeervergunningensysteem aan het einde van zijn levenscyclus is gekomen.

2 Procedure marktconsultatie

Deze marktconsultatie heeft een open karakter waarbij de gemeente de markt uitnodigt om over het hiervoor aangeduide vakgebied hun visie en mogelijkheden te delen. Hieronder staat allereerst de procedure rondom de marktconsultatie uitgelegd. In het volgende hoofdstuk vindt u meer informatie met betrekking tot de inhoud en de uitgangspunten die de gemeente hanteert en wil toetsen.

2.1 Procedure

De procedure van deze marktconsultatie is als volgt:

1. De marktconsultatie start door publicatie van de documenten op TenderNed.
2. Er bestaat een mogelijkheid om vragen te stellen naar aanleiding van deze publicatie, deze vragen kunt u stellen via bijgevoegde vraag en antwoord formulier (bijlage C). Vragen stellen kan tot 9 april 2021. Uiterlijk op 14 april 2021 ontvangt u van ons de antwoorden.
3. Iedere geïnteresseerde marktpartij die van mening is dat zij een bijdrage kan leveren aan de marktconsultatie wordt verzocht om de antwoorden op de vragen uit deze marktconsultatie in te dienen, uiterlijk op 22 april 2021.
4. De gemeente is voornemens om naar aanleiding van de ingediende reacties partijen uit te nodigen om mondeling een aanvullende toelichting te geven op de gegeven antwoorden. De gemeente zal hiertoe contact opnemen met deze partijen om een gesprek van te plannen.

Mochten gegeven antwoorden strijdig zijn met elkaar dan meldt u dit zo spoedig mogelijk bij via de berichtenmodule van TenderNed.

2.2 Wijze van indienen

De gemeente verzoekt u het ingevulde antwoordformulier (Bijlage A) per email te versturen aan: **ewoud.leijs@utrecht.nl**.

Hierbij verzoekt de gemeente u om, eventueel naast een andere bestandsopmaak, een versie in Excel-format mee te sturen. De gemeente vraagt u om, als u op een bepaalde vraag geen antwoord wenst te geven, aan te geven waarom u hier geen antwoord op geeft. U heeft bij elke vraag de mogelijkheid in uw beantwoording alternatieven aan te dragen.

2.3 Verslaglegging

Bij een mogelijke aanbesteding die voortkomt uit deze marktconsultatie kan (indien relevant) de gemeente gebruik maken van de door u verstrekte informatie. In dat geval wordt deze (geanonimiseerd) bijgevoegd.

2.4 Gebruik van informatie

U dient zich ervan bewust te zijn dat u commercieel of anderszins gevoelige informatie zou kunnen verstrekken of informatie waarop intellectuele eigendomsrechten van u of van andere partijen op van toepassing zijn die u niet mag of wilt delen. In de eerste plaats kunt u in uw beantwoording aangeven wanneer dit het geval is. Mocht een dergelijk geval zich voordoen en de verstrekte informatie wordt verwerkt in het marktconsultatieverslag en ter beschikking gesteld aan andere deelnemende partijen, dan kan de gemeente hiervoor niet verantwoordelijk of aansprakelijk worden gesteld.

Wanneer de gemeente overgaat tot aanbesteding van de opdracht, zal de aanbesteding bekend gemaakt worden via TenderNed. De Marktconsultatie wordt dan gebruikt als informatiebron bij het opstellen van de aanbestedingsdocumenten.

2.5 Bepalingen

Ten aanzien van de marktconsultatie gelden de hiernavolgende bepalingen. Door deelname aan de marktconsultatie verklaart de deelnemende marktpartij zonder voorbehoud akkoord te zijn met alle genoemde bepalingen.

- Nadrukkelijk wordt vermeld dat deze marktconsultatie geen onderdeel uitmaakt van een aanbestedingsprocedure.
- De consultatie heeft een vrijblijvend karakter, zowel voor de gemeente als voor de deelnemende marktpartij(en). Deelname aan de marktconsultatie is geheel vrijwillig.
- Aan de consultatie kunnen geen rechten worden ontleend, noch zal deelname aan de consultatie leiden tot enig voordeel of nadeel in de aanbestedingsprocedure die eventueel daarna volgt.
- Afzien van deelname aan de consultatie zal niet leiden tot uitsluiting van de aanbestedingsprocedure die eventueel daarna volgt.
- De marktconsultatie is geen uitnodiging om in te schrijven op de voorgenomen aanbesteding waarvoor deze marktconsultatie als voorbereiding dient.
- Deelnemende partijen kunnen geen aanspraak maken op vergoeding van eventueel gemaakte kosten in het kader van de marktconsultatie.
- De gemeente behoudt zich het recht voor om de marktconsultatie en de daaropvolgende aanbesteding op een andere wijze uit te voeren dan in dit document is beschreven en om het traject van de marktconsultatie geheel of gedeeltelijk te staken.
- De door de marktpartijen verstrekte informatie is niet vanzelfsprekend van invloed op de door de gemeente te maken keuzes bij de voorgenomen aanbesteding.
- De informatie die door de gemeente wordt verstrekt gedurende de marktconsultatie kan afwijken van de informatie die in een later stadium wordt verstrekt ten behoeve van de aanbesteding.

3 Vraagstelling

Deze marktconsultatie dient als bijdrage aan het verbreden van de inzichten die (deels) al aanwezig zijn bij de gemeente. Onderstaande vragen beogen ons inzicht aan te vullen zoals aangegeven in paragraaf 1 van dit document. U wordt vriendelijk verzocht onderstaande vragen schriftelijk te beantwoorden.

3.1 Organisatie en visie

De gemeente wil een oplossing verwerven, die (zoveel mogelijk) toekomst vast is. Het is daarom van belang dat een potentiële leverancier een oplossing levert, die blijft aansluiten bij toekomstige (technologische en maatschappelijke) ontwikkelingen.

- Vraag 3.1.1** Kunt u kort omschrijven op basis van welke principes en visie op het gebied van parkeren uw oplossing is/wordt gerealiseerd?
- Vraag 3.1.2** Op welke wijze borgt uw organisatie de aansluiting bij toekomstige (technologische en maatschappelijke) ontwikkelingen in het vakgebied? (bijv. door aan te geven hoeveel wordt geïnvesteerd (in tijd en budget) in productontwikkeling).
- Vraag 3.1.3** In de (concept) Parkeervisie (www.utrecht.nl/parkeervisie) en het (concept) mobiliteitsplan 2040 van de gemeente (hoofdstuk "Slim Parkeren", zie bijlage B) wordt Utrechts visie op parkeren verwoord. Hoe kan uw oplossing bijdragen aan de realisatie van deze visie?
- Vraag 3.1.4** Zijn (eind)gebruikers geconsulteerd in de realisatie van uw oplossing? Zo ja, is er sprake van een gebruikersgroep die mede de ontwikkeling van de oplossing bepaalt?
- Vraag 3.1.5** Welke gemeente(n) (> 100.000 inwoners) kunt u momenteel rekenen tot de huidige afnemers van uw oplossing?

3.2 Parkeerproducten

De huidige werkwijze van vergunningverlening bij de gemeente is product georiënteerd (bijv. parkeervergunningen, kortingsregelingen, gehandicaptenparkeerplaatsen, gehandicaptenparkeerkaarten (fysieke kaart) en garageabonnementen). Wij streven echter ook naar flexibilisering en (gedeeltelijke) integratie daarvan. Bijvoorbeeld: de mogelijkheid om met een 'combinatieproduct' zowel op straat als in een garage te kunnen parkeren, parkeerrechten toekennen op basis van vaste tijden of juist op basis van een urenkaart (een soort 'digitale strippenkaart'), flexibele rayonindeling e.d.

Door de beantwoording van de vragen in deze paragraaf kunnen wij ons een beeld vormen van de parkeerproducten die uw oplossing ondersteunt. Een aantal producten hebben onze bijzondere aandacht en daarover stellen wij onderstaande vragen.

- Vraag 3.2.1.** Welke parkeerproducten ondersteunt uw oplossing en hoe flexibel zijn deze met elkaar te integreren of te combineren (zie toelichting hierboven)?
- Vraag 3.2.2** In ons huidige systeem leidt een dag te laat betalen bij kwartaalovergangen soms tot meerdere naheffingen, omdat de signalering en betaling zomaar een week doorlooptijd kunnen hebben. Kunt u deze problematiek oplossen binnen uw oplossing (functioneel en/of organisatorisch)?

- Vraag 3.2.3** a) Welke betaal-/inningsmogelijkheden worden in uw oplossing geboden?
b) Biedt uw oplossing een mogelijkheid om (automatisch) te factureren en betalingsherinneringen te versturen?
- Vraag 3.2.4** Biedt uw oplossing mogelijkheden tot het (vergunning)parkeren voor bezoekers en/of mantel- en thuiszorgers (bv. met kortingsregelingen)? Zo ja, op welke wijze wordt hierin gefaciliteerd en bij welke partij (bewoner of bezoeker) ligt de verantwoordelijkheid voor het doen van de betaling?
- Vraag 3.2.5** In de gemeente mogen bewoners en bezoekers met een gehandicaptenparkeerkaart gratis parkeren op fiscale parkeerplaatsen. Op welke wijze faciliteert uw oplossing het parkeren met een digitaal 'parkeerrecht' voor bewoners, bezoekers en instellingen met een gehandicaptenparkeerkaart?
- Vraag 3.2.6** Op welke wijze faciliteert uw oplossing de registratie van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken en op geografische locatie?
- Vraag 3.2.7** In de gemeente kunnen bedrijven met een parkeervergunning zelf hun vergunning(en), gebruiker(s) en kenteken(s) beheren. Op welke wijze faciliteert uw oplossing het parkeren voor bedrijven?
- Vraag 3.2.8** Op welke wijze faciliteert uw oplossing in correspondentie met klanten en kunnen hiervan notities, documenten en/of contactmomenten worden vastgelegd?
- Vraag 3.2.9** Houdt uw oplossing automatisch rekening (bijv. via koppeling met de RDW) met milieudifferentiatie (invloed van vervuilingsgraad op de kosten voor een vergunning)?
- Vraag 3.2.10** Welke mogelijkheden biedt uw oplossing voor een zg. "Mijnparkeren" omgeving waarin onze doelgroepen zelf hun gegevens kunnen beheren (opvoeren en muteren van (tijdelijke) kentekens, beheren bezoekersuren, inzien en doen van betalingen, doorgeven verhuizing etc.)?
- Vraag 3.2.11** Biedt uw oplossing functionaliteit voor toezicht en handhaving of heeft uw organisatie wellicht een aanvullende oplossing voor toezicht en handhaving?
- Vraag 3.2.12** Op welke wijze ondersteunt uw oplossing de registratie van eigen parkeervoorzieningen of gezamenlijke parkeervoorzieningen?

3.3 Verkeersontheffingen

Naast parkeervergunningen verstrekt de gemeente ook zg. ontheffingen om gebruik te mogen maken van de openbare ruimte waar dat onder normale omstandigheden niet is toegestaan. Te denken valt aan verkeersontheffingen e.d. als werkzaamheden dat vereisen (bv. bij aanleg of onderhoud van kabels en leidingen).

- Vraag 3.3.1** Op welke wijze faciliteert uw oplossing het verlenen van ontheffingen?
- Vraag 3.3.2** Kunt u een globale omschrijving geven van de functionaliteit van uw oplossing?
- Vraag 3.3.3** Biedt uw oplossing de mogelijkheid om verschillende verbodsbepalingen te registreren onder één product? (Bijv. C01 en G07 RVV).
- Vraag 3.3.4** Kan uw oplossing specifieke voertuiggegevens tonen zoals lengte en aslast (bijv. d.m.v. een RDW-koppeling)?
- Vraag 3.3.5** Ontheffingen worden vaak verleend voor een bepaalde locatie in Utrecht. Voor verschillende zaken is het handig om deze geografisch te tonen. Biedt uw oplossing deze mogelijkheid?

- Vraag 3.3.6** Een ontheffing blijft vaak een bepaalde tijd bij een andere collega in behandeling, en/of er moet (extern) advies worden opgevraagd. Is er een mogelijkheid om (meerdere) behandelaars aan te geven bij een lopende zaak?
- Vraag 3.3.7** Ondersteunt uw oplossing vrijstelling van milieuzones? En als dit het geval is, kunt u omschrijven hoe uw oplossing dat doet?

3.4 Beheer

Het parkeerlandschap in de gemeente is regelmatig aan verandering onderhevig. Het is daarom van belang dat de oplossing flexibel is en dat beheerders inrichtingswijzigingen kunnen doorvoeren (bijv. in de uitgegeven producten) om met deze verandering mee te gaan.

- Vraag 3.4.1** Kunt u een globale omschrijving geven van de beheerfunctionaliteiten van uw oplossing?
- Vraag 3.4.2** Biedt uw oplossing de mogelijkheid om zelfstandig processen in te richten (proces-engine), is er workflow mogelijkheid en/of worden er standaard processen meegeleverd?
- Vraag 3.4.3** Op welke wijze worden adres- en persoonsmutaties door uw oplossing verwerkt, en hoe worden deze wijzigingen kenbaar gemaakt aan de beheerder?
- Vraag 3.4.4** Welke voorzieningen kent uw oplossing om managementinformatie en controlerapportages te genereren en de ontwerpen daarvan aan te passen?
- Vraag 3.4.5** Welke gebruikersrollen kent de oplossing en zijn deze flexibel in te richten?

3.5 Beveiliging en privacy

De gemeente wil zeker stellen dat zij aan de wettelijke vereisten op gebied van informatiebeveiliging en privacy (w.o. AVG) kan voldoen.

- Vraag 3.5.1** Op welke wijze kan uw oplossing autorisatiestructuren inrichten waarin rollen en rechten gemakkelijk zijn in te richten en te beheren (bv. door te koppelen met de AD van de gemeente)?
- Vraag 3.5.2** Hoe vindt logging van raadplegingen en transacties plaats en hoe lang worden deze bewaard voor inzage?
- Vraag 3.5.3** Is er in uw oplossing een mogelijkheid om zg. bijzondere persoonsgegevens (bv. voor mensen met een beperking) vast te leggen met een aparte status van vertrouwelijkheid?
- Vraag 3.5.4** Kunt u jaarlijks de zg. ISAE3402 Type 2 verklaring leveren?
- Vraag 3.5.5** Is het mogelijk om externen (burgers, bedrijven) geautoriseerd toegang te geven door gebruik te maken van Digid of eHerkenning, ondersteund door tweefactor authenticaties op applicatieniveau?
- Vraag 3.5.6** Hoe voldoet uw oplossing aan de archiefwet (bv. selectie en vernietiging van documenten die gegenereerd worden).

3.6 Integratie en koppelingen

De aan te schaffen oplossing moet functioneren in het applicatielandschap van de gemeente en dus volgens geldende standaarden kunnen koppelen met applicaties en gegevens daartussen uitwisselen.

- Vraag 3.6.1** Welke standaardkoppelingen heeft uw applicatie beschikbaar? Bijvoorbeeld financiële systemen (SAP), zaaksystemen (Excellence), handhaving en controle (CityControl), parkeerautomaten (FlowBird), de Basisregistratie Personen, de Basisregistratie adressen en gebouwen en gegevensuitwisseling systemen van medische keuringsinstanties?
- Vraag 3.6.2** Heeft uw oplossing de mogelijkheid om te koppelen met de registratie Parkeer- en Verblijfrechten van de RDW? Zo ja, onder welke voorwaarden?
- Vraag 3.6.3** Op welke wijze kan uw oplossing koppelen met een systeem van fysieke betaalterminals aan een balie?
- Vraag 3.6.4** Op welke wijze kan uw oplossing koppelen met een beheersysteem voor parkeerterminals op straat?
- Vraag 3.6.5** Welke API's levert uw oplossing om een extern systeem toegang te verlenen tot de gegevens in uw oplossing?
- Vraag 3.6.6** Kunnen maatwerk koppelingen worden gemaakt en zo ja op welke wijze?

3.7 Implementatie inspanningen

De gemeente beseft dat de invoering van een nieuw systeem de nodige impact heeft op de organisatie en dat dit vaak gepaard gaat met een *dip* in de prestatiecurve juist als de “winkel openblijft tijdens de verbouwing”. Het kunnen parkeren is echter zo'n essentieel onderdeel (én blikvanger) in de dienstverlening dat dit geen verstoring verdraagt.

- Vraag 3.7.1** Heeft uw organisatie ervaringen in het implementeren van een dergelijke oplossing met de omvang van de gemeente Utrecht, zo ja welke en hoe zag zo'n implementatietraject eruit?
- Vraag 3.7.2** Heeft uw organisatie ervaringen met de implementatie van uw oplossing in combinatie met een Mid-Office? Zo ja, welke onderdelen heeft u gekoppeld en met welke Mid-Office toepassingen (naam en leverancier)?
- Vraag 3.7.3** Wat is naar uw inschatting een realistische doorlooptijd van het implementatietraject en hoe kan dat (voor onze burgers, bedrijven en bezoekers van de stad) zo ongestoord mogelijk verlopen.
- Vraag 3.7.4** Welke mogelijkheden heeft u om een (zoveel mogelijk) geautomatiseerde datamigratie uit te voeren vanuit een bestaand parkeersysteem naar uw oplossing?

3.8 Common Ground

De gemeente wil in haar informatievoorziening stappen zetten in het realiseren van de landelijke Common Ground visie dat gaat over een nieuwe, moderne informatievoorziening voor gemeenten.

- Vraag 3.8.1** Heeft uw organisatie het groeipact Common Ground ondertekend of bent u voornemens dit te doen?
- Vraag 3.8.2** Zijn er aanpassingen gemaakt of ingepland in uw oplossing om aan te sluiten op de Common Ground visie?
- Vraag 3.8.3** Ondersteunt uw oplossing de externe opslag van gegevens zoals de Common Ground visie voor ogen heeft via de door de VNG gestandaardiseerde ZaakGerichtWerken APIs?

3.9 Architectuur

De architectuurkenmerken van nieuwe applicaties zijn belangrijk om te bepalen in welke mate nieuwe applicaties goed onderdeel kunnen vormen van het applicatielandschap van de gemeente.

- Vraag 3.9.0** Is uw oplossing een standaardpakket? Zo ja, hoe verloopt het proces van updates en upgrades?
- Vraag 3.9.1** In welke vormen is uw oplossing te gebruiken, SaaS, installatie on-premise, anders?
- Vraag 3.9.2** Kan (en zo ja op welke wijze) uw oplossing documenten in een extern Document Management Systeem opslaan voor archivering?
- Vraag 3.9.3** Wat zijn de gevolgen voor de werking van uw oplossing als factureren en innen in een centrale gemeentelijke voorziening wordt ingericht en deze voorziening wordt verbonden met uw oplossing?
- Vraag 3.9.4** Wat zijn de gevolgen voor de werking van uw oplossing als een portaal voor selfservice (aanvraagformulieren, tijdelijke kentekenwijzigingen etc.) in een centrale gemeentelijke voorziening wordt ingericht en deze voorziening wordt verbonden met uw oplossing?

3.10 Aanbestedingsaanpak

Zoals heeft kunnen lezen wordt er over drie onderwerpen gesproken in deze marktconsultatie. Wij zijn benieuwd naar uw mening over de aanpak.

- Vraag 3.10.1** Zou u deze aanbesteding in percelen op delen? Zo ja welke?
- Vraag 3.10.2** Welke aanbestedingsprocedure zou u adviseren?

3.11 Algemeen

De gemeente hecht waarde aan uw mening en wil u daarom vragen om in de context van de Marktconsultatie de ruimte te geven om aanvullende informatie aan te leveren die wij over het hoofd gezien hebben.

- Vraag 3.11.1** Heeft u nog andere suggesties of andere oplossingen die wij over het hoofd gezien hebben?

Bijlage A: Slim parkeren (als onderdeel van het Mobiliteitsplan 2040)

1. Parkeervisie

In de Parkeervisie 'Ruimte voor de Buurt', die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is.

Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen, zetten we in op een beperkte toevoeging van autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen, en stimuleren we alternatieven zoals deelmobiliteit en de multimodale reis. Voor het meefinancieren van dit soort collectieve mobiliteitsoplossingen onderzoeken we of een Bereikbaarheidsfonds hiervoor een oplossing kan bieden. We zetten in op efficiënter gebruik van parkeercapaciteit en verplaatsen autoparkeren zo veel mogelijk van straat naar parkeergarages of voorzieningen aan de rand van de stad. Hiermee creëren we in de openbare ruimte plek voor andere functies. Op locaties waar overlast ontstaat door geparkeerde auto's, of de bereikbaarheid van de stad in het geding komt, voeren we betaald parkeren in. We maken elektrisch rijden en deelmobiliteit aantrekkelijk, door laden te faciliteren en meer ruimte te bieden aan deelmobiliteit. Bij alle maatregelen houden we in het vizier dat de stad bereikbaar moet blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van een auto, zoals mensen met een beperking. Waar nodig treffen we hiervoor extra voorzieningen.

2. Berekening parkeerbalans economische kerngebieden

In 2020 werken er 58.000 werknemers op de 4 grote kantorenlocaties aan de stadsrand (Utrecht Science Park /Rijnsweerd, Stadseiland-Zuid, Papendorp en Leidsche Rijn Centrum) en nabij station Lunetten. 48% van de werknemers kwam in 2015 per auto. Daarvoor zijn 27.800 parkeerplaatsen nodig.

Indien in 2040 20% (meer dan in 2015) van de werknemers thuiswerkt (1 dag per week gemiddeld, inzet voor stap 2), dan zijn 5.600 parkeerplekken minder bezet. Als door betere fiets - en OV-bereikbaarheid nog maar 34% van de werknemers per auto komt (effect stap 3 Netwerken op orde), dan komen nog eens 6.500 parkeerplekken beschikbaar. Er komen in 2040 dan nog maar 15.800 werknemers met de auto die een parkeerplaats nodig hebben. Er komen dan in totaal 12.100 parkeerplaatsen beschikbaar voor nieuwe gebruikers.

Aangezien 34% van de werknemers in 2040 met de auto komt, kunnen er meer dan 44.000 werknemers extra werken op deze kantorenlocaties zonder uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Van deze nieuwe werknemers werken er dan 8.900 thuis, 12.100 komen per auto en 23.400 komen per OV of fiets).

Daarnaast kunnen we nog een paar duizend werknemers een parkeerplaats op afstand aanbieden, waardoor in totaal 45-50.000 extra werknemers op deze kantorenlocaties kunnen werken, zonder uitbreiding van het parkeren op die locaties.

Vooralsnog rekenen we met ongeveer 35.000 extra kantoorbanen in Utrecht, 14.000 op bedrijventerreinen (hiervoor zijn wel nieuwe parkeerplaatsen nodig op deze bedrijventerreinen, want daar wordt minder thuisgewerkt en komt een groter percentage met de auto) en 16.000 banen 'in de wijk' (op kleinere kantoren, retail, horeca, bedrijf aan huis, zorg, logistiek, etc.).

3. Groei wonen en werken mogelijk door slim parkeren

We kiezen voor het faciliteren van de groei van Utrecht met een aantrekkelijk vestigingsklimaat met gemengde milieus voor wonen, werken en voorzieningen rond knooppunten in de stad. Door de inzet op ontwikkelen van wonen en werken bij OV-knooppunten (stap 1), thuiswerken (Anders reizen, stap 2) en de inzet op het aantrekkelijker maken van fiets en OV (Netwerken op orde, stap 3) neemt het aantal autoverplaatsingen af en zijn daarmee minder parkeerplaatsen in de gebieden nodig. Werknemers die deels gaan thuiswerken en werknemers die kiezen voor fiets of OV zorgen er dus voor dat bij huidige kantoorpanden parkeerplaatsen vrij komen die gebruikt kunnen worden door nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen.

We gaan in deze gebieden met eigenaren van parkeervoorzieningen en werkgevers in gesprek hoe de voorraad bestaande parkeerplaatsen op een efficiënte wijze kan worden hergebruikt door nieuwe werkgelegenheid en/of nieuwe woningen in het gebied. Hierbij kan ook de mogelijkheid worden meegenomen om een deel van de parkeerbehoefte door middel van P+R in de regio te realiseren. Ook dit draagt eraan bij dat het autoverkeer naar de eindbestemming niet groeit. Door middel van gebiedsvisies kan dit per ontwikkeling in beeld gebracht worden. We denken dat deze integrale aanpak vooral kansrijk en effectief is voor de grote kantorenlocaties (Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Kanaleneiland-Zuid/Merwedekanaalzone en Rijsweerd) en het Utrecht Science Park, vooral als hier gemengde woon -en werkmilieus worden ontwikkeld, maar bij andere mogelijke gebieds(her)-ontwikkelingen zoals Werkspoorkwartier/Cartesiusrhoeke, Overvecht, Jaarbeurs, Lunetten-Koningsweg, etc. Hierbij wordt rekening gehouden met maatwerk voor bedrijven of instellingen die afhankelijk zijn van autobereikbaarheid.

In de rest van de stad vindt er een vergelijkbare verschuiving plaats. De effecten van thuiswerken zijn daar echter vaak kleiner en er komen relatief minder parkeerplaatsen vrij omdat een deel van de inwoners niet direct de auto wegdoet als ze minder of anders gaan reizen. Maar op kleinere schaal kunnen kleine verstedelijkingsprojecten haalbaar zijn zonder nieuwe parkeerplekken indien er lokaal mogelijkheden zich voordoen om parkeerplaatsen her te gebruiken. Een andere optie is om parkeerplaatsen te transformeren naar andere functies (zie verderop). Desalniettemin zullen er ook ontwikkelingen van wonen en werken in de stad plaatsvinden waar wel de noodzaak is om parkeerplaatsen toe te voegen, meestal in de B- en C-zone.

4. Aantrekkelijke woonstraten

We gaan een werkwijze ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar kansen voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven (bijvoorbeeld bankjes of terrasjes) en/of spelen. Dit maken we mogelijk door een andere inrichting van de straat (of zelfs buurt). Hierdoor ontstaan aantrekkelijkere woonstraten. De gemeente gaat deze mogelijkheid actief onder de aandacht brengen van de inwoners van de stad.

Daardoor zal het parkeren in woonwijken geleidelijk verminderen. We houden rekening met een gemiddelde jaarlijkse vermindering van 0,5-1% (gemiddeld over de stad). Deze mogelijkheid werken we uit in de module "Aanpak parkeren openbare ruimte" bij de parkeervisie (zie www.utrecht.nl/parkeervisie).

5. Invoering betaald parkeren

De gemeente continueert haar beleid als het gaat om invoering betaald parkeren. Dit vindt alleen plaats door middel van draagvlakmeting in de betreffende buurt. Daarnaast kiest de gemeente in geval van grootschalige ontwikkelingen in de wijk aan de voorkant voor invoering betaald parkeren in een omliggende wijk (en in het ontwikkelgebied zelf indien daar openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd), om te voorkomen dat in omliggende buurten eerst parkeeroverlast ontstaat en pas na een draagvlakmeting dit probleem kan worden opgelost met de invoering van betaald parkeren. Hiervoor wordt per gebiedsontwikkeling apart een besluit genomen. Dit mobiliteitsplan bevat geen voorstel voor verhoging van de parkeertarieven.

6. Stallen van fietsen

Naast de drukte op de fietspaden, wordt door de groei van het aantal fietsen ook het stallen van fietsen op drukke plekken in Utrecht problematisch. Enerzijds ontstaat op drukke plekken een tekort op voorzieningen om netjes en veilig te stallen en anderzijds vormen verkeerd gestalde fietsen een obstakel voor voetgangers en minder validen. Daarom dragen wij zorg voor voldoende veilige en aantrekkelijke fietsenstallingen. We maken duidelijk waar wel en niet in de openbare ruimte een fiets gestald kan worden en handhaven erop indien er gevaarlijke situaties ontstaan.

In overleg met bewoners kunnen we in woonstraten ervoor kiezen om een deel van de parkeerplaatsen op te heffen en deze ruimte te gebruiken voor het stallen van fietsen (naast meer ruimte voor groen en verblijven). Voor e-bikes en andere bijzondere fietsen is voldoende stallingscapaciteit in inpandige stallingen, maar ook op straat in de vorm van stallingsplekken met een goede aanbindmogelijkheid.

Deelfietssystemen bieden vooral mogelijkheden om je reis per openbaar vervoer of auto voort te zetten met een geleende fiets. Daarmee is dit een belangrijke schakel in een aantrekkelijke multimodale reis om vanuit het station of de parkeerlocatie naar je eindbestemming te komen. Voordeel is dat deelfietssystemen bij goed gebruik de behoefte aan fietsstallingsplekken verminderen, omdat ze vaker worden gebruikt en minder lang in de stalling staan. Om de beschikbare ruimte op straat en in stallingen optimaal te benutten, reguleren we waar deelfietsen (en andere deelvoertuigen) wel en niet gestald mogen worden. Om het verwachte stallingsprobleem bij Utrecht Centraal op te lossen, faciliteren en stimuleren we lopen op korte afstanden tot 1 kilometer, maken we het gebruik van andere OV-knooppunten aantrekkelijker, zorgen we voor een betere benutting van de beschikbare plekken door onder andere de P-route fiets (een fietsparkeerverwijssysteem) en monitoren we met NS en ProRail de stallingsbehoefte en bouwen we capaciteit bij indien nodig.

7.