

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Inspraak Mobiliteit
inspraakmobiliteit@utrecht.nl
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Fietzersbond
p/a Racinelaan 5
3533 VL Utrecht
Telefoon 06 – 44304099

Betreft: Reactie Fietzersbond op Parkeervisie
Contact: Peter van Bekkum <utrecht@fietzersbond.nl>

Utrecht, 1 februari 2021

Beste mensen,

Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om een reactie in te dienen op de concept parkeervisie. Met genoeg gaan we in op de uitnodiging daartoe.

Parkeerbeleid: belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid

Parkeerbeleid is een belangrijk instrument in het stedelijke mobiliteitsbeleid. Goed parkeerbeleid draagt bij aan de effectiviteit van het voorgenomen mobiliteitsbeleid. Door de juiste parkeerfaciliteiten op de juiste plek onder de juiste voorwaarden aan te bieden wordt gewenst gedrag gemakkelijk gemaakt en ongewenst gedrag afgeremd. Financiële prikkels kunnen daarbij helpen.

Stimuleer het gebruik van de fiets, ook door goed parkeerbeleid voor de fiets: de voordelen zijn evident
Stimuleren van het gebruik van de fiets is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid, we ondersteunen de gemeente van harte in haar streven om meer verplaatsingen van, naar, in en door de stad op de fiets te laten maken en minder met de auto. Fietsen nemen, zowel rijdend als gestald, relatief weinig ruimte in, maken onderweg vrijwel geen geluid en stoten geen vervuilende stoffen uit. Bovendien draagt regelmatig fietsen bij aan een fitte en gezonde bevolking. Fietsen is daarmee synoniem voor healthy urban living.

Zorg ervoor dat de fiets de groeiende mobiliteit in de stad blijft opvangen

De toenemende mobiliteit die ontstaat door de gerealiseerde en verwachte groei van het aantal inwoners en de bedrijvigheid moet zoveel mogelijk worden gerealiseerd op de fiets, omdat er onvoldoende ruimte in de stad is om het autoverkeer te laten groeien. Met die ruimte wordt zowel de fysieke ruimte bedoeld als de 'ruimte' in de mogelijkheid om de druk op de leefbaarheid te laten groeien door extra uitstoot en extra geluid. Toename van het autoverkeer zal leiden tot onevenredige toename van knelpunten met de doorstroming van het verkeer (wachtrijen, vertraging en grid locks) en tot toename en mogelijke overschrijding van normen ten aanzien van de milieubelasting en leefbaarheid.

Fietzers die hun fiets willen stallen moet daarom zo min mogelijk in de weg gelegd worden. Het gebruik van de fiets moet zo gemakkelijk mogelijk gemaakt worden en gratis mogelijk blijven. Zowel bij de eigen woning als bij de bestemming (werkplek, wijkwinkel en centrumvoorziening) moet de fiets gemakkelijk en veilig gestald kunnen worden.

De visie kan meer concreet door voorbeelden van knelpunten en maatregelen te benoemen

In paragraaf 1.1 van de parkeervisie staat dat de visie in gaat op maatregelen om de stad bereikbaar te houden, fietsen te stimuleren en het autoverkeer niet verder te laten toenemen. Een algemeen kritiekpunt is dat in de hele visie feitelijk geen enkele (uitgewerkte) maatregel voorkomt, maar dat het stuk grossiert in de beschrijving van nogal generieke oplossingsrichtingen. Die komen op ons nogal triviaal over. We willen daarom vragen om de parkeervisie aan te vullen met concrete voorbeelden van maatregelen.

We begrijpen dat het lastig is om in het stuk concrete toezeggingen te doen, maar dat kan ondervangen worden door concrete voorbeelden op te nemen van maatregelen die in het verleden zijn genomen of concrete situaties te benoemen waar knelpunten bestaan met (fiets)parkeren. In deze reactie hebben we een aantal voorbeelden genoemd van genomen maatregelen en knelpunten, ter illustratie van wat we bedoelen en ter inspiratie voor de parkeervisie. We willen vragen om zulke voorbeelden in de uiteindelijke parkeervisie ook toe te voegen.

Gebruik van de nieuwe CROW parkeernorm

Eén van de weinige concrete maatregelen die in de parkeervisie wordt uitgewerkt is de parkeernorm voor auto's en fietsen, in de module Parkeernormen fiets en auto. We lezen dat de gemeente de normen hanteert die door het CROW zijn opgenomen in de publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren' van december 2018. In het A- en B-gebied past de gemeente daarop (vanaf 2013) een korting van 25% en 15% toe. Uit de parkeervisie wordt niet duidelijk of en zo ja hoe de kentallen voor fiets- en autoparkeren zijn veranderd ten opzichte van de publicatie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie van CROW uit 2012. Concreet is onze vraag: worden de normen in de nieuwe parkeervisie voor de fiets verruimd en voor de auto aangescherpt ten opzichte van wat in het verleden werd gebruikt?

Stallen bij nieuwbouw

Bij nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen (wijkwinkels en centrumvoorzieningen) moet voorzien worden in voldoende grote aantallen veilige stallingen. Zolang in Utrecht het risico bestaat dat fietsen worden gestolen, willen we dat stallen zoveel mogelijk inpandig gebeurt. Bij woningen achter een stevige inbraakbestendige toegangsdeur, bij voorzieningen met een regime van 24 uur gratis bewaakt parkeren. Al vanaf de tekentafel moet voldoende ruimte gereserveerd worden, moet nagedacht worden over een goede toegankelijkheid van de fietsenstallingen (o.a. drempelvrije entree) en een optimale aansluiting op het bestaande fietsroutenetwerk¹.

Al te vaak blijkt dat te laat in het ontwerpproces wordt nagedacht over deze aspecten. En meer dan eens worden geplande fietsenstallingen pas gerealiseerd nadat de centrumvoorzieningen al lang zijn opgeleverd, zoals we bijvoorbeeld hebben gezien bij het Brusselplein in Leidsche Rijn. We vragen de gemeente om duidelijke aansturing van de ruimtelijke ordenaars, stedenbouwers, projectontwikkelaars en architecten om heldere keuzes aan de voorkant te maken en (kostbare) reparaties achteraf zoveel mogelijk te voorkomen. Zorg ervoor dat de vervoersopgave vanaf het begin in de ruimtelijke planvorming goed wordt meegenomen, dat parkeervoorzieningen gereed zijn vóór de winkels en dat realisatie van parkeervoorzieningen niet als sluitpost na de oplevering van de nieuwbouw op het bordje van de gemeenschap (gemeente) wordt gekieperd.

¹ We zijn nog altijd zeer ongelukkig met de dubbele kruising op het Jaarbeursplein van de looproute, vanaf de tramhalte naar het Centraal Station, met de fietsroute, vanaf het Westplein naar de ingang van de Jaarbeursstalling. En het feit dat fietsers het laatste stuk naar de ingang van de stalling alleen worden gedoogd op de stoep is onverteerbaar; elke fietsenstalling dient via een fietsroute bereikt te kunnen worden!

Stallen bij centrumvoorzieningen

Bij centrumvoorzieningen (bioscoop, theater, concertgebouw, uitgaansgebied e.d.) moeten fietsen zoveel mogelijk 'om de hoek' inpandig bewaakt gratis gestald kunnen worden. Knelpunten met de parkeercapaciteit voor fietsen bestaan onder meer bij TiVre, bij de Stadsschouwburg, aan de Springweg, bij de Kinopolis (Jaarbeurs), Ledig Erf en in de Nobelstraat. We zijn blij met de nieuwe stallingen in Post Utrecht (geopend in 2020) en zijn benieuwd wanneer de stalling in het House Modernes open gaat. We willen vragen om op zo kort mogelijke termijn in de Springweggarage op de begane grond een inpandige fietsenstalling te realiseren. De nood is er hoog, sinds de nietjes bij Karel V zijn weggehaald en er geen alternatieve stalling is gerealiseerd.

We snappen dat niet op elke straathoek in het centrumwinkelgebied een inpandige fietsenstalling kan worden gerealiseerd. In aanvulling op de inpandige stallingen moeten daarom op straat voldoende rekken² met aanbindmogelijkheid en fietsparkeer worden aangeboden. Dat is van belang om voldoende capaciteit te bieden tijdens piekmomenten. Fietsparkeren dicht bij de ingang van de winkels heeft nog een belangrijke functie, namelijk voor mensen die minder goed ter been zijn. Voor een Onbeperkt Toegankelijk Utrecht³ is het dringend gewenst dat deze groep voor de deur van de winkel de fiets kan stallen, de winkel kan bezoeken om de boodschap te doen en daarna op de fiets de weg kan vervolgen met zo min mogelijk meters loopafstand. Veel mensen gebruiken hun fiets als "pakpaard"; de aankopen uit verschillende winkels worden in de fietstassen verzameld. Daarom moeten er ook in het voetgangersgebied voldoende veilige rekken zijn.

Handhaving

De huidige praktijk van handhaving vinden we acceptabel. Er wordt gehandhaafd op gevaarlijk gestalde fietsen, bijvoorbeeld bij de nooduitgangen en vluchtwegen van winkels en voorzieningen. En er geldt op een zeer beperkt aantal plekken (o.a. Viebrug) een lokaal fietsparkeerverbod, waarop wordt gehandhaafd. We blijven het een zeer schrijnend beeld vinden dat handhavers op zaterdagmiddag een mama-fiets met twee kinderzitjes op de kar tillen: we krijgen het beeld van een radeloze moeder met volle tassen met kleding en twee vermoeide kleuters, die haar fiets op de Viebrug niet meer terugvindt, niet van ons netvlies. Maar het verbod is hier voldoende duidelijk.

Op plekken waar het stallen van fietsen niet is toegestaan, bijvoorbeeld vanwege een blindengeleidelijn, dient dat duidelijk aangegeven te staan. Dat is extra belangrijk als de gevel als "natuurlijke" blindengeleidelijn wordt gezien, waar geen fietsen tegenaan gestald mogen worden. Vanzelfsprekend mogen er dan ook geen terrassen op de geleidelijn komen, maar er zijn locaties waarvan we weten dat fietsparkeren er verboden is en waar wel terrassen staan, dat klopt natuurlijk niet. Handhaving uitbreiden naar hinderlijk gestalde fietsen kan wat ons betreft niet aan de orde zijn, zolang er op piekmomenten inpandig en op straat niet voldoende stallingsplekken beschikbaar zijn. Regelmatige weesfietsacties kunnen helpen om te zorgen dat rekken niet onnodig lang bezet zijn.

Stallen bij treinstations

Bij de grote treinstations zijn in de afgelopen jaren grote fietsenstallingen gerealiseerd, met het regime bewaakt, 24x7 open, 24 uur gratis en overdekt. We zijn er blij mee! De groei van het fietsgebruik naar de stations is sterk gegroeid. Op dit moment zijn door Corona voorspellingen over het toekomstige gebruik van het openbaar vervoer en de fiets sterk onzeker. Toch verwachten we op termijn dat de capaciteit

² We hebben een sterke voorkeur voor hoog/laag rekken waarbij de voorvork wordt geklemd, zoals bij de Griffin. Efficiënt in ruimtegebruik en veilig voor voorwielen. Als voor nietjes wordt gekozen, dan graag nietjes met een dwarsbalk, zodat het fietsslot niet door een onverlaat op de grond gelegd kan worden om kapotgeslagen te worden

³ We verwijzen voor aanvullende informatie naar onze reactie op het initiatiefvoorstel van de VVD 'Utrecht Onbeperkt Toegankelijk', d.d. 22 november 2020, zie bijlage

rondom het Centraal Station niet voldoende zal zijn. We willen voorstellen om een aantal mogelijke concrete maatregelen in de parkeervisie op te nemen:

- Fietzers verleiden tot het gebruik van andere stations (Vaartsche Rijn). Dan moeten de stations voor fietsers ten minste net zo aantrekkelijk zijn als het Centraal Station, voor wat betreft stallingsfaciliteiten (24 uur gratis, overdekt, bewaakt) en treindienstregeling;
- Introductie van de Wisselfiets⁴;
- Inrichting van een deel van de autoparkeergarage onder het Jaarbeursplein (de bovenste verdieping) als fietsenstalling;
- Openstellen van stallingen van bedrijven in de omgeving van het station;
- Zoektocht naar nieuwe locaties voor een fietsenstalling in de omgeving.

Bij verschillende van de kleinere stations worden veilige stallingen nog gemist. Met name bij stations in Leidsche Rijn, Zuilen en Lunetten is fietsendiefstal een grote zorg. Het kan niet zo zijn dat een enkele fietsendief wordt gepakt met een lokfiets en verder aan fietsers wordt gevraagd om alert te zijn⁵. We willen een structurele aanpak, waarbij de gemeente samen met ProRail, NS en het Ministerie van IenW fatsoenlijke en veilige stallingen ontwikkelt. Dat kan bijvoorbeeld met een inpandige, automatische stalling met een poortje dat met een ov chipkaart geopend kan worden. Dat is geen nieuw concept, landelijk zijn er verschillende van dergelijke stallingen, pas die ook hier toe!

Een nieuwe functionaliteit van dergelijke stallingen kan zijn om automatisch te checken of iemand dezelfde fiets meeneemt als hij/zij heeft gebracht. We vragen de gemeente om dit idee in te brengen in het overleg met ProRail, NS en Ministerie.

Als bewaakte stallingen op korte termijn niet haalbaar zijn, willen we dat bij deze stations voldoende kluizen en camerabewaking worden gerealiseerd. Kluizen kunnen bij NS alleen voor een heel jaar worden gehuurd. We willen dat fietsers de mogelijkheid krijgen om zo'n kluis per dag te huren, met behulp van de OV-chipkaart. We vragen de gemeente om dit aan te kaarten in de overleggen met ProRail, NS en het Ministerie van IenW. Er zal hierdoor naar verwachting veel meer vraag zijn naar deze ruimte-vretende kluizen. De totale oppervlakte aan stallingsruimte bij het station zal toenemen. Dat geeft een extra druk op de (camera)bewaking van het station.

Dubbel gebruik

In het project over de herinrichting van de Nobelstraat en de kop van de zijstraten daarvan hebben we met de toenmalige projectleider verkend of er mogelijkheden zijn voor dubbelgebruik van bestaande stallingen in de buurt. In de Nobeldwarsstraat ligt een vestiging van de St. Gregoriusschool met een behoorlijke fietsenstalling op het binnenplein. Destijds bleek het niet gewenst om de fietsenstalling van de school in het weekend open te stellen voor het stallen van fietsen van het uitgaanspubliek. Natuurlijk liggen hier verschillende vraagstukken voor wat betreft veiligheid, toegankelijkheid, beheer en toezicht. Het beheer van de gebouwen en terreinen van scholen in Utrecht is een verantwoordelijkheid van de gemeente; daarom willen we aanbevelen om in overleg tussen de afdelingen Mobiliteit en Onderwijs te verkennen of dubbel gebruik van dergelijke bestaande stallingen mogelijk is en over de genoemde aspecten nadere afspraken te maken. De druk op de publieke ruimte in de binnenstad is groot; dubbel gebruik kan een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van de druk en aan het bieden van goede fietsparkeervoorzieningen. We denken dat er naast schoolpleinen nog veel meer mogelijkheden zijn voor dubbelgebruik van bestaande fietsenstallingen en vragen de gemeente die mogelijkheden in kaart te brengen en waar mogelijk te benutten.

⁴ <https://nieuwsfiets.nu/2019/10/08/experiment-wisselfiets-hoopt-op-landelijke-uitrol/>

⁵ <https://twitter.com/rtvutrecht/status/1352281060483211266>

Bijzondere fietsen

In alle openbare stallingen, met name in de binnenstad en bij de grote stations, moet voldoende ruimte worden vrijgehouden voor buitenmodel fietsen. Daarmee bedoelen we onder meer fietsen met kratten, maar dat vinden we niet de belangrijkste groepen buitenmodel fietsen. Veel belangrijker zijn fietsen van mensen met een handicap, zoals driewielers, bijvoorbeeld van mensen met evenwichtsproblemen en handbikes van mensen van wie de benen de benodigde kracht niet kunnen leveren. Ligfietsen, vouw- en kinderfietsen passen evenmin in de

rekken. Er moeten plekken in de makkelijkst toegankelijke rekken vrijgehouden worden voor fietsen van mensen die niet de kracht of lengte hebben om een fiets in een bovenrek te hijsen (kleine mensen, zwangere vrouwen) en voor het plaatsen van relatief zware e-bikes en speed pedelecs. Er zijn dus speciale fietsparkeerplakken nodig voor gehandicapten. De opsomming van voorbeelden is niet volledig, er zijn veel meer varianten denkbaar.

Wat op korte termijn al kan: in de stallingen moeten bordjes worden opgehangen waarmee aan sterke fietsers wordt gevraagd hun fiets in het bovenrek te zetten, ook als er in het onderrek nog voldoende plaats vrij is. Zie bijgaand voorbeeld.

Medewerkers met spierballen fietsen bovenin plaatsen AUB



Bron: Radboud UMC

Scheiden van kort en lang parkeren

We willen graag dat de gemeente uitvoering geeft aan ideeën om kort en langparkeren te scheiden. Fietsenstallingen bij de ingang van supermarkten worden nu vaak gebruikt door omwonenden. Om het halen van boodschappen op de fiets te stimuleren moeten klanten gemakkelijk hun fiets bij de ingang van de winkel kunnen stallen. Dat kan worden gerealiseerd door veilige stallingsplekken alleen aan te bieden tijdens openingstijden van de winkel. We hebben dit idee in de afgelopen periode bij verschillende projectleiders van de gemeente onder de aandacht gebracht en gevraagd om experimenten, bijvoorbeeld met de Fietsboog of fietsvlonder. Tot nu toe is de gemeente afwachtend, terwijl het achterliggende idee in 2010 door toenmalig wethouder De Bondt is beloofd met de eerste prijs van de prijsvraag 'Waar laat ik mijn fiets'. We voegen als bijlage het juryrapport bij.

En wat bij een supermarkt kan, kan natuurlijk ook bij theater, bioscoop en schouwburg: bied een veilig fietsenrek met aanbindmogelijkheid voor bezoekers tijdens de openingstijden en vermijd dat de rekken de hele dag vol staan met fietsen van bewoners, wat bezoekers ontmoedigt om met de fiets te komen. Natuurlijk is een aandachtspunt dat ook voor bewoners voldoende stallingsplekken beschikbaar zijn. Daarover meer in deze brief onder de kop 'stallen in de oude wijken'.

Popup stallingen

De succesvolle popup stallingen op onder meer de Neude, Mariaplaats en Janskerkhof voorzien duidelijk in een behoefte. De popup stallingen bieden precies wat we hierboven bepleiten: een veilige stallingsvoorziening voor bezoekers in tijden van piekdruk. We willen de popupstallingen graag behouden en denken dat er op meer plekken en momenten behoefte bestaat aan popup stallingen, bijvoorbeeld ook bij evenementen.

Stallen in de oude wijken en delen van Leidsche Rijn

In het centrum en in de oude wijken daaromheen beschikken veel huizen niet over inpandige stallingen. Dat geldt ook voor de delen van Leidsche Rijn die gebouwd zijn in de periode dat een schuur of berging niet als eis in het bouwbesluit stond. Veel fietsen staan er noodgedwongen op de stoep. Dat oogt rommelig en beperkt de toegankelijkheid met een rollator en kinderwagen. Vanwege het risico op diefstal kopen bewoners geen dure fiets of e-bike. En omdat hun fiets een oud beestje (of een rijdend brik) is, zijn ze niet in staat om comfortabel lange afstanden te fietsen. Om wereldfietsstad nummer 1 te worden is het dringend gewenst dat veel meer bewoners van deze wijken hun fiets veilig en overdekt in een buurtstalling of fietstrommel kunnen parkeren. We willen vragen om de bekendheid van bestaande regelingen omtrent buurtstallingen en fietstrommels breder bekend te maken en te stimuleren dat bewoners hiervan gebruik maken. Voor trommels is in deze wijken voldoende plek, als de gemeente bereid is om autoparkeerplaatsen weg te halen, zoals in de parkeervisie ook wordt genoemd. De gemeente moet bewoners helpen om dit te realiseren en ervoor zorgen dat autominnende bewoners een initiatief niet al te gemakkelijk kunnen tegenhouden.



Financiering

We realiseren ons dat stallingen voor grote aantallen fietsen bij centrumvoorzieningen en stations kostbaar zijn voor wat betreft de initiële investeringen en in de exploitatie ervan. We zien dat de maatschappelijke druk toeneemt om fietsers te vragen een financiële bijdrage te leveren aan het realiseren en gebruiken van deze parkeervoorzieningen. Wij zijn daartegen; wij blijven van mening dat dit een barriere opwerpt voor het gebruik van de fiets en een deel van de fietsers zal hierdoor onmiddellijk ontmoedigd worden om te (blijven) fietsen.

Het bewijs daarvan zien we in het weekend, als fietsers hun fiets niet in, maar buiten de grote stationsstallingen plaatsen, omdat ze meerdere dagen weg blijven en niet bereid zijn om € 1,25 per etmaal te betalen voor de luxe van de Jaarbeurs- en Stationspleinstalling. Hoewel de ruimtelijke kwaliteit hierdoor wel vermindert, staan de meeste van deze fietsen niet gevaarlijk en we willen dan ook niet dat ze worden geruimd.

Eerder in deze brief pleiten we voor het vervangen van autoparkeerplaatsen door fietstrommels. We realiseren ons dit betekent dat de parkeeropbrengsten dalen. We vragen de gemeente om te zorgen voor voldoende financiële dekking, zodat dit geen belemmering vormt voor het omzetten van autoparkeerplaatsen.

Fietsen is gewenst gedrag, dat moet worden beloond en niet gestraft. In stimuleringsprogramma's van uitvoeringsorganisatie GoedOpWeg worden overstappers van auto naar fiets beloond. We vinden het onverteerbaar dat mensen die al fietsen niet of nauwelijks profiteren van deze beloningen.

Tot slot

We hebben met plezier gewerkt aan deze inspraakreactie. Als daaraan behoefte bestaat, zijn we graag bereid onze zienswijze mondeling aan u toe te lichten. We zien uit naar uw reactie op onze opmerkingen en suggesties. In afwachting van uw reactie, verblijven we,

Met vriendelijke groet,
Fietzersbond, Afdeling Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter

Bijlagen

- Reactie Fietzersbond VVD initiatief Utrecht Onbeperkt Toegankelijk (2020)
- Juryrapport Waar laat ik mijn fiets (2010)