

Reacties en vragen Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen

Nr.	Vraag/reactie	Antwoord
1	Om de gracht op den duur vrij te kunnen maken van parkerende de auto's is het cruciaal dat de Paardeveld, Springweg en de Vaartsche Rijn garages voor de bewoners gebruikt gaan worden. Hierdoor stimuleer/verplicht je bezoekers van de stad ook meer om de P&R's te gebruiken en het OV. Natuurlijk heeft dit wel een negatief effect op het financiële belang van de gemeente bij het ontvangen van parkeergeld. Nu las ik dat de gemeente de Springhaver garage juist wilt verkopen aan een ontwikkelaar om te slopen en ruimte te maken voor woningen, waardoor de druk alleen maar groter wordt en de leefbaarheid minder. Voor de leefbaarheid en de gracht vrij te kunnen maken van geparkeerde auto's zou dit in stap in de verkeerde richting zijn en het verzet van de bewoners ook groter maken, doordat hun auto dan verder weg komt te staan.	Voor het autovrij maken van de Oudegracht en Janskerkhof, zetten we in op een pakket van maatregelen. We stimuleren houders van een parkeervergunning om over te stappen naar een (gemeentelijke) parkeergarage. Er ligt een voorstel bij de gemeenteraad waarin is opgenomen om tot 2028 ook de Springweggarage hiervoor beschikbaar te hebben. Daarnaast kan de gemeente langdurig bewonersabonnementen uitgeven voor de parkeergarages van Hoog Catharijne. Bij de uitwerking van de Parkeervisie (onder andere in de module Aanpak parkeren openbare ruimte) onderzoeken we of we naast de gemeentelijke parkeergarages ook private parkeervoorzieningen in de binnenstad kunnen inzetten voor parkeren van bewoners. Ook bieden we bewoners van de binnenstad de mogelijkheid om aan de rand van de stad te parkeren in een P+R, en zetten we in op deelmobiliteit. Voor bezoekers is er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar in de garages in en rondom het centrum. Door al deze maatregelen is het aanhouden van parkeergarage Springweg niet noodzakelijk.
2	• Sommige buurtbewoners denken dat de gemeente haar zakken wil vullen met betaald parkeren in de wijk. - Ik niet, maar communicatie en transparantie daarover lijkt me nuttig. • Zelf heb ik een grote voorkeur voor meer betaald parkeren in Oog in al. Onze eigen straat is vaak overvol. • Een aantal mensen meldt de 2e auto weg te doen als er betaald parkeren wordt ingevoerd, omdat ze hem toch maar weinig gebruiken. Dat zou winst zijn.	Betaald parkeren is een effectief middel om parkeeroverlast tegen te gaan. In onze nieuwe module Aanpak betaald parkeren hebben we veel aandacht voor participatie en communicatie. Onderdeel van het participatietraject is dat we samen met bewoners willen kijken naar alternatieven voor de (tweede) auto, zoals bijvoorbeeld deelmobiliteit, en goede fietsparkeervoorzieningen.
3	Vooropgesteld is het een vreemde gedachte om mensen hun auto te ontfangen door maatregelen alleen maar omdat zij in de stad wonen. Zoals we op dagen kunnen zien dat parkeren vrij is, maken de bewoners geen onderdeel uit van de parkeeroverlast in Utrecht.	In Utrecht is de openbare ruimte schaars. In veel wijken is behoefte aan extra ruimte voor groen, lopen, fietsen, spelen, en verblijven. Die ruimte kunnen we creëren door auto's, die nu veelal op straat worden geparkeerd, te verplaatsen naar parkeergarages of P+R-terreinen aan de rand van de stad, en door in te

Bereikbaarheid van en binnen de stad Maak de stad uitsluitend toegankelijk voor auto's van eigenaren en huurders van woningen en panden. Stimuleer bezoekers te komen met faciliteiten aan de rand van de stad (transferia, tram, fietsen, trein, bus). Ander gebruik openbare ruimte Inmiddels wordt ieder stukje groen in Utrecht volgebouwd en gaat de leefbaarheid drastisch omlaag binnen de stadsgrenzen. Daarnaast gaat de parkeerdruk hiermee ook verder oplopen. Bouw woningen in polder Rijnenburg (conform de stellige wens van de Tweede Kamer) en laat de stad verder met rust. Stimuleren gezonde en duurzame(re) vormen van mobiliteit Het streven lijkt prachtig. Iedereen die in de stad woont, gaat al zoveel mogelijk met de fiets of lopend. Helaas kan en wil niet iedereen fietsen of lopen. Het mag niet zo zijn dat alleen gezonde mensen (ook ouderen zijn vaker slecht ter been) in de stad kunnen wonen of dat gezinnen met jonge kinderen niet in de stad willen wonen, omdat er geen parkeerfaciliteit is. Dit jaar is het autobezit in Nederland gestegen naar een record van 9 miljoen auto's. De gemeente mag hier haar ogen niet voor sluiten en moet dus mee in het faciliteren van dit autobezit. Realiteitszin is geboden in deze. Rechtvaardige verdeling van parkeerruimte in de stad Maak de stad uitsluitend toegankelijk voor auto's van eigenaren en huurders van woningen en panden. Plaats aan de randen van de stad opties voor bezoekers (transferia, fietsen, tram, trein, bus). Algemeen moet de gemeente veel meer doen voor de grondbezitters in de stad, dus de eigenaren en huurders van woningen en panden.	zetten op alternatieven voor de (eigen) auto. Dat we op straat minder ruimte willen reserveren voor het parkeren van auto's, betekent echter niet dat bewoners per definitie geen auto meer kunnen parkeren in de buurt van hun woning. De druk op de parkeercapaciteit wordt overigens niet alleen veroorzaakt door bezoekers. In verschillende wijken is de vraag naar parkeervergunningen groter dan de beschikbare ruimte, waardoor een wachtlijst is ontstaan. Bereikbaarheid / Rechtvaardige verdeling parkeerruimte Utrecht is een aantrekkelijke en gastvrije stad, voor bewoners en bedrijven, maar ook voor bezoekers. We stimuleren, onder andere met parkeertarieven, iedereen (bewoners én bezoekers) om gebruik te maken van alternatieven voor de (eigen) auto, maar we blijven ook toegankelijk voor wie met de auto wil komen. Hierbij denken we ook aan doelgroepen voor wie openbaar vervoer, lopen, en fietsen niet altijd een goed alternatief zijn (zoals bijvoorbeeld mensen met een beperking). Ander gebruik openbare ruimte Juist door geparkeerde auto's te verplaatsen naar parkeergarages en P+R-terreinen aan de rand van de stad, creëren we meer ruimte op straat, voor lopen, fietsen, spelen, en groen. In gebieden waar de parkeerdruk te hoog oploopt, is de invoering van betaald parkeren een oplossing. Voor bewoners van nieuwbouw geldt dat zij niet voor een parkeervergunning in aanmerking komen. Als zij toch een auto in de buurt van de woning willen parkeren, kan dat alleen op eigen terrein. In Utrecht is het autobezit per huishouden in 2019 iets afgenomen ten aanzien van het jaar ervoor. Daarnaast zien we dat het deelautogebruik blijft toenemen. Op dit moment wordt ook gewerkt aan de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040. Hierin staat hoe we de stad op lange termijn willen inrichten, en hoe we de groei van de stad in goede banen kunnen leiden. Een van de uitgangspunten in de RSU is dat we vooral ontwikkelen en bouwen rondom een aantal knooppunten in de stad. Het was tot en met 10 maart 2021 mogelijk om op de concept RSU 2040 te reageren.
--	--

		Stimuleren gezonde en duurzame(re) vormen van mobiliteit We vinden het belangrijk dat Utrecht voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is, dus ook voor mensen voor wie lopen, fietsen, en openbaar vervoer geen goede alternatieven zijn. Mensen met een beperking, die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart, kunnen bijvoorbeeld in de hele stad op straat gratis parkeren. In het onderdeel Parkeren en Toegankelijkheid, werken we verder uit hoe we de stad voor iedereen bereikbaar en toegankelijk willen houden.
4	Parkeren bij mij in de straat kost €4,27 per uur. Als ik gasten wil ontvangen die met de auto moeten komen, moet ik ze uitleggen dat een avondje van 18:00 tot 23:00u ze meer dan €20 kost. Zelfs met bewonerskorting, die slechts één keer per adres kan worden aangevraagd is dit meer dan €10. Ik begrijp dat het idee is om autogebruik te ontmoedigen, maar dit gaat toch nergens meer over? Ik pak zelf binnen de stad altijd de fiets, en waar het kan buiten de stad het OV, maar het OV heeft ook haar beperkingen. Ik verzoek u daarom om parkeren in de stad, en specifiek buiten de binnenstad, waar mensen gewoon wonen en leven, niet duurder maar goedkoper te maken.	In grote delen van Utrecht is de parkeerruimte schaars. Betaald parkeren is dan een efficiënt middel om parkeeroverlast tegen te gaan en de parkeerdruk te verlagen. We bieden bewoners van betaald parkeergebied de mogelijkheid om een bezoekersvergunning aan te vragen, waarmee bezoek voor maximaal 70 uur per kwartaal met 50% korting kan parkeren. We maken parkeren voor bezoek van bewoners niet goedkoper, omdat we ook deze doelgroep willen stimuleren om te kiezen voor een alternatief voor de auto als ze naar Utrecht komen.
5	Als u eens op zondagmiddag tussen 14.00 en 18.00 uur in Lombok oost rondkijkt naar de parkeeroverlast in Lombok, dan komt u m.i. tot de conclusie dat winkels open op zondag en gratis parkeren niet samengaan. Zelfs nu de niet essentiële winkels en eetgelegenheden noodgedwongen dicht zijn. De vele voedsel afhaalmensen eten meestal direct hun lekkers op in de auto of op straat. Ook zijn er hier al veel minder parkeerplekken voor auto's gekomen door de vele oplaad- en invalide parkeerplekken en bij de parkeergarage staat vaak een rij auto's te wachten op een parkeerplek in de garage. Ook zijn er in het verleden aan de Florisstraat ook plekken weggehaald voor een grasstrook en 4 oplaadpunten,	In wijken die grenzen aan de binnenstad kan de parkeerdruk op zondag hoog oplopen, omdat op die dag in de binnenstad wel betaald parkeren geldt maar in de aangrenzende wijken niet. Gratis parkeren heeft een aantrekkende werking op auto's, zowel bezoekers van de wijk zelf als bezoekers van de binnenstad. Het toevoegen van extra parkeercapaciteit zorgt echter (op lange termijn) niet voor een vermindering van parkeeroverlast, omdat dit ook meer auto's aantrekt. Eind 2017 hebben wij in een aantal parkeerrayons die grenzen aan het centrum een draagvlakmeting gehouden voor betaald parkeren op zondag. In geen enkele wijk was een meerderheid voor betaald parkeren op zondag.

	Verder moet u maar eens rondkijken waar er al veel parkeerplekken verdwenen zijn, ook voor o.a. fiets parkeerplekken. Ik heb ook sterk de indruk dat veel bewoners hun fietsen nu op straat parkeren in plaats van in hun schuurtje. Dan kan je meer andere spullen in je schuur opslaan. Als de situatie na Covid 19 weer gewoon wordt kunt u misschien ook wat minder activiteiten op zondag laten plaatsvinden. Denk aan het Molenpark en de Ulu moskee. De oplossing lijkt mij niet betalen voor parkeren op zondag, maar meer parkeerruimte voor bezoek en bewoners. Ik hoop dat er een goede oplossing voor ons zondagse parkeer probleem komt.	
6	Wat mij betreft gaan de plannen niet ver genoeg. Het centrum zou volledig auto- en parkeervrij moeten worden, ter bescherming van de mensen en historische binnenstad. De kwetsbare grachten moeten helemaal afgesloten worden voor gemotoriseerd vervoer, de rest zou alleen nog gebruikt mogen worden voor hulpdiensten, elektrische bevoorradingsvoertuigen en OV. Bewoners die hechten aan een auto voor de deur gaan maar in autowalhallen Leidsche Rijn wonen. Kijk naar Gent, daar is het ook gelukt.	We streven in de binnenstad naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, waardoor meer ruimte ontstaat voor andere functies, zoals lopen en fietsen. Voor parkeren zijn parkeerplaatsen beschikbaar in parkeergarages rondom de binnenstad en op P+R-locaties aan de rand van de stad. We willen de noodzakelijke autoritten en het daarbij horende parkeren mogelijk blijven maken, dus voor het afzetten van of parkeren voor personen die minder goed ter been zijn (mensen met een beperking), (mantel)zorgverleners, en nood- en hulpdiensten. Laden- en lossen voor bedrijven gebeurt op de daarvoor aangegeven plekken. Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang. We denken dat zo'n systeem, waarbinnen specifieke doelgroepen kunnen worden toegelaten of geweerd, een bijdrage levert aan het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer.
7	Hierbij zou ik graag reageren tav van jullie plannen mbt tot het parkeerbeleid. Alhoewel het streven naar 'gezond stedelijk leven' een mooi ideaal lijkt, is de praktijk voor de bewoners van de stad juist minder leefbaarheid. Voor mijn man en mijzelf, <i>[toelichting beroep]</i>¹, is thuiswerken geen optie en derhalve 2 auto's de enige manier om op	We zien dat er op veel plekken in de stad behoefte is aan meer groen, en ruimte voor spelen, lopen en fietsen. Door auto's te verplaatsen naar parkeergarages, en alternatieven voor de (eigen) auto te stimuleren, ontstaat ruimte om parkeerplaatsen op te heffen. De vrijgekomen ruimte zetten we in voor een verbetering van de leefbaarheid. Opheffen van parkeerplaatsen kan

¹ Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy.

	een normale manier naar werk te komen. Inperken van parkeerplaatsen of verminderen van de mogelijkheid tot 2 vergunningen is derhalve voor ons desastreus. Wij hopen ten sterkste dat jullie dergelijke situaties voor jullie bewoners meenemen in het besluit.	alleen als er ook minder auto's op straat parkeren, bijvoorbeeld doordat we minder parkeervergunningen uitgeven. Dit doen we niet door bestaande parkeervergunningen in te trekken, maar door minder nieuwe vergunningen uit te geven als bestaande bewoners (bijvoorbeeld vanwege verhuizing) een parkeervergunning opzeggen. Bestaande bewoners, die al beschikken over een parkeervergunning (en aan de voorwaarden voor een parkeervergunning blijven voldoen) kunnen dus gebruik blijven maken van de parkeervergunning(en) die zij hebben.
8	Afgelopen dinsdag heb ik een brief in de bus gehad over de nieuwe tarieven van de parkeervergunningen in Utrecht. Ik ben woonachtig <i>[straatnaam]</i>² in zone A2 en tot mijn grote schrik zag ik dat mijn parkeervergunning met €20 per kwartaal omhoog gaat. Ik ben zelf werkzaam <i>[toelichting beroep]</i> en na mijn dagdiensten en avonddiensten is het al erg moeilijk om een parkeerplekje te zoeken in de wijk. Ik ben helemaal voorstander voor het groener maken van de stad, maar in de afgelopen 2 maanden zijn er in onze wijk al 10 plekken gereserveerd voor elektrische auto's. Wij hebben geen elektrische auto en hebben ook niet de mogelijkheid om deze aan te schaffen. Op deze plekken zijn er steeds 2 maar bezet en heb ik dus moeite met het zoeken naar een parkeerplek na mijn werk. Als ik dan ook nog €20 extra moet betalen per kwartaal en geen parkeerplekken beschikbaar zijn dan heb ik hier erg veel moeite mee. Ik hoop dat er een gepaste oplossing gevonden kan worden dat er voor de mensen die al een parkeervergunning hebben een goede regeling getroffen kan worden en dat er ook minder nieuwe auto's komen. Zodat iedereen tevreden blijft.	Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. We stimuleren elektrisch rijden, omdat dit een positieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit. Zodra we zien dat laadpalen in een wijk veel gebruikt worden, plaatsen we palen bij die in het locatieplan zijn aangewezen. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de uitwerkingsmodule Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit hoe we zoekverkeer door vergunninghouders zoveel mogelijk kunnen beperken. Dit doen we onder ander door het aantal uit te geven parkeervergunningen te maximaliseren, maar we kijken ook naar andere oplossingen.
9	Graag reageer ik hierbij op de Parkeervisie zoals die op de site van de gemeente Utrecht staat vermeld (Parkeervisie Gemeente Utrecht - Omgevingsvisie).	Met de Parkeervisie zetten we in op het verplaatsen van auto's van straat naar parkeergarages en P+R-terreinen aan de rand van de stad, en op het stimuleren van alternatieven voor de (eigen) auto, zoals lopen, fietsen, OV, en

² Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy.

In zijn algemeenheid schetst de parkeervisie een beeld dat auto's en het parkeren van auto's uit de stad Utrecht moet worden geweerd. Hoewel ik zelf voorstander ben van de fiets en het Openbaar Vervoer als vervoersmiddelen, mis ik in deze een gewichtige nuance: niet voor iedereen is het een keuze om een auto te bezitten. Vanwege fysieke/medische staat of vanwege zijn/haar beroep kan dit immers een (bittere) noodzaak zijn. Zo reis ik zelf voor mijn werk zoveel mogelijk met het Openbaar Vervoer (even los gezien van de huidige situatie met COVID-19), maar omdat ik met piketdiensten wordt belast en soms voor mijn werk op locaties moet zijn waar het (op het vereiste tijdstip) niet mogelijk is om met het Openbaar Vervoer te komen, is het bezitten van een auto voor mij onontbeerlijk. Desalniettemin schetst de parkeervisie het beeld dat het bezitten van een auto een luxeproduct is. In mijn geval, maar al helemaal in het geval dat het bezit van een auto uit een medische noodzaak voortvloeit, is dat absoluut niet het geval. Dit betreft niet enkele inwoners van de stad, maar vele honderden en misschien zelfs wel duizend(e)n. Graag zou ik zien dat er in de Parkeervisie een dergelijke nuance wordt meegenomen en dat er wordt gekeken naar mogelijkheden om hen te ontzien bij het 'aanpakken van de autobezitter in de stad'. Verder ben ik van mening dat naast dat de onlangs aangekondigde tariefverhoging voor een deel van de parkeervergunningen (parkeerzones A1 en A2) buitenproportioneel hoog is, dat deze ook uiterst onredelijk selectief op alle belanghebbenden wordt toegepast. De extreme verhoging, welk in deze tijd van crisis (mede) wordt doorgevoerd om de gemeentekas aan te vullen (ten behoeve van algemene middelen) terwijl de extra opbrengsten m.i. aan verkeersfaciliteiten (parkeerplaatsen, verlichting bij parkeerplaatsen, cameratoezicht bij parkeerplaatsen waar veelvuldig wordt ingebroken etc.) zouden moeten worden besteed, wordt immers slechts bij de autobezitters in bepaalde wijken in Utrecht doorgevoerd. En niet in al die wijken bestaat op dit moment een parkeerprobleem waardoor een	deelmobiliteit. Hiermee zorgen we dat het aantal auto's ondanks de groei van de stad niet toeneemt, en creëren we ruimte op straat voor lopen, fietsen, groen, en spelen. Bij (nieuw-)bouwontwikkelingen zetten we in op het toevoegen van een beperkt aantal parkeerplaatsen. Dat betekent dat een deel van de bewoners na oplevering geen (eigen) auto zal kunnen parkeren nabij de eigen woning (bewoners van nieuwbouw komen ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning of abonnement in een gemeentelijke parkeergarage). Bewoners van nieuwbouw worden er voordat zij een huis kopen of huren over geïnformeerd als er bij de woning geen parkeermogelijkheden zijn. Zij kiezen dan bewust voor een plek waar het niet mogelijk is om een (eigen) auto te parkeren. Ook in de bestaande stad zetten we in op minder auto's in de openbare ruimte. Hierbij vinden we het belangrijk dat het opheffen van parkeerplaatsen niet leidt tot een (grote) toename van parkeerdruk. Dit betekent in betaald parkeergebied bijvoorbeeld dat we minder parkeervergunningen uitgeven als we parkeerplaatsen anders inrichten. Hierbij trekken we niet actief parkeervergunningen in, maar gaan we uit van natuurlijk verloop, waarbij we parkeervergunningen die worden opgezet niet (allemaal) opnieuw uitgeven. Door parkeren in garages en P+R's aantrekkelijker te maken, willen we bewoners stimuleren om hun parkeervergunning in ruilen. Daarnaast stimuleren en faciliteren we deelmobiliteit, waarmee het voor sommige bewoners aantrekkelijker wordt om de eigen auto weg te doen. We realiseren ons dat het niet voor iedereen een optie is om de (eigen) auto weg te doen. Bij de ontwikkeling van nieuw beleid houden we ze veel mogelijk rekening met bestaande rechten. Dat betekent bijvoorbeeld dat we niet actief parkeervergunningen intrekken. We vinden het daarbij belangrijk dat Utrecht voor alle doelgroepen toegankelijk blijft, ook voor mensen die (bijvoorbeeld vanwege een beperking) voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto. Dat betekent dat we, met name in autoluwe gebieden, goed moeten nadenken over mobiliteit voor deze doelgroep. In de uitwerkingsmodule Parkeren en toegankelijkheid werken we dit verder uit.
---	--

	dergelijke maatregel nodig is. Met andere woorden: slechts de autobezitters in bepaalde wijken in Utrecht draaien op voor het begrotingstekort van de gemeente en dat terwijl zij daar geen relevante tegenprestatie tegenover zien staan. Dit betreft een niet te rechtvaardigen onderscheid; alle inwoners van een stad zouden (naar draagkracht) een bijdrage moeten leveren aan de algemene middelen van de gemeente, niet slechts de autobezitters in bepaalde wijken. Dergelijk overheidsoptreden schuurt niet alleen tegen het gelijkheidsbeginsel en het verbod van <i>detournement de pouvoir</i> aan, maar vooral tegen de modaliteit van het zorgvuldigheidsbeginsel dat de lasten die nu eenmaal voor burgers kunnen voortvloeien uit besluiten die op zichzelf nodig zijn om bepaalde algemene belangen te dienen, niet onevenredig zwaar op sommigen drukken, terwijl anderen er veel minder door worden bezwaard. Ook het evenredigheidsvereiste van het beginsel van behoorlijk bestuur dat een besluit zorgvuldig moet worden voorbereid en genomen komt hierbij in het geding. Het zou de Gemeente sieren als zij deze verhoging bijstellen naar een normale, te doen gebruikelijke, prijsstijging c.q. inflatiecorrectie en/of vergunninghouders van een relevante en gedegen tegenprestatie voorzien.	Parkeerbelasting is een algemene belasting. Dat houdt in dat de inkomsten uit betaald parkeren toevallen aan de algemene middelen. De gemeenteraad beslist over besteding van deze inkomsten. In zone A1 en A2 is de druk op de openbare ruimte hoog, en is de ruimte voor parkeren beperkt. Dat uit zich onder andere in hoge parkeerdruk en wachtlijsten voor parkeervergunningen. Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. De extra opbrengsten zetten we onder andere in voor verbetering van de leefbaarheid in de wijken waar de tarieven verhoogd worden, en voor alternatieven voor parkeren en/of de eigen auto.
10	Graag wil ik u mededelen dat ik de verhogingen asociaal vind in deze crisis. Ik heb voor mijn werk 2 vergunningen. Doe <i>[toelichting beroep]</i>³ dus geen inkomen. De auto heb ik voor werk en niet voor plezier. De privé auto moet ik van het rijk erbij hebben omdat ik met mijn bedrijfsauto niet privé mag rijden, dat zou mij het volgende asociale bedrag van 25 procent van 70.000 euro bijtelling kosten. Dus aan alle kanten wordt het door rijk en gemeente onmogelijk gemaakt om sociaal gebruik van auto's te maken. Ik heb er ook liever 1. Ga daar eens iets aan doen.	In zone A1 en A2 is de druk op de openbare ruimte hoog, en is de ruimte voor parkeren beperkt. Dat uit zich onder andere in hoge parkeerdruk en wachtlijsten voor parkeervergunningen. Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-)ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. De extra opbrengsten zetten we onder andere in voor verbetering van de leefbaarheid in de wijken waar de tarieven verhoogd worden, en voor alternatieven voor parkeren en/of de eigen auto.

³ Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy

	<i>Vanwege mijn leeftijd en medische omstandigheden kan ik⁴ niet zonder auto. Fietsen doe ik om enigszins mijn conditie op peil te houden. Maar dat zijn kleine stukjes.</i> <i>Straks AOW en dan? Met een minimum kan niemand deze vergunningen nog ophoesten, tenzij je een VVD er inkomen hebt. De hele maatschappij wordt zo ingericht dat alleen de rijken straks nog van de geneugten der leven mogen genieten. En jammer genoeg slikken we dit nog vooralsnog. Belasting op gas is van 400 naar 800 euro gegaan in twee jaar. Shame on you. Het is één grote graaimaatschappij geworden. Niets menselijks meer.</i> <i>Maar ja dit schrijven zal niets uithalen er wordt gegniffeld en in de prullenbak gegooid. Maar heb mijn hart gelucht en ga me maar weer druk maken hoe ik het in deze tijden ga redden om mijn bedrijf in stand te houden. Graaien jullie intussen maar lekker door.</i>	
11	Hierbij wil ik gebruik maken van de mogelijkheid voor inspraak mobiliteit in Utrecht. Zelf ben ik sinds een aantal jaren woonachtig aan de <i>[straatnaam]</i>⁵ en werkzaam in Tilburg en daarbij afhankelijk van een auto aangezien de treinverbindingen zeer te wensen over laten. In deze jaren heb ik de tarieven voor vergunningen evenals de tarieven voor betaald parkeren van bijvoorbeeld bezoekers buitensporig zien stijgen. Inmiddels kan Utrecht zich meten met Amsterdam en hoort het tot de stad met de hoogste parkeer tarieven van ons land. Toegespitst op mijn eigen situatie heb ik gezien dan vanuit de gemeente het aantal parkeerplekken in de buurt wordt beperkt. Bij mij voor de deur staat niet alleen een fietsenstalling die uitpuilt van fietsen die rondom de stalling worden geplaatst en voor mijn deur zijn naast genoemde stalling ook nog eens twee plekken voor elektrische autos gereserveerd. Gevolg is dat ik iedere avond een half uur rond rijd (draagt niet echt bij tot een beter milieu) en steeds verder in mijn rayon mijn auto moet zien kwijt te raken. Dit afgezet tegen de substantieel buitensporige verhoging (niet	Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. We stimuleren elektrisch rijden, omdat dit een positieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit. Zodra we zien dat laadpalen in een wijk veel gebruikt worden, plaatsen we palen bij die in het locatieplan zijn aangewezen. Hoewel wij houders van een parkeervergunning geen garantie kunnen bieden dat er altijd een beschikbare parkeerplaats is (in de buurt van de woning), vinden wij dat parkeervergunninghouders een reële kans moeten hebben om zonder lang zoeken een plek te vinden. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We

⁴ Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. leesbaarheid en waarborging privacy.

⁵ Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy

	alleen inflatie)vind ik voor burgers die economisch afhankelijk zijn van vervoer per auto (en dat zijn er veel) weinig getuigen van dienende overheid met oog voor de belangen van burgers. Hier is sprake van een minder aanbod (minder ruimte en een voortdurend (al jarenlange) toenemen van de kostprijs. In het economisch verkeer zou zou iets heel gauw afgestraft worden. Minder waar voor veel meer geld.Ik verzoek dan ook deze prijsstijging te herzien.	werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de uitwerkingsmodule Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit hoe we zoekverkeer door vergunninghouders zoveel mogelijk kunnen beperken. Dit doen we onder ander door het aantal uit te geven parkeervergunningen te maximeren, maar we kijken ook naar andere oplossingen.
12	In het algemeen moet mij van het hart dat de taal, opzet en het parkeerjargon de oorzaak is dat ik de plannen niet helemaal oed kan begrijpen. Dit ondanks mijn HBO-achtergrond. Het zij zo. Vandaar deze mail met dat wat ons zorgen baart. Een deel van onze kennis is dus afkomstig van publicaties in het huis aan huisblad STADSBLAD.. Ik weet dus niet wat nu daadwerkelijk de gevolgen zijn voor bewoners zoals wij, wijk Wittevrouwen, [<i>kenmerken mobiliteitsprofiel</i>]⁶. Hierbij maak ik bezwaar (heb zorgen) op de volgende punten. -Als de komende twee jaar de parkeertarieven met 58 % stijgen, met tevens stijgingen van bezoekerstarieven, dan vinden wij dat buitensporig veel. Bij het instellen van betaald parkeren was de randvoorwaarde: parkeergeld stijgt eventueel met de inflatie (dus geen 58 % in twee jaar) en parkeergeld gaan niet naar de algemene middelen. Nu dat duidelijk wel gebeurt, ook in de afgelopen jaren, dan is dat wel kiezersbedrog. College's wisselen, weten wij, en dus besluiten ook, maar dit gaat alle perken te buiten. En dan stemden wij ook altijd nog progressief, èn wij fietsen bijna altijd richting stad en zelfs in het verleden naar werk (1 uur gaans naar buiten). Vervoer naar binnensteden altijd met de trein en verantwoord en spaarzaam gebruik auto. Nogal duurzaam dus, ook op andere vlakken van leven en wonen.	Met de Parkeervisie zetten we in op het verplaatsen van auto's van straat naar garage en P+R, en op het stimuleren van lopen, fietsen, OV, en deelmobiliteit. Hierdoor ontstaat ruimte op straat die we kunnen inzetten voor lopen, fietsen, groen, en spelen. Voor bewoners van bestaande wijken, zoals Wittevrouwen, betekent dit concreet dat de mogelijkheid om de auto in een garage of op afstand in P+R te parkeren aantrekkelijker wordt, en dat er meer en aantrekkelijker deelmobiliteit komt. Bewoners houden daarnaast de mogelijkheid om met een parkeervergunning op straat te parkeren. Wij gaan niet actief parkeervergunningen intrekken. Hoe meer bewoners echter kiezen voor een alternatief (garage, P+R, of deelmobiliteit), hoe meer ruimte er ontstaat voor een alternatieve invulling van parkeerplaatsen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van het trottoir, extra fietsenrekken, speelvoorzieningen, of bomen. Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. De extra opbrengsten worden onder andere ingezet voor verbetering van de leefbaarheid in deze gebieden, en het aantrekkelijker maken van alternatieven zoals parkeren in de garage en deelmobiliteit. De invoering van betaald parkeren in de wijk Wittevrouwen is inmiddels ruim 20 jaar geleden. Er is ten opzichte van toen veel veranderd. Vanwege de groei van de stad is het noodzakelijk om anders met mobiliteit om te gaan en in te

⁶ Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy

	Dan kan het niet dat wonen in Utrecht in een voorheen middenstandsbuurt door parkeren onbetaalbaar wordt voor modale burgers. (Ik spreek nog niet over de OZB-tarieven die ook buitensporig stijgen.) Ik vraag mij af of het in de toekomst nog mogelijk is een autootje te hebben voor vakantie en reizen naar moeilijke locaties, in de toekomst. Anders worden we echt een keer de stad uitgejaagd. Ik kan het uit de parkeerbescheiden en plannen niet opmaken wat daarmee in de toekomst gaat gebeuren. Iets met 'parkeren als recht' naar 'parkeren alleen als je de noodzaak daarvan kan aantonen', alleen nog als we bij invalide worden? Dan kunnen we ook niet meer fietsen of met de bus. In Wittevrouwen is de bus door de wijk trouwens geheel verdwenen. Een kwartier lopen is het gevolg naar alle zijden van de wijk. In steden als Londen of Berlijn, Parijs misschien heel normaal, maar Utrecht heeft een andere maat stad. Ik dank u voor uw aandacht en hoop dat de redelijkheid in de plannen wel aandacht krijgt. (Ik hoop toch niet gedwongen te worden rechts te gaan stemmen...).	zetten op ruimte-efficiënte en gezondere vormen van vervoer. Met de ontwikkeling van verschillende vormen van deelmobiliteit ontstaat bovendien (voor veel mensen) een volwaardig alternatief voor de eigen auto.
13	Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om puntsgewijs te reageren op uw mobiliteitsvisie 2040. <u>Leveren wat u verkoopt</u> Per kwartaal betaal ik als bewoner van de binnenstad een jaarlijks fors stijgend bedrag aan leges t.b.v. mijn omwonendenvergunning. Daar heb ik op zich geen moeite mee mits ik ook kan rekenen op hetgeen waarvoor ik betaal; een parkeerplek in mijn rayon. Dit is de laatste jaren helaas een steeds groter probleem geworden. Dit komt tot uiting door diverse bewoners die zich, bij gebrek aan een reguliere plek om hun auto kwijt te kunnen, uitwijken naar minder legale standplaatsen. Handhaven incl. naheffingen voor auto's die zonder vergunning in het rayon staan lijkt me prima. Omwonenden beboeten die vanwege uw	Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. Hoewel wij houders van een parkeervergunning geen garantie kunnen bieden dat er altijd een beschikbare parkeerplaats is (in de buurt van de woning), vinden wij dat parkeervergunninghouders een reële kans moeten hebben om zonder lang zoeken een plek te vinden. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven

beleid simpelweg geen ‘legale’ plek meer kunnen vinden voor hun auto lijkt me strijdig met het idee van een betaalde parkeervergunning. Wij betalen voor een dienst, ik hoop dat wij erop mogen rekenen dat u deze dan bij voortduring blijft leveren. De proef met het samenvoegen van de parkeerrayons lijkt gezien het nog altijd gestaag groeiende gebrek aan parkeerplekken in ons rayon niet bij te dragen aan een oplossing. Hooguit helpt deze uw beleidsmakers om met nietszeggende (immers geen enkele bewoner gaat zijn auto aan de andere kant van de stad parkeren) parkeerdruckmetingen hun beleid te ‘onderbouwen’. Indien u zoals u in uw plannen aangeeft de wens heeft om het aantal autobewegingen in de binnenstad te beperken draagt het toeren door alle samengevoegde rayons op zoek naar een parkeerplaats natuurlijk niet bij. Deze proef mag wat mij betreft dan ook per direct worden gestaakt. Bij voorkeur keert u per direct terug naar de oude, of beter nog, kleinere lokale rayons. Ik zou dus willen pleiten voor lokaal (binnen een straal van maximaal 10, liever 5 minuten te voet) handelen waarbij omwonenden <u>altijd</u> voorrang krijgen op bezoekers. Begin met het (volledig) weren van auto’s van bezoekers die in onze (binnen)stad slechts te gast zijn. Bouw commerciële parkeergarages om tot exclusief gebruik voor omwonenden zodat deze op redelijke afstand van hun woning kunnen parkeren. Stop met alle betaalde parkeerplekken in de hele binnenstad zodat ook deze plaatsen gebruikt kunnen worden door uw bewoners. <u>Nieuwe woningen / huisnummers? Geen parkeervergunning</u> De gemeente Utrecht voorziet een flinke groei van het aantal bewoners in de binnenstad. Het ontwikkelen van nieuwe projecten en het splitsen van bestaande woningen doen de druk op het toch al krappe bestaande parkeeraanbod verder vergroten. De oplossing ligt voor de hand. Bij nieuwbouw dient eigen parkeergelegenheid te worden gerealiseerd door de ontwikkelaar. Gesplitste woningen komen niet meer in	aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de uitwerkingsmodule Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit hoe we zoekverkeer door vergunninghouders zoveel mogelijk gaan beperken. Dit doen we onder ander door het aantal uit te geven parkeervergunningen te maximeren, maar we kijken ook naar andere oplossingen, zoals de indeling in parkeerrayons. Hierbij kiezen we er niet voor om kleinere rayons te maken, omdat dat kleine parkeergebieden veel minder flexibel zijn, waardoor het risico op een hoge parkeerdruk toeneemt. Utrecht is een aantrekkelijke en gastvrije stad, voor bewoners en bedrijven, maar ook voor bezoekers (van bewoners en bedrijven in de stad). We stimuleren, onder andere met parkeertarieven, iedereen (bewoners én bezoekers) om gebruik te maken van alternatieven voor de (eigen) auto, maar we blijven ook toegankelijk voor wie met de auto wil komen. Hierbij denken we ook aan doelgroepen voor wie openbaar vervoer, lopen, en fietsen niet altijd een goed alternatief zijn (zoals mensen met een beperking). Nieuwe woningen Bij bouwontwikkelingen moet worden voldaan aan de parkeernormen. Dat betekent dat de ontwikkelaar op eigen terrein moet voorzien in voldoende parkeerplaatsen. In sommige delen van de stad kan de parkeernorm (gedeeltelijk) worden ingevuld met een alternatief, zoals deelmobiliteit, extra fietsparkeren, of parkeren op afstand. Het uitgangspunt is dat bewoners en gebruikers van nieuwbouwontwikkelingen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Tijdelijke uitbreiding voetgangersgebied De tijdelijke uitbreiding duurt zolang als nodig is voor het bestrijden van het coronavirus maar in ieder geval niet langer dan 31 december 2021. Parkeergarages De bouw van ondergrondse parkeergarages in/bij de historische binnenstad is kostbaar en niet zonder risico, en leidt bovendien tot een toename van autoverkeer richting de binnenstad. Op dit moment wordt de parkeercapaciteit in parkeergarages in de binnenstad nog niet optimaal benut. Er is dus ruimte
--	--

aanmerking voor additionele vergunningen. Hetzelfde geldt uiteraard voor bedrijfsvergunningen. <u>Doelredenering?</u> U sluit een deel van de Oudegracht (richting Wed) af voor parkeren onder het mom van afstand houden / Corona. Voor deze maatregel kan ik best begrip opbrengen. Uw geloofwaardigheid t.a.v. de reden voor het sluiten van deze parkeerplekken komt echter in het geding wanneer uw gemeente in precies dezelfde periode langdurige werkzaamheden start op het Ledig Erf die als gevolg hebben dat voetgangers en fietsers in dat toch al zeer druk bewandelde stuk absoluut geen afstand meer tot elkaar kunnen houden vanwege dranghekken en looproutes die deels minder dan 0,5 meter breed zijn. Zodra Corona het toelaat dus snel weer open (voor bewoners) die parkeerplekken aan de Oudegracht en niet middels de welbekende 'facts on the ground' tactiek deze alsnog permanent schrappen. <u>LEV</u> Ik lees in uw stuk helaas niets over de inzet van Light Electric Vehicles (LEV) Landelijke goedkeuring voor een bredere inzet van dit soort voertuigen zou m.i. wel kunnen bijdragen aan het draagvlak onder automobilisten om verder van hun woning / werk / recreatieplek te parkeren. Een elektrisch stepje in de kofferbak werkt drempelverlagend. Een gezien de prima elektrische alternatieven kunt u de toegang tot de (binnen)stad voor brommers en snorfietsen met een verbrandingsmotor wat mij betreft per direct ontfeggen. <u>Gemak dient de mens</u> Een aantal jaar geleden heeft u bewoners met een parkeervergunning in ons rayon de mogelijkheid geboden om deze in te ruilen voor een garageplek met korting in bijvoorbeeld de garage Vaartsche Rhijn. Ik durf de stelling wel aan dat weinig tot geen bewoners hiervan gebruik hebben gemaakt. De reden daarvoor is simpel. Op een mooie	om auto's te verplaatsen van straat naar garage. Daarnaast investeren we in andere alternatieven, zoals parkeren op afstand (aan de rand van de stad) en (elektrische) deelmobiliteit. Hierbij gaat het niet alleen over auto's: we stimuleren allerlei vormen van (elektrische) deelmobiliteit, zowel in woonwijken als op P+R's.
---	---

	zaterdag heeft niemand moeite met een wandeling van 15 minuten van de auto naar huis. Op koude, donkere of regenachtige dagen ligt dat heel anders. Hoe anders was mijn animo dan ook geweest indien mijn garageplek gegraven was tijdens de aanleg van het prachtige nieuwe stuk singel. De jarenlange werkzaamheden daar boden een uitgelezen mogelijkheid om met de bouw van een ondergrondse parkeergarage XL vele honderden geparkeerde auto's van omwonenden uit het straatbeeld te verwijderen. Mogelijk dienen er zich nog kansen aan om <u>lokaal</u> (ondergrondse) garages aan te leggen of deze geschikt te maken voor omwonenden. Maak gemak en comfort voor bewoners integraal onderdeel van uw visie en u zult zien dat u een hoop meer medestanders zult vinden!	
14	Met veel aandacht heb ik kennis genomen van achtereenvolgens het mobiliteitsplan 2040, de parkeervisie, de aanpak betaald parkeren en het beleidsstuk met betrekking tot parkeernormen. Over het algemeen vind ik het een mooi totaalpakket, met een duidelijke groene signatuur en voldoende ambitie. Complimenten! Helaas ontbreekt het op een specifiek onderdeel aan voldoende duidelijkheid. Ik doel hierbij op het vaststellen van parkeergebieden. Hierdoor zal ondemocratisch machtsgebruik van de gemeente ten opzichte van haar inwoners nog steeds mogelijk zijn en ook nog steeds plaats blijven vinden. Of toch minimaal aanleiding blijven geven aan de perceptie daarvan. De parkeervisie spreekt in sectie 2.1 over een 'dynamische zone-indeling'. De gemeente Utrecht betreft haar burgers – gelukkig maar – bij het invoeren van betaald parkeren. Maar in de praktijk is de dynamische zone indeling daarbij vooral een truc om resultaten van stemmingen naast zich neer te leggen. Een praktijkvoorbeeld in Utrecht van hoe het fout gaat – de Julianaweg en omgeving (Hoograven): • Een parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd, waaruit blijkt dat de norm overschreden is • Een internetstemming vind plaats in september 2019	Met 'dynamische zone-indeling' in de Parkeervisie bedoelen we dat de indeling in parkeerzones in de loop van de tijd kan wijzigen. Wanneer in een gebied betaald parkeren wordt ingevoerd wijzigt de zone bijvoorbeeld van B2 (gratis parkeren) naar B1 (betaald parkeren). Er zijn ook andere redenen waarom een gebied van zone kan wijzigen, bijvoorbeeld vanwege verdere verstedelijking van een gebied. Hier beslist de gemeenteraad over. In het huidige beleid worden de gebieden waar we draagvlak kunnen meten voor invoeren betaald parkeren vastgesteld door de gemeenteraad. We zien in praktijk echter dat de afbakening van gebieden niet altijd aansluit bij de situatie op straat. In geval van de Julianaweg is na de uitslag van september 2019 door een groep bewoners verzocht om de gebiedsindeling aan te passen. De gemeenteraad heeft hier inderdaad toe besloten, waardoor in 2020 in twee gebieden een nieuwe draagvlakmeting kon worden gehouden. In de nieuwe Aanpak betaald Parkeren stellen wij voor om de gebieden voor meten van draagvlak niet meer vooraf door de gemeenteraad vast te laten stellen, maar om die in overleg met bewoners (op basis van parkeerdruk, en signalen van parkeeroverlast) te bepalen. Het idee hierbij is dat we op deze manier de parkeerdruk kunnen aanpakken op de plek waar die zich voordoet. Wanneer na meting blijkt dat er geen draagvlak is voor invoering van betaald

• De uitslag van de stemming is TEGEN invoer betaald parkeren • Bij de uitslag van de stemming worden de voor en tegen stemmen op straatniveau inzichtelijk gemaakt • Er vind een nieuwe indeling plaats van de parkeergebieden. Hierbij is exact hetzelfde totale gebied gehanteerd als in september 2019, maar in andere deelgebieden opgedeeld • Net een jaar later in november 2020 vind een nieuwe stemming plaats – want een nieuw indeling van parkeergebied – dus een nieuwe stemming en bestaande regels over hoe vaak dezelfde vraag ter stemming komt gelden in dat geval niet • Het resultaat van deze nieuwe stemming is logischerwijs VOOR invoer betaald parkeren Het vooraf vaststellen van een stembedict – zonder dat bijvoorbeeld duidelijk is waarover gestemd gaat worden dus – is een belangrijk middel in de bescherming van burgers tegen politiek opportunisme. Waar gaat het naartoe als de gemeente zelf per onderwerp mag kiezen wie er mee mogen stemmen¹? Uiteraard is het zo dat voor een deel van de mensen in een parkeergebied er oprecht sprake is van een parkeerprobleem. Dit probleem willen ze graag opgelost zien. Helaas voor hen wordt dit door minder dan de helft van de mensen met wie ze samenwonen in de wijk ook zo gezien. Onderdeel van een democratie is in sommige gevallen niet je zin krijgen. <u>Waar pleit ik dan voor – als constructieve oplossing en toevoeging aan de parkeervisie?</u> Beperken van de mogelijkheid om een parkeergebied aan te passen binnen 3 jaar na een stemming over parkeren in datzelfde gebied. Ik doe daarmee een voorstel voor een toevoeging aan het voorgesteld beleid. Ik heb begrip voor een dynamische zone-indeling als uitgangspunt, een situatie in een gebied kan immers veranderen. Maar een periode drie jaar in de toekomst is goed te overzien en er vind een stemming plaats. Direct aanpassen na die stemming dient enkel om toch een andere	parkeren, zullen wij pas weer opnieuw draagvlak meten als er in het gebied veranderingen hebben plaatsgevonden. Bijvoorbeeld als de parkeerdruk flink is gestegen, of er voorzieningen in de buurt zijn bijgekomen die veel autoverkeer aantrekken. Hierbij houden we geen vaste termijn aan, omdat ontwikkelingen in parkeerdruk/parkeeroverlast niet altijd te voorspellen zijn.
--	---

	uitkomst te realiseren. Direct aanpassen van het parkeergebied na de stemming respecteert de uitkomst van die stemming niet. Met de uitkomsten van de voorgaande stemming per straat in de hand, is het een koud kunstje om een parkeergebied te tekenen waar een meerderheid is. Het praktijkvoorbeeld wat ik aanhaal, laat zien dat er op dit moment actief gebruik gemaakt wordt van deze route. De huidige gang van zaken laat een buitengewoon ondemocratische en onprettige nasmaak over bij burgers die graag de gemeente ondersteunen bij het realiseren van een leefbare stad. Ik probeer via deze inspraak te voorkomen dat dit ook bij toekomstig beleid het geval kan zijn. ¹ Zie bijvoorbeeld het Amerikaanse 'Gerrymandering' of het Nederlandse Kiesrechtgeografie https://nl.wikipedia.org/wiki/Kiesrechtgeografie	
15	Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. Vraag 21: Krijgen mensen bij invoering van betaald parkeren in hun wijk nog een parkeervergunning of wordt men sowieso verwezen naar P+R Westraven? Er wordt geen draagvlakmeting geweest voor betaald parkeren in omliggende prioritaire gebieden, die liggen aan de Merwedekanaalzone. Het college van B&W beslist en legt een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden voor aan de Raad. Vraag 22: Rivierenwijk en Transwijk zijn omliggende gebieden van de MWKZ. Betekent dit dat zonder draagvlakmeting "betaald parkeren" kan worden ingevoerd voor Rivierenwijk en Transwijk?	Vraag 21: In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd bepalen we op basis van de beschikbare parkeercapaciteit hoeveel parkeervergunningen we uit kunnen geven. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. In het huidige parkeerbeleid hebben we vastgelegd dat we (in zone B1 – waar Rivierenwijk en Transwijk onder vallen als er betaald parkeren wordt ingevoerd) maximaal twee parkeervergunningen uitgeven per adres. In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren stellen we voor om, als er op straat voldoende ruimte is, bewoners bij invoering van betaald parkeren eenmalig de mogelijkheid te geven om een derde en vierde parkeervergunning aan te vragen. De nieuwe bewoners en gebruikers van Merwede komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de omliggende buurten. Vraag 22: Ja. Er ligt op dit moment een voorstel bij de gemeenteraad om uiterlijk bij oplevering van de eerste woningen in Merwede betaald parkeren in te voeren zonder draagvlakmeting in onder andere Rivierenwijk en Transwijk. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners,

	Fietsparkeernormen Er wordt aan ontwikkelaars alleen een minimumnorm gesteld voor fietsparkeerplaatsen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Gezien de chaos van fiets parkeren bij de Max locatie (MWKZ), moeten ontwikkelaars gedwongen kunnen worden om voldoende fietsparkeerplaatsen, ook voor bezoekers, aan te leggen. Vraag 23: worden ontwikkelaars in grote ontwikkelgebieden gedwongen ruim voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsvormen?	ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. Vraag 23: Ook in grote ontwikkelgebieden moeten initiatiefnemers zich houden aan de fietsparkeernormen. Kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen is hierbij een belangrijk aspect. Dat betekent onder andere dat er voldoende ruimte moet zijn voor het stallen van fietsen met afwijkende maten. Ook bij de realisatie van collectieve stallingen moet voldoende ruimte worden gerealiseerd voor bakfietsen, elektrische fietsen, etc.
16	<u>Auto parkeren</u> Voor de auto is de insteek van het Plan: “<i>goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer</i>”(titel van §6.4). Het Plan zegt inhoudelijk daarover: “<i>We zetten ... in op geen groei van het autoverkeer (terwijl de stad hard groeit). We zetten echter ook in op bereikbaarheid. Het blijft mogelijk om, indien nodig, met de auto bij huis, werk, winkel of andere voorzieningen te komen.</i>” en: “<i>Door grenzen te stellen aan de hoeveelheid parkeerplaatsen op de bestemming beperken we automatisch de hoeveelheid auto’s die naar die bestemming rijden.</i>”(p.98) Kennelijk wordt dus autoverkeer van bezoekers aan de Binnenstad (voor winkelen, museumbezoek of uitgaan) ook gezien als ‘noodzakelijk autoverkeer’, zodat tot ten minste 2040 de binnenstadsbewoners en ondernemers voor de noodzakelijke bereikbaarheid van hun woning of onderneming voor parkeergelegenheid en hun laad- en losplaatsen moeten concurreren met bezoekers voor winkelen, museumbezoek of uitgaan. En dat terwijl het Plan ervan uitgaat dat “<i>het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen</i>”(p.66) en gestadig het aantal parkeerplaatsen zal worden verminderd (p.98). Al dat, gevoegd bij het feit dat al vergевorderde plannen bestaan om de Oudegracht en het Janskerkhof op afzienbare termijn (5 jaar)	We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, waardoor ruimte ontstaat voor andere functies, zoals lopen en fietsen. Voor parkeren zijn parkeerplaatsen beschikbaar in parkeergarages rondom de binnenstad en op P+R-locaties aan de rand van de stad. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten en het daarbij horende parkeren mogelijk blijven maken, dus voor het afzetten van of parkeren voor personen die minder goed ter been zijn, mensen met een beperking, (mantel)zorgverleners, en nood- en hulpdiensten. Laden- en lossen voor bedrijven gebeurt op de daarvoor aangegeven plekken. Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang. We denken dat een dergelijk systeem, waarbinnen specifieke doelgroepen kunnen worden toegelaten of geweerd, een bijdrage levert aan het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer. Bij uitwerking bezien we op welke wijze dat ingevuld wordt en of daar camera’s voor nodig zijn. Het klopt dat er een tekort is aan fietsparkeerplaatsen. Er wordt constant gewerkt aan het uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen. Een deel van dit tekort in is de loop van 2020 opgelost door het toevoegen van bijna 1.500 fietsenklemmen in de openbare ruimte. In hetzelfde jaar kwam er een

parkeervrij te maken en om de parkeergelegenheid in de parkeergarage Strosteeg op te heffen, leidt tot de conclusie dat het Plan in zijn huidige vorm onvermijdelijk tot een groot tekort aan parkeergelegenheid (ook voor laden en lossen) voor bewoners en ondernemers in de Binnenstad zal leiden en dat is een onredelijk bezwarend en onaanvaardbaar gevolg voor het woon- en leefklimaat aldaar, omdat daarmee de aantrekkelijkheid om zich in de binnenstad te vestigen voor zowel ondernemers als een voldoende diverse groep van burgers te veel geweld wordt aangedaan. Als, zoals Binnenstadsbewoners zouden mogen verwachten, de resterende plaatsen primair bedoeld zullen zijn voor bewoners, dan is duidelijk dat het vinden van parkeerplaatsen voor winkel- en recreatiepubliek een steeds frustrerendere inspanning zal blijken met alle parkeerexcessen van dien. Daarbij komt dat er op dit moment in het Plan ook geen voorstel ligt om de parkeerduur in de binnenstad te beperken. Het lijkt eerlijker om zo snel mogelijk volstrekt duidelijk te maken dat de openbare ruimte in de binnenstad niet langer bedoeld is als parkeerplaats voor winkel- en recreatiepubliek door de Binnenstad af te sluiten voor dit soort verkeer. Om nog beter invulling te geven aan de wens om meer ruimte voor voetgangers (en fietsers) te creëren zal de gemiddelde Binnenstadsbewoner het niet als onredelijk ervaren als de langparkeergelegenheid (waarmee een parkeerduur van meer dan zeg 15 -voor inladen-van inkopen- tot zeg 30 minuten -voor laden en lossen voor bewoners- bedoeld wordt) binnen de Singels wordt opgeheven. Dan is wel vereist dat voldoende langparkeergelegenheid aanwezig is binnen zeg maximaal 15 minuten lopen (of zeg ongeveer 750 meter) van de woon- of vestigingsplaats. Uiteraard behoudens een medische of andere objectieve noodzaak om dicht bij huis te parkeren of een redelijke noodzaak om langer te moeten laden of lossen. Onder die voorwaarden voorziet Binnenstad030 geen groot verzet en lijkt die maatregel niet onevenredig, afgezet tegen alle andere belangen. Beleidsmatig lijkt daarom de enige oplossing het afsluiten van de Binnenstad (dus binnen de singels) voor alle gemotoriseerd verkeer, behoudens ontheffing voor “noodzakelijk” verkeer, ruwweg te definiëren als alle gemotoriseerd	fietsenstalling bij met 700 plekken in het voormalige postkantoor aan de Neude. In de loop van 2021 komen er nog 900 stallingsplekken bij in House Modernes aan de Lange Viestraat. De vraag naar fietsparkeerplaatsen blijft een constante punt van zorg. Met name op de piekmomenten, zoals zaterdagmiddag, lijkt het nauwelijks mogelijk om te voldoen aan de vraag naar parkeerruimte voor fietsen. We blijven zoeken naar kwalitatief goede fietsenstallingen. We denken de gestalde fietsen niet weg, per doelgroep wordt gezocht naar de beste oplossingen, waarbij langparkeren in stallingen en voor kortparkeren plekken op straat beschikbaar blijven en komen. In de huidige situatie is er alleen sprake van handhaving van gevaarlijk gestalde fietsen, bijvoorbeeld bij nooduitgangen van gebouwen. Handhaving op hinderlijk gestelde fietsen kan pas als er voldoende alternatieve stallingsplekken beschikbaar zijn. Als er voldoende plekken (in stallingen, rekken en vakken) zijn gerealiseerd om fietsen te parkeren, is het mogelijk om in de directe omgeving daarvan het fietsparkeren op straat niet toe te staan. In de uitwerkingsmodule Parkeren en toegankelijkheid werken we uit wat er nodig is om te zorgen dat de stad voor alle doelgroepen toegankelijk blijft. Hierbij hebben we speciale aandacht voor mensen met een beperking, en bedrijven die werkzaamheden uitvoeren of laden en lossen. In de module Fietsparkeren werken we uit hoe we in verschillende delen van de stad de parkeercapaciteit gaan vergroten.
---	---

verkeer dat een legitieme bestemming heeft in de binnenstad. Onder de geschetste voorwaarden voorziet Binnenstad030 geen groot verzet tegen een dergelijke afsluiting en lijkt die maatregel niet onevenredig, afgezet tegen alle andere belangen. De technische middelen voor een weinig beheersintensief, effectief, flexibel en soepel werkend controlesysteem zijn voorhanden en beproefd. Door middel van elektronische kentekencontrole en een goed ontworpen app kan een systeem opgezet worden waarin geregistreerde belanghebbenden zelf de kentekens kunnen opgeven van toegelaten gemotoriseerd verkeer². Bijkomend voordeel is dat sluipverkeer door de binnenstad zo goed als verdwijnt en allerlei verkeersbeperkende maatregelen om dat tegen te gaan (zoals afsluiting vanuit een bepaalde richting of compartimentering) kunnen worden opgeheven. Bijkomend voordeel is ook dat de maatregel zal leiden tot een vergroot gebruik van de parkeergarages aan de rand van de binnenstad. Onderzocht zal nog wel moeten worden in hoeverre het wenselijk of noodzakelijk is een grotere parkeergelegenheid te creëren nabij de zuidoosthoek van de binnenstad zowel in het geval de binnenstad voor alle gemotoriseerd verkeer gesloten zal worden als wanneer langparkeren in de binnenstad wordt verboden. Het komt Binnenstad030 voor dat in het laatstgenoemd geval het verwijzen van bewoners en ondernemers naar de in het plan genoemde P&R locaties voor het langparkeren aan de buitenrand van de stad niet in overeenstemming is met de geformuleerde maximaal 15 minuten/750 meter norm. Bijkomend voordeel is ook dat de beprijzing van het ontheffingssysteem eenvoudig afgestemd kan worden op draagkracht noodzaak en werkelijke beheerkosten. In het Plan dient daarom in ieder geval uitdrukkelijk te worden opgenomen dat maatregelen zullen worden genomen die moeten bewerkstellingen dat voldoende parkeerruimte behouden blijft om te voldoen aan de parkeer- en laad – en losbehoefte van noodzakelijk bestemmingsverkeer zoals bewoners en hun bezoek, winkeliers, bezorging, bevoorrading, laden/lossen,	
---	--

bouw/onderhoud, (huis)arts, gezinszorg, invaliden en dergelijke. De invoering van de afsluiting van de Binnenstad voor gemotoriseerd verkeer van winkel- en recreatiepubliek dient ernstig overwogen te worden. Datzelfde geldt voor een langparkeerverbod in de binnenstad maar dan zal wel voldaan moeten zijn aan de maximaal 15 minuten/750 meter norm voor de bewoners. <u>Fietsparkeren</u> Over het fietsparkeerprobleem zegt het Plan dit: <i>“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.”</i> (p.121) Verder weinig meer dan het voornemen tot <i>“Uitbreiden in pandige en (tijdelijke) buitenstallingen.”</i> en <i>“Handhaving onveilige en belemmerende gestalde fietsen (mits er voldoende stallingscapaciteit in de omgeving is.”</i>(pg78) Het Plan voorziet dus niet in een duidelijk prioritering en differentieert al helemaal niet naar de verschillende stadsdelen. Het Plan bevat dus geen enkele urgentie om juist in de Binnenstad, waar de behoefte om de openbare ruimte te verlossen van fietsparkeerders nijpend is (zie hierboven bij ‘Voetgangers’) zo snel mogelijk maatregelen te nemen. Dit klemmt temeer omdat pas dan opgetreden gaat worden tegen foutparkeren. In het Plan dient daarom opgenomen te worden dat de gemeente bij voorrang zal inzetten op het op orde te krijgen van fietsparkeren in de drukke delen van de Binnenstad zodanig dat gehandhaafd kan worden en voorkomen kan worden dat met name uitgeweken moet worden naar de maatregel van uitbreiding van het voetgangersgebied. Voor de meeste binnenstadsbewoners (veelal geen autobezitters) is de fiets hun primaire vervoerswijze. Het Plan dient daarom ook tot uitdrukking te brengen dat die	
--	--

	bewoners in hun fietsgebruik niet – of alleen in uiterste noodzaak - belemmerd mogen worden. 2 Afhankelijk van de (op te geven of gegeven) reden voor gebruikmaking van de ontheffing kunnen daaraan voorwaarden worden verbonden zoals duur van het bezoek of de te kiezen route dan wel de te gebruiken laad- en losplaats (en mogelijk zelfs een slottijd daarvoor). Bewoners en ondernemers kunnen bijvoorbeeld ook urenquota toegewezen krijgen, die zijn afgestemd op het redelijk gebruik. g) Tot slot nog twee aspecten van het parkeren in of nabij de binnenstad. Allereerst is, naar het grotere geheel kijkend, de conclusie vrij onontkoombaar dat de binnenstad voldoende parkeergelegenheid aan de zuidooststrand ontbeert (zie Zienswijze p.7). Vooral om de langparkeerplaats te accommoderen, die nodig is voor de bewoner (zeker in het licht van toepassing van een 15 minuten/750 meter regel; Zienswijze p.7), maar ook om voldoende parkeergelegenheid voor de bezoekers van de musea daar te kunnen aanbieden. Het tweede aspect is dat toegangsregulering voor de binnenstad door middel van kentekenregistratie ook uitstekende mogelijkheden biedt om de parkeergelegenheden voor bezoekers binnen de singels zonder formaliteiten toegankelijk te houden. Door koppeling van de kentekenregistratie aan de ingang van die parkeergelegenheid met de toegangsregistratie kan eenvoudig vastgesteld worden of een	
17	Ik sluit mij dan ook aan bij de opmerkingen en vragen gesteld door <i>[inspreker 15]</i>⁷	Vraag 21: In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd bepalen we op basis van de beschikbare parkeercapaciteit hoeveel parkeervergunningen we uit kunnen geven. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. In het huidige parkeerbeleid hebben we vastgelegd dat we (in zone B1 – waar Rivierenwijk en Transwijk onder

⁷ Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. leesbaarheid.

		vallen als er betaald parkeren wordt ingevoerd) maximaal twee parkeervergunningen uitgeven per adres. In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren stellen we voor om, als er op straat voldoende ruimte is, bewoners bij invoering van betaald parkeren eenmalig de mogelijkheid te geven om een derde en vierde parkeervergunning aan te vragen. De nieuwe bewoners en gebruikers van Merwede komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de omliggende buurten. Vraag 22: Ja. Er ligt op dit moment een voorstel bij de gemeenteraad om uiterlijk bij oplevering van de eerste woningen in Merwede betaald parkeren in te voeren zonder draagvlakmeting in onder andere Rivierenwijk en Transwijk. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. Vraag 23: Ook in grote ontwikkelgebieden moeten initiatiefnemers zich houden aan de fietsparkeernormen. Kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen is hierbij een belangrijk aspect. Dat betekent onder andere dat er voldoende ruimte moet zijn voor het stallen van fietsen met afwijkende maten. Ook bij de realisatie van collectieve stallingen moet voldoende ruimte worden gerealiseerd voor bakfietsen, elektrische fietsen, etc.
18	- Op pag. 27 van de parkeervisie staat dat het uitgangspunt bij de invoering van betaald parkeren is dat het doel de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om parkeeroverlast tegen te gaan beslissen bewoners en bedrijven via een draagvlakmeting of er betaald parkeren wordt ingevoerd. In 2 delen van de Dichterswijk wordt een draagvlakmeting gedaan naar betaald parkeren en in ons deel van de wijk niet (ondanks parkeeroverlast). Wat is de logica achter deze keuze? Wij zitten mogelijk straks ingebouwd tussen allemaal betaald parkeren straten (oudbouw Dichterswijk, overkant Croeselaan, Jaarbeursterrein) waardoor wij het afvalputje zullen worden en ons bezoek niet zal kunnen parkeren. Daarnaast verdwijnen er ook plekken voor elektrisch laden, waardoor er nog minder ruimte overblijft...	De procedure invoering betaald parkeren wordt opgestart wanneer er sprake is van meldingen van overlast en een hoge parkeerdruk. Als bijvoorbeeld blijkt dat er wel sprake is van een hoge parkeerdruk maar er weinig signalen van parkeeroverlast óf juist veel tegengeluiden uit de buurt komen, kunnen we ervoor kiezen om de procedure te stoppen en geen draagvlak te meten voor het invoeren van betaald parkeren. De gebieden waar betaald parkeren onderzocht kan worden zijn aangewezen door de gemeenteraad. Op verzoek van bewoners van de Bijleveldstraat e.o. is het oorspronkelijk grotere gebied voor de procedure invoering betaald parkeren in 2020 door de gemeenteraad aangepast. Zo zijn er twee nieuwe kleinere gebieden ontstaan waar recent een draagvlakmeting is gehouden. Als blijkt dat ook in andere delen van Dichterswijk sprake is van (toenemende) parkeeroverlast kan de gemeente

	- Er zijn onder appartementencomplexen parkeergarages gebouwd, waar op termijn niemand meer een auto in zal willen hebben staan, i.v.m. het ontmoedigen van autoverkeer in de stad. Hoe kijkt de gemeente naar deze straks leegstaande garages, welke ideeën zijn hierbij?	ook daar met buurtbewoners in overleg gaan om te kijken wat mogelijke oplossingen kunnen zijn. Er ligt op dit moment een voorstel bij de raad om uiterlijk bij oplevering van de eerste woningen in Merwede betaald parkeren in te voeren zonder draagvlakmeting in onder andere Dichterswijk (het deel waar nog geen betaald parkeren is). Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. Op parkeerplaatsen met een laadpaal kunnen elektrische auto's staan om op te laden. Deze auto's staan nu ook al in de buurt geparkeerd. Door het plaatsen van een laadpaal verschuiven deze auto's van een openbare parkeerplek naar een openbare laadpaalplek. Er verdwijnen dus geen parkeerplekken. Op korte termijn zal de stad niet autovrij zijn. Ons doel is om het autogebruik niet verder te laten toenemen en zowel in te zetten op andere vormen van mobiliteit als het verplaatsen van auto's naar garages. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de nog uit te werken module Aanpak openbare ruimte willen we onderzoeken hoe we de beschikbare ruimte in (private) garages beter kunnen benutten om op straat ruimte vrij te spelen voor andere functies.
19	Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. Ik snap dat de gemeente focust op het verminderen van parkeerplekken in de binnenstad, maar voor de huidige wijken om de stad heen gaat het mij te snel. Bij nieuwe wijken worden er al weinig tot geen parkeerplekken geregeld en de bewoners kiezen hier zelf voor om daar te willen wonen. Maar nu	Ook in woonwijken is behoefte aan meer ruimte voor lopen, fietsen, spelen, en groen. Die ruimte kunnen we creëren door parkeerplaatsen op te heffen. Door in te zetten op parkeren in garages en aan de rand van de stad, en op deelmobiliteit, spelen we ruimte op straat vrij. We willen 267 parkeerplaatsen opheffen op Janskerkhof en de Oudegracht. Dit is ongeveer 12% van de hele binnenstad. De eerste stap om 40

	worden de bestaande huidige wijken ook gedwongen, terwijl bij bestaande wijken geen afstand wordt gedaan van de auto. (zie de statistieken van utrecht.incijfers.nl). Vraag 12: Moet je bij het verminderen van parkeerplaatsen niet eerst focussen op het gebied binnen de singels? Vraag 13: Zijn er ook geen andere manieren te verzinnen om de mensen te stimuleren geen auto te nemen, i.p.v het gewoon weghalen van de parkeerplaatsen? Vraag 14: Zijn er contractuele mogelijkheden om ervoor te zorgen dat de nieuwe bewoners van nieuwbouwprojecten zoals bijv. Merwedekanaalzone de auto niet gewoon in de naastgelegen wijken parkeren? Vraag 15: Stel dit is contractueel mogelijk, kan dit ervoor zorgen dat er geen verplicht betaald parkeren wordt ingevoerd bij Kanaleneiland en Rivierenwijk? Kanaleneiland zuid en Rivierenwijk zuid liggen best ver van de stad af (verder dan 10 minuten fietsen van het station) en zeker bij Kanaleneiland zijn er veel gezinnen die afhankelijk zijn van de auto en het niet zo breed hebben. Dat zo'n gezin ineens een parkeervergunning moet aanschaffen lijkt mij niet fair.	parkeerplaatsen vrij te maken is vorig jaar aangekondigd. Op deze manier willen we meer ruimte creëren voor fietsers, voetgangers en groen. Het opheffen van parkeerplaatsen staat niet op zichzelf. Tegelijkertijd zetten we in op het stimuleren van deelautogebruik en parkeren op afstand en in garages. Zo kunnen bewoners hun parkeervergunning inleveren voor een abonnement in een openbare gemeentelijke garage of P+R tegen gereduceerd tarief. Het is niet mogelijk om te regelen dat bewoners van nieuwbouwprojecten niet in naastgelegen wijken parkeren als parkeren daar gratis is. Zelfs wanneer dit contractueel kan worden vastgelegd, is het ingewikkeld om erop te handhaven. Auto's van bewoners zijn immers niet altijd te herleiden naar de persoon die de auto gebruikt (denk aan lease- of bedrijfsauto's). Daarnaast geldt dat in de Merwede niet alleen woningen komen, maar ook andere functies. Bezoekers van zowel bewoners als voorzieningen (winkels en horeca) kunnen ook in aangrenzende wijken parkeren. De openbare ruimte is immers van iedereen. Bewoners van Rivierenwijk en Transwijk hebben hun zorgen geuit over wat de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone betekenen voor de leefbaarheid van hun buurt. De gemeente heeft daarom toegezegd om de leefbaarheid van deze buurten te gaan monitoren.
20	LS 1. is het parkeerbeleid gericht op parkeren op eigen terrein ipv openbare weg? 2. ik wil op eigen terrein parkeren ipv op de straat maar de kosten zijn belachelijk hoog, gaat daar iets in veranderen? Kosten 2021 inritvergunning € 324,95 + kosten aanleg door gemeente + kosten aanleg privéterrein = ca 5000 euro!!!	Bij nieuwbouwontwikkelingen is het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Daarnaast zetten we in op efficiënt gebruik van bestaande (private) inpandige parkeerruimte. Dit doen we bijvoorbeeld door bewoners die kunnen beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein uit te sluiten van een parkeervergunning in gebieden waar betaald parkeren geldt. Het is niet ons beleid om extra parkeerplaatsen toe te voegen, omdat dat een aantrekkende werking heeft en leidt tot meer auto's in de stad.

	dat werkt niet erg stimuleren!	
21	Vermindering parkeerplaatsen in woonwijken 0,5-1% per jaar Zowel in de Parkeervisie (module Aanpak parkeren in de openbare ruimte) als in de Mobiliteitsnota 2040 wilt u parkeerplaatsen in woonwijken verminderen met 0,5-1% per jaar. Vraag: Komen mensen bij invoering van betaald parkeren in de Rivierenwijk in aanmerking voor een parkeervergunning of wordt men sowieso verwezen naar P+R Westraven? Er is geen draagvlakmeting geweest voor betaald parkeren in omliggende prioritaire gebieden, die liggen aan de Merwedekanaalzone. Het college van B&W beslist en legt een aanwijzingsbesluit voor deze gebieden voor aan de Raad. Vraag: Rivierenwijk en Transwijk zijn omliggende gebieden van de MWKZ. Betekent dit dat er zonder draagvlakmeting "betaald parkeren" kan worden ingevoerd in Rivierenwijk en Transwijk? Fietsparkeernormen Er wordt aan ontwikkelaars alleen een minimumnorm gesteld voor fietsparkeerplaatsen. Iedere ontwikkelaar is vrij om extra fietsparkeerplaatsen aan te leggen. Gezien de chaos van fietsparkeren bij Max locatie (MWKZ), moeten ontwikkelaars gedwongen kunnen worden om voldoende fietsparkeerplaatsen, ook voor bezoekers, aan te leggen. Vraag: Wat doet de gemeente voor de aanleg van voldoende fietsparkeerplaatsen? Kunt u ontwikkelaars dwingen om in grote ontwikkelgebieden zoals de Merwedekanaalzone ruim	Vraag 21: In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd bepalen we op basis van de beschikbare parkeercapaciteit hoeveel parkeervergunningen we uit kunnen geven. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. In het huidige parkeerbeleid hebben we vastgelegd dat we (in zone B1 – waar Rivierenwijk en Transwijk onder vallen als er betaald parkeren wordt ingevoerd) maximaal twee parkeervergunningen uitgeven per adres. In de nieuwe module Aanpak betaald parkeren stellen we voor om, als er op straat voldoende ruimte is, bewoners bij invoering van betaald parkeren eenmalig de mogelijkheid te geven om een derde en vierde parkeervergunning aan te vragen. De nieuwe bewoners en gebruikers van Merwede komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de omliggende buurten. Vraag 22: Ja. Er ligt op dit moment een voorstel bij de gemeenteraad om uiterlijk bij oplevering van de eerste woningen in Merwede betaald parkeren in te voeren zonder draagvlakmeting in onder andere Rivierenwijk en Transwijk. Na het besluit van de gemeenteraad wordt, samen met bewoners, ondernemers en organisaties uit de buurt, bekeken hoe betaald parkeren het beste kan worden ingevoerd. Vraag 23: Ook in grote ontwikkelgebieden moeten initiatiefnemers zich houden aan de fietsparkeernormen. Kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen is hierbij een belangrijk aspect. Dat betekent onder andere dat er voldoende ruimte moet zijn voor het stallen van fietsen met afwijkende maten. Ook bij de realisatie van collectieve stallingen moet voldoende ruimte worden gerealiseerd voor bakfietsen, elektrische fietsen, etc.

	voldoende fietsparkeerplaatsen aan te leggen, ook voor afwijkende fietsvormen? Ik neem aan dat de gemeente Utrecht mijn vragen en kritische opmerkingen tot zich zal nemen en mijn vragen zal beantwoorden. Ik verwacht dat dit tot verbeteringen en nieuwe oplossingen zal bijdragen. Laat mijn wijk een prachtwijk blijven.	
22	Parkeervisie en Parkeernormen - Wij pleiten voor het toevoegen van Beurskwartier 3 (het Jaarbeursterrein ten westen van het Merwedekanaal) aan parkeerzone A; - Hoe wordt het mobiliteitsfonds in de praktijk geregeld: hoogte van de kosten, toewijzing, relatie tot parkeernorm op eigen terrein? Het ontbreekt nog aan uitwerking door de gemeente van dit mobiliteitsfonds, waardoor wij op dit onderdeel geen adequate reactie kunnen geven. Wij gaan er van uit dat op een later moment inspraak op het mobiliteitsfonds mogelijk is; - Wat zijn de verhoudingsgetallen voor alternatieven voor parkeerplaatsen: in het vigerende beleid compenseert bijvoorbeeld 1 deelauto 4 reguliere auto's, en compenseren 12 fietsen 1 reguliere auto; blijven deze verhoudingsgetallen onveranderd?; - Ten aanzien van de Fietsparkeernormen bestaat de indruk dat diverse "functies" zijn weggefallen in de tabel, waardoor deze tabel niet goed leesbaar / te begrijpen is.	In de omgevingsvisie Beurskwartier/Lombokplein is dit gebied al aangewezen als A-gebied. Dit wordt verwerkt op de parkeerplattegrond. Het uitgangspunt is dat ontwikkelaars die geen parkeerplaatsen aanleggen op eigen terrein een bijdrage betalen aan het Bereikbaarheidsfonds. Hoe dit precies gaat werken, wat de voorwaarden en tarieven zijn, werken we uit in een apart raadsvoorstel. De verhoudingen blijven grotendeels onveranderd: één deelauto vervangt vier reguliere parkeerplaatsen, en anderhalve fietsparkeerplaats vervangt één autoparkeerplaats. Dit nemen we op in de beleidsregels Parkeernormen auto. Er zijn in de tabel met fietsparkeernormen inderdaad functies weggefallen. Die functies zijn alsnog toegevoegd.
23	Mobiliteitsvisie versus parkeervisie Eén van de ambities is de mobiliteitsvisie. Een mooie visie die stelt dat het toenemen van het aantal woningen in Utrecht niet moet leiden tot het toenemen van het aantal auto's in Utrecht. Een dergelijke visie daagt Werkplaats Overvecht, ondernemers en bewoners uit om creatief en innovatief na te denken over wat mobiliteit in de toekomst is. Welke	Parkeernormen Utrecht zet met het mobiliteitsplan en de Parkeervisie in op gezond stedelijk leven en het stimuleren van gezonde vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Parkeercapaciteit en parkeernormen zijn belangrijke instrumenten waarmee we kunnen sturen op het aantal auto's in de stad. De Utrechtse parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van

mogelijkheden en mooie kansen dit biedt voor het openbaar gebied, voor deelmobiliteit en voor alternatieve vervoersmiddelen. Vervolgens is er de parkeervisie. Juist deze parkeervisie voor specifiek Overvecht staat naar ons idee haaks op de overige ambities en de mobiliteitsvisie. En wel om de volgende reden: In de parkeervisie is Overvecht parkeergebied B2, onbetaald parkeren met een parkeernorm B. Dat betekent dat voor elke woning die gerealiseerd wordt in Overvecht, er tevens een plek voor een auto conform de norm gerealiseerd moet worden. Alternatieven (deelauto's o.i.d.) zijn niet mogelijk, omdat er geen parkeerregime is: iedereen kan gratis zijn auto parkeren. Oftewel: de RSU stelt dat er 5.000 woningen gerealiseerd kunnen worden in Overvecht tot 2040. Naast de eerdere ambitie om tot 2020 1.800 woningen te realiseren. Dat brengt direct met zich mee dat er (afhankelijk van de woningtypologieën) in Overvecht ca. 6.000 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Het is raadzaam als de gemeente in haar Omgevingsprogramma opneemt hoe in haar visie parkeren opgenomen dient te worden. Passend binnen de toetsingskaders als een aantrekkelijke stad. e gemeente Utrecht kiest er bewust voor dat Overvecht geen parkeerregime heeft. Momenteel kent de wijk inderdaad geen parkeerdruk. Met de komst van woningen, zal deze druk toenemen. Ook als bij de nieuwbouwprojecten de bewonersparkeerplaatsen op de kavel worden opgelost, resteert er nog altijd een aandeel bezoekersparkeerplaatsen op openbaar gebied. Het realiseren van parkeerplaatsen op de eigen kavel is altijd een flinke puzzel. Hierbij een aantal puzzelstukken: - Het realiseren van een gebouwde parkeerplaats drijft de VON-prijs van de woning flink op. Denk hierbij aan verhogingen van minimaal 22,5K VON voor een relatief eenvoudige parkeergarage (half verdiept). Bij volledig ondergrondse garages loopt dit bedrag fors op. In bepaalde situaties kan dit tot een onhaalbaar plan leiden omdat VON prijzen niet meer aansluiten bij de mogelijkheden van de doelgroep. Hierdoor kunnen de benodigde woningen niet gerealiseerd worden en	het CROW. Deze cijfers worden, vanwege het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, beschouwd als de landelijke standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Voor het centrum en de schil direct rond het centrum hanteren we ten opzichte van de CROW-kencijfers lagere normen vanwege de specifieke aard van het Utrechtse centrumgebied. Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de situatie in Utrecht. We hebben al sinds 2013 de mogelijkheid om in betaald parkeergebied (zones A1, A2, en B1) een deel van de parkeereis met mobiliteitsalternatieven in te vullen, zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeren. Deze mogelijkheden worden met het nieuwe beleid verruimd. Daarnaast willen we voor het eerst mogelijk maken om ook in B2 een klein deel van de autoparkeereis in te vullen met deelmobiliteit. Dit komt bovenop de verlaging van de parkeernormen in B2 naar de normen in B1. De hoogte van de parkeernormen hangt af van een aantal factoren. In gebieden met een hoge mate van verstedelijking zijn de parkeernormen lager, omdat hier de auto-afhankelijkheid lager is. In deze gebieden zijn voorzieningen op loop- of fietsafstand, en zijn over het algemeen meer mobiliteitsalternatieven voor de auto. Betaald parkeren zorgt er bovendien voor dat alternatieven voor de (eigen) auto aantrekkelijker worden. Daarom kan in deze gebieden een aanzienlijk deel van de parkeernorm worden ingevuld met alternatieve mobiliteitsoplossingen. Buiten betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden voor alternatieve invulling van de parkeernormen beperkt, omdat in deze gebieden het risico op parkeeroverlast in de omgeving te groot is. Iedereen kan hier immers gratis een auto op straat parkeren. De parkeernormen in de B2-zone zijn ten opzichte van de eerdere parkeernormen verlaagd en gelijk getrokken met de parkeernormen in de B1-zone. Daarmee zijn de parkeernormen voor de gehele B zone gelijk. De parkeernorm in zone B is alleen voor woningen groter dan 130 m² hoger dan 1 (1,01), voor kleinere woningen ligt de norm lager (tussen de 0,43 en
---	--

vormt dit een reëel risico in relatie tot de ambitie uit het RSU om 6.800 woningen in Overvecht toe te voegen en te werken aan een gemengde wijk; - Corporaties dienen conform de parkeernorm parkeerplaatsen te realiseren, die ze niet mee kunnen verhuren in de huurprijs. Oftewel: er worden parkeerplaatsen gerealiseerd die niet gebruikt worden (de huurders van de corporaties zullen niet een parkeerplaats huren zolang ze gratis hun auto op openbaar gebied kunnen plaatsen). Het realiseren van parkeergarages die vervolgens leeg staan (hier zijn verschillende voorbeelden van in Overvecht), is geen optie voor de corporaties; - Er is grote behoefte aan middeldure huurwoningen in de stad. Beleggers geven uit ervaring aan dat de parkeervraag niet hoger is dan gemiddeld 0,5 parkeerplaats per middenhuurwoning. - Een (solitaire) parkeergarage geeft veelal beheers problemen. Ook hiervan zijn voorbeelden in Overvecht; - Elke parkeerplaats op maaiveld gaat ten kosten van groen, plek voor kinderen om te spelen, kwalitatieve verblijfsruimte in het openbaar gebied. De auto heeft nog altijd verharding nodig: verharding die niet bijdraagt aan het terugbrengen van hitte stress. Verharding die ten koste gaat van de mogelijkheid van waterbuffering. Verharding die ten koste gaat van de biodiversiteit. Het gebruik van de auto die ten koste gaat van het gebruik van de fiets of te lopen: en daarmee van de lichaamsbeweging van de bewoners en de uitstoot van CO2 en de gezondheid van de bewoners. De gemeente geeft aan dat het invoeren van een betaald regime gebeurt wanneer de bewoners hinder ondervinden van een tekort aan parkeerplaatsen en parkeerdruk ervaren. Dit is een reactief beleid: immers bij het ervaren van parkeerdruk is het kwaad al geschied. We kunnen nu al voorspellen dat wanneer vast wordt gehouden aan het parkeerbeleid en een aanzienlijk aandeel van de 6800 woningen gerealiseerd zijn, de bewoners van Overvecht parkeerdruk gaan ervaren. Op dat moment zullen bewoners vragen om een parkeerregime bij de gemeente. Indien het parkeerregime geldt, pas dan zullen er mooie alternatieve mobiliteitsmogelijkheden gerealiseerd	0,92), voor sociale- en middenhuur woningen nog lager (tussen de 0,67 en 0,69) en voor aanleunwoningen (0,2) en studentenwoningen (0,1) nog lager. Voor de B-zone is dus geen sprake van 1 parkeerplaats per woning. Voor bijna alle woningtypen/-grootten in zone B ligt de parkeernorm lager dan 1 parkeerplaats per woning. De bouw van 5.000 woningen in B-gebied zal dus niet leiden tot de aanleg van 6.000 parkeerplaatsen. Het totaal aantal te realiseren parkeerplaatsen is afhankelijk van het programma dat gebouwd wordt en de mobiliteits- en parkeeroplossingen die daarbij worden gerealiseerd. De RSU en het Mobiliteitsplan kijken vooruit naar 2040. De Parkeervisie geeft invulling aan dat beleid voor de komende jaren. Daarbij is ruimte om in te spelen op veranderende omstandigheden. De parkeernormen die nu worden vastgesteld kunnen in 2040 dus zijn aangepast. Parkeernormen sociale huur In april 2019 heeft de gemeenteraad een addendum vastgesteld op de nota Parkeernormen fiets en auto, waarin is opgenomen dat voor sociale- en middenhuurwoningen groter dan 55 m2 een korting van 25% op de parkeernorm mag worden toegepast. Deze korting is verantwoord omdat uit verschillende bronnen blijkt dat het autobezit bij bewoners van sociale- en middenhuur ongeveer 25% lager is. De sociale-/middenhuurkorting is ook in de nieuwe parkeernormentabel verwerkt. Wij hebben geen aanwijzingen dat het autobezit sindsdien (sterk) is verminderd en dat een verdere verlaging van de parkeernormen voor sociale- en middenhuur op dit moment verantwoord is, maar staan ervoor open om hier opnieuw naar te kijken als er bronnen zijn waaruit blijkt dat de parkeernormen niet aansluiten op het autobezit van de doelgroep. Betaald parkeren Zolang in Overvecht geen betaald parkeren is, is het niet verantwoord om woningen te bouwen zonder voldoende parkeercapaciteit toe te voegen. De invoering van betaald parkeren is afhankelijk van draagvlak onder bewoners en andere belanghebbenden in de wijk. Alleen in gebieden die grenzen aan grote ontwikkellocaties, waar het nodig is om de hoeveelheid verkeer te beperken omdat gratis parkeren in de omgeving een te grote aantrekkende
--	--

worden. De remmende voorsprong is dan onbenut gebleven. Immers: grote delen van Overvecht zijn dan onnodig verhard en minder aantrekkelijk gerealiseerd. Op dit moment is er binnen de gemeente geen zicht op het aantal parkeerplaatsen in Overvecht en het gebruik hiervan. Het dagelijkse beeld toont veel lege parkeerplaatsen. Om inzicht te krijgen in de huidige situatie is het wenselijk dat de gemeente als onderdeel van het Omgevingsprogramma een parkeerdrukmeting verricht. Om gevoel te krijgen bij de huidige verhouding parkeerplaatsen, huishoudens, auto's. Rekening houdend met het feit dat bewoners van aanpalende wijken momenteel gebruik maken van het gratis parkeren in Overvecht. Wellicht blijkt dat er, helemaal als we toegaan naar regulering, af kunnen met minder parkeerplaatsen in Overvecht in plaats van meer. Op de huidige parkeerplaatsen kan dan bebouwing of groen worden toegevoegd. Dit past binnen de RSU van de gemeente Utrecht. Het is raadzaam dat de gemeente in haar Omgevingsprogramma de parkeervisie ruimtelijk meeneemt. Hoe ziet de gemeente de wijk Overvecht ten aanzien van parkeerplaatsen en ruimtelijke kwaliteit, wanneer er 6.800 woningen in Overvecht zijn toegevoegd? Passend bij de criteria zoals de gemeente zelf stelt bij projectinitiatieven, zijnde: • Inhoudelijke bijdrage aan de ruimtelijke, sociale en economische opgaven van Overvecht, van nu tot 2035; • Draagvlak bij bewoners en organisaties in de buurt; • De financiële haalbaarheid. Werkplaats Overvecht gelooft erin dat de oplossing ligt in een maatwerk parkeerregime voor Overvecht. Geen of minimale financiële consequenties voor de bewoners van Overvecht maar mét een parkeerregime. Pro-actief reageren op een toekomst die zich in alle wijken van Utrecht in het verleden heeft voorgedaan. Maatwerk maken. De focus van de oplossing moet in dit vraagstuk liggen. Pas dan worden Werkplaats Overvecht, andere ontwikkelaars en beleggers gestimuleerd te zoeken naar mooie innovatieve mobiliteitsconcepten. Is er de vrijheid voor toekomstige bewoners om zelf een afweging te maken tussen het al dan niet bezitten van een auto (namelijk bij de	werking heeft, voeren we zonder draagvlakmeting betaald parkeren in. In gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, maken we geen uitzondering voor bewoners. De invoering van en controle op betaald parkeren kost de gemeente geld. Ook bewoners maken gebruik van schaarse openbare ruimte als zij een auto parkeren, dus ook zij betalen daarvoor. De tarieven voor betaald parkeren (zowel voor bezoekers als voor bewoners en bedrijven) moeten minimaal kostendekkend zijn. We willen bovendien voorkomen dat er in de stad een lappendeken van verschillende parkeerregimes ontstaat. We stellen daarom geen lager tarief in voor gebieden waar nu nog geen betaald parkeren geldt. Ons uitgangspunt is dat bij bouwontwikkelingen al het parkeren op eigen terrein wordt opgelost, zowel voor bewoners als voor bezoekers. In de beleidsregels parkeernormen auto willen we opnemen dat parkeren ook op loopafstand in de openbare ruimte mag worden opgelost, als de parkeerdruk hiermee niet boven de 90% uitkomt, en de initiatiefnemer kan onderbouwen waarom dit wenselijk/noodzakelijk is. Als de parkeerdruk toeneemt in Overvecht of als er vanwege alle ontwikkelingen een noodzaak ontstaat om het aantal auto's te beperken, kan betaald parkeren een oplossing zijn.
--	---

	huidige nieuwbouwprojecten betaalt een bewoner voor een parkeerplaats ook als deze geen auto heeft) en wordt deze keuze niet bepaald door de parkeernorm. Er worden alleen maar parkeerplaatsen gerealiseerd naar de vraag van de markt. En dragen we bij aan de gezondheid van bewoners door bewegen te stimuleren en de CO2 te verminderen. Graag denken we als Werkplaats Overvecht mee, samen met de huidige bewoners van Overvecht en de gemeente, aan een nieuwe variant van het regime. Hierin zal een sterke samenhang zijn met het mobiliteitsfonds, verwachten wij. Resumé Het parkeervisie voor Overvecht staat volgens Werkplaats Overvecht lijnrecht tegenover de mogelijkheid om andere ambities, die juist gestoeld zijn op de gezondheid van de bewoners, te realiseren. Een gemiste kans. Een kans die geen recht doet aan Overvecht. Werkplaats Overvecht pleit er dan ook voor om in Overvecht een parkeerregime in te voeren, anders dan het regime in B1. Ten aanzien van de norm, dient de normering voor sociale huurwoningen en midden dure huurwoningen bijgesteld te worden naar de daadwerkelijke behoefte.	
24	Ik was net de mobiliteitsvisie 2040 aan het lezen (met name de parkeervisie). Ik wordt daar zelf behoorlijk enthousiast van. Ik heb wel een paar opmerkingen ten aanzien van mijn eigen situatie (ik denk dat veel mensen in Utrecht het zelfde ervaren). Mogelijk heb ik er overheen gelezen maar volgens mij worden mijn punten niet benoemd. Ik woon in de Bloemenbuurt/ 2e Daalsebuurt[<i>straatnaam</i>]⁸, in Utrecht zijn er veel vergelijkbare buurten denk ik. Relatief weinig ruimte en de straten helemaal vol met auto's. Het is altijd druk met Auto's maar ook niet te druk, ik kan (ja ik bezit zelf ook een auto) eigenlijk altijd een plek vinden in de straat. Ik zou zelf liever minder auto's en meer ruimte voor groen en ruimte zien in de straat. Tweede parkeervergunning: Bij ons in de buurt worden nog steeds twee vergunningen per huis afgegeven. Ik snap dat dit in uitzonderlijke	Met ons parkeerbeleid willen we bijdragen aan een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Door auto's te stimuleren, daar waar dat mogelijk is, om in parkeergarages of op een P+R-terrein te parkeren, en door in te zetten op alternatieven voor de (eigen) auto (lopen, fietsen, OV, en deelmobiliteit), willen we ruimte creëren op straat, die we kunnen inzetten voor groen, spelen, lopen, en fietsen. Concrete maatregelen hiervoor werken we uit in de module Aanpak parkeren openbare ruimte. In deze module kijken we ook naar de voorwaarden voor uitgifte van parkeervergunningen, en naar het proces voor opheffen van parkeerplaatsen. We willen bewoners ruimte bieden om met initiatieven te komen voor herinrichting van parkeerplaatsen. Deze module werken we, later dit jaar, nader uit. Ook het onderwerp bezoekersparkeren komt terug in de module Aanpak parkeren openbare ruimte. We zijn van plan om voor de bezoekersvergunning een digitaal toegankelijk alternatief te introduceren.

⁸ Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. waarborging privacy.

situaties nodig is maar ik snap eigenlijk niet dat dat nog ergens echt nodig is in de stad. Ik lees daar ook niet echt iets over terug in de visie. Parkeerplekken vervangen door groen/ fietsen: Afgelopen jaar heb ik het initiatief genomen om te informeren om in de straat een parkeerplek op te heffen voor een fietsenrek en twee bomen. Bij het wijkbureau kreeg ik te horen dat bomen en een fietsenrek twee losse processen en dus aanvragen zijn. Er is geen garantie dat als de één er komt dat de andere ook komt. Dit maakt het voor mij als bewoner erg lastig en ik snap niet dat dit niet makkelijker kan in een combi aanvraag. Ik wil best een fietsenrek voor mijn deur maar alleen als er dan ook groen bij komt. Parkeren niet bewoners: Ik denk dat het nog veel meer ontmoedigd kan worden om als niet bewoner bij ons in de buurt te parkeren. Waarom is dat parkeertarief niet veel hoger? Uiteraard wil je bezoek wel voor de deur kunnen laten parkeren tegen gereduceerd tarief. Hiervoor bestaat al wel een systeem maar dat is super onhandig. Waarom niet gewoon een app waarmee ik met het kenteken van de bezoeker goedkoop parkeren aan kan zetten. Den Haag heeft iets vergelijkbaars. Wisselspoor: Op dit moment wordt er een nieuwe garage gebouwd voor bewoners van de nieuwe wijk Wisselspoor. Ik kan mij voorstellen dat daar plekken over gaan blijven. Het lijkt mij een goed idee om bewoners van de oude wijk de mogelijkheid te geven die plekken op te vullen voor dezelfde prijs als een straat vergunning. Door deze vergunning niet opnieuw uit te geven (en te soppen met tweede vergunningen) neemt zo het aantal auto's op straat af! Dit is maar een kleine impact maar alle beetjes helpen! Ik hoop dat jullie mijn input meenemen in het proces om de visie definitief vast te stellen.	De parkeerplaatsen in de parkeergarages onder de bouwblokken in de nieuwe woonbuurt Wisselspoor zijn bedoeld voor de bewoners en bezoekers van Wisselspoor en geen eigendom van de gemeente. De parkeertarieven voor bezoekers in de garages onder de woonblokken zullen in lijn liggen met de straattarieven in de omliggende buurten en mogen maximaal 15% afwijken van het tarief in de Bloemenbuurt.
---	---

25	Algemeen In algemene zin vinden wij dat een sterke en duidelijke visie voorligt, die nadrukkelijk ruimte laat voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van bouwen en mobiliteit. Deze ruimte is zodanig positief en effectief, dat het wat ons betreft consistent zou zijn, en daarmee een belangrijke verbetering, als die ruimte breed geboden zou worden. We zien wel een aandachtspunt. Ons valt op dat de visie zich vooral richt op de grootschalige ontwikkellocaties (Merwedekanaalzone, Cartesiusdriehoek, Papendorp). Wij doelen hiermee op de andere gebieden en het stimuleren van vernieuwende oplossingen. Zo zal bijvoorbeeld mobiliteit en parkeren een belangrijk punt worden in Haarrijn (Vleuten), een van de meest excentrische vernieuwingslocaties die nu in de pijplijn zitten. Ook geldt dit voor Overvecht, waar wel een opgave in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is gedefinieerd van 6.800 extra woningen binnen de bestaande stad, maar geen vernieuwende oplossingen mogelijk zijn. Hier zijn maatwerk en vernieuwende oplossingen nodig om de gewenste opgave uit de RSU te kunnen realiseren. We zien in de stukken echter nauwelijks handvatten om op dergelijke locaties te sturen op vernieuwende oplossingen en zo dreigen toch weer wijken te ontstaan waar iedereen een eigen (benzine/diesel-) auto voor de deur zal hebben staan. De ambitie ten aanzien van auto en fietsparkeren brengt hoge kosten met zich mee. Dit zet de (financiële) haalbaarheid van sociale-huurwoningen sterk onder druk. De RSU zet op binnenstedelijk verdichten waardoor de gebouwde parkeervoorziening eerder de regel dan de uitzondering lijkt te worden Bereikbaarheidsfonds Belangrijk aandachtspunt voor ons als woningcorporaties is het Bereikbaarheidsfonds. Als bij losse ontwikkelingen niet voldaan kan worden aan de parkeernormen, moet de initiatiefnemer daarvan een bijdrage in dit fonds doen. Met dat fonds kan de gemeente dan alternatieve oplossingen op ook hoger schaalniveau financieren, zoals	Utrecht zet met het mobiliteitsplan en de Parkeervisie in op gezond stedelijk leven en het stimuleren van gezonde vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Parkeercapaciteit en parkeernormen zijn belangrijke instrumenten waarmee we kunnen sturen op het aantal auto's in de stad. De Utrechtse parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW. Deze cijfers worden, vanwege het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, beschouwd als de landelijke standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Voor het centrum en de schil direct rond het centrum hanteren we ten opzichte van de CROW-kencijfers lagere normen vanwege de specifieke aard van het Utrechtse centrumgebied. Daarnaast hebben we voor een aantal functies de parkeernormen aangepast aan de specifieke situatie in Utrecht. We hebben al sinds 2013 de mogelijkheid om in betaald parkeergebied (zones A1, A2, en B1) een deel van de parkeereis met mobiliteitsalternatieven in te vullen, zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeren. Deze mogelijkheden worden met het nieuwe beleid verruimd. Daarnaast willen we voor het eerst mogelijk maken om ook in B2 een klein deel van de autoparkeereis in te vullen met deelmobiliteit. Dit komt bovenop de verlaging van de parkeernormen in B2 naar de normen in B1. De hoogte van de parkeernormen hangt af van een aantal factoren. In gebieden met een hoge mate van verstedelijking zijn de parkeernormen lager, omdat hier de auto-afhankelijkheid lager is. In deze gebieden zijn voorzieningen op loop- of fietsafstand, en zijn over het algemene meer mobiliteitsalternatieven voor de auto. Betaald parkeren zorgt er bovendien voor dat alternatieven voor de (eigen) auto aantrekkelijker worden. Daarom kan in deze gebieden een aanzienlijk deel van de parkeernorm worden ingevuld met alternatieve mobiliteitsoplossingen. Buiten betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden voor alternatieve invulling van de parkeernormen beperkt, omdat in deze gebieden het risico op parkeeroverlast in de omgeving te groot is. Iedereen kan hier immers gratis een auto op straat parkeren. Bereikbaarheidsfonds
----	---	--

parkeerhubs. Vaker dan bij commerciële ontwikkelaars het geval is, zal voor woningcorporaties gelden dat gebouwde parkeeroplossingen financieel niet haalbaar zijn. Daarnaast is in de Woningwet vastgelegd dat woningcorporaties niet mogen investeren in mobiliteitsoplossingen die los staan van het eigen vastgoed c.q. niet direct en geheel ten goede komen aan de huurders daarvan. Wij mogen geen diensten leveren aan derden en dus ook niet zomaar middelen in een fonds onderbrengen waar we niet direct het resultaat van kunnen laten zien ten gunste van onze bewoners. Ook zijn zij meestal niet in de financiële positie om deel te nemen aan alternatieve mobiliteitsoplossingen zoals commercieel aangeboden deelauto's, zie hiervoor ook beneden onder <i>Deelmobiliteit</i>. Dat roept bij ons de volgende vragen op: 1. Kunnen woningcorporaties vrijgesteld worden van verplichte bijdragen aan het Bereikbaarheidsfonds? 2. Kunnen woningcorporaties aanspraak maken op gelden uit het Bereikbaarheidsfonds als de parkeernorm alleen gehaald kan worden met onrendabele investeringen in gebouwd parkeren? Als het antwoord op beide vragen negatief is, dan is het passend om het algemene niveau van de grondprijzen ten behoeve van sociale-huurwoningen te verlagen. Immers, er is anders geen financiële ruimte voor realisatie van gebouwd parkeren c.q. bijdragen aan het Bereikbaarheidsfonds. Op zich is het principe waarbij mobiliteitsgeld op een andere manier verdeeld wordt dan enkel op projectniveau overigens een goed uitgangspunt. Daarom bieden wij u aan om met u mee te denken over alternatieven. Er zijn goede voorbeelden van een andere insteek uit andere gemeenten. De werking van het fonds is ons niet duidelijk. Het is mogelijk om bij een project van de parkeernorm af te wijken. Dit als er alternatieve maatregelen worden genomen om de mobiliteit en daarmee het aantal parkeerplekken, te beperken. Deze alternatieve maatregelen worden door de corporatie betaald. Daarnaast lijkt het erop dat vervolgens toch	1. Financiële haalbaarheid van sociale woningbouw is een onderwerp dat niet (alleen) vanuit parkeerbeleid moet worden bekeken, maar een integrale aanpak vraagt. Hier werken wij op verschillende fronten gezamenlijk aan om ook in de toekomst voldoende betaalbare woningen te kunnen realiseren. Wij zijn niet voornemens om specifieke partijen een uitzonderingspositie te geven ten aanzien van hun afdracht bij ontwikkelingen aan het Bereikbaarheid. Over de wijze waarop en de hoogte van de afdracht wordt geregeld worden regels opgesteld bij instelling van het fonds. 2. Nee. Het bereikbaarheidsfonds zal niet worden ingezet als subsidie voor individuele ontwikkelingen, maar is bedoeld voor meefinancieren van gezamenlijke mobiliteitsalternatieven, zoals mobiliteitshubs, en voorzieningen voor parkeren op afstand. Parkeernormen Wat met 24-uurs zorg wordt bedoeld is dat voor zorgwoningen geldt, ook als deze in reguliere woningen worden gerealiseerd dat voor dit soort woningen de bewoners aanspraak kunnen doen op 24-uurzorg. Dat betekent niet dat er 24 uur per dag zorg aanwezig is. Het uitgangspunt is dat al het parkeren op eigen terrein wordt opgelost, zowel voor bewoners als voor bezoekers. Hierbij gaan we uit van (half) verdiept parkeren. In de beleidsregels parkeernormen auto willen we opnemen dat parkeren ook op loopafstand in de openbare ruimte mag worden opgelost, als de parkeerdruk hiermee niet boven de 90% uitkomt, en kan worden onderbouwd waarom dit wenselijk/noodzakelijk is. In de beleidsregels parkeernormen auto, die het college zal vaststellen na besluitvorming over de module Parkeernormen, willen we opnemen dat bij berekening van het rechtens verkregen niveau bij ontwikkelingen in B2 en C-gebied mag worden uitgegaan van een hoger rechtens verkregen niveau. Hierdoor komt het rechtens verkregen niveau ongeveer even hoog uit als bij toepassing van de bestaande maximumparkeernormen.
---	---

ook nog een bijdrage in het fonds moet worden gedaan ter compensatie van het aantal parkeerplekken dat, vanwege de genomen maatregelen, niet volgens de norm is gerealiseerd. Dit is dan dubbelop betalen. Of begrijpen wij dit verkeerd? Het is ook niet helder welk tarief dan geldt voor deze bijdrage in het fonds. En wat de hoogte is van het lage tarief. Dat wordt niet benoemd in de visie, dit zou wel moeten gebeuren. We vragen ons ook af, ten slotte, of het fonds gebiedsgericht werkt. Parkeernormen Een aandachtspunt bij de normen is dat voor zorgwoningen terecht een flink verlaagde parkeernorm geldt, maar daarbij is dan de voorwaarde dat er sprake is van een locatie met 24-uurs zorg. Dit lijkt ons een achterhaalde voorwaarde te zijn, aangezien de diverse zorgdoelgroepen tegenwoordig grotendeels worden gehuisvest in reguliere woningen als gevolg van de ingezette scheiding van wonen en zorg. Er staat daarnaast dat we alleen mogen afwijken van inpandig en verdiept parkeren en parkeernormen in betaald-parkeren-wijken? Dat lijkt ons een vreemde zaak en ook wel een vergaande. Betekent dit echt dat geen parkeren op maaiveld mogelijk is in gratis parkeergebieden en eigenlijk ook niet in betaald parkeergebieden? We menen te lezen dat woningen van 55-80m2 nagenoeg dezelfde norm krijgen als woningen van >80m2. Als dit juist geïnterpreteerd is, lijkt ons dit onlogisch en niet realistisch. We vragen ons af of wij als woningcorporaties wel parkeren ten behoeve van bezoekers mogen realiseren of dat dit in strijd is met de Woningwet. Het is alleen mogelijk als het gratis is, maar dat is financieel echt onhaalbaar. Dit is voor ons een vraagpunt. De berekening van het rechtens verkregen niveau pakt voor ons onvoordelig uit. Voorheen konden we daarvoor uitgaan van de maximale parkeernorm, maar die bestaat straks niet meer (minimum en maximum zijn gelijk) en daarmee komt het van rechtens verkregen niveau lager uit, ergo: minder aftrek.	In betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden om af te wijken van de parkeernorm verruimd, en leidt een lager rechtens verkregen niveau dus niet tot aanleg van een groter aantal parkeerplaatsen. Wij hebben in april 2019 de parkeernorm voor sociale- en middenhuurwoningen groter dan 55 m2 met 25% verlaagd. Dit hebben we onder andere gedaan op basis van onderzoeken naar autobezit onder de doelgroep. Wij hebben geen aanwijzingen dat het autobezit sindsdien (sterk) is verminderd en dat een verdere verlaging van de parkeernormen voor sociale- en middenhuur op dit moment verantwoord is, maar staan ervoor open om hier opnieuw naar te kijken als er bronnen zijn waaruit blijkt dat de parkeernormen niet aansluiten op het autobezit van de doelgroep. In de nadere regels voor uitgifte van parkeervergunningen en garageplaatsen is opgenomen dat adressen met mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren worden uitgesloten van een parkeervergunning. Voor alle ontwikkelingen waarvoor na 1 april 2019 een omgevingsvergunning wordt verstrekt, geldt dat de adressen automatisch zijn uitgesloten van een parkeervergunning, tenzij daar expliciet andere afspraken over worden gemaakt. Bij oudere woningen beoordelen we per situatie of er op eigen terrein voldoende parkeermogelijkheid is om de adressen uit te sluiten. Fietsparkeernormen Dit hebben we in het addendum op de nota parkeernormen fiets en auto dat in april 2019 door de gemeenteraad is vastgesteld al opgenomen. De bijlage WONINGEN BOUWBESLUIT EN GELIJKWAARDIGE OPLOSSING blijft van kracht. We verwijzen hiernaar in de beleidsregels parkeernormen fiets. Sloop-/nieuwbouwplannen Bij sloop/nieuwbouw van meerdere panden, vindt vaak ook een herinrichting plaats van de openbare ruimte, waarbij parkeerplaatsen worden verplaatst of komen te vervallen. Dit moet worden meegenomen in het bepalen van de parkeereis. In zo'n geval kijken we dus niet alleen naar het rechtens verkregen niveau van de verschillende panden, maar ook naar de situatie op straat.
---	---

Wij zien dat bij recent opgeleverde nieuwbouwprojecten sprake is van realisering van parkeerplekken voor de leegstand. In Leidsche Rijn Centrum en Terwijde staat meer dan de helft van de door de corporatie gerealiseerde parkeerplekken leeg. Bij sociale huurappartementen kun je zeggen dat slechts zo'n 30% van de huurders in het bezit is van een auto. Dit pleit voor een verdere verlaging van de nu aangegeven parkeernormen. Om leegstand van gebouwde parkeervoorzieningen te voorkomen pleiten wij er daarnaast voor om huurders/kopers van complexen waar een parkeergarage bij is, uit te sluiten voor het verkrijgen van een parkeervergunning zolang er sprake is van leegstand in de garages. Fietsparkeernormen Bij de fietsnormen wordt geen verwijzing gemaakt naar het gelijkwaardig alternatief voor individuele bergingen (de collectieve fietsenstalling); op pagina 16 van de module parkeernormen is dit slechts een voetnoot geworden. Voor onze ontwikkelingen is dit echter essentieel en zou dit duidelijker naar voren moeten komen in de tabel. Sloop-/nieuwbouwplannen Bij sloop/nieuwbouw maakt de gemeente maatwerkafspraken voor zowel fiets- als autoparkeren. Als het om sloop van één pand gaat (en niet om een gebied met meerdere panden) hanteert ze hierbij voor autoparkeren het rechtens verkregen niveau als uitgangspunt. Het is nu niet duidelijk wat het uitgangspunt is bij meerdere gebouwen. Dit is onwenselijk omdat dit bij vrijwel al onze sloop/nieuwbouwplannen aan de orde is. Wij zien niet of dit dan gunstiger of ongunstiger uitpakt en zouden hier graag meer inzicht in verkrijgen. Elektrisch rijden De basisinfrastructuur voor elektrisch rijden is volgens ons reeds opgenomen in het Bouwbesluit (verzorgen loze leidingen), hetgeen voldoende lijkt. Onze vraag is wat de gemeente nog meer verwacht op dit punt. Deelmobiliteit	Elektrisch rijden We zijn van plan om in de beleidsregels parkeernormen auto als aanvullende eis op te nemen dat 20% van de laadplekken tegelijkertijd moet kunnen worden gebruikt. Deelmobiliteit De gemeente heeft veel aandacht voor de toegankelijkheid van deelmobiliteit voor iedereen. Daarom vragen we bij iedere ontwikkeling een mobiliteitsbeheerplan, waarin moet worden onderbouwd dat de gekozen mobiliteitsoplossing aansluit op de wensen, behoeften, en mogelijkheden van de doelgroep. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van ontwikkelaars, eigenaren, verhuurders, corporaties en gemeente.
---	---

	De visie schenkt terecht veel aandacht voor deelmobiliteit en Mobility as a Service, maar er zijn nog weinig onderzoeken naar deelmobiliteit bij lage inkomensgroepen. We roepen de gemeente op om samen met ons waakzaam te zijn dat dit betaalbaar is voor onze huurders. We onderzoeken graag samen concepten die inzetbaar zijn bij sociale huur.	
26	Na het ontvangen van de tarieven voor onze parkeervergunningen voor 2021 was ik verbaasd te zien dat de tarieven voor het zoveelste jaar veel meer stijgen dan de inflatie. Mijns inziens is de enorme stijging van dit jaar na de flinke stijgingen van vorige jaren buitenproportioneel. Mijns inziens tref je met de verhoging de bewoners van Utrecht extra hard terwijl alle andere gemeentelasten ook stijgen. De verhoogde parkeerkosten richten zich niet op bezoekers maar op bewoners en lijken meer een manier om de misgelopen inkomsten uit 2020 op de bewoners van de stad te verhalen. Ik vraag me dan ook af of de stijging in de kosten blijvend is. Dan moet ik er persoonlijk bij vermelden dat in het jaar 2020 inkomsten alleen maar dalen en vaste lasten zoals deze stijgen. Mij lijkt een inflatiecorrectie niet meer dan terecht, maar deze stijging in kosten lijkt me zoals eerder vermeld buitenproportioneel. Een andere persoonlijk argument om deze beslissing aan te vechten zijn de de bouwwerkzaamheden die in onze straat gepland staan. In de <i>[straatnaam]</i>⁹ wordt dit jaar het <i>[naam]</i> gebouw gerenoveerd. Dit zorgt voor beperkte parkeerruimte voor de bewoners. wat dus betekent dat we meer gaan betalen voor beperkte parkeerruimte. Ook zou ik graag aanhalen dat [een deel van Pijlsweerd] in parkeerzone A2 valt. De <i>[overige]</i> straten <i>[in Pijlsweerd]</i> vallen onder zone B1. Gezien de omstandigheden mbt de verbouwing van het <i>[naam]</i>gebouw stel ik voor de <i>[naam]</i>straat bij zone B1 te voegen.	Met de verhoging van de parkeervergunningtarieven in zone A1 en A2 komen de bedragen meer in verhouding met de schaarse beschikbare (parkeer-) ruimte en hoge parkeerdruk in deze gebieden. Omdat de tarieven voor garage- en P+R-abonnementen niet zijn verhoogd, zorgen we zo bovendien dat deze parkeeralternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van parkeren op straat. Het gaat dan ook niet om een tijdelijke tariefsverhoging. Wanneer, bijvoorbeeld vanwege werkzaamheden, tijdelijk minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn, bekijken we of het wenselijk (en mogelijk) is om maatregelen te nemen. Soms is er in het parkeerrayon voldoende ruimte om een tijdelijk verlies aan parkeerplaatsen op te heffen. Dat kan wel betekenen dat bewoners iets verder weg moeten parkeren. Als er niet voldoende ruimte is in het parkeerrayon kunnen wij tijdelijk minder parkeervergunningen uitgeven, of vergunninghouders in een aangrenzend parkeerrayon laten parkeren. Dit beoordelen we per situatie. Met de Parkeervisie stellen we geen wijziging van de gebiedsindeling voor. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit wat de kenmerken zijn van de verschillende parkeerzones in Utrecht en kijken we naar de bestaande indeling in parkeerrayons.
27	Maak een deelplan Basisscholen, nabijheid en mobiliteit ("Tweeverdieners met kinderen op de basisschool.")	In de Parkeervisie geven wij weer wat onze kijk is op fiets – en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende

⁹ Cursieve tekst is redactioneel t.b.v. leesbaarheid en waarborging privacy.

Wat moeten tweeverdieners doen als ze beseffen dat ze (eigenlijk) hun kinderen niet met de auto naar school willen brengen? Dan zouden ze met collega-ouders en leerkrachten kunnen bespreken over welke alternatieven zij al hebben nagedacht. Hier ligt ook een taak voor de gemeente, om te beginnen ten aanzien van de scholen en ouders die vinden dat transitie naar een duurzaam alternatief voor de hand ligt. Welke lessen trekt B&W uit de honderden experimenten die in Europa in en rond scholen zijn gehouden? We missen zo'n deelplan in de Parkeervisie. Hoeveel schoolkinderen lopen of fietsen naar school? Hoeveel zouden naar school willen lopen of fietsen? Wat is ervoor nodig om hieraan te werken? In het kader van fietsen van 8 tot 88 en de fietsvisie van de Landelijke Fietzersbond 2040? Koppel beleid Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit, Parkeervisie en PR-beleid van de stad aan elkaar A. Breng in navolging van Verzoek [1] en [2] het duurzame algemene doel in als doel voor de Ruimtelijke Strategie van Utrecht (RSU). B. Formuleer beleid dat B&W de bij herinrichting te realiseren ruimtewinst, bijvoorbeeld door (E-)auto-delen per straat of wijk in straat/buurt, in overleg met straat of buurt vaststelt. C. Vertaal dit doel dan ook direct door in Parkeerbeleid. Zo'n doel geeft de Parkeervisie fysiek en mentaal de ruimte. D. Toon en formuleer meer lef in het PR-marketingbeleid van de gemeente om de wereld te laten weten dat de stad als voorbeeld van de wereld dient en laat zien hoe nabij het overall-doel is. Het is belangrijk om A, B en C te doen, in plaats het doel voor dit plan van de RSU af te leiden. Juist omdat B&W de RSU. De Omgevingsvisie en de Parkeervisie og in 2021 verder wil uitwerken. B is belangrijk omdat de initiatieven in de stad willen weten wat het gevolg is als zij draagvlak in hun buurt voor een autodeelproject hebben gerealiseerd. Gaat het parkeerbedrijf voor de lege plekken nieuwe parkeervergunningen verstrekken, waardoor de ruimtewinst weer te loor gaat? Of krijgen de bewoners eigen speelruimte en hebben zij invloed op het resultaat? Denk aan extra speel- zit- en wandelgelegenheid, fietsparkeerplekken,	mobilitéitsbeleid (Mobiliteitsplan 2040) en de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad (RSU 2040). Met ons parkeerbeleid dragen we bij aan de leefbaarheid van de stad. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. Hiervoor hebben we vier doelen geformuleerd, waaronder bereikbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarin we concrete maatregelen voorstellen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit hoe we auto's gaan verplaatsen van straat naar garage, en op welke manier we de vrijgekomen ruimte inzetten. Bij uitwerking van het parkeerbeleid speelt data, bijvoorbeeld over parkeercapaciteit en bezetting een belangrijke rol. In de Parkeervisie besteden we niet specifiek aandacht aan parkeren en/of mobiliteit rondom scholen. Dit is bijvoorbeeld wel onderwerp van het project 'School Chance' (School Chance, Europees project voor duurzaam vervoer Gemeente Utrecht)
--	---

op voorzet van het auto-deel-initiatief zelf. Als toelichting bij C en D geven wij aan dat de ontwerp-parkeervisie een algemeen doel mist om richting te geven. In de Parkeervisie missen we daarnaast ook informatie en data van het aantal openbare en privé-parkeerplaatsen + de honderden (zo niet duizenden?) parkeerplaatsen in betegelde voor- of achtertuinen van verkochte koophuizen. Ook al omdat er geen gemeentelijke regels waren om dit te voorkomen. Hoe belangrijk is deze ontwikkeling? Publiceer wat de gemeente weet. Slechts een deel hebben wij op foto kunnen vastleggen. Koppel domein mobiliteit aan domein water. Het betegelen van tuinen vergroot het risico van het riooloverstromingen en ondergraaft duurzaam watermanagement in de stad.. Zou de gemeente Google kunnen verzoeken deze “gratis” parkeerplaatsen voor de stad met Google Maps in kaart te brengen? Welke algoritmes zijn daarvoor nodig en hoe gaan gemeente en de “Commons” om met de verkregen informatie? Nu is Google Nederland slechts een servicefiliaal. Google zit in de USA. Gemeente pak dit aan. Welke ervaringen en tips voor het voeren van overleg contact zijn er? Toekomstig parkeerbeleid hangt samen met ruimtelijk beleid. Het ruimtebeslag van automobilititeit is immens. Welke winst is te boeken door met een algemeen doel voor de modal shift de eigen auto op grotere afstand van huis te plaatsen, in een wijk- en P&Rgarage in de stad? Welke extra kosten zijn hiermee gemoeid en in welke verhouding staan die kosten met de kosten voor een parkeervergunning in de wijk? Welke nulmeting gebruik je voor het ruimtebeslag in de verschillende wijken? Zie de grafiek, die het Ruimtebeslag voor mobiliteit (totaal = geel) per wijk voor voetganger (blauw) fiets (oranje), en auto (grijs) laat zien (project Milieufensie/Locatus). Extra belangrijk om niet alleen makelaars (die tot op heden reclame maken met voortuin = gratis parkeerplek!) maar ook huizenkopers te informeren dat de gemeente beleid heeft om groen in tuinen te behouden i.p.v. het betegelen ervan. Bedenk dat een gratis parkeerplek een waarde heeft van minimaal €25.000.	
--	--

28	Deze toestand gaat ten koste van de begaanbaarheid van trottoirs, ten koste van veiligheid, kortom ten koste van leefbaarheid. De buitenruimte is grotendeels opgeofferd aan de drang om snel ergens anders te zijn. Dit laatste wordt op deze manier ook het enige wat je nog wilt zodra je je huis verlaat. Daarom volgt hier een aantal wensen c.q. adviezen in aanvulling op uw plannen. 1. Stel duidelijke en strenge beperkingen aan het aantal parkeerplaatsen: wees zuinig op mooie plekken en voorkom (met paaltjes of wat dan ook) dat daar geparkeerd wordt, bijv. langs het Willem de Zwijgerplantsoen, en op de kop van het plantsoen aan de Adolf Mayerlaan, langs de waterkant van de Sprenger- en Fuchslaan. Elders bijv. langs het Wilhelminapark op de Koningslaan. Koester het openbare groen, zodat je niet langs auto's hoeft te wurmen om er te komen. En zodat het aanwezige groen onbelemmerd zichtbaar is. * Om het parkeren op de stoep te voorkomen: in straten waar dat gebeurt, zou het parkeren tot één kant van de straat beperkt moeten blijven. * Geef slechts één parkeervergunning per adres af. Bewoners van Tuindorp zitten qua OV op eerste rang. Er is Greenwheels, er is SnappCar enz. * Auto's worden steeds hoger en breder. Dit leidt tot onveilige situaties, want je kunt er niet meer overheen kijken en ze domineren het straatbeeld veel te veel. Mijn voorstel: geef geen parkeervergunning meer af (in bepaalde wijken, waar auto's op de openbare weg geparkeerd staan) voor auto's boven een bepaalde hoogte en breedte. * Toen ik dit laatste punt inbracht op de inspraakavond van 18 januari, kwamen er twee reacties waaruit bleek dat een toelichting nodig is:	Met ons parkeerbeleid willen we bijdragen aan een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Door auto's te stimuleren om in parkeergarages of op een P+R-terrein te parkeren, en door in te zetten op alternatieven voor de (eigen) auto (lopen, fietsen, OV, en deelmobiliteit), willen we ruimte creëren op straat, die we kunnen inzetten voor groen, spelen, lopen, en fietsen. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte, werken we uit hoe we omgaan met de uitgifte van parkeervergunningen. Hierin kijken we ook naar een oplossing voor wijken waar op dit moment, vanwege de beperkte ruimte, op het trottoir (en op hoeken) wordt geparkeerd. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is zijn regels opgenomen over het parkeren van grote voertuigen (langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter). Als er overlast ontstaat door geparkeerde grote voertuigen, kan daarvan melding worden gemaakt bij de gemeente. Om de stad leefbaar en toegankelijk te houden handhaven wij de parkeerregels. Gezien deze geldende regels in de APV nemen we geen aparte voorwaarden op. In de nadere regels voor uitgifte van parkeervergunningen. Elektrische auto's nemen net als andere auto's schaarse ruimte in. In gebieden waar betaald parkeren geldt, betalen elektrische auto's dan ook net als iedereen parkeergeld. Omdat elektrisch rijden een positief effect heeft op de luchtkwaliteit, vinden we het echter wel belangrijk om dit te blijven stimuleren. Zodra het landelijk is geregeld, willen we daarom mogelijk maken dat elektrische auto's een lager tarief betalen voor parkeren. Dit werken we verder uit in de module Aanpak parkeren openbare ruimte.
----	---	---

	> Het gaat me niet om de rijstijl. Wellicht wordt er in die grote bakken heel rustig en oplettend gereden. Het gaat puur om het feit dat ze er staan. Dit doet al veel met de wijk: je kunt er niet overheen kijken, wat niet alleen akelig is maar het vergroot ook de onveiligheid. (Ik moest onlangs ineens keihard remmen voor een meisje dat tussen twee "bakbeesten" door ineens de straat op schoot, we konden elkaar niet eerder zien). Ze nemen exorbitant veel ruimte in. > Een stadsgenoot vond het een goed idee van mij, maar wilde het ombuigen, namelijk naar het voorstel dat grotere, zwaardere auto's meer parkeergeld zouden moeten betalen. Dat lijkt mij geen goed idee. Betalen voor omvang en/of gewicht wordt al via wegenbelasting geregeld, en het zou de eigenaar van zo'n grote auto des te meer het gevoel kunnen geven "ik betaal er dik voor dus... mag ik hier ook staan met mijn dikke bak". Zo'n regeling zou de ongelijkheid vergroten. * Zorg dat er niet binnen 5 meter van een hoek geparkeerd kan worden, of ga actief handhaven op die verkeersregel. Dat kan geld opleveren! * Elektrische auto's zijn in zekere zin een stap voorwaarts, maar geven de gebruikers het idee dat ze goed bezig zijn, en dat kan leiden tot compensatiegedrag. Als mensen "groen" willen rijden, laat hun elektrische auto dan ook zo klein mogelijk zijn. Ik heb hier geen concreet voorstel voor, maar erger me wel aan deze gesubsidieerde doekjes voor het bloeden, die verworden tot een soort statussymbool. * Zorg dat een tuin een tuin blijft. Omheiningen mogen niet te hoog zijn, en dat is prima; maar als het om het mooi gaat, valt er meer winst te behalen door voortuinen autovrij te houden. Tuindorp is niet alleen maar een Achtertuindorp!	
29	Er wordt een kans gezien bij het bouwen van het nieuwe winkelcentrum aan de Jan van Galenstraat. Als daar een parkeergarage komt, dan kunnen bewoners van de wijk Wittevrouwen hun auto daar parkeren en op de fiets verder naar hun huis in de wijk gaan. Daardoor komen er	De planvorming voor de sloop/nieuwbouwontwikkeling aan de Jan van Galenstraat is nog gaande. Er wordt gewerkt aan een bouwvelop. Het plan gaat niet uit van een parkeergarage voor de wijk. De parkeergarage is bedoeld voor de bewoners van het complex en de bezoekers van de winkels.

	meer parkeerplekken vrij, die weer gebruikt kunnen worden als fietsparkeerplek of voor het planten van een boom.	Bewoners van de wijk Wittevrouwen kunnen wel parkeren in parkeergarage Grifthoek.
30	<u>Zone-indeling:</u> De omgeving van station Utrecht Lunetten bij verdichting onder Zone A te laten vallen zla zorgen voor een grotere parkeerdruk in directe omgeving. In 2020 heeft Aristo zalencentrum (Brennerbaan, Utrecht Lunetten) betaald parkeren ingevoerd op eigen terrein waardoor parkeerdruk en foutparkeren in directe omgeving is toegenomen. Als bewoner van de Waddenbuurt zit ik niet te wachten op betaald parkeren als gevolg van de ambitieuze bouwplannen van gemeente Utrecht nabij station Utrecht Lunetten. <u>Transferia/parkeergarages:</u> Transferia zijn een prima instrument om auto's uit de stad te weren, maar van inwoners kan niet verwacht worden dat zij hun auto buiten de stad gaan parkeren. Autobezitters willen hun auto het liefst mogelijk voor deur. In buurten/wijken met een hoog percentage auto-inbraken zullen autobezitters minder geneigd te zijn om de auto op onbewaakte parkeerterreinen te zetten. Hoge huren voor een parkeerplek in een parkeergarage ontmoedigen autobezitters om een plek in een garage te huren. Garageplekken in gebieden met onbetaald parkeren zouden maximaal het tarief van een B1-a parkeervergunning moeten kosten. <u>Parkeeroverlast:</u> In mijn wijk Lunetten zijn de afgelopen jaren straten versmald door het gedogen van stoeprandparkeren in straten waar parkeervakken en/of verzamelparkeerplaatsen zijn gemaakt. Deze versmalling heeft verkeersonveiligheid tot gevolg. Het zou goed zijn om in kader van de parkeervisie in o.a. de wijk Lunetten te kijken naar de ligging van parkeerplaatsen en het huidige parkeergedrag. In sommige straten wordt volop foutgeparkeerd terwijl parkeerterreintjes in de buurt leeg staan.	Met de Parkeervisie stellen we geen wijzigingen voor in de zone-indeling voor parkeren. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit aan welke kenmerken een gebied moet voldoen om van zone te wijzigen. Op grond van deze kenmerken kan in een separaat traject worden onderbouwd dat een gebied wordt toegevoegd aan een andere parkeerzone. Een besluit hierover wordt altijd door de gemeenteraad genomen. Gezien de beperkte parkeercapaciteit in sommige wijken (waaronder wijken als Merwede), en de aantrekkelijke tarieven voor parkeren in een P+R, verwachten wij dat dit ook voor bewoners een goed alternatief is. In de modules Parkeren op afstand en Aanpak parkeren openbare ruimte werken we uit welke maatregelen nodig zijn om parkeren in garages en op P+R-terreinen aantrekkelijker te maken voor bewoners. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte werken we ook uit welke maatregelen we kunnen nemen tegen foutparkeren (zoals bijvoorbeeld met twee wielen op de stoep).

31	Ik heb jullie visie gelezen, waarbij ik de uitgangspunten kan begrijpen . Heb hierbij wel een aantal aandachtspunten, Zelf woon ik 45 jaar in Utrecht en nu ik met pensioen ben en de 70 nader, maak ik me zorgen over de mogelijkheden van parkeren. Wanneer je al zo lang in de stad woont, voelt het toch alsof je in een situatie terecht komt, waar je nauwelijks invloed op hebt. Het gratis parkeren op zondag kan nu nog bij ons en is de enige dag dat mijn familie nog kan komen met de auto, ook dit wordt steeds bedreigd en met argumenten die niet blijken te kloppen bij controle door wijkgenoten. Hoop dat er wat ruimte blijft om hiervan gebruik te kunnen maken. Het lijkt nu zo'n verharding in standpunten, waar in je, vooral als je niet weg wilt uit Utrecht, ongewild en ongevraagd meegesleurd wordt. Waarom is er geen mogelijkheid voor ouderen om wel gebruik van een auto te kunnen maken en redelijk dichtbij de woning te kunnen parkeren, wanneer je niet meteen heel erg gehandicapt bent, maar niet zo gemakkelijk grotere afstanden overbrugt? Wij horen ook bij de groep die hier vaak al lang woont en juist dichtbij alle stadsfaciliteiten wil blijven zodat we er ook aan deel kunnen nemen. Nu heb ik een vergunning, was B en nu opeens A2 geworden waarvoor, naast de inflatiecorrectie, een verhoging van ruim 50% is ingevoerd! Voel me erg onder druk gezet en overvallen hierdoor. In principe zou ik willen overwegen om in een garage te gaan parkeren, maar dit vind ik riskant omdat ik dan mijn vergunning kwijt ben en wanneer de loopafstand over een paar jaar teveel wordt voor mij, dan kan ik van beiden geen gebruik meer maken. Daarnaast voel ik me niet veilig wanneer ik alleen in een parkeergarage rondloop, met name in de avonden. Deelauto's zijn zeker een mogelijkheid, maar wanneer je een paar dagen of een week weg wilt, is dit heel erg duur. Zou fijn zijn wanneer je	In Utrecht is de openbare ruimte schaars. In veel wijken is behoefte aan extra ruimte voor groen, lopen, fietsen, spelen, en verblijven. Die ruimte kunnen we creëren door auto's, die nu veelal op straat worden geparkeerd, te verplaatsen naar parkeergarages of P+R-terreinen aan de rand van de stad, en door in te zetten op alternatieven voor de (eigen) auto. Dat we op straat minder ruimte willen reserveren voor het parkeren van auto's, betekent echter niet dat bewoners geen auto meer kunnen parkeren in de buurt van hun woning. In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. Eén van die onderdelen is 'Parkeren en Toegankelijkheid'. In deze module werken we uit welke maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat de stad voor alle doelgroepen toegankelijk blijft. Hierbij gaat het om mensen die een gehandicaptenparkeerkaart hebben, maar ook om andere mensen die niet (meer) lange afstanden kunnen lopen. De in de parkeervisie voorgestelde maatregelen vragen tijd. De alternatieven voor het op straat parkeren van de eigen auto moeten op orde zijn. Er komen de komende jaren P+R-locaties bij en ook op goede OV-verbindingen investeert de gemeente. U kunt het parkeren in een garage en ook autodelen uitproberen met de 'probeerregeling parkeren'. Bewoners en bedrijven die hun parkeervergunning opzeggen om te gaan autodelen of om in een garage te gaan parkeren, kunnen binnen 2 jaar hun parkeervergunning weer terugkrijgen als deze keuze toch niet bevalt. Voor het stallen van fietsen realiseren we vooral in de binnenstad en rond stations extra fietsparkeerplekken. Dit zijn vaste plekken op straat en plekken in inpandige stallingen, pop-upstallingen en buurtstallingen.
----	--	--

daarbij de mogelijkheid hebt om er ook een aantal keren per jaar, bv max 10x voor langere tijd gebruik van kunt maken. Misschien een mogelijkheid om dit aantrekkelijker te maken, zou voor mij bv maken dat ik er wel op in zou gaan. Het is me nog niet duidelijk hoe eea geregeld kan worden wat betreft parkeergarages en/of transferia. Deze laatste zijn erg afgenomen de laatste tijd . Denk bv aan het veemarktterrein. Ook is er geen duidelijkheid over de tarieven en de aansluiting op OV en de tarieven daarvan. Dat maakt het niet gemakkelijk en aantrekkelijk om een andere keuze te maken. Dit is ook een belangrijk item voor ons bezoek. Kunnen zij hier op een gemakkelijke, betrouwbare manier gebruik van maken? Jammer dat er in deze volgorde gewerkt wordt, ik mis dat er eerst aan de concrete mogelijkheden gewerkt wordt voordat de huidige mogelijkheden beperkt gaan worden . Daar blijft een belangrijke kans liggen voor draagvlak. Jullie hebben het over een evolutionaire aanpak, welke inspraak is er voor ons als bewoners? Dat voelt ook als een ongewisse situatie, waarbij de gemeente veel kan bepalen. Wat betreft fietsen: Welke regelingen zijn er mogelijk? Bv als er aan de randen van de stad veel borden staan dat fietsers zoveel mogelijk in garages moeten parkeren en op de verbodsborden letten, dan kun je vlgs mij best eea reguleren. Vooral wanneer dit landelijk opgepakt wordt. Omdat ik een iets breder stuur heb, kan ik nu bv nergens in de stationsgarage mijn fiets plaatsen en bij de ruimere plaatsen mag ik niet staan. Het weghalen van zwerffietsen juich ik erg toe, want er staan er nog erg veel. Wens jullie sterkte en wijsheid en hoop dat Utrecht ook blijft voor mensen met een “gewoon”inkomen die de stad al heel lang een warm hart toedragen.	
---	--

	Want ook afvalstoffenheffing en WOZ gaan flink omhoog dit jaar. Alles te begrijpen, maar elke portemonnee bereikt een punt waarop hij leeg is.	
32	• Aanpak betaald parkeren Ook in het voorstel voor betaald parkeren blijft het uitgangspunt toch vooral pas invoering van betaald parkeren na een parkeerdrukmeting en na een draagvlakmeting. Voorstel is om als uitgangspunt te nemen betaald parkeren wordt ingevoerd op basis van een parkeerdrukmeting en alleen als er heel zwaarwegende argumenten komen uit een peiling wordt dit niet ingevoerd; in alle overige situaties leidt de parkeerdrukmeting en geconstateerde parkeeroverlast tot invoering van betaald parkeren.	We vinden het belangrijk om bewoners zoveel mogelijk te betrekken bij de invoering van betaald parkeren. Ons uitgangspunt is dat het doel van betaald parkeren de procedure bepaalt. Wanneer het doel is om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan, bepalen bewoners en andere belanghebbenden in de wijk via een draagvlakmeting of er betaald parkeren komt. Wanneer betaald parkeren een gebiedsoverstijgend doel dient, bijvoorbeeld omdat het noodzakelijk is om verdichting van de stad mogelijk te maken en/of het autoverkeer te beperken, voeren we zonder draagvlakmeting betaald parkeren in. Wel betrekken we bewoners en andere belanghebbenden bij de manier waarop we betaald parkeren invoeren.
33	Bij deze ontvangt u van ons, bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein Utrecht, onze zienswijze met betrekking tot inspraak voor het Concept Parkeervisie van de gemeente Utrecht. 1. Wie, wat, waarom bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein 2. Doel van de zienswijze 3. Aanleiding voor de zienswijze 4. Voorstel <i>Wie, wat, waarom bewonersgroep Toekomst Balijelaan/Balijeplein</i> Toekomst Balijelaan Utrecht is opgericht door en voor aanwonenden en winkeliers/ondernemers van de Balijelaan en bij het Balijeplein aangelegen straten. De Balijelaan en het Balijeplein neemt een bijzondere positie in gezien de ligging tussen twee wijken en de functie zowel als doorgaande weg als in de zin van leefgebied met een verbindende pleinfunctie voor lokaal winkelen, ontmoeten en sociale cohesie. Daarnaast dreigen de Balijelaan, Balijeplein en de Vondellaan op meerdere manieren een belangrijk, maar vergeten en verweesd gebied te worden tussen de verschillende ontwikkellocaties zoals Jaarbeursplein, Merwedekanaalzone, kleinere bouwprojecten in de Dichterswijk, en ontwikkelingen op het gebied van parkeren en	In de Parkeervisie leggen wij vast wat stadsbreed het beleid is voor parkeren, en gaan we niet in op specifieke gebieden. Omdat we zien dat in verschillende wijken ook verschillende wensen en behoeften zijn, vinden we participatie belangrijk. In de nieuwe procedure Aanpak betaald parkeren speelt participatie een belangrijke rol. Signalen van bewoners, alsook ondernemers, over hoge parkeerdruk zijn de aanleiding om een onderzoek naar de mogelijkheid voor invoering van betaald parkeren op te starten. Ook bij de precieze invulling van betaald parkeren willen we bewoners en ondernemers betrekken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de tijden voor betaald parkeren, maar ook om de inzet van alternatieven, zoals bijvoorbeeld deelmobiliteit. Ook kijken we samen met bewoners en ondernemers naar kansen om parkeerruimte anders in te richten (voor bijvoorbeeld groen, of fietsparkeren), omdat onze ervaring is dat de parkeerdruk afneemt bij invoering van betaald parkeren. In de uitvoeringsmodule Parkeren op afstand, die nog op een ander moment aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, gaan we nader in op de mogelijkheden van parkeren op afstand voor bewoners in mobiliteitshubs zoals die op Papendorp en de realisatie van een goede ov- en fietsverbinding daarnaartoe, alsook buurthubs waar bewoners terecht kunnen voor bijvoorbeeld een deelauto of fiets.

mobiliteit in het centrum en Ledig Erf. Waar de Balijelaan en het Balijeplein zelf vroeger met de plantsoenen een verbindende functie had tussen de wijken, wordt dit nu gemist. Niemand wil terug naar vroeger, maar in een slimme uitvoering kan wel de leefkwaliteit in veel opzichten verbeteren, ook in het opzicht van de sociale cohesie. We verwijzen hierbij ook naar het belang van het plein voor de veiligheid in de wijken, zoals dat is al was aangegeven in de 'oude' Omgevingsvisie Utrecht en daarbij behorend Omgevingsplan 2025 en Wijkactieprogramma 2014-2018 Zuidwest. We hopen met het agenderen van onze straten en plein een visie op de detailhandel een nieuwe impuls te geven die tot concrete acties zal leiden. De zorg is dat panden verder zullen worden uitgebaut door afhaalhoreca en zakelijke dienstverlening. Deze dragen niet bij aan het verbeteren van de cohesie in de wijk. En die vraagt aandacht. Dat is al te lezen in het wijkactieprogramma 2014-2018 Zuidwest en is ook te zien aan de verhoogde criminele activiteiten in de Rivierenwijk en aan de het programma Straatwaarden dat op de Maaspleinschool is gestart om verder criminele ontwikkelingen tegen te gaan. in de nieuwe Ruimtelijke Strategie 2040 wordt de Rivierenwijk bij de traditionele wijken, waarin de veiligheid op orde is. Dat is op dit moment absoluut niet zo en met de ontbrekende visie gaat dat ook niet beter worden. Een lokaal winkelgebied, een ontmoetingsplein, groen, een ontmoedigend beleid tot het maken van snelheid op de Vondellaan of Balijelaan zijn hierbij onderdeel van de hele aanpak die de buurt in de periode 2022-2025 nodig heeft en verdiend. Verbinding tussen de wijken is nu zichtbaar in onderling bewonerscontact met betrekking tot bewonersinitiatiefgroepen, de nieuwe naam van de wijkkrant: Rivierdichter (in plaats van Rivierwijker) en de contacten tussen maatschappelijke instellingen en buurthuizen en is zichtbaar in de vertegenwoordiging van onder meer deze twee wijken bij wethouder Linda Voortman. Ook de lokale winkeliers op het Balijeplein worden door inwoners van beide wijken bezocht. De pleinfunctie (ontmoeten en verblijven) is echter niet zichtbaar en deze wil Toekomst Balijelaan graag zichtbaar maken, zie ook het hierboven genoemde punt van de	
---	--

sociale veiligheid en voor, wat de mobiliteit betreft, voor een grotere verkeersveiligheid. Inmiddels is er voldoende draagvlak voor de bewoners/winkeliërsgroep gecreëerd. Toekomst Balijelaan/Balijeplein heeft een kring 1 ingericht met actieve bewoners en andere betrokkenen. Hieronder is ook de voorzitter van de ondernemersvereniging, waarmee we ook de belangen van de winkeliers behartigen, voor winkeliers en bewoners. Dan is er een kring 2 met passief betrokkenen en een kring 3 van bewoners die graag tweejaarlijks ,of indien nodig vaker, met een (papieren) nieuwsbrief willen worden geïnformeerd. Toekomst Balijelaan heeft eerder een integrale zienswijze ingediend voor de omgevingsvisie deel 2 en stedenbouwkundig plan Deelgebied Merwedekanaalzone, hier verwijzen wij graag naar als het gaat om onze integrale kijk op een groene, duurzame, sociaal- en verkeersveilige, gezonde leefomgeving, ook voor de Balijelaan en het Balijeplein. Er zal tevens, gelijktijdig met deze zienswijze, een zienswijze ingediend worden voor het Mobiliteitsplan 2040 . Voor de deadline van 10 maart volgt het indienen van de zienswijze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. <i>Doel van het indienen van de zienswijze</i> Doel van het indienen van de zienswijze is <i>het agenderen van dit gebied</i> met, in deze zienswijze, focus op auto- en fietsparkeren. In de zienswijze op de Mobiliteitsvisie 2040 hebben wij al met drang en beargumenteerd verzocht om het ontwikkelen van een visie op herinrichting en aansluitend een plan voor de Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan in 2022-2025. Parkeerbeleid van fiets en auto is hier een integraal onderdeel van. Voor uitvoerige toelichting en achterliggende gedachten verwijzen we naar de zienswijze Mobiliteitsvisie 2040. <i>Aanleiding voor het indienen van de zienswijze</i> De gebiedsgerichte aanpak van grote ontwikkellocaties, in het bijzonder de Merwedekanaalzone, maar ook de ontwikkelingen in het Jaarbeurskwartier, en in het centrum mogen er niet toe leiden dat	
--	--

in bestaande wijken en straten, zoals Balijelaan, het Balijeplein en Vondellaaan , de problematiek vergroot wordt. De wijken ondervinden sowieso gevolgen van deze ontwikkelingen, zoals planning van nieuwe bruggen over de Merwedekanaal. Hier wrekt zich de ontwikkelingsrichting: er is een visie op de grote nieuwe ontwikkellocatie, maar er is geen integrale visie over het in stand houden van sociale cohesie, veiligheid, mobiliteit en leefbaarheid in het algemeen van de omringende wijken. Deze wijken moeten het doen met gevolgenpolitiek. Ook hiervoor verwijzen we naar onze zienswijze Mobiliteitsplan 2040. <i>Voor ons als bewoners is er dan ook niet iets om het mee eens of oneens te zijn, terwijl ons leefgebied zich wel te midden van alle ontwikkelingen bevindt.</i> Huidige situatie - Op dit moment is in de Dichterswijk een draagvlakmeting betaald parkeren - Stijgend Parkeeroverlast auto's vanwege parkeren door vreemdparkerders; het werk – en winkel verkeer, ook naar het centrum (p.26). - Stijgende overlast van op het trottoir geparkeerde fietsen en de verhoudingsgewijs smalle trottoirs. Er kan bij de meeste huizen niet inpandig geparkeerd worden met fietsen. - Er zijn al mogelijkheden om parkeerplaatsen in te ruilen voor groen met subsidie (2 % regeling in betaald parkeren zone waar ook Balijelaan enz. toe zal gaan behoren. Toekomst - Stijgend aantal inwoners door twee bouwlocaties Dichterswijk en natuurlijk straks de Merwedekanaalzone met bijbehorend verkeer van OV, auto's, fietsen en voetgangers op Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan. Er is een visie en plan nodig om ruimte te maken die dit	
---	--

zal vragen. Er wordt veel gesproken over de bruggen, maar ook het verkeer over de Balijebrug zal toenemen. Er lijkt geen onderzoek gedaan te zijn in welke mate en wat dit betekent voor Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan. - Gebiedsgerichte aanpak bij ontwikkellocatie Merwedekanaalzone heeft impact op parkeren Rivierenwijk en Dichterswijk en dus ook van de Balijelaan en omgeving. Hoe die gebiedsgerichte aanpak er precies uitziet, in deze context op het gebied van parkeren van fiets en auto, is niet duidelijk voor bewoners. - P&R Papendorp als hub/transferium/gewoon parkeerplaats (p 17 en 21)? Is deze groot genoeg? Op welke manier wordt er rekening gehouden met de 10 minuten-stad uit de Ruimtelijke Strategie 2040 Utrecht als het gaat over parkeren van fiets en auto? - Bestaande gedachte op toekomstig aantal geparkeerde auto's in de wijken is een parkeernorm die lager is dan de huidige situatie met meer ruimte voor fietsers en meer groen= minder mogelijkheid tot parkeren. Dit heeft impact op de herinrichting en biedt zeker mogelijkheden voor de eerdergenoemde kwaliteitsslag openbare ruimte. Dat is ook voor bewoners een positieve ontwikkeling. Dan is het wel zaak dat op dit thema, als onderdeel van de Mobiliteit, voor 2022-2025 een visie en een plan ontwikkeld wordt voor dit gebied - Herinrichting van de Balijelaan, Balijeplein en Vondellaan zijn onvermijdelijk wanneer de Balijelaan hoofdfietsstraat zou worden. Wat betekent dit voor het parkeren in deze straten. - Op dit moment moeten veel bewoners de parallelweg oversteken om bij hun fiets te komen. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Dit zal, gezien de nieuwe plannen voor hoofdfietsstraat in het mobiliteitsplan 2040, alleen nog maar erger worden, tenzij....er een totale herinrichting plaats vindt. <i>Voorstel</i> Als Toekomst Balijelaan gaan we graag in gesprek. Ook hier verwijzen we naar de zienswijze Mobiliteitsplan 2040 voor nadere toelichting.	
--	--

	Overall verzoeken we met klem om een visie en plan parkeren specifiek voor ons gebied, gezien de uitzonderlijke situatie. Onderstaand een paar gedachten die zouden kunnen bijdragen aan de oplossingen van de parkeerproblematiek. - Betaald parkeren is een deel van de oplossing, hiervoor een draagvlakonderzoek doen - Deelauto /buurthub voor buurtbewoners die dat vrijwillig zouden willen (draagvlakonderzoek) en inruilen van die parkeerplaatsen voor groen (2% regeling) versterken. - Parkeermogelijkheid houden voor ondernemers/winkeliers - Parkeren plein herinrichten voor kwaliteit openbare ruimte (zie zienswijze Mobiliteit) - Demotiveren van vreemdparkerders 1 Op dit moment heeft het plein, zover ons bekend is, geen naam. In deze zienswijze spreken wij voor de duidelijkheid van het document dan ook van Balijeplein. Wij stellen als bewonersgroep voor het plein de naam Balijeplein te geven. Zie verder zienswijze en de bijlage voor de gedachtebepaling en inspiratie.	
34	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. <i>Stimuleer het gebruik van de fiets, ook door goed parkeerbeleid voor de fiets: de voordelen zijn evident</i> 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	In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. Het onderdeel fiets werken we uit in de module Fietsparkeren. We werken in de module uit welke knelpunten we zien en welke oplossingsrichtingen daarbij passen. Een belangrijk onderwerp dat aan bod komt zijn de locaties waar fietsparkeren tot uitdagingen leidt, bijvoorbeeld op de al door u benoemde plekken als treinstations, centrumvoorzieningen en vooroorlogse stadswijken. Daarnaast is in hoofdstuk 5 van de Parkeervisie aangegeven dat we een financiële strategie uitwerken. Hierin worden de financiële gevolgen gewogen en uitgewerkt.

regelmatig fietsen bij aan een fitte en gezonde bevolking. Fietsen is daarmee synoniem voor healthy urban living. <i>Zorg ervoor dat de fiets de groeiende mobiliteit in de stad blijft opvangen</i> 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. Fietsers 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. <i>De visie kan meer concreet door voorbeelden van knelpunten en maatregelen te benoemen</i> 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	1. Voor autoparkeren worden de parkeernormen niet structureel verlaagd. Wel schaffen we de bandbreedte af, waardoor de minimumnorm vanaf nu ook de maximumnorm is. Daarnaast verlagen we de normen in B2 naar het niveau van B1, en verruimen we in betaald parkeergebied de mogelijkheden om de parkeereis in te vullen met alternatieven zoals deelmobiliteit en extra fietsparkeervoorzieningen. Bij de fietsparkeernormen hebben we geen grote veranderingen doorgevoerd. Wel hebben we voor het eerst een parkeernorm opgenomen voor bezoek aan woningen. In betaald parkeergebied zijn bovendien de mogelijkheden verruimd om een deel van de autoparkeereis in te vullen met extra fietsparkeerplaatsen. 2. Helaas zijn eisen aan fietsparkplekken een tijd uit het bouwbesluit gehaald. Daarmee zijn er in het verleden ontwikkelingen geweest waar achteraf reparaties nodig waren voor fietsparkeren. De module Parkeernormen stelt eisen aan fietsparkeren bij nieuwbouw ontwikkelingen. 3. De gewenste ontwikkeling van het gebied rondom deze garage staat uitgelegd in de Visie Strosteeg, zie https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/strosteeg/. In het voorjaar van 2021 neemt de gemeenteraad hierover een besluit.
---	--

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. <i>Gebruik van de nieuwe CROW parkeernorm</i> 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. 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! 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. 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. 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 <i>Handhaving</i> 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

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.

4 https://nieuwsfiets.nu/2019/10/08/experiment-wisselfiets-hoopt-op-landelijke-uitrol/ 5 https://twitter.com/rtvutrecht/status/1352281060483211266 Bij verschillende van de kleinere stations worden veilige stallingen node 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. Gregoriuschool 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. 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.

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 beloond 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. Bijlagen • Reactie Fietzersbond VVD initiatief Utrecht Onbeperkt Toegankelijk (2020) • Juryrapport Waar laat ik mijn fiets (2010) - Utrecht waar laat ik mijn fiets Reactie fietzersbond VVD initiatief Utrecht onbeperkt toegankelijk	
35	Vervallen bandbreedte In onze optiek is de Gemeente Utrecht met de nieuwe parkeernota de eerste gemeente die de bandbreedte wil laten vervallen. Andere grote steden die ook sterk gericht zijn op het terugbrengen van autoverkeer hanteren wel een bandbreedte. In onze optiek zijn er ook goede redenen om vast te houden aan een bandbreedte. Namelijk je behoudt een bepaalde mate van flexibiliteit die soms zeer wenselijk kan zijn. Praktische problemen bij nieuwe ontwikkelingen Een (ondergrondse) parkeergarage is veelal het startpunt van de ontwikkeling en de contouren worden aan de voorkant vastgelegd. Er is dan nog veel beweging in het exacte (woon)programma. De situatie kan dan ontstaan dat er meerdere parkeerplaatsen zijn die wel gemaakt zijn, maar niet gebruikt kunnen worden. Of omgekeerd: dat er vooraf op	Ook met afschaffen van de bandbreedte behouden we flexibiliteit bij toepassing van de parkeernormen. In betaald parkeergebied verruimen we de mogelijkheden voor alternatieve invulling van de parkeernorm met deelmobiliteit, extra fietsparkeren, en parkeren op afstand. Ook in B2-gebied willen we (weliswaar beperkt) de mogelijkheid bieden om een klein deel van de parkeereis met een alternatief in te vullen. Tot slot willen we in de beleidsregels parkeernormen de mogelijkheid opnemen om tot maximaal 5% naar boven van de parkeernorm af te wijken, als dat ontwerptechnisch noodzakelijk is. In de beleidsregels parkeernormen willen we daarnaast opnemen dat bij berekening van het rechtens verkregen niveau bij ontwikkelingen in B2 en C-gebied mag worden uitgegaan van een hoger rechtens verkregen niveau.

	een exact aantal parkeerplaatsen is gestuurd en uiteindelijk blijkt dat het aantal parkeerplaatsen toch niet voldoet aan de eisen en er te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Normaliter wordt aan de voorkant rekening gehouden met een kleine buffer, maar dit is onmogelijk als er geen bandbreedte meer is. Voorbeeld tegengesteld effect t.o.v. beoogde doelstelling Ter illustratie een voorbeeld waarbij het laten vervallen van de bandbreedte kan leiden tot een parkeernorm die hoger is dan in het vingerende beleid. In het project de Mix is sprake van sloop-nieuwbouw. De regeling voor aftrek sloop wordt aangepast waardoor de aftrek lager is en er niet minder, maar meer parkeerplaatsen moeten worden gemaakt. Parkeernorm o.b.v. de vigerende parkeernota: Te realiseren $(115 \times 1,1 + 30 \times 1,1 + 34 \times 1,2) -/- 25\%$ (addendum): 152 Aftrek sloop tegen maximale norm $(60 \times 1,2 + 20 \times 1,4)$: -100 In ontwikkeling extra te realiseren parkeerplaatsen: 52 Parkeernorm o.b.v. de nieuwe parkeernota: Te realiseren $(115 \times 0,67 + 30 \times 0,67 + 34 \times 0,69)$: 122 Aftrek rechtens verkregen niveau sloop $(80 \times 0,69)$: -55 In ontwikkeling extra te realiseren parkeerplaatsen: 67 - Dit voorbeeld laat zien dat het laten vervallen van een bandbreedte een tegengesteld effect kan hebben ten opzichte van hetgeen wordt beoogd met het nieuwe Mobiliteitsplan. Met het vaststellen van het nieuwe Mobiliteitsplan wordt immers beoogd om het aantal verkeersbewegingen en daarmee het aantal parkeerplaatsen terug te dringen in plaats van te verhogen.	Hierdoor komt het rechtens verkregen niveau ongeveer even hoog uit als bij toepassing van de bestaande maximumparkeernormen. In betaald parkeergebied zijn de mogelijkheden om af te wijken van de parkeernorm verruimd, en leidt een lager rechtens verkregen niveau dus niet tot aanleg van een groter aantal parkeerplaatsen.
36	Wij (Solgu & Cosbo) zijn verheugd met de aandacht in dit concept van de parkeervisie van de gemeente Utrecht voor de problematiek die mensen met beperkingen ervaren op het gebied van het parkeren van auto's en fietsen in de gemeente Utrecht. Op verschillende onderdelen in dit concept zouden wij graag nog enige aanvullingen of aanpassingen van de tekst zien. Leeswijzer,	In de Parkeervisie geven wij op hoofdlijnen weer wat onze ambities zijn voor de stad in de komende jaren. We werken de visie uit in zes uitwerkingsmodules, waarmee we invulling geven aan onze ambities en concrete beleidsvoorstellen doen. In de module Parkeren en toegankelijkheid werken we uit wat er nodig is om de binnenstad en overige wijken in de stad toegankelijk te houden voor alle doelgroepen. Hierbij kijken we ook naar de

Eerst hebben wij een aantal vragen, opmerkingen en aanvullingen die wij in de tekst hebben gemist. Vervolgens hebben wij in een tabel vragen, opmerkingen en aanvullingen aangegeven met daarbij het bijbehorende paginanummer in deze Parkeervisie. 1. Algemene Gehandicapten Parkeerplaatsen (AGP) a. Het aantal inwoners in de gemeente Utrecht is de afgelopen jaren enorm gegroeid. Het aantal mensen met beperkingen is toegenomen. Dat geldt ook voor het aantal bezoekers van de stad. Daarmee neemt de behoefte aan AGP's toe. Tegelijk is afgelopen jaren het aantal AGP's in de binnenstad sterk afgenomen (zonder overleg met belangenorganisaties). Advies; Gezien de groei van de bevolking willen wij dat het aantal AGP's niet alleen wordt teruggebracht op het oude niveau, maar dat in overleg er extra AGP's, waar gratis kan worden geparkeerd, worden toegevoegd met name rond belangrijke culturele locaties in de binnenstad (TivoliVredenburg, Stadsschouwburg, Ledig Erf, Mariaplaats). b. In de binnenstad zijn veel verkeersbelemmerende maatregelen getroffen, zoals eenrichtingsverkeer en blokkades. Wanneer een bepaalde AGP bezet is, is het nauwelijks mogelijk om een andere dichtbij gelegen AGP te bereiken. Denk bijvoorbeeld aan de AGP's bij het oude stadhuis en de dichtstbijzijnde AGP bij de Buurtkerk. Hemelsbreed is de afstand nog geen 200 meter. Kortste afstand voor de automobilist is 4 km, waarbij men een grote kans loopt dat de betreffende parkeerplaats inmiddels bezet is. De individuele automobilist, die regelmatig in de binnenstad komt, kent waarschijnlijk meerdere AGP's. Voor onbekende bezoekers is het handiger wanneer AGP's enigszins gegroepeerd worden. Advies; Neem in de visie op dat met belangenorganisaties wordt overlegd waar groeperingen van meerdere AGP's gewenst zijn. c. AGP's worden aangebracht voor mensen met beperkingen, waaronder automobilisten met een rolstoel. Het is niet voor niks dat	kwaliteitseisen voor inrichting van bijzondere parkeerplaatsen, zoals algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, en laadplekken. Een plan voor aanleg/uitbreiding van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is hier onderdeel van. We gaan bovendien een proces inrichten voor aanleg/wijziging/verplaatsing van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, waar afstemming met de doelgroep onderdeel van wordt. Daarnaast willen kijken naar technologische oplossingen die bereikbaarheid en vindbaarheid van gehandicaptenparkeerplaatsen vergroot. In de module Parkeren en toegankelijkheid nemen we kwaliteitseisen op voor aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen. Het zal, met name in de historische binnenstad, niet altijd mogelijk zijn om (exact) te voldoen aan de gestelde normen voor afmetingen van een gehandicaptenparkeerplaats. In dat geval zorgen we dat in de directe omgeving plekken aanwezig zijn die wel voor iedereen toegankelijk zijn. We zorgen bovendien dat naast locatiegegevens, ook per algemene gehandicaptenparkeerplaatsen de fysieke kenmerken worden vastgelegd, en dat die eenvoudig online of via een app te raadplegen zijn. We kijken niet alleen naar gehandicaptenparkeerplaatsen op straat, maar ook naar gehandicaptenparkeerplaatsen in gemeentelijke parkeergarages. Waar mogelijk nemen we maatregelen om garages en P+R's beter toegankelijk te maken. In de module Parkeren en Toegankelijkheid werken we dit verder uit. In deze module komt ook het tarief voor parkeren in gemeentelijke parkeergarages aan bod. In de module fietsparkeren gaan we in op de mogelijkheden voor fietsparkeerplaatsen voor mensen met een beperking. Hierbij gaat het zowel om spreiding van plekken als om kwalitatieve eisen. Tekstvoorstellen
---	--

verkeersbord E6 is voorzien van een rolstoelpictogram. Voor rolstoelgebruikers dient er zowel naast als achter de auto opstelruimte te zijn voor een rolstoel. In de gemeente Utrecht zijn veel AGP's te klein en ongeschikt voor rolstoel- en rollatorgebruikers. Er is geen discussie over de minimaal vereiste maatvoering van een AGP (zie ASVV). Advies; Neem in de visie op dat de maatvoering van alle AGP's aangepast wordt aan de landelijke norm. d. We zien in de gemeente regelmatig AGP's die door de plaatsing/situatie niet bruikbaar zijn. Zoals AGP's langs de gracht met de bestuurskant aan de waterkant, waar geen plaats is voor een rolstoel. Ook zien we AGP's met aan de achterzijde en de zijkant waterafvoerputten en waterafvoergoten die de bruikbaarheid ernstig belemmeren. Bij meerdere AGP's ontbreken geschikt opritten. Advies; Neem in de visie op dat alle bestaande AGP's getoetst en aangepast worden op bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid voor mensen met beperkingen. e. In vrijwel alle gemeentelijke en particuliere parkeergarages zijn AGP's. Deze kunnen aan een groot deel van de behoefte van bewoners en bezoekers voldoen, maar zijn niet bekend of niet vindbaar en zijn niet gratis en vaak vrij duur. Ook zijn de meeste parkeergarages te laag voor de personenbusjes die vaak door rolstoelgebruikers worden gebruikt. De toegankelijkheid en bruikbaarheid van de bestaande transferia laat veel te wensen over. Zo zijn er tussen de AGP's en de liften bij Transferia Sciencepark veel te hoge drempels die het gebruik ernstig belemmeren of zelfs onmogelijk maken. Ook zijn de betaalautomaten niet of nauwelijks bedienbaar vanuit de rolstoel. Advies 1; Voorzie alle AGP's in parkeergarages van een chip en vermeld deze in de bestaande app 03 07	Pagina 4: Dit tekstvoorstel nemen we niet over. In deze alinea schetsen we de aanleiding voor het nieuwe Parkeerbeleid, en nemen we geen beleidsmatige uitgangspunten op. Pagina 5: In deze alinea beschrijven we een trend, geen beleidsmatig uitgangspunt. Dit nemen we niet over. Pagina 11: Dit nemen we over Pagina 14: Dit tekstvoorstel nemen we niet over, omdat dit hoofdstuk specifiek gaat over parkeernormen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte besteden we aandacht aan foutparkeren.
---	---

die de gemeente Utrecht nu al gebruikt, zodat automobilisten deze AGP's kunnen vinden en vooraf weten of zij vrij of bezet zijn. Advies 2; Geef alle AGP's in parkeergarages aan op een plattegrond en geef daarbij de maximaal toegestane hoogte van de auto aan. Advies 3; Maak de AGP's in gemeentelijke parkeergarages gratis en zorg dat deze garages toegankelijk en bruikbaar zijn voor rolstoelgebruikers (inclusief alle apparatuur die nodig is om gebruik te maken van de garage. Denk aan de bediening van betaalautomaten en de hekwerken). Advies 5; Toets alle bestaande transferia op bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid voor mensen met beperkingen en herstel de mankementen. Advies 4; Stel alles in het werk dat bovenstaande adviezen ook gelden voor de particuliere parkeergarages. 2. Fietsparkeerplaatsen/openingstijden a. Locaties Er is behoefte aan fietsparkeerplaatsen voor mensen met beperkingen verspreid door de binnenstad, waaronder stallingen die ook gedurende uitgaanstijden 's nachts geopend zijn. Advies 1; Zorg voor een goede spreiding van toegankelijke fietsparkeerplaatsen over de binnenstad. Advies 2; Zorg voor een goede spreiding van toegankelijke fietsparkeerplaatsen over de binnenstad die 's nachts geopend zijn. b. Richtlijnen/wensen Het gaat om verschillende beperkingen die verschillende eisen stellen aan de parkeerstalling. Denk aan aangepaste fietsen, rolstoelfietsen, handbikes, tandems maar ook aan ouderen die niet in staat zijn om hun fiets veilig over een rail een kelder in en uit te duwen of die niet in staat zijn een fietshelling op te lopen. Vaak is de oplossing dat fietsen gelijkvloers geparkeerd kunnen worden. De belangenorganisaties hebben een lijst opgesteld met wensen voor fietsparkeerplaatsen (wensenlijst gebouwen). Advies; Stel in de parkeervisie vast dat het wenselijk is dat alle fietsparkeerstallingen toegankelijk zijn voor aangepaste fietsen, rolstoelfietsen, handbikes, tandems maar ook voor ouderen die niet in staat zijn om hun fiets veilig	
---	--

over een rail een kelder in en uit te duwen of die niet in staat zijn een fietshelling op te lopen.

c. Beschikbaarheid fietsparkeerplaatsen De meeste fietsparkeerplaatsen zijn uitgerust met hoge en lage rekken. Wij zien dat de lage rekken eerst gevuld worden, ongeacht of de fietser fysiek in staat is om de fiets hoog te plaatsen. Onze achterban, ouderen en kinderen leiden het onderspit. Het is wenselijk dat fietsers die in staat zijn hun fiets hoog te parkeren gestimuleerd worden dit te doen.

Advies; Neem in deze visie op dat onderzocht en geëxperimenteerd wordt hoe men het fietsparkeren zo kan reguleren dat mensen die in staat zijn om de fiets boven te parkeren dit uit zichzelf gaan doen.

4. We zien daarnaast dat er, in de hele stad, meer behoefte ontstaat om ruimte te maken voor andere functies dan autoparkeren. Voor veel bewoners, zeker in gebieden met hoge woningdichtheden, is de openbare ruimte een verlengde van hun woning. Dat betekent dat zij hoge eisen stellen aan de kwaliteit van die openbare ruimte, met voldoende ruimte voor open en fietsen, met groen en speelvoorzieningen, en gelegenheid voor ontmoeting.

Fietsers parkeren op de meest onmogelijke plekken hun fiets. Op een uitgaansavond worden in de binnenstad letterlijk alle voetpaden volledig versperd door geparkeerde fietsen. Daarnaast parkeren de klanten van de supermarkten in de binnenstad ook te pas en te onpas hun fietsen. Door het enorme aanbod van te stallen fietsen is het van belang om het parkeren van fietsen beter aan te sturen.

Aanvullen met;
Blijvende aandacht zal uitgaan naar het aansturen van fietsers naar geschikte fietsparkeerplaatsen.

5. Andere vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en OV zijn binnen de stad vaak sneller en comfortabeler dan vervoer per auto. Als er daarnaast een goed

Aanvullen met;
Vanzelfsprekend dienen al deze verschillende vormen van vervoer voor zoveel mogelijk mensen bruikbaar en toegankelijk te zijn,

	en toegankelijk aanbod is van deelauto's, vervalt voor steeds meer bewoners de noodzaak om een eigen auto te bezitten.	ook voor mensen met beperkingen waaronder ouderen.	
	11. De actuele gebiedsindeling wordt aangeduid op een digitale parkeerplattegrond. Wijzigingen in de zone-indeling voor parkeren, als gevolg van Gebiedsontwikkelingen of invoering betaald parkeren, worden verwerkt op de digitale parkeerplattegrond. In bijna alle gevallen is hiervoor een besluit van de gemeenteraad nodig.	Voor mensen die niet digitaal vaardig moet er een alternatieve oplossing beschikbaar zijn. Aanvullen met; 'printbare'	
	14. In Utrecht zijn de autoparkeernormen, die de minimale parkeerbehoefte vertegenwoordigen, vanaf nu ook meteen de maximumnormen. Doordat er minder ruimte nodig is voor parkeercapaciteit, zorgen we bovendien dat er meer ruimte overblijft voor andere functies, zoals wonen, spelen, en groen.	Dat het minimum de maatstaf is en tegelijk het maximum heeft gevolgen voor de bruikbaarheid van de voetpaden/trottoirs. In LeidscheRijn, Overvecht, Ondiep en allicht ook in andere wijken wordt , door het beperkte aantal parkeerplaatsen steeds vaker op het voetpad/trottoir geparkeerd. Ook staan er steeds vaker auto's op opritten voor rolstoelen en inritconstructies (dat zijn volgens de wet 'voetpaden/trottoirs'). Het hanteren van deze maatstaf vinden wij alleen toelaatbaar wanneer er zeer regelmatig gehandhaafd wordt. Regelmatig is niet 1 keer per jaar maar diverse keren per jaar, zodat het risico op een parkeerbon deze wijze van parkeren ontmoedigd.	

		Aanvullen met 1; Om te voorkomen dat voetgangers belemmerd zullen worden door fout geparkeerde auto's zal er vaker gehandhaafd moeten worden.	
--	--	---	--