

Parkeervisie

Basisinformatie

Datum	9 september 2021
Gespreksleider	Hind Dekker- Abdulaziz
Tijd	21.00 – 22.00 uur
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken raadsvoorstel
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden en aanwezigen.
Portefeuillehouder	Lot van Hooijdonk
Betrokken ambtenaren/presentatoren	Projectmanager gemeente Utrecht
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie: Stad & Ruimte. De datum is nog niet vastgesteld. De raad besluit in principe hier over tijdens de eerstvolgende raadsvergadering.
Links naar	Website gemeente en facebook
Mogelijke deelnemers	deelnemer, DNU deelnemer, Synchron Deelnemer, STUW/ Mitros deelnemer, advocaat bij HBR Advocaten deelnemer, verkeerskundige bij Bonotraffics deelnemer, Kwirky deelnemer, Fietzersbond

Programma

Welkom en Opening
Presentatie(s)
Vragen raadsleden
Deelnemers aan het woord
Vragen raadsleden
Reflectieronde en Sluiting

Motivatie

Agenderenden: Marijn de Pagter (VVD), David Bosch (PVV), Bert van Steeg (CDA) en Hind Dekker-Abdulaziz (D66)

De Raad heeft een voorstel voor een nieuwe Parkeervisie van het college ontvangen. Goede parkeervoorzieningen zijn belangrijk om de gemeente leefbaar en bereikbaar te houden, zowel voor inwoners als voor bezoekers. De agenderende fracties willen graag insprekers en experts bij een raadsinformatiebijeenkomst uitnodigen om hun standpunt over de Parkeervisie te delen. Daarbij willen de fracties met name ingaan op de parkeernormen bij nieuwbouw en renovatie, in het bijzonder in de buurt van snelwegen. Tevens willen de fracties vragen aan de insprekers stellen over de effecten van minimale parkeernormen op bestaande buurten, bijvoorbeeld in de omgeving van de Merwedekanaalzone.

Ten slotte kunnen de fracties bij wijze van voorbeeld verwijzen naar de in het verleden toegepaste parkeernormering bij Rachmaninoff, een locatie dicht bij de snelweg. Er is namelijk een onderzoek geweest naar de parkeernormering op die locatie.

Bijdrage

Deelnemer, Fietzersbond, Inbreng fietsersbond op de Parkeervisie. RIB 7 september 2021

Een goed parkeerbeleid is belangrijk om het fietsgebruik te verhogen. ProRail heeft sinds 2000 uitstekende stallingen bij stations gebouwd met een half miljoen stallingsplekken, waarvan het gebruik de 1e dag meestal gratis is. In het voortransport was het fietsgebruik in 2000 30%, dat is sindsdien gestegen naar 50% met uitschieters tot 70%. Bij een tevens sterk toegenomen aantal reizigers. In het natransport is het fietsgebruik gestegen van 10 naar 16%, mede door de OV-fiets.

Dat willen wij in de hele stad: goed fietsparkeerbeleid zorgt voor meer fietsgebruik!

Hoe staat Utrecht er eigenlijk voor qua fietsparkeren? Met de fietsstad-verkiezing in 2020 scoorde Utrecht 2,2 (uit 5) op de vraag “is fietsdiefstal zeldzaam”. Het was het slechtst scorende onderwerp in Utrecht, fietsers waren hier nog minder tevreden over dan over de scooteroverlast in de stad, dat kreeg een waardering van 2,5.

Bij de vragen over ruimte op straat in de parkeervisie scoort het belang van “ruimte om fietsen te stallen” gelijk aan ruimte om te parkeren en toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Ruimte voor fietsparkeren wordt zelfs belangrijker gevonden dan ruimte voor spelen en ontmoeten, geveltuinen of voor de deur kunnen parkeren. Mensen bleken bij de enquête in 2018 het minst tevreden over het aantal fietsklemmen en de ruimte om de fiets te stallen. (Pag. 19 en 20 parkeervisie). Er ligt hier dus een flinke opdracht. Hoe wordt dit opgepakt door de gemeente? Dat weten we niet want de module fietsparkeren is nog niet gepubliceerd.

Het zal u niet verbazen dat we hier ideeën voor hebben.

Algemeen – plaats voldoende veilige rekken

Het is fijn dat er steeds meer e-bikes, speed pedelecs en andere dure fietsen worden gebruikt omdat daardoor het fietsgebruik en de afgelegde afstanden toenemen. Daarom is het cruciaal dat bij alle fietsparkeerplekken een fiets met twee verschillende sloten vastgezet kan worden aan het rek. We vinden daarom dat de gemeente geen fietsvakken toe moet passen en de bestaande vakken van rekken moet voorzien.

De huidige methode van fietsvakken met om de drie meter een “fietsnietje” is niet voldoende. Elke plek moet de mogelijkheid bieden om je fiets aan vast te zetten. Zelfs bij The Wall, waar nul omwonenden zijn die hun fietsen in het rek zouden kunnen laten “verwezen”, zijn deze fietsvakken toegepast. Daar moeten rekken geplaatst!

We vinden dat ruimte in een fietsvak niet mee mag tellen in het aantal gerealiseerde stallingsplekken. Ook niet als stallingsplek voor bezoekers. Alleen rekken met aanbindmogelijkheid tellen mee. Geen nietjes met Dom-motief waaraan je je fiets niet kunt vastmaken, zoals destijds in de Voorstraat!

Daarnaast willen we dat de rekken die worden geplaatst een voorvorkklem hebben, zoals die van het merk Griffin. Als iemand dan tegen je fiets aanloopt valt je fiets niet om en krijg je geen slag in je wiel. Rekken met zo’n klem worden daardoor veel beter gebruikt dan de nu veel toegepaste rekken van het merk Tulp.

Stallen in de binnenstad

Er is weinig ruimte om te stallen, gebruik de ruimte daarom efficiënt. In een hoog-laagrek past elke 40 cm een fiets, in de nu gebruikte “DSW-rekken” maar elke 80 cm. Door deze DSW-rekken te vervangen door hoog-laag rekken (met voorvorkklem) verdubbelt het aantal fietsen dat geplaatst kan worden. Het DSW-rek is alleen handig als er wegens ruimtegebrek schuin gestald moet worden. Ten

overvloede: bij los stallen op de standaard (zoals in fietsvakken) vraagt een fiets een strekkende meter ruimte.

In de binnenstad zijn de laatste jaren veel rekken verwijderd, “want fietsers moeten aan de rand van de binnenstad gaan stallen”. Daar zijn echter geen rekken geplaatst. Inmiddels staat de Neude vol met fietsen, keurig aan de rand van de binnenstad. Helaas zo vol dat de blindengeleidelijk eronder verdwijnt. Onze hartekreet: Zet rekken in de binnenstad terug. Dat geeft ook de mogelijkheid om je fiets als pakpaard te gebruiken tijdens het winkelen. Vlakbij de bestemming kunnen stallen is een stevige pullfactor voor het fietsgebruik.

Er is de laatste jaren veel horeca bijgekomen. Dat vraagt om meer stallingen per vierkante meter bruto vloeroppervlak. Hebben ze allemaal de benodigde extra stallingen gerealiseerd? Of wordt dat vergeten bij de vergunningsbehandeling?

Stallen voor bewoners

Als de fietsvakken worden vervangen door rekken, zullen bewoners die nu hun fiets in de gang zetten, deze mogelijk in het rek gaan stallen. De brandweer zal enthousiast zijn over de lege gangen, maar de fietsenrekken zijn dan snel vol. In veel wijken is nu een wachtlijst van soms jaren voor een gezin voordat alle leden een plek in een buurtstalling of fietstrommel kunnen krijgen. Er zou een maximum aan het aantal fietsen per huishouden zijn dat mag worden gestald. Een gezin met vier kinderen krijgt niet voor iedereen een plek in de buurtstalling. De huidige buurtstallingen hebben een capaciteit van in totaal 2.152 fietsen, de huidige fietstrommels 502 fietsen. ([HTTPS://WWW.U-STAL.NL/LOCATIES-FIETSENSTALLINGEN/FIETSTROMMELS](https://www.u-stal.nl/locaties-fietsenstallingen/fietstrommels) en [HTTPS://WWW.U-STAL.NL/LOCATIES-FIETSENSTALLINGEN/BUURTSTALLINGEN](https://www.u-stal.nl/locaties-fietsenstallingen/buurtstallingen)) Dat is veel te weinig. Geen wonder dat goede rekken op straat snel vol staan met o.a. fietsers van bewoners. Zorg voor veilige stallingen voor bewoners, juist in de wijken waar mensen geen schuurtje hebben. In de parkeervisie staat: Op plekken waar fiets- en autoparkeren elkaar in de weg zitten, geven we zo veel mogelijk voorrang aan de fiets. Maar opheffen van parkeervergunningen gebeurt alleen op vrijwillige basis. Dat gaat dus nog vele jaren duren, want wie levert vrijwillig zijn parkeervergunning in?

Stallen voor bezoekers – maak een inschuifbaar rek

Zolang er onvoldoende plek is voor veilige stallingen voor bewoners is het moeilijk om voldoende plek voor bezoekers te organiseren: veel rekken staan al vol met fietsen van bewoners. We willen dat er een inschuifbaar fietsenrek wordt gemaakt, dat binnen te zetten is. De horeca zet immers ook de terrasmeubels binnen, waarom kan de supermarkt dan niet buiten de openingstijden een fietsenrek binnenzetten? De beheerder (winkelier) moet de sleutel hebben waarmee de aanbindingen opengaan, zodat hij een eventuele fiets die op sluitingstijd nog in het rek staat, er uit kan halen. Wij hebben in samenwerking met marktpartijen een eerste schets gemaakt. Er is geld nodig om het schetsontwerp uit te werken tot een prototype en een model. Bij voldoende vraag kan dat vervolgens door fabrikanten in productie worden genomen. Dat zou de gemeente zelf kunnen doen, of in samenwerking met de G4 en/of het Fietsberaad. Pak het op, het lost een fikse probleem op.

Stallen bij stations

Niet alleen in het centrum en bij station Overvecht. Bij alle stations zijn voldoende grote aantallen bewaakte stallingsplekken nodig. En denk aan nieuwe stationsontwikkelingen zoals Lunetten/Koningsweg, zorg voor voldoende ruimte voor de vele fietsen die verwacht mogen worden van studenten en medewerkers op USP.

Stallen bij nieuwe ontwikkelingen

Op het Brusselplein in Leidsche Rijn centrum is naar aanleiding van klachten toegezegd dat er in de toekomst door de gemeente een inpandige stalling vlakbij die supermarkt gebouwd wordt. Wanneer is die klaar?

Komen de nieuwe stallingen in de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier op een handige plek of moeten ze drie branddeuren door? Dan zetten ze hun fiets straks op straat in het rek. Over de Merwedekanaalzone zouden we informatie over de stallingen krijgen, maar die hebben we nog altijd niet gekregen. Op maaiveld durven de plannenmakers geen rekken te maken, hier komen

fietsvakken-met een enkel nietje. In het beurskwartier wil men een “levendige plint” en dus geen stalling. Om te stallen moeten fietsers met het verkeer mee de ondergrondse parkeergarage in fietsen. Wij verwachten dat het drama van het Brusselplein hier zal worden herhaald: de stalling wordt in de afgrijselijkste hoek weggestopt, wordt daarom niet gebruikt, de openbare ruimte komt vol met fietsen te staan en de gemeente mag het later oplossen.

Stel daarom eisen aan de inpandige stallingen voor kwaliteit, bruikbaarheid, traphellingen, toegankelijkheid, planning van de opleveringen sociale veiligheid. Eis bovendien dat er op maaiveld voor kort parkeren rekken met aanbindmogelijkheid komen, zodat de plannenmakers wegens de mooie openbare ruimte zorgen dat de stalling handig wordt. Ook voor niet-standaard fietsen.

Innovatie: automatische ondergrondse stalling

Er zijn stallingen waar je je fiets op maaiveld in zet, die hem daarna automatisch transporteren naar de ondergrondse stalling. En vlot terugbrengen als je je weer aanmeldt. Een dure mogelijkheid, maar wel effectief.

Weesfietsen, weggesleepte fietsen, gestolen en teruggevonden fietsen

Als je overal veilig kunt stallen, gaan mensen een betere, duurdere fiets gebruiken. Vergelijk wat er nu gestald staat in de Jaarbeursstalling met de brikken die destijds in de openlucht bij de bushaltes stonden. Dat is de effectiefste maatregel tegen weesfietsen. Nu hebben veel mensen een fiets om te fietsen en een barrel voor de binnenstad. Die bij mankementen verweest.

Maak een “fiets-inleverpunt”, voor wie van een oude fiets af wil. De fietsen die worden ingeleverd kunnen worden opgeknapt, zodat mensen met een U-pas en hun kinderen gratis of heel goedkoop aan een knappe fiets kunnen komen. We willen voor Elk kind een fiets! Het scheelt ook in het weg moeten slepen van weesfietsen.

Mensen stallen minder gevaarlijk als ze hun fiets ook goed kunnen stallen. De aantallen fietsen die worden verwijderd vinden we een grof schandaal. Het geeft aan hoe gillend het gebrek aan stallingen is. zorg voor ruimte voor stallen! En spreid de voorzieningen beter over de stad, niet alleen in de binnenstad is behoefte aan fietsenstallingen. .

Geld

Voldoende veilige fietsenstallingen maken kost veel geld. Er komen wel gebouwde parkeervoorzieningen voor P+R à € 50.000 per plek en voor 20.000 parkeerplaatsen op maaiveld “bij het begin van de file” à € 20.000 per plek. Deze moeten voor de gebruikers goedkoop worden aangeboden en zullen dus niet kostendekkend zijn. We vinden dat u eerst het stallen van fietsen moet organiseren. Zodat bewoners van Zeist, IJsselstein etc. ook veilig met de fiets of e-bike naar de stad kunnen komen. Subsidieer eerst het fietsgebruik (met stallingen) en pas als dat niet voldoende blijkt, steek dan pas geld in het autogebruik met P+R.

Uit Duic: de gemeente als fietsendief

In 2020 werden door de gemeente Utrecht in totaal 14.191 fietsen verwijderd. Ruim 9.100 daarvan zijn nooit opgehaald. Beide cijfers zijn een stuk lager dan voorgaande jaren, vermoedelijk vooral door corona.