



Gemeente Utrecht



INSPRAAKRAPPORT

Nota Stallen en Parkeren

21 januari 2013

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
1.1	Nota Stallen en Parkeren	1
1.2	Inspraakproces	2
1.3	Leeswijzer	3
2	INSPRAAKREACTIES	4
2.1	Samenvatting inspraakreacties	4
2.2	Wijzigingen op de ter inspraak gelegde stukken	5
3	ADVIES GG&GD	7
4	INGEDIENDE INSPRAAKREACTIES	10

1 INLEIDING

In het Collegeprogramma 2010–2014 "Groen, Open en Sociaal" zijn diverse ambities opgenomen over verkeer en parkeren. In 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' is op hoofdlijnen aangegeven hoe deze ambities worden bereikt. Omdat het beleid voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's in de stad is een belangrijk instrument is om te kunnen werken aan een leefbare, vitale en gezonde stad, heeft het college van burgemeester en wethouders de nota Stallen en Parkeren opgesteld.

Dit hoofdstuk gaat kort in op de voorstellen uit deze nota (paragraaf 1.1). Ook wordt het gevolgde inspraakproces beschreven (paragraaf 1.2). Dit hoofdstuk sluit af met een leeswijzer voor dit rapport (paragraaf 1.3).

1.1 Nota Stallen en Parkeren

Doel van de nota Stallen en Parkeren is de leefbaarheid van de wijken te verbeteren en een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken. Ook kunnen parkeermaatregelen bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit en het goed bereikbaar houden van de vitale economische functies in de stad. Randvoorwaarde hierbij is een financieel gezonde parkeerexploitatie.

Hoofdpunten uit de nota Stallen en Parkeren zijn:

- **Stallen van fietsen**
Utrecht stimuleert en faciliteert het fietsgebruik. Dit betekent dat de gemeente onverminderd inzet op extra stallingsruimte. Fietsparkeernormen moeten ervoor zorgen dat ook bij nieuwe ontwikkelingen voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast zet de gemeente in op een effectiever gebruik van bestaande stallingen. De gemeente intensificeert de handhaving door niet alleen op gevaarlijk, maar ook op hinderlijk gestalde fietsen te handhaven en de handhavingstermijn voor weesfietsen rondom de stations en het voetgangerswinkelgebied in de binnenstad terug te brengen.
- **Meer ruimte voor fietsen en voetgangers**
Voor de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht geeft de gemeente meer ruimte aan voetgangers en fietsers. Dit betekent dat er op sommige plekken op straat minder ruimte komt voor geparkeerde auto's. De gemeente stimuleert auto's om aan de rand van de stad te parkeren: in één van de drie herkenbare grote P+R-voorzieningen, bij NS-stations en andere OV-knooppunten.
- **Parkeerdruk**
Om de druk op de openbare ruimte en leefbaarheid te verminderen, wil de gemeente een eenvoudigere procedure voor de invoering van betaald parkeren. De gemeente gaat bewoners en bedrijven intensiever betrekken bij de wijze waarop betaald parkeren wordt ingevoerd door hen te laten meedenken over de dagen en tijden waarop betaald parkeren gaat gelden.

- **Parkeertarieven**

De gemeente wil de kosten en opbrengsten van het parkeerbeleid in balans houden. De kosten voor extra handhaving en het opheffen van parkeerplaatsen moeten dus gedekt worden. Dit doet de gemeente door de parkeertarieven voor bezoekers in de ring rond de binnenstad te verhogen; nu is het verschil met het tarief in het centrum erg groot. De tarieven voor bewoners en bedrijven houdt de gemeente lager, maar moeten wel geleidelijk aan kostendekkend worden.

- **Parkeernormen**

Nieuw in de gemeentelijke aanpak is de verplichting om bij (nieuw)bouwontwikkelingen ook fietsparkeerruimte te realiseren. Als stimulans voor binnenstedelijke ontwikkelingen, en daarmee voor een aantrekkelijke en bereikbare stad, zijn de autoparkeernormen in betaald parkeergebied verlaagd. Flexibiliteit wordt geboden door de vrijstellingsmogelijkheden van de parkeernormen te verruimen.

1.2 Inspraakproces

De nota Stallen en Parkeren is na raadpleging van wijkraden, ondernemers, ontwikkelaars, woningcorporaties en experts opgesteld. De suggesties en aanbevelingen lieten zien dat parkeren altijd dilemma's met zich mee brengt en dat er altijd tegengestelde belangen en meningen zijn. Om te weten hoe de stad over de nieuwe parkeeraanpak denkt, heeft de nota 'Stallen en Parkeren' van maandag 22 oktober tot en met zondag 2 december 2012 ter inspraak gelegen.

De inspraak is kenbaar gemaakt door 3 maal een advertentie te plaatsen op de gemeentepagina in Utrecht Dichtbij, met tevens een zogenaamde teaser op de voorpagina van de krant. Daarnaast is een persbericht verstuurd, een nieuwsbericht naar de wijkbureaus en de afdeling parkeren en een digitale nieuwsbrief naar de betrokkenen vanuit participatietraject, de ondernemersverenigingen, de wijkraden en de abonnees van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Ook is over de inspraak getwitterd en is een interview gegeven met de Binnenstadskrant

De internetpagina www.utrecht.nl/aantrekkelijkenbereikbaar vormde de centrale plek van de inspraak. Via deze site waren alle stukken in te zien en kon men een inspraakreactie indienen. Wie niet over internet beschikt, kon de stukken opvragen. Ook kon men een schriftelijke inspraakreactie indienen of een afspraak maken om mondeling te reageren.

In totaal zijn 123 inspraakreacties ingediend.

Daarvan zijn circa 20 inspraakreacties herleidbaar vanuit georganiseerde instanties zoals het bedrijfsleven en belangenorganisaties. Ook de wijkraden Zuid en Noordwest hebben gebruik gemaakt van hun adviesrecht (inspraakreactie 70 en 110).

De meeste inspraakreacties zijn individuele reacties. Over drie onderwerpen zijn de inspraakreacties gecoördineerd:

- Het verzoek om maatwerk in de parkeerregeling in de Kanaalstraat/Damstraat. Aan inspraakreactie 72 zijn 103 ondertekende formulieren toegevoegd, daarnaast zijn losse inspraakreacties ingediend.
- Weerstand tegen de invoering van betaald parkeren in Majellapark. Aan inspraakreactie 100 is een lijst met 64 namen die de reactie steunen toegevoegd. Over Majellapark zijn ook andersoortige reacties ingediend.
- Weerstand tegen de invoering van betaald parkeren in de Merwedekanaalzone, rondom City Campus Max en het Startblok. Inspraakreactie 76 is nagenoeg identiek door meerdere personen ingediend.

De gecoördineerde inspraakreacties zijn niet gebundeld, vanuit de keuze dat de volgorde van de inspraakreacties een tijdsvolgorde aangeeft. Bij identieke inspraakreacties wordt wel verwezen naar de eerste inspraakreactie over het betreffende onderwerp.

Sinds juni 2012 heeft de GG&GD een adviesrol bij ruimtelijke plannen en beleid met ruimtelijke consequenties, wordt gezondheid meegewogen in besluitvorming over plannen en is de afweging zichtbaar in een gezondheidsparagraaf (collegebesluit juni 2012). De GG&GD heeft ook van de inspraak gelegenheid gebruik gemaakt om een gezondheidsadvies te geven (zie hoofdstuk 3). Eerdere betrokkenheid was niet aan de orde omdat de nota Stallen en Parkeren al een lopend proces was.

1.3 Leeswijzer

Alle ingediende inspraakreacties zijn letterlijk te lezen in hoofdstuk 4. Hier is ook de (individuele) beantwoording van deze reacties opgenomen. In hoofdstuk 2 is de samenvatting van deze reacties opgenomen gegroepeerd naar de thema's van de nota Stallen en Parkeren. Daarnaast worden de wijzigingen op de nota Stallen en Parkeren naar aanleiding van de inspraak behandeld. Hoofdstuk 3 gaat in op het advies van de GG&GD.

2 INSPRAAKREACTIES

In dit hoofdstuk is de hoofdlijn van de ingediende inspraakreactie opgenomen (paragraaf 2.1). Vervolgens is een overzicht opgenomen van de wijzigingen die in de ter inspraak gelegde stukken zijn doorgevoerd.

2.1 Samenvatting inspraakreacties

De inhoud van de inspraakreacties is zeer divers, praktisch alle elementen van de nota Stallen en Parkeren komen aan bod. Ook het detailniveau verschilt sterk. De toon van de inspraakreacties loopt uiteen van heel positief tot heel negatief.

De samenvatting van de inspraakreacties is gegroepeerd rondom de onderwerpen van de nota Stallen en parkeren. De onderwerpen stallen van fietsen, invoering van betaald parkeren en parkeertarieven hebben de gemoederen het meest beziggehouden, overigens ongeveer in gelijke mate.

Stallen van fietsen

De roep om meer fietsenstallingen is groot. Deze roep komt vanuit de binnenstad, maar zeker ook vanuit de woonwijken. Daarnaast refereren veel inspraakreacties aan de gewenste handhaving op gestalde fietsen.

Meer ruimte voor fietsers en voetgangers

Het opheffen van straatparkeerplaatsen roept vooral in de binnenstad reacties op. Ook de in de nota Stallen en Parkeren genoemde locaties (denkrichtingen) roepen reacties op. Over het algemeen is men van mening dat het opheffen van straatparkeerplaatsen niet kan zonder daar het realiseren van een parkeergarage tegenover te stellen. Daarnaast is men tegen het opheffen van straatparkeerplaatsen omdat de stad hierdoor minder bereikbaar wordt. Toch houden de voorstanders van minder parkeerplaatsen de meningen aardig in evenwicht.

Parkeerdruk – procedure invoering betaald parkeren

De geluiden over de nieuwe procedure voor de invoering van betaald parkeren zijn wisselend. Een aanzienlijk deel van de insprekers is blij dat ‘de gemeente eindelijk haar verantwoordelijkheid neemt’. Ze kunnen niet wachten tot betaald parkeren wordt ingevoerd. Maar ook een aanzienlijk deel geeft aan dat draagvlak een belangrijke voorwaarde moet blijven. Daarnaast is er een aantal keer de roep om betaald parkeren in de hele stad in te voeren. Ook wordt meermalen verzocht om een blauwe zone in te stellen of, minder vaak, vergunninghoudersparkeren.

Parkeertarieven

Over het algemeen is men tegen het verhogen van de parkeertarieven. Een enkeling kan begrip opbrengen, soms specifiek gericht op bijvoorbeeld het verhogen van het tarief voor de 2^e en volgende vergunning.

Aan P+R wordt veelal gerefereerd als een niet aantrekkelijk alternatief.

Parkeernormen fiets en auto

Weinig insprekers refereren aan de parkeernormen. Heel specifiek zijn reacties ingediend over de definitie van de woninggrootte.

Overig

Drie specifieke onderwerpen kwamen meermalen aan bod:

- Bijna 10 inspraakreacties met het verzoek om maatwerk in de parkeerregeling in de Kanaalstraat/Damstraat, waarbij aan inspraakreactie 72 103 ondertekende formulieren zijn toegevoegd.
- Bijna 20 inspraakreacties tegen de invoering van betaald parkeren in de Merwedekanaalzone, rondom City Campus Max. Inspraakreactie 76 vormt hierin de centrale plek waarnaar vanuit andere reacties wordt verwezen.
- Ruim 5 inspraakreacties tegen de invoering van betaald parkeren in Majellapark, waarbij aan inspraakreactie 100 een lijst met 64 namen die de reactie steunen is toegevoegd.

2.2 Wijzigingen op de ter inspraak gelegde stukken

Wijzigingen in de nota Stallen en Parkeren

- Naar aanleiding van inspraakreactie 25 is in hoofdstuk 4 (pagina 29) een passage opgenomen over het gemeentelijke beleid ten aanzien van deelauto's.
- Naar aanleiding van inspraakreactie 43 en 79 en de behandeling van de nota Stallen en Parkeren in de commissie Stad & Ruimte is aan de passage over de deelauto (pagina 29) het voornemen toegevoegd om ook een regeling te maken om bewoners die geen auto bezitten maar wel af en toe een auto huren tegemoet te komen in de parkeerkosten.
- De passage over het verbeteren van de handhaving op gestalde fietsen (hoofdstuk 3, pagina 20 en 21) is verduidelijkt en explicieter gemaakt, omdat de ter inspraak gelegde tekst voor meerdere interpretaties vatbaar bleek.
- De kaart 'Gebiedsindeling parkeernormen' (pagina 40) en de, daarmee samenhangende, kaarten 'Zonering' (pagina 33) en 'Gebiedsindeling betaald parkeren' (pagina 49) zijn verduidelijkt. Daarnaast was de indeling van huidige tariefzones voor betaald parkeren onbedoeld verschoven, waardoor de begrenzing tussen zone A2 en B1 op een viertal plaatsen is aangepast ten opzicht van de ter inspraak gelegde kaarten. De huidige indeling van tariefzones voor betaald parkeren blijft bestaan.
- Op pagina 52 is een overzicht toegevoegd van de bezoekers- en vergunningtarieven na verwerking van de voorstellen op pagina 50 en 51.
- De financiële effecten van de nota Stallen en Parkeren zijn verder uitgewerkt. Hoofdstuk 8 is hierop herschreven.

In de nota Stallen en Parkeren zijn daarnaast tekstuele wijzigingen doorgevoerd ten behoeve van onder meer de leesbaarheid en de actuele inzichten. Deze wijzigingen hebben geen inhoudelijke consequenties.

Wijzigingen in de nota Parkeernormen Fiets en Auto

- Naar aanleiding van inspraakreactie 73 is de minimum autoparkeernorm voor geormerkte studentenhuurwoningen verlaagd naar 0,1 parkeerplaats per woning, ongeacht de zone, conform de afspraken in het Landelijk Actieplan Studentenhuisvesting dat ook door de gemeente Utrecht is ondertekend.
- Naar aanleiding van inspraakreacties 59, 60, 71, 112 en 113 is de klasse-indeling voor woningen opgerekt, omdat het risico bestond dat de ter inspraak gelegde klasse-indeling zou leiden tot het realiseren van (te) kleine woningen.
- Naar aanleiding van de behandeling van de nota Stallen en Parkeren in de commissie Stad & Ruimte is de functie 'religiegebouw' aan de lijst met fietsparkeernormen toegevoegd.
- Overeenkomstig de aangepaste kaart 'Gebiedsindeling parkeernormen' uit de nota Stallen en Parkeren is de kaart van figuur 4.1 aangepast.
- Tabel 5.1, de aanwezigheidspercentages om dubbelgebruik te berekenen, zijn geactualiseerd op de nieuwste inzichten die vlak voor de start van de inspraak gepubliceerd zijn.

De nota Parkeernormen Fiets en Auto is tijdens de inspraak juridisch doorgelicht. Dit heeft geleid tot tekstuele wijzigingen ten einde een duidelijkere, concretere en juridisch stevigere nota te krijgen. Inhoudelijk heeft dit alleen tot de wijziging geleid dat het huren van een parkeerplaats juridisch niet wordt gezien als een structurele en duurzame oplossing voor het niet kunnen realiseren van fiets- of autoparkeergelegenheid op eigen terrein. Deze afwijkingsmogelijkheid is daarom verwijderd.

Overige wijzigingen

- Naar aanleiding van inspraakreactie 67 en geluiden die we vaker horen stellen we voor de onderhouds- en herstelwerkzaamhedenvergunning te vervangen door belparkeren. Alleen in gebieden met enkel parkeerplaatsen voor belanghebbenden (dus zonder belparkeren) blijft de onderhouds- en herstelwerkzaamhedenvergunning gehandhaafd. Wel wordt het tarief gelijk getrokken met een dagkaart. Deze wijziging is doorgevoerd in de Parkeerbelastingverordening. De Parkeerbelastingverordening heeft niet ter inspraak gelegen, maar hierin worden wel wijzigingen doorgevoerd die voortvloeien uit de beleidslijnen van de nota Stallen en Parkeren.

3 ADVIES GG&GD

Hierbij de reactie vanuit gezondheid van de GG&GD Utrecht op de parkeernota.

Aanleiding

Sinds juni 2012 heeft de GG&GD een adviesrol bij ruimtelijke plannen en beleid met ruimtelijke consequenties, wordt gezondheid meegewogen in besluitvorming over plannen en is de afweging zichtbaar in een gezondheidsparagraaf (collegebesluit juni 2012). In lopende trajecten zoals de Nota Stallen en Parkeren heeft de GG&GD (nog) geen gezondheidsadvies gegeven. Deze nota is nu in de inspraak. De GG&GD maakt van de gelegenheid gebruik om een gezondheidsadvies te geven.

Gezondheid en parkeerbeleid

Het verbeteren van de volksgezondheid kan o.a. door bewegen te stimuleren. Meer fietsen en lopen en minder autogebruik heeft een dubbel gezondheidseffect. De fysieke beweging is goed voor de gezondheid (direct effect). Meer fietsen en minder autogebruik bij aan schonere lucht, wat indirect bijdraagt aan gezondheid. Met name *dagelijkse* beweging (woon-werk of woon-school verkeer) is belangrijk. Parkeerbeleid kan bijdragen om de gezonde keuze de gemakkelijke keuze te laten zijn.

De Nota Stallen en Parkeren

Veel onderdelen van de Nota zijn positief voor gezondheid! Het stimuleren van fiets en OV als onderdeel van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, waar de parkeernota onderdeel van is, is positief voor de gezondheid, zowel ter bescherming van gezondheid (lucht en geluid) als ter bevordering (bewegen).

Positief voor gezondheid zijn:

- Meer fietsenstallingen in de stad ten koste van de auto;
- Voldoende fietsenstallingen bij nieuwe ontwikkelingen (door de introductie van fietsparkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen opgenomen in Bouwverordening);
- Uitbreiding stallingsruimte in centrum en stationsgebied;
- Geleidelijk meer ruimte voor fietser en voetganger en lichte vermindering autoparkeren in centrum en woonwijken;
- Invoering betaald parkeren bij bepaalde binnenstedelijke locaties.

Er wordt voorzichtig aan geëxperimenteerd met het verminderen van autoparkeerplaatsen in de binnenstad en in de woonwijken om de voetganger en fietsers meer ruimte te geven (par. 4.2). Verder wordt voorgesteld om lagere parkeernormen te hanteren voor gebieden met betaald parkeren, en om betaald parkeren in te voeren bij binnenstedelijke ontwikkellocaties (par. 6.2). Dit om de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. In de nota wordt de keus gemaakt om Utrecht bereikbaar te houden, maar ook ruimtelijke ontwikkeling van de stad mogelijk te maken. De volksgezondheid kan verder verbeterd worden met een hogere ambitie en het autoparkeren minder te faciliteren dan voorgesteld. Dat kan op zeker locaties nabij OV-knooppunten en het stationsgebied, zoals het **Kruisvaartkwartier**. We beseffen de gevoeligheid van het verminderen van het aantal parkeerplaatsen en we realiseren ons dat minder parkeerplaatsen niet automatisch leidt tot meer fietsen. Vaak

wordt de parkeerdruk hoger en vermindert de leefbaarheid. Maar juist omdat dit parkeerbeleid gecombineerd wordt met een heel pakket aan maatregelen om fiets- en OV gebruik te stimuleren, mogen reële wijzigingen in gedrag van automobilisten verwacht worden. Het steviger verminderen van het aantal autoparkeerplaatsen kan echter ook onverwachte positieve effecten hebben, zoals de invoering van voetgangersgebieden in stedelijke centra in de jaren '70 heeft laten zien. Vanuit gezondheid pleiten we er voor om in ieder geval deze maatregelen te evalueren. Mochten de resultaten goed zijn in termen van bereikbaarheid, leefbaarheid, kwaliteit openbare ruimte en economische vitaliteit, dan kan ervoor worden gekozen om meer autoparkeerplaatsen op te heffen.

Vanuit deze gedachte bepleiten we om ook bij scholen en bij werklocaties de fietsparkeernormen te verhogen en de autoparkeernormen te verlagen (dagelijkse beweging), evenals bij voorzieningen voor sport en recreatie. Het streven naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij voorzieningen onderschrijven we.

De nota doet geen uitspraken over de locatie van auto- en fietsparkeren ten opzichte van de woning, maar vanuit gezondheid zijn hier wel twee aanbevelingen voor te geven.

De locatie van stallingen en parkeerplaatsen is relevant om de gezonde keus de makkelijke keus laten zijn: parkeerplaatsen voor auto's realiseren op enige afstand van de woning (50–200 meter) en fietsenstallingen juist nabij de woning. Dit stimuleert fietsgebruik. Ook kunnen kinderen veiliger buiten spelen.

De locatie van autoparkeerplaatsen is ook relevant in relatie tot geluidsoverlast. Diverse nieuwe ontwikkelgebieden in de stad liggen langs drukke verkeersaders of spoorbanen. Vaak wordt geprobeerd een groot appartementengebouw langs de weg of het spoor te realiseren ter afscherming van geluid in het achterliggende woongebied. Er zijn goede aanwijzingen dat bewoners van deze woningen die slechts aan één zijde belast zijn door geluid minder last hebben van het geluid aan de lawaaiige kant. Dat pleit voor het clusteren van alle geluidsbronnen aan één kant van het plangebied en om de andere zijde van het gebouw zo stil mogelijk te laten zijn. Dat kan door aan de stille zijde geen auto's te laten rijden en daar dus ook geen parkeerplaatsen te maken.

Deze aanbevelingen zijn wellicht te gedetailleerd om in de Parkeernota zelf op te nemen. In dat geval pleiten wij ervoor om ze mee te nemen in de uitwerking (werkinstructie).

Toelichting en antwoord

De aantallen op te heffen parkeerplaatsen vormen een eerste stap en betreffen minimum aantallen tot 2016 te realiseren. De effecten zullen we inderdaad evalueren. Op basis daarvan bepalen we onze beleidslijn voor de verdere toekomst. Uw suggestie om het autoparkeren minder te faciliteren op locaties nabij OV-knooppunten en het stationsgebied nemen we dan ook mee. Omdat de OV-knooppunten ook een P+R-functie vervullen, moeten we er echter wel mee oppassen.

De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op een verwachte, reële behoefte aan fiets- en autoparkeerplaatsen. Alleen in het gebied met betaald parkeren hebben we voor een duidelijke sturing op de autoparkeernormen gekozen, door de minimum

parkeernormen verder te verlagen. Het risico van te veel sturing op de autoparkeernormen is namelijk dat de omgeving dan te maken krijgt met overlast. Daarom nemen we het verzoek om bij scholen, werklocaties en voorzieningen voor sport en recreatie de fietsparkeernormen te verhogen en de autoparkeernormen te verlagen niet over. Uiteraard gaan we na verloop van tijd de toepassing van fiets- en autoparkeernormen evalueren en zo nodig aanpassen.

Uw suggestie over de locatie van auto- en fietsparkeerplaatsen ten opzichte van de woning zijn waardevol, maar inderdaad te gedetailleerd voor de nota Stallen en Parkeren. Wij nemen deze denkrichting dan ook mee in de interne werkinstructies. Overigens zien wij daarbij niet alleen kansen voor woningen, maar voor alle type functies.

Ook uw suggestie ten aanzien van geluid nemen wij mee in de interne werkinstructies ten behoeve van de bewustwording.

4 INGEDIENDE INSpraakREACTIES

Hieronder zijn de ingediende inspraakreacties letterlijk opgenomen. Alleen omwille van de lengte zijn enkele reacties tekstueel ingekort (dit is dan duidelijk aangegeven). Elke reactie is voorzien van een toelichting.

	INSpraakREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
1	Wij hebben als bewoners van de Bertha von Suttnerlaan en omgeving al 2 keer een parkeer onderzoek laten doen. Wij hebben maar een wens VOOR BETAALD PARKEREN. VOER DAT GEWOON IN. ER ZIJN BEWONERS DIE 3 OF MEERDERE AUTO'S BEZITTEN. Er is gewoon geen andere manier. Overleg met Wethouders en wijkbureau het heeft niet geholpen. Het water staat ons aan de lippen. Als ik in de morgen weg rij dan staan er al 2 stuks te wachten. Waar wij wonen staat bij de wethouder bekend als een afvoer putje. Altijd vol nooit is er plaats. Vraag maar aan de wijkagent. In de zomer om 7 uur gaat men parkeren fiets er uit dan de stad in komen om 7 uur in de vond terug. Ik kan zo wel door blijven gaan. Gewoon betaald parkeren voor 2 auto's per gezin.!!!!!!Geen bestelbussen van de zaak. Ik hoop dat het door gaat.	Om betaald parkeren te kunnen invoeren was tot nu toe draagvlak onder bewoners een voorwaarde. Fijn dat u het voorstel om de hoogte van de parkeerdruk in een subbuurt bepalend te laten zijn, steunt. Op dit moment hebben wij nog geen parkeerdrukgegevens van gebieden zonder betaald parkeren en kunnen wij dus nog niet aangeven waar wij volgens de nieuwe parkeeraanpak overgaan tot de invoering van betaald parkeren. Na de vaststelling van de nota Stallen en Parkeren door de gemeenteraad, hebben we nog minimaal 3 maanden nodig om de voorbereidingen te treffen voor de invoering van betaald parkeren in de eerste gebieden.
2	Onze straat (Bertha von Suttnerlaan) valt in subbuurt 823/2, waaronder ook de Uniceflaan valt. Aangezien bij de Uniceflaan het betaald parkeren al is ingevoerd, betekent het nieuwe beleid dat dit ook in onze straat zal komen. DAAR ZIJN WIJ BLIJ OM! Er wordt in onze wijk veel geparkeerd door kantoorpersoneel dat zou moeten parkeren onder het UWV-gebouw of het kantoor aan de Uniceflaan. Vooral op kantooruren is in onze straat voor de bewoners geen parkeerplaats meer beschikbaar. Op drukke Jaarbeursdagen is de parkeerdruk nog hoger. Prima, laat de parkeermeters maar komen! Wanneer gaat het gebeuren?	Het feit dat in een deel van uw subbuurt al betaald parkeren is ingevoerd, betekent met de nieuwe parkeeraanpak niet dat in de rest van de subbuurt automatisch ook betaald parkeren wordt ingevoerd. We zullen dan nog steeds kijken hoe hoog de parkeerdruk in uw buurt is. Zie verder onze toelichting op inspraakreactie 1.
3	U weet wat voor chaos het is met parkeren in onze wijk welgelegen, ik denk dat het nu wel eens tijd word, dat u eens verantwoordelijkheid neemt. En niet de boel laat verloederen, kom zelf eens een keer kijken.	Wij nemen onze verantwoordelijkheid met het voorstel om de hoogte van de parkeerdruk in een gebied bepalend te laten zijn voor de invoering van betaald parkeren in plaats van draagvlak onder bewoners. Fijn dat u dit steunt. Zie verder onze toelichting op inspraakreactie 1.
4	het word hoog tijd voor betaald pakeren nu staan de auto;s op stoepen wat een gevaar is fl nchtingalelaan	Zie onze toelichting op inspraakreactie 1.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
5	* In het participatietraject Utrecht aan Zet is mijn idee 'Tweede parkeervergunning duurder maken, om zo autodelen verder te stimuleren' door B&W overgenomen in de 'top 10'. Daarom ben ik blij te lezen dat in deze Nota inderdaad wordt voorgesteld om parkeervergunningen duurder te maken. Door het traject Utrecht aan Zet en daarop volgende besluitvorming is er een extra reden om dit voornemen inderdaad uit te voeren. De zin op blz 51 "De vergoeding voor een tweede parkeervergunning (mits daarvoor voldoende ruimte beschikbaar is) wordt op korte termijn sterker verhoogd " is alleen niet erg concreet. Op welke termijn wordt deze vergoeding verhoogd met welk bedrag of percentage? * Maatwerk in bijzondere gebieden Onder bijzondere gebieden kan ook worden verstaan: gebieden waar bovengemiddeld veel gebruik wordt gemaakt van deelauto's en/of gebieden die zeer kansrijk zijn voor gebruik deelauto's. Hoog deelautogebruik/potentieel zou een reden kunnen zijn voor het hanteren van een lagere parkeernorm (bestaand gebied of herontwikkeling/nieuwbouw). Bij bedrijven kan het ook gaan om poolauto's (in eigen beheer).	* Het college heeft de afgelopen periode een aantal vraagstukken van de nota Stallen en Parkeren verder uitgewerkt, zo ook de tariefstelling van de 2^e parkeervergunning. Samen met dit inspraakrapport en de op de inspraak aangepaste nota Stallen en Parkeren sturen wij de Parkeerbelastingverordening naar de gemeenteraad waarin wij voorstellen om het tarief van de 2^e bewonersvergunning twee maal zo hoog te laten zijn dan de 1^e vergunning. Wij stellen ook voor het tarief van de 2^e en volgende bedrijfsvergunning te verdubbelen. * In de nota Parkeernormen Fiets en Auto is in paragraaf 5.3.1 de maatwerkoplossing opgenomen dat bij woningbouwontwikkelingen in gebieden met betaald parkeren minder parkeerplaatsen dan de autoparkeernorm voorschrijft gerealiseerd kunnen worden als parkeerplaatsen voor deelauto's worden gerealiseerd. Deze maatwerkoplossing bieden wij niet aan bedrijven, omdat poolautobeleid bedrijfsafhankelijk is, waardoor bij de wijziging van een bedrijf de parkeersituatie flink kan veranderen. Vervoersmanagement kan echter een reden zijn om maatwerk toe te passen.
6	Een evenwichtige en goed doordachte nota. In het bijzonder heb ik waardering voor de nieuwe procedure om betaald parkeren in te voeren. Het is zeer de vraag of het middel van de enquête wel zo democratisch was. In een democratie wordt de gemeenteraad gekozen door de bevolking en vervolgens beslist de gemeenteraad. Het is zeker niet democratisch wanneer bepaalde groepen in een straat anderen onder druk zetten om voor voortzetting van parkeerchaos te kiezen en de rest van de straat zich daar maar bij moet neerleggen. Het is zeer nadelig voor de sfeer in een wijk wanneer groepen bewoners daardoor tegen elkaar worden opgezet.	Dank voor uw reactie.
7	Graag zou ik in mijn woonwijk betaald parkeren ingevoerd willen hebben. De parkeerdruk is al meer dan een paar jaar meer dan 100%. Dit is bekend bij de gemeente, en er zijn ook al verschillende enquêtes geweest in de hoop hier een meerderheid voor te krijgen. Dat lukt helaas telkens net niet. De parkeerdruk brengt veel onveilige situaties met zich mee. Zo moeten de kinderen in onze wijk niet alleen leren uit te kijken met oversteken, maar ook spelend op de stoep moeten ze rekening houden met de al geparkeerde, en de auto's die geparkeerd worden op de STOEP. Dit kost echt nog eens een KINDERLEVEN. Nu uw beleid is bij een parkeerdruk van 80% betaald parkeren, hoop ik dan ook dit z.s.m. gerealiseerd wordt.	Als de parkeerdruk in uw buurt inderdaad meer dan 100% is (op dit moment hebben wij nog geen parkeerdrukgegevens van gebieden zonder betaald parkeren), dan komt uw subbuurt volgens de nieuwe parkeeraanpak in aanmerking voor de invoering van betaald parkeren. Voor het zo ver is, moet de gemeenteraad de nota Stallen en Parkeren nog vaststellen (naar verwachting voorjaar 2013). Daarna hebben we nog minimaal 3 maanden nodig om de voorbereidingen te treffen voor de invoering van betaald parkeren in de eerste gebieden.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
8	Ik mis nog informatie over toezicht. Er moet maatregelen komen ter voorkoming van diefstal en vernieling van geparkeerde fietsen en auto's. Dit geldt ook voor de aanwezige parkeervoorzieningen. Afspraak maken hierover met de Politie is noodzakelijk. In bepaalde wijken en met name bij woonerven zijn er geen tot nauwelijks fietsstallen aanwezig. Maak een onderscheid tussen parkeren voor bewoners en bezoekers. Het komt regelmatig voor dat bezoekers de parkeerplekken van bewoners gebruiken met als gevolg dat bewoners ergens anders moet parkeren. Daarnaast moet ook tegengaan van gezinnen die in bezit zijn van 2 of meerdere auto's. De parkeerplekken in de buurt zijn afgestemd op 1 auto per adres. En niet meer. Ik pleit er daarom voor de parkeerplekken toe te wijzen per adres. Als er gezinnen bij die meerdere auto's hebben, dan moeten zij maar verderop parkeren. ...Is het mogelijk dat ik actief mee kan doen met de gemeente om deze nota te vertalen in de uitvoeringsfase en kan ik ook meedoen in deze fase?	Het wijkbureau bespreekt tijdens het veiligheidsoverleg samen met de politie meldingen over diefstal e.d. en de eventuele te treffen maatregelen. Om in de toekomst het gebrek aan fietsenstallingen te voorkomen, gaat de nieuwe parkeeraanpak uit van het realiseren van fietsparkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast ondersteunen we initiatieven voor de herinrichting van straatparkeren ten behoeve van bijvoorbeeld fietsklemmen. In het verleden hebben we onderscheid gemaakt naar parkeerplaatsen voor bewoners en (betaalde) parkeerplaatsen voor bezoekers. Dit hebben we losgelaten vanwege het inefficiënte gebruik: als een bewoner weg is, kan die parkeerplaats niet door iemand anders gebruikt worden. Hetzelfde geldt voor uw suggestie om parkeerplaatsen toe te wijzen per adres. Als het autobezit zo hoog is dat het leidt tot een hoge parkeerdruk, kan met de nieuwe parkeeraanpak worden overgegaan tot de invoering van betaald parkeren. In dat geval kunnen bewoners alleen een tweede parkeervergunning aanvragen als daar plek voor is. Als we bij de uitvoering van maatregelen uit de nota Stallen en Parkeren bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden betrekken, dan gebeurt dat via het wijkbureau. Houd hun communicatie dus in de gaten als u wilt meedoen.
9	Ik ben buschauffeur en het wordt tijd dat de fietsen die bij de bushaltes in de stad staan weggehaald worden. Zo kunnen de passagiers gewoon in en uitstappen.	We breiden de handhaving uit van gevaarlijk naar ook hinderlijk gestalde fietsen. Dit doen we vooralsnog alleen in het Stationsgebied en het voetgangerswinkelgebied in de binnenstad. Afhankelijk van de ervaringen breiden we de handhaving uit, waarbij we ons wel realiseren dat het bij bushaltes soms lastig is de fiets te stallen. Daarnaast realiseren we stallingsruimte bij OV-knooppunten met overlast.
10	Het is een heel goed idee om de parkeerdruk te laten bepalen of betaald parkeren moet worden ingevoerd. Hier in Tuindorp Oost is de parkeerdruk enorm, maar doordat er ook een aantal jongeren zonder auto woont die hun bezoekers niet willen opzadelen met kosten wordt invoering van parkeermeters steeds afgewezen. Dit terwijl de parkeerdruk op ons plantsoen (Molengraaffplantsoen, maar ook het De Vooysplantsoen, en het Kernkampplantsoen 100% is. De oorzaak is dat bewoners uit andere delen van de stad en bezoekers van buiten de stad hun auto's (en hun fietsen) bij ons parkeren.	Fijn dat u het voorstel om de hoogte van de parkeerdruk in een subbuurt bepalend te laten zijn, steunt. Op dit moment hebben wij nog geen parkeerdrukgegevens van gebieden zonder betaald parkeren en kunnen wij dus nog niet aangeven waar wij volgens de nieuwe parkeeraanpak overgaan tot de invoering van betaald parkeren. Na de vaststelling van de nota Stallen en Parkeren door de gemeenteraad, hebben we nog minimaal 3 maanden nodig om de voorbereidingen te treffen voor de invoering van betaald parkeren in de eerste gebieden.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
11	De centrale plek van de fiets in de 'Nota Stallen en Parkeren' vind ik een erg terecht. We wonen namelijk in een stad en daar passen al die auto's helaas niet. Daarnaast had ik nog een drietal vragen, opmerkingen. Ten eerste over het parkeertarief op straat vs de plek in de parkeergarage. In de nota staat dat het gestimuleerd wordt om in de garage te parkeren. Als ik echter die tarieven zie over parkeren op straat a 5,70 tot 18,10 per maand en dat vergelijkt met het tarief in de parkeergarage a 33 tot 77 euro, snap ik deze niet. Ook mijn persoonlijke situatie is hiermee helemaal niet in lijn. Als ik een vergunning op straat zou kunnen krijgen, kost me dat 5,70 per maand (het zou gaan om de troelstralaan) en ik betaal nu (verplicht) 35 euro per maand voor mijn parkeerplek in de garage. Graag uw reactie hierop. Het lijkt mij dus logisch om zowel dat parkeren op straat duurder te maken als het parkeren in garages goedkoper. Mijn tweede punt gaat over het opheffen van parkeerplekken. In uw overzicht op pagina 49 is te zien dat een vergunning 5,70 tot 18,10 per maand kost. Dit is dus ongeveer 75 tot 200 euro per maand. De netto contante waarde hiervan is respectievelijk tussen de 2000 euro en 6000 euro. U stelt echter dat het opheffen van een betaald parkeerplek 15.000 of 30.000 euro kost. Het opheffen van een betaald parkeerplek is dus als u een abonneeplek laat vervallen vele malen lager, zelfs zo'n vijf maal zo groot. Als u meer mensen weet te verleiden om hun vergunning op te geven, kunt u veel goedkoper plekken opheffen. Dit punt mis ik. Graag uw reactie. Mijn derde punt gaat over de P+R-plekken. Terecht dat u alleen focust op de meest kansrijke. De P+R-plekken zijn waar je je auto kunt neerzetten om daarna met het OV verder te reizen. Voor deze reis zijn ze ook meestal ingericht, dus bij de randweg. Ik denk echter dat het de andere kan op ook veel voorkomt, maar dat is lastiger. Als wij vanuit Utrecht naar onze ouders willen op het platteland, dan is het erg lastig om ergens per OV te komen, waar je makkelijk met de auto kunt komen. Hier zijn de P+R-plekken helaas niet op ingericht.	1. De vergunningtarieven om op straat te parkeren zijn inderdaad lager, maar stijgen de komende jaren wel sterker. Een hoger tarief voor een garageabonnement heeft te maken met de hogere kosten, maar ook met de hogere kwaliteit (droog staan, gereserveerde plek, en dergelijke). Voor bezoekers zijn de uurtarieven op straat wel hoger dan in de parkeergarages, om het parkeren in garages te stimuleren. 2. Het bedrag voor het opheffen van parkeerplaatsen is gebaseerd op de vigerende procedure voor het opheffen en compenseren van parkeerplaatsen. Hierin is vastgelegd dat de inkomstenderving van een parkeerplaats wordt gecompenseerd door een jaarlijks vast te stellen bedrag over een compensatieperiode van 10 jaar. Dit jaarlijks vast te stellen bedrag houdt rekening met de inkomstenderving van zowel vergunninghouders als betalende bezoekers, zij maken beiden gebruik van deze parkeerplaats. Voor 2012 is het bedrag vastgesteld op € 3.125,- per parkeerplaats. Ten behoeve van de hoofdlijn is in de nota een afgerond bedrag gehanteerd. 3. Dat het lastig is om met het openbaar vervoer op het platteland te komen, komt doordat het aanbod beperkt is vanwege de geringe vraag. P+R's zijn veelal gericht op locaties waar veel mensen gelijktijdig naar toe willen en waar het autogebruik leidt tot files en milieuhinder. Daarom zijn P+R's veelal gericht op locaties waar veel mensen naar toe willen. Dat zijn doorgaans niet bestemmingen op het platteland. De kleine P+R's bij onze stations vervullen overigens wel een rol voor reizigers met een bestemming buiten Utrecht.
12	Een prima nota. Wat ons als bestuur van de bewonerscommissie Molengraaffplantsoen heel erg aanstaat, is de gedachte om de parkeerdruk bepalend te laten zijn bij de beslissing om parkeermeters in te voeren. Bij ons op het plantsoen en op de omliggende plantsoenen is de parkeerdruk regelmatig 100%. Om die reden zijn er al verschillende stemmingen geweest, maar door angst voor bezoek dat moet betalen vooral bij oudere bewoners en doordat er veel studenten wonen, halen we steeds de norm niet. het is ideaal als de gemeten druk bepalend is en niet de mening van een deel van de (tijdelijke) bewoners.	Fijn dat u het voorstel om de hoogte van de parkeerdruk in een subbuurt bepalend te laten zijn, steunt. Op dit moment hebben wij nog geen parkeerdrukgegevens van gebieden zonder betaald parkeren en kunnen wij dus nog niet aangeven waar wij volgens de nieuwe parkeeraanpak overgaan tot de invoering van betaald parkeren. Na de vaststelling van de nota Stallen en Parkeren door de gemeenteraad, hebben we nog minimaal 3 maanden nodig om de voorbereidingen te treffen voor de invoering van betaald parkeren in de eerste gebieden.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
13	– ook bij de bibliotheek aan de Oudegracht is goede fietsparkeerruimte nodig – graag met grote spoed fietsparkeerruimte bij de Stadsschouwburg: rekken daar hadden nooit mogen worden verwijderd zonder alternatieven te bieden – wanneer komen er 'invaliden-fietsparkeerplaatsen'? Ik kan weinig lopen, maar nog wel fietsen. In de binnenstad (veilig) parkeren vlak bij waar ik moet zijn, is zelden mogelijk. – fout geparkeerde fietsen sneller verwijderen? Alleen als er goede alternatieven zijn! – bij het station 'weesfietsen' eerder verwijderen? Zorg dan voor een plek voor 'langparkeerders' als de eigenaren bijv. lang met vakantie gaan of stage lopen ipv naar school gaan etc.... – fietsparkeerruimte erbij is noodzakelijk: maar voor 'Utrecht fietsstad' is ook veel meer oog nodig voor (vaak onlangs gecreëerde!) gevaarlijke fietssituaties op de weg – inspraak in dagen/tijdstippen van betaald parkeren. Graag ook voor al bestaande betaaldparkeren-gebieden. Wij hebben op zaterdag geen probleem, maar moeten wel betalen in Tuindorp – in B1 zijn de inkomsten uit bewonersvergunningen niet kostendekkend. dit zou ook niet moten hoeven: we hebben alleen betaald parkeren omdat in de week werkenden hun auto bij ons in de wijk stalden. Dit deden ze omdat toen bij ons nog gratis konden staan en meer richting Centrum niet. – nu het Veemarktterrein wordt volgebouwd is de P+R-optie daar verdwenen, maar de behoefte eraan niet. Kom dus ook in Noordoost met een (4e) P+R-terrein!	– Bij de bibliotheek experimenteren wij momenteel met kortparkeervakken. Verder biedt de gratis fietsenstalling onder het Stadhuis nog ruimte. – Het college heeft besloten het plan voor een ondergrondse fietsenstalling op het Lucasbolwerk vooralsnog niet nader uit te werken. Om in de huidige situatie een remedie te bieden voor de fietsparkeerdruk bereiden wij een actieve aanpak voor waarin wij naast de reguliere weesfietsenacties experimenteren met andere middelen. – We proberen fietsparkeerplaatsen dicht bij allerlei voorzieningen te situeren. Dit is echter niet altijd mogelijk. Specifieke 'invaliden-fietsparkeerplaatsen' kent de wet niet. – Uiteraard koppelen we de mate van handhaving aan beschikbare capaciteit en handhaven we niet in vakantieperiodes op weesfietsen. – In deze nota ligt de nadruk op het stallen van fietsen, 'Op naar Utrecht fietsstad' omvat het bredere fietsprogramma. – We leggen de prioriteit in maatwerk in reguleringstijden bij de nieuw in te voeren gebieden. Aanpassing van de reguleringstijden in bestaande gebieden zal daarmee samenhangen (harmonisering). – We maken een bewuste keuze om de vergunningtarieven meer kostendekkend te maken, aangezien de parkeerexploitatie te zwaar leunt op de inkomsten van bezoekersparkeren uit het centrum. – Om de vraag naar en het aanbod van P+R-plaatsen meer in overeenstemming te brengen, kiezen we er voor ons te concentreren op 3 P+R's en die locaties te versterken. De noordoostkant wordt door P+R De Uithof bediend.
14	We hebben een winkel op de Biltstraat en zijn daarnaast ook heel actief in de ondernemersvereniging van de Biltstraat. Veel winkels en horeca hebben last van een fietsenoverschot, vooral aan het begin (bij ons voor, AYA living op nr 3) en bij Eetcafé Te Koop (door de fietsers van de sportschool) staan de fietsen vaak rijendik op de stoep. Hierdoor moeten voetgangers op het fietspad gaan lopen en dat zorgt voor gevaarlijke momenten, ook voor etalages van winkels is het een groot nadeel. We zijn zelf als ondernemersvereniging ook naar een oplossing aan het zoeken (misschien een leeg staand pand als U-stal gebruiken), maar het kan hopelijk ook in jullie aanpak meegenomen worden.	De handhaving op weesfietsen breiden we uit naar de woonwijken om de overlast van gestalde fietsen die van niemand lijken te zijn ook daar te verminderen. Daarnaast hebben we de procedure om parkeerplaatsen op te heffen ten behoeve van bijvoorbeeld fietsklemmen en fietstrommels vereenvoudigd. Ook kunt u een aanvraag indienen voor een buurtstalling waar de fietsen van bewoners in gestald kunnen worden, zodat meer ruimte beschikbaar komt voor de fietsen van bezoekers.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
15	Ik zal blij zijn als er in ons wijk (nieuw-welgelegen) betaald parkeren komt, er is hier door de weeks 110% bezetting met parkeren, zelfs op de stoep, vooral door de omliggende kantoren en scholen. We worden het echt zat ,dat je als bewoner je auto niet kwijt kan. Het gaat vooral om parkeren op de Fl.Nightingalelaan. Neem u zelf eens pols hoogte, let er wel op dat je er niet kan parkeren...in ons wijkje.	Fijn dat u het voorstel om de hoogte van de parkeerdruk in een subbuurt bepalend te laten zijn, steunt. Op dit moment hebben wij nog geen parkeerdrukgegevens van gebieden zonder betaald parkeren en kunnen wij dus nog niet aangeven waar wij volgens de nieuwe parkeeraanpak overgaan tot de invoering van betaald parkeren. Na de vaststelling van de nota Stallen en Parkeren door de gemeenteraad, hebben we nog minimaal 3 maanden nodig om de voorbereidingen te treffen voor de invoering van betaald parkeren in de eerste gebieden.
16	De Nota Stallen en Parkeren omvat een heleboel goede punten. Ik vind het positief om te lezen dat de omstandigheden voor fietsers en voetgangers in de binnenstad gaan voor de belangen van de automobilisten. Wel vind ik dat bewoners in de ring rond de binnenstad die één auto hebben die gratis (of anders goedkoper) zouden moeten mogen parkeren. De woonlasten in de stad zijn al hoog, en worden met het verhogen van de parkeerkosten nog hoger. Daarnaast heeft een gemiddeld gezin een auto, en dus ook een parkeerplaats, nodig. Een tweede wens zou zijn, dat er per huishouden een gratis bezoekerskaart wordt afgegeven. Bewoners van de stad moet het niet moeilijker en duurder gemaakt worden dan nodig. Dat zou voor ons persoonlijk een extra argument zijn om buiten de stad te gaan wonen. Bezoekers en bedrijven kunnen wel wat meer betalen, om autogebruik in de stad te verminderen.	Met de nota Stallen en Parkeren kiezen we er bewust voor om de kosten voor parkeren neer te leggen bij de gebruikers, zodat zij een bewuste keuze maken over hun mobiliteit; hun autobezit en -gebruik. Daarom moet voor een parkeervergunning betaald worden en worden de kosten niet gedekt door bijvoorbeeld de OZB voor alle inwoners te verhogen. Hetzelfde geldt voor de bezoekersvergunning: bezoekers van bewoners kunnen daarmee heel voordelig parkeren. De bezoekersvergunning gratis verstrekken, betekent dat we de kosten op een andere manier zouden moeten dekken. Daar kiezen we niet voor. Overigens stellen we voor het vergunningtarief voor de tweede auto in een huishouden te verdubbelen.
17	Ik heb de afgelopen maand enkele malen contract gehad met uw afdeling Parkeerbeheer. Gisteren heb ik u nog een mailtje gezonden met hierin de opmerking dat de parkeerdruk in het Molengraaffplantsoen te Utrecht tegen de 100% is. Zodoende vinden wij het onder meer noodzakelijk om op korte termijn betaald parkeren in te voeren. Ons woongenot lijdt enorm onder het gerij en gezoek naar parkeerplaatsen van mensen die niet in ons plantsoen moeten zijn, maar alleen hier parkeerruimte zoeken om te voorkomen dat zij in de wijk Wittevrouwen en Zeeliedenbuurt parkeergeld moeten betalen.	Op dit moment hebben wij nog geen parkeerdrukgegevens van gebieden zonder betaald parkeren en kunnen wij dus nog niet aangeven waar wij volgens de nieuwe parkeeraanpak overgaan tot de invoering van betaald parkeren. Na de vaststelling van de nota Stallen en Parkeren door de gemeenteraad, hebben we nog minimaal 3 maanden nodig om de voorbereidingen te treffen voor de invoering van betaald parkeren in de eerste gebieden.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
18	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Ik begrijp dat in een compacte binnenstad, niet gebouwd op autoverkeer, keuzes gemaakt moeten worden. Maatregelen om zaken te voorkomen of te stimuleren werken echter vaak niet (denk aan P+R) vanwege het gemak dat mensen willen. Voor de binnenstad biedt een aantal goed bereikbare, betaalde parkeermogelijkheden dicht bij het centrum een goed alternatief voor de parkeerplekken op straat, bijv. bij de Jaarbeurs (met goede toegang via de Fly-over). Een P+R is mijns inziens vaak geen optie, vanwege overstappen (tijdverlies) en met kinderen en boodschappen vaak zeer onhandig. Direct buiten zone A1 gaat de parkeernorm omlaag en verdwijnt een aantal parkeerplekken, wat voor een hogere parkeerdruk gaat zorgen, ook nog eens heel erg veel duurder. Voor mensen die hier (willen) wonen en een auto nodig hebben (voor bijvoorbeeld werk) wordt het dus eigenlijk onmogelijk gemaakt. (of bezoek van verder weg te ontvangen). Met het OV duurt het meestal 1.5 a 2 keer zo lang om op bestemming te komen dan met de auto; zolang dat niet verbetert, zullen mensen voor de auto kiezen. Deze maatregelen bieden hiervoor geen oplossing. De stelling dat mensen 10-15 minuten willen lopen om van hun auto bij hun woning te komen is onrealistisch. Kans op vandalisme en andere beschadigingen, maar ook sjouwen met boodschappen, kinderen, etc. Dit leidt tot méér verkeersbewegingen en overlast, omdat mensen gaan laden/losssen bij de woning of parkeren op onjuiste plekken. Bij de bouw van een nieuwe ruimte extra parkeerruimte realiseren voorkomt al deze problemen. Deze maatregelen komen over als "automobilist pesten" zonder dat er een alternatief tegenover staat. Juist met een goede oplossing voor de (vaak noodzakelijke) auto wordt een groot aantal van de huidige auto-problemen opgelost. In het financiële verhaal zie ik veel kosten, en als enige opbrengst een hele grote verhoging van de parkeerkosten. De automobilist wordt dus gebruikt om fietsen en OV te betalen, terwijl het hen moeilijker wordt gemaakt om die auto te gebruiken en/of te parkeren. In deze economische slechte tijden kan je je afvragen of het goed is om nu miljoenen in dit soort maatregelen te investeren, en de kosten daarvan op de bewoners af te wentelen. Ik ben zeer kritisch op deze nota. Mijn gevoel blijft dat de gemeente haar ideeën doordrukt, zonder echt goed na te denken en zonder echt goed naar consequenties te kijken. Deze nota gaat door op de ingeslagen weg; Utrecht steeds minder aantrekkelijk maken voor mensen die een auto nodig hebben en bezoekers afschrikken om nog naar Utrecht te komen vanwege onbereikbaarheid.	Maatregelen werken niet voor iedereen en op elke locatie hetzelfde, daarom vormen maatwerk en flexibiliteit ook uitgangspunt van de nota Stallen en Parkeren. P+R is daar een voorbeeld van: voor sommige mensen is het een aantrekkelijke parkeerlocatie, bijvoorbeeld vanwege de lage kosten, maar voor anderen niet. We nemen maatregelen om het gebruiksgemak te verbeteren, dus om die overstap te vereenvoudigen, zodat het voor meerdere mensen een optie kan zijn. We beseffen echter dat P+R nooit voor iedereen een aantrekkelijke optie zal zijn. Voor de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van Utrecht is het ook voldoende om een deel van het autoverkeer aan de rand van de stad af te vangen. Direct buiten zone A1 (oftewel in zone A2) wordt de minimum autoparkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen verlaagd om de bouwontwikkeling in de stad een impuls te geven. Het is aan de ontwikkelaar om, binnen de gemeentelijke normen, te bepalen hoeveel autoparkeerplaatsen nodig zijn voor het functioneren. Doordat gebruikers van nieuwe vastgoedontwikkelingen geen parkeervergunning kunnen aanvragen, wordt er geen probleem afgewenteld op de omliggende buurt. In zone A2 en B1 tezamen worden 60 parkeerplaatsen opgeheven ten behoeve van bijvoorbeeld fietsparkeerplaatsen. Daarbij zal natuurlijk goed gekeken worden of het daadwerkelijk kan. Openbaar vervoer kost soms inderdaad meer tijd, al is de ervaring dat deze tijd vaak overschat wordt. Daarnaast spelen andere zaken een rol, zoals kosten of het moeten zoeken naar een parkeerplaats. De maximale loopafstanden (u heeft dit omgerekend naar minuten lopen) gelden voor ontwikkelingen waar geen parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Deze parkeerplaatsen zijn gekoppeld aan de woning, meestal in een parkeergarage. De parkeerexploitatie omvat de kosten en opbrengsten voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's, openbaar vervoer valt hier buiten. Uitgangspunt is en blijft dat we de lasten met name neerleggen bij bezoekers aan de stad, maar de toenemende vraag naar handhaving vraagt ook om het meer in balans brengen van die kosten met de opbrengsten van vergunningen. De nota is tot stand gekomen na breed overleg met wijkraden, ondernemers, ontwikkelaars, woningcorporaties en experts.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
19	Wonende in een van de flats aan het Tolsteegplantsoen ervaar ik dagelijks wat het betekent wat het resultaat is van de hoge parkeertarieven in het centrum. Omdat het aan de andere kant van het viaduct (nog) niet betaald parkeren is, is dat een zeer aantrekkelijk alternatief voor bezoekers van de binnenstad. De P&R is daarvoor nauwelijks een alternatief te noemen. Als de parkeerzone geleidelijker zou aflopen richting stadsring zou dat groot effect kunnen hebben. Maw. geen scherpe districtslijn meer tussen op 1 plek 4 euro per uur en 100 meter verder gratis. Dat zorgt voor onnodige druk op een bepaald gebied (nu Tolsteeg). Eventueel werken met de zgn blauwe schijf en steekproefsgewijs controleren is ook een optie trouwens...	Met de uitbreiding van het gebied met betaald parkeren en de aanpassing van het tarief voor zone A2 voorzien we een meer geleidelijke afloop van het parkeertarief. Een parkeerschijfzone zien we vooralsnog niet als alternatief, zolang de kosten wel, maar de opbrengsten maar voor een beperkt deel ten gunste komen aan de gemeente. En er is wel een vorm van regulering nodig om te kunnen controleren of een auto in de buurt hoort of niet.
20	Dat zak tijd worden zeg, want de stad bestaat tegenwoordig meer uit auto's overall, en erg veel. dan zouden er plekken voor fietsen moeten zijn die goed geparkeerd worden, want er zijn zoveel soorten fietsen, dat de gewone rek, let maar eens om u heen, dan kunnen de fietsen niet in de standaard gezet worden, en dan worden ze ernaast gezet, of aan lantaarns vastgezet. En wat ik vind dat er eens goed gelet moet worden naar de fietsers, want het is gewoon een heel groot zootje aan het worden, men gaat massaal door rood, dan sta je daar met een paar mensen voor een stoplicht, en men fietst op stoepen, ongeacht of er kinderen bij zijn, de mensen moeten veilig hin huizen uit kunnen lopen, dan moeten ze eerst naar links of rechts kijken, of er geen fietser aan komt. Levensgevaarlijk, fietsers kijken njet meer op of om, ze rijden met mobieltjes in hun handen, gaan zo hard, dat ze verwachten dat anderen wel stoppen. En als je kijkt naar het ledig erf, waar mensen voor een stoplicht moeten staan, een klerezootje, ook als je naar het Malieveldt wilt fietsen, er zij soms zulke kleine stopplaatsjes om te stoppen voor een stoplicht, en er zijn zoveel fietsers er kan nog heel veel veranderd worden, want wat ik nu op straat ziet gebeuren is niet normaal. (ps ik lijk net zo'n agent op straat ik waarschuwen en waarschuwen mensen dat ze op de stoep rijden dat mag niet, dat men door rood gaan, is verboden, dus alles wat ik zie gebeuren, daar spreek ik mensen op aan, nu is mijn ervaring heel veel mensen zeggen wat goed dat jij dit doet, maar vervolgens zie ik niet zo veel mensen dit doen???????? En zelfs geen politie die heb ik het gevoel blind en doof zijn voor al deze overtredingen!!!!	Met de nieuwe parkeeraanpak zetten we onverminderd door op het creëren van extra stallingsruimte voor fietsen. We doen dus hard ons best, maar gezien het grote aantal fietsen is dit niet op korte termijn opgelost. Door de weesfietsenacties uit te breiden naar de woonwijken zorgen we dat ook daar gestalde fietsen die van niemand lijken te zijn de schaarse ruimte niet meer innemen. Het rijgedrag van fietsers valt buiten deze nota, maar de handhaving hierop valt onder de verantwoordelijkheid van medewerkers van Toezicht en Handhaving. Zij handhaven op allerlei zaken en kiezen vaak speerpunten of specifieke plekken voor intensievere handhaving. Wij geven uw signaal aan hen door.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
21	Hierbij vindt u mijn visie over het parkeren in de stad Utrecht. Ik heb bewust de plannen niet doorgelezen, omdat ik zo blanco mogelijk mijn standpunten wil geven. Het is een feit dat er op zondag in de stad Utrecht (in ieder geval in onze wijk) geen parkeerproblemen zijn. Dit geeft aan dat de parkeeroverlast dus NIET veroorzaakt wordt door de bewoners en ook niet door de tweede auto die een gezin heeft. De druk wordt veroorzaakt door de bedrijven, scholen en instanties die bezoekers en werknemers van buiten de stad ontvangen. De Gemeente Utrecht zou dus in deze van haar bewoners moeten uitgaan. NB.: de Gemeente bestaat voor en door haar bewoners die veel geld betalen om in deze stad te wonen. 1. Zorg ervoor dat bedrijven, scholen en instanties zoveel mogelijk aan de buitenste stadsrand gevestigd zijn waar veel parkeermogelijkheden zijn (bijv. De Uithof). Laat de Gemeente een actieve rol spelen bij het verplaatsen van parkeeroverlastgevendende bedrijven, scholen en instanties. 2. VERPLICHT bedrijven, scholen en instanties om hun personeel en bezoekers de parkeermogelijkheden aan de stadsrand te gebruiken en vandaar met het OV, taxibussen of beschikbaar gestelde fietsen de stad in te reizen. 3. Voer betaald parkeren door in de hele stad en geef bewoners per huishouden de mogelijkheid sowieso twee parkeervergunningen af te nemen. Nu is er veel weerstand bij bewoners, omdat de tweede vergunning vaak niet wordt verstrekt en daarmee de parkeerfrustratie van de stad bij de individuele bewoner wordt neergelegd. 4. Maak het weer mogelijk om blauwe parkeerzones in te voeren in de Gemeente Utrecht en laat de opbrengsten door handhaving terugvloeien in de gemeentekas. Dit is grote winst voor de winkeliers waarvan klanten een grote aankoop willen ophalen. 5. Onderzoek de mogelijkheid om stadsfietsen / deelfietsen in te zetten. Kijk hierbij naar de constructie voor deelauto's (o.a. Greenwheels). 6. Laat degenen die verantwoordelijk zijn bij de Gemeente voor het parkeerbeleid eens op een zondagmiddag (geen koopzondag...) gaan kijken hoe de parkeerdruk is. Het is een verademing om te zien hoe het hoort te zijn in de stad; nl. leefbaar. Ik wens een ieder veel succes bij de plannenmakerij en reken er als bewoner graag op dat de Gemeente haar bewoners tegemoet komt.	Wij werken een aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad. 'Aantrekkelijk' en 'bereikbaar' betekent voor ons dat er ook in de stad een mengeling van functies is. Via vergunninguitgifte en parkeernormen bij bouwontwikkelingen zorgen wij ervoor dat het autoverkeer naar bedrijven, scholen en instanties beperkt blijft en door te investeren in goede fietsroutes en openbaar vervoer zorgen wij voor aantrekkelijke alternatieve vervoerswijzen. Ook ons P+R-beleid draagt hieraan bij. Ook ondersteunen we de (vele) initiatieven vanuit het bedrijfsleven waarin werknemers en bezoekers worden gestimuleerd de auto in de stad minder te gebruiken. We kunnen bedrijven echter niet verplichten om buiten de stad te parkeren. Betaald parkeren zien wij als een middel om overlast tegen te gaan. Invoering van betaald parkeren in de hele stad is voor ons daarom geen optie. Ook zijn de kosten en de organisatorische inspanningen (zoals handhaving en vergunninguitgifte) die dit met zich mee brengt (te) hoog. Waar het kan, geven we tweede vergunningen uit, maar als de ruimte op straat te beperkt is, zou dit alleen maar leiden tot overlast en frustratie omdat mensen wel een parkeervergunning hebben maar de auto niet kwijt kunnen. Het instellen van blauwe zones zien wij niet als alternatief reguleringsmiddel. Dit komt onder andere omdat wettelijk is geregeld dat de kosten van een blauwe zone wel en de opbrengsten door handhaving niet voor rekening komen van de gemeente. Op verschillende plaatsen bieden wij leenfietsen aan. De komende jaren zetten we daar verder op in, waarbij wij vooral kansen zien voor het voor- en natransport voor de trein, tram, bus en auto, dus rond stations, P+R's, andere OV-knooppunten en dergelijke. Ook is een regionaal pilotproject in voorbereiding waarin het delen van duurzame mobiliteitsmiddelen centraal staat. Ambtenaren, bestuurders en raadsleden bezoeken regelmatig alle wijken van de stad, ook op zondagen.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
22	Utrecht is totaal van slag ,de bereikbaarheid en leef milieu moet worden aangepakt. Maar wat blijkt men is de gevolgen aan het oplossen van de daadwerkelijke probleem. Minder auto`s ? waarom dan een grote Rabobank midden in de stad ? gevolg veel verkeer. Waarom een Jaarbeurs midden in de stad gevolg veel verkeer. Waarom en hogeschool op de oudenoord gevolg parkeer overlast en veel verkeer. En zo kan ik nog legio voorbeelden noemen . Wie deelt de vergunningen uit voor deze bedrijven ? juist de zelfde mensen die utrecht onmogelijk maken Voor de Utrechtse inwoner een leuke stad te hebben. Zet deze grote bedrijven bij de A2 niks mis mee en geen overlast in de binnen stad. En dan zijn de verkeer activiteiten ook stuk minder .zodat de inwoner van utrecht gewoon zijn auto van 20 jaar oud ook kan blijven rijden En het O.V. heb je de aantal bussen wel eens gezien in de bleekstraat? juist als daar verkeer vast staat zijn het de bussen die de weg blokkeren !! En dat is niet alleen in de bleekstraat. Hoezo nog meer O.V.? er rijden al te veel bussen in onze stad. fietsen is verder niks mis mee	Wij werken een aantrekkelijke, bereikbare en gezonde stad. Vanuit de economische beleidskaders wordt richting gegeven aan de economische ontwikkeling van de stad. Bedrijven en organisaties hebben uiteenlopende wensen om zich te vestigen, hiervoor zijn diverse werklocaties beschikbaar zowel aan de stadsranden als in het centrum. ‘Aantrekkelijk’ en ‘bereikbaar’ betekent voor ons immers ook dat er in de stad een mengeling van functies is. Via vergunninguitgifte en parkeernormen bij bouwontwikkelingen zorgen wij ervoor dat het autoverkeer naar bedrijven, scholen en instanties afgestemd wordt op het gebied en door te investeren in goede fietsroutes en openbaar vervoer zorgen wij voor aantrekkelijke alternatieve vervoerswijzen. Ook ons P+R-beleid draagt hieraan bij. Het plan om auto's van een bepaalde leeftijd de toegang in de milieuzone te ontzeggen, is een maatregel om de luchtkwaliteit te laten voldoen aan de Europese normen, omdat dit de meest vervuilende auto's zijn. Dit heeft niet te maken met de hoeveelheid verkeer in de stad. De veelheid aan bussen op de Bleekstraat is een bekend knelpunt en één van de aanleidingen om een tram richting De Uithof aan te leggen. De fiets is inderdaad een prima vervoermiddel, maar voor de langere verplaatsingen is het stedelijk en regionaal openbaar vervoer ook noodzakelijk om een aantrekkelijke stad te houden.
23	Hoe komt het dat we al jaren klagen over parkeren op het trottoir midden in de Livingstonelaan, bij de garages rond de 400 zonder dat er ook maar iets aan gebeurt. Er is plaats genoeg, alleen moet je soms een paar passen verder lopen. Er wordt door de politie niet gehandhaafd terwijl het probleem al vele malen is aangekaart. Ook de wethouders Everhard en de Rijk zijn op de hoogte. Samenvattend: zolang de gemeentelijke diensten niet in staat blijken om te handhaven hebben nieuwe plannen weinig/ geen zin. Zonde van de tijd en dus van ons belastinggeld.	Het controleren op foutparkeren buiten het betaald parkeergebied is formeel een taak van de politie, maar gezien hun veelheid aan taken heeft dit bij hen over het algemeen geen hoge prioriteit. De gemeente handhaaft regelmatig in het gebied met betaald parkeren, maar heeft ook zeer beperkt capaciteit om te handhaven op foutparkeren buiten het betaald parkeergebied. In overleg met de wijkbureaus wordt, op basis van klachten over parkeeroverlast, bepaald in welke gebieden deze capaciteit wordt ingezet. De Livingstonelaan behoorde niet tot deze gebieden, maar we zullen deze nu onder de aandacht van het wijkbureau brengen.
24	Graag bewaakte (kosteloze) fietsenstallingen ook buiten het centrum, dus in de buitenwijken. Ook bij de Willem Arntszstichting in de Lange Nieuwstraat 119.	De focus voor extra fietsparkeercapaciteit ligt op de binnenstad. Buiten de binnenstad kunnen buurtstallingen aangevraagd worden. Deze zijn echter niet bewaakt en niet kosteloos.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
25	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Onze complimenten voor de wijze waarop jullie nadenken over parkeerbeleid en het stimuleren van fietsen. Jullie hebben duidelijk voor ogen hoe de fysieke infrastructuur er uit moet komen te zien. Utrecht heeft de afgelopen jaren veel gedaan om deelauto's te stimuleren. Helaas komt daar in deze nota weinig van terug. We adviseren om alsnog een kopje deelauto-beleid op te nemen, waarin de positieve effecten van deelauto's worden benoemd en als reden worden gegeven voor het steunen van deelautoaanbieders door middel van het aanbieden van parkeerplaatsen tegen aanlegkosten. Wij zouden daarnaast graag zien dat de vergunningkosten voor deelautoaanbieders gekoppeld worden aan de kosten voor bewonersvergunningen, met het oog op eventuele toekomstige differentiatie in de kosten van bewoners- en bedrijfsvergunningen. De argumentatie hiervoor is dat deelauto's gebruikt worden door bewoners. Een andere suggestie is om op het moment dat parkeerplaatsen van deelautoaanbieders langer dan drie maanden leeg staan, deze aan te bieden aan de concurrenten en bij geen interesse de parkeerplaatsen op te ruimen. Dit voorkomt langdurige leegstand, die bewoners een doorn in het oog is in drukke gebieden. Tot slot ons advies om veel aandacht te schenken aan het informeren van inwoners, om duidelijk te maken hoe het aanpassen van hun reisgedrag een positieve bijdrage kan leveren aan hun omgeving en persoonlijke situatie. Als fysieke infrastructuur niet aanwezig is, hebben bewoners geen mogelijkheid hun gedrag aan te passen. Maar de aanwezigheid van infrastructuur is geen garantie voor ander gedrag, zoals u zelf hebt geconstateerd als het gaat om de bezettingsgraad van P+R-terreinen.	Uw nuttige suggesties voor het stimuleren en faciliteren van autodelen zijn in lijn met het voorgestelde parkeerbeleid, maar zijn te detaillistisch voor de nota Stallen en Parkeren. De suggesties nemen we mee bij de uitwerking van het beleid. Op dit moment is het vergunningstarief voor deelauto-organisaties gekoppeld aan het tarief voor een bedrijfsvergunning. De vergunning wordt immers aan de deelauto-organisatie verstrekt. De autodeelvergunning is voor bewoners die onderling een auto delen. Dat tarief is gekoppeld aan het tarief voor een bewonersvergunning, maar dan substantieel goedkoper (bijna de helft). Wij zullen hier kritisch naar kijken. Hetzelfde geldt voor uw goede suggestie over de leegstand van deelauto-plekken. Het beïnvloeden van mobiliteitsgedrag is geen onderwerp van de nota Stallen en Parkeren, maar komt terug bij het mobiliteitsmanagementbeleid. Uw suggestie om in de nota Stallen en Parkeren in een apart kopje aandacht te besteden aan de deelauto hebben wij overgenomen. Deze inspraakreactie heeft geleid tot een aanpassing in de nota Stallen en Parkeren.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
26	Als bewoner aan de Albrecht Thaerlaan (Tuindorp, Utrecht Noord-Oost), zou ik u in overweging willen geven om een vergunningstelsel in combinatie met betaald parkeren in te voeren aan de Albrecht Thaerlaan, ter hoogte van NS-station Utrecht Overvecht. De parkeerdruk is daar redelijk tot zeer hoog, bovendien wordt – hoewel dat met parkeren niet zoveel met parkeren te maken heeft – veelvuldig precies ter hoogte van het NS-station tegen het verkeer in gereden. Reizigers parkeren hun auto dan ook nog eens tegen het verkeer in. Kortom, zij hebben – kennelijk – lak aan elke verkeersregel daar. Met veel spelende kinderen is het verkeersgedrag daar dus ronduit gevaarlijk. Het invoeren van betaald parkeren, kan tot enig normbesef leiden. Het zorgt er in elk geval voor dat er controle plaats gaat vinden van dienst parkeerbeheer, die dus ook eventueel verkeerd geparkeerde auto's kan sanctioneren (tegen het verkeer in parkeren). Dat kan dan weer leiden tot het naleven van de verkeersregels op dat gedeelte van de Albrecht Thaerlaan. Met betrekking tot de stalling van fietsen bij het NS Station Utrecht-Overvecht, geef ik u in overweging eens kennis te nemen van de chaos aan verkeerd gestalde fietsen. Handhavend optreden daartegen maakt de doorgang voor voetgangers stukken beter en zorgt bovendien voor een minder aanzuigende werking van lieden die fietsen willen stelen dan wel willen vernielen.	Op dit moment hebben wij nog geen parkeerdrukgegevens van gebieden zonder betaald parkeren en kunnen wij dus nog niet aangeven waar wij volgens de nieuwe parkeeraanpak overgaan tot de invoering van betaald parkeren. Na de vaststelling van de nota Stallen en Parkeren door de gemeenteraad, hebben we nog minimaal 3 maanden nodig om de voorbereidingen te treffen voor de invoering van betaald parkeren in de eerste gebieden. Overigens wordt een in de verkeerde richting geparkeerde auto niet aangeduid als 'foutparkeerder'. Tot nu toe vond handhaving alleen plaats op gevaarlijk gestalde fietsen. Op dit moment zijn wij bezig om het handhavingsbeleid uit te breiden naar hinderlijk gestalde fietsen, oftewel fietsen die een normale doorgang voor bijvoorbeeld rolstoel of kinderwagen belemmeren. We starten echter actief in het Stationsgebied en het voetgangerswinkelgebied in de binnenstad. Op basis van ervaringen volgt wellicht een uitbreiding naar andere stations.
27	Als bewoner van de wijk sterrenwijk is het vaak een crime om je auto te parkeren. Het verbaast me dan ook dat aannemersbedrijven die in de wijk werkzaam zijn een groot gedeelte van de parkeerplaatsen innemen met containers, die willekeurig op voor de bewoners bestemde parkeerplekken worden neergezet. Ik vraag me af of hier toestemming voor verleend moet worden. Zo ja kan er dan geen plek gevonden worden die zo min mogelijk overlast veroorzaakt.	Conform de Algemene Plaatselijke Verordening is het toegestaan (artikel 2.9) om zonder vergunning containers op de weg te zetten, zolang het onder meer niet langer duurt dan 4 weken. Wel is een ontheffing nodig voor de inname van een betaalde parkeerplaats en moet parkeerplaatsengeld worden betaald. Over het algemeen is het vanuit overlast en veiligheid lastig om een andere, naburige plek te vinden. Als u specifieke ideeën heeft, kunt u het beste contact opnemen met het wijkbureau.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
28	Ik heb een auto en woon in de binnenstad (gebied 1). Ik vind het tarief voor de parkeervergunning op dit moment al aan de hoge kant en deze wordt nog hoger. Naar mijn mening is er geen gegronde en onderbouwde mening om het tarief voor een parkeervergunning te verhogen. Bovendien is dit een zeer schadelijke maatregel voor inwoners van de binnenstad en jaag je hiermee ook de inwoners uit de binnenstad weg. Doordat er mensen in de binnenstad wonen zijn er 's avonds activiteiten op straat, wat de criminaliteit verminderd. In de nota wordt gesproken over het verminderen van het aantal parkeerplaatsen. Ik weet niet waar men denkt het aantal parkeerplaatsen te kunnen verminderen, in de binnenstad is er namelijk geen enkele parkeerplaats te veel er zijn er namelijk nu al te weinig. Sinds het aantal parkeerplaatsen op het Janskerkhof zijn teruggebracht, is de parkeerdruk in de binnenstad in ernstige matige verhoogd, een verlaging van het aantal parkeerplaatsen is dan ook niet op zijn plaats. Doordat men het aantal parkeerplaatsen verminderd zal de stad meer uitlaatgassen van auto's krijgen te verwerken. Auto's moeten langer rond rijden om een plekje te vinden waar zijn hun auto kunnen parkeren. Men vergeet bij het verminderen van het aantal parkeerplaatsen dat vaak de mensen die met een auto naar de binnenstad komen relatief gezien meer geld uitgeven dan degene die met het openbaar vervoer komen. Het anti-auto beleid van de gemeente zal er daardoor ook voor zorgen dat de ondernemers van de binnenstad minder omzetten.	De tarieven voor parkeervergunningen worden verhoogd om de opbrengsten meer in balans te brengen met de kosten voor uitgifte en handhaving en om de parkeerexploitatie minder sterk afhankelijk te maken van de inkomsten van het bezoekersparkeren in de binnenstad. Omdat de tarieven in de binnenstad het hoogst zijn, is de verhoging daar relatief het kleinst. Bij het opheffen van de parkeerplaatsen focussen we ons op plekken waar de ruimte knelt met alle functies die er zijn. In die gevallen geven we prioriteit aan de fietser en de voetganger. We gaan in samenspraak met belanghebbenden kijken over welke locaties het gaat en welke maatregelen eventueel aanvullend genomen moeten worden, zodat rondrijdend verkeer voorkomen wordt. Utrecht zet sowieso in op de fiets, het openbaar vervoer en de P+R als aantrekkelijke alternatieven. De relatie tussen omzet en auto wordt vaak gelegd, maar is minder had, aangezien automobilisten veelal minder vaak komen winkelen, waardoor per saldo bezoekers die met de fiets, het openbaar vervoer of lopend komen wellicht meer uitgeven.
29	Het plan is gewoon een schande. Het is gewoon een verkapte manier om nog meer parkeergeld van de burgers af te troggelen. De parkeertarieven in de ring worden verhoogd om de handhaving te kunnen betalen!	Vanuit bewoners en bedrijven krijgen we verzoeken om meer te handhaven. We willen daarin tegemoet komen, maar we willen ook de kosten en opbrengsten in balans houden.
30	Ik heb 25 augustus 2008 al geklaagd over de onveiligheid op de Nachtegaalstraat, vooral het stuk tussen de Parkstraat en de AH die er zit maar ondanks herhaalde verzoeken met hoe het ervoor staat is er nooit wat aan gedaan en dan zijn de vele fietsen i.c.m. de reclameborden de grootste boosdoeners.	In de Nachtegaalstraat zijn fietsklemmen aangebracht om het fietsparkeren zo goed mogelijk te reguleren. Verder heeft de gemeente regels gesteld bij uitstallingen. Ondernemers die deze regels overtreden worden daar op aangesproken. Daarnaast breiden we onze weesfietsenacties uit naar de woonwijken. Met deze maatregelen proberen we de ruimte zo goed mogelijk te verdelen, zodat alle functies (winkelstraat, busroute, belangrijkste fietsroute richting de Uithof) een plek krijgen. We bekijken nog of het oversteken van de straat beter en veiliger gemaakt kan worden.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
31	Ik ben blij met de nieuwe uitgangspunten. Een belangrijk aspect is de afstelling van de verkeerslichten. Door de lussen op de weg krijgen bussen (en taxi's) nog al ees voorrang op fietsers, ook staan die langer te wachten. (bijvoorbeeld kruispunten Biltstraat Alaxander Numankade) Onwenselijk, immers de meest schone en gezonde en kwetsbare verkeerdeelnemers zijn fietsers en wandelaars. Deze zouden ten alle tijden voorrang moeten krijgen, zonder het gebruik van drukkoppen bij stoplichten !	In de afstelling van de verkeerslichten is soms nog wat te verbeteren, al is het soms ook moeilijk een optimale afstemming te behalen. We werken op diverse kruisingen in de stad aan meer prioriteit voor fietsers, bijvoorbeeld door de verkeerslichten aan te passen en door tunnels of viaducten aan te leggen voor de fiets, tram/bus of auto. Extra aandacht gaat uit naar de afstelling van de verkeerslichten langs de zogenaamde stedelijke verdeelring en de route van de binnenstad naar de Uithof.
32	Erg goed dat de gemeente werk maakt van het verminderen van het aantal auto's en het aantrekkelijker maken van fietsen. Graag meer fietsparkeervoorzieningen in de woonwijken (zodat je je fiets net zo makkelijk voor de deur kan parkeren als nu de auto's). En graag inzetten op schonere bezorgservices van pakjes en pizza's. Eisen van pizzeria's etc. dat ze elektrische scooter gebruiken en daarbij wel denken aan verkeersveiligheid (ze zijn nogal stil).	U kunt bij U-stal een aanvraag indienen voor een fietsparkeervoorziening. Als er genoeg aanvragen zijn, bekijkt de gemeente of er een goede locatie in de wijk is aan de hand van de 'Plaatsingsprocedure fietsparkeervoorzieningen' en de 'Procedure opheffen parkeerplaatsen'. Overigens wordt deze laatste procedure momenteel vereenvoudigd in het kader van de nota Stallen en Parkeren.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
33	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Wij zien de noodzaak om het beleid aan te passen. Insteek om de openbare ruimte te verbeteren en de opgaven voor de bereikbaarheid en het stallen en parkeren daarmee in verband te brengen, is positief. Wij missen echter hoe bepaalde maatregelen die ten koste gaan van de bereikbaarheid worden gecompenseerd. Het kan niet zo zijn dat belangrijke economische gebieden minder toegankelijk worden. De parkeerplaatsen die om redenen van een aantrekkelijke openbare ruimte verwijderd worden, moeten op goede locaties elders worden gecompenseerd; realiseren van een voldoende grote (ondergrondse) parkeervoorziening aan de Oostkant van het centrum is onze wens. De Nota is gericht op het centrum en de wijken; de 'werklocaties' zijn onderbelicht ondanks het doel om ruimtelijke ontwikkeling te stimuleren. De belangen van het bedrijfsleven komen maar in zeer beperkte mate in de nota terug. Maatwerk toepassen vinden wij positief. Wij gaan er dan ook van uit dat de werklocaties als bijzondere situaties worden beschouwd, zodat ons zorgpunt op een juiste wijze wordt behandeld. Wij betreuren het dat er minder P&R voorzieningen gerealiseerd gaan worden. Juist door het bieden van (meer van) deze faciliteiten kunnen de bezoekers aan de stad op een snelle en duurzame wijze hun bestemming bereiken. Dat betekent wel dat er optimale en comfortabele openbaar vervoer verbindingen moeten worden gerealiseerd tussen P&R locaties en de bestemmingen in de stad. Overigens kunnen P&R locaties meerdere doelen dienen dan alleen als transferpunt. Innovatieve functies kunnen betekenis toevoegen en de exploitatiekansen vergroten. Zo zouden P&R locaties heel goed kunnen dienen als plekken waar klanten hun (al of niet via internet) gekochte goederen kunnen afhalen. Voor veel werklocaties is niet-betaald parkeren van groot belang. Bereikbaarheid en goede parkeermogelijkheden voor deze werklocaties is van essentieel belang. Daarnaast wordt, door het opschuiven van de grens van betaald parkeren, een deel van de parkeerproblemen verplaatst naar de werklocaties.	De nota omvat een samenhangend pakket van maatregelen met naar onze mening voldoende compenserende maatregelen. Zo hoeft het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad niet gecompenseerd te worden door fysieke parkeerplaatsen. Dit staat los van het feit dat wij niet inzetten op een parkeergarage aan de Oostkant. Enerzijds is compensatie niet nodig omdat het gaat om circa 2% van het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad. En anderzijds omdat we alternatieven bieden in de vorm van P+R, goed openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen. Uiteraard zullen we bij de verdere planvorming goed kijken of aanvullende maatregelen nodig zijn. Ook zullen we de belanghebbenden betrekken bij de verdere planvorming. Werkgebieden buiten de binnenstad beschouwen wij inderdaad als bijzondere gebieden (p42). Bij het toepassen van parkeernormen is op deze locaties dus maatwerk mogelijk als de ruimtelijke ontwikkeling onder druk komt te staan. De keuzes die wij maken ten aanzien van de P+R's en OV-knooppunten zijn erop gericht om de exploitatie en de effectiviteit van de locaties in balans te brengen. Wanneer de capaciteit bij de huidige/geplande P+R's niet meer toereikend is, zoeken we naar andere locaties. Als het gaat om innovaties geldt dat in de in aanbouw zijnde P+R De Uithof ruimte is gereserveerd voor een commerciële voorziening. Eerder kwamen goederenuitgiftepunten aan de rand van de stad, bijvoorbeeld op P+R Westraven, niet van de grond vanwege gebrek aan belangstelling bij winkeliers. Er was al wel gekeken naar eventuele locaties voor een uitgiftepunt. In P+R Westraven waren mogelijkheden omdat dit een P+R is met beheerder. Wij begrijpen dat betaald parkeren op voorhand geen populaire maatregel is. Overigens bepalen bedrijven zelf of zij het parkeren op eigen terrein voor de werknemers en bezoekers gratis houden, daar heeft de gemeente geen zeggenschap over. Onze insteek is om pas betaald parkeren in te voeren als de parkeerdruk hoog is. Dit betekent veelal dat de bereikbaarheid van een locatie onder druk staat en het vinden van een vrije parkeerplaats moeite kost. Doordat met betaald parkeren de parkeerplaatsen weer beschikbaar komen, maakt dat de locatie in feite weer aantrekkelijker. Het verplaatsen van het parkeerprobleem proberen we tegen te gaan door in grotere gebieden betaald parkeren in te voeren.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
34	Klinkt allemaal heel logisch, maar alle buitenwijken worden alleen maar opgezadelt met 2e auto's uit betaalde gebieden, veel bedrijfsauto's langdurig voor je huis!! Het woonplezier is niet leuk meer. Dan maar versnelt betaald parkeren, maar onder protest. had altijd parkzicht Majella maar is inmiddels blikzicht geworden. Uitstel is geen optie meer hoe eerder hoe beter, zoals toegezegd in maart of liever nog eerder en niet in oktober de ergeris is zeer aanwezig bij alle buurtbewoners. Hopelijk wordt dit snel aan ons gemeld.	In uw buurt is recent een draagvlakonderzoek uitgevoerd, daarbij is niet de vereiste meerderheid voor de invoering van betaald parkeren verkregen. Op dit moment hebben wij nog geen parkeerdrukgegevens van gebieden zonder betaald parkeren en kunnen wij dus nog niet aangeven of wij volgens de nieuwe parkeeraanpak overgaan tot de invoering van betaald parkeren in uw buurt. Na de vaststelling van de nota Stallen en Parkeren door de gemeenteraad, hebben we nog minimaal 3 maanden nodig om de voorbereidingen te treffen voor de invoering van betaald parkeren in de eerste gebieden.
35	- De bereikbaarheid van de stad is van groot belang voor bewoners, bezoekers en bedrijven. - Zeker in tijden van economische crisis is de concurrentiepositie van de stad voor ondernemers van levensbelang. - Mensen moeten zelf de keus kunnen maken welk vervoersmiddel op welk moment het meest passend is voor hem/haar.	Wij delen uw standpunten en hebben daar ons beleid op gebaseerd. De bereikbaarheid waarborgen we door in te zetten op de alternatieven voor de auto, openbaar vervoer en fiets en door verbetering van ons P+R-product. Door een goed aanbod zal de ene vervoerswijze de ene keer en de andere vervoerswijze de andere keer het meest passend zijn. De parkeertarieven in de binnenstad zijn concurrerend, deze laten we dan ook in tact. Daarnaast bieden we een goedkoop alternatief met onze P+R's.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
36	Met belangstelling heb ik de nota Stallen en Parkeren gelezen. Goed dat er op dit punt actie wordt ondernomen! Ik ben verheugd te lezen dat betaald parkeren zal worden ingevoerd als de parkeerdruk hoger dan 80% is en dat het instemmen van bewoners op dit punt zal worden losgelaten. Toch plaats in een vraagteken bij het de woorden "volgens logische grenzen". In de straat waar ik woon, Molengraaffplantsoen, hebben we sinds de invoering van betaald parkeren in Wittevrouwen een zeer hoge parkeerdruk. Ondanks vele acties is het ons niet gelukt betaald parkeren op ons plantsoen te krijgen. De enquêtes werden gehouden in een door de Gemeente aangewezen "logisch gebied" en daar was geen draagvlak voor betaald parkeren, terwijl in onze straat voldoende parkeerdruk en draagvlak was en nog steeds is. Betekent dit dat bij de vereenvoudigde procedure ook weer zal worden gekeken naar een "logisch gebied" om betaald parkeren in te voeren of kan dit per straat worden ingevoerd? Ik vrees name lijkt dat aan de rand van het "logisch gebied" de parkeerdruk minder hoog kan zijn, waardoor een vertekend beeld zou kunnen ontstaan en de parkeerdruk in sommige straten erg hoog blijft. Het heeft me overigens altijd verbaasd dat het onmogelijk blijkt uitsluitend in onze straat betaald parkeren in te voeren, terwijl dit op de Van Everdingenlaan wel is gebeurd. Een ander punt in de nota betreft geparkeerde fietsen. Het verraste me te lezen (p. 20) dat weesfietsen na 28 dagen worden verwijderd. Wellicht geldt dit alleen voor het Stationsgebied, maar in het Centrum op de Potterstraat, Janskerkhof, Drift, rond de Stadsschouwburg, alsook bij mij in de buurt, Molengraaffplantsoen, Hijmans van Den Berghlaan staat een groot aantal weesfietsen al aanzienlijk langer dan 28 dagen. Absoluut goed te lezen dat de handhaving bij de "hotspots" zal worden geïntensiveerd, maar ook op de niet "hotspots" is dit zeer wenselijk. Naar mijn mening zijn buurtbewoners en winkeliers best bereid aan te geven welke fietsen "wees" zijn. Want op fietsvervuiling van de stad zit toch niemand te wachten? Bovendien nemen de weesfietsen potentiële fietsparkeerplekken in beslag.	Met de nieuwe procedure voor de invoering van betaald parkeren willen we discussies over de gebiedsindeling voorkomen. Daarom zal bij de vaststelling van de procedure ook een kaart worden vastgesteld met de logische gebiedsindeling, dat wil zeggen zo veel mogelijk begrensd door grotere wegen, water, spoor, natuur en dergelijke. We willen juist voorkomen dat betaald parkeren per straat wordt ingevoerd, omdat het probleem hiermee steeds naar een aangrenzende straat verschuift. We gaan daarom uit van de gemiddelde parkeerdruk in het hele gebied. Weesfietsenacties worden momenteel alleen in het stationsgebied en de binnenstad uitgevoerd. Drie keer per jaar houden we een actie op de zogenaamde hotspots (de plekken in de binnenstad waar de meeste weesfietsen staan) en één keer per jaar in de hele binnenstad, dus ook op plekken waar minder weesfietsen staan. Deze weesfietsenacties gaan we ook in de woonwijken uitvoeren. Uw eigen buurt valt buiten de binnenstad, daar werden tot nu toe dus geen weesfietsenacties uitgevoerd. De andere straten die u noemt, zijn aangemerkt als hotspot dus daar wordt drie keer per jaar een actie gehouden. Fijn dat u uw hulp aanbiedt, maar wij moeten fietsen echt eerst labelen voor we ze weg kunnen halen.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
37	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> De nota is t� algemeen om voor de binnenstad te dienen als beleidskader. Voor de binnenstad is het onderscheid tussen fietsers en autogebruikers een ontoereikende benadering gelet op het intensieve gebruik, de vele belanghebbenden en de schaarse ruimte. Een gedegen analyse naar de betekenis van fiets- en autoparkeren voor het economisch profiel van de (deelgebieden in de) binnenstad ontbreekt. Er is onvoldoende nagedacht over het effect van dit beleid op het imago van de stad. Zo wordt het principe van prijsmechanisme (schaars = duur) vertaald naar de optie om op de drukste dagen het parkeertarief te verhogen. Op de dagen dat ondernemers hun geld moeten verdienen worden klanten daardoor nog sterker afgeschrikt om naar Utrecht te komen! Het aantal fietsen in de binnenstad is zo omvangrijk dat een drastische koerswending nodig is. Wij verwachten, zeker met de groei van het fietsgebruik, dat het realiseren van fietsenstallingen alleen deze groei opvangt en er dus nog steeds duizenden fietsen rondslingeren. Wij zijn dan ook van mening dat er op korte termijn een fietsparkeerverbod moet worden ingesteld buiten de fietsklemmen en fietsenstallingen in de binnenstad. Dit verbod zal consequent moeten worden gehandhaafd. De doelstelling om tot 2016 50 � 60 parkeerplaatsen op te heffen in de binnenstad begrijpen wij niet. In het kader van het werkboek Pilot Openbare Ruimte en het Economisch Investeringsfonds is afgesproken dat in overleg met ondernemers wordt gezocht naar herinrichting van de economische straten in de binnenstad die het beste passen bij het toekomstig functioneren van deze straten. Het is onjuist om hier nu al op vooruit te lopen. Daarnaast vragen wij ons af waarom het college geen gebruik maakt van de kans om parkeerplekken langs grachten en historische plekken op te heffen en een coalitie tussen ondernemers en bewoners te sluiten? Het zou jammer zijn wanneer het college de unieke kans laat lopen om een parkeergarage voor auto en fiets onder het Lucas Bolwerk te realiseren. Goede P&R-voorzieningen kunnen een bijdrage leveren aan het doseren van de parkeerdruk in de binnenstad. Van belang is dan dat de prijsstelling van het product parkeren + ov aantrekkelijk is om het tijdsverlies te compenseren. Voorstellen die hierop betrekking hebben ontbreken in de nota. Graag roepen wij in herinnering de voorziening die er was om bij stadion Galgenwaard te parkeren en snel en tegen gereduceerd tarief met het openbaar vervoer naar de binnenstad te gaan.	De nota Stallen en Parkeren vormt het beleidskader voor de hele stad. Wij staan er voor open om als nadere uitwerking op dit beleid met u in gesprek te gaan over een verdere uitwerking voor de binnenstad. De belangen van andere gebruikers van de binnenstad zouden daarbij ook vertegenwoordigd moeten zijn. Om ervaringen op te doen met tariefsdifferentiatie zullen we enkele pilots opstarten. Deze pilots vinden niet per definitie plaats in de binnenstad. En we starten ze op in samenspraak met belanghebbenden. Het door u aangehaalde voorbeeld dient als denkrichting. Wel gaan wij op sommige locaties handhaven op hinderlijk gestalde fietsen. En breiden we onze weesfietsenacties uit naar de woonwijken. Wij kiezen er voor om ons handhavingsbeleid te koppelen aan de beschikbaarheid van fietsvoorzieningen. Zolang er onvoldoende stallingsmogelijkheden zijn, is een fietsparkeerverbod voor ons onbespreekbaar. De aantallen op te heffen parkeerplaatsen vormen een eerste stap en betreffen minimum aantallen tot 2016 te realiseren. De locaties genoemd op pagina 26 zijn denkrichtingen. Samen met de verschillende belanghebbenden in de binnenstad bepalen we de meest kansrijke opties. Door u genoemde suggesties zullen daarin worden betrokken. Het werkboek Pilot Openbare Ruimte en het Economisch Investeringsfonds zijn daarbij uiteraard een van de vertrekpunten. De op te heffen parkeerplaatsen in de binnenstad hoeven naar onze mening niet fysiek gecompenseerd te worden, dus ook niet in een parkeergarage onder het Lucas Bolwerk. Enerzijds omdat het om circa 2% van het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad gaat. En anderzijds omdat we alternatieven bieden in de vorm van P+R, goed openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen. Een van de uitwerkingen van de nota Stallen en Parkeren is een maatregelenpakket voor P+R. Daarbij besteden we aandacht aan de verhouding tussen de prijs en het product, maar ook aan mogelijkheden om het gebruiksgemak te vergroten door de overstap te versnellen, busverbindingen te verbeteren en het gebruik van leenfietsen te vereenvoudigen. Op dit moment kunnen bezoekers van de stad al kiezen uit drie grotere P+R voorzieningen aan de rand van de stad waar voor � 4,50 per dag geparkeerd kan worden; openbaar vervoer voor vijf personen is bij deze prijs inbegrepen. Het aanbod op de bestaande P+R's is qua prijs en reistijd vergelijkbaar met de eind 2008 opgeheven Winklexpress.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
38	LOMBOK Boodschappengebied Kanaalstraat/Damstraat 100 winkels waarvan 80 in exploitatie van jonge allochtone ondernemers, beroemd om zijn waarde voor integratie en lage prijzen MOET een eerste 30 minuten GRATIS PARKEREN zone krijgen. Kan de klant goedkoop zijn boodschap blijven doen, belemmert niet de doorstroming en gaat er voor zorgen dat de kleine ambachtelijke winkel kan blijven bestaan. DOEN! Bestuurders v.d Gemeente Utrecht. Ik reken op U.	De nieuwe nota maakt het introduceren van variatie in tijden en tarieven mogelijk. We beogen hiermee een betere spreiding van bezoekers, en daarmee de parkeerdruk, over de dag en/of de week. Om een beeld te krijgen van de verschillende mogelijkheden starten we meerdere pilots in het betaald parkeren gebied. Een daarvan voeren we uit in de Kanaalstraat waarbij voor het parkeren het eerste half uur een lager tarief wordt gehanteerd dan het reguliere geldende tarief.
39	Graag in onze winkelstraat : Damstraat :Zeer duidelijk aangeven van laad en los havens . met duidelijkere borden, kruizen op wegdek vernieuwen en strepen op de stoeprand met tekst laden en lossen. Verder keiharde handhaving door parkeerwachters voor laad en los havens. Collega winkeliers staan de hele dag op laden en lossen geparkeerd. UW PARKEERCONTROLEURS DOEN DAAR NIETS AAN : ZIJN BANG ! Verder Betaald parkeren: tarief is voor Lombok te duur . Bij parkeerkaartje kopen bijvoorbeeld 1e half uur GRATIS . Dit is bevordelijk voor kort winkelende mensen. Veel overlast van geparkeerde fietsen. GEEN fietsenrekken bij laad en los havens ! Fietsenstalling / rekken maken op kop van Lombok / leidsekafe!	Wij hebben op dit moment nog geen duidelijk beleid t.a.v. de wijze waarop wij laad- en losplekken aangeven met borden en/of belijning. Omdat de problematiek bekend is, werken we daar wel aan. U kunt uw verzoek en uw klacht over de handhaving het best bespreken op het wijkbureau. De nieuwe nota maakt het introduceren van variatie in tijden en tarieven mogelijk. We beogen hiermee een betere spreiding van bezoekers, en daarmee de parkeerdruk, over de dag en/of de week. Om een beeld te krijgen van de verschillende mogelijkheden starten we meerdere pilots in het betaald parkeren gebied. Een daarvan voeren we uit in de Kanaalstraat waarbij voor het parkeren het eerste half uur een lager tarief wordt gehanteerd dan het reguliere geldende tarief. Bij het plaatsen van fietsenrekken kijken we naar de meest geschikte plaats.
40	Als ondernemer van boodschappen gebied Kanaalstraat en Damstraat in Lombok wil ik vragen oog te hebben voor het belang van ondernemers. Door betaald parkeren de afgelopen jaren, zijn er veel van onze klanten weggebleven. Ondanks deze tegenvaller, ben ik als ondernemer toch gebleven omdat ik graag in deze straten en wijk onderneem. De winkelstraat draagt bij aan sociale cohesie in de wijk en brengt mensen uit allerlei culturen bij elkaar, wij vinden het belangrijk dat dit blijft voortbestaan. Mijn klanten komen omdat ze goed en goedkoop boodschappen kunnen doen in mijn winkel. Door het betaald parkeren worden hun boodschappen duurder, ze blijven hierdoor weg omdat ze in andere boodschappen centra gratis kunnen parkeren. Voor ons wordt het ondernemen, zeker in de economische crisis steeds moeilijker en moeten alle zeilen bij zetten om het ondernemen de komende jaren rendabel te houden en niet failliet te gaan. We hopen dat de gemeente onze dagelijkse zorgen serieus neemt en mee naar mogelijkheden zoekt om onze klanten te behouden i.p.v te ontmoedigen. Wij zouden erg geholpen zijn wanneer onze klanten tegen een gereduceerd tarief, het eerste half uur of uur kunnen parkeren. We hebben dit verzoek op 28 maart 2011, namens 54 winkeliers ingediend bij Mirjam de Rijk en hopen dat u dit meeneemt in overweging.	De nieuwe nota maakt het introduceren van variatie in tijden en tarieven mogelijk. We beogen hiermee een betere spreiding van bezoekers, en daarmee de parkeerdruk, over de dag en/of de week. Om een beeld te krijgen van de verschillende mogelijkheden starten we meerdere pilots in het betaald parkeren gebied. Een daarvan voeren we uit in de Kanaalstraat waarbij voor het parkeren het eerste half uur een lager tarief wordt gehanteerd dan het reguliere geldende tarief.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
41	Blij om te horen dat de gemeente inzet voor een leefbare stad en de fiets centraal stelt. Feit is wel dat veel bewoners een auto hebben. Als inwoner van een buurt net buiten de betaaldparkeerzone ben ik niet erg gecharmeerd van het huidige parkeerbeleid. In uw nota schijft u de invoering van zogenoemde blauwe zones makkelijk weg, goede argumenten worden hier niet voor gegeven, terwijl ik denk dat dit juist voor wijken buiten de huidige betaalde zone een oplossing kan zijn voor het parkeerprobleem. Probleem in wijken buiten de betaalde zone is namelijk dat veel mensen uit de betaalde zone hun auto of vaker hun 2e auto buiten de betaalde zone parkeren, dit is gemakkelijk op te lossen door een vergunningstelsel voor bewoners in te voeren (al dan niet gratis) en daarnaast een blauwe zone met bijv. een maximum van 2 uur.	We handhaven ons beleid dat we niet kiezen voor een blauwe zone als reguleringsmiddel zolang de kosten wel en opbrengsten nauwelijks voor rekening komen van de gemeente, aangezien dit grote consequenties heeft voor het evenwicht tussen kosten en opbrengsten binnen de parkeerexploitatie. Zelfs met een betaald vergunningstelsel voor bewoners erbij, staat de kostendeckendheid onder druk.
42	Graag behoud van lombok en haar uitstraling. Dus vriendelijk parkeerbeleid voor onze gasten van buiten de wijk. Ook vinden wij dat lombok na 18.00 gratis parkeren moet hebben.	De parkeertarieven en de reguleringstijden zijn gekoppeld aan de zone-indeling. Lombok hoort daarbij tot zone A2; de centraalstedelijke zone. De nota Stallen en parkeren maakt het introduceren van variatie in tijden en tarieven mogelijk. In de Kanaalstraat gaan we een pilot uitvoeren waarbij voor het parkeren het eerste half uur een lager tarief wordt gehanteerd dan het reguliere geldende tarief. Aanpassing van de reguleringsperiode hebben we in bestaand betaald parkeren gebied nog niet voorzien.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
43	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Ik heb een aantal vragen: – In de nota kan ik niets vinden over het verbeteren van de leefbaarheid (fietsvrije stoepen) in de oude wijken buiten de singels door meer (overdekte) fietsenstallingen. Wat zijn daarvoor de plannen? – De gemeente heeft nu maar budget voor 2 nieuwe overdekte fietsenstallingen per jaar. Dit zijn elke keer druppels op een gloeiende plaat. Wordt dit budget opgehoogd tot 4 of 6 nieuwe fietsenstallingen per jaar in de wijken buiten de singels? – Worden parkeerplaatsen voor auto's die vrijkomen bestemd voor fietsrekken of fietstrommels? – De Griftpark parkeergarage staat voor een groot deel leeg, weet ik van mensen die daar wonen. Kan in deze parkeergarage en deel bestemd worden voor fietsenstalling? – Kan een overdekte fietsenstalling worden gerealiseerd op de parkeerplaats aan de Blauwkapelseweg bij het Griftpark? – Kan het gebruik van huurauto's worden gestimuleerd door bijvoorbeeld elke huurauto een gratis parkeerkaart voor de duur van de huur te verstrekken en/of extra bezoekers parkeeruren voor bewoners zonder eigen auto maar net een rijbewijs?	– Concrete plannen voor het realiseren van fietsenstallingen binnen en buiten de binnenstad maken geen onderdeel uit van de nota Stallen en Parkeren. Ten behoeve van de leefbaarheid zijn we wel voornemens om 60 parkeerplaatsen in de woonwijken op te heffen, echter niet per definitie ten behoeve van fietsparkeerplaatsen. Daarnaast hebben we de procedure voor het opheffen van autoparkeerplaatsen vereenvoudigd waardoor het realiseren van fietsklemmen en –trommels op deze plekken vereenvoudigd wordt. – Het budget voor overdekte fietsenstallingen wordt niet opgehoogd. Gezien het aanbod aan locaties en het draagvlak is het realiseren van meer dan 2 buurtstallingen per jaar minder realistisch. – Parkeergarage De Grifthoek biedt inderdaad ruimte, waarbij wel geldt dat het gebruik van deze garage inmiddels gestaag toeneemt. De inrichting van de ingangen en de parkeervloeren in de garage leent zich niet voor het inrichten van een grootschalige fietsenstalling. Wel onderzoeken we de mogelijkheid om een kleinschaligere buurtfietsenstalling te creëren in een afgescheiden gedeelte van de parkeergarage als hiervoor voldoende animo is. – Uw suggestie voor een fietsenstalling aan de Blauwkapelseweg nemen we mee bij de uitwerking van de ambitie om in de woonwijken minimaal 60 parkeerplaatsen op te heffen tot 2016. – We verkennen de mogelijkheden om bewoners die incidenteel een auto huren tegemoet te komen in de parkeerkosten. We denken nu aan de mogelijkheid dat bewoners voor een maximum aantal dagen per jaar een 'huurautovergunning' kunnen aanvragen tegen een voordelig dagtarief. Dit zal nog verder worden uitgewerkt.
44	Dit kan ons winkel straat redden.	–
45	<i>[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 40]</i>	Zie inspraakreactie 40
46	<i>[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 40]</i>	Zie inspraakreactie 40
47	<i>[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 40]</i>	Zie inspraakreactie 40
48	<i>[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 40]</i>	Zie inspraakreactie 40
49	voorkeur 1e 30 minuten gratis.	De nieuwe nota maakt het introduceren van variatie in tijden en tarieven mogelijk. We beogen hiermee een betere spreiding van bezoekers, en daarmee de parkeerdruk, over de dag en/of de week. Om een beeld te krijgen van de verschillende mogelijkheden starten we meerdere pilots in het betaald parkeren gebied.
50	<i>[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 40]</i>	Zie inspraakreactie 40

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
51	Ja goed idee van de gemeente Utrecht. Nog meer fietsen parkeren op de trottoirs, tegen de gevels en tegen verkeersborden, zodat de voetgangers helemaal geen ruimte meer hebben om fatsoenlijk te lopen. / Nog maar even te zwijgen over de fietsers die gebruik maken van trottoirs i.p.v. fietspaden en dan het liefst zonder verlichting en tegen de rijrichting in, de z.g. spookfietsers, zodat de voetgangers van de sokken worden gereden. Dat mag wel niet, maar ja dat doen we toch maar, want bijna iedereen doet dat toch. Gecontroleerd en bekeurd wordt er toch niet. Commentaar van politie: we hebben geen capaciteit en stellen alleen maar prioriteiten. Hoe meer verloedering des te beter. Ga zo door gemeente Utrecht. U bent op de goede weg. U zult wel denken: deze reactie is goed voor de prullenbak. Wim Sonneveld zou zeggen: Niet op reageren Lena.	We breiden de handhaving op gevaarlijk gestalde fietsen uit met actieve handhaving op hinderlijk gestalde fietsen in het Stationsgebied en het voetgangswinkelgebied in de binnenstad. Als de trottoirs zo vol staan met fietsen dat iemand in een rolstoel geen doorgang meer heeft, treden we daarin op. En we breiden onze weesfietsenacties uit naar de woonwijken. Ook op het realiseren van voldoende fietsenstallingen zetten we onverminderd voort. Op dit moment kampen we echter nog met een aanzienlijk tekort.
52	Het is zeer verontrustend, dat wij op Justus van Maurikstraat betaald parkeren wordt. Wij zijn stichting die een pand huren van gemeente rond 2000 euro exclusief kosten erom heen. Onze hoofdzakelijke inkomen is vooral te danken aan contributies/giften. Maar hebben leden die ook buiten de wijk wonen en is voor ons invoering van betaald parkeren een doorn in het oog. Wij zullen veel mensen kwijt raken, en dus matige inkomen om overige kosten te dekken. Wij zijn hierom tegen de invoering van 'betaald parkeren'. Gezien het feit 'cijfers' er geen actie nog reactie van Justus van Maurikstraat zijn weergegeven. Wij vinden het zeer treurig dat wij niet vragenlijst van gemeente hebben ontvangen om onze mening en reactie betreffende 'betaald parkeren' kunnen geven.	Recent is in het gebied Majellapark e.o., waar uw straat toe behoort, een draagvlakmeting uitgevoerd. Daarvoor is op alle adressen en enquête verspreid. Op basis van de resultaten (50% voor) wordt er geen betaald parkeren ingevoerd, omdat de procedure vereist dat er een meerderheid voor de invoering van betaald parkeren is. Op dit moment hebben wij nog geen parkeerdrukgegevens van gebieden zonder betaald parkeren en kunnen wij dus nog niet aangeven of wij volgens de nieuwe procedure, die vereist dat de parkeerdruk hoger is dan 80% op één of meer meetmomenten, overgaan tot de invoering van betaald parkeren in uw buurt.
53	als dagelijks bezoeker van Utrecht zie ik ook dagelijks de enorme hoeveelheid fietsen rond het Centraal Station. Niet bepaald een visitekaartje voor de stad. Aan het Jaarbeursplein stond altijd een parkeergarage voor auto's, die gelukkig eindelijk is gesloopt. Dat biedt ruimte om een 'garage'/fietsflat voor fietsen terug te zetten, aantrekkelijk vormgegeven en met genoeg capaciteit om de straat te ontlasten. Is bovendien meteen een toeristische attractie: in Amsterdam is de fietsflat bij het Centraal Station erg populair voor foto's bij buitenlandse toeristen. Bij Alphen aan den Rijn staat er een fietsenstalling in de vorm van een appel. Zo'n relatief goedkoop, in het oog springend en erg functioneel bouwwerk, dat moet in Utrecht toch ook kunnen?	De druk op het stallen van de fietsen in het stationsgebied is inderdaad buitengewoon groot. De gemeente doet er alles aan om deze druk te verminderen. In de uiteindelijke situatie creëert de gemeente in samenwerking met Prorail stallingsruimte voor in totaal 22.000 fietsen. Het gebied is vanwege de vele bouwwerkzaamheden constant aan verandering onderhevig. Waar mogelijk plaatst de gemeente tijdelijk fietsenklemmen. Ook op het terrein van de voormalige Jaarbeurspleingarage heeft de gemeente dit gedaan.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
54	Ik ben het oneens met deze nieuwe nota. Problemen rondom mobiliteit en parkeren in Utrecht worden inadequaet aangepakt. De afgelopen jaren, tijdens deze bestuursperiode, zijn de problemen voor zowel fietser, autobestuurder, als Ov-gebruiker toegenomen. Om nu het parkeertarief fors te verhogen zonder een goed werkend alternatief te creëren vind ik abject. Ook erger ik mij mateloos aan het gebrek aan fietsparkeerplekken in de stad en dan met name rond het station, dit probleem heeft in mijn ogen prioriteit en hier wordt veel te weinig mee gedaan. Ten slotte is de stad deze jaren auto-onvriendelijk, mede doordat er zoveel werkzaamheden zijn. Het nieuwe beleid jaagt deze groep nog verder op kosten en frustreert deze groep door tarieven onbehoorlijk te verhogen en het aantal parkeerplaatsen te reduceren, dit vind ik asociaal en onverantwoord, juist in deze tijd.	Het verhogen van de parkeertarieven hangt samen met de vraag uit de maatschappij om meer handhaving. De (extra) kosten die we daarvoor maken, moeten wel gedekt worden. Met een goed P+R-programma bieden we een volwaardig alternatief voor de automobilist die minder wil betalen. Ook door onze inzet voor OV en fiets zijn dit goede alternatieven. We blijven ons inzetten voor meer fietsenstallingen. In een historische binnenstad is daarvoor niet altijd de ruimte beschikbaar. Rondom het station wordt de komende jaren echter fors ingezet op fietsenstallingen. Daarnaast breiden we de handhaving op weesfietsen uit naar de woonwijken. En naast de handhaving op gevaarlijk gestalde fietsen gaan we ook handhaven op hinderlijk gestalde fietsen. De wegwerkzaamheden zijn nodig om meer kwaliteit te bieden. Hoewel we proberen de overlast te beperken, is dit niet te voorkomen.
55	Het is overduidelijk dat dit parkeerbeleid zal uitwerken als een versterking van het reeds lang geleden ingezette beleid om het bezoeken van de stad te ontmoedigen. De helft van de oorspronkelijke bevolking die na 1970 is vertrokken uit de stad komt hier zelden of nooit meer. Is het niet de moeilijke bereikbaarheid dan zijn het wel de parkeertarieven die je uit de stad weghouden. Het wordt door velen ervaren als knevelarij. En er zijn rondom de stad zoveel plezieriger alternatieven dus waarom zou je de oude stad nog trachten te bezoeken? Voor 55+-ers wordt de binnenstad nog onbereikbaarder dan deze nu al is. Het is een crime om op een veilige manier, op welke wijze dan ook, je naar de binnenstad te begeven. De snelweg door de binnenstad, de fietsenchaos, de hardstenen stoepranden en begrenzingen van de fietspaden, alleen een doorgedraaide wegbeheerder heeft het kunnen bedenken. Levensgevaarlijk om je als fietser naar de binnenstad te begeven. Om nog maar niet te spreken over de chaos op fietsparkeergebied. Het zal de komende jaren met al het bouwen nog wel een chaos blijven in de stad, op vrijwel alle gebied. Deze nota voegt het zoveelste hoofdstuk aan een reeds decennia bestaand drama toe.	Het parkeerbeleid is een afgeleide van ons mobiliteitsbeleid 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Utrecht is een historische stad en in de binnenstad is de ruimte beperkt. Daarom kiest Utrecht voor meer kwaliteit in de binnenstad. Dat betekent meer ruimte voor fiets, lopen en openbaar vervoer. Er blijft voldoende parkeergelegenheid voor auto's aan de rand van de (binnen)stad met aansluitend openbaar vervoer of goede voetpaden. Zo blijft de binnenstad aantrekkelijk voor onze bezoekers om te winkelen, werken en uit te gaan. De Binnenstad is inderdaad in verbouwing en we onderschrijven uw mening dat de stad daardoor op dit moment rommelig oogt. Hoewel we proberen de overlast die verbouwingen met zich meebrengen te beperken is dit niet te voorkomen. Voor fiets investeren we in meer fietsenstallingen en snelle en comfortabele fietspaden. De komende jaren werken we aan de kwaliteit van de openbare ruimte en kiezen voor investeringen in de mobiliteit die het beste past bij het gebruik van de ruimte.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
56	Als relatief nieuwe bewoner van Utrecht en bewoner van de binnenstad (2 jaar) moet het van mijn hart dat het grote minpunt van deze stad haar bereikbaarheid is. In vergelijking met andere (grote) steden is er vanalles aan gedaan om de doorstroming van en door de binnenstad onveilig en onnodig onduidelijk en onbereikbaar te maken. Bezoekers vanuit andere steden onderstrepen dit beeld telkens. Dit 'negatieve' visitekaartje van deze stad zou ik graag ten gunste gekeerd zien worden. De nota Stallen en Parkeren zou daar aan kunnen bijdragen. Echter de insteek blijkt een hele andere. Fietsparkeerproblemen worden niet opgelost. De broodnodige autoparkeerplaatsen in de Binnenstad verdwijnen en parkeertarieven worden veel hoger. Met als reden: meer controleurs moeten betaald worden ! De omgekeerde wereld. Gemeente zet in op een gastvrij en bereikbaar Utrecht. Wees efficient en effectief en zorg dat we ook in de toekomst de concurrentie van aantrekkelijke stad om te wonen en te werken aankunnen. Pas uw beleid daarop aan.	Utrecht werkt aan een aantrekkelijke en bereikbare stad met een schone lucht, die voldoet aan de wettelijke normen. In onze historische stad is de ruimte te beperkt om al het verkeer een plek te geven en toch is er een toenemende vraag voor meer ruimte voor lopen, fiets, OV en auto. We hebben daarom de keuze gemaakt om in te zetten op openbaar vervoer, fiets, schoner vervoer en meer kwaliteit in de openbare ruimte. Dit betekent dat de auto niet meer overal kan komen. In plaats daarvan zijn goede alternatieven beschikbaar. De verhoging van de parkeertarieven is een afgeleide van ons beleid, geen doel op zich.
57	Via deze weg wil ik aangeven dat ik de stijging van de parkeerkosten in zone a2 buiten proportioneel hoog vind. Dit zal betekenen dat ik als student te maken krijg met veel ongeplande extra kosten voor het parkeren. Daar komt bij dat terwijl de parkeerkosten omhoog gaan er niets veranderd aan de parkeergelegenheid in mijn buurt net zo als er niets extra zal gebeuren aan al het wild parkeren op hoeken van de straat en op de stoep. Realistisch gezien kan ik goed begrijpen dat de kosten van het parkeren omhoog (moeten?) kunnen gaan. Maar deze verhoging (wil ik nogmaals aangeven) is in mijn ogen buiten proportioneel, vooral omdat er NIETS tegenover staat!	Het uurtarief in zone A2 ligt op dit moment dicht bij het tarief van zone B1, een echt woongebied. We zien de functie van zone A2 steeds meer veranderen naar een centrumfunctie. Vanuit dat oogpunt is het logisch om het tarief in A2 te verhogen tot een tarief midden tussen het tarief van A1 en B1 in. Meldingen over overlast van gestalde fietsen kunt u het beste doorgeven aan het wijkbureau, zodat zij dit kunnen melden aan de handhavers.
58	De financiële onderbouwing in Nota stallen en parkeren is onvoldoende onderbouwd. De bijdrage is laag in verhouding tot de inkomsten. De stimulering van fietsenstallingen is niet of nauwelijks onderbouwd binnen de nieuw te realiseren plannen in bijvoorbeeld het centrumplan kan het probleem niet alleen worden opgelost.	De nota Stallen en Parkeren bevat een financiële onderbouwing op hoofdlijnen. De komende periode worden de financiën nader uitgewerkt en gespecificeerd. Uitgangspunt is dat inkomsten en uitgaven in balans blijven. Het realiseren van fietsenstallingen is een grote opgave. Elk beetje daarin helpt.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
59	In de tabel B1: TABEL UTRECHTSE AUTO PARKEERNORMEN 2012 op pagina 26 van bijlage 1 wordt bij de afmetingen van de woningen de m2 BVO aangehouden. BVO is een metrage wat niets zegt over de daadwerkelijke woning. Er worden immers nooit BVO's verkocht maar altijd GBO's. Dit omdat in een BVO metrage ook de buitenwanden en schachten zitten. In de toelichting van de tabel staat dat met BVO bedoelt wordt het metrage van de woningen achter de voordeur. Dit klopt dus niet met de omschrijving die hoort bij BVO. Dan moet immers ook de voordeur en de buitenwand van de voordeur in het metrage worden meegenomen. Een betere en passende metrage aanduiding zou GBO moeten zijn. Dan sluit de parkeernorm tenminste aan bij Tabel 2.3 tabel fiets parkeernormen. Hierin wordt eveneens GBO genoemd en dan zit er eenduidigheid in de norm. Daarnaast wordt in het bouwbesluit wordt eveneens over GBO's gesproken.	In het Bouwbesluit wordt inderdaad over GBO's gesproken. Omdat wij voor de fietsparkeernormen voor woningen zijn gehouden aan het Bouwbesluit, hanteren we daar GBO. Voor de autoparkeernormen hebben wij er echter bewust voor gekozen om te rekenen met BVO's achter de voordeur. Parkeernormen worden namelijk vaak toegepast in een vroeg stadium van de ontwikkeling. Vaak is de exacte indeling van een woning dan nog niet bekend, maar de buitenmuren van de woning wel. Om te voorkomen dat de klasse-indeling met BVO leidt tot het realiseren van kleinere woningen, hebben wij de grenzen van die klassen opgerekt; de ondergrens bijvoorbeeld van 50 m² bvo naar 55 m² bvo. Deze inspraakreactie heeft geleid tot een aanpassing in de nota Parkeernormen Fiets en Auto
60	[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 59]	Zie inspraakreactie 59

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
61	Ik woon inmiddels al weer 40 jaar in de binnenstad,(Janskerkhof en omgeving) en heb sindsdien niet anders meegemaakt dan dat er parkeerplaatsen werden opgeheven.Vroeger kon je zelfs op de Neude parkeren.Er werden vele plaatsen in de Keizerstraat opgeheven,niet zo lang geleden bij de Stadsschouwburg,daarna het Lucasbolwerk,hiet Janskerkhof en er zullen wel meer plaatsen te noemen zijn.Ook daardoor neemt de parkeerdruk hier enorm toe. Heel erg jammer dat het voor de plantenmarkt/bloemenmarkt mogelijk de ondergang zal worden.Vele verkopers zijn er de laatste tijd verdwenen of zijn van plan er niet meer te staan,terwijl bezoekers van ver hiervoor kwamen. Ik vind dat het genoeg is zo.Natuurlijk is b.v. het Lucasbolwerk zonder auto`s mooier,maar de grens is nu wel bereikt. Bij het verbouwen van mijn huis heb ik te maken met aannemers die niet in de binnenstad willen werken,vanwege het parkeren,en ik betaal een vermogen aan parkeerbelasting voor degene die wel bereid is bij mij te werken en dan maar hopen dat er in de buurt een plek voor ze te vinden is. Omdat er maar een vergunning per adres wordt verleend,moeten de andere bewoners(niet behorend tot mijn familie) hun auto ver wegzetten en per fiets weer thuis komen. Feestjes met familie of vrienden geef ik niet meer thuis,parkeerplaatsen zijn er nauwelijks,parkeren is erg duur of men moet zo vroeg naar huis om met openbaar vervoer weer terug naar huis te kunnen dat het nauwelijks de moeite is. Parkeren loopt als een rode draad door mijn leven.s`Avonds laat thuis komen en eindelijk ver weg een plek vinden en dan in doodsangst over straat naar huis zien te komen,gezien het feit dat deze buurt er ook niet bepaald veilig op is geworden de laatste jaren. Waarom de parkeertarieven voor bewoners in de binnenstad zo hoog zijn is mij uitgelegd,(de handhaving is immers net zo duur als elders) heeft te maken met schaarste,meer vraag minder aanbod maakt duurder.Als je dan bedenkt dat er alleen maar plaatsen opgeheven worden, moeten vergunninghouders ook daarvoor opdraaien. In mijn beleving levert het opheffen van nog meer parkeerplaatsen niet voldoende op.De parkeerdruk zal alleen nog meer toenemen.Misschien hopen dat er hierdoor minder bezoekers komen parkeren,er zullen dan wel meer bussen moeten rijden en de lucht in de Nobelstraat is door de busbaan er ook niet bepaald zuiverder door geworden.Misschien dat het in andere delen van de stad anders ligt.Maar in mijn buurt is naar mijn idee de grens bereikt.Voor bewoners en bedrijven moet voldoende parkeerplek zijn.Elke bewoner moet een parkeervergunning/plek kunnen krijgen.	In 40 jaar is een stad als Utrecht flink veranderd, is de stad meegegroeid met zijn tijd. Zo waren er 40 jaar geleden veel minder auto's dan nu, waardoor minder keuzes gemaakt hoefden te worden. De keuze in de jaren '70 om voetgangersgebieden te maken in stedelijke centra stuitte destijds ook op veel weerstand, terwijl velen inmiddels niet anders meer willen. Wij maken nu de keuze om prioriteit te geven aan fiets, openbaar vervoer en kwaliteit van de openbare ruimte. Wij zijn voornemens om de onderhouds- en herstelwerkzaamhedenvergunning op te heffen. Parkeer&bel is voor aannemers een goed alternatief, zij betalen dan voor de tijd die zij daadwerkelijk parkeren. De hoogte van de parkeertarieven heeft inderdaad te maken met schaarste, maar ook met de alternatieven die voor handen zijn. De binnenstad is immers goed bereikbaar met het openbaar vervoer, de fietsafstanden zijn klein en bezoekers kunnen goedkoop parkeren op een P+R en naar de binnenstad reizen. Het noodzakelijke bestemmingsverkeer kan hierdoor zonder al te grote problemen parkeren. In de woonwijken is de kwaliteit van de alternatieven lager, minder (frequent) openbaar vervoer bijvoorbeeld. In de binnenstad claimen veel verschillende functies ruimte. Dit betekent dat we niet alleen tegemoet kunnen komen aan de wensen van bewoners, en dus niet elke bewoner een parkeervergunning verstrekken. Juist in de binnenstad zijn de alternatieven voor de auto legio: fiets, openbaar vervoer en de deelauto.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
62	Voor een aantrekkelijke stad om te wonen, leven, werken en winkelen is het belangrijk dat deze bereikbaar blijft. Dat kan door ruimte te bieden voor beter, frequenter openbaar vervoer, het beter faciliteren van het gebruik van de fiets door goede betrouwbare voorzieningen (fietsstroken en stallingen), maar ook voor de auto moet ruimte zijn. Het verder terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad is in mijn ogen onwenselijk. Juist de algemeen toegankelijke plaatsen op straat en in openbare garages zorgen ervoor dat ook voor mensen waarbij fiets en o.v. onvoldoende alternatief is de stad bereikbaar blijft. De concurrentie van andere locaties om te winkelen is een bedreiging voor de Utrechtse binnenstad die door zijn diversiteit een aantrekkingskracht heeft tot ver buiten de stad. Door goede prijsdifferentiatie tussen de P+R locaties (goedkoop en efficiënt o.v. de stad in) en plekken in de stad (hoger tarief, mogelijk files naar en van de stad) is er voor elk wat wils op dit moment. Ik zou dit evenwicht niet willen verstoren. Ook de betrokkenheid van de inwoners in de wijken direct rondom het centrum bij de introductie en uitbreiding van betaald parkeren lijkt me van eminent belang voor het draagvlak onder de bewoners. De democratische toetsing moet blijven. Met klem dus ook mijn verzoek om zeer terughoudend te zijn in het doorvoeren van maatregelen die het aantal plaatsen terug dringt en de draagvlak toetsing overbodig maken.	Wij onderschrijven uw analyse; er moet ruimte zijn voor de auto in de binnenstad. De openbare parkeergarages blijven toegankelijk en het opheffen van 50 parkeerplaatsen in de binnenstad omvat circa 2% van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op straat in de binnenstad. Onze huidige tariefstructuur sluit aan bij uw visie: goedkoop parkeren aan de rand van de stad en steeds duurder richting het centrum. We nemen maatregelen om ons P+R-product nog verder te verbeteren, zodat het een nog aantrekkelijker alternatief wordt. Betaald parkeren voeren we in als de parkeerdruk hoog is. We zien op dit moment dat de voorwaarde voor draagvlak de aanpak van een hoge parkeerdruk in de weg staat. Gevolg is dat de doorgang van hulpdiensten, vuilnisauto's, maar ook mensen in een rolstoel of met een kinderwagen belemmerd wordt en dat klachten van bewoners blijven bestaan. Om die reden neemt de gemeente haar verantwoordelijkheid en kiezen wij ervoor de invoering van betaald parkeren te koppelen aan een objectief criterium.
63	Utrecht als fietsstad klinkt geweldig en minder auto's in het centrum ook. Graag ook iets doen voor de fietsers en dan vooral in het centrum en op de stations, hier staan zoveel fietsen. Kapot en al veel te lang in de rekken waardoor het soms bijna onmogelijk is om je fiets te parkeren. Graag strenger beleid en fietsen die niet gebruikt worden opruimen! Hier graag meer focus op.	Sinds enige tijd voeren we in het stationsgebied en de binnenstad weesfietsenacties uit. Fietsen die langer dan 28 dagen gestald staan, worden verwijderd. In de nota Stallen en Parkeren stellen we voor om deze termijn terugbrengen naar 14 dagen, en dit ook op de andere stations te doen. Kapotte fietsen kunnen direct verwijderd worden, net als gevaarlijk gestalde fietsen. U kunt zich hiervoor melden bij het wijkbureau. In de deze nota stellen we tevens voor om te handhaven op hinderlijk gestalde fietsen. Per saldo levert dit meer ruimte op.
64	Zelfs zonder verhoging zijn de parkeertarieven nu al verbazend hoog. Dit is een grote belemmering voor mensen die Utrecht willen bezoeken. Als inwoner van Utrecht moet je bezoek al gauw E20,- betalen om bij je langs te komen! Ook wordt niet onderbouwd waarom de parkeertarieven telkens worden verhoogd. Utrecht wordt daarmee een zeer auto-onvriendelijke stad, dat zeker ook zijn effect heeft op haar bewoners!	De parkeertarieven in Utrecht zijn vergelijkbaar met de andere grote steden. Bezoekers van bewoners kunnen tegen gereduceerd tarief parkeren. Tarieven stijgen jaarlijks ten gevolge van inflatie. De extra stijging van het bezoekerstarief, overigens alleen in zone A2 (de ring rondom de binnenstad), die nu worden voorgesteld, is enerzijds om kosten en opbrengsten in balans te houden en anderzijds om het tarief meer in lijn te brengen met de centrumfunctie die het gebied vervult.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
65	Helaas gaat de gemeente in haar Nota Parkeren niet in op nog twee groepen parkeerders. In onze wijk heb je namelijk vier soorten parkeerders. Een die in de straat zelf woont, een die er 's ochtends zijn auto neerzet om te gaan werken, een die er zijn wagen parkeert om vervolgens per fiets naar een ander deel van de stad te fietsen en een die er zijn auto 'dumpst'. Vooraf aan deze laatste twee groepen gaat ook de door mij gelezen Nota Parkeren van de gemeente Utrecht voorbij. Deze laatste twee categorieën hebben ervoor gezorgd dat ik anders ben gaan denken over het liberale beginsel dat je met de auto overal maar moet kunnen komen. Dat is namelijk een achterhaald standpunt. Automobilisten in onze straat en aanpalende straten, die van elders komen, nemen soms wekenlang, maar nog vaker maandenlang een parkeerplaats in. Daardoor is er in onze straat (Kernkampplantsoen, Utrecht) voor de permanente bewoners veelvuldig geen parkeerplaats meer over als wij na een dag werken terugkomen. De automobilisten die per fiets verder gaan, parkeren hun auto's massaal op de hoeken van de straat, waardoor levensgevaarlijke verkeerssituaties ontstaan. De parkeerpolitie deelt geen boetes uit, want dat is hen verboden door de gemeenteraad. Uitgeschreven boetes in nietbetaaldparkerengebieden gaan namelijk naar het Rijk en vloeien niet rechtstreeks in de gemeentekas, dus delen ze geen boetes uit. In betaaldparkerengebieden geldt die regel niet, dus wordt daar te pas en te onpas gecontroleerd. Kortom, onze straat en aanpalende straten worden overspoeld door automobilisten die er niets te zoeken hebben. Door het invoeren van betaald parkeren zal het in onze kinderrijke buurt een stuk veiliger worden, zal het een stuk rustiger worden en zal het een heel klein beetje milieuvriendelijker worden. Ik ben dus vóór het invoeren van betaald parkeren in Tuindorp-Oost. In feite is dat al gebeurd in twee straten vlakbij ons (Troosterlaan en Van Everdinghenlaan), dus is het ook niet meer dan logisch dat het nu wijkbreed wordt ingevoerd. Ik heb graag geld over voor een leefbaardere buurt.	Zonder parkeerregulering geldt inderdaad het principe dat iedereen zijn auto in een gebied mag parkeren en zijn de mogelijkheden om te handhaven beperkt. Buiten het betaald parkeergebied controleert de politie op foutparkeren, de gemeente handhaaft in het gebied met betaald parkeren. Om betaald parkeren te kunnen invoeren was tot nu toe draagvlak onder bewoners een voorwaarde. Fijn dat u het voorstel om de hoogte van de parkeerdruk in een subbuurt bepalend te laten zijn, steunt. De laatste metingen wijzen uit dat de parkeerdruk in uw subbuurt hoger is dan 80%. Dit betekent dat uw subbuurt volgens de nieuwe parkeeraanpak in aanmerking komt voor de invoering van betaald parkeren. Voor het zo ver is, moet de gemeenteraad de nota Stallen en Parkeren nog vaststellen (naar verwachting voorjaar 2013). En daarna moeten de voorbereidingen worden getroffen voor de invoering van betaald parkeren (naar verwachting minimaal 3 maanden).

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
66	Wanneer leert Utrecht nu begrijpen dat er economische activiteit nodig is om zaken mogelijk te maken en dat mobiliteit daarvoor een voorwaarde is. Zeker in deze tijden is de concurrentiepositie van de stad van levensbelang. Utrecht lijkt zich dat niet te realiseren, hier wordt je als burger en werkende op allerlei manier tegen gewerkt. De rode golf van stoplichten maakt dat mijn gemiddeld verbruik van tijd en brandstof aanzienlijk (ca. twee keer) hoger is, dan wanneer er zoveel mogelijk groene golven ingesteld zouden worden. Als ik met het OV ga kan ik mijn fiets niet kwijt. En nu gaat de stad ook nog het parkeren aan banden leggen: Minder parkeergelegenheid en meer betalen. Ga zo door, dan krijgen jullie het gelijk vanzelf aan jullie zijde, want dan zijn die parkeerplaatsen ook niet meer nodig. Helaas kan de stekker dan ook uit heel veel andere voorzieningen!	Utrecht werkt aan een aantrekkelijke en bereikbare stad met een schone lucht. In onze historische stad is de ruimte te beperkt om al het stilstaande en rijdende verkeer een plek te geven en toch is er een toenemende vraag voor meer ruimte voor lopen, fiets, OV en auto. Wij onderschrijven het belang van mobiliteit, maar dit betekent niet altijd en voor iedereen automobilititeit. We hebben daarom de keuze gemaakt om in te zetten op openbaar vervoer, fiets, schoner vervoer en meer kwaliteit in de openbare ruimte. Dit betekent dat de auto niet meer overal kan komen, maar daarvoor zijn goede alternatieven beschikbaar.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
67	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Wijk C staat zwaar onder druk. Het parkeren van auto's levert veel overlast voor de bewoners op en bovendien kunnen ze zelf hun auto's niet kwijt in de wijk. Gestalde fietsen betekenen zowel voor bewoners als bezoekers een onaantrekkelijk openbaar gebied. Voor Wijk C is een parkeerregime gewenst waarbij kortparkeren op straat opgeheven wordt (zie ook advies wijkraad Binnenstad). Dit geeft duidelijkheid naar bezoekers toe, verlost vergunninghouders van het zoeken naar een parkeerplaats en verlost bewoners van zoekverkeer en nachtelijke overlast. Het Wijk C-Komitee wil graag mondeling van gedachten wisselen over de uitwerking van dit voorstel. Het parkeerverwijzingssysteem moet duidelijk maken dat als garage La Vie vol staat men in garage Paardeveld kan parkeren en dat als de beide garages volstaan, men de wijk niet moet binnenrijden. Alleen dan kan de St. Jacobsstraat tot 2 rijbanen versmald worden. De parkeergarage onder het kantoor in de St. Jacobsstraat zou ook voor vergunninghoudersparkeren gebruikt moeten worden om het straatparkeren te kunnen beperken. De eigenaar van garage Paardeveld en een huurder van dit gebouw staan hier niet afwijzend tegenover. Het Parkeerbedrijf zou hierin actie moeten ondernemen. De tijdelijke parkeerplaatsen ter compensatie van de plaatsen die zijn verdwenen bij het herstel van de singel moeten opgeheven worden. Tijdelijk houdt in niet langer dan 5 jaar! Bovendien wordt er in het Stationsgebied nieuwe parkeergelegenheid gerealiseerd. Om de prikkel om te kiezen voor de goedkopere ontheffing weg te nemen stellen wij voor de prijs hiervan te verdubbelen, of anders in ieder geval het prijsvoordeel van een ontheffing tov een "parkeervergunning onderhoud" op te heffen of om te draaien. Na opening van de fietsenstalling onder het nieuwe winkel/woongebouw op het Vredenburg wil men stallen van fietsen in de openbare ruimte verbieden. Wij voorzien dat de nieuwe stalling volstrekt onvoldoende is om de toenemende stroom fietsen te stallen. Het Komitee pleit voor handhaving stalling Lange Koestraat en voor een fietsenstalling in de La Vie garage. Daarnaast zal een aanvullende stalling nodig zijn. In de parkeergarage Paardeveld is een stalling te realiseren en men is bereid daar medewerking aan te verlenen. Deze stalling is echter wat ver van de bezoekslokalen afgelegen. Het stallingsverbod op de Viebrug moet echt gehandhaafd gaan worden. Er kunnen meer fietsenklemmen op de Oudegracht Weerzijde bijkomen; fietsen worden er toch geplaatst. De fietsparkeernormen lijken letterlijk overgenomen uit CROW publicatie 341. In Utrecht fietsstad zouden de fietsparkeernormen 50% hoger te moeten zijn.	Het opheffen van kortparkeren op straat is niet ons uitgangspunt. Wij streven naar dubbelgebruik. Uiteraard willen we met u van gedachten wisselen over de maatregelen die we kunnen treffen om de druk op Wijk C te verminderen. Zo hoort het Daalsetunnelterrein bij Wijk C (en wordt qua capaciteit dus meegenomen voor het vergunningenquotum), terwijl bewoners dit terrein nauwelijks gebruiken. Samen kunnen we bekijken hoe we dit terrein aantrekkelijker kunnen maken voor bewoners. Ook praten we graag verder over de parkeergarage Sint Jacobsstraat, de gemeente staat niet afwijzend tegenover samenwerking met particuliere parkeergarages. Per geval bekijkt de gemeente of het wenselijk en mogelijk is qua kosten voor de voorziening, (dubbel)gebruik, aansprakelijkheid in de garage e.d. Aangezien de parkeergarage Sint Jacobsstraat overdag vol schijnt te staan, zou het, zoals wij nu kunnen inschatten, alleen gaan om avondgebruik en het weekend. Het parkeerverwijssysteem wordt naar verwachting in 2014 geactualiseerd als de ontwikkelingen in het Stationsgebied zijn afgerond. Uw suggestie nemen we daarin mee. Wij delen uw mening dat tijdelijke parkeerplaatsen niet zo lang in stand gehouden zouden moeten worden. Maar inmiddels is eigenlijk een definitieve situatie ontstaan die wij mede gezien de hoge parkeerdruk niet zondermeer ongedaan willen maken. We horen vaker geluiden over parkeeroverlast van busjes met de onderhouds- en herstelwerkzaamhedenvergunning. We willen deze (goedkope) vergunning daarom opheffen, parkeer&bel is hier een goed alternatief voor. Deze inspraakreactie heeft geleid tot aanpassing van de onderhouds- en herstelwerkzaamhedenvergunning. Uw idee voor fietsenstallingen in verschillende parkeergarages is goed, maar de parkeergarages liggen over het algemeen te ver weg om aantrekkelijk te kunnen zijn. Ze zullen dan ook nauwelijks gebruikt worden. De gemeente onderschrijft het belang van voldoende stallingsruimte en onderzoekt of het financieel en qua gebruik mogelijk en/of nodig is de stalling aan de Lange Koestraat na opening van de Vredenburgstalling langer als openbare stalling open te houden of dat deze beter ingezet kan worden als buurtstalling. De La Vie garage ligt wat ons betreft te ver weg van de bestemmingen. Utrecht Fietsstad betekent dat de parkeernormen reëel moeten zijn. Binnen de bandbreedte die CROW biedt, hebben we daar naar gekeken.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
68	Bewoners en bezoekers krijgen te maken met een forse stijging van de parkeertarieven. Zeker de mensen met een krappe beurs zullen hier problemen mee ondervinden. Bovenop de plekken die de afgelopen periode al weg gehaald zijn wil de gemeente nogmaals 110 plekken in de binnenstad weghalen. De parkeerdruk in de stad en omliggende wijken zal hierdoor verder vergroten. De parkeernorm bij nieuwbouwprojecten wordt verlaagd waardoor in die wijken nog grotere parkeerproblemen zullen ontstaan. Parkeervergunningen voor bewoners worden tot 50% duurder. In de zone rond de binnenstad gaan de parkeertarieven met ca. 26% omhoog. Het is vooral voor de binnenstad pijnlijk dat het tekort aan fietsenstallingen niet wordt opgelost. Het aantal daadwerkelijk te realiseren stallingsplaatsen zal niet voldoende zijn. Nog meer fietsen-chaos in de binnenstad is het gevolg. De hogere opbrengsten aan parkeergeld worden niet worden gebruikt om de kwaliteit van de openbare ruimte in de betreffende oudere woonwijken te verbeteren, dit vloeit terug naar de gemeentekas.	Het weghalen van 50 parkeerplaatsen in de binnenstad en 60 parkeerplaatsen in de woonwijken zal in samenspraak met belanghebbenden gebeuren. Daarbij kijken we met name naar locaties waar de ruimtelijke kwaliteit onder druk staat. Uiteraard wordt de parkeerdruk meegewogen. Het verlagen van de autoparkeernorm is alleen mogelijk in gebieden met betaald parkeren. Gebruikers komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning, waardoor een eventuele overlast dus niet wordt afgewenteld op de wijk. We werken hard aan het realiseren van voldoende fietsparkeervoorzieningen, maar het is inderdaad niet voldoende. Daarom intensiveren we ook onze handhaving door bijvoorbeeld weesfietsenacties om zoveel mogelijk plek in de aanwezige stallingen te houden. De hogere opbrengsten worden deels gebruikt om de inkomstenderving van het opheffen van straatparkeerplaatsen op te vangen, en daarmee dus indirect ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit. De financiële effecten van de voorgestelde maatregelen heffen elkaar op, wat betekent dat er geen geld naar de gemeentekas vloeit.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
69	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Vorig jaar heb ik een huis gekocht, rekening houdend met het dan geldende parkeerbeleid. Mijn vriendin heeft een fulltime baan in Utrecht en gebruikt de fiets om naar haar werk te gaan. Mijn werklocatie bevindt zich buiten de stad en gezien de aard van mijn werk is het autogebruik hier inherent aan. Dit is niet zozeer een keuze, maar een noodzaak. Als 'tweeverdieners' delen wij dus samen 1 auto, waarvoor wij een bewonersvergunning in bezit hebben. Niet uit luxe, maar voor primaire zaken. In zeer hoge mate teleurstellend is dan ook uw nota, waar wij als hardwerkende burgers geconfronteerd worden met een tariefsverhoging van onze bewonersvergunning van 50% bovenop inflatie. Dit is onverteerbaar voor ons, zeker in een tijd waar de koopkracht van hardwerkend Nederland al zwaar onder druk staat. Een verhoging van 50% is daarnaast buiten iedere acceptabele proportie. Een indexatie van 10–15% is nog wel een niveau wat op meer begrip kan rekenen, ook bij mede buurtbewoners. Ik heb in de avonduren soms moeite om een fatsoenlijke parkeerplaats te vinden. Uw suggestie om te bezoekers zwaarder te belasten voor hun parkeeractiviteiten, juig ik dan ook van harte toe. Voor een bezoeker van de stad of wijk is het een vrije keuze om in onze wijk te parkeren. Enige ontmoediging vanuit uw rol als gemeente kan ik hierin volstrekt accepteren, gezien de uitdaging waar u de komende jaren voor staat. Ook steun ik het ontmoedigen van het parkeren door bezoekers/bewoners uit de binnenstad in onze Vogelenbuurt (gezien de korte afstand en grote verschil in tarieven tussen binnenstad en onze buurt). Vooral in weekenden en op bepaalde avonden ervaren wij dat bezoekers van de binnenstad in onze straat parkeren, en zo ons, als bewoners met economische verbondenheid aan de stad en provincie Utrecht, te hinderen in ons parkeergemak. Kortom, het grote verschil in tarieven tussen binnenstad en onze buurt verkleinen kunnen wij ons in vinden. Echter, wij roepen u op dit niet te doen voor bewoners en huizenbezitters in onze buurt. Gezien de lange termijn beslissing die wij genomen hebben om in de Vogelenbuurt een huis te kopen, hebben wij op dit moment, mede door de huidige malaise op de woningmarkt, weinig keuze en dit u als overheid mijns inziens een betrouwbare partner te zijn. Wij vragen u dan ook vriendelijk om zich te richten op bezoekersregulering, i.p.v. bewoners die aan hun huis en leefomgeving gewend zijn te 'straffen'.	Wij kunnen ons voorstellen dat een verhoging van het vergunningtarief niet op uw enthousiasme kan rekenen. Met de nota Stallen en Parkeren houden wij vast aan ons uitgangspunt om de lasten met name bij bezoekers te leggen. Toch zijn wij van mening dat ook de vergunninghouders een bijdrage moeten leveren aan de kosten voor de handhaving in hun wijk. In 2012 betaalde u € 6,20 per maand voor uw parkeervergunning, een bezoeker betaalde € 2,60 per uur. Met ons voorstel om het parkeertarief voor bezoekers te verhogen naar € 3,36 (2013) vinden wij het ook niet meer dan redelijk het vergunningtarief voor bewoners ook te verhogen. De verhoging van 50% vindt volgens onze voorstellen plaats over een periode van 4 jaar. Voor 2013 komt uw vergunningtarief uit op € 7,08 per maand.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
70	Graag wil de Wijkraad Zuid u adviseren aangaande de “Nota Stallen en Parkeren”. De Wijkraad kan zich in de uitgangspunten van deze nota vinden en brengt daarom een positief advies uit. De Wijkraad is, middels de startnota, de inspraakavond voor wijkraden en de RIA, tot de conclusie gekomen dat deze nota een goede stap voorwaarts is in een evenwichtige verdeling van de parkeerlast in de hele gemeente Utrecht. Wel blijft de Wijkraad de implementatie van deze nota op de voet volgen, vooral in voor Zuid kritische gebieden als Tolsteeg, de nieuwbouw op Rotsoord (m.n. “de Trip”) en situatie rond de nieuwe NS Stations Vaartsche Rijn en Lunetten. Voor de drie laatste gebieden geldt een verhoogde belangstelling voor voldoende fietsparkeren. De Wijkraad Zuid wenst u succes, met de invoering van de “Nota Stallen en Parkeren”.	Hartelijk dank voor uw positieve advies. Wij werken graag met u samen in de genoemde uitwerkingsvraagstukken.
71	Met belangstelling hebben wij kennis genomen van bovenstaande nota. Wij onderschrijven uw keuze om vooraf duidelijkheid te geven over het gewenste aantal auto- en fietsparkeerplaatsen, inclusief de opname van deze normen in de bestemmingsplannen. De dynamiek van de stad en de economische ontwikkeling is echter zo groot dat u er terecht voor kiest om in specifieke gevallen een ontheffingsmogelijkheid te verlenen. In de fietsnormen zoekt u voor de woningbouw aansluiting bij de normen uit het bouwbesluit die bij een GBO onder de 50m2 een wijziging kennen. Voor de eenduidigheid en toetsbaarheid (in de omgevingsvergunning wordt ook het aantal m2 GBO gehanteerd en niet het aantal m2 BVO) lijkt het ons wenselijk om voor het auto parkeren ook de m2 GBO te hanteren in plaats van de door u voorgestelde BVO norm. Met name ook omdat u ten opzichte van de NEN norm alleen het deel "achter de voordeur" hanteert en het gebouwd parkeren uitsluit (deze BVO opgave komt in de omgevingsvergunning niet voor) . Ook vanuit marktperspectief (en onze ervaringen) sluit de 50m2 GBO goed aan bij de door u voorgestelde parkeernorm.	In het Bouwbesluit wordt inderdaad over GBO's gesproken. Omdat wij voor de fietsparkeernormen voor woningen zijn gehouden aan het Bouwbesluit, hanteren we daar GBO. Voor de autoparkeernormen hebben wij er echter bewust voor gekozen om te rekenen met BVO's "achter de voordeur". Parkeernormen worden namelijk toegepast in een vroeg stadium van de ontwikkeling. Vaak is de exacte indeling van een woning dan nog niet bekend, maar de buitenmuren van de woning wel. Om te voorkomen dat de klasse-indeling met BVO leidt tot het realiseren van kleinere woningen, hebben wij de grenzen van die klassen opgerekt; de ondergrens bijvoorbeeld van 50 m² bvo naar 55 m² bvo. Deze inspraakreactie heeft geleid tot een aanpassing in de nota Parkeernormen Fiets en Auto
72	Naar aanleiding van de inspraak mogelijkheid op de nota stallen en parkeren, leveren wij als winkeliers, klanten en bewoners van de Kanaalstraat en Damstraat te Utrecht, honderd en drie formulieren in. Hiermee willen wij u nogmaals vragen , te zoeken naar de mogelijkheid een gereduceerd tarief/gratis parkeren in het eersrte uur/half uur te realiseren. [bijgevoegd 103 ondertekende formulieren om dit verzoek kracht bij te zetten]	De nieuwe nota maakt het introduceren van variatie in tijden en tarieven mogelijk. We beogen hiermee een betere spreiding van bezoekers, en daarmee de parkeerdruk, over de dag en/of de week. Om een beeld te krijgen van de verschillende mogelijkheden starten we meerdere pilots in het betaald parkeren gebied. Een daarvan voeren we uit in de Kanaalstraat waarbij voor het parkeren het eerste half uur een lager tarief wordt gehanteerd dan het reguliere geldende tarief.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
73	De SSH heeft als doel om de komende jaren 2.000 studenteneenheden te realiseren in de stad Utrecht. Hiervoor zijn reeds diverse locaties door ons of derden in ontwikkeling genomen. Het realiseren van studentenhuysvesting is ook voor de gemeente Utrecht een speerpunt van beleid. Gezien het mobiliteitsvraagstuk binnen Utrecht vinden wij het begrijpelijk dat de gemeente haar parkeerbeleid wenst aan te passen aan de veranderende economische, ruimtelijke en milieutechnische omstandigheden. De doelstelling van de Nota Stallen en Parkeren d.d. 31 mei 2012, die momenteel ter visie ligt, onderschrijven wij dan ook op hoofdlijnen. Wel hebben wij een wijzigingsverzoek. De parkeernorm bij studentenhuysvesting was in het verleden 0,15 parkeerplaats per eenheid. In de nota welke nu ter visie ligt is sprake van 0,17 parkeerplaats per eenheid. Het autobezit onder studenten is laag; de financiële middelen van deze doelgroep zijn gering. De studenten verplaatsen zich overwegend per fiets en met het openbaar vervoer. Wij achten het van groot belang dat deze jonge mensen dat ook blijven doen ook in het kader van 'Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar'. De SSH wil dit stimuleren door in nieuwe projecten deelauto's aan te bieden, waarmee het autogebruik nog verder beperkt wordt. Vandaar dat op 17 november 2011 door o.a. de G4 (wethouder Isabella) samen met de minister van BZK, de instellingen voor Hoger Onderwijs en de gezamenlijke studentenhuysvesters een Landelijk Actieplan Studentenhuisvesting is ondertekend, waarin een autoparkeernorm van 0,1 parkeerplaats per eenheid is vastgelegd. Ook de gemeente Utrecht heeft hier dus mee ingestemd.	Conform uw verzoek en overeenkomstig het ondertekende Actieplan Studentenhuisvesting Utrecht (ASU) is de minimum autoparkeernorm voor geormerkte studentenwoningen verlaagd naar 0,1 parkeerplaats per woning, ongeacht de zone. De maximumnorm is ongewijzigd. Deze inspraakreactie heeft geleid tot een aanpassing in de nota Parkeernormen Fiets en Auto.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
74	Een aantrekkelijke stad is vooral een bereikbare stad. Dat betekent dat je niet persé overal met de auto hoeft te kunnen komen, maar vooral wel overal gemakkelijk in de buurt moet kunnen komen met Auto, OV, Fiets of een combinatie. Nu ontbreekt het aan het gemak van combineren en al helemaal aan voldoende plekken. Het opdrijven van tarieven en wegdrukken van parkeerplekken vergroot de bereikbaarheid absoluut niet en maakt de stad als geheel niet aantrekkelijker. Meer stallingen voor fiets en auto en vooral meer parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum zou het speerpunt moeten zijn. Frappant is dat de gemeente de ontwikkelingen op het gebied van duurzamere mobiliteit geheel lijkt te missen. Parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum met oplaadmogelijkheden en differentiatie in tarieven o.b.v. vervuiling zou een impuls kunnen geven aan groenere mobiliteit en tegelijk een stimulans voor economische bereikbaarheid. In plaats daarvan lijkt de gemeente te denken dat ze met hogere tarieven de auto weg kan drukken en dat de bezoeker dan vanzelf wel kiest voor het OV. Maar dan moet de aantrekkelijkheid van de stad wel zó groot zijn t.o.v. de omgeving, dat de bezoeker alle extra moeite en beperkingen daarvoor als vanzelf wenst te nemen. Dat getuigt eerder van misplaatste arrogantie in een tijd waar omzetten onder druk staan en leegloop van de stad op het gebied van midden en kleinbedrijf dreigt, dan van een vooruitstrevende visie op de aantrekkelijke stad van de toekomst. Een aantrekkelijke stad is een multi-bereikbare stad, die niet stuurt op wegdrukken van ongewenste mobiliteit, maar die stuurt op belónen van gewenste mobiliteit en daarmee tegelijk een aantrekkelijk ondernemers en verblijfsklimaat weet te realiseren. Faciliteren hoort de insteek te zijn, niet repressie.	Wij onderschrijven uw analyse voor een bereikbare stad. De maatregelen die wij nemen zijn daarop gericht. Het opheffen van parkeerplaatsen betekent dat auto's niet overal meer kunnen parkeren als de ruimtelijke kwaliteit en daarmee de aantrekkelijkheid onder druk staat. Met de tarieven sluiten we beter aan bij de functies die gebieden vervullen: het gebied net buiten de binnenstad functioneert steeds meer als centrum, en daar sluiten de nieuwe tarieven op aan. We blijven inzetten op meer fietsenstallingen, en we versterken ons P+R-product waardoor het parkeren aan de rand van de stad tegen een laag tarief nog aantrekkelijke wordt. We sluiten ook aan bij de ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit. De gemeente kent een Actieplan Schoon Vervoer 2010–2014, gericht op het stimuleren van elektrisch vervoer. Maatregelen zijn onder meer het plaatsen van 200 oplaadpunten voor vier- en tweewielers, op dit moment zijn er 59 gerealiseerd. Wettelijk is het niet mogelijk om verschillende tarieven te hanteren voor schonere en meer vervuilende voertuigen.
75	Waardeloos. De zoveelste actie van de Gemeente om zoveel mogelijk automobilisten te binnenstad uit te krijgen. De binnenstad heeft al te maken met imago van onbereikbaar voor autoverkeer. Binnenstad heeft al te maken met parkeertarieven die niet in verhouding zijn. Automobilisten vertegenwoordigen een belangrijke consumentengroep die hoe langer hoe meer door de Gemeente weggepest worden. Zo lang er niet een goed P&R plan is, zou men hier niet eens aan moeten denken.	We werken hard aan een goede P+R-plan. Enerzijds door maatregelen uit te werken die het gebruiksgemak vergroten, zoals betere informatie-voorziening, het integreren van de OV-chipkaart in het productaanbod; en de fiets als een goede reismogelijkheid naast het OV. Anderzijds door onze keuze om ons op 3 P+R-locaties te concentreren, zodat een sterkere koppeling aan het openbaar vervoer mogelijk is, waardoor het natransport aantrekkelijk blijft.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
76	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Ik maak bezwaar tegen de invoering van betaald parkeren in het gebied Merwedekanaalzone. De huidige parkeerdruk is hoog, maar in de genoemde argumenten voor betaald parkeren kan ik mij niet vinden. Ook vind ik het niet netjes om zonder de bewoners te raadplegen (bewonersenquête) zoiets ingrijpends als betaald parkeren in te voeren. Ik kan mij niet vinden in het betaald parkeren voortel, omdat: – Ik ben voor het in pandig parkeerproblemen oplossen, zoals ook wordt gesuggereerd in de nota, maar bij City Campus Max is dat goed fout gegaan. Het totale aantal parkeerplaatsen (372) voldoet inderdaad aan de parkeernorm. Echter achteraf zijn er 264 parkeerplaatsen in de parkeergarage afgesloten. Omdat de SSH en commerciële partijen geen interesse hadden in deze plekken zijn ze aan de koopappartementen gekoppeld. Hierdoor zijn ze niet meer openbaar en zijn er voor de 728 huurappartementen en bezoekers nog maar 108 parkeerplaatsen buiten. Ik hoop u niet uit te leggen dat dit te weinig is en ook volgens de norm absoluut niet genoeg. Betaald parkeren of niet, het aantal vrij beschikbare plekken blijft hoe dan ook veel lager dan de vraag. – Iets meer dan 30 kopers hebben hun parkeerplek in gebruik geven aan een huurder. De vraag van huurders naar een parkeerplaats is groter dan het aanbod en betaald parkeren zal hier niks aan veranderen. De kans is zelfs groot dat kopers de parkeerplaats aanhouden om hun bezoek gratis te laten parkeren, of voor hun eigen toekomst. – De parkeerdruk ontstaat door auto's van bewoners. Betaald parkeren lost dat probleem niet op. Er wordt daarom nu al geparkeerd op de Livingstonelaan, Aziëlaan, Eendrachtlaan en bij het SSH gebouw aan de Beneluxlaan. City Campus Max en het toekomstige Startblok zijn dus zeker niet geïsoleerd (zoals aangegeven is in de nota). Met betaald parkeren zal er meer uitgeweken worden naar de gratis plekken vlak in de buurt. Hierdoor zal het probleem dus verplaatsen in plaats van oplossen. – Het Merwedegebied ligt ruim buiten het centrum en dus buiten het gebied waarvan men verwacht dat het betaald parkeren is. Achteraf bewoners en hun bezoekers betaald parkeren in hun schoenen schuiven vanwege problemen die door de gemeente/SSH/Bouwfonds veroorzaakt zijn, is op zijn zachts gezegd niet netjes. Voor bezoekers is elders parkeren een lastige opgave, parkeerplaatsen in de buurt zijn lastig toegankelijk. Dus het enige wat men er mee opschiet is dat meer bewoners hun auto ergens in de buurt zullen zetten en dat bezoekers de pineut zijn en moeten betalen om iemand te kunnen bezoeken, niet erg gastvrij van de stad Utrecht.	We onderschrijven de problemen bij City Campus Max. We zullen een dergelijke situatie in de toekomst voorkomen, maar daar heeft u niets aan. Er zijn maatregelen getroffen om de parkeergarage voor een breder publiek aantrekkelijk te maken. Wij horen ook dat huurders nauwelijks interesse hebben in het huren van een parkeerplaats in de parkeergarage vanwege het gratis parkeren op straat en het moeten betalen voor een parkeerplaats in de garage. Toch zijn er al zo'n 30 huurcontracten getekend. Ook horen wij dat bewoners van koopappartementen op straat parkeren uit oogpunt van gemak. Betaald parkeren kan dat oplossen, omdat die bewoners geen parkeervergunning kunnen aanvragen. In de Nota Stallen en Parkeren is het uitgangspunt opgenomen dat bij een aantal specifieke binnenstedelijke ontwikkellocaties (zoals de Merwedekanaalzone) betaald parkeren ingevoerd <i>kan</i> worden zonder dat hiervoor de procedure voor de invoering van betaald parkeren gevolgd hoeft te worden. De komende periode worden de verschillende oplossingen voor de parkeersituatie in de Merwedekanaalzone verkend. De invoering van betaald parkeren is één van die oplossingen. Dat wij betaald parkeren als oplossing zien heeft meerdere redenen: - Bij het invoeren van betaald parkeren is het financiële verschil tussen parkeren op straat en parkeren in de garage kleiner, wat naar ons idee de interesse van huurders voor een parkeerplaats in de garage kan vergroten. Met het voornemen om de 2^e parkeervergunning voor bewoners twee keer zo duur te maken, wordt het verschil nog kleiner. - Op basis van eerder parkeeronderzoek weten we dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Dit betekent dat als alle auto's van bewoners van de koopappartementen in de garage staan en nog wat extra auto's van huurders, er buiten geen overlast meer zal zijn. Huurders die niet over een parkeerplaats kunnen beschikken, kunnen gewoon een parkeervergunning aanvragen. - Met de invoering van betaald parkeren neemt de gemeente de handhaving op zich, zonder betaald parkeren is dit een taak van de politie. Bij de behandeling van het bestemmingsplan Startblok in de gemeenteraad zal het voorstel voor de parkeermaatregelen bekend zijn.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
77	[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 76. vanwege de lengte van de inspraakreactie wordt naar inspraakreactie 76 en de daar gegeven toelichting verwezen]	Zie inspraakreactie 76
78	[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 76. vanwege de lengte van de inspraakreactie wordt naar inspraakreactie 76 en de daar gegeven toelichting verwezen]	Zie inspraakreactie 76
79	In de Nota stallen en parkeren wordt duidelijk dat de normen voor het invoeren van betaald parkeren helder en eenvoudiger moeten. Omtrent het afschaffen wordt er niets duidelijk. Invoeren en afschaffen is iets dat in balans hoort te zijn qua duidelijkheid. Met de informatie wat betreft afschaffen zou de nota stallen en parkeren evenwichtiger zijn. Huurauto's zijn een vorm van autogebruik die voor minimale parkeer druk in de stad zorgen. Gebruik hiervan kan het persoonlijk autobezit verminderen. Deelauto worden genoemd als een ontwikkeling die gestimuleerd zou moeten worden maar dat is niet merkbaar bij vergunningen. Als er een deel auto gehuurd word in een wijk zonder betaald parkeren en ik zet dezen even voor de deur moet er toch parkeer geld voor betaald worden. Persoonlijk huren wij voor de vakantie vaak een auto die we een paar dagen voor en na de vakantie graag voor de deur willen parkeren in verband met in en uitpakken. Zoal het beleid er nu naar uit ziet moet er dan voor die paar dagen meer betaald gaan worden dan voor een volledige bewoners vergunning. Het aanvragen van een bewoners vergunning is niet mogelijk omdat auto steeds wisselt. Het lijkt met niet eerlijk dat bewoners in een wijk die standaard geen parkeer ruimte innemen zeer veel moeten betalen voor de keren dat zij zeer kort wel een auto hebben. Op deze manier wordt het verminderen van autobezit door bewoners juist ontmoedigt. Mijn vragen zijn: - Wat zijn de voorwaarde voor het afschaffen van betaald parkeren op een locatie ?. - Hoe is de procedure om voor een specifieke locatie afschaffing van betaald parkeren mogelijk te maken als aan de voorwaarden hiervoor is voldaan?. - Hoe voorkomt de gemeente dat gebruikers van deel/huur auto's gehuurd in Utrecht zonder eigen auto toch moeten betalen voor het tijdelijk parkeren van een deel/huur auto voor de deur ?.	Het afschaffen van betaald parkeren is in principe nooit aan de orde. Met de invoering van betaald parkeren daalt de parkeerdruk in een gebied, maar een lage parkeerdruk is geen reden om de maatregel af te schaffen. Een lage parkeerdruk wil zeggen dat de regeling goed werkt, afschaffing zal vrijwel zeker weer een verhoging van de druk tot gevolg hebben. Daarnaast verkennen we mogelijkheden om bewoners die incidenteel een auto huren tegemoet te komen in de parkeerkosten. We denken nu aan de mogelijkheid dat bewoners voor een maximum aantal dagen per jaar een 'huurautovergunning' kunnen aanvragen tegen een voordelig dagtarief. Gebruikers van een deelauto betalen geen parkeergeld, de deelauto beschikt over een parkeervergunning.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
80	Hierbij wil ik mijn zienswijze indienen bij het vervallen van de eis van een meerderheid van de bewoners voor betaald parkeren bij invoering. Het vervallen van deze eis heeft, met name in woongebieden, als gevolg dat ondanks dat een meerderheid van de direct belanghebbende tegen invoering toch kan worden ingegaan tot invoering van betaald parkeren. Dit heeft tot gevolg dat het besluit tot invoering zijn legitimiteit verliest. Er is immers geen draagvlak onder direct belanghebbenden. Ik verzoek u dan ook om de eis van een meerderheid onder bewoners voor invoering te handhaven zodat besluiten tot invoering hun legitimiteit behouden.	De procedure voor de invoering van betaald parkeren kent nu draagvlak onder bewoners als randvoorwaarde. In wijken met een hoge parkeerdruk wordt de doorgang van doorgang van hulpdiensten, vuilnisauto's, maar ook mensen in een rolstoel of met een kinderwagen soms belemmerd. Daarnaast komt de ruimtelijke kwaliteit door een hoge parkeerdruk onder druk te staan. Aangezien er meerdere redenen voor de invoering van betaald parkeren zijn, hebben we voorgesteld om aan de nieuwe procedure een objectief criterium te koppelen.
81	Mijn bezwaar tegen de nota is dat er met name wordt ingegaan op het centrum, nauwelijks in de buitenwijken. Het huidige beleid is een olievlek, elke keer als in een wijk betaald parkeren wordt ingevoerd, is de buurt ernaast de pineut. Zelf wonen wij in de wijk Majellapark, waar nog geen betaald parkeren is maar enkele weken geleden is zijn twee wijken naast ons betaald parkeren geworden. Waarschijnlijk zullen wij over enkele maanden dus ook voor de bijl gaan, terwijl er in het verleden geen enkele sprake was van parkeeroverlast in onze wijk. Nu heb ik mij neergelegd dat wij ook aan de vergunning moeten, terwijl hier zoals gezegd nooit aanleiding voor was. Het grootste bezwaar voor bewoners van de buitenwijken is volgens ons echter de bezoekersregeling. Ook in de nieuwe nota wordt hier nauwelijks aandacht aan besteed. Bij veel gezinnen in onze wijk is sprake van mantelzorg en/of opvang door opa's/oma's van kleinkinderen. Bij invoeren van de parkeerregeling kunnen zij straks 70 uur per kwartaal op bezoek komen, dat wil zeggen (bij 12 uur bezoek/dag) minder dan 6 dagen. Rest 6 dagen per kwartaal waar ze het volle pond moeten betalen. Ik pleit dan ook voor meer flexibiliteit in de buitenwijken voor het aantal bezoekersuren. Maak hierin onderscheid tussen binnenstad en "buiten"stad. De bewoners van de buitenstad kunnen prima zelf bepalen wie ze op bezoek willen krijgen en hoe vaak. De hoeveelheid parkeerruimte in dergelijke wijken is vaak geen enkel beletsel.	De olievlekwerking van betaald parkeren willen we tegen gaan door betaald parkeren in grotere gebieden tegelijk in te voeren. De bezoekersregeling voldoet ons inziens in zijn huidige vorm. We zien in de praktijk dat de meeste huishoudens hun urentegoed niet opmaken. Uiteraard monitoren we het gebruik van de bezoekersvergunning. Mocht de regeling in bepaalde gebieden grootschalig ontoereikend zijn, dan zullen we bezien of en welke aanpassingen wenselijk zijn. Voor mantelzorg in geval van een terminale ziekte kan overigens een parkeervergunning worden aangevraagd tegen hetzelfde tarief als een parkeervergunning voor bewoners.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
82	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Wij zijn absoluut tegen het schrappen van draagvlakonderzoek. Bewoners moeten op enigerwijze inspraak hebben in hoe parkeervoorzieningen in hun woonwijk geregeld zijn. Wij zijn tegen betaald parkeren als enige optie voor het oplossen van te hoge parkeerdruk in woonwijken. Ander opties moeten geboden worden. Graag vernemen wij hoe we voor onze wijk Majellapark e.o. een burgerinitiatief kunnen organiseren zoals in het Burgerinitiatief Blauwe zone in Rivierenwijk 2008. Daarnaast willen we graag reactie op de volgende vragen: 1. Waarom biedt de nota geen ruimte voor oplossingen anders dan betaald parkeren voor woonwijken? Er wordt in de nota gesproken over maatwerkoplossingen. Waarom dan niet voor woonwijken, en per wijk, een passende oplossing aandragen? In woonwijken hoeft niemand te parkeren behalve bewoners en hun bezoek! 2. Waarom is (gedeeltelijk) vergunninghoudergebied in het centrum van de stad wél mogelijk en wordt het voor een wijk aan de rand van de stad niet als optie voorgesteld? 3. De gemeente wil een eenvoudigere procedure voor invoeren van betaald parkeren. Is er ook een procedure voor het afschaffen van betaald parkeren? Zo ja, hoe luidt deze procedure? Zo niet, waarom is deze procedure niet in de nota opgenomen? 4. De gemeente draagt betaald parkeren aan als (enige) oplossing voor de toegenomen parkeerdruk in onze wijk. Indien na eventuele invoering van het betaald parkeren de parkeerdruk niet afgenomen blijkt te zijn, wat gebeurt er dan? Komen er dan alternatieve oplossingen? Worden de tarieven voor parkeren dan verhoogd? Waarom is hierover niets in de nota opgenomen? 5. In de nota wordt aangegeven (pag. 38) "We handhaven ons beleid dat we niet kiezen voor een blauwe zone als reguleringsmiddel zolang de kosten wel en opbrengsten niet voor rekening komen van de gemeente." De opbrengsten zijn voor de bewoners van de stad. Die zijn o.i. onderdeel van de gemeente. Hoe kan in een en de zelfde nota dit worden aangeven naast: "Ons doel is ruimtelijke ontwikkeling te stimuleren zonder dat dit ten koste gaat van de huidige inwoners"? Kunt u ons deze schijnbare tegenstelling uitleggen? 6. Wat is het beleid met betrekking tot de combinatie betaald parkeren en gebruik van GreenWheels in een wijk? Moet er bij gebruik van GreenWheels tevens betaald worden voor het kort parkeren voor de deur? Doordat onze wijk nu onderhevig is aan het eenzijdige beleid van de gemeente, weten we dat er ontzettend veel boosheid heerst aangaande het parkeerbeleid van de gemeente.	Een hoge parkeerdruk treft niet alleen de bewoners door aantasting van de ruimtelijke kwaliteit en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. In wijken met een hoge parkeerdruk wordt bijvoorbeeld de doorgang van hulpdiensten, vuilnisauto's, maar ook mensen in een rolstoel of met een kinderwagen soms belemmerd. Er zijn dus meerdere redenen om de parkeerdruk te willen terugdringen. Daarom hebben we voorgesteld om aan de nieuwe procedure voor de invoering van betaald parkeren een objectief criterium te koppelen. Op de gemeentelijke website kunt u informatie vinden over het organiseren van een burgerinitiatief. In de Rivierenwijk heeft dit overigens niet geleid tot het instellen van een blauwe zone, daar is betaald parkeren ingevoerd nadat een meerderheid van de bewoners voor deze maatregel was. 1. Maatwerkoplossingen, zoals variatie in tijden en tarieven, zijn mogelijk binnen de bestaande instrumenten. 2. Het vergunninghoudersgebied in het centrum is onder andere op verzoek van bewoners de laatste tijd juist teruggedrongen. Wij streven naar een optimaal gebruik van de parkeercapaciteit. En in woonwijken betekent het dat uw bezoeker verder weg moet parkeren. 3. Er is geen procedure voor het afschaffen van betaald parkeren. Met de invoering van betaald parkeren daalt de parkeerdruk in een gebied, maar een lage parkeerdruk is geen reden om de maatregel af te schaffen. Het wil zeggen dat de regeling goed werkt, afschaffing heeft juist weer een verhoging van de druk tot gevolg. 4. Bij de invoering van betaald parkeren wordt een vergunningquotum vastgesteld die samenhangt met de parkeercapaciteit in een gebied. Dit betekent dat er niet te veel vergunningen uitgegeven worden en de parkeerdruk dus daalt. 5. Opbrengsten kunnen financieel zijn, of meer een beleving. U zet twee verschillende opbrengsten naast elkaar. Aangezien ons uitgangspunt is dat de parkeereexploitatie in balans moet blijven, zou het toepassen van een blauwe zone betekenen dat bijvoorbeeld de gemeentelijke belastingen voor iedereen omhoog moeten, terwijl wij de lasten willen leggen bij de parkeerders. De inkomsten van boetes binnen een blauwe zone komen namelijk ten goede aan het Rijk, terwijl de gemeente wel de kosten voor de handhaving maakt. 6. Voor deelauto's zijn goedkope parkeervergunningen beschikbaar om in het rayon te parkeren, er hoeft dus niet betaald te worden voor het kortparkeren.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
83	Waar voor de fietsers de verbindinglijnen simpel en gebruiksvriendelijk moeten zijn, moet dat ook zo worden voor de autogebruikers. De stad dient de auto's van niet-Utrechters zoveel mogelijk buiten de stad te houden middels bv de P&R. Die dient zo goedkoop mogelijk te zijn, immers: de auto vervuult en gebruikt niets in de stad, maar de automobilist wordt wel uitgenodigd om deel te nemen aan de stedelijke activiteiten op de gebieden van uitgaan, winkelen, museabezoek, concerten, familiebezoek etc. De P&R dient, net als de te promoten producten in de supermarkt, een tijd gratis te zijn, of uiterst goedkoop, zodat bezoekers er naartoe worden getrokken en er de voordelen van ontdekken. Onbekend maakt onbemind. Goedkope en veilige P&R's met goede, snelle en goedkope verbinding met de stad zullen dan ontdekt worden en vervolgens ook gebruikt. Netto gevolgen: minder auto's in de stad, minder luchtvervuiling, minder stank, minder verstopping van de wegen, minder ongelukken, minder asfalt, minder herrie, minder overlast. Geen moeilijke keuze. Begin er alstublieft eindelijk eens aan. Mocht u met het argument willen komen dat de P&R Westraven leegstaat, dan wijs ik op de volgende punten. Die P&R is bovenal goed bereikbaar voor Nieuwegeiners. Maar die kunnen al met de tram die daar langsrijdt en bovendien zijn er heel veel mensen die die afstand fietsen. Ook is de P&R prijzig in verhouding tot het 'voordeel' van overstappen op een tram waarvan niet zeker is dat iedereen die de P&R gebruikt die ook daadwerkelijk wil nemen. Men kan nl ook richting Utrecht-oost en Hoograven willen gaan, terwijl de tram alleen naar Utrecht CS gaat. Er is gewoon geen goed tramsysteem!!! Ook wil ik wijzen op de tamelijk lege parkeergarages in de stad en anderzijds op het feit dat er werd gekozen voor een erg dure en weinig fortuinlijke fly-over op Kanaleneiland richting station. Waarom geen P&R parkeergarage bij Oudenrijn?? Aan de westzijde van het A-RKanaal. De gemeente moet zich meer richten op simpele, goedkope en portemonnaie- en milieuvriendelijke oplossingen dan op de steeds sterker wordende wens om alles steeds duurder te maken. Er zijn grenzen aan de groei. Grenzen aan salariscroei en mobiliteitsgroei, grenzen aan de tolerantie van (de gezondheid van) de Utrechters.	De grote P+R-locaties aan de rand van de stad zijn goedkoop: gebruikers betalen € 4,50 per dag voor het parkeren en de reis met 5 personen naar de stad. In de binnenstad betalen bezoekers € 4,26 per uur. De kleinere P+R-locaties bij de NS-stations zijn gratis. We werken daarnaast aan het aantrekkelijker maken van het product, naast de promotie ten behoeve van de bekendheid. Daarnaast zetten we in op het goedkoper aanbieden van de fiets als natransportmiddel, zodat het bereik van de P+R groter is. Naast P+R Westraven kent Utrecht aan de oostzijde P+R De Uithof, die wordt op dit moment aangelegd. Daarnaast ontwikkelen we aan de westzijde P+R Leidsche Rijn (tot die tijd kunnen bezoekers parkeren bij P+R Muziektheater), voor verkeer uit het noordwesten. Voor verkeer uit het westen is P+R Westraven gunstig gelegen. Naast de inzet op 3 herkenbare en grotere P+R's stimuleren we het P+R-gebruik rondom OV-knooppunten.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
84	Ik ben streng tegen op het invoeren van betaald parkeren in de wijk Transwijk. In specifiek rondom de CCM (City Campus Max). We hebben er nu al een enorm probleem met het grootschalige tekort aan beschikbare parkeerplaatsen rondom de flats. De gemeente erkent dit probleem echter niet omdat er een parkeergarage aanwezig is maar deze staat nagenoeg leeg omdat die alleen voor de kopers beschikbaar is en deze maken er zelf juist geen gebruik van. Dit probleem speelt zich dag en nacht voor omdat werknemer van omstaande kantoren ook gebruik maken van onze schaarse parkeerplaatsen. Hierdoor verplaatst dit probleem zich van onze torens naar omgrenzende woontorens. Betaald parkeren lost dit niet op!! Openstellen van de garage of het opleveren van meer parkeerplaatsen doet dit wel! Kijk alleen al naar het enorme stuk groen wat voor de torens ligt waar verder niks mee gedaan wordt.	Zie inspraakreactie 76
85	[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 76. vanwege de lengte van de inspraakreactie wordt naar inspraakreactie 76 en de daar gegeven toelichting verwezen]	Zie inspraakreactie 76

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
86	De richting die de nota stallen en parkeren inslaat is de juiste richting. Ik vind alleen dat de gemeente bij de vermindering van het aantal parkeerplaatsen veel verder kan gaan dan nu is voorgesteld. Het autobezit is volgens de grafiek op pag. 17 van de nota parkeernormen in heel Utrecht om bijna 10% afgenomen. Ik vind dat in de nota met de verlaging met geringe percentages in slechts 2 zones onvoldoende rekening wordt gehouden met deze sterke vermindering. Als de vermindering van de afgelopen jaren wordt meegenomen en rekening wordt gehouden met een verdere afname in dezelfde omvang kan het autobezit in Utrecht wel met 20% verminderen. Hierop inspelend kan het aantal parkeerplaatsen in de zones A1, A2 en B1 met 30% verminderen en in de rest van de stad met 10%. U schrijft dat er niet veel parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven omdat de gemeente dan inkomsten uit parkeergelden moet missen. Mijn voorstel is dat de vrijgekomen ruimte van opgeheven parkeerplaatsen kan worden gebruikt voor kleine horeca-terrasjes. Op de vrijgekomen ruimte kunnen houten vlonders gebouwd worden waar de bezoekers veilig kunnen zitten. Voor het gebruik van de ruimte kunnen precario-gelden gevraagd worden. In veel Franse steden is dit een bekend fenomeen. Ook kunnen de ruimtes verhuurd worden aan kleine beginnende winkeliers die hier stalletjes kunnen plaatsen. Het zou de stedelijke ruimte verlevendigen, de fijnmazige economische structuur verbeteren, ruimte bieden aan mensen voor die de opening van een winkelpand een te hoge drempel vormt en een deel van de inkomensderving van de gemeente compenseren. Is het overigens niet mogelijk om de parkeertarieven te verhogen op het moment dat meer parkeerplaatsen worden opgeheven om de inkomstenderving te compenseren? Misschien dat gestald blik meer inkomsten oplevert, aan het stedelijk leven draagt het zeker niet bij. Veel bomen in de stad gedijen slecht omdat zij tussen de geparkeerde auto's nauwelijks open ruimte in de vorm van boomspiegels hebben. Dat is om zo spijtiger als de stad van alle G31-gemeenten het slechtst scoort op de hoeveelheid groen. Er zouden dus meer parkeerplaatsen moeten worden opgeheven om de bomen meer ruimte te geven. Kan dit aspect worden meegenomen bij de verlaging van de parkeernormen. Ik mis een beleidsstuk hoe de toenemende problemen met foutparkeerders worden aangepakt. De boetes moeten verhoogd worden en de handhaving moet versterkt worden.	Het voornemen om 50 parkeerplaatsen in de binnenstad en 60 parkeerplaatsen in de woonwijken op te heffen is een begin en gaat over de periode tot 2016. Het kan dus goed zijn dat wij uiteindelijk meer parkeerplaatsen opheffen als daar ruimte voor is. Het opheffen van deze parkeerplaatsen is bedoeld ten gunste van de ruimtelijke kwaliteit. Wat er met de ruimte gebeurt, en of er dus financiën tegenover staan, is geheel afhankelijk van de locaties die uiteindelijk gekozen worden. Als we parkeerplaatsen opheffen, bekijken we welke flankerende maatregelen nodig zijn. Het verhogen van de parkeertarieven hoort daar niet bij. Naast dit voornemen hebben wij overigens de procedure voor het opheffen van straatparkeerplaatsen vereenvoudigd, waardoor het makkelijker is om maximaal 2% van de parkeercapaciteit in een rayon op te heffen te gunste van bijvoorbeeld fietsklemmen, deelauto's, elektrische oplaadpunten, speelruimte en groen. Het opheffen van parkeerplaatsen om bomen meer ruimte te geven heeft niets te maken met het verlagen van de autoparkeernormen. Parkeernormen worden toegepast bij bouwontwikkelingen en geven aan hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden voor de betreffende functie. Handhaving op foutparkeren is onderdeel van de gemeentelijke parkeerhandhaving in het gebied met betaald parkeren. Buiten het gebied met betaald parkeren is dit een taak van de gemeente. De hoogte van de boetes wordt landelijk bepaald, de gemeente staat daar helemaal buiten.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
87	Dit gaat de goede richting op en kan nog een stap verder: nog meer parkeermogelijkheden voor fietsen en minder voor auto's. Uit het nieuws van vorige week is te vernemen dat jongeren minder gebruik maken van de auto. Nu de koopkracht voor iedereen minder wordt de komende tijd en er duidelijk bewuster keuzes gemaakt worden in ieders eigen budget, zal deze trend zeker doorzetten.	We blijven ons inzetten voor meer parkeerplaatsen voor de fiets. Minder parkeerplaatsen voor de auto is vooralsnog niet aan de orde. We hebben onze ambitie voor de periode tot 2016 gedefinieerd. Mochten we zien dat er voldoende ruimte is om dit te doen, dan zullen we het uiteraard overwegen.
88	Ik vind het belachelijk dat jullie van ons verwachten om betaald te parkeren. Er zijn te weinig parkeerplekken voor de bewoners zelf. Ik stel voor om de bewoners een vergunningskaart te geven zonder dat daar kosten aan zijn verbonden. Nogmaals ik vind het belachelijk dat je bij je eigen woning betaald moet parkeren. Ik ben het hier dus mee oneens.	De openbare ruimte is schaars. Het uitgeven van een parkeervergunning en het handhaven van de parkeersituatie kost geld. Zouden we dat kosteloos doen, dan moeten bijvoorbeeld de gemeentelijke belastingen omhoog. Wij leggen de kosten bij degenen die een bijdrage hebben in het gebruik van die openbare ruimte, de autobezitters en -gebruikers.
89	[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 76. vanwege de lengte van de inspraakreactie wordt naar inspraakreactie 76 en de daar gegeven toelichting verwezen]	Zie inspraakreactie 76
90	[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 76. vanwege de lengte van de inspraakreactie wordt naar inspraakreactie 76 en de daar gegeven toelichting verwezen]	Zie inspraakreactie 76

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
91	Graag dien ik bij deze namens de Stichting Woonbestuur IBB (hierna: woonbestuur) een zienswijze in op de Nota Stallen en Parkeren. Het is een taak van het woonbestuur om de huurders van de Ina Boudier-Bakkerlaan te vertegenwoordigen in hun belangen. Als klankbord voor deze huurders laat het woonbestuur weten in eerste instantie tégen het plan te zijn om betaald parkeren in te voeren op de Ina Boudier-Bakkerlaan. Dit vooral omdat de invoering van het betaald parkeren volgens de Nota niet democratisch besloten zou kunnen worden; maar dit gereguleerd zou worden via een parkeerdrukmeting. De invoering van betaald parkeren zou een logisch gevolg zijn na parkeerdrukmetingen. Het is onverenigbaar met de belangen van de bewoners om zonder nadere overeenstemming betaald parkeren in te voeren op de Ina Boudier-Bakkerlaan. Ik kan u wel zeggen dat het woonbestuur open staat voor overleg met Gemeente om tot een betere oplossing te komen. Onlangs is er een ALV geweest op de Ina Boudier-Bakkerlaan waarbij bewoners mee hebben kunnen denken over een oplossing. Hier zijn enkele interessante ideeën naar boven gekomen welke zouden helpen bij een meer passende oplossing voor het parkeerprobleem op de Ina Boudier-Bakkerlaan. Graag vermeld ik hier nu verder dat ik nadere gronden voor zienswijze, mogelijke oplossingen voor het parkeerprobleem en verdere motivatie van het standpunt op een latere termijn zal indienen. Ik verneem graag van u wat u een redelijke termijn hier voor vindt. Een week of vier lijkt mij in beginsel redelijk. Ik verneem graag uw visie op onze zienswijze. Deze is summier dat het woonbestuur (en daarmee de huurders) tegen de invoering van betaald parkeren is wanneer deze gereguleerd wordt door parkeerdruk. Graag kijken wij samen met gemeente en SSH naar een betere oplossing.	Het gemeentelijke beleid voor het stallen van fietsen en parkeren van auto's in de stad heeft als inzet het verbeteren van de leefbaarheid in de wijken en daarbij een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken. Betaald parkeren blijkt een goed middel te zijn om het parkeren te reguleren in gebieden waarbij de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte te leiden hebben onder een te hoge parkeerdruk. Het bij voorbaat uitsluiten van delen van de stad omdat (een deel van) de bewoners de noodzaak hiertoe niet onderschrijft, past daar niet in. Het is uit oogpunt van leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit zeer ongewenst dat er kleine 'witte vlekken' in het parkeerregime ontstaan, niet in de laatste plaats omdat in die gebieden de parkeerdruk ontoelaatbaar zal oplopen. Specifiek voor studentencomplexen geldt bovendien dat de parkeerplaatsen die conform de autoparkeernormen zijn aangelegd nadrukkelijk in de eerste plaats bedoeld zijn voor bezoekers (sociaal bezoek, zakelijke dienstverlening en zorgverleners) en niet voor het eigen autobezit. Het is van belang dat deze bezoekers een reële kans hebben een parkeerplaats te vinden. Invoering van betaald parkeren kan daar aan bijdragen. In samenwerking met de gemeente Utrecht start de SSH enkele pilots op voor studenten-deelauto's. Als deze pilots tot goede resultaten leiden, is de studenten-deelauto wellicht op termijn ook een goede oplossing voor de bewoners van de Ina Boudier-Bakkerlaan. Men heeft dan voor een beperkt bedrag toch de beschikking over een auto, zonder last van een eventueel regime van betaald parkeren.
92	[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 76. vanwege de lengte van de inspraakreactie wordt naar inspraakreactie 76 en de daar gegeven toelichting verwezen]	Zie inspraakreactie 76

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
93	De nota Stallen & Parkeren mist alle kansen! Waarom zijn er geen grote P&R's gepland rond de stad met directe aansluiting op trams en schone bussen? Trams en schone bussen hadden de verbinding met omliggende kernen moeten verzorgen. Waarom moet al dat stinkende autoverkeer van elders de binnenstad in? Waarom lopen die bussen op diesel? Ik heb astma en het is geen pretje om te lopen of fietsen door straten met auto- en busverkeer en nu komt er nog meer!!! Waarom is er niet gekozen voor elektrische bussen? Waarom wordt het hart van de stad steeds voller geplempt met knooppunten voor busverkeer, tramverkeer, treinverkeer, autoverkeer en dat allemaal op 1 plek??? Dat is niet de functie van een stad. Nu al zijn veel van die stadsparkergarages niet vol. Daarom is het ook geen stad geworden van kennis en cultuur. Het is een bouwput voor autorotondes. Toen Leidsche Rijn werd aangelegd had daar een heleboel van dat knooppuntvervoer naartoe gekund. Deze nota is een voorbeeld van geldbelust gepruts van de gemeente, zonder aandacht voor de veiligheid en gezondheid van de inwoners. Er wordt alleen maar gedacht aan maximale opbrengsten, niet aan de realiteit. De benzine wordt duurder, jongeren gebruiken liever het openbaar vervoer, mensen delen auto's of huren auto's voor dagjes uit en niet om te gaan winkelen, mensen verdienen veel minder en hebben er geen zin in om 5 of 6 euro per uur parkeergeld te betalen. Straks staan al die peperdure parkeergarages leeg, staan er nog meer winkelpanden leeg en winkelt iedereen gewoon lekker in de eigen dorpskern of via internet. Die parkeergarages zijn niet anders bruikbaar, dus ze zullen weer afgebroken moeten worden. Deze nota betekent het einde van een leuke levendige stad en een verdergaande verslechtering van het stadsklimaat. Zoals ik al schreef, een misser.	Wij kiezen voor 3 grote P+R-locaties aan de stadsranden waarmee we het verkeer van de omliggende kernen uit alle windstreken de gelegenheid bieden aan de rand van de stad te parkeren en met de tram, de trein, de bus of op de fiets verder de stad in te reizen. Vanaf 2014 zullen de meeste bussen in de stad worden vervangen door nieuwe bussen die voldoen aan de strengste emissienormen (Euro-6). Vanaf 2018 – eerder kan helaas niet – wordt bovendien een groot deel van de bussen naar de Uithof vervangen door trams. Ook het nieuwe parkeerbeleid is er op gericht om het autoverkeer naar de binnenstad terug te dringen en het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer daar aantrekkelijker te maken. Waar conflicten in de openbare ruimte optreden moet de auto vaker een stapje terug doen. Vanuit de GG&GD hebben we een advies over de nota ontvangen dat de nota wel degelijk bijdraagt aan gezondheid. De extra parkeerruimte in het stationsgebied is vooral bedoeld voor de extra woningen, kantoren en voorzieningen die daar worden gebouwd en ter vervanging van parkeerruimte die is verdwenen, zoals de Jaarbeurspleingarage. De parkeertarieven voor bezoekers aan het centrum zijn inderdaad relatief hoog maar concurrerend en dit leidt nog niet tot structurele leegstand. U heeft gelijk dat Utrecht Centraal een zeer zwaar belast vervoersknooppunt is. Samen met het rijk en de regionale overheden werken we aan oplossingen om meer reizigers elders te laten overstappen van trein of auto naar tram, bus of fiets. De stations Vleuten, Terwijde en het nog te openen station Leidsche Rijn zijn voorbeelden van deze openbaar vervoerknooppunt met P+R-functie.
94	Betaald parkeren lost het parkeerprobleem niet op, de juiste oplossing blijkt, wanneer de ssh de garage beschikbaar stelt voor alle bewoners van CityCampusMax.	Zie ook inspraakreactie 76

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
95	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel flink ingekort]</i> Ik sta achter het uitgangspunt dat het fietsgebruik gefaciliteerd moet worden. Ik snap niet dat er tegelijkertijd wordt gesproken over betaald fietsparkeren (pilot 'fietsparkeren businesscase OVT') in het stationsgebied. Dit onbegrip groeit als ik lees dat er op termijn 1.800 autoplaatsen ontwikkeld zullen worden. Voorrang aan de fietsers, maar ondertussen (i) betaald fietsparkeren, (ii) bouw van een stadskantoor in schaarse ruimte en (iii) autoparkeerplaatsen bij bouwen. Dat gevaarlijk geplaatste fietsen verwijderd worden, begrijp ik. Het verwijderen van weesfietsen vind ik al een twijfelgeval, en de termijn van 14 dagen is absoluut te kort. Echter, ik maak me zorgen over het verwijderen van fout en hinderlijk geplaatste fietsen. Fout geparkeerde bestaan niet en hinderlijk geplaatste fietsen zijn een risico voor de eigenaar omdat er tegen aan gelopen kan worden etc. Bewoners zijn 2-3 jaar geleden geconfronteerd met eenzijdig afgekondigde tariefsstijging van 20% (!) in een jaar. Niet de bedragen (van €15 naar €18 per kwartaal), maar wel de stijging is onacceptabel. En nu lees ik het voornemen om de tarieven over 4 jaar met 50% te verhogen, dit kan toch niet echt waar zijn?! En waarom: 1. de wens van het college om in het centrum meer voorrang te geven aan voetgangers en fietsers en minder aan auto's. Maar willen bewoners dat wel, zeker gezien de gevolgen? 2. een toenemende druk op met name het centrum door de groei van Utrecht. Laten we daar dan mee stoppen of een deel van de opbrengsten van die groei (OZB) aanwenden om de problemen in het centrum op te lossen. 3. een 'gezonde' exploitatie voor de handhaving en regulering. We moeten het parkeerbeleid net als andere beleidsterreinen als bevolking dragen. Hoe gaat het dan met handhaving in gebieden zonder betaald parkeren? 4. een interne verschuiving van kosten van handhaving binnen de begroting. 5. uitvoeren van beleid makkelijker maken. Het lijkt me dat juist bewoners het laatste woord mogen hebben. Idee: verhoog de parkeergelden voor diegene die Utrecht bezoeken en zorgen voor piekdruk op zaterdag. Dan komen die mensen wellicht voortaan met de trein, bus of misschien zelf een keer via de P+R. Al met al rammelt de nota wat mij betreft nogal en ben ik het inhoudelijk verre van eens met de gemaakte keuzes.	De gemeente wil inderdaad het fietsen stimuleren door goede fietsvoorzieningen, fietspaden en stallingen. De investeringen hiervoor zijn hoog. Niet alles moet gratis zijn, voor kwalitatief goede voorzieningen is een beperkte vergoeding acceptabel. In het stationsgebied worden autoparkeerplaatsen ontwikkeld voor de functies die hier worden gerealiseerd. Omdat er altijd mensen met de auto komen, is het noodzakelijk om voldoende fietsparkeerplaatsen én voldoende autoparkeerplaatsen te creëren. De handhaving op fietsen is enerzijds ingegeven door het beschikbaar willen houden van fietsparkeerplaatsen. Weesfietsen zijn fietsen die geen eigenaar lijken te hebben en dus 'onterecht' schaarse stallingsplaatsen innemen. De termijn van 14 dagen houden we alleen aan rondom de stations en in de binnenstad, locaties waar fietsen doorgaans niet langer dan een dag gestald worden. De handhaving op fietsen is anderzijds ingegeven door de overlast die zij veroorzaken. Gevaarlijk geparkeerde fietsen staan bijvoorbeeld voor een (nood)uitgang, een brandkraan, op een blindegeleidestrook of direct aan of op de tram-/busbaan of rijweg gestald. Hinderlijk gestalde fietsen verkleinen bijvoorbeeld de doorgang van looproutes, staan zodanig gestald staan dat fietsen niet meer makkelijk in of uit een fietsenrek kunnen of geven overlast voor andere gebruikers van de openbare ruimte. De verhoging van de vergunningtarieven hangt samen met de wens om de kosten voor de handhaving beter te dekken. Op dit moment zijn de opbrengsten van het bezoekersparkeren in het centrum de belangrijkste pijler van de parkeerexploitatie. Voor een gezonde parkeerexploitatie moeten de verschillende producten meer kostendekkend zijn. Het is onze keuze om de kosten voor het parkeren niet stadsbreed te dekken. Overigens handhaaft de gemeente alleen in gebieden met betaald parkeren, in gebieden zonder betaald parkeren is de politie verantwoordelijk. Een hoge parkeerdruk treft niet alleen de bewoners door aantasting van de ruimtelijke kwaliteit en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. In wijken met een hoge parkeerdruk wordt bijvoorbeeld de doorgang van hulpdiensten soms belemmerd. Er zijn dus meerdere redenen om de parkeerdruk te willen terugdringen. Daarom hebben we voorgesteld om aan de nieuwe procedure voor de invoering van betaald parkeren een objectief criterium te koppelen. De parkeertarieven voor bezoekers in de schil rondom het centrum worden verhoogd. De tarieven in het centrum zijn marktconform. Een verdere verhoging heeft als risico dat deze bezoekers niet meer naar Utrecht komen.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
96	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel flink ingekort]</i> Het kader voor de nota is goed gekozen. Met 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' is sprake van een integrale aanpak en een goede focus die is vertaald in een aantal duidelijke uitgangspunten en opgaven. De ambitie zou echter hoger moeten zijn. Wij hebben dit vertaald in de volgende aanbevelingen: - de vervuiler / gebruiker betaalt, wat leidt tot het uitgangspunt dat in principe overal in de stad geldt dat autoparkeren betaald wordt; hiermee wordt het parkeerbeleid een sturend element om zoveel mogelijk auto's uit de stad te weren. - Gezondheid moet een belangrijk uitgangspunt zijn met als gevolg dat de reductie van het aantal parkeerplaatsen ambitieuzer moet en het aantal fietsenstallingsplekken moet worden aangepast aan de behoefte, waarbij alleen betaalde stallingsplekken worden ingericht wanneer dit extra kwaliteit oplevert. - Maatwerk is de "standaard". Inspreker heeft ook de eigen visie op parkeren verwoord met de zogenaamde "Lader van Verdaas" als leidraad, gericht op minder autogebruik binnen de stad, met als resultaat: betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en betere bereikbaarheid. Stap 1. Parkeren als onderdeel van ruimtelijke ordening > P&R en Parkeernormen Stap 2 Beprijzing van parkeren Stap 3 en 4 Mobiliteitsmanagement > voldoende alternatieven voor de auto) Stap 5 Beter benutten van aanwezige parkeerplaatsen Stap 6 Aanpassen van bestaande parkeerinfrastructuur > parkeerplaatsen of leegstaande (kantoor)panden benutten als fietsparkeerplaats. Stap 7: Aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen > alleen buiten de stad in de vorm van P+R of in buitenwijken niet ten koste van openbaar groen, speel- of fietsvoorzieningen. "De drie belangrijkste parkeermaatregelen waarmee het gedrag van automobilisten gestuurd kan worden zijn het wijzigen van parkeertarieven, het wijzigen van de parkeercapaciteit en het gebruik van P&R voorzieningen" (bron: CROW). Tot slot nog een mythe ontkracht: winkeliers klagen dat hun omzetdaling de afgelopen periode vooral te wijten is aan te weinig parkeerruimte en te hoge parkeertarieven, maar 40 – 60% van de inkomsten komt van langzaam verkeer en niet van de automobilisten (bron: KpVV)	Fijn dat u de richting en de uitgangspunten van de nota onderschrijft. Wij kiezen ook voor het principe 'de gebruiker betaalt'. De parkeerexploitatie moet immers sluitend zijn. De autobezitters en –gebruikers betalen dus mee, en niet de hele stad. We willen echter alleen reguleren als de parkeerdruk daar aanleiding toe geeft; de gebruiker betaalt dus niet altijd. De in de nota genoemde aantallen voor het opheffen van straatparkeerplaatsen moet u zien als minimale aantallen. Ambities kunnen altijd hoger, maar wij hebben gekozen voor reële uitgangspunten voor de periode tot 2016. We doen ons best om waar mogelijk fietsparkeerplaatsen te creëren, maar binnen een historische stad is dat niet altijd mogelijk. Maatwerk vinden wij ook heel belangrijk, al zien wij de beleidslijnen in de nota toch als de standaard. De Ladder van Verdaas is een mooie kapstok om een visie op autoparkeren aan op te hangen. Veel elementen uit uw visie delen wij, al gaan uw ambities wat verder dan de onze. De nota Stallen en Parkeren omvat een minder sturend autoparkeerbeleid dan uw visie. De historie heeft laten zien dat te sturende parkeerbeleid ongewenste effecten tot gevolg heeft (bijvoorbeeld parkeerproblemen in VINEX-wijken waar te weinig autoparkeerplaatsen voor de woningen zijn gerealiseerd). Wij zijn van mening dat door het bieden van kwalitatief goede alternatieven de mobilist zelf de meest geschikte vervoerswijze kiest voor zijn dan te ondernemen reis. Dat zal dus soms de auto zijn, en een andere keer de fiets, het openbaar vervoer of te voet.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
97	Hoewel ik er begrip voor heb dat het betaald-parkerengebied wordt uitgebreid, is dit toch een beleidsstuk dat met de stoomwals geschreven is. Rondom mijn huidige woning, City Campus Max aan het Europaplein, is hevige parkeeroverlast. Niet doordat er allerlei dagtoeristen hier hun auto komen stallen, maar simpelweg omdat er veel te weinig parkeerplaatsen zijn aangelegd voor het aantal bezoekers. Dit is een discussie die al vanaf de dag van opening speelt. Ik zou u uit willen nodigen om hier een keer de kentekens te komen scannen, zodat er na kan worden gegaan of deze auto's van bewoners zijn. Ik durf met grote stelligheid te zeggen: dat zijn ze. Ik verzoek u vriendelijk om beleids-stoomwals terug te fluiten, en de situatie rond City Campus Max te komen beoordelen. Het woonbestuur (waar ik overigens geen deel van uitmaak) zullen u graag te woord staan. Ik overigens ook.	Zie inspraakreactie 76
98	[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 76. vanwege de lengte van de inspraakreactie wordt naar inspraakreactie 76 en de daar gegeven toelichting verwezen]	Zie inspraakreactie 76
99	Graag reageer ik op de nota Stallen en Parkeren. Ik begrijp hieruit dat u betaald parkeren wilt invoeren rond het Merwedekanaal, dus ook in de buurt van City Campus Max. Tevens schrijft u: ""De gevolgen van een ontwikkeling worden echter niet afgewenteld op de buurt, doordat de gebruikers van het pand niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning om op straat te parkeren." Dit lijkt mij een zeer tegenstrijdige zin: als bewoners geen parkeervergunning zouden krijgen, dan hebben zij toch des te meer te maken met de gevolgen van de invoer van het betaald parkeren? In City Campus Max is het immers voor verreweg de meeste mensen niet mogelijk om binnen het pand te parkeren. Rondom is het overvol en betaald parkeren helpt hier waarschijnlijk niets bij. Beter zou zijn om ervoor te zorgen dat ook de huurders van de parkeergarage gebruik zouden kunnen maken. Daarnaast juich ik het toe dat u fietsgebruik wilt stimuleren en ik hoop dan ook van harte dat u ervoor wilt zorgen dat er goede fietsenstallingen buiten City Campus Max komen, want die ontbreken nu volledig. Er zijn wel binnen fietsenstallingen, maar deze zijn overvol en alleen toegankelijk voor de bewoners. Het resultaat is dat het binnen en buiten een grote chaos van fietsen is.	Zie inspraakreactie 76 De zin die u aanhaalt, gaat over nieuwe ontwikkelingen die na het vaststellen van de nota Stallen en Parkeren worden gerealiseerd: de gebruikers van die panden komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning, zodat de huidige bewoners niet geconfronteerd worden met een hogere parkeerdruk. Bij de invoering van betaald parkeren rondom City Campus Max komen bewoners die kunnen beschikken over een parkeerplaats, op dit moment vooral de kopers, niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Huurders die niet beschikken over een parkeerplaats, kunnen dus gewoon een parkeervergunning aanvragen. Verzoeken voor fietsenstallingen kunt u indienen bij de gemeente.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
100	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> We zijn blij dat de gemeente zich zorgen maakt over het parkeerprobleem in Majella e.o. De enquête laat zien dat voor betaald parkeren als oplossing voor het parkeerprobleem onvoldoende draagvlak is. Het probleem is hiermee echter niet opgelost. Wij zien het beleid van de gemeente als primaire oorzaak voor de huidige ontstane problemen in onze wijk. Voor invoering van betaald parkeren in aanliggende wijken waren in onze wijk weinig parkeerproblemen. Wij zijn er op tegen dat betaald parkeren als enige oplossing aan de bewoners wordt opgedrongen. Als het doel zou zijn dat het parkeerprobleem opgelost dient te worden dan zouden er meer instrumenten aangedragen moeten worden dan alleen de invoering van betaald parkeren. In de nota wordt bijvoorbeeld de invoering van zogenoemde blauwe zones gemakkelijk weggeschreven, goede argumenten worden hier niet voor gegeven, terwijl dit juist voor wijken buiten de huidige betaalde zone een oplossing kan zijn voor het parkeerprobleem (mits er handhaving plaatsvindt). Graag zouden we antwoorden willen krijgen op de volgende vragen: - Welke alternatieve oplossingen biedt de gemeente voor onze wijk? - Wij zien als doelgerichtere én bewonersvriendelijkere oplossingen voor onze wijk (en daarbij gaan we er vanuit dat er ook gehandhaafd wordt) bijvoorbeeld: a. een vergunninghoudergebied (zoals in de binnenstad), waarbij bewoners bezoekerskaartjes kunnen kopen voor hun bezoek (tegen een schappelijke vergoeding), zodat het bezoek niet steeds op de klok hoeft te kijken. b. blauwe zone in combinatie met vergunningen voor bewoners. Wat vindt de gemeente van deze oplossingen voor onze wijk? - Waarom wordt de eerste oplossing in het centrum van de stad wél geboden en in een wijk aan de rand van de stad niet? - Kunnen wij een gesprek met de verantwoordelijke wethouder krijgen? Dit om de ontstane situatie in onze wijk, veroorzaakt door het huidige beleid, te kunnen bespreken en te zorgen dat de nieuwe nota meerdere oplossingen bevat die wel door de bewoners gedragen worden? <i>NB aan de inspraakreactie is een lijst met 64 namen toegevoegd</i>	Betaald parkeren heeft inderdaad altijd een zogenaamde olievlekwerking tot gevolg: sommige automobilisten gaan op zoek naar de gratis parkeerplaatsen aan de rand van het betaalde gebied. Dit effect wordt versterkt omdat de invoering van betaald parkeren tot nu toe in kleine gebieden plaatsvond. Met de nieuwe procedure stellen we daarom voor dit voor grotere gebieden tegelijk te doen, waarbij zo veel mogelijk natuurlijke grenzen (grotere wegen, water en spoor) worden aangehouden. Wij vinden betaald parkeren is een geschikt reguleringsmiddel als er een hoge parkeerdruk is. Een blauwe zone kan inderdaad ook een geschikt middel zijn, maar zolang de kosten wel en de opbrengsten niet ten gunste van de gemeente komen, zullen wij een blauwe zone niet toepassen. We moeten immers ook zorgen dat de kosten en opbrengsten van de parkeerexploitatie in balans blijven. Een vergunninghoudersgebied vinden wij geen geschikt reguleringsmiddel, aangezien hier alleen vergunninghouders kunnen parkeren. Voor bezoekers van bewoners is er nog wel iets te regelen, maar in aantal zal het beperkt zijn, wat problemen kan opleveren met bijvoorbeeld een feestje. Bezoekers van andere functies in de wijk, een buurtwinkel bijvoorbeeld, kunnen dan echter nooit met de auto in de wijk parkeren. Een vergunninghoudersgebied is daarmee inflexibel. Dit is de reden dat betaald parkeren als enige oplossing wordt gepresenteerd in de nota Stallen en Parkeren als er in een wijk een hoge parkeerdruk is. Als de nota wordt vastgesteld door de gemeenteraad zal ook uw wijk volgens de nieuwe procedure worden beoordeeld. Overigens hechten wij eraan om te vermelden dat de uitslag van de enquête in Majellapark e.o. laat zien dat de meningen onder bewoners sterk verdeeld zijn: 50% is inderdaad tegen de invoering van betaald parkeren, maar eenzelfde aantal bewoners is voor de invoering van betaald parkeren.
101	<i>[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 76. vanwege de lengte van de inspraakreactie wordt naar inspraakreactie 76 en de daar gegeven toelichting verwezen]</i>	Zie inspraakreactie 76

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
102	[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 76. vanwege de lengte van de inspraakreactie wordt naar inspraakreactie 76 en de daar gegeven toelichting verwezen]	Zie inspraakreactie 76
103	[deze inspraakreactie is inhoudelijk identiek aan inspraakreactie 76. vanwege de lengte van de inspraakreactie wordt naar inspraakreactie 76 en de daar gegeven toelichting verwezen]	Zie inspraakreactie 76
104	Ik heb alle stukken gelezen, en er is in mijn ogen al veel gezegd en geïnventariseerd. Ik mis echter nog 1 punt van aandacht: Herrinrichten van parkeerplaatsen. Ik woon bv in een hele brede straat, 1 richtingsverkeer. Parkeerruimte, boompje, parkeerruimte, boompje etc. Deze parkeerruimte is bemeten voor 2,5 auto. Dus onder de streep (uitgaande van 10 zulke parkeerruimtes) kunnen 5 auto's niet parkeren, terwijl er wel ruimte voor is. Waarom bv niet schuin-instekende parkeerplaatsen maken? Kunnen met gemak 4 auto's, ipv de huidige 2. Verder zie je bij veel (lint) parkeerplaatsen een witte lijn ter afbakening. Je houdt je hier onbewust aan, maar daardoor ook weer veel parkeerruimte onbenut. Verder voor mij een kleine doorn in het oog: recentelijk zijn 2 parkeerplaatsen opgeofferd voor autodates (1 normale, 1 elektrische). Goed initiatief, echter de auto's staan er meer dan 95% van de tijd. Geeft geen goede boodschap af! 'mijn' parkeerplaats opgeofferd voor een auto die niet gebruikt wordt. Ook heb ik vernomen dat de gemeente op dit moment parkeergeldinkomsten afroemt en gebruikt om andere gaten in de begroting te dichten. Mocht dit gebeuren, dan is het niet echt acceptabel om de abo's etc te verhogen. Dus geef goed aan waar het geld heen gaat. Als laatste: Veel mensen die dicht bij het centrum wonen, zijn 2-verdieners. Geeft meestal de noodzaak tot 2 auto's. Verpest het daar niet voor, want ze trekken anders weg. Wij hebben niet de mogelijkheid in een (gemeentelijke)parkeergarage te stallen, want 1 parkeervergunning per adres. Ik wil best (veel) betalen voor een 2e vergunning, maar het is gewoon niet mogelijk. Ik heb hier geen kant en klare oplossing voor (helaas), maar is zeker iets om mee te nemen. De wereld verandert, verander mee. Bottom line: kijk niet alleen naar manieren om autogebruik te verminderen, maar effectiever omgaan met beschikbare middelen zoals ruimte en manieren waarop geparkeerd wordt. Gebruiker betaalt, dubbel gebruiker nog meer. Prima. Maar maak het niet onmogelijk.	Ideeën voor het herinrichten van de (parkeer)ruimte in uw straat, kunt u het beste melden bij het wijkbureau. Wanneer bijvoorbeeld groot onderhoud aan uw straat wordt gepleegd, kunnen wij dit meenemen. In gebieden waar betaald parkeren wordt ingevoerd, inventariseren en overwegen we dergelijke ideeën ook. Als gemeente stimuleren we het autodelen en daarom gaan we vraagvolgend om met aanvragen voor parkeerplaatsen voor deelauto's. Ook gaan we er vanuit dat deze aanvragen komen vanuit een behoefte, al zal het gebruik in het begin wel moeten aantrekken. De gemeente roomt op dit moment geen parkeerinkomsten af om de begroting te dichten. Wel vindt jaarlijks een vastgestelde afdracht plaats vanuit de parkeereexploitatie ten gunste van de algemene middelen. Waar er ruimte is, verstrekken we 2^e vergunningen. We stellen voor die vergunning twee keer zo duur te maken als de 1^e vergunning. Als de ruimte er niet is, zullen bewoners toch op zoek moeten naar alternatieven, zoals een verder weg gelegen parkeergarage en een deelauto. We beperken het aantal uit te geven vergunningen om vergunninghouders een redelijke kans te geven op een vrije parkeerplaats. We proberen zo efficiënt mogelijk met de beschikbare ruimte om te gaan. Onmogelijk maken is zeker niet ons uitgangspunt, het scheppen van reële verwachtingen op een parkeerplaats of een parkeervergunning wel.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
105	In reactie op uw nota "Stallen en Parkeren" en de enquête naar betaald parkeren in onze wijk (Majella e.o.) wil ik mijn reactie geven. De gemeente heeft in onze wijk een enquête gehouden. De uitslag hiervan is dat voor betaald parkeren als oplossing voor het parkeerprobleem onvoldoende draagvlak is. Echter is hiermee het probleem niet opgelost. Ik geef met deze brief (en de uitslag van de enquête) aan dat ik er tegen ben dat betaald parkeren als oplossing aan de bewoners wordt opgedrongen. Naar onze mening is dit een parkeerbeleid waarin sprake is van een discrepantie tussen doel en instrument. Als het doel alléén zou zijn dat het parkeerprobleem opgelost dient te worden dan zouden er meer instrumenten aangedragen moeten worden dan alleen de invoering van betaald parkeren. Ook de recent opgestelde nota "Stallen en Parkeren" geeft geen andere oplossingsalternatieven voor de oplossing van het parkeerprobleem dan het betaald parkeren en is daarmee een voorbeeld van zeer beperkt afgewogen beleid waarin weinig creativiteit getoond wordt door de beleidmakers. Graag zou ik antwoord willen krijgen op de volgende vraag: Welke alternatieve oplossingen biedt de gemeente voor onze wijk? Te denken aan bijvoorbeeld het eenmalig verstrekken van een vergunning tegen kostprijs, in combinatie met een blauwe zone voor bezoekers. Dus geen maandelijkse betaling voor een vergunning. Ik had immers geen parkeerproblemen totdat de gemeente het gebied betaald parkeren ging uitbreiden. Graag ontvang ik antwoord op mijn brief waarin de gemeente aangeeft welke alternatieven er mogelijk zijn in onze wijk, zonder dat er wordt teruggегrepen op het weinig creatieve betaald parkeren beleid.	Om een hoge parkeerdruk tegen te gaan, is de invoering van betaald parkeren een effectief middel. Andere instrumenten zijn naar onze mening minder effectief of stuiten op andere bezwaren. Het invoeren van een blauwe zone met een kostenloze vergunning voor bewoners, zoals u suggereert, heeft een vergelijkbaar effect als betaald parkeren. Een groot nadeel is echter dat de gemeente voor dit instrument wel aanzienlijke kosten maakt, maar hier geen inkomsten tegenover staan. Dit betekent dat de gemeente deze kosten op een andere manier moet dekken. Daarnaast is het effect van een blauwe zone minder groot dan van betaald parkeren. Het instrument is immers fraudegevoeliger (de parkeerschijf doordraaien na de maximale parkeerduur), waardoor auto's toch de hele dag in de wijk staan. Daarnaast stimuleert het bezoekers niet bewuster na te denken of de auto wel het meest geschikte vervoermiddel is voor de reis die gemaakt wordt. Dit zijn de redenen dat betaald parkeren als instrument wordt gepresenteerd en een blauwe zone bijvoorbeeld niet.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
106	Ik wil graag mijn bezwaar kenbaar maken tegen het voornemen betaald parkeren in te voeren in de Merwedekanaalzone, meer specifiek rondom City Campus Max, waar ik woon. Destijds heeft de gemeente een grote fout gemaakt door bij het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen rond het complex de parkeerplaatsen in de parkeergarage van de kooptoren mee te tellen. Deze garage is echter niet toegankelijk voor huurders, laat staan voor bezoekers. Dat is de oorspronkelijke reden dat de parkeerdruk rond het complex momenteel zeer hoog is. Betaald parkeren zal niet meer parkeerplaatsen opleveren, en zorgt op die manier dus niet voor een veiliger of aantrekkelijker situatie. Daarnaast is ook de parkeerdruk voor fietsen rond het complex enorm hoog, ook vanwege te weinig plaatsen in de overdekte stalling en onvoldoende stallingsmogelijkheden buiten. Naast dat dit veel overlast oplevert voor bewoners, schrikt dit potentiële investeerders in de commerciële strip onder in het complex af vanwege de zeer rommelige indruk. In uw plannen zie ik hier geen oplossing voor terug, terwijl dit bij een complex dat voor een aanzienlijk deel door studenten bewoond wordt toch voor de hand ligt. Ik hoop van harte dat u met bovenstaande punten rekening houdt in uw overweging.	Zie inspraakreactie 76
107	Ik woon in een koopwoning in CCMax. Ik heb geen parkeergarage bij mijn woning, dus ik heb al vanaf dat ik hier woon last van parkeerproblemen. Er is namelijk een tekort aan parkeerplekken. Nu lees ik in de nota Parkeren & Stallen dat de gemeente betaald parkeren in wil voeren in de Merwedekanaalzone. Ik wil hier graag bezwaar tegen indienen. Hier betaald parkeren invoeren treft alleen de bewoners van CCMax (en in de toekomst de bewoners van het Startblok). Er zijn immers geen winkels in de Merwedekanaalzone waarvan de bezoekers zouden kunnen worden belast met betaald parkeren. Bovendien lost het invoeren van betaald parkeren de huidige parkeerproblematiek niet op. Wij (de bewoners) moeten toch ergens parkeren, en er zijn nu al te weinig parkeerplekken.	Zie inspraakreactie 76

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
108	Ik ben het absoluut niet eens met de eventuele invoer van betaald parkeren in de Merwedekanaalzone. Het is niet moeilijk om de parkeerdruk van 80% te halen in dit gebied, aangezien er een foute inschatting/overleg heeft plaatsgevonden tussen Bouwfonds en de gemeente. De meeste mensen die hier parkeren zijn bewoners van CC Max. Door het invoeren van betaald parkeren zal dus de parkeerdruk niet afnemen. Afgezien daarvan is het schandalig dat bezoekers van ons complex (die toch al zo moeilijk een parkeerplaats kunnen vinden), nu ook nog eens zouden moeten betalen (terwijl dus nogmaals de parkeerdruk niet veroorzaakt wordt door externen die bijv. gratis de auto willen parkeren om naar de stad te gaan, maar door een fout in berekeningen aantal bewoners/parkeerplaatsen!). Ook de Praxis (europalaan) zal hier hoogstwaarschijnlijk niet blij mee zijn, aangezien veel bezoekers hun auto dan op hun terrein zullen gaan parkeren, omdat dit wèl gratis is en zal blijven. Al met al lost betaal d parkeren niets op aan het parkeerprobleem, maar veroorzaakt wel 'hinder' voor bezoekers van Max. Zeër zeker geen goed idee dus!	Zie inspraakreactie 76 Conform de procedure voor de invoering van betaald parkeren moet de parkeerdruk in een vooraf gedefinieerde gebieden hoger dan 80% zijn. We weten niet of dat in het gebied waar City Campus Max in valt zo is. Het gebied is vanwege de toekomstige bouwontwikkelingen echter aangewezen als gebied waar betaald parkeren ingevoerd kan worden om deze ontwikkelingen mogelijk te maken.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
109	STKU is op vrijdag 25 mei 2012 op specifiek verzoek van TRU en GU opgericht om het Taxikeur voor Utrecht te doen realiseren en beheren, zoals dat oorspronkelijk door de Utrechtse Taxisector in nauw overleg met de gemeente Utrecht in 2009 en 2010 is ontworpen. Dit was gedaan binnen de kaders van het Meerjarenprogramma Kwaliteitsprong Taxi Utrecht, zoals dat medio 2009 formeel was bekrachtigd door gezamenlijk GU, TRU en het Rijk. In nauw overleg met de TRU en GU en voor zover in redelijkheid budgettair en bedrijfskundig uitvoerbaar, zal STKU binnen haar verantwoordelijkheid en binnen de werkingssfeer van haar statutaire taken, mogelijkheden en bevoegdheden en in lijn met de paragrafen van bovengenoemd Meerjaren Programma, aangaande de bevordering van schone lucht en schoon vervoer en aangaande het wenselijke Utrechtse Meerpartijen Convenant voor kwalitatief en schoon hoogwaardig (Taxi) personenvervoer, graag haar medewerking verlenen aan de Nota Stallen en Parkeren. De koppeling met het taxikeur is hierin wenselijk en qua benadering zelfs noodzakelijk. inspraakreactie STKU Stedenbouwkundige ontwikkeling STKU stelt voor om de inrichting en ontwikkeling van herkenbare 'Taxikeur Utrecht' taxihalteplaatsen voor straattaxi's die beschikken over het Taxikeur Utrecht structureel op te nemen in de stedenbouwkundige ontwikkelingen in 1. het stationsgebied, 2. de transferia / P+R-voorzieningen 3. en de parkeerplaatsen op straatniveau in de drukke uitgaansdelen van de stad (gedurende de uitgaanspiektijden en tijdens stadsfeesten en bijzondere volksevenementen). Elementair is dat daarbij ook tijdig wordt nagedacht over de inrichtingseisen aangaande schoon (elektrisch) vervoer en gewenste oplaadpunten en accu wisselstations. (Dit zal uiteraard een breder doel moeten kunnen dienen dan de taxi's alleen.)	Fijn dat u meedenkt over het uitrollen van het taxikeurmerk, Op dit moment zijn de zeven taxistandplaatsen op het Stationsplein exclusief toegankelijk voor taxi's met het keurmerk. De gemeente en de branchevereniging onderzoeken nog of en hoe het keurmerk ook op andere plekken in de stad kan worden ingevoerd. Wij zien dit als verdere uitwerking van het taxibeleid en niet specifiek van het parkeerbeleid. Conform ons Actieplan Schoon Vervoer 2010-2014, gericht op het stimuleren van elektrisch vervoer, is het plaatsen van elektrische oplaadpunten uiteraard mogelijk.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
110	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Het is goed dat er regels (gaan) gelden in de diverse (sub)wijken, zeker als er daar momenteel parkeerproblemen zijn. Zo stemt de wijkraad in om op straat meer ruimte te geven aan voetgangers, fietsers, deelauto's en groen. Het baart ons zorgen dat (ook buiten het centrum) fietsen de stoepen en trottoirs steeds vaker barricaderen. Ouderen, gehandicapten en ouders met kinderwagens hebben daar ergerlijke last van. Hetzelfde geldt voor fietsen tegen het verkeer in en op trottoirs. Wat ons verder zorgen baart is dat het lijkt alsof de bewoners moeten opdraaien voor de te grote parkeerdruk in sommige gebieden. Zo lezen wij dat de parkeervergunning voor bewoners in zone B 1 geleidelijk verhoogd zal worden met 30% en in zone A2 zelfs met 50% terwijl de tarieven voor bezoekers gelijk blijven. Dit is in strijd met uw uitgangspunt 'dat we de lasten met name bij bezoekers leggen en in mindere mate bij bewoners' (pagina 50). Wij verzoeken u de bewonersvergunning in zone A2 en B1 niet (zo sterk) te verhogen, ook al kan dit ertoe leiden dat de maatregelen dan niet kostendekkend zijn. Hoe stijgen de parkeerkosten voor familie en mantelzorgers: mensen die soms elke dag bij een bewoner langskomen? Zij zorgen ervoor dat iemand langer zelfstandig kan blijven wonen, wat weer kosten voor de zorg bespaart. Wij maken ons ook zorgen om de nieuwe werkwijze om betaald parkeren in te kunnen voeren in de diverse sub wijken. De vraag is hoe groot de omvang van het gebied is waar de norm van 80% over gemeten wordt. De gehanteerde 1 km loopnorm is te grof voor veel doelgroepen. Zo zijn een aantal van de huidige rayons te omvangrijk om een gedragen parkeerbeleid in te voeren. In dat kader is ons ook de relatie parkeernorm, parkeerdruk, loopafstand en 1 of meerdere af te geven parkeervergunningen onduidelijk. Wij hopen dan ook dat u terughoudend omgaat met het invoeren van betaald parkeren in gebieden waar dit nu nog niet is. Wij zouden graag uitleg krijgen in de wijze waarop de parkeernorm bepaald is. De parkeernorm bij scholen waar ook avond onderwijs plaats vindt is naar onze mening te krap ingeschat: mensen komen vanuit hun werk met de auto naar de school. Bij moskeeën is de norm voor doordeweekse dagen goed maar op vrijdag te krap. Hier zou de vrijdag leidend moeten zijn voor de normbepaling omdat dit de drukste dag is. Samengevat zouden wij u willen adviseren de regels voor het stallen en parkeren van geval tot geval te bekijken.	De handhaving op gestalde fietsen gaan we aanscherpen. Weesfietsenacties kunnen in de gehele gemeente worden uitgevoerd. Daarnaast gaan we ook handhaven op hinderlijk gestalde fietsen: fietsen die bijv. de doorgang van looproutes verkleinen, die zodanig gestald staan dat fietsen niet meer makkelijk in of uit een fietsenrek kunnen of die overlast geven voor andere gebruikers van de openbare ruimte. We houden wel degelijk vast aan ons uitgangspunt dat we de lasten met name bij bezoekers leggen. De parkeereexploitatie leunt echter zwaar op de opbrengsten van het bezoekersparkeren in de A-zone. De vergunningtarieven worden verhoogd om die opbrengsten beter in balans te brengen met de kosten die gemoeid zijn met de handhaving. Overigens gaat het bezoekerstarief in zone A2 wel omhoog (in andere zones niet), de tarieven stijgen in die zone dan ook het sterkst. Voor mantelzorg kan in geval van een terminale ziekte een parkeervergunning worden aangevraagd tegen hetzelfde tarief als een parkeervergunning voor bewoners. Onderdeel van de nieuwe procedure voor de invoering van betaald parkeren is een kaart waarop vooraf gedefinieerd staat over welke gebieden de parkeerdruk gemeten wordt. De omvang van deze gebieden verschilt en wordt met name bepaald door min of meer natuurlijke grenzen (grotere wegen, water, spoor). Over het algemeen zijn de gebieden fors kleiner dan de huidige rayons. Tussen parkeernormen en betaald parkeren bestaat inderdaad een relatie. Ten eerste wordt eenzelfde zone-indeling gehanteerd (A1, A2, etc.), omdat de mate van stedelijkheid zowel in de parkeernormen als in de parkeertarieven tot uitdrukking komt. Ten tweede komen bewoners of gebruikers van nieuwe ontwikkelingen niet meer in aanmerking voor een parkeervergunning. Zo wordt gestimuleerd dat bij de ontwikkeling voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd (of op enige afstand, de relatie met de loopafstand) en dat deze parkeerplaatsen ook gebruikt worden. Hierdoor was het tevens mogelijk de minimum autoparkeernorm in gebieden met betaald parkeren te verlagen; er kan immers geen overlast voor de omgeving ontstaan. De bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer zijn in die gebieden vaak goed. De parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke, breed geaccepteerde cijfers. In onze tabel zijn de meest gangbare functies opgenomen. Er is namelijk ook een aparte autoparkeernorm voor scholen met avondonderwijs. In voorkomende gevallen wordt die gebruikt. De parkeernorm voor religiegebouwen is gebaseerd op onderzoekscijfers. Uiteraard kijken we per situatie wat wenselijk is

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
111	Als bewoner Veeartsenijstraat te Utrecht reageer ik met name op het voornemen de bezoekersparkeertarieven om de schil rond de binnenstad WEER DUURDER te maken. Als bewoner schaam ik me iedere keer weer dood dat mijn bezoekers zoveel moeten betalen. Al mijn familie en vrienden wonen op het platteland. Zij verbazen zich ten eerste dat je hier als bewoner met auto niet gewoon gratis je auto voor je eigen voordeur kunt zetten. En dat ze als bezoekers zo schrikbarend veel moeten betalen, kan er bij hen al helemaal niet in. op het plateland zet je je auto gwoon op je eigen erf. Aangezien ik mijn bezoek onder geen voorwaarde wil laten betalen (stel je voor zeg!), lopen de kosten voor mij nóg meer op. Mensen komen alleen maar OP BEZOEK!!!! Dus: weg met die verhoging! Corio en anderen lokken mensen juist naar de stad! Ter meerdere eer en glorie van henzelf!	De parkeertarieven in zone A2 worden verhoogd omdat die zone steeds meer een centrumfunctie krijgt. De bezoekerstarieven moeten hierbij aansluiten. Voor bewoners is een bezoekersparkeervergunning beschikbaar waarmee hun bezoek voor een aanzienlijk lager tarief kan parkeren.
112	Jebber heeft als doel om de komende vijfjaar 1.500 starterswoningen te realiseren in de stad Utrecht, waarvoor reeds een aantal locaties door ons of door derden in ontwikkeling zijn. Gezien het mobiliteitsvraagstuk binnen Utrecht vinden wij het logisch dat de gemeente haar parkeerbeleid wenst aan te passen aan de veranderende economische, ruimtelijke en milieutechnische omstandigheden. De doelstelling van de Nota Stallen en Parkeren d.d. 31 mei 2012, die momenteel ter visie ligt, onderschrijven wij dan ook. Wel hebben wij één wijzigingsverzoek. In de 'Tabel Utrechtse parkeernormen' uit de Actualisatie parkeernormering d.d. 31 mei 2012 valt ons op dat er per functie m2 bvo staat vermeld. Bij commercieel vastgoed is dat helder en gebruikelijk, maar bij woningbouw is het gebruikelijk om uit te gaan van m2 qbo in plaats van bvo. In de fietsparkeernormering d.d. 31 mei wordt bij woningbouw verwezen naar het Rijksbouwbesluit, waarin bij woningbouw wordt uitgegaan van m2 gbo. Omwille van de eenduidigheid en toetsbaarheid verzoeken wij u om in bovengenoemde Nota bij alle woningbouw, dus ook voor wat betreft het autoparkeren, uit te gaan van m2 qbo in plaats van bvo. Tweede reden voor dit verzoek is dat Jebber zich voor starters richt op relatief kleine woningen (ca. 40 – 65m2 gbo). Voor de eerste twee woningbouwcategorieën uit de Nota (tot 50m2 en tot 75m2), kan men bij hantering van m2 bvo geen fatsoenlijke twee- respectievelijk driekamerappartementen realiseren. Bij hantering van m2 bvo zullen namelijk de m2's ten behoeve van constructies, verkeersruimte e.d. van het totaal aantal m2 moeten worden afgetrokken, waardoor slechts een studio resteert in plaats van een tweekamerappartement of een tweekamer- in plaats van een driekamerappartement. Derhalve zien wij graag bovenstaand verzoek als wijziging terugkomen in de Nota.	Voor de autoparkeernormen hebben wij er bewust voor gekozen om bvo's te hanteren. Bij appartementen overigens nadrukkelijk als oppervlakte achter de voordeur, dus zonder verkeersruimte daarbuiten. Parkeernormen worden namelijk toegepast in een vroeg stadium van de ontwikkeling. Vaak is de exacte indeling van een woning nog niet bekend, maar de buitenmuren van de woning wel. In het Bouwbesluit wordt inderdaad over gbo's gesproken. Omdat wij voor de fietsparkeernormen voor woningen zijn gehouden aan het Bouwbesluit, hanteren we daar gbo. Om te voorkomen dat de klasse-indeling met bvo leidt tot het realiseren van kleinere woningen, hebben wij de grenzen van die klassen opgerekt; de ondergrens bijvoorbeeld van 50 m² bvo naar 55 m² bvo. Voor de 2^e klasse wijzigen de grenzen van 50 – 75 m² bvo naar 55 – 80 m² bvo. Hoewel elke grens arbitrair is, is onze ervaring dat woningen uit deze klasse aanzienlijk vaker door meer dan één persoon bewoond worden, waarmee het autobezit stijgt. Deze inspraakreactie heeft geleid tot een aanpassing in de nota Parkeernormen Fiets en Auto

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
113	Ter toelichting op het tweede argument uit onze inspraakreactie [zie <i>inspraakreactie 112</i>], geven wij u hierbij nog het navolgende mee. Jebbér richt zich voor starters op relatief kleine twee- en driekamerappartementen (ca. 40 – 65m² gbo) in een voor starters aantrekkelijke omgeving, namelijk op fietsafstand van het centrum van Utrecht; en loopafstand van dagelijkse voorzieningen en openbaar vervoer. Starters zijn voor Jebbér mensen die net een opleiding hebben afgerond en voor het eerst een serieuze baan hebben. Aangezien deze jonge mensen momenteel moeilijk een woning kunnen kopen, gaan wij de komende jaren uit van 100% huur, waarvan het merendeel sociaal. Starters zijn over het algemeen gewend om zich te verplaatsen met de fiets en het openbaar vervoer. In lijn met u uw ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar', is de doelstelling van Jebbér om duurzame projecten te realiseren. Daarvoor achten wij het van belang om te stimuleren dat starters het gebruik van fiets en OV voortzetten en om het autogebruik tot een minimum te beperken. Realisatie van voldoende fietsparkeerplaatsen en het bijvoorbeeld het aanbieden van deelauto's is in dit kader belangrijker dan realisatie van (gebouwde) autoparkeerplaatsen. Dit komt tevens een financieeleconomisch gezonde exploitatie ten goede. De laagste parkeernormeringen uit de Nota Stallen en Parkeren voor woningen tot 50m² en 50–75m² zouden daarom (ook) moeten gelden voor starterswoningen. De eenvoudigste wijze voor aanpassing van de Nota is om de term ' m 2 bvo' bij de autoparkeernormering bij woningen te wijzigen in ' m 2 gbo'. Mocht bovengenoemde aanpassing onverhoopt niet kunnen worden verwerkt, dan heeft dat tot gevolg dat projecten met relatief kleine woningen financieel onrendabel worden en daardoor niet realiseerbaar. Dit betreft onder andere onze eigen ontwikkeling 'de Trip' op Rotsoord (250 startersappartementen) en het project 'Startblok' van Bouwfonds (280 appartementen) waarbij Jebbér en Syntrus Achmea voornemens zijn om 210 appartementen aan te kopen ten behoeve van de verhuur aan starters.	Om te voorkomen dat de klasse-indeling met bvo leidt tot het realiseren van kleinere woningen, hebben wij de grenzen van de klassen opgerekt; voor de 2^e klasse wijzigen de grenzen bijvoorbeeld van 50 – 75 m² bvo naar 55 – 80 m² bvo. Hoewel elke grens arbitrair is, is onze ervaring dat woningen uit deze klasse aanzienlijk vaker door meer dan één persoon bewoond worden. Hiermee stijgt het gemiddelde autobezit per huishouden, waardoor een hogere autoparkeernorm gerechtvaardigd is. Wij hebben begrip voor de lastige economische situatie, maar het realiseren van woningen en fiets- en autoparkeerplaatsen is een kwestie van de lange termijn. Overigens kunnen we altijd bezien waar maatwerk nodig is. Het toepassingskader van de parkeernormen biedt hierin al voor-gedefinieerd de mogelijkheid om autoparkeerplaatsen te vervangen door fietsparkeerplaatsen (bovenop de fietsparkeerplaatsen die conform de fietsparkeernorm benodigd zijn) en de mogelijkheid om autoparkeerplaatsen te vervangen voor plaatsen voor deelauto's. Deze inspraakreactie heeft geleid tot een aanpassing in de nota Parkeernormen Fiets en Auto

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
114	DE STAD TERUGGEVEN AAN DE UTRECHTER, I.P.V. DE UTRECHTER DIE ER IS VOOR DE STAD: Inderdaad, Het wordt te druk met verbrandingsmotoren (dieselbussen, brommers, scooters, auto's enz.) m.a.g. onaangenaam en ongezond wonen. De gemeente moet eindelijk kiezen om de verbrandingsmotoren incl. brommers en scooters zoveel mogelijk uit de stad te weren, ook als ze daardoor parkeerinkomsten misloopt! Oplossingen : -Het oude succes van gratis parkeren op Galgenwaard op vergelijkbare manier kopiëren: gratis parkeren aan de rand van de stad en een goede goedkope OV –verbinding naar het centrum en de stations. OVfietsverhuur en fietskluisjes op deze lokaties. -Parkeervergunningen bewoners: gratis parkeervergunningen voor bewoners (1 per huishouden gratis. nl. betalen ook wegenbelasting en OZB). Eventuele 2e vergunning fors duurder maken. Gebied betaald parkeren uitbreiden. -Voor niet-vergunning-houders overal hoge tarieven, juist ook in de woonwijken die verder van het centrum liggen, waarmee auto-verkeer concreet wordt geweerd (sluip-parkeren!). -Parkeren bij stations ontmoedigen: aanzuigende werking van auto's terugbrengen door met OV of fiets naar de stations te gaan. Bezoekers laten auto aan de rand van de stad achter. Dus geen parkeergelegenheid bij de stations, of voor max. 1/2 uur. -Betaald parkeren in de binnenstad voor alle gemotoriseerd vervoer –incl.brommers, scooters, motoren op de auto-parkeerplaatsen. FIETSEN BEVORDEREN. -Voldoende bewaakte stallingen, gratis of –indien bewaakt– tegen laag tarief. -Stallingsmogelijkheden (fiets vast maken) dicht bij de winkels, stations. N.B.: vaak zijn fietsers geen wandelaars, of hebben daarvoor geen tijd, of fysieke beperkingen. Als de fietsenstallingen te ver weg zijn of te duur, gaat de fietser terug de auto in. -wachttijden voor fietsers bij verkeerslichten korter maken (vaker groen). -gezonde schone lucht bevorderen door terugdringen van verbrandingsmotoren	De P+R-locaties bieden een combinatiekaartje van parkeren en reizen naar de stad voor weinig geld. Dit staat in verhouding tot het gratis parkeren en het apart betalen voor de Winklexpres. We zijn voornemens om het aanbod van OV-fietsen op deze locaties te vergroten. Wij kiezen er niet voor alle bewoners een gratis eerste parkeervergunning te verstrekken, de kosten zouden dan via een andere weg gedekt moeten worden. We stellen wel voor de tweede parkeervergunning twee keer zo duur te maken als de eerste (ook voor bedrijven). Hoge parkeertarieven in woonwijken ver van het centrum af vinden wij niet wenselijk. Hiermee treffen we voornamelijk de bezoekers van bewoners en van lokale voorzieningen in die wijken. Het uitwijkgedrag van bezoekers aan het centrum naar de gebieden met een lager tarief is beperkt. We zien dit alleen in zone A2 omdat die zone steeds meer een centrumfunctie krijgt. We stellen voor het bezoekerstarief in die zone dan ook te verhogen. Parkeergelegenheid bij stations of andere openbaarvervoerknooppunten stimuleert in onze ogen juist dat automobilisten hun reis niet geheel maar gedeeltelijk met de auto afleggen, zowel de stad in als de stad uit. Wij stimuleren daarom het parkeren bij deze knooppunten. Betaald parkeren voor niet-auto's is lastig: waar moeten zij hun parkeervergunning of parkeerkaartje bevestigen? Bromfietsen en scooters mogen daarnaast niet op een autoparkeerplaats geparkeerd worden; zij worden in de wet niet gezien als motorvoertuig. Wij zetten ons in voor voldoende fietsenstallingen en fietsklemmen. In een historische binnenstad blijkt dat lastig, zeker gezien het feit dat u terecht opmerkt dat deze stallingsmogelijkheden dicht bij de bestemming moeten zijn. We optimaliseren onze verkeerslichten waarbij we wel kijken naar alle typen verkeer. Ons Actieplan Schoon Vervoer 2010–2014 is gericht op het stimuleren van elektrisch vervoer. Maatregelen zijn onder meer het plaatsen van oplaadpunten voor vier- en tweewielers. Wettelijk is het niet mogelijk om verschillende tarieven te hanteren voor schonere en meer vervuilende voertuigen.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
115	Met grote schrik heb ik de parkeernota gelezen. Ik vind het geen goede zaak dat er parkeerplaatsen verdwijnen uit het centrum en de daaromheen liggende gebieden. Dit omdat de parkeerdruk voor bewoners al hoog is. Soms is het bijna niet haalbaar een parkeerplaats te vinden. En als dan het argument wordt gebruikt dat een maximale loopafstand 750 meter mag zijn voor het A-gebied naar de oorspronkelijk locatie breekt mijn klomp helemaal. Dat betekend bij een normaal wandeltempo je nog 8-12 minuten naar je bestemming moet lopen. Een stad en zijn ambtenaren moet zijn burgers zijn burgers dienen en daarvoor aan de slag. Deze plannen zijn echt niet goed te noemen. Maak het voor de bewoners makkelijker om te parkeren, dus meer 2^e vergunningen per huishouden beschikbaar. Dus meer parkeerplaatsen.	De exacte plannen voor het opheffen van straatparkeerplaatsen moeten nog vorm krijgen. Daarbij kijken we uiteraard naar de effecten voor de gebruikers en naar de eventuele flankerende maatregelen die nodig zijn. We zijn niet voornemens om meer 2^e vergunningen per huishouden uit te geven; dan moeten we juist meer parkeerplaatsen op straat realiseren. Wij zetten juist in op goede alternatieven voor de (tweede) auto: goede fietsvoorzieningen, goed openbaar vervoer en deauto's.
116	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Woonboulevard Utrecht is afhankelijk van het autoverkeer (92% van de bezoekers komt met de auto). De ligging ten opzichte van de snelwegen (70% van de bezoekers komt van buiten Utrecht) en het gratis parkeren zijn sterke punten. Parkeernorm – De indeling van parkeernormen kan voor een woonboulevard rigide uitvallen. Eigenlijk zouden we de gehele parkeerproblematiek met de omvang van het parkeren willen afwegen in een eigen werkdocument dat momenteel door de gemeente i.s.m. Vereniging WBY wordt opgesteld. Wij zouden graag komen tot een afweging van een hoeveelheid parkeerplaatsen waarbij voor de echte piekmomenten P+R Westraven uitkomst kan bieden (voorwaarde: een aantrekkelijk wandelroute). Maar dan moet deze nota met deze parkeernormen niet prohibitief werken en moet het die ruimte bieden en voor zover te overzien, zou dat ook moeten kunnen. (Gratis) parkeren – Gratis parkeren is voor deze woonboulevard een conditio sine quo non. Nadeel is echter dat veel werkende mensen de parkeerplaatsen gebruiken als gratis P+R. Uw college is tegen een blauwe zone, maar wellicht bieden de maatwerkoplossingen soelaas. Het doel moet dan wel zijn: een echte oplossing bieden voor de problematiek waarbij gratis parkeren op de winkelluren zoveel mogelijk wordt gewaarborgd en mag niet sec de kostenneutraliteit uitgangspunt zijn. Bovendien zou de gemeente P+R Westraven meer mogen promoten bij de langparkeerders. Als deze doelgroep kan worden bewogen gebruik te maken van deze faciliteit dan is het probleem grotendeels van tafel.	De nota Parkeernormen Fiets en Auto biedt zeker aanknopingspunten om ruimte te bieden voor maatwerk. Het maatwerk kunnen we ook vinden bij de parkeerkencijfers van het CROW, die bieden naast de parkeernormen uit onze nota voor een veel grotere variëteit aan functies specifieke parkeernormen. Wij werken dan ook graag samen om met het genoemde werkdocument een maatwerk-parkeeroplossing voor de Woonboulevard te ontwikkelen. Het handhaven van gratis parkeren betekent dat wij niet kunnen handhaven, er is immers niet te zien hoe lang een auto ergens geparkeerd staat. Een blauwe zone zien wij niet als alternatief zolang de kosten wel en de opbrengsten niet voor rekening van de gemeente komen. Wij zijn bereid om samen met u te kijken naar maatwerkoplossingen, de balans tussen kosten en opbrengsten speelt daarbij wel een belangrijke rol. Overigens is een van de uitwerkingsmaatregelen van de nota Stallen en Parkeren het verbeteren van ons P+R-product. Wij werken op dit moment aan verschillende maatregelen om het gebruik van P+R te verbeteren, om de overstap op het natransport te verkorten en de informatievoorziening uit te breiden. Een aantrekkelijke wandelroute is gezien het geringe aantal voetgangers naar ons idee niet nodig. Wel komt er een fietspad aan de Rijkswaterstaat-zijde van de nieuwe weg.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
117	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Jammer dat deze nota niet breder onder de aandacht is gebracht. Ik wil graag reactie op: - “We houden Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar door ..., uitbreiding van het betaald parkeerbeleid” (h 1.1): waarom, draagvlakonderzoeken bewijze dat hier geen behoefte aan is. - “Procedures voor het invoeren van betaald parkeren zijn op dit moment nog ingewikkeld en arbeidsintensief. We zetten in op eenvoudigere en objectievere procedures voor de invoering van betaald parkeren ...”(h 2.5): de gemeente wil geld uit de zakken van burgers kloppen, zeer ondemocratisch - “we bieden de mogelijkheid in woonwijken om autoparkeerplaatsen te vervangen door andere functies”(p23): waar moeten bewoners dan parkeren? - “onnodig zoekverkeer voorkomen”(p23): van welk onderzoek zijn dit de resultaten? - “winkelen wordt steeds meer ‘beleven’”(h 4.1): wat betekent dit en van welk onderzoek zijn dit de resultaten? - “om de verblijfskwaliteit ... zetten we in op ene geleidelijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat”(h 4.2): de verblijfskwaliteit van mijn wijk is prima, zal verslechteren door vermindering van het aantal parkeerplaatsen en u kunt gemakkelijker betaald parkeren invoeren. Wat is de onderbouwing? - “ook in diverse woonwijken is de ruimte schaars en spelen leefbaarheidsvraagstukken”(p27): op welk onderzoek is dit gebaseerd en wat wordt bedoeld? - “... wordt gestreefd naar dubbelgebruik van parkeerplaatsen”(p27): wat betekent dit? - Draagvlakonderzoeken zijn zo ingewikkeld (h6.1): een zeer bedenkelijk argument om dit soort democratische onderzoeken af te schaffen. Waarom heeft u er problemen mee dat deze onderzoeken niet leiden tot betaald parkeren? - Bewoners worden betrokken bij het bepalen van het parkeerregime dat gaat gelden (p45): niet eerst bewoners voor een voldongen feit plaatsen en dan gaan praten, maar vragen of bewoners er behoefte aan hebben Uw nota bestaat slechts uit aannames zonder onderbouwing en uit vage kreten naar de betekenis waarvan je slechts kunt gissen. Ik ga er vanuit dat bewoners alsnog op democratische wijze worden betrokken bij de besluitvorming over het al dan niet invoeren van maatregelen vermeld in uw nota.	De mogelijkheid om in te spreken op de nota Stallen en Parkeren is via alle gebruikelijke kanalen onder de aandacht van belanghebbenden gebracht (zie paragraaf 1.2). Daarnaast heeft voorafgaand aan het opstellen van de nota een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden. Aan de nota Stallen en Parkeren liggen geen uitgebreide onderzoeken ten grondslag. De nota Stallen en Parkeren is gebaseerd op signalen uit de maatschappij, ervaringen en eerder genoemd participatieproces. De procedure voor de invoering van betaald parkeren kent nu draagvlak onder bewoners als randvoorwaarde. Naast de redenen die u aanhaalt en waar u zich niet in kunt vinden, is er nog een andere reden: klachten van hulpdiensten nemen toe (p38). De doorgang van hulpdiensten, vuilnisauto's, mensen in een rolstoel of mensen met een kinderwagen kan door de hoge parkeerdruk belemmerd worden. Door aan de nieuwe procedure een objectief criterium te koppelen (een hoge parkeerdruk) garanderen we dat betaald parkeren alleen wordt ingevoerd als de parkeerdruk hoog is, dus als de beschikbaarheid van parkeerplaatsen onder druk staat. Het opheffen van parkeerplaatsen ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit of andere functies zal plaatsvinden in overleg met wijkbureaus en wijkraden. Daarbij wordt een afweging gemaakt tussen onder meer ruimtelijke kwaliteit (is er een conflict tussen alle functies die gebruik willen maken van de openbare ruimte), leefbaarheid (is er behoefte aan bijvoorbeeld speelruimte of groen) en parkeermogelijkheden. Het is heel goed mogelijk dat het niet in uw wijk speelt.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
118	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Bij toeval kwam ik in het bezit van de nota Stallen en Parkeren, terwijl andere belangrijk geachte informatie ons bereikt via speciale , aan de bewoner(s) gerichte brieven. Misschien is het de bedoeling om het aantal reacties beperkt te laten zijn. Ik lees op diverse plaatsen dat de leefbaarheid wordt vergroot door de invoering van betaald parkeren. Waar is deze stelling op gebaseerd? In mijn wijk, Tuindorp Oost, is het voorstel voor betaald parkeren 3 keer afgewezen. U hecht weinig waarde aan wat bewoners zelf (niet) willen. U streeft naar betere bereikbaarheid, met name in de binnenstad. Hoe moet ik dat rijmen met het voornemen om een aantal buslijnen en haltes te laten vervallen? "In diverse gebieden kunnen de kosten van parkeerautomaten, vergunningverlenging en handhaving niet geheel worden gefinancierd uit de inkomsten" (h 2.6). Dit staat haaks op het bericht in het Algemeen Dagblad/UN d.d. 28 april 2011 "betaald parkeren is melkkoe". Is deze berichtgeving dus onjuist? "Kwaliteit van de openbare ruimte en de beleving van de stad worden steeds belangrijker voor inwoners, bezoekers en bedrijven"(h2.2): waar haalt u zo'n wijsheid vandaan? "Winkelen wordt steeds meer beleven"(h4.1): wat een onzin Het invoeren van een blauwe zone is niet aan de orde, omdat u wenst vast te houden aan uw beleid (h6.1). Misschien verstandig het beleid te herzien, of bent u bang dat er te weinig geld in de gemeentekas komt? Zo ja, zeg dat dan eerlijk! Betaald parkeren wordt ingevoerd bij een parkeerdruk van 80%. Waar is dit percentage op gebaseerd? Op welke momenten wordt er gemeten? Is parkeerdruk niet een subjectief begrip? Voor de een is het niet acceptabel als de auto niet voor de deur staat, voor de andere is het prima een straat verderop te parkeren. En als de parkeerdruk hoog is door bijvoorbeeld een onderwijsinstelling en deze gaat verhuizen, wordt het betaald parkeerregime dan teruggedraaid?	De mogelijkheid om in te spreken op de nota Stallen en Parkeren is via alle gebruikelijke kanalen onder de aandacht van belanghebbenden gebracht (zie paragraaf 1.2). Daarnaast heeft voorafgaand aan het opstellen van de nota een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden. Met de invoering van betaald parkeren wordt de parkeerdruk teruggebracht. Een hoge parkeerdruk tast de kwaliteit van de openbare ruimte aan, en daarmee de leefbaarheid. Wij streven naar een bereikbare stad met alle vervoerswijzen. De kwaliteit van alle middelen moet op niveau zijn, zodat iedereen het vervoermiddel kan gebruiken dat bij zijn reis en zijn bestemming past. Daarnaast zijn de reistijden voor busreizigers door de groei van de stad steeds verder gestegen. Om het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te laten zijn, mag de reistijd vanuit de randen van de stad niet te lang worden. Haltes opheffen c.q. routes aanpassen draagt daar aan bij. Al dwingen de bezuinigingen ons ook tot keuzes. De opbrengsten van het bezoekersparkeren in de binnenstad zijn de belangrijkste pijler van de parkeerexploitatie. Daarmee worden de kosten van het betaald parkeren in sommige woonwijken gedekt. Dat maakt niet alleen kwetsbaar (door bijvoorbeeld internetwinkelen nemen de opbrengsten af), bij uitbreiding van het betaald parkeren gebied blijven de kosten en de opbrengsten ook niet in balans. De behoefte aan kwaliteit kwam onder meer naar voren tijdens het participatieproces voorafgaand aan het opstellen van de nota Stallen en Parkeren. Dat consumenten meer beleving verwachten bij het winkelen, blijkt uit diverse onderzoeken uit bijvoorbeeld economische hoek (googlen levert talrijke hits). Een blauwe zone zien wij inderdaad niet als alternatief zolang de kosten wel en de opbrengsten niet voor rekening van de gemeente komen. Dit benoemen we in de zin na de door u aangehaalde passage. Parkeerdruk is inderdaad subjectief. We maken het echter objectief door deze te meten op enkele maatgevende momenten. Dit is uitgewerkt in de nieuwe Procedure Invoering Betaald Parkeren. Het percentage van 80% is een landelijk geaccepteerd percentage om aan te duiden dat het vinden van een vrije parkeerplaats lastig wordt. Als een instelling verhuist, krijgt het pand doorgaans nieuwe gebruikers. Het regime wordt dan ook niet teruggedraaid.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
119	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Het stelt mij teleur dat de gemeente de nota Stallen en Parkeren op slechts heel bescheiden wijze onder de aandacht van de burger heeft gebracht. Het wekt op zijn minst de indruk dat de gemeente geen prijs stelt op en belang stelt in de opvattingen van haar burgers. Ik vraag mij af wat de gemeente doet met de ingezonden opvattingen. Vers ligt het referendum over het stationsgebied en Hoog Catharijne in het geheugen: massaal werd gekozen voor het ene voorstel, de gemeente koos de andere variant. Ik vraag mij af wat de 3 draagvlakonderzoeken in mijn wijk, Tuindorp-Oost, voor waarde hebben; een overgrote meerderheid van de bewoners wil geen betaald parkeren. Door de nota heen wordt gehamerd op het feit dat de invoering van betaald parkeren de leefbaarheid in wijk zou vergroten. Waaruit moet dit blijken? Er zijn ook bewoners die hun auto moeten gebruiken, voor wie het openbaar vervoer of de fiets geen optie is. In diverse publicatie wordt melding gemaakt van het feit dat betaald parkeren voor de gemeente een melkkoe is. Is dat de reden om in heel Utrecht betaald parkeren in te voeren? En om dan te beweren dat de opbrengsten niet kostendekkend zoude zijn, is een gotspe. In 4.1 wordt gesteld dat minder ruimte voort auto's wordt ingeruimd, omdat o.a. sprake zou zijn van winkelen als "belevenis". Winkelen is iets kopen, ervoor betalen en weer weggaan. Bij de invoering van de autoluwe binnenstad heeft de Kamer van Koophandel een onderzoek gedaan waaruit een terugloop van klanten bleek. Houd ook nu met deze groep rekening. In 5.1 wordt gesteld dat het gebruik van P+R achterblijft, omdat de automobilist er niet aan gewent zou zijn. Maar misschien voorzien deze voorzieningen niet in een behoefte? De drie voorgestelde locaties vereisen goede voorzieningen en een uitstekend flankerend beleid. Of de locaties aantrekkelijk zijn...? In 6.1 wordt gesteld dat bij nieuwbouwprojecten minder parkeerplaatsen zouden moeten komen. Voor bewoners die afhankelijk zijn van de auto, leidt dit niet tot meer woongenot of een grote leefbaarheid. En dan te stellen dat betaald parkeren een goed instrument zou zijn, zal door betrokkenen nauwelijks of niet beaamd worden. Verder wordt opgemerkt dat draagvlakmeting en ingewikkeld en arbeidsintensief zouden zijn. Waardoor en is dat erg? Het is in elk geval een zorgvuldige aanpak, waarbij betrokkenen hun mening kenbaar kunnen maken. Blijkbaar passen de uitkomsten de gemeente niet; even op een achternamiddag het betaald parkeren er doorheen jassen. De burger mag een zorgvuldige benadering verwachten en een betrouwbare gemeente zonder verborgen agenda omdat het de gemeente financieel beter uitkomt.	De mogelijkheid om in te spreken op de nota Stallen en Parkeren is via alle gebruikelijke kanalen onder de aandacht van belanghebbenden gebracht (zie paragraaf 1.2). Daarnaast heeft voorafgaand aan het opstellen van de nota een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden. Het college beoordeelt of een inspraakreactie leidt tot een aanpassing van de parkeeraanpak. De gemeenteraad ontvangt alle inspraakreacties inclusief de beantwoording, ook zij kunnen dit meewegen bij het vaststellen van de nota. Met de invoering van betaald parkeren wordt de parkeerdruk teruggebracht. Een hoge parkeerdruk tast de kwaliteit van de openbare ruimte aan, en daarmee de leefbaarheid. Daarnaast klagen hulpdiensten over de doorgang in wijken met een hoge parkeerdruk. Dat is de reden dat betaald parkeren wordt ingevoerd op basis van een objectief criterium, waarbij onderzoeken uit het verleden niet worden meegewogen. De opbrengsten van het bezoekersparkeren in de binnenstad zijn de belangrijkste pijler van de parkeerexploitatie. Daarmee worden de kosten van het betaald parkeren in sommige woonwijken gedekt. Dat consumenten meer beleving verwachten bij het winkelen, blijkt uit diverse onderzoeken uit bijvoorbeeld economische hoek (googlen levert talrijke hits). Het opheffen van straatparkeerplaatsen komt de ruimtelijke kwaliteit ten goede. Uiteraard betrekken we alle belanghebbenden bij de uitwerking van deze plannen. P+R-locaties voorzien zeker niet voor iedereen in een behoefte, maar er is zeker markt voor. Wij werken op dit moment aan verschillende maatregelen om het gebruik van P+R te verbeteren, om de overstap op het natransport te verkorten en de informatievoorziening uit te breiden. Twee van de drie locaties zijn op dit moment in ontwikkeling, uiteraard met aandacht voor de aantrekkelijkheid. Met het verlagen van de minimum autoparkeernorm wordt de mogelijkheid geboden om minder parkeerplaatsen te realiseren. Op basis van verkoop- of verhuurbaarheid bepaalt een ontwikkelaar hoeveel parkeerplaatsen voor zijn beoogde doelgroep nodig zijn. Betaald parkeren is het instrument om te zorgen dat ontwikkelingen geen nadelige gevolgen hebben, doordat de parkeerplaatsen bij de ontwikkeling worden gebruikt en niet de parkeerplaatsen op straat. Naar aanleiding van signalen uit de buurt meerdere keren naar een wijk met de vraag over betaald parkeren, vinden wij niet wenselijk. De nieuwe aanpak is vastgelegd in een procedure, op basis van objectieve metingen.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
120	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Wij hebben deelgenomen aan een van de Gesprekken met de Stad en willen nog graag reageren op: Het Nieuwe Werken (HNW) – Bij de parkeernormen voor kantoren wordt melding gemaakt van maatwerkwensen ten gevolge van het HNW. Aangezien HNW geen trend is, vragen wij ons af waarom deze uitzondering niet de basis is. Wij pleiten ervoor om de bestaande normering los te laten in publiekrechtelijke zin (het gemeentelijke parkeerbeleid) als in privaatrechtelijke zin (de vaste koppelingen van uitgeefbare m2 kantoorruimte en aantallen parkeerplaatsen). Parkeren als instrument voor het goed bereikbaar houden van vitale economische functies – De nota omschrijft P+R-voorzieningen als een van de instrumenten om de druk van bezoekers die met de auto komen buiten de stad te houden. Los van de vraag of het aantal plaatsen voldoende is om de omvangrijke kantoorlocaties van parkeren te voorzien, is het de vraag of de afstand tussen de P+R en de kantoorlocaties niet te groot is om als kwalitatief goede oplossing te worden ervaren. Wij pleiten ervoor om in nauwe samenwerking tussen gemeente en samenwerkende investeerders en ondernemers te werken aan het mogelijk maken van nieuwe Doelgroepengarages in het hart van de betreffende gebieden, dus dicht bij de te bezoeken kantoorgebouwen, zoals ook in Leidsche Rijn Centrum Noord is gebeurd. Deze samenwerking dient een vast onderdeel te worden om de vitale economische functies hun concurrentiekracht te laten behouden. Parkeren als belangrijk aspect bij nieuwe bouwontwikkelingen – Voor het WTC gaan wij er onverkort vanuit dat de gemaakte projectafspraken voor zover die zouden kunnen afwijken van het in de nota voorgesteld beleid, onverkort kunnen worden gehandhaafd. Wij pleiten ervoor om daar waar mogelijk bestaande parkeergarages en op te richten doelgroepenparkeergarages op te stellen voor dubbel gebruik. Wij pleiten ervoor om dit in het parkeerbeleid te verankeren i.p.v. te zien als mogelijke afwijking. Automobiliteit versus OV Mobiliteit – Wij zijn van mening dat beide vormen van mobiliteit onmisbaar zijn om de vitale economie die de stad nu kent, te waarborgen. Het is echter de vraag of het OV de capaciteit en de kwaliteit heeft om de veeleisende reiziger tevreden te stellen en over te halen met OV naar en vervolgens in Utrecht te reizen. Zolang niet alle P+R-locaties met een tram zijn ontsloten, blijft parkeren in de stad een belangrijke pijler. De parkeerrestricties en oplopende tarieven kunnen een gevoel van “onwelkom zijn” geven, met als risico dat Utrecht haar historische positie als ontmoetingsplaats verliest.	Wij hebben onze parkeernormen gebaseerd op de, landelijk geaccepteerde, parkeerkencijfers van het CROW. Omdat wij de trend van HNW ook zien, hebben wij hier de betreffende voetnoot aan toegevoegd. Een parkeernorm is voor ons het vertrekpunt voor een discussie over maatwerk. Als wij de parkeernorm loslaten, verliezen wij onze positie om deze discussie aan te gaan en vanuit ons beider belang te werken aan goede parkeeroplossingen. De P+R-voorzieningen spelen natuurlijk niet alleen voor kantoren een rol, maar ook voor bezoekers aan de binnenstad. Het is niet de bedoeling om alleen op de P+R's de kantoren van parkeerplaatsen te voorzien. Uw pleidooi voor Doelgroepengarages ondersteunen wij van harte. Een dergelijke voorziening biedt de mogelijkheid om vraag en aanbod optimaal te laten aansluiten, om de parkeercapaciteit afwisselend door verschillende doelgroepen te laten gebruiken. Wij zien deze kansen in feite alleen bij grootschalige ontwikkelingen, zoals LRC en Papendorp. Deze kansen doen zich slechts een aantal keer voor. In de nota Parkeernormen Fiets en Auto staat de overgangsregeling voor autoparkeernormen geformuleerd. De gemaakte projectafspraken blijven inderdaad onverkort van kracht. In de nota Stallen en Parkeren refereren wij meerdere malen aan onze wens tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen en parkeervoorzieningen. Aangezien de gemeente nauwelijks eigen parkeervoorzieningen in bezit heeft, zijn wij afhankelijk van derden. Bij nieuwe ontwikkelingen gaan wij hier uiteraard over in gesprek als wij dit wenselijk achten, maar afdwingbaar is het niet. Wij hechten ook aan alle vormen van mobiliteit. De reiziger moet kunnen kiezen welke modaliteit het beste past bij de verplaatsing die hij maakt. Idealiter is dat niet altijd dezelfde modaliteit. De kwaliteit en de reistijd met het openbaar vervoer hebben onze aandacht. Met de komst van de Uithoflijn zijn P+R Westraven en P+R De Uithof overigens per tram ontsloten. P+R LRC is al per spoor ontsloten. Parkeermaatregelen blijken van invloed te zijn op de keuze, al onderschrijven wij dat bezoekers van uw kantoorlocaties die prikkels minder zullen voelen. Maar daarmee zijn zij ook minder gevoelig voor oplopende tarieven. Parkeerrestricties zijn wat ons betreft niet aan de orde, de vitale economische functies blijven ook bereikbaar met de auto. De flexibilisering van het beleid waarvoor u pleit, onderschrijven wij. Het bieden van maatwerkoplossingen is immers een rode draad van de nota Stallen en Parkeren.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
121	Het is de hoogste tijd dat niet slechts vanuit een bepaalde visie naar de problematiek wordt gekeken, maar dat eens kritisch – praktijk gericht – wordt onderzocht waar – op welke plekken – onnodig tot 's avonds 23.00 uur parkeergeld wordt geheven. Op zeer vele plaatsen zou het tot 21.00 uur kunnen volstaan. Parkeergeld vormt een leuk inkomenssometje voor de gemeente, maar als er na negenen niet meer wordt geparkeerd, levert dat weinig of niets op. Bovendien komt het zo onvriendelijk over. Hieromtrent is te weinig doorgedacht.	In de nota wordt de mogelijkheid geboden om meer variatie in tijden en tarieven te introduceren. De variatie in tijd wordt momenteel uitgewerkt bij de procedure Invoering Betaald Parkeren, oftewel voor de gebieden die nog te maken krijgen met betaald parkeren, maar het is goed denkbaar dat we dit ook gaan toepassen in gebieden die al gereguleerd zijn. We moeten er alleen voor waken dat dit leidt tot een lappendeken aan tijden, zodat het voor met name bezoekers niet meer duidelijk is.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
122	<i>[van deze, qua omvang aanzienlijke, inspraakreactie zijn alleen de hoofdpunten aangehaald, met de insprekende organisatie is veelvuldig contact over het beleid en de uitvoering]</i> - extra inzet op (betaalde en onbetaalde) fietsenstallingen in het centrum Het oplossen van een overduidelijk tekort aan stallingsplekken binnen en buiten het centrum zou het belangrijkste voornemen van deze nota moeten zijn. In de uitwerking is hier niet veel van terug te zien. Het gaat niet alleen om fietsenstallingen, maar ook om eenvoudige fietsenklemmen. De uitbreiding van het aantal fietsenstallingsplekken in het stationsgebied moet genuanceerd worden. Niet alle ontwikkelingen zijn zeker, niet alle stallingen zijn openbaar en door de fasering ontstaat op korte termijn een aanzienlijk tekort. - voldoende aantrekkelijke fietsenstallingen bij OV-knooppunten en voorzieningen Buiten het centrum moet meer gedaan worden dan de nota nu nastreeft. Het gaat niet alleen om een kwaliteitsslag zoals de nota suggereert, maar ook om een kwantiteitsslag, en dan niet alleen bij de grotere locaties zoals de nota aangeeft, maar bij alle bestemmingen. Het stallen in woonwijken mist überhaupt. - verbeteren handhaving Handhaving op fietsen is veel strenger dan op auto's: fietsen worden verwijderd, auto's niet, terwijl foutgeparkeerde fietsen een symptoom zijn van een tekort aan stallingsplekken. Het voorgestelde beleid lijkt niet realistisch, naast het feit dat onduidelijk is wat als hinderlijk gestalde fiets wordt beschouwd. - introduktie van fietsparkeernormen Het zou goed zijn de normen ook als streefgetal te gebruiken voor de stallingacapaciteit bij ebstaande en al in aanbouw zijnde ontwikkelingen. Inspreker heeft uitvoering een voorstel voor een beter stallingsbeleid beschreven, gericht op voldoende stallingsplekken, intensieve bestrijding van fietsdiefstal en handhaven op weesfietsen, wrakken en gevaarlijk gestalde fietsen.	Utrecht wil een aantrekkelijke stad zijn, de fiets vinden wij erg belangrijk. Het is echter moeilijk om in een historische stad kwalitatief goede fietsparkeeroplossingen te bedenken. We doen wat we kunnen. Uw uitgangspunt is te vertalen naar 'ruim baan voor de fiets, altijd en overal'; wij streven nadrukkelijker naar een aantrekkelijke stad met kwaliteit in de openbare ruimte. Dit levert soms een spanningsveld met de fiets. Dit merkten wij bijvoorbeeld toen wij in 2011 overal waar mogelijk in de binnenstad extra fietsklemmen hebben bijgeplaatst en oude klemmen hebben vervangen door meer efficiënte klemmen. Veel locaties zijn onderzocht, maar helaas ook afgefallen vanwege bijvoorbeeld monumentale bezwaren of bezwaren vanuit verkeersveiligheid. Een nuancering op het aantal stallingsplekken is niet nodig. Ook al is nog niet altijd exact bekend hoe en waar ze komen, maar zeker is dat ze er komen. In uw opsomming ontbreken enkele, in een vroeg planstadium verkerende ontwikkelingen. Voor het tekort aan stallingen tot en met 2016 wordt nog oplossingen gezocht. Vanaf 2017 is dit tekort opgelost met de oplevering van de stalling Stationsplein-oost. In de woonwijken gaan we een schouw uitvoeren om de fietsparkeerproblemen en -mogelijkheden in kaart brengen. We hebben de Procedure Opheffen Straatparkeerplaatsen vereenvoudigd waardoor het realiseren van stallingen in woonwijken ten koste van autoparkeerplaatsen makkelijker is. De handhaving op weesfietsen maken we mogelijk in de hele gemeente. De handhaving op gevaarlijk gestalde fietsen wordt gecontinueerd en geïntensiveerd, nieuw is de handhaving op hinderlijk gestalde fietsen (vooralsnog alleen actief in het Stationsgebied en de binnenstad). Deze fietsen verkleinen bijv. de doorgang van looproutes, staan zodanig gestald dat fietsen niet meer makkelijk in of uit rekken kunnen of geven overlast voor andere gebruikers van de openbare ruimte. Overigens zijn foutgestalde fietsen in onze ogen niet alleen een symptoom van een tekort aan stallingsplekken. De parallel met geparkeerde auto's is ook niet helemaal te trekken: auto's gaan veel vaker op zoek naar een vrije parkeerplaats elders als er geen plek is en auto's zijn minder gewend om 'onder de toonbank' te parkeren. Parkeernormen kunnen alleen opgelegd worden als er een omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Voor bestaande en al in aanbouw zijnde ontwikkelingen is het juridisch dus niet mogelijk, afgezien van het feit dat het uiteraard een mooi streven is. Uw voorstellen voor een beter stallingsbeleid nemen wij mee. Spil in uw beleid is voldoende stallingsruimte. Wij blijven ons hiervoor inzetten.

	INSPRAAKREACTIE	TOELICHTING / ANTWOORD
123	<i>[deze inspraakreactie is vanwege de omvang tekstueel ingekort]</i> Wij ondersteunen de doelstellingen van de nota. Van de in de nota genoemde vroege consultatie van betrokkenen is echter voor ons geen sprake. Wij, als horecaondernemers aan het Neudeplein, hebben pas eind mei 2012 van de plannen voor een fietsenstalling onder het Neudeplein vernomen, terwijl er al sinds 2011 over gesproken wordt. Wij vrezen dat wij door de bouw van deze fietsenstalling gedurende een lange periode op ernstige wijze belemmerd worden in onze exploitatie. Vragen die wij hebben: - Zal het plein uiteindelijk weer gebruikt worden als terras- en evenementenplein volgens de huidige indeling (vorm en afmeting terrassen)? - Wordt hier in de logistiek (routing, in- en uitgangen fietsenstalling) rekening mee gehouden? - Is onderzocht of een dergelijke fietsenkelder nodig is en of fietsen hier wel gebruik van maken? De fietsenkelder onder het Stadhuisplein wordt bijvoorbeeld niet optimaal gebruikt en in de lente, herfst en winter worden weinig fietsen op de Neude gestald. - Is het Neude wel echt een 'fietsenconcentratiegebied'? Winkels e.d. liggen namelijk een stuk verderop. - Wordt het een betaalde fietsenstalling? De vraag is of met name studenten wel bereid zijn om te betalen. - Wat zijn de openingstijden? Juist in de zomer stallens studenten 's avonds en 's nachts hun fiets. - Is er wel voldoende gekeken naar een geschikt alternatief? Naar onze mening zijn er minder ingrijpende en betere alternatieven: - o de, al bestaande, fietsenkelder onder het oude postkantoor - o de, al bestaande, kelder onder het oude ABN-kantoor - o het Neudeflat - o Janskerkhof (leeg plein, studentenlocatie bij uitstek) - o gebouw De Planeet Begin november 2012 heeft op ons initiatief een overleg plaatsgevonden. Graag worden wij structureel betrokken bij het vervolgproces. Zo worden wij graag geïnformeerd over de resultaten van (technische) onderzoeken t.a.v. risico op verzakking of andere schade en dergelijke en over compensatie tijdens de bouw en eventuele uitloop van werkzaamheden.	De in de parkeernota genoemde consultatie betrof het betrekken van wijkraden, ondernemers, ontwikkelaars, woningcorporaties en experts en was gericht op de parkeervraagstukken die voor het beleid van belang zijn. Het ging dus niet om concrete plannen. Voor de planvorming rond de fietsenstalling onder de Neude wordt momenteel onderzocht of het haalbaar is om hier een ondergrondse fietsenstalling te maken. Als naar aanleiding van deze studie door het college wordt besloten om te starten met de planvorming zullen direct belanghebbenden zoals ondernemers aan het Neude worden betrokken. Op dit moment wordt in de haalbaarheidsstudie uitgegaan van de gedachte dat het Neude dezelfde functie houdt als nu (horeca en evenementen). In dit onderzoek wordt uitgegaan van de bestaande tariefstelling in gemeentelijke stallingen. Het onderzoek behelst niet alleen de technische aspecten van de stalling maar ook de vraag of de stalling daadwerkelijk gebruikt zal worden en welke maatregelen noodzakelijk zijn om fietsers te bewegen zijn om een ondergrondse stalling te gebruiken. Verder wordt onderzocht hoe groot en waar de ondergrondse stalling komt. We meten regelmatig de fietsparkeerdruk in de binnenstad. Duidelijk is dat het Neude een van de zes hotspots is in de binnenstad waar de parkeerdruk het grootste is. De andere hotspots zijn Janskerkhof, Ledig Erf, Stadhuisbrug, Lucasbolwerk en Mariaplaats. De fietsenstalling onder het Stadhuis biedt onvoldoende ruimte voor de vraag naar fietsenstallingen; we monitoren continu of er ruimte op de markt komt die we kunnen aanhuren als fietsenstalling. In de binnenstad komt niet zoveel vrij maar daarnaast is gebleken dat het overgrote deel van de panden niet geschikt is; bij kelders moet bijvoorbeeld een hellingbaan of luie trap worden gemaakt om de kelder toegankelijk te maken voor fietsen; dit kost veel ruimte waardoor er per saldo een heel erg kleine stalling ontstaat.