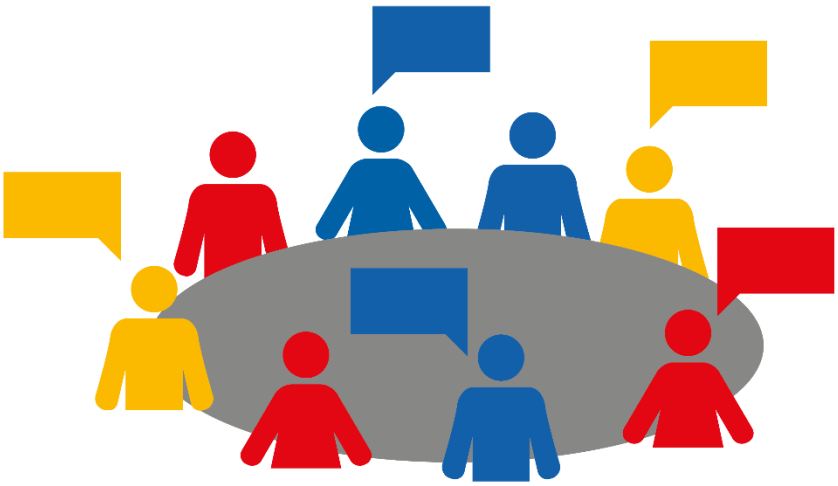
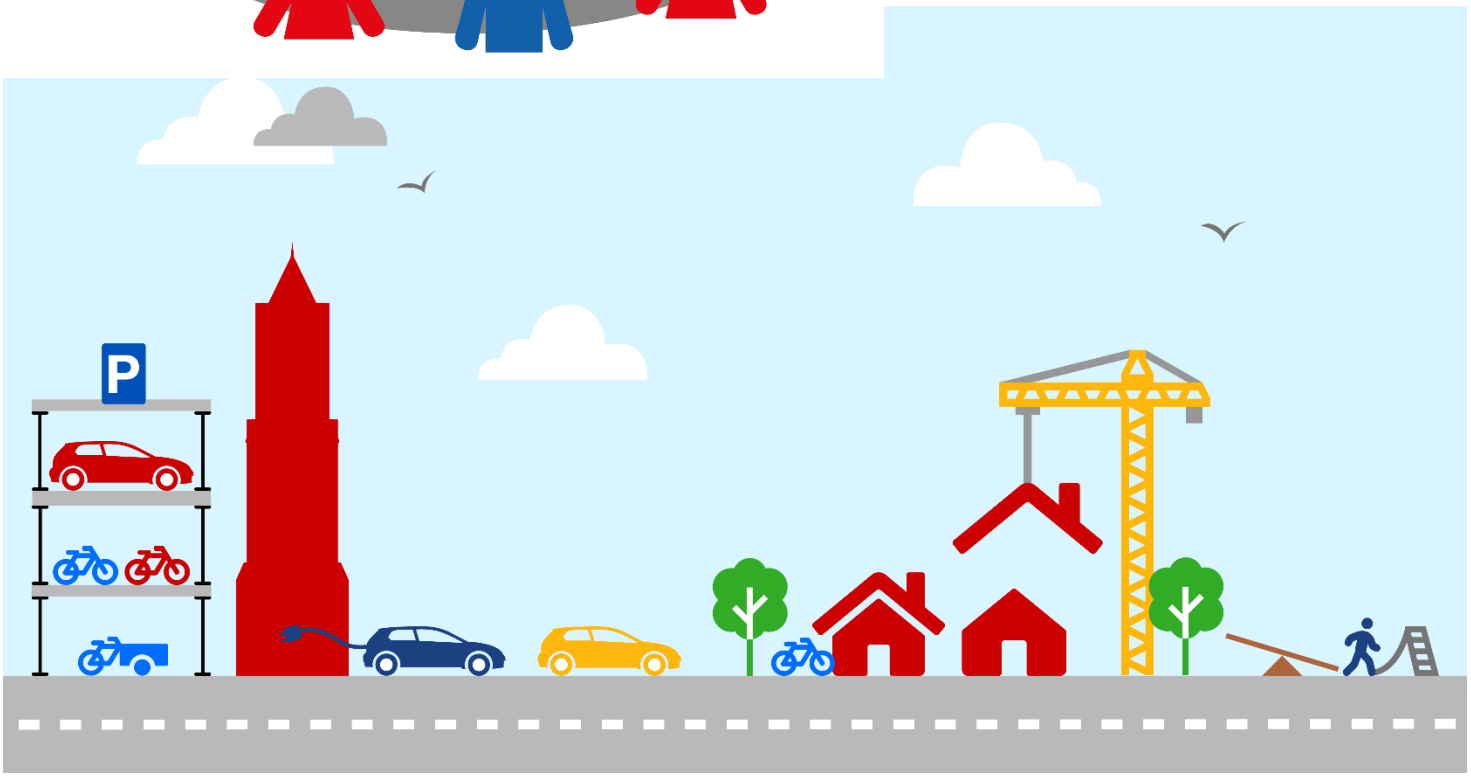




Nota van Beantwoording

op inspraakreacties

Modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte

Colofon

Projectgroep
Projectteam Parkeervisie

Projectmanagement
Richard van der Westen

Opdrachtgever
Veronique Hulsebosch, Gemeente Utrecht

Versiedatum
1.0 25-2-2022

Inhoudsopgave

Colofon 3
1 Over deze nota van beantwoording 5
1.1. Doel van de nota van beantwoording 5
1.2. Opbouw van de nota van beantwoording 5
1.3. Parkeermodules – context en raakvlakken 5
1.4. Inspraakreacties 6
1.5. Wijze van beantwoording van de inspraakreacties 6
1.6. Procedure voor de vaststelling 6
2. Belangrijkste thema's in de inspraakreacties 7
2.1 Parkeer- en mobiliteitsbeleid algemeen 7
2.2 Fietsparkeren 7
2.2.1 Capaciteit fietsparkeren 7
2.2.2 Inrichting fietsenstallingen 8
2.2.3 Handhaving fietsparkeren 8
2.2.4 Verbeteren bekendheid en stimuleren gebruik fietsenstallingen 8
2.3 Parkeerhubs 9
2.3.1 Stimuleren gebruik parkeerhubs 9
2.3.2 Rol gemeente Utrecht bij ontwikkelen regiohubs 9
2.4 Parkeren en toegankelijkheid 10
2.4.1 Toegankelijke fietsparkeerplaatsen 10
2.4.2 Toegankelijkheid bij (ver)bouwwerkzaamheden 10
2.5 Aanpak parkeren openbare ruimte 10
2.5.1 Parkeren voor bewoners 11
2.5.1 Kwaliteit openbare ruimte 11
3. Wijzigingen in de modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte 12
3.1. Wijzigingen in de module Fietsparkeren 12
3.2. Wijzigingen in de module Parkeerhubs 16
3.3. Wijzigingen in de module Parkeren en toegankelijkheid 16
3.4 Wijzigingen in de module Aanpak Openbare Ruimte 19

1 Over deze nota van beantwoording

1.1. Doel van de nota van beantwoording

Tijdens de inspraakperiode van 18 november tot en met 31 december 2021 zijn de modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op deze stukken.

Op 7 december 2021 is er een informatieavond geweest, waarin de hoofdlijn van de vier modules is toegelicht en waarin de deelnemers in deelsessies hun vragen konden stellen. Deze vragen zijn grotendeels in die sessies beantwoord en waar nodig is naderhand persoonlijk contact opgenomen om (aanvullende) vragen te beantwoorden.

Inspraak is noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden burgers in het algemeen - en belanghebbenden in het bijzonder - betrokken bij het voorbereiden, vormen of uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden - met de reacties en kennis van bewoners en betrokkenen uit het gebied en omliggende wijken - de plannen beter.

In deze reactienota zijn alle inspraakreacties van bewoners, gebruikers (van het gebied), belangenorganisaties en andere belanghebbenden opgenomen en beantwoord.

1.2. Opbouw van de nota van beantwoording

In de volgende paragrafen staat een korte uitleg over de context van de vier parkeermodules, de inspraakreacties, de wijze van beantwoording en de vervolgprocedure voor de vaststelling van de modules.

In hoofdstuk 2 beantwoorden we samenvattend de verschillende onderwerpen die naar voren zijn gekomen in de inspraakreacties.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de wijzigingen die in de modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte zijn aangebracht naar aanleiding van de inspraakreacties en nadere afstemming met andere projecten.

In de bijlage staan alle inspraakreacties weergegeven. Elke reactie is individueel beantwoord.

1.3. Parkeermodules – context en raakvlakken

De vier parkeermodules zijn onderdeel van de Parkeervisie, die de gemeenteraad op 25 november 2021 heeft vastgesteld. Met de Parkeervisie geven wij weer wat onze kijk is op fiets – en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. De Parkeervisie kent daarom een nauwe samenhang met het Mobiliteitsplan 2040, waarin de kaders voor het Utrechtse mobiliteitsbeleid zijn opgenomen.

We hebben de Parkeervisie uitgewerkt in zes afzonderlijke modules: Aanpak betaald parkeren, Parkeernormen, Aanpak parkeren openbare ruimte, Parkeren en toegankelijkheid, Parkeren op afstand, en Fietsparkeren. De eerste twee modules, Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen zijn op 25 november 2021 tegelijk met de Parkeervisie vastgesteld door de gemeenteraad. De overige vier modules hebben van 18 november tot en met 31 december 2021 ter inzage gelegen.

1.4. Inspraakreacties

We hebben in totaal 30 inspraakreacties ontvangen over het onderwerp parkeren, waarvan 26 reacties van individuele bewoners/belanghebbenden. De overige 4 zijn ingediend door andere overheden, belangengroeperingen, instellingen en verenigingen.

1.5. Wijze van beantwoording van de inspraakreacties

Een inspraakreactie bevat de mening, zorgen, wensen, vragen en suggesties van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bekijken of de vier parkeermodules aangepast kunnen of moeten worden. Doel is dat de inspraakreacties kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3.

1.6. Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van de module Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid, en Aanpak parkeren openbare ruimte voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of de plannen voldoende duidelijk zijn of wellicht nog aangepast moet worden. Deze nota van beantwoording maakt onderdeel uit van deze voorbereiding.

Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor om de plannen (met verwerkte wijzigingen) vast te stellen.

2. **Belangrijkste thema's in de inspraakreacties**

In dit hoofdstuk komen veel voorkomende vragen en opmerkingen uit de inspraakreacties aan de orde. Een tabel met alle inspraakreacties en antwoorden is bijgevoegd als aparte bijlage.

Een aantal inspraakreacties gaan over het parkeer- en mobiliteitsbeleid in het algemeen. Hoewel de Parkeervisie en het Mobiliteitsplan 2040 al zijn vastgesteld en dus geen onderdeel waren van de inspraakperiode, hebben wij deze reacties wel beantwoord. Daarna komen achtereenvolgend de vier modules aan bod: Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid, Aanpak parkeren openbare ruimte.

2.1 Parkeer- en mobiliteitsbeleid algemeen

Diverse insprekers wensen dat de gemeente ervoor kiest de stad niet (te veel) laat groeien. Zonder of met een beperktere groei zijn al deze kostbare mobiliteits- en parkeermaatregelen niet nodig.

De gemeenteraad heeft op 15 juli 2021 de Ruimtelijke Strategie Utrecht vastgesteld, waarin de ambities staan die de gemeente Utrecht heeft voor de stad van de toekomst. In het Mobiliteitsplan (ook vastgesteld door de gemeenteraad op 15 juli 2021) en de Parkeervisie (vastgesteld door de gemeenteraad op 25 november 2021) staat wat er met betrekking tot mobiliteit en parkeren nodig is om gezonde groei van de stad mogelijk maken. Voor vaststelling van deze stukken hebben bewoners en andere belanghebbenden via een inspraakprocedure hun mening over de plannen kenbaar kunnen maken. Inspraakreacties die op deze vier modules eind 2021 zijn ingediend kunnen dan ook niet leiden tot achteraf aanpassen van deze plannen.

In de vier parkeermodules Parkeerhubs, Aanpak parkeren openbare ruimte, Parkeren en toegankelijkheid, en Fietsparkeren, werken we de beleidslijn uit de Parkeervisie verder uit. Een belangrijk uitgangspunt voor ons beleid is dat we met de groei van de stad voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk willen blijven. Dat betekent dat we op plekken waar minder ruimte is voor de (privé)auto inzetten op mobiliteitsalternatieven. Zo zorgen we dat mensen toegang houden tot mobiliteit, ook als zij niet zelf een auto bezitten.

2.2 Fietsparkeren

In de module fietsparkeren staat hoe we in de binnenstad en andere buurten zorgen voor meer fietsparkeerplaatsen. Ook verbeteren we de toegankelijkheid voor mensen met een beperking, door voor deze doelgroep speciale fietsparkeerplaatsen aan te leggen, en fietsparkeren te verbieden in drukke gebieden waar gestalde fietsen de doorgang belemmeren.

2.2.1 Capaciteit fietsparkeren

Insprekers vragen welke plannen er concreet zijn om meer fietsparkeerplaatsen te realiseren.

Wij streven naar het aanleggen van van 13.400 fietsplekken tot 2040 door het vervangen van autoparkeerplekkken door fietsparkeerplekken, dubbelgebruik en inzet op nieuwe stallingen en rekken. Concrete locaties voor bewaakte stallingen in de binnenstad zijn afhankelijk van beschikbaarheid, zoals een voldoende lange huurtermijn of redelijke aankoopprijs en ligging ten opzichte van fietsroutes en bestemmingen.

Inwoners van de stad kunnen ons helpen om het aantal fietsparkeerplaatsen te vergroten. Wij gaan hiervoor meer bekendheid geven aan de optie om een fietsenrek of fietstrommel aan te vragen. Daarnaast vragen wij bewoners actief om tips over leegstaande panden die geschikt zijn als buurtstalling. Ook bestaat de mogelijkheid om parkeerplaatsen op te heffen voor het realiseren van fietsparkeerplaatsen.

Voor uitbreiding van de capaciteit bij de treinstations werken wij op alle stations, samen met ProRail en NS, aan het uitbreiden van de capaciteit. Dat doen we afhankelijk van de locatie op maaiveld met dubbellaags rekken of in bewaakte stallingen. We zetten ons ervoor in om ook voor kleinere stations, binnen de financiële mogelijkheden, meer bewaakte zelfservice fietsenstallingen te realiseren en zo een kwaliteitsverbetering voor de fietser te realiseren.

2.2.2 Inrichting fietsenstallingen

Insprekers vragen zich af of de gemeente aandacht heeft voor de kwaliteit van de fietsenstallingen door verbetering van de veiligheid, inrichting, bereikbaarheid, en toegankelijkheid van fietsenstallingen. Deze opmerkingen verwerken we in het Programma van Eisen dat we voor nieuwe stallingen opstellen. Zo passen we bij voorkeur een helling toe als de stalling niet op maaiveld ligt, zodat mensen die rechts van de fiets lopen en mensen met een driewieler ook de stalling kunnen gebruiken.

We onderzoeken de klanttevredenheid en nemen op basis daarvan acties om de stallingen te verbeteren. We hebben daarnaast in de module Fietsparkeren de ambitie aangescherpt om fietsparkeren, in stallingen en op straat, beter toegankelijk te maken voor mensen met een beperking.

In het Utrechts Actieplan Fietsdiefstal uit 2015 is een pakket van maatregelen opgenomen om het aantal fietsendiefstallen te verminderen door o.a. het plaatsen van meer aanbindmogelijkheden en (formeel en informeel) toezicht. De mogelijkheden en gewenste maatregelen zijn maatwerk per gebied en per stalling.

2.2.3 Handhaving fietsparkeren

Diverse insprekers verzoeken om (meer) handhaving van fout gestalde fietsen. Wij verwijderen alleen de (hinderlijk) gestalde fietsen op gereserveerde autoparkeerplaatsen en in gebieden die zijn aangewezen als stallingsverbodzone. Een stallingsverbod stellen we alleen in als er voldoende stallingscapaciteit in de omgeving beschikbaar is, zowel inpandig als op straat. We gaan zorgvuldig beoordelen waar we fietsverboden instellen door een periode te kijken naar de bezetting van bewaakte stallingen en plekken op straat. Een fiets kan met de invoering van een stallingsverbod, alsnog in de nabijheid gestald worden. Het is daarom niet nodig om hiervoor een uitzondering te maken op het verbod, wat een negatief effect op de regeling heeft.

In elke wijk verwijderen we twee keer per jaar de weesfietsen. Alle fietsen in de wijk die na de geldige stallingstermijn nog steeds voorzien zijn van een label worden dan verwijderd. Het is ons bekend dat enkele keren na het verwijderen van de weesfietsen er nog gelabelde fietsen in de wijk staan. Die fietsen verwijderen we dan alsnog en niet pas bij de volgende actie.

2.2.4 Verbeteren bekendheid en stimuleren gebruik fietsenstallingen

Een aantal insprekers vragen naar maatregelen om de bekendheid en het gebruik van de fietsenstallingen te vergroten. Hiervoor hebben we al een netwerk van dynamische verwijzingsborden (het Fietsroute Informatie Systeem) die aangeven hoeveel ruimte er nog is in de stallingen. Daarnaast starten wij campagnes op om het stallingsgebruik te vergroten en om stallingsruimte vrij te houden voor mensen met weinig kracht die een bovenrek niet kunnen gebruiken (aanpassing module). Daarnaast willen we werken aan de herkenbaarheid van onze fietsenstallingen door bij de ingangen en op straat dezelfde borden te gebruiken.

2.3 Parkeerhubs

In deze module lichten we het systeem van parkeerhubs toe en beschrijven we de (kwaliteits)eisen voor parkeerhubs aan de snelwegring en in de regio.

2.3.1 Stimuleren gebruik parkeerhubs

Insprekers vragen zich af hoe bewoners meer gebruik gaan maken van parkeerhubs en vrezen dat zij gedwongen worden hun auto daar te parkeren in plaats van in de wijk. Wij kiezen hierbij voor een evolutionaire aanpak, waarbij wij ons in eerste instantie richten op mensen die verhuizen binnen of naar de stad of op inwoners die op een wachtlijst voor een parkeervergunning staan. Wij tornen niet aan de rechten van mensen die al een parkeervergunning hebben.

Op dit moment hebben bewoners al de mogelijkheid om in een P+R te parkeren. Komende jaren gaan we dit stap voor stap aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld door verbetering van de verbinding van en naar de P+R-locatie, en door op de locaties voorzieningen toe te voegen. Hiervoor zetten wij in op een zo goed mogelijk OV-systeem ook in de nachtelijke uren. Daar waar het OV-systeem ontoereikend is, zetten we verder in op andere duurzame vervoerswijzen zoals deel (e)fietsen, deelscooters en collectief aanvullend openbaar vervoer. Met het realiseren van goede randvoorwaarden zoals sociale veiligheid en een warme overdekte parkeerplaats, bieden we bewoners een beter alternatief dan parkeren ergens in een wijk.

Een randvoorwaarde om het gebruik van een ringhub te stimuleren is het invoeren van betaald parkeren in de directe omgeving van de ringhub en in die van nieuwe ontwikkelgebieden zoals de Merwedekanaalzone. Parkeerhubs maken de woningbouwopgave in de stad mogelijk als alternatief voor het parkeren bij de woning.

Een extern adviesbureau heeft via focusgroepen onderzocht voor welke doelgroep het parkeren in ringhubs interessant kan zijn en welke randvoorwaarden daarvoor minimaal gelden. Dat advies geeft ook aan dat er eventueel nog verder doelgroepenonderzoek verricht moet worden. Wij zullen per ontwikkeling bekijken of er nog aanvullend onderzoek nodig is. Input voor de parkeerhubmodule is ook verkregen via het kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid, het CROW. Dit instituut heeft meerdere publicaties over P+R en hubs gepresenteerd.

Een verdere concrete uitwerking van de parkeerhubmodule inclusief de benodigde capaciteit en fasering vindt plaats in een nog op te stellen uitvoeringsagenda. We hebben hiervoor al wel eerste inzichten verkregen via de bijlage van het externe adviesbureau.

2.3.2 Rol gemeente Utrecht bij ontwikkelen regiohubs

Door de insprekers wordt gevraagd naar de rol van de gemeente Utrecht bij de realisatie van de regiohubs. Deze rol willen we graag samen met de regionale overheden, bijvoorbeeld in het samenwerkingsverband Uned, bepalen. Hierbij brengen wij in ieder geval onze kennis in over de randvoorwaarden waar een Parkeerhub aan moet voldoen.

Wij kunnen op dit moment nog geen indicatie geven van de bijdragen die wij verwachten nodig te hebben van andere overheden. We werken momenteel aan een kredietaanvraag voor een ringhub op Papendorp. Met deze businesscase gaan we een eerste ervaring opdoen.

2.4 Parkeren en toegankelijkheid

Utrecht wil voor alle doelgroepen een toegankelijke stad zijn, ook voor mensen die van een auto of ander vervoermiddel afhankelijk zijn. In het onderdeel Parkeren en toegankelijkheid geven we duidelijke richtlijnen en voorwaarden voor aanleg en gebruik van gehandicaptenparkeerplaatsen. Utrecht wil landelijk afspraken maken over betere parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking en de communicatie hierover. Ook willen we de digitale toegankelijkheid van parkeerproducten verbeteren.

2.4.1 Toegankelijke fietsparkeerplaatsen

Wij vinden het noodzakelijk dat er voldoende veilige stallingen zijn voor aangepaste fietsen. Insprekers vragen wat wij er aan doen om te zorgen dat voldoende stallingen zijn voor deze aangepaste fietsen.

Het gaat voor fietsers met een beperking om het kunnen bereiken van de gewenste bestemming. De fiets moet voor deze groep dichterbij kunnen staan. We hebben in de module fietsparkeren de ambitie aangescherpt om fietsparkeren, in stallingen en op straat, beter toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. In de module Parkeren en Toegankelijkheid schrijven we dat we naast gereserveerde fietsparkeerplekken in fietsenstallingen ook zoeken naar gereserveerde fietsparkeerplekken op straat op een aantal strategische locaties. Daarnaast kunnen mensen met een beperking ontheffing krijgen om in het voetgangersgebied te fietsen, en daar hun fiets te stallen.

2.4.2 Toegankelijkheid bij (ver)bouwwerkzaamheden

Eén inspreker vraagt ons hoe wij ervoor zorgen dat aannemers, bouwbedrijven, en andere vakmensen in de binnenstad kunnen blijven parkeren zodat er onderhoud/werkzaamheden aan de gebouwen plaats kan vinden.
Er zijn altijd mensen die voor hun beroep en bij de uitvoering van hun werkzaamheden een auto nodig hebben. We begrijpen dat het lastig kan zijn als er in de buurt geen parkeerplaatsen (beschikbaar) zijn, en de auto met materialen op afstand staat. Vaak is het echter voor de werkzaamheden niet noodzakelijk om de auto in de directe omgeving te parkeren. Als dat wel nodig is, is een parkeerontheffing mogelijk.

Bij een aanvraag voor een ontheffing toetsen we aan de beleidsregels verkeersontheffingen waarin staat aan welke doelgroepen we verkeersontheffingen verlenen en aan welke voorwaarden de aanvrager moet voldoen. De gemeente is terughoudend met het verlenen van ontheffingen en kijkt vooral naar de noodzaak van parkeren in het specifieke gebied. Daarbij letten we op het belang van de aanwezigheid van het voertuig bij de locatie waar de werkzaamheden worden uitgevoerd.

2.5 Aanpak parkeren openbare ruimte

In het onderdeel aanpak parkeren openbare ruimte staat hoe het parkeerbeleid zorgt voor een betere kwaliteit van de openbare ruimte. Zo willen we per jaar 0,5 tot 1 % van de parkeerplaatsen op straat opheffen. We stimuleren parkeren in garages en P+R’s. We kijken bovendien hoe we parkeerplekken zo slim mogelijk kunnen gebruiken. Zo komt er meer ruimte vrij voor lopen, fietsen, verblijven, spelen, en groen. In een aantal reacties worden zorgen geuit over de mogelijkheden voor parkeren voor bewoners, waarbij ook de vraag wordt gesteld of de alternatieven voor de privéauto wel aansluiten op de behoeften.

2.5.1 Parkeren voor bewoners

Diverse insprekers vragen of er wel voldoende mogelijkheden blijven voor bewoners om gratis of tegen laag tarief een auto bij de woning te parkeren. Zij vinden deelmobiliteit en parkeren op afstand voor veel mensen geen goed alternatief.

We vinden het belangrijk dat iedereen toegang heeft en houdt tot mobiliteit, maar dat betekent niet dat er voor alle bewoners mogelijkheid is om een (privé)auto voor de deur te parkeren. Bewoners in en rondom de binnenstad kunnen in plaats van een parkeervergunning een garage-abonnement aanvragen, of aan de rand van de stad parkeren in een parkeerhub (P+R). Daarnaast is er in Utrecht een groot en gevarieerd aanbod aan deelmobiliteit (dat alleen maar groeit), zijn er goede fietsverbindingen, en kunnen bewoners gebruik maken van openbaar vervoer. Wij kiezen hierbij voor een evolutionaire aanpak, waarbij wij ons in eerste instantie richten op mensen die verhuizen binnen of naar de stad of op inwoners die op een wachtlijst voor een parkeervergunning staan. Wij tornen niet aan de rechten van mensen die al een parkeervergunning hebben.

2.5.1 Kwaliteit openbare ruimte

Een aantal insprekers geven aan dat het hebben van een auto voor de deur ook als kwaliteit van de openbare ruimte wordt gezien. Dit ontbreekt in de stukken en wordt niet voldoende mogelijk gemaakt.
Eind 2018 hebben we het Bewonerspanel gevraagd wat zij in hun straat het belangrijkst vinden. Uit de antwoorden kwam naar voren dat bewoners groen het belangrijkst vinden, en daarna ruimte om veilig te lopen. We zien bovendien dat bewoners steeds vaker zelf met initiatieven komen om parkeerplaatsen op te heffen en de straat anders in te richten.

3. Wijzigingen in de modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte

In dit hoofdstuk staat een overzicht van de wijzigingen die naar aanleiding van de inspraakreacties of ambtshalve (tekstuele verduidelijkingen en laatste inzichten) zijn doorgevoerd in de modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid, en Aanpak parkeren openbare ruimte.

3.1. Wijzigingen in de module Fietsparkeren

In onderstaande tabel staan zowel de wijzigingen naar aanleiding van vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners, als de ambtshalve wijzigingen.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
13	Onze inpandige stallingen zijn vaak ondergronds. We bieden nu langs trappen of hellingbanen een rolband die fietsers helpt. We beseffen dat we daarmee niet iedereen helpen, bijvoorbeeld omdat een fiets niet op de rolband past of iemand geen kracht heeft om de trap op en af te lopen. We hebben nu twee stallingen in de binnenstad, drie in het stationsgebied en één bij station Vaartsche Rijn die gelijkvloers toegankelijk zijn. Ook de fietsenstalling Leidsche Rijn Stadstuin wordt gelijkvloers toegankelijk. Bij het realiseren van nieuwe stallingen hebben we aandacht voor de mogelijkheden om deze voor iedereen toegankelijk te maken. Waar dat kan realiseren we bij de ingang een plek voor fietsers met een beperking, zoals bij de Neude-stalling. Hier is nog wel verbetering mogelijk in de herkenbaarheid en het gebruiksgemak. Waar dat kan willen we verder dat de beheerder hulp biedt bij de trap en/of het gebruik van de rolband. Voor fietsers die afhankelijk zijn van de fiets om zich over langere afstanden te verplaatsen, biedt een plek in een (inpandige) stalling geen oplossing. Daarom gaan we in en nabij het voetgangersgebied specifieke	Het gaat voor fietsers met een beperking om het kunnen bereiken van de gewenste bestemming. De fiets moet voor deze groep dichterbij kunnen staan. We willen fietsparkeren, in stallingen en op straat, beter toegankelijk maken voor mensen met een beperking. Fietsers met een beperking kunnen een ontheffing aanvragen om zich te kunnen verplaatsen door het voetgangersgebied in de binnenstad. Het blijft voor mensen met een beperking mogelijk om de fiets dicht bij een winkel te stallen. We willen in en nabij het voetgangersgebied specifieke fietsparkeerplekken voor fietsers met een beperking realiseren. Daarbij nemen we maatregelen om deze plekken beschikbaar te houden voor de doelgroep. Waar dat kan realiseren we deze plekken meteen en waar niet direct oplossingen aanwezig zijn, bepalen we in overleg met het Stedelijk Overlegorgaan gehandicapten Utrecht (Solgu) waar en hoe we deze plekken gaan realiseren. We blijven over deze plekken jaarlijks in gesprek om aan te sluiten bij de behoefte. In het weekend zijn de bewaakte pop-upstallingen zonder trap of helling toegankelijk. We reserveren daar geen specifieke plekken voor mensen met een beperking. Onze inpandige stallingen zijn vaak ondergronds. We bieden nu langs	tekstuele verduidelijking over mogelijkheid ontheffing voor fietsers met beperking voor voetgangersgebied. En het gaat om bereiken van bestemmingen, fietsers met beperking moeten dichtbij bestemming fiets kunnen neerzetten. Een fietsenstalling is op zichzelf geen bestemming. Daarnaast een inspanningsverplichting om toegankelijkheid bij nieuwe stallingen te realiseren.

	fietsparkeerplekken voor fietsers met een beperking realiseren. Daarbij nemen we maatregelen om deze plekken beschikbaar te houden voor de doelgroep. Waar dat kan realiseren we deze plekken meteen en waar niet direct oplossingen aanwezig zijn, bepalen we in overleg met het Stedelijk Overlegorgaan gehandicapten Utrecht (Solgu) waar en hoe we deze plekken gaan realiseren. We blijven over deze plekken jaarlijks in gesprek om aan te sluiten bij de behoefte.	trappen of hellingbanen een rolband die fietsers helpt naar beneden en boven te lopen. We beseffen dat we daarmee niet iedereen helpen, bijvoorbeeld omdat een fiets niet op de rolband past of iemand geen kracht heeft om de trap op en af te lopen. We hebben nu twee stallingen in de binnenstad, drie in het stationsgebied en één bij station Vaartsche Rijn die gelijkvloers toegankelijk zijn. Ook de fietsenstalling Leidsche Rijn Stadstuin wordt gelijkvloers toegankelijk. Waar dat kan willen we verder dat de beheerder hulp biedt bij de trap en/of het gebruik van de rolband. In onze ondergrondse stallingen reserveren we, waar mogelijk, bij de ingang een plek voor het stallen van fietsen van mensen met een beperking, zoals bij de Neude-stalling. In de stallingen werken we verder aan verbeteringen in de herkenbaarheid en het gebruiksgemak van de gereserveerde plekken. Bij het bouwen van nieuwe stallingen zetten we ons in om deze voor iedereen toegankelijk te maken	

16	Vooroorlogse wijken In deze wijken hebben inwoners vaak geen eigen schuurtje of berging. Ze stallen de fiets op de (vaak smalle) stoep of nemen deze mee naar binnen. Het wegprofiel bestaat vaak uit rijbaan, autoparkeren en een smalle stoep. Op de smalle stoepen zien we dat de fietsparkeerdruk erg hoog is en ontvangen daar ook meldingen van inwoners over. Als het rek vol is of er geen rek is, staan fietsen tegen elke lantaarnpaal of boom die beschikbaar is. Voetgangers moeten soms over de weg omdat de stoep niet toegankelijk is.	Vooroorlogse wijken In deze wijken hebben inwoners vaak geen eigen schuurtje of berging. Ze stallen de fiets op de (vaak smalle) stoep of nemen deze mee naar binnen. Het wegprofiel bestaat vaak uit rijbaan, autoparkeren en een smalle stoep. Op de smalle stoepen zien we dat de fietsparkeerdruk erg hoog is en ontvangen daar ook meldingen van inwoners over. Als het rek vol is of er geen rek is, staan fietsen tegen elke lantaarnpaal of boom die beschikbaar is. Voetgangers moeten soms over de weg omdat de stoep niet toegankelijk is. Wij gaan een onderzoek uitvoeren hoe we het aantal fietsparkeervoorzieningen in de vooroorlogse wijken beter aan kunnen laten sluiten bij de vraag uit de wijk. Hierbij kijken wij zowel naar plekken op straat en in buurtstallingen. Daarbij wordt in beeld gebracht of en welke kwantitatieve en kwalitatieve doestellingen passend zijn. Hiervoor nemen we in de MPR een voorstel op.	Nieuwe tekst is n.a.v. motie 425 ‘Fietsparkeren in de wijk’ aangepast.
17		Communicatie Inwoners van de stad kunnen ons helpen om het aantal fietsparkeerplaatsen te vergroten. Wij gaan hiervoor meer bekendheid gaan geven aan de optie om een fietsenrek of fietstrommel aan te vragen. Daarnaast vragen wij bewoners actief om tips over leegstaande panden die geschikt zijn als buurtstalling.	Nieuwe tekst is n.a.v. motie 425 ‘Fietsparkeren in de wijk’ toegevoegd.

18	Ook de komende jaren openen we nieuwe stallingen en zullen nieuwe studenten in de stad starten. We blijven daarom werken aan het vergroten van de bekendheid en vindbaarheid van de stallingen en met positieve gedragsbeïnvloeding fietsers oproepen om gebruik te maken van de bewaakte stallingen in de stad. Onder meer door een verdere uitbouw van de community 'Utrecht fietst!', de inzet van fietscoaches en acties om eerstejaars studenten te informeren over het bestaan van de fietsenstallingen.	Ook de komende jaren openen we nieuwe stallingen en zullen nieuwe studenten in de stad starten. We blijven daarom werken aan het vergroten van de bekendheid en vindbaarheid van de stallingen en met positieve gedragsbeïnvloeding fietsers oproepen om gebruik te maken van de bewaakte stallingen in de stad. Onder meer door een verdere uitbouw van de community 'Utrecht fietst!', de inzet van fietscoaches en acties om eerstejaars studenten te informeren over het bestaan van de fietsenstallingen. In de stallingen zullen we mensen oproepen om de lage plekken vrij te houden voor mensen met minder kracht die de bovenrekken niet kunnen gebruiken.	Niet iedereen kan gebruik maken van de bovenrekken, omdat deze enige kracht vereisen. Maar het kost iets meer moeite, waardoor de benedenrekken als eerste vol zijn. Mensen die later komen kunnen vaak geen plek meer vinden.
18	• Inzet op actieprogramma Fietsdiefstal in de wijk. • Bij stations inzet tegen fietsdiefstal in samenwerking met NS en ProRail. Het aantal aangiften van fietsendiefstal lag in 2019 ten opzichte van 2018 ruim 20% lager. Daarmee hebben we de doelstelling uit het Actieprogramma Fietsdiefstal 2015 om diefstal terug te brengen naar de waarden van 2011 nog niet gehaald. Hoewel de cijfers substantieel zijn verbeterd, blijft fietsdiefstal een hardnekkig probleem. We gaan daarom door met de maatregelen uit het actieplan Fietsdiefstal, waarbij we jaarlijks per wijk de maatregelen op maat maken.	• Inzet op hotspots (plekken waar veel fietsdiefstal plaatsvindt) in de wijk. • In samenwerking met relevante partners inzetten op nieuwe trend, zoals toename diefstal E-bikes In het Integraal Veiligheidsplan 2019-2022 van de gemeente Utrecht is de ambitie geformuleerd om ten aanzien van fietsdiefstal het niveau van 2018 tenminste vast te houden. Deze doelstelling is vooralsnog behaald: in 2018 waren er 4.018 fietsdiefstallen door politie geregistreerd. In 2021 waren dat er 3.037. Hoewel de cijfers substantieel zijn verbeterd, blijft fietsdiefstal een hardnekkig probleem. Ook zien we dat met de opkomst van E-bikes en andere dure (bak)fietsen er nieuwe dadergroepen zijn ontstaan. Diefstal van E-bikes neemt ook in Utrecht fors toe. We blijven daarom inzetten op het tegengaan van fietsdiefstal, waarbij we zoveel mogelijk maatregelen op maat ontwikkelen.	We zien dat met de opkomst van E-bikes en andere dure fietsen nieuwe dadergroepen zijn ontstaan en hebben hier specifieke aandacht voor.

3.2. Wijzigingen in de module Parkeerhubs

In onderstaande tabel staan zowel de wijzigingen naar aanleiding van reacties, vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners, als de ambtshalve wijzigingen.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
9	Tot slot bieden we bewoners van nieuwbouwontwikkelingen in Zuidwest een reistijdgarantie om binnen tien à vijftien minuten met de fiets of OV de parkeerhub te bereiken.	Tot slot bieden we bewoners een reistijdgarantie om binnen vijftien minuten met de fiets of OV een ringhub te bereiken. In de bijlage Reistijdgarantie staat de stedelijke dekkingsgraad van de (e-)fiets en OV vanaf de (beoogde) ringhubs.	Nieuwe tekst is n.a.v. motie 426 'Garant voor parkeren op afstand'
18		Toegevoegd: Bijlage Reistijdgarantie	Nieuwe tekst is n.a.v. motie 426 'Garant voor parkeren op afstand'
19	Colofon	Bijlage Routekaart	Beide pagina's schuiven op vanwege bovenstaande

3.3. Wijzigingen in de module Parkeren en toegankelijkheid

In onderstaande tabel staan zowel de wijzigingen naar aanleiding van reacties, vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners, als de ambtshalve wijzigingen.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
4	module Aanpak openbare ruimte	module Aanpak parkeren openbare ruimte	Tekstueel (woord ontbrak)
5		Aan het eind eerste alinea: Ten slotte besteden we aandacht aan toegankelijkheid van parkeren voor mensen met een laag inkomen.	Nieuwe tekst is n.a.v. Amendement 150 'Utrecht voor iedereen toegankelijk en bereikbaar'

10		Toegevoegd boven kopje ‘Andere vervoersmiddelen’: Daarnaast is het van belang dat we ook goed blijven kijken naar de aanwezige reguliere parkeerplaatsen bij locaties waar we parkeerplaatsen opheffen of parkeerplaatsen reserveren voor deelauto’s en elektrisch laden. Wanneer er meerdere gereserveerde parkeerplaatsen (aaneengesloten) worden gerealiseerd, kan het voorkomen dat de dichtstbijzijnde reguliere parkeerplaats op grotere afstand komt te liggen. Met name bij (ingangen van) voorzieningen en woningen kan dit een belemmering zijn voor bewoners en bezoekers die bijvoorbeeld moeilijk ter been zijn of zware spullen laden/lossen met hun auto. We houden hier zoveel mogelijk rekening mee.	Ambtelijke verduidelijking m.b.t. opheffen parkeerplaatsen (werd summier benoemd), en toevoeging beschikbaarheid reguliere parkeerplaatsen n.a.v. concrete situaties zoals o.a. in een inspraakreactie.
11		Toegevoegd: 2.3 Betaalbaarheid We willen vervoersarmoede voorkomen. In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat toegankelijkheid tot het mobiliteitssysteem voor iedereen geborgd moet zijn. Parkeerkosten zijn een onderdeel van het mobiliteitssysteem. Als deze in alle gevallen te hoog zijn voor mensen met een laag inkomen, zou dit het gebruik van de auto voor hen onmogelijk maken. We mogen wettelijk gezien geen korting bieden op parkeerbelasting voor mensen een laag inkomen, maar we kunnen er wel voor zorgen dat er voor iedereen een passende parkeeroplossing beschikbaar is, zoals de optie om goedkoop te parkeren in een P+R of parkeerhub.	Nieuwe tekst is n.a.v. Amendement 150 ‘Utrecht voor iedereen toegankelijk en bereikbaar’

10-11		Toegevoegd: Van de planvorming voor de nieuwe wijk Merwede hebben we geleerd dat er specifieke aandacht moet zijn voor een passende parkeeroplossing voor mensen met een beperking die afhankelijk zijn van hun auto.	
10-11	Hierbij moeten vooraf goed toegankelijke en betaalbare mobiliteits- en parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking worden geregeld en vastgelegd.	Bij gebiedsontwikkelingen moeten vooraf goed toegankelijke en betaalbare mobiliteits- en parkeervoorzieningen voor deze doelgroep worden geregeld en vastgelegd.	
10-11	In uitzonderlijke gevallen is daarom maatwerk nodig en moet bijvoorbeeld binnen 100 meter een gehandicaptenparkeerplaats in de openbare ruimte gerealiseerd kunnen worden.	Daarom moet binnen 100 meter een gehandicaptenparkeerplaats in de openbare ruimte gerealiseerd kunnen worden.	
12	Verwijderd: In de module Aanpak openbare ruimte hebben we beleidsuitgangspunten opgenomen over de ontwik¬keling van parkeerproducten.	Toevoeging: Daarnaast willen ruimte bieden voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats tegen passend tarief in een gemeentelijke garage wanneer dit nodig is, bijvoorbeeld wanneer er in de openbare ruimte geen parkeerplaats binnen loopafstand is (doordat deze zijn opgeheven).	
12, 13, 15	module Aanpak openbare ruimte	module Aanpak parkeren openbare ruimte	Tekstueel (woord ontbrak)

3.4 Wijzigingen in de module Aanpak Openbare Ruimte

In onderstaande tabel staan zowel de wijzigingen naar aanleiding van reacties, vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners, als de ambtshalve wijzigingen.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
4-5	Het toevoegen van parkeerplaatsen heeft op de lange termijn over het algemeen weinig invloed op de parkeerdruk, en sluit niet aan bij ons doel om de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren.	Het toevoegen van parkeerplaatsen heeft op de lange termijn over het algemeen weinig invloed op de parkeerdruk, en sluit niet aan bij ons doel om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.	Tekstuele wijziging (woord ontbrak)
17	Dit betekent echter niet dat we alleen naar gevolgen voor vergunninghouders kijken. In gebieden waar veel winkels, horeca, en/of andere bedrijven zijn gevestigd, is het juist van belang om te inventariseren of het gebied voldoende bereikbaar blijft voor leveranciers, klanten, en bezoekers.	Dit betekent echter niet dat we alleen naar gevolgen voor vergunninghouders kijken. In gebieden waar veel winkels, horeca, en/of andere bedrijven zijn gevestigd, is het juist van belang om te inventariseren of het gebied voldoende bereikbaar blijft voor leveranciers, klanten, en bezoekers. Ook houden we er rekening mee dat er voldoende parkeermogelijkheden moeten blijven voor mensen met een beperking.	Ambtelijke verduidelijking.
20	Als gevolg van ontwikkelingen in de stad kan het wenselijk zijn om de zonegrenzen te wijzigen.	Als gevolg van ontwikkelingen in de stad of om ontwikkelingen mogelijk te maken kan het wenselijk zijn om de zonegrenzen te wijzigen.	Ambtelijke verduidelijking.
21-22		Pagina 21 en 22 zijn omgewisseld.	Ambtelijk. Illustraties op pagina 22 horen bij de tekst op pagina 20.