Bundel - Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 12 mei 2022

1 Opening

Aanvang: 14.00 uur.

2 Vaststellen van de agenda 12 mei 2022

3 Vaststellen ingekomen agenderingen (Procedure)

Deze punten worden alleen procedureel behandeld. De leden van de commissie bespreken of, op welke wijze en voor hoe lang zij deze raadsvoorstellen en onderwerpen willen bespreken. Na vaststelling van dit behandeladvies, wordt het stuk voor een volgende vergadering geagendeerd.

Ingekomen agenderingen commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 12 mei 2022.doc

2022 05 12 Behandelvoorraad MGOR.docx

3.1 Raadsbrief Informeren over uitkomsten netwerkbijeenkomsten zelfbeheer

Dossier 2691 voorblad

Raadsbrief Informeren over uitkomsten netwerkbijeenkomsten zelfbeheer.docx.pdf

3.2 Raadsvoorstel Ontwikkelkader Rondje Stadseiland

Dossier 2584 voorblad

Raadsvoorstel Ontwikkelkader Rondje Stadseiland.docx

Ontwikkelkader Rondje Stadseiland.pdf

3.3 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven

Overzicht raadsbrieven 17 februari tot en met 14 april 2022.docx

4 Verslag 24 februari 2022

Vaststellen:
conceptverslag commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte van 24 februari 2022

2022 02 24 Conceptverslag commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte.pdf

5 Toezeggingen/moties

Lijst van moties/toezeggingen vaststellen, met daarbij allereerst de vraag of de commissie behoefte heeft aan een nadere toelichting van het college op de genoemde voortgang en/of de door het college voorgestelde afwikkeling accorderen.

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR (inclusief voortgangsinformatie)

6 Raadsvoorstel Modules Parkeervisie

Wethouder: Van Hooijdonk, Beleidsterrein: Mobiliteit
Indicatieve behandeltijd: 90 minuten
In de Parkeervisie die door de raad is vastgesteld op 25 november 2021 is opgenomen op welke manier het parkeerbeleid bijdraagt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. De module Fietsparkeren gaat specifiek in op de kwantitatieve en kwalitatieve eisen rondom fietsparkeren en de handhaving hierop. In de module Parkeerhubs wordt weergeven we weer hoe we parkeren aan de rand van de stad en in de regio willen stimuleren. De module Parkeren en toegankelijkheid gaat in hoe de gemeente de stad bereikbaar wil houden voor verschillende doelgroepen, met bijzondere aandacht voor mensen met een beperking. Tot slot staat in de module Aanpak parkeren openbare ruimte op welke wijze de gemeente het parkeerbeleid willen inzetten voor verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook gaat deze module in op communicatie en data in relatie tot parkeren.

Dossier 2540 voorblad

Raadsvoorstel Modules Parkeervisie.docx

Module aanpak parkeren openbare ruimte.pdf

Module Fietsparkeren.pdf

Module Parkeerhubs.pdf

Module Parkeren Toegankelijkheid.pdf

Nota beantwoording inspraak op modules.pdf

Inspraakreacties op modules Parkeervisie.pdf

Routekaart Parkeerhubs.pdf

Raadsbrief afhandeling moties Parkeervisie.docx

6.1 Raadsbrief Uitwerking modules Parkeervisie en afhandeling moties

Dossier 2685 voorblad

Raadsbrief Uitwerking modules Parkeervisie en afhandeling moties.docx (1).pdf

7 Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen Eerste begrotingswijzing 2022 en Uitgangspunten Begroting - Kadernota 2023

Wethouder: Van Hooijdonk, Beleidsterrein: Groen
Behandeltijd: 30 minuten
Met de ter vaststelling voorliggende brieven geeft de raad haar zienswijzen op de eerste wijziging van de begroting 2022 en de kadernota en uitgangspunten begroting 2023 van twee gemeenschappelijke regelingen, te weten Plassenschap Loosdrecht e.o. en Recreatieschap Stichtse Groenlanden. In de nu voorliggende zienswijzebrieven spreekt de raad zich positief uit over het feit dat de schappen hebben geluisterd naar het verzoek om de PM post voor de liquidatie- en transitiekosten te specificeren, maar geeft tevens aan dat ze deze kosten graag in de begroting op de afgesproken wijze, in drie stappen, verwerkt ziet. Dit is nu niet gebeurd. De schappen hebben, omdat de jaarcijfers
nog niet bekend waren op het moment van aanbieden, het tekort dat door het invullen van de PM post nu in de begroting zit, niet (deels) opgelost binnen de begroting, al is dit volgens de toelichting wel de intentie. Dat betekent dat het tekort direct aan de deelnemers wordt doorberekend, tenzij dit in een nieuw besluit alsnog anders wordt besloten. Dit is aanleiding voor het indienen van een zienswijze namens de gemeente Utrecht.

Dossier 2643 voorblad

Raadsvoorstel Zienswijzen recreatieschappen Eerste begrotingswijziging 2022 en Uitgangspunten Begroting - Kadernota 2023.docx

Zienswijzebrief Recreatieschap Stichtse Groenlanden 1e begrotingswijziging 2022 en Uitgangspunten begroting 2023.docx

Zienswijzebrief Plassenschap Loosdrecht 1e begrotingswijziging 2022 en Kadernota 2023.docx

Aanbiedingsbrief Zienswijze 1e Begrotingswijziging Stichtse Groenlanden 2022.pdf

Bestuursvoorstel 1e Begrotingswijziging Stichtse Groenlanden 2022.pdf

Aanbiedingsbrief bij Ontwerp Uitgangspunten Begroting 2023 Stichtse Groenlanden.pdf

Bestuursvoorstel uitgangspunten begroting 2023 Stichtse Groenlanden .pdf

Ontwerp uitgangspunten begroting 2023 Stichtse Groenlanden.pdf

Aanbiedingsbrief bij 1e begrotingswijziging Plassenschap Loosdrecht 2022.pdf

Bestuursvoorstel 1e Begrotingswijziging Plassenschap Loosdrecht 2022.pdf

Aanbiedingsbrief bij Kadernota 2023 Plassenschap Loosdrecht.pdf

Bestuursvoorstel Ontwerp Kadernota 2023 Plassenschap Loosdrecht.pdf

Ontwerp Kadernota 2023 Plassenschap Loosdrecht.pdf

8 Raadsbrief Participatie visie Landschapspark Oud Zuilen

Wethouder: Van Hooijdonk, Beleidsterrein: Groen
Indicatieve behandeltijd: 90 minuten
Geagendeerd door A. Sasbrink (PvdD), H. Assen (PvdA), R Heijne (GroenLinks), N. Stylianou (D66), M. de Pagter (VVD), J. Zwinkels (CDA), W. Duitscher (EenUtrecht), L. Potters (Stadsbelang Utrecht), D. Bosch (PVV), D. Harris (SP), C. Passier (Volt).
De Partij voor de Dieren maakt zich zorgen om de plannen die het college heeft om het natuurgebied Oud Zuilen te ontwikkelen tot een landschapspark, en de gevolgen die deze plannen hebben voor flora en fauna. De agenderende fractie wil daarom niet wachten tot de visie voor besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad, maar het debat in een eerder stadium aangaan en hierbij aandachtspunten meegeven.
Daarnaast wil de fractie van de PvdA graag met het college en de andere partijen in gesprek over het doorlopen participatietraject en het proces hoe het landschapspark tot stand is gekomen.
De andere fracties sluiten zich hierbij aan.

Dossier 2605 voorblad

Raadsbrief Landschapspark Oud Zuilen.docx (1).pdf

9 Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid ontwerp programmabegroting RUD Utrecht 2023

Wethouder: Eerenberg, Beleidsterrein: Milieu en emissieloos vervoer
Indicatieve behandeltijd: 45 minuten
Op donderdag 31 maart heet de RUD Utrecht de ontwerp Programmabegroting 2023 RUD Utrecht toegestuurd voor een zienswijzeprocedure. De zienswijze kan tot 27 mei worden ingediend. Het college heeft een concept zienswijze laten opstellen die ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad. Gezien de fatale termijn van het raadsvoorstel vindt de behandeling van de zienswijze plaats in deze commissie.

Dossier 2648 voorblad

Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid Ontwerp programmabegroting RUD 2023.docx

Zienswijzebrief Ontwerp programmabegroting RUD 2023.docx

Begeleidende brief zienswijze deelnemers ontwerp Begroting 2023 RUD Utrecht getekend GS en HJ.pdf

Ontwerp Programmabegroting 2023 RUD Utrecht.pdf

Ingekomen Agenderingen Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte
(Ter vaststelling in de commissie van 12 mei 2022)

Agenderingen van de commissie

Datum: 19 april 2022 Soort stuk: Raadsbrief Informeren over uitkomsten netwerkbijeenkomsten zelfbeheer Wethouder:Diepeveeen Beleidsterrein: Openbare Ruimte; (CDA wil ook Groen, Duurzaamheid, Wijkgericht werken en participatie, Publieksdienstverlening) Commissiegriffier: Daniëlle Rijnders	Geagendeerd door: Jantine Zwinkels (CDA), Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), Wilma Duitscher (EenUtrecht) Motivering: De CDA fractie heeft met veel interesse de raadsbrief over de netwerkbijeenkomsten voor zelfbeheer van openbaar groen gelezen. Een belangrijk onderwerp voor het CDA, omdat het raakt aan de sociale cohesie van buurten, en de vergroening van Utrecht. We hebben in debatten eerder gevraagd naar de mogelijkheid om informatiebordjes en eventueel tegels te plaatsen bij zelfbeheerinitiatieven, juist omdat initiatiefnemers de signalen aan ons doorgaven dat zij hier behoefte aan hebben. Het college is hier terughoudend in geweest. Nu blijkt uit de brief dat 29% van de initiatiefnemers hier wel interesse in heeft. En blijken er toch al mogelijkheden te zijn bij de gemeente, terwijl wij daar niet door het college eerder over zijn geïnformeerd. En het college schrijft nu in haar brief: “Naast de focus op onlineactiviteiten kijken we nadrukkelijk ook op welke wijze we de bestaande zelfbeheerinitiatieven in de wijken nog zichtbaarder kunnen maken, waardoor zij als inspirerend voorbeeld voor andere inwoners in de wijk kunnen dienen. Hierbij benutten we het plaatsen van zelfbeheertegels en/of informatieborden als mooi publiciteitsmoment.” De fracties willen graag duidelijk beleid zien van het college, want nu wordt er twee kanten op geredeneerd. De Partij voor de Dieren wil n.a.v. de brief graag van het college weten hoe de inhoudelijke ondersteuning is om ook met zelfbeheertuintjes zoveel mogelijk bij te dragen aan de	Voorstel: 1. Agenderen voor commissie MGOR. 2. Datum: 3. Tijdsduur: 45 min.

	biodiversiteit, en wat de gemeente op dit punt nog meer zou kunnen faciliteren.	

Stukken afkomstig vanuit het college

Datum: 20 april 2022 Soort stuk: Raadsvoorstel Ontwikkelkader Rondje Stadseiland Wethouder: Lot van Hooijdonk Beleidsterrein: Groen Commissiegriffier: Daniëlle Rijnders	Met dit voorliggende besluit worden de leidende principes en de ontwerpuitgangspunten vastgesteld voor het Rondje Stadseiland. Het Rondje Stadseiland vormt de voorbode van de schaalsprong Groen die nodig is om in de behoefte van alle nieuwe inwoners van Zuidwest, de Binnenstad en aanliggende wijken te voorzien. Het vastleggen van de leidende principes is nu nodig omdat de parkontwikkeling gefaseerd plaatsvind en om zowel nu als in de verdere toekomst inrichtingsplannen te maken die leiden tot een samenhangend en herkenbaar nieuw park voor Utrecht.	Voorstel: 1. Agenderen voor de commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte 2. Datum: 3. Tijd: 90 minuten

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

(t.b.v. de commissie van 12 mei 2022)

Mobiliteit, Groen (incl. agrarische zaken, volkstuinen, NME, Amelisweerd etc.), Dierenwelzijn, Openbare ruimte (incl. Werven), Klimaatadaptatie (incl. water), Markten en havens

Behandelvoorraad

Wethouder Van Hooijdonk

	Groen Raadsvoorstel Ontwikkelkader Rondje Stadseiland	90 minuten (vast te stellen in cie 12-5-2022)

Wethouder Diepeveen

	Groen Raadsbrief Informeren over uitkomsten netwerkbijeenkomsten zelfbeheer	45 minuten (vast te stellen in cie 12-5-2022)

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2691
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2022
Agendapunt	3.1
Titel	Raadsbrief Informeren over uitkomsten netwerkbijeenkomsten zelfbeheer
ID	2870
Behandelend ambtenaar	Pascal Zoetbrood
Telefoon	14030
E-mail	pascal.zoetbrood@utrecht.nl
Datum collegebesluit	13 april 2022
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	12 mei 2022

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P.R.B. Zoetbrood	**Datum**	13 april 2022
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	9947471
E-mail	pascal.zoetbrood@utrecht.nl	**Onderwerp**	Informeren over uitkomsten netwerkbijeenkomsten zelfbeheer
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Openbare ruimte

Geachte leden van de raad,

Op 9 september 2021 is het Actieplan zelfbeheer openbaar groen besproken in de raadscommissie Stad en Ruimte. Hierbij werd onder meer stilgestaan bij de organisatie van de wijkbijeenkomsten over zelfbeheer en het plaatsen van bordjes of tegels bij zelfbeheerinitiatieven, zodat het voor iedereen duidelijk is dat een groenperceel in zelfbeheer is. Toegezegd is om in de wijkbijeenkomsten die in afgelopen maanden zijn georganiseerd te verkennen of zelfbeheerders hier behoefte aan hebben (zie toezegging 21/T359).

In deze brief informeren wij u over de uitkomsten van deze wijkbijeenkomsten.

Belangrijkste uitkomsten wijkbijeenkomsten
Wij hebben eind 2021/ begin 2022 zes netwerkbijeenkomsten georganiseerd over zelfbeheer in de verschillende wijken. Een belangrijk doel tijdens deze bijeenkomsten was de zelfbeheerders in de wijk kennis te laten maken met hun wijkaanspreekpunt. Daarnaast zijn wij met zelfbeheerders in gesprek gegaan over hoe wij gezamenlijk de ambities voor het zelfbeheer kunnen realiseren. Hierbij stonden wij specifiek stil bij de verbetersuggesties voor het gemeentelijke beleid, de ideeën van zelfbeheerders over de ontwikkeling van een publiekscampagne voor het enthousiasmeren van nieuwe zelfbeheerders en het peilen van de behoefte aan informatieborden en/of zelfbeheertegels bij hun initiatief.

Verbetersuggestie voor het gemeentelijke beleid
De aanwezige zelfbeheerders gaven aan dat ze de netwerkbijeenkomsten zeer waardeerden. Zelfbeheerders gaven aan dat deelname aan de netwerkbijeenkomsten hen de mogelijkheid gaf om mee na te denken over de wijze waarop ambities voor het zelfbeheer gerealiseerd kunnen worden. De inbreng van de zelfbeheerders heeft ten eerste geresulteerd in een aantal verbetersuggesties voor het gemeentelijk beleid. Hierbij ging het onder andere om de verbetering van de communicatie vanuit de gemeente over de mogelijkheden voor zelfbeheer, bij wie ze waarvoor terecht kunnen binnen de gemeente en daarbij ook kortere lijnen. Daarnaast gaven zelfbeheerders ook aan behoefte te hebben

aan periodiek contact, bijvoorbeeld door netwerkbijeenkomsten, maar ook door eens per tijd inhoudelijk overleg over onderhoud en beplanting.

Suggesties voor ontwikkeling campagne
Ook werd tijdens de bijeenkomsten gevraagd naar de ideeën van zelfbeheerders over de ontwikkeling van een publiekscampagne om nieuwe zelfbeheerders te enthousiasmeren. Dit is één van de maatregelen in het actieplan zelfbeheer. Enkele suggesties waren: mooie voorbeelden laten zien, benadrukken meerwaarde van het zelfbeheer, zelf als zelfbeheerder ook andere mensen aanspreken/ stimuleren en tot slot kies voor een positieve insteek: ‘maak er een feestje van’.

Behoefte aan tegel of informatiebord?
Tot slot hebben we de zelfbeheerders gevraagd of zij behoefte hebben aan een informatiebord en of zelfbeheertegel bij hun initiatief. Nu kunnen zelfbeheerders een zelfbeheertegels of een informatiebord aanvragen, maar zijn de mogelijkheden en voorwaarden niet altijd even duidelijk.

Deze peiling leverde een wisselend beeld op. 29% van de aanwezigen gaf aan dat zij behoefte hadden aan een informatiebord. Voor zelfbeheertegels was dit iets hoger met 34%. 11% en 19% van de aanwezigen gaf juist aan respectievelijk geen informatiebord of een zelfbeheertegel bij hun initiatief te willen. Ruim de helft van de aanwezige zelfbeheerders had geen mening.

De zelfbeheerders gaven als belangrijkste reden voor het plaatsen van een zelfbeheertegel bij hun initiatief (vooral meerwaarde bij boomspiegels), dat het voor de gemeente, aannemers of de buurt duidelijk is welke boomspiegel in zelfbeheer is. Deze tegels en ook informatieborden kunnen daarnaast als mooie reclame dienen en anderen inspireren en motiveren. Specifiek voor informatieborden zagen zelfbeheerders het voordeel dat je hiermee positiviteit uitstraalt, de contacten met de buurt bevordert, laat zien wat je doet en daarmee ook begrip en draagvlak creëert in de buurt. Daartegenover gaven de zelfbeheerders de volgende nadelen van een dergelijk bord: het voelt als belastend, angst voor vandalisme en het kost veel geld. Dit geld kun je beter aan andere zaken besteden. En een informatiebord past niet bij elk initiatief. Daarom is maatwerk nodig

Wat gaan wij doen op basis van de uitkomsten?
Wij zijn blij met de uitkomsten van de bijeenkomsten en we nemen deze mee in de uitvoering van de maatregelen uit het actieplan. Specifiek betekent dit:

1. Naast dat wij een aanspreekpunt voor het zelfbeheer per wijk hebben ingesteld, zijn we bezig met het optimaliseren van interne werkafspraken en samenwerking voor de aanvraag van nieuwe zelfbeheerinitiatieven. Op basis hiervan passen wij in het voorjaar de website aan, zodat deze beter aansluit bij de wensen van zelfbeheerders. Hiermee geven we gehoor aan de wensen vanuit zelfbeheerders om de communicatie/dienstverlening vanuit de gemeente te verbeteren.
2. Op basis van de uitkomsten van de verkenning zien wij de volgende mogelijkheden voor het aanvragen van een (informatie)bord of een zelfbeheertegel:
   - Wij plaatsen vanaf nu standaard bij elke aangemelde boomspiegel in zelfbeheer een zelfbeheertegel. Dit geldt zowel voor de al bestaande als nieuwe boomspiegels in zelfbeheer. Dat vraagt van zelfbeheerders dat zij het zelfbeheer van een boomspiegel aan de gemeente melden. Wij zorgen dat dit op een laagdrempelige manier kan op de gemeentewebsite over zelfbeheer
   - Het plaatsen van een informatiebord is maatwerk, omdat een dergelijk bord niet voor elk project nuttig is. In gesprek met de zelfbeheerder bespreken we of het plaatsen van een dergelijk bord voldoende meerwaarde heeft voor het initiatief. Wij bieden deze mogelijkheid voor zowel nieuwe als bestaande zelfbeheerinitiatieven. De gemeente financiert en plaatst

vervolgens het informatiebord. De mogelijkheden en voorwaarden voor de aanvraag van een informatiebord plaatsen we op de vernieuwde gemeentelijke website over zelfbeheer.

De suggesties van de zelfbeheerders nemen wij mee in de ontwikkeling van een campagne, die wij in april/mei gaan uitvoeren. Het voorjaar is namelijk het moment om aandacht te vragen voor het zelfbeheer. Wij gaan deze campagne combineren met de lancering van het platform BuurtNatuur030 (www.buurtnatuur030.nl), omdat in beide gevallen het netwerk van zelfbeheerders centraal staat. Het gaat daarbij dan om het versterken van het al bestaande netwerk van zelfbeheerders via het platform door bestaande initiatieven op de kaart te zetten en samenwerking tussen zelfbeheerders te bevorderen. Daarnaast gaat het om de uitbreiding van zelfbeheerders door het enthousiasmeren van nieuwe zelfbeheerders (openbaar groen) in Utrecht. Naast de focus op onlineactiviteiten kijken we nadrukkelijk ook op welke wijze we de bestaande zelfbeheerinitiatieven in de wijken nog zichtbaarder kunnen maken, waardoor zij als inspirerend voorbeeld voor andere inwoners in de wijk kunnen dienen. Hierbij benutten we het plaatsen van zelfbeheertegels en/of informatieborden als mooi publiciteitsmoment.

Met deze acties willen wij invulling geven aan de ambitie van het Actieplan Zelfbeheer om het zelfbeheer als gemeente actief te gaan stimuleren. Om inzicht te krijgen in hoeverre deze acties bijdragen aan deze ambitie evalueren wij, zoals toegezegd in het actieplan, de maatregelen in Q4 en informeren wij u over de resultaten hiervan.

We hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2584
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2022
Agendapunt	3.2
Titel	Raadsvoorstel Ontwikkelkader Rondje Stadseiland
ID	2756
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Diepeveen
Beleidsveld	Openbare ruimte
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	12 mei 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Ontwikkelkader Rondje Stadseiland

Beleidsveld	Openbare Ruimte en Groen
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Rob Hendriks
Kenmerk	4295780
Vergaderdatum Raad	Volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het Ontwikkelkader Rondje Stadseiland vast te stellen met daarin opgenomen de leidende ruimtelijke principes en de ontwerpuitgangspunten voor de inrichting van het toekomstig parkgebied van ca. 45 ha langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en dat te ontwikkelen als één samenhangend nieuw park voor Utrecht, met de volgende kenmerken:
   a. een aaneengesloten park van 12 km. lang, waar mogelijk autovrij
   b. gescheiden routes voor wandelen en fietsen -waar mogelijk- met wandelen langs het water
   c. de route van het park aan te sluiten op het groene netwerk in de aanliggende wijken
   d. fietspaden verharden in leemkleur om hoofdroute meer in te passen in parkbeleving
   e. meubilair etc. van gelijke keuze om gevoel van 1 aaneengesloten park te versterken
   f. waar mogelijk oevers openbaar
   g. in fasen ontwikkelen

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met dit besluit stellen we de leidende principes en de ontwerpuitgangspunten vast voor het Rondje Stadseiland. Het Rondje Stadseiland vormt de voorbode van de schaalsprong Groen die nodig is om in de behoefte van alle nieuwe inwoners van Zuidwest, Binnenstad en aanliggende wijken te voorzien. Het vastleggen van de leidende principes is nu nodig omdat de parkontwikkeling gefaseerd plaatsvind en om zowel nu als in de verdere toekomst inrichtingsplannen te maken die leiden tot een samenhangend en herkenbaar nieuw park voor Utrecht.

Context

Aanleiding

De stad groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. Voor al die extra inwoners is meer groen nodig. Meer dan ooit zagen we in het afgelopen coronajaar de waarde van groen dichtbij. Volwassenen en kinderen hebben ruimte nodig om buiten veilig te kunnen bewegen en ontspannen; dichtbij huis, weg van 'het scherm'. Hiernaast benutten we het nieuwe oeverpark van het Rondje Stadseiland om de waarde van natuur tot diep in de stad te laten doordringen.

Met de aanleg van het Rondje Stadseiland, een twaalf kilometer lang oeverpark in het westen van Utrecht, geven we invulling aan deze groene opgave vanuit de RSU. Een essentiële groene ontwikkeling van de stad, om hiermee in gelijke tred op te trekken met de groei van het aantal inwoners. Het Rondje Stadseiland verbindt de oevers van de Merwedekanaalzone en Amsterdam-Rijnkanaalzone. Met het totale Rondje Stadseiland maken we ruim 45 ha. parkgebied in de stad voor mens en dier.

De transformatie van de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal tot een oeverpark vormde de eerste aanzet van het westelijke deel van het Rondje Stadseiland. De oostkant van het Rondje Stadseiland bestaat uit de oevers van het Merwedekanaal en sluit direct aan op de woningbouwopgave in de Merwedekanaalzone. De nieuwe bewoners van Merwedekanaalzone stappen straks via hun groene wijk het oeverpark binnen. Belangrijk is dat dit oostelijke deel van het Rondje Stadseiland ook zorgt voor extra groen voor inwoners van Rivierenwijk en het Beurskwartier door diverse verbindingen. De oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) en het Merwedekanaal vormen samen het nieuwe oeverpark Rondje Stadseiland.

Eerder is als onderdeel van het Rondje Stadseiland het Ontwikkelkader Amsterdam-Rijnkanaalpark door de raad vastgesteld. Daarin zijn de eerste principes vastgelegd voor deze nieuw oeverparkzone aan het water. Hiervan zijn ondertussen al enkele projecten uitgevoerd. Zoals de Rooseveltboulevard en de noordpunt van het Stadsstrand Oog in Al. De komende jaren werken we gefaseerd aan de herinrichting van de Johan Wagenaarkade. In oktober 2021 is de Omgevingsvisie MWKZ deel 2 vastgesteld voor de verdere stedenbouwkundige ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Dit vraagt ook om het vastleggen van de inrichtingsprincipes voor dit deel van het Rondje Stadseiland langs het Merwedekanaal.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening

- Raadsbesluit Omgevingsvisie deel 2, Stedenbouwkundig Plan Merwede en het Beeldkwaliteitsplan (7 oktober 2021)
- Raadsbrief Omgevingsvisie voorlopig ontwerp (9-1-2020 met aanvulling (17-1-2020)
- Raadsbesluit Ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone en bijbehorende effectrapportage (MER)/ Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (8 feb 2018)
- Raadsbesluit Ontwikkelingskader parkzone Amsterdam-Rijnkanaal (11 feb 2016)
- Websitepagina Merwedekanaal en Parkzone Amsterdam Rijnkanaal

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Ontwikkelkader Rondje Stadseiland vast te stellen met daarin opgenomen de

	leidende ruimtelijke principes en de ontwerpuitgangspunten voor de inrichting van het toekomstig parkgebied van ca. 45 ha langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en dat te ontwikkelen als één samenhangend nieuw park voor Utrecht, met de volgende kenmerken: a. een aaneengesloten park van 12 km. lang, waar mogelijk autovrij b. gescheiden routes voor wandelen en fietsen -waar mogelijk- met wandelen langs het water c. de route van het park aan te sluiten op het groene netwerk in de aanliggende wijken d. fietspaden verharden in leemkleur om hoofdroute meer in te passen in parkbeleving e. meubilair etc. van gelijke keuze om gevoel van 1 aaneengesloten park te versterken f. waar mogelijk oevers openbaar g. in fasen ontwikkelen
Argumenten	
1.1	Groen en verdichting in balans
	Door Groen en verdichting gezamenlijk te ontwikkelen werken we aan de toekomst van een gezond en klimaatbestendig Utrecht. In het Rondje Stadseiland leggen we nieuw groen aan en zorgen we ervoor dat een deel van het bestaande groen beter te gebruiken is en waar mogelijk verharding omgezet wordt in groen. Het nieuwe park is daarmee de groene opgave die nodig is voor de stedelijke ontwikkeling aan de westzijde van de stad.
1.2	De realisatie van het Rondje Stadseiland vindt gefaseerd plaats en vraagt daarom nu om het vastleggen van de inrichtingsprincipes. Zo sturen we op het eindresultaat tot nieuw herkenbaar park.
	Het realiseren van het Rondje Stadseiland gaat een groot aantal jaren in beslag nemen. Aanleg vindt plaats gekoppeld aan stedenbouwkundige ontwikkeling, vanuit klimaatopgaven en groene opgaven en ingrepen vanuit Mobiliteit. Vanwege deze gefaseerde uitvoering, multidisciplinaire aansturing en verschillende karakters per deelgebied is het nodig om nu de inrichtingsprincipes als leidraad vast te stellen. Hiermee borgen we het eindbeeld als totaal. De inrichtingsprincipes geven richting over hoe om te gaan met bereikbaarheid van bedrijven, woningen, woonboten en andere activiteiten die nu in en aan het park liggen.
1.3	Het ontwikkelkader biedt helderheid over de ruimtelijke kenmerken zodat op tijd inzicht in de financiële opgave per te ontwikkelen deelgebied ontstaat.
	Dit kader geeft de ruimtelijke kenmerken en inrichtingseisen voor de ontwikkeling van de deelgebieden en de financiële vertaling van die wensen. Daarmee ontstaat inzicht in de financiële opgave die we binnen de diverse Grondexploitaties van aansluitende deelgebieden kunnen realiseren, welke bovenwijkse opgaven (voorzieningen die boven het belang van het plangebied uitgaan) gedekt moeten worden, welke delen binnen andere opgaven horen en hoe op andere dekkingsbronnen (provincie, rijk, waterschappen) aanvullend een beroep kan worden gedaan.
1.4	Het ontwikkelkader geeft invulling aan de inhoudelijke opgaven voor gezond stedelijk leven in de Merwedekanaalzone.
	In het Rondje Stadseiland ligt de nadruk op het versterken van gezond stedelijk leven, het toevoegen van groen, natuur en beleving In het nieuwe oeverpark ontstaat zo ruimte voor sporten, spelen en bewegen. Op deze wijze ontstaat voor alle nieuwe inwoners van Merwede en inwoners van de aanliggende wijken en bezoekers een groot nieuw park.
1.5	In het ontwikkelkader is als leidend principe opgenomen dat het park waar mogelijk autovrij is met gescheiden voet- en fietspaden
	Voor de parkbeleving scheiden we voet- en fietspad waar daar ruimte voor is. Het voetpad volgt zoveel mogelijk het water. De breedte van de paden wordt aangepast aan

	de verkeersintensiteit. Als ontsluiting van bestaande bedrijven en woonfuncties niet via een andere route mogelijk is, maken we medegebruik met langzaam verkeer mogelijk. Aan de inrichting en het gebruikte materiaal zie je dat je in een park zit: de auto is duidelijk “te gast”.
1.6	Het Rondje Stadseiland kent veel bijzondere (cultuurhistorische) locaties
	Het Rondje Stadseiland verbindt veel bijzondere plekken, belangrijke oost-west verbindingen, samenvloeiing van kanalen en cultuurhistorische bijzonderheden aan elkaar. Te denken valt hierbij aan Stadsstrand Oog in Al, het Muntsluiscomplex, Cereol, Villa Jongerius, Mobach, Vleutense Wetering en diverse industriële complexen.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Niet overal is voldoende ruimte voor alle wensen uit het ontwikkelkader en dit vraagt om keuzes.
	De wens om voetpaden en fietspaden te scheiden kan niet overal worden uitgevoerd. Dit kan te maken hebben met onvoldoende ruimte boven de grond, maar ook door ondergrondse infrastructuur die moeilijk en/of alleen tegen zeer hoge kosten te verleggen is. Daarom kiezen we voor ‘gescheiden tenzij’.
1.2	Ondanks diverse inspraakmomenten blijven er spanningen met de roeiverenigingen.
	Leidend principe is dat voetpaden zoveel mogelijk langs de waterkant liggen om de beleving als oeverpark zo groot mogelijk te maken. Fietspaden liggen daarmee verder van de oever. De roeiverenigingen hebben tot nu toe steeds aangegeven zo dicht mogelijk langs het water te willen fietsen. Met de roeiverenigingen is recent een convenant getekend over de onderlinge samenwerking tijdens het opstellen van de inrichtingsplannen o.a. over het gebruik van de paden en de inrichting van het oeverpark zodat zicht en veiligheid op het water gewaarborgd worden.
1.3	Autoverkeer binnen het oeverparkgebied straks beperkt.
	Leidend principe is dat we de Merwedekanaalzone omvormen tot oeverpark voor alle nieuwe inwoners en voor inwoners van ernaast gelegen groenarme wijken, voor werknemers en andere gebruikers. In de deeluitwerkingen gaan we uit van prioriteit voor fiets- en voetgangersverkeer. Dit betekent dat waar dit mogelijk is, andere oplossingen voor de auto-ontsluiting van bedrijven en aanwonenden worden aangeboden. Zo kan onder voorwaarden samen een oplossing gekozen worden die recht blijft doen aan de bereikbaarheid van de bedrijven, woningen en woonboten en aan parkontwikkeling. Naast het verkeer in de richting van het park, wordt het park meermaals gekruist door belangrijke auto- en fietsinfrastructuur. Dat kan de inrichting van het park beïnvloeden, maar is altijd onderdeel van het inrichtingsvraagstuk. Dat geldt ook voor de mogelijke fiets- en voetbruggen over het Merwedekanaal die hun aanlanding vinden in het nieuwe park.
1.4	Dekking is nog niet compleet.
	Een deel van de opgaven binnen Merwede wordt nu bekostigd uit de Grondexploitaties (deelgebied 4 en deelgebied 5) en aanvullend diverse andere programma’s waaronder het Meerjaren Groenprogramma (MPG) en vanuit Mobiliteit deelprogramma Fiets. Delen langs het ARK zijn tot nu toe uit de programma’s Stedelijke vernieuwing, Groen en subsidies gedekt (Rooseveltboulevard en Wagenaarkade en Strandzone). Aanvullend blijft er een financiële opgave voor de aanleg waarvoor dekking zal moeten worden gezocht (zie financiën).
1.5	De ondergrondse infrastructuur kan de aanplant van bomen belemmeren.
	De Merwedekanaalzone kent een drukke ondergrondse infrastructuur met belangrijke kabels en leidingen. Niet overal zal het financieel/technisch mogelijk zijn de ondergrond te wijzigen. Dit kan ruimte voor meer bomen beïnvloeden.

1.6	De ondergrondse infrastructuur kan gewenste lagere beschoeiing en herinrichting van de natuurvriendelijke oevers belemmeren.
	Natuurvriendelijke oevers vragen ook om een flauwer talud en dat kan gevolgen hebben voor de gronddekking boven bestaande leidingen. Op dit moment is daar nog onvoldoende inzicht in. Bij de uitwerking per deelgebied zal duidelijk worden welke leidingen verlegd kunnen worden tegen welke kosten.
1.7	De overdracht van het Merwedekanaal van Rijkswaterstaat naar de Gemeente Utrecht is nog in onderhandeling.
	Op dit moment zijn de oeverconstructies nog in eigendom van Rijkswaterstaat en bij overdracht gaan wij uit van een goede staat, Daarbij kijken beide partijen wel vooruit naar de toekomstige situatie om natuurvriendelijke oevers waar dit kan te realiseren en daarbij bij eventueel herstel door RWS hierop te anticiperen.

Financiën

Het Rondje Stadseiland is een stedelijke opgave, zoals ook opgenomen in de RSU 2040, die we gefaseerd in de tijd uitvoeren. De geschatte kosten op basis van grove kentallen komt uit op een 80 - 90 miljoen en zal zeker zo'n 15 jaar in beslag nemen, na de start in 2016 met de Boulevard Kanaleneiland. Die fasering vraagt dan ook om het vaststellen van de leidende ontwerpprincipes en de wijze van inrichting zodat we, ondanks die fasering, toewerken naar éénduidig resultaat als stedelijk herkenbaar parkgebied.
Dat we de opgave gefaseerd uitwerken heeft ook gevolgen voor de benodigde investeringen. De beschikbaarheid van financiële middelen bepaalt in welk tempo kunnen we uitvoeren, waarbij zoveel mogelijk werk met werk wordt gemaakt.

In de afgelopen jaren is de Boulevard Kanaleneiland opgeleverd (met bijdragen vanuit ISV2 en provincie), de noordpunt met het Stadsstrand Oog in Al vanuit het Meerjaren Groenprogramma en de omgeving IKEA vanuit Mobiliteit en een bijdrage van Ikea.
Op dit moment werken we aan de realisatie van de Wagenaarkade (fase 1) en planvorming Ravellaan (omgeving Muntsluis tot Sowetobrug inclusief onderdoorgang brug) vanuit het Meerjaren Groenprogramma aangevuld met extra dekking vanuit de VJN 2021 (1,0 mln. Wagenaarkade en 1,0 mln. Ravellaan).

De komende jaren worden de parkdelen van het Rondje aangelegd binnen de deelplannen Merwedekanaalzone 4 en 5 zoals in die omgevingsvisies is opgenomen. Die zijn gedekt vanuit de grondexploitaties van deze deelgebieden. De verwachting is dat we nu ook bij toekomstig deelgebied 6 een deel uit de grondexploitatie kunnen dekken.

Kansrijk in de nabije toekomst zijn de parkdelen rondom het gebouw van RWS, mede op verzoek van RWS. Daarnaast onderzoeken we welke mogelijkheden er in de toekomst ontstaan in samenhang met de ontwikkeling van de A12 zone en hoe de huidige onderdoorgangen en ontwikkeling van de zuidpunt hierin een rol kunnen spelen.

In het ontwikkelkader is een toelichtende tabel opgenomen waar we nu staan per deelgebied waarbij is aangegeven voor welke opgave we staan, in welke fase we staan en hoe we de opgave voor de toekomst zien

Vervolg

Na vaststelling van het ontwikkelkader Rondje Stadseiland met haar leidende principes kunnen we de uitwerking oppakken van de deelgebieden binnen Merwedekanaalzone.

Participatie
De afgelopen jaren zijn er op meerdere manieren wensen en aandachtspunten voor het Rondje Stadseiland opgehaald in de stad.

Zo voerden we Stadsgesprekken met inwoners en gebruikers op verschillende locaties in 2017 (mei tot en met september). Op tien plekken in de wijken West en Zuidwest zijn inwoners en andere gebruikers geïnterviewd over het gewenste gebruik van het Rondje Stadseiland.

Daarnaast heeft de Academie van de Stad samen met studenten van de Universiteit Utrecht onderzoek gedaan naar wensen van gebruikersgroepen.

Verder zijn de opmerkingen uit de Raadsinformatiebijeenkomst van 18 april 2019 meegenomen. Ook is op de inloopavonden voor de Merwedekanaalzone en de participatie van de Johan Wagenaarkade door meerdere inwoners input gegeven voor het gebruik en inrichting van de oevers van zowel Merwedekanaal als Amsterdam-Rijnkanaal. Ook voerden we gesprekken met ondernemers uit de Merwedekanaalzone.

Voor zover mogelijk zijn de belangrijkste wensen evenwichtig meegenomen in de ontwikkelprincipes. We maken veilige voet- en fietspaden, bereikbare rustige én dynamische plekken aan beide kanalen. Er komt meer bruikbaar openbaar groen voor inspanning, ontspanning, waterberging, verkoeling en natuur in een steeds dichter bebouwde omgeving. En we maken een continue route die aansluit op ommetjes in de buurt, met robuust en gevarieerd groen, en prettige plekken met aandacht voor de aanwezige historie van de stad. Daarbij kijken we ook naar de rol van het Rondje Stadseiland voor de omliggende wijken en hoe we die beter op het Rondje fysiek aansluiten.

De leidende principes en de ontwerpuitgangspunten maken onderdeel uit van de stedenbouwkundige programma's van eisen en inrichtingsplannen van de deelgebieden die het reguliere inspraaktraject doorlopen. Zo komt het ontwikkelkader terug in de uitwerking, kunnen belanghebbenden meedenken en blijft men op de hoogte van wat het voor hen gaat betekenen.

Communicatie
Op de gemeentelijke webpagina over parkzone Amsterdam-Rijnkanaal zetten we momenteel de laatste ontwikkelingen over het Rondje Stadseiland met informatie die belangrijk is voor inwoners. We dragen bij en 'liften mee' in de communicatie over de lokale, actuele ontwikkelingen per deelgebied in zuidwest. Wanneer dat nodig is, bundelen we de informatie in een aparte webpagina voor het hele Rondje Stadseiland.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Concept Ontwikkelkader Rondje Stadseiland 10 februari 2022

Bijlagen informatief
-



Ontwikkelkader Rondje Stadseiland

CONCEPT 10 februari 2022

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/

Colofon

Projectgroep
Gideon Vreeman
Eric Rossen
Marissa van Leur
Ellen de Boer

Projectmanagement
Anouk Teuns
Rob Hendriks

Opdrachtgever

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Versiedatum
10 februari 2022

Bestuurlijke besluitvorming
Concept ter vaststelling college

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 3

1 Een nieuw oeverpark voor de stad 5
1.1 Groen en rood trekken gelijk op 5
1.2 Hoe komen we tot het Rondje Stadseiland? 7
1.3 Plangebied 7
1.4 Leeswijzer 7

2 Achtergrond Stadseiland 11
2.1 Ontstaan 11
2.2 Hoe zien de oevers en kanalen er nu uit? 11

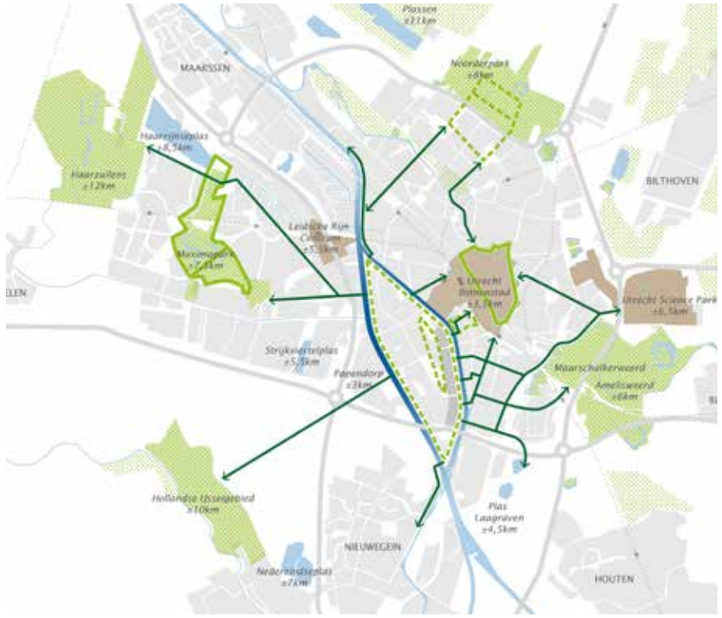
3 Ruimtelijke uitwerking 15
3.1 Leidende principes 17
3.2 Ontwerpuitgangspunten 18
3.3 Principeprofielen Merwedekanaal 29
3.4 Voorbeelduitwerkingen 30

4 Uitvoeringsstrategie 37
4.1 Opgave deelgebieden 38

5 Participatie 45
5.1 Stadsgesprekken 2017 45
5.2 Onderzoek Academie van de stad 45
5.3 Raadsinformatiebijeenkomst 18 april 2019 en inloopbijeenkomsten Merwedekanaalzone 45
5.4 Hoe toegepast 45
En dan nu aan de slag! 47

Bijlage 1 48

Bijlage 2 49
Principeprofielen Merwedekanaal 49



Stedelijke voorzieningen goed bereikbaar per fiets
Bron: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone



Visiekaart voor Utrecht in 2040, Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad
Bron: concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

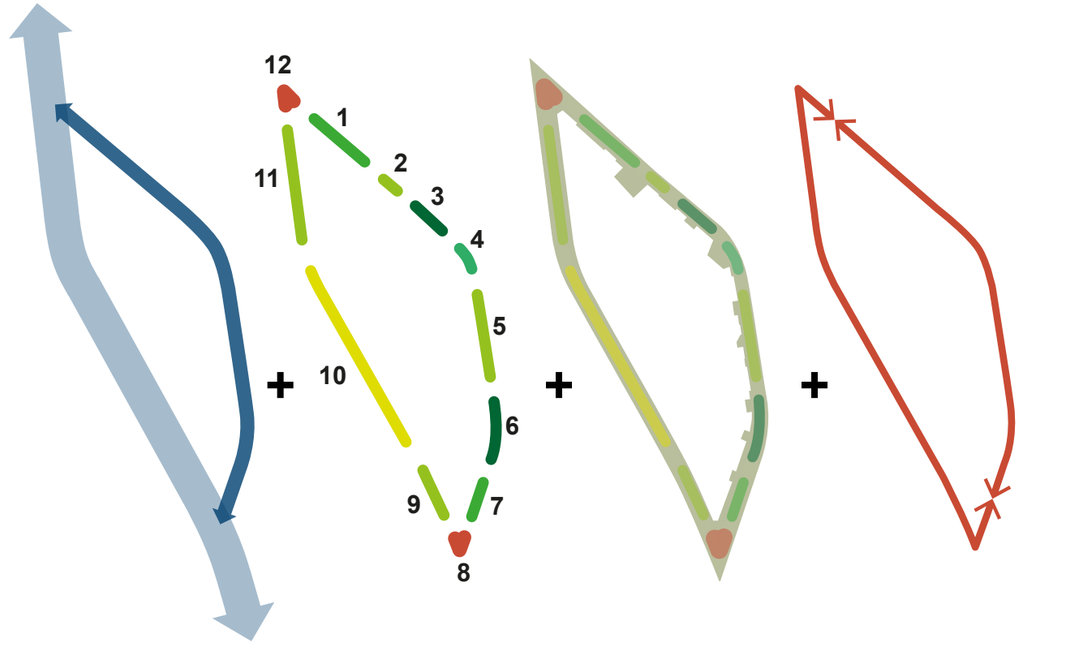
1 Een nieuw oeverpark voor de stad

1.1 Groen en rood trekken gelijk op

Utrecht staat aan de vooravond van een enorme groei van de stad. Tot 2040, bouwen we 60.000 woningen extra in de stad en creëren we extra werkgelegenheid. Dat betekent minimaal 80.000 tot 100.000 extra inwoners en 70.000 extra arbeidsplaatsen. Om al die inwoners en werknemers een prettige en gezonde leefomgeving te bieden, richten we de openbare ruimte groener in. De openbare ruimte wordt beter bruikbaar voor de voetganger, we maken ruimte om te bewegen en te ontspannen. Ook maken we ruimte voor (de beleving van) natuur en ruimte om de gevolgen van klimaatverandering aan te kunnen.

De groei van het aantal inwoners (en het aantal woningen), bezoekers en gebruikers vereist ook dat er groen wordt toegevoegd.
Groen en Rood samen gelijk op, dat is het uitgangspunt. Die ruimte voor groen zoeken we in de hele stad. Met de herinrichting van de oevers van het Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal realiseren we een compleet nieuw stedelijk oeverpark van ruim 45 hectare (450.000 m2) met een stadslint van circa 12 km. Voor bewoners en werknemers van de Merwedekanaalzone en omliggende wijken komt hier ruimte om te spelen, sporten, bewegen en ontspannen. Het park wordt ingericht met prioriteit voor voetgangers en fietsers. Bij de uitwerking van de verschillende deelgebieden wordt met belanghebbenden onderzocht hoe het nieuwe park vormgegeven kan worden en hoe de bereikbaarheid van bestaande functies georganiseerd kan worden. Dit vraagt om maatwerk bij bestaande bedrijven, woningen en woonboten.

Is alles nieuw? Nee, we zijn al een aantal jaren aan het werk voor het Rondje Stadseiland. Zo is de westelijke kant, het Amsterdam-Rijnkanaalpark al in ontwikkeling (o.a. bij de Rooseveltboulevard en de Johan Wagenaarkade). In de Merwedekanaalzone werken we in deelgebieden aan stedenbouwkundige- en inrichtingsplannen. Hier zal de bestaande openbare ruimte bij de Kanaalweg veranderen in een oeverpark voor voetgangers en fietsers. Daarbij houden we rekening met de bereikbaarheid van bestaande (en in te passen) bedrijvigheid. Het Rondje Stadseiland is daarmee een opgave in de transformatie van alle bestaande stedelijke functies naar een ruimte waar de parkfunctie prioriteit krijgt.



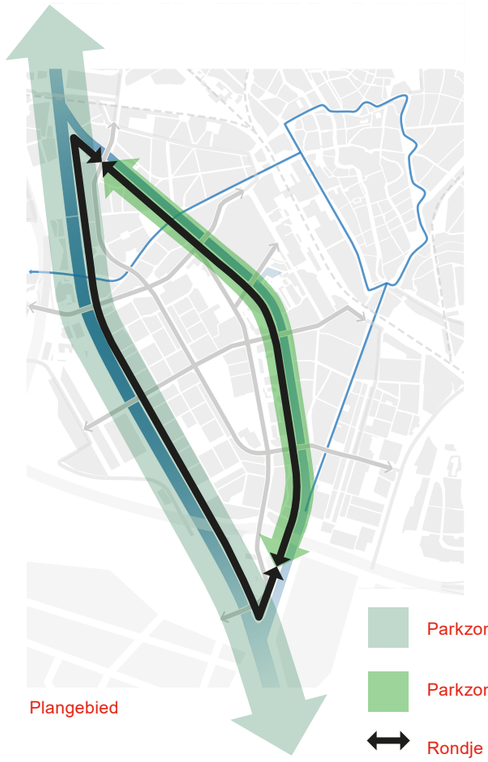
De 2 kanalen van het Rondje Stadseiland elk met hun eigen karakter

De 12 deelgebieden met elk met hun eigen bijzonderheden en opgave

Stedelijk oeverpark van ca. 45 ha en recreatieve route van ca. 12 km

Robuustheid en diversiteit in de parkzone per deelgebied

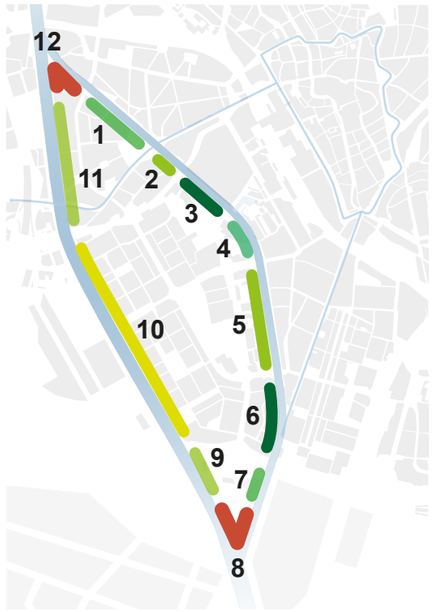
Herkenbaarheid in recreatief routenetwerk



Parkzone Amsterdam Rijnkanaal

Parkzone Merwedekanaal

Rondje Stadseiland



De 12 deelgebieden van Rondje Stadseiland

Ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal, Parkzone Merwedekanaal en Rondje Stadseiland

Eerdere besluitvorming:

- Het Ontwikkelingskader parkzone Amsterdam-Rijnkanaal (11 feb 2016) gaat over de onbebouwde ruimte en de relatie met de bebouwing aan weerszijden van het Amsterdam Rijnkanaal binnen de gemeentegrens.
- Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 1 (8 feb 2018) en Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 (7 okt 2021).
- Dit ontwikkelkader Rondje Stadseiland gaat over de onbebouwde ruimte en de relatie met de bebouwing aan de westzijde van het Merwedekanaal, verbindt de beide parkzones en vult het bestaande ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam Rijnkanaal aan op enkele punten (toegelicht in de thematische ontwerpuitgangspunten).



1.2 Hoe komen we tot het Rondje Stadseiland?

Dit Ontwikkelkader is het vervolg en aanvulling op het Ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal. Delen van de herinrichting van de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal zijn al eerder uitgevoerd of in uitvoering.
In dit document geven we aan hoe de ontwikkeling van het Rondje Stadseiland in fasen tot stand kan komen terwijl we rekening houden met alle veranderingen in de toekomst. En geven we de belangrijkste voorwaarden mee om de oevers zo in te richten dat dit een nieuw uniek park voor Utrecht wordt.
Dit Ontwikkelkader biedt de inrichtingsprincipes voor het hele Rondje Stadseiland, maar gaat uitgebreider over de westzijde van het Merwedekanaal. Dit kader is nodig om de uitgangspunten en kwaliteiten van het park vast te leggen.

In de tijd die de ontwikkeling vraagt zullen we nog veel vraagstukken moeten oplossen over de precieze inrichting. De richtlijnen voor de parkinrichting maken de ontwikkeling van een samenhangend geheel mogelijk.

De fasering in tijd, de verschillende transformaties, de inpassing van huidige functies die doorgaan en hun bijbehorende infrastructuur maken dit een interessante opgave. Hoe maken we dat park? Hoe spelen we in op de ontwikkelingen die we voorzien, maar ook: hoe kunnen we verder terwijl sommige ontwikkelingen nog nauwelijks op het netvlies staan, zoals de transformatie van de A12 zone? We bieden een strategie die flexibiliteit bevat, maar ook de principes om te komen tot het aaneengesloten oeverpark waar de groei van de stad om vraagt.

Hiervoor zijn in dit document de leidende principes opgenomen en vertaald in ontwerpuitgangspunten, die nodig zijn om dit park in de toekomst voor elkaar te krijgen. Het sluit uiteraard aan op de al eerder ontwikkelde delen van het Rondje Stadseiland zoals de Rooseveltboulevard en Stadsstrand Oog in Al en de ontwikkeling die nu gepland is bij de Johan Wagenaarkade.

De leidende principes in dit Ontwikkelkader zijn het handvat, zorgen voor heldere kaders en blijvende aandacht op het park van de toekomst. Daarmee kunnen we voldoende flexibel reageren op de specifieke voorwaarden per (toekomstig) deelgebied van het Rondje Stadseiland.

Als de stedelijke ontwikkelingen langs het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal afgerond zijn, heeft Utrecht en compleet nieuw oeverpark voor de stad en al haar nieuwe en bestaande bewoners. Dit is een cruciale opgave voor de leefbaarheid van de stad en hoort bij de opgave dat “Groen en Rood samen gelijk opgaan”.

1.3 Plangebied

Het Rondje Stadseiland is een aaneengesloten oeverzone van circa 45 hectare (ongeveer 4 keer het Julianapark of 2 keer Park Transwijk) en daarin een 12 kilometer lang lint. Het plangebied gaat over de oostkant van het Amsterdam-Rijnkanaal en de westkant van het Merwedekanaal. Met bestaande en toekomstige verbindingen betrekken we de omliggende wijken en buurten en zorgen ervoor dat dit nieuwe park ook voor deze wijken bruikbaar wordt.

Vanaf het strand Oog in Al loopt de route via de westelijke oever van het Merwedekanaal (Kanaalweg, Zeehaenkade, Winthontlaan) tot aan de zuidpunt van Westraven. Vanaf de zuidpunt gaat de route via de oostelijke route van het Amsterdam-Rijnkanaal in noordelijke richting (Gelderlantlaan, Rooseveltboulevard, Johan Wagenaarkade) tot aan het strand Oog in Al.

1.4 Leeswijzer

Dit document beschrijft de ontwikkeling van een samenhangend Rondje Stadseiland.

Hoofdstuk 1 gaat over het nieuwe park voor de stad: waarom is dit oeverpark belangrijk en waarom is een kader voor de ontwikkeling nodig?
Hoofdstuk 2 beschrijft het ontstaan van het stadseiland en hoe de oevers van het Rondje Stadseiland er nu uitzien en gebruikt worden.
Hoofdstuk 3 gaat over de ruimtelijke uitwerking met leidende principes, ontwerpuitgangspunten en principeprofielen. Met deze ‘gereedschapskist’ zijn drie voorbeelduitwerkingen gemaakt.
Hoofdstuk 4 geeft aan hoe we het Rondje Stadseiland willen realiseren.
Hoofdstuk 5 beschrijft de wensen en aandachtspunten die we hebben opgehaald in de stad en hoe we hiermee verder gaan.

Referenties transformatie rivieroevers
Andere steden gingen ons voor in het transformeren van oevers met veel verkeer of parkeren naar een parkachtige setting. Deze parken worden nu met veel plezier elke dag gebruikt door honderden sporters en, recreanten én het levert veel meer natuur in de stad op.







Beeld DUIC.nl Photo slider by Flourish team
https://www.duic.nl/algemeen/utrecht-door-de-jaren-heen-de-veranderende-singel-in-beeld/

Lyon, oevers Rhône



Lyon oever Rhône voor transformatie



Lyon oever Rhône na herinrichting
Bron: www.insituarchitecture.net

Madrid, Rio Park, oevers Manzanares







Madrid Rio oever Manzanares voor transformatie



Madrid Rio oever Manzanares na herinrichting
Bron: www.espinillo.org

Vorming van het Stadseiland

Oudegracht / Keulse Vaart / Zocherplantsoen

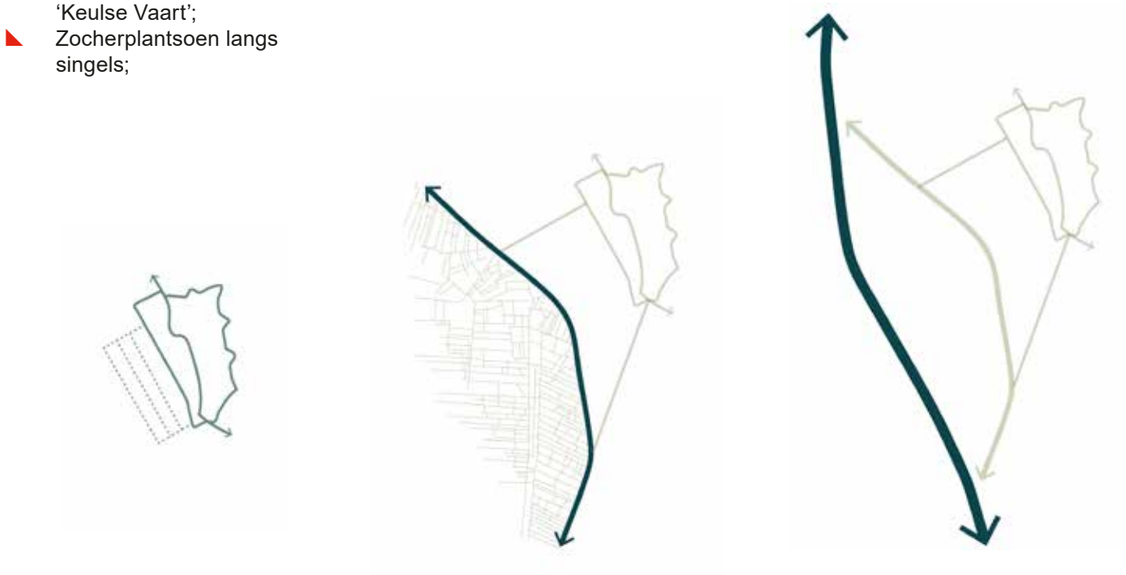
- Tussen de 10e en 19e eeuw aangelegd;
- Oudegracht met stadskastelen en werfkelders;
- Catharijnesingel route ‘Keulse Vaart’;
- Zocherplantsoen langs singels;

Merwedekanaal

- In 1882 geopend;
- Overgang van open landschap naar tuindersgebied;
- Vestiging industriële bedrijvigheid langs kanaal.

Amsterdam Rijnkanaal

- In 1954 geopend;
- Merwedekanaal verliest betekenis voor bedrijvigheid.





Gezicht op de Lucasbrug met links het singelplantsoen ca. 1900
Bron: catalogusnummer 83849 collectie Het Utrechts Archief



Merwedekanaal 1908
Bron: catalogusnummer 4472 collectie Het Utrechts Archief



Links het Merwedekanaal, rechts het Amsterdam Rijnkanaal ca. 1960
Bron: catalogusnummer 83849 collectie Het Utrechts Archief

2 Achtergrond Stadseiland

2.1 Ontstaan

Met de groei van de scheepvaart werd de stadsbuitengracht van Utrecht te klein en werd het Merwedekanaal aangelegd. Dit kanaal zorgde voor een betere aanvoer van goederen naar de groter wordende stad, maar ook voor de export van in Utrecht geproduceerde goederen. Aan het Merwedekanaal kwamen verschillende bedrijven, zoals de huidige Cereolfabriek, de Rijksmunt en Mobach. Toen de schepen ook te groot werden voor het Merwedekanaal, is het Amsterdam-Rijnkanaal aangelegd. Het Merwedekanaal verloor daarmee haar belangrijke economische functie. Met de aanleg van het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal werd het deel van de stad wat daartussen ligt, een ‘stadseiland’.

2.2 Hoe zien de oevers en kanalen er nu uit?

Het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal hebben ieder eigen kenmerken, door de functie en betekenis van de kanalen.

Merwedekanaal
De breedte van het Merwedekanaal van circa. 30 meter is gebaseerd op de grootte van de schepen van rond 1900 en de breedte van de oeverzone heeft te maken met de afstand van de bedrijven tot het water (circa 26 meter). De markante bedrijfsgebouwen uit het verleden zijn een belangrijk kwaliteit voor de Merwedekanaalzone. Een aantal van deze gebouwen heeft een nieuwe betekenis gekregen voor de stad, zoals de Cereol fabriek, de Munt en het Jongerius complex. Parallel aan het kanaal is de Vleutense wetering gegraven als verbinding naar de voormalige groenteveiling in Vleuten. Dit water is hier en daar nog goed zichtbaar.

Het Merwedekanaal en de oever wordt op verschillende manieren gebruikt. In het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone is in de jaren ’30 de woonwijk Oog in Al gebouwd. Later zijn in het monumentale sluizencomplex en in de wetering woonboten gelegd. Het Merwedekanaal en de oever wordt op verschillende manieren gebruikt. De woonbootbewoners benutten delen van de oever als tuin en om te parkeren. Het Merwedekanaal wordt gebruikt om te roeien, schaatsen, vissen en te zwemmen. Vanaf de jaren ’60 kwamen in grote delen van de Merwedekanaalzone andere bedrijven en kantoren, bereikbaar via o.a. de Kanaalweg voor (vracht)autoverkeer.

De Kanaalweg is ook een lange stedelijke noord-zuid verbinding met weinig kruisingen. Daardoor ontsluit het niet alleen bedrijven en woningen maar is er ook druk fietsverkeer. Delen van de route zijn nu al doorfietsroute voor bewoners, forenzen, scholieren, roeicoaches en bezoekers met medegebruik door (vracht)autoverkeer. Per deelgebied zijn nu verschillende oplossingen gekozen voor de fietsers. Op veel plekken ontbreekt nu juist de straks zo belangrijke ruimte voor de voetganger.

Amsterdam-Rijnkanaal
Het Amsterdam-Rijnkanaal werd in 1954 geopend. Het kanaal vormt de verbinding tussen de Waal bij Tiel en het IJ bij Amsterdam en is ca. 72 km lang en ongeveer 100 m breed. Het water en de oeverzone hebben een weids en grootschalig karakter. Het kanaal behoort tot de drukste vaarroutes van Nederland voor de beroepsvaart. De recreatieve mogelijkheden van het kanaal zijn hierdoor zeer beperkt.
Eerder zijn al delen van de oever heringericht zoals de Rooseveltboulevard in Kanaleneiland en de openbare ruimte bij het strand Oog in Al. Hiermee is een eerste slag in de aanleg van het Rondje Stadseiland gemaakt en zijn deze oevers te gebruiken om te wandelen, ontspannen en bewegen. En vooral in de zomer om de koelte op te zoeken en boten te kijken. Voor de Johan Wagenaarkade wordt een inrichtingsplan gemaakt.

Kenmerken Merwedekanaal

De belangrijkste kenmerken op een rij:
- Kleinschalig
- Mix van functies: bedrijvigheid, kantoren en wonen, cultuurhistorisch waardevolle industriële gebouwen/ complexen
- Gebieden veelal afgekeerd van het kanaal
- Beperkte ruimte voor voetganger en kwalitatief groen
- Inrichting ten behoeve van ontsluiting bedrijven (auto's)
- Weinig verblijfswaarde
- Weinig samenhang in inrichting
- Delen in voorbereiding











Huidige situatie langs het Merwedekanaal.

Kenmerken Amsterdam-Rijnkanaal

De belangrijkste kenmerken op een rij:
- Grootschalig (weids uitzicht)
- Vooral wonen
- Aanliggende wijken op kanaal gericht
- Voetgangers aan waterzijde, deels fietser te gast
- Fietser voornamelijk via straten (parallel aan het kanaal) in de wijk
- Grote delen al verblijfswaarde
- Weinig samenhang in inrichting
- Rooseveltboulevard al aangelegd, Johan Wagenaarkade in voorbereiding











Huidige situatie langs het Amsterdam Rijnkanaal

Groen raamwerk Stadseiland

De kaart combineert bestaand en nieuw groen en levert op termijn een aaneensluitend routenetwerk voro groene ommetjes op het stadsdeiland en naar de omliggende wijken. De locatie van het groen is indicatief.



3 Ruimtelijke uitwerking

Het open water van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal is een enorme kwaliteit in een drukker wordende stad. De oevers van de kanalen bieden mensen de ruimte om zich te verplaatsen en te recreëren. De oevers van de kanalen zijn onderdeel van een groter groenblauw netwerk, dat buurten, wijken en buitengebieden met elkaar verbindt. Voor Utrecht (zuid) west verbeteren we naast de oeverzones ook het park Transwijk en een aantal (nieuwe) groene oost-westverbindingen. Fietsers en voetgangers gebruiken deze groene verbindingen voor hun ontspanning en woon-werk verkeer.

Het uitgangspunt voor het Rondje Stadseiland is het maken van een groot stedelijk te benutten oeverpark. Allereerst om rust en ontspanning te bieden in een steeds drukker wordende stad. De basisinrichting gaat daarom uit van een natuurlijke en ecologische inrichting met daarin een recreatieve route van 12 km lang, met wandelen aan de waterkant en hier en daar een bankje om te genieten van de rust en koelte. Maar ook plekken waar meer drukte is, bijvoorbeeld waar routes samenkomen.

Op deze plekken maken we het oeverpark breder/groter waardoor er ruimte is voor (sportieve) activiteiten. Denk bijvoorbeeld aan ligweides of natuurlijke speeltuinen. Bij de ontwikkeling van Merwede combineren we hier de te maken pocket parks met het Rondje Stadseiland zodat natuur en groen dieper de gebieden in kan gaan.

De optelsom van het water, de groene en autovrije omgeving, en de continue route (zichtbaar in materiaal en meubilair) maakt het rondje herkenbaar in de stad. Dit is verwerkt in de leidende principes. Maar er zijn ook verschillen die te maken hebben met specifieke eigenschappen, waaronder de maat van de kanalen. Deze verschillen leveren mede identiteit aan de parkzone en zijn uitgewerkt in de ontwerpuitgangspunten.

Bij de toepassing en verdere uitwerking wegen we per gebied integraal de bereikbaarheid af voor economische en recreatieve functies.

Voor de oever van het Merwedekanaal zijn principeprofielen opgesteld met drie voorbeelduitwerkingen.



Visie groenblauw raamwerk Zuidwest
bron: Omgevingsvisie Merwedekanaalzone



Visie groenstructuur 2030
bron: Actualisatie groenstructuurplan 2030

Groen raamwerk Stadseiland

De kaart combineert bestaand en nieuw groen en levert op termijn een aaneensluitend routenetwerk voro groene ommetjes op het stadsdeiland en naar de omliggende wijken. De locatie van het groen is indicatief.



Legenda

pocketpark (indicatief)

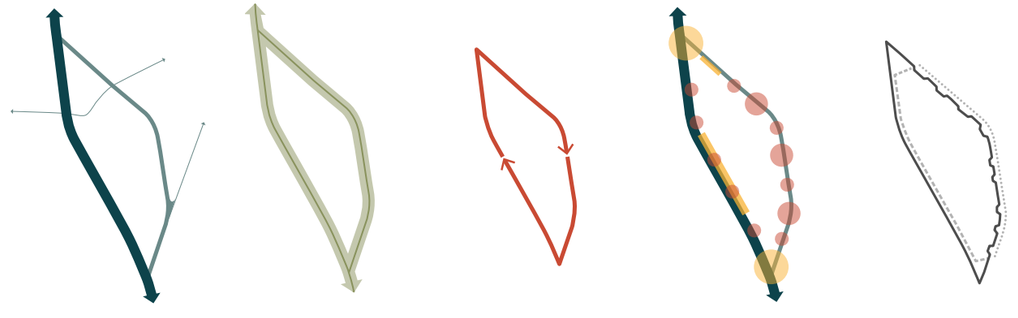
sportvoorziening

bijzonder gebouw (monument)

brug bestaand / gepland (indicatief)

Inrichting groen, oever en functies volgen de leidende principes en worden uitgewerkt per deelgebied.

3.1 Leidende principes



Water en oevers openbaar

Één doorgaande openbare oever langs het kanaal

Vanaf de oevers is het water zichtbaar en beleefbaar

Bebouwing en functies oriënteren op de kanalen

Robuuste parkzone

Doorlopende parkzone aan weerszijden van de kanalen: ‘groen-tenzij’

Balans tussen ecologische en recreatieve waarden

Groenstructuur met kruid-, struik- en boomlaag en ruimte voor 1e orde bomen

Versterking van het verkoelend effect & waterbergend vermogen

Continue route

Verplaatsen en verblijven in balans

Een recreatieve route langs de kanalen: sporten, spelen en bewegen

De route is waar mogelijk autovrij (bereikbaarheid bestaande functies n.t.b.)

Evenwicht in (soort) activiteiten en bestemmingen

Balans tussen dynamische en rustige plekken

Noord- en zuidpunt zijn unieke, groene verblijfsplekken met betekenis voor de stad

Erfgoed is zichtbaar onderdeel van de parkzone

Eenheid in toepassing van materialen en meubilair

Palet aan verharding met een continue herkenbare loper als basis

Gezond gedrag stimuleren (waterpunten en sportmarkering)

Meubiliar is één familie.
Het formaat past bij de maat en schaal van het kanaal

Herkenbare ruimtelijke indeling voor het routenetwerk.

3.2 Ontwerpuitgangspunten

Water en oevers openbaar
De oevers van het Rondje Stadseiland zijn openbaar, groen en bieden zicht op het water. De aangrenzende bebouwing richt zich op het kanaal.

Amsterdam-Rijnkanaal
Het Amsterdam-Rijnkanaal heeft een grootschalig karakter met een harde kade. De breedte van het water is 100 m. De gebouwen staan vooral op één lijn die doorloopt. In Halve Maan staat de bebouwing op een afstand van ongeveer 35 m en in Kanaleneiland op ongeveer 70 m van het water.

Merwedekanaal
Het Merwedekanaal heeft een kleinschalig karakter met een zachte, groene oever. De breedte van het water is 30 m. De (toekomstige) openbare parkruimte kent een wisselende breedte langs het kanaal: 29 m, 35 m en meer dan 50 m. Wanneer de afstand meer dan 50 m is, ontstaat naast de doorgaande recreatieve route een kleine parkruimte of ‘pocket park’. Afhankelijk van de omvang en dichtheid van een deelgebied worden één of meer pocket parks gerealiseerd. Een maat voor de omvang van een pocket park is ca. 1 ha. In deze maat is het mogelijk om verschillende functies (bijvoorbeeld een speelvoorziening of ecologische oever) een plek te geven in een groene omgeving. Samen met de roeiverenigingen werken we de principes per deelgebied uit om zicht en veiligheid voor de roeiers te bewaken.

Robuuste parkzone

Klimaatbestendig
Meer groen, bomen en beplanting versterkt de verkoelende en waterbergende werking van de kanaaloevers. Deze zijn beter bestand zijn tegen weerextremen zoals stortbuien, hittegolven en droogteperioden. Het oppervlak aan verharding is beperkt en daarom is toepassing van waterdoorlatende verharding niet nodig. Om hitte tegen te gaan hanteren we het principe ‘groen, tenzij’ en zorgen we voor schaduw door (bij voorkeur eerste orde) bomen op de fiets- en looproutes. Waar nodig maken we ruimte voor koele groene verblijfsplekken. Tot slot maken we bij de materiaalkeuze voor verharding gebruik van materialen die minder warmte opnemen en uitstralen.

Amsterdam-Rijnkanaal
Het kanaal kan overdag verkoeling bieden aan de omgeving. Er staat meer wind en er verdampt meer water in het Amsterdam-Rijnkanaal. De parkzone houdt het regenwater vast op de plek waar het valt. De bankjes staan bij groepen bomen die schaduw bieden en de wind breken.

Merwedekanaal
Op de oever van het Merwedekanaal planten we extra groen. Dit zorgt ervoor dat regenwater makkelijker in de bodem komt. Daardoor vult het grondwater zich aan en krijgen planten meer water. Dat helpt dit ecosysteem te versterken. De grotere bomen bieden veel schaduw en helpen de temperatuur te verlagen (door water te verdampen). De wetering, of mogelijk extra nieuwe wadi’s (een lager gelegen plek waar water gebufferd wordt), kan bijdragen aan de waterberging die nodig is.



Openbare oevers; zichtbaar en beleefbaar water



Grootschalig en weids versus geborgen en informeel



De historische wetering behouden of terug brengen als een verwijzing in de vorm van een wadi

Groen en ecologisch oeverpark.









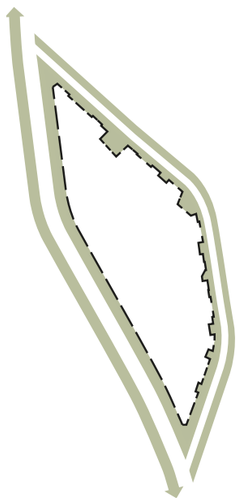

Sfeerbeelden bron onbekend

Groen en ecologie
De oevers van het Rondje Stadseiland vormen een stevige doorlopende parkzone als onderdeel van de stedelijke groenstructuur. In deze parkzone wordt een balans gezocht tussen ecologische en recreatieve waarden. Uitgangpunt voor de inrichting is ‘Groen-Tenzij’, beplanting in verschillende hoogtes, ruimte voor minimaal grote bomen (eerste orde) en ruimte voor natuurlijke dynamiek. Tegelijkertijd is het park sociaal veilig, is er passende verlichting (zowel voor veiligheid als ecologie) en goed zicht in het park en op het water zonder de parkbeleving daarbij uit het oog te verliezen. Het park staat in verbinding met andere groengebieden en wordt een plek waar diverse soorten planten en dieren leven. Afwisseling van natuurrijk hooiland, struiken en bomen zorgt voor voedsel en bescherming. De soort beplanting en bomen is bij voorkeur inheems en passend bij het karakter van het kanaal en verschilt daarom voor de twee oeverzones.

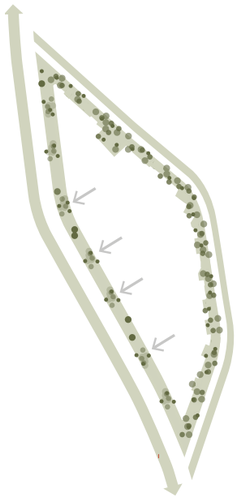
Amsterdam-Rijnkanaal
De groeninrichting sluit aan op de openheid en weidsheid van het kanaal. Boomgroepen staan bij de Rooseveltboulevard op de uiteinden van de aangrenzende woonstraten.
Om te zorgen voor een ecologische verbindingszone en leefgebied voor dieren, worden tussen de boomgroepen in, nieuwe kruid- en struiklagen geplant. Dit gaat niet ten koste van de weidsheid van het kanaal.

Waar dat kan, worden in de oever plekken gemaakt waar dieren makkelijk in en uit het kanaal kunnen (fauna uittreedplaatsen).

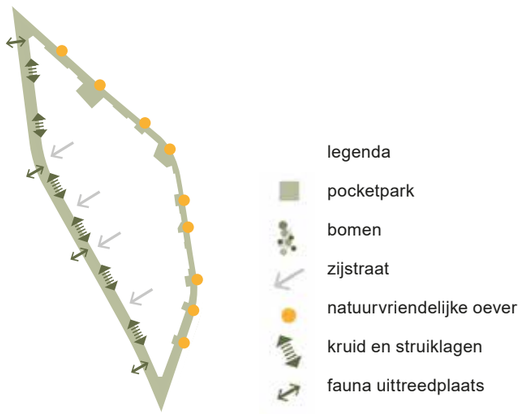
Merwedekanaal
Het groen bestaat uit een rijke, losse boomstructuur met daar tussen open ruimtes bij de aanlanding van de bruggen en in de pocket parks.
Beplanting vormt een doorlopende groenstructuur en bestaat naast bomen uit natuurrijk hooiland, een kruidenlaag en struiken. Samen met de roeiverenigingen werken we de beplantingsprincipes per deelgebied uit om de balans tussen natuur en zicht en veiligheid voor de roeiers te bewaken. Natuurvriendelijke oevers maken we in de vorm van een ondiepe nattere zone achter de beschoeiing (een plasdrasberm) en waar mogelijk lagere beschoeiing om ook de verbinding tussen water en oever te versterken en gelijk uitstapplaatsen voor fauna te realiseren.



Één robuuste doorlopende parkzone voor mens én dier



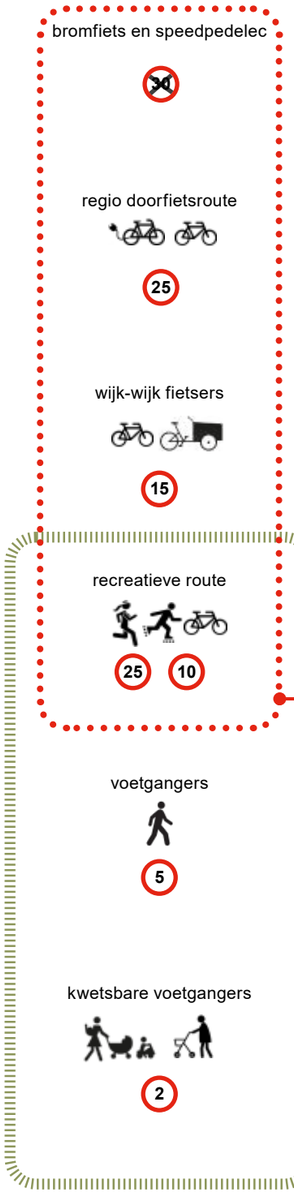
Openheid en weids versus geborgen en informeel

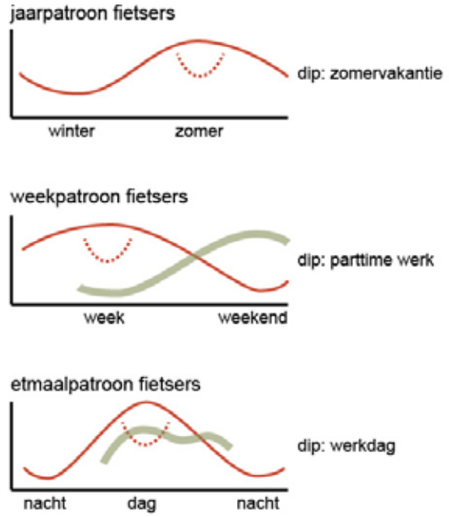


Kruid- en stuiklagen en fauna uittreedplaatsen toevoegen versus natuurvriendelijke oevers waar mogelijk

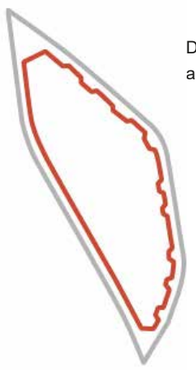
Gebruik recreatieve route

Gebruikers verschillen sterk als het gaat om snelheid, het moment van gebruik en benodigde ruimte. De breedte van de paden volgt uit verkeersonderzoek dat is gebaseerd op de verwachte drukte.





Grafiek gebruik Kanaalweg (indicatief)



Doorgaande fietsers maken gebruik van de aanliggende straten en het fietspad.



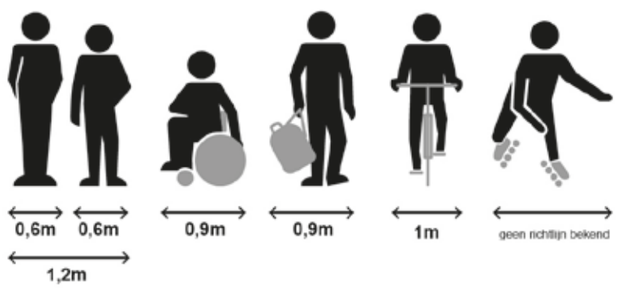
Voetgangers en kwetsbare gebruikers maken gebruik van het wandelpad aan de waterzijde.

Veilige route
Een herkenbare recreatieve route parallel aan het water waar verplaatsen en verblijven in balans zijn. Voetgangers, skaters, hardlopers en recreatieve fietsers krijgen de ruimte in een parkachtige omgeving, veilige omgeving. Uitgangspunt is dat voet- en fietspad gescheiden worden aangelegd met de wandelroute langs het water. Waar autoverkeer moet worden ingepast houden we daar rekening met de profielmaat maar loopt materiaalgebruik van het park door.

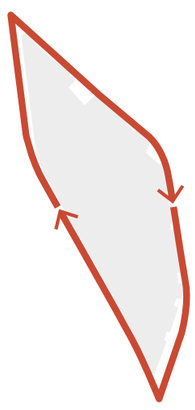
Belangrijke punten:
- De verwachting voor de Kanaalweg is dat het in de toekomst drukker wordt met fietsers (bron: Variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwede – Goudappel Coffeng december 2019 en Actualisatie cijfers en reactie op inspraak bruggenstudie – september 2020). Om deze reden is gekozen voor een vrij liggend wandelpad.
- De maatvoering van het fietspad is standaard 5 meter (daar waar intensiteiten hoog zijn) en gebaseerd op de verwachte drukte en de Ontwerpwijzer Fietsverkeer CROW. De maat van het wandelpad is met 2,5 meter geschikt voor het passeren van meerdere gebruikers naast elkaar.
- Gebruikers verschillen sterk als het gaat om snelheid, het moment van gebruik (spits, week of weekend) en de ruimte in de breedte en soort verharding die zij nodig hebben.
- Alle paden zijn het hele jaar door goed toegankelijk. De inrichting voldoet aan de richtlijn ‘Voetpaden voor iedereen’

Amsterdam-Rijnkanaal
De breedte van het wandelpad is 2,5 m breed. Deze route kan worden gebruikt door wandelaars en hardlopers. Uitzondering hierop is de Rooseveltboulevard die als kade is ingericht. Hier is de breedte van het pad 3,5 m, waardoor ook de ontscheping van auto’s op vrachtschepen mogelijk blijft. Voor de fietsers en skaters wordt in principe een apart pad aangelegd. Waar dat nog niet mogelijk is, kan gebruik gemaakt worden van de aanliggende straten.

Merwedekanaal
De recreatieve route bestaat uit een fietspad, in principe maximaal 5,0 m breed en een wandelpad aan de waterkant, in principe maximaal 2,5 m breed. De paden worden gescheiden door een groenstrook.
Per deelgebied vindt maatwerk plaats, afgestemd op verwacht gebruik en/of medegebruik door ander verkeer. Waar dat qua verkeersstromen mogelijk is, leggen we minder brede verharding aan (standaard 5 meter bij intensief gebruik) van 4,5 m en minimaal 4 m breed (zie profielen pagina 28). Leidend is de mix van functies en de te verwachten gebruiksdruk.
Daar waar onvoldoende ruimte is, combineren we wandel- en fietspad. Hier wordt de scheidende groenstrook vervangen door een 50 cm brede band.
In de pocket parks wordt de doorgaande route iets verder van het kanaal af gelegd om de snelheid van de doorgaande fiets te controleren en verblijfsplekken aan het water te realiseren. De paden liggen hier ook verder uit elkaar waardoor de bestaande wetering (of een soort wadi) kan worden ingepast.



Maatvoering verschillende gebruikers. De breedte van de paden is zo gekozen dat gebruikers elkaar niet alleen achter elkaar maar ook naast elkaar kunnen passeren.



Eén herkenbare recreatieve route, verplaatsen en verblijven zijn in balans



Waar mogelijk vrij liggende paden: wandelpad aan de waterzijde en fietsers aan de binnenzijde

Activiteiten in het oeverpark.



Loop van Leidsche Rijn
bron Ronald Correljé Fotografie



Strand Oog in Al bron exploreutrecht.nl



Johan Wagenaarkade



Loop van Leidsche Rijn bron Ronald Correljé Fotografie



Amsterdam speeltuin bron: woestewesten.nl



Boomkronenpad Vondelpark bron: carve.nl



Graspad bron tvbolsward.nl

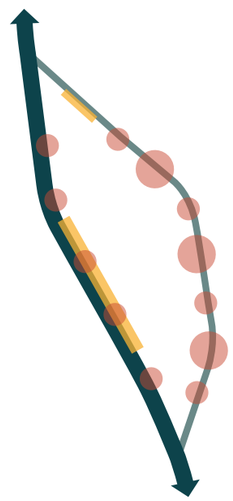
Evenwicht in (soort) activiteiten en bestemmingen
De kwaliteit en de ruimte van het water trekt mensen met uiteenlopende recreatiewensen aan (zie §5 Participatie, p.39). Van actief sporten of het bezoeken van een horecagelegenheid, of juist het zoeken naar rust. Daarom wordt het Rondje Stadseiland een afwisseling van drukke plekken - waar veel mag gebeuren en mensen elkaar ontmoeten- en rustige plekken - waar af en toe een bankje staat.
De noord- en zuidpunt van het stadseiland zijn unieke groene verblijfsplekken in de stad. Het zijn dynamische plekken waar veel stadsbewoners op af komen, zoals Stadsstrand Oog in Al (SOIA) op de noordpunt.

Amsterdam-Rijnkanaal
Dynamische plekken zijn onder andere de kades waar levendigheid is door aanmerende schepen en passagiers die aan land komen. Dit zijn ook de plekken waar fiets- en wandelroutes uit de aanliggende wijken samenkomen op de recreatieve route langs het kanaal. Deze dynamische plekken kunnen nog worden versterkt, zoals de horeca ‘Op Roose’ en de Montessorischool bij de Dafne Schippersbrug.

Merwedekanaal
Dynamische plekken zijn te vinden daar waar het langzaam verkeer in oost-west richting de recreatieve route langs het kanaal kruist. Dit is vaak ook de plek waar cultuurhistorisch waardevolle gebouwen staan en bijzondere functies een plek krijgen.



Bijzondere noord- en zuidpunt met betekenis voor de stad



Boulevard met bijzondere plekken versus dynamische parkruimtes en bijzondere gebouwen

Voorbeelden hiervan zijn de diverse functies in de Cereolfabriek en de zalenverhuur en horeca in de Jongeriusvilla. Op deze plekken krijgt het park een fors bredere maat, een zogenaamd ‘pocket park’. Dit zijn ook plekken waar mogelijk kunst in de openbare ruimte versterkend kan werken.

Het oeverpark:
- Is gericht op het ontsnappen aan de stedelijke hectiek, is een park voor ontspanning, om te sporten, spelen en bewegen in de luwte.
- Biedt op de smallere delen ruimte voor natuur. Hier is geen of zeer beperkt ruimte voor aanvullende functies en activiteiten. Een bankje of vlonder op de oever kan beperkt toegepast worden.
- Biedt naarmate de parkruimte breder wordt (bij de pocket parks), ruimte voor aanvullende functies, activiteiten en initiatieven die passend zijn bij de schaalgrootte en parkuitstraling (bijvoorbeeld op het gebied van natuureducatie en kunst). Dit is ook de plek voor openbare toiletten, opgenomen in (de horeca) voorzieningen.
- De noord- en zuidpunt zijn bij uitstek plekken waar veel functies, activiteiten en initiatieven georganiseerd kunnen worden.
- Biedt de mogelijkheid voor zelfbeheer wanneer dit een publiek doel dient (‘Stichting Vrienden van het Rondje?’ naar voorbeeld van ‘Stichting Vrienden van het Maximapark’).
- Wordt in overleg met de roeiers uitgewerkt zodat coachen vanaf de oever goed mogelijk blijft.
- Heeft publieke functies in de bijzondere bebouwing.
- Sluit door de inrichting goed aan op aanliggende functies. Aanliggende functies sluiten andersom goed aan op het park, o.a. door inrichting van de buitenruimte en entrees en oriëntatie van gebouwen (voorkant).
- Sluit door de inrichting goed aan op bestaande sportvoorzieningen Deze worden daarmee een vanzelfsprekend onderdeel van het oeverpark. De sportvoorzieningen sluiten we goed aan op het park, o.a. door inrichting, erfafscheiding, entrees en oriëntatie (voorkant) zo vorm te geven dat er geen barrière werking vanuit gaat.

Bedrijvigheid in het park
Bestaande bedrijven blijven bereikbaar. Daar waar een gebiedsontwikkeling plaats vindt, is de bereikbaarheid van bedrijven onderdeel van de integrale opgave en zoeken we oplossingen in de parkzone of daarbuiten.

Materialisering van de recreatieve route.

Wandelpad waterzijde
- Asfalt met lichtgrijs split
- Materiaal met parkachtige uitstraling
- Comfortabel gebruik voor wandelaars
- Ook in natte periodes voor alle gebruikers goed toegankelijk
- Materiaalovergang met de deelgebieden ligt op de rooilijn

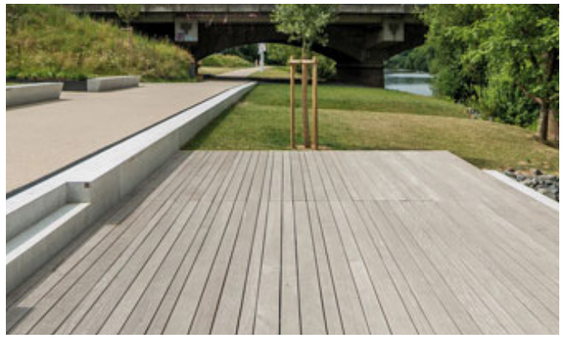
Fietspad binnenzijde
- Glad asfalt leemkleurig
- Materiaal met herkenbare kleur voor het hele Rondje
- Comfortabel gebruik voor fietsers, skaters en hardlopers
- Materiaalovergang met de deelgebieden ligt langs het pad
- De route is overal dominant en alleen bij de kruising met de Leidseweg ondergeschikt





Referentiebeeld Fort aan de Klop

Verblijfsplek aan het Merwedekanaal
Materialisering in natuurlijke materialen met een parkachtige uitstraling: vlonder in groene oever met betonnen (zit)rand



Referentiebeeld Giessen oever Lahn bron: www.baunetz-architekten.de



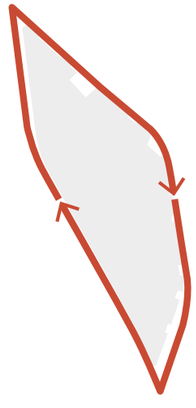
Referentiebeeld Rio park Madrid bron: dearchitect.nl



Referentiebeeld Rio park Madrid bron: theculturetrip.com

Eenheid in toepassing van materialen en meubilair
De oevers van de kanalen zijn ingericht met één palet aan materiaal en straatmeubilair. Uitgangspunt daarbij is dat het materiaal en het straatmeubilair bijdraagt aan een landschappelijk park sfeer. De recreatieve route is herkenbaar door een aaneengesloten leemkleurige asfaltloper voor het fietspad en een lichtgrijze asfaltloper met split (fijn grind) als wandelpad. Met bijzonder toe te voegen elementen die gezond gebruik stimuleren (bijvoorbeeld waterpunten en sportmarkering).

Gecombineerde ontsluiting bedrijven / auto te gast principe
Als het onmogelijk is om de ontsluiting van bestaande bedrijven en andere functies anders op te lossen, is medegebruik van de parkroute noodzakelijk. Bij die vormgeving sluit het materiaalgebruik aan op de parkinrichting. Daarmee inspelend op de functie van auto te gast. De profielmaten moeten daarbij mogelijk worden aangepast om veilig de dubbelfunctie van gebruik mogelijk te maken.
Indien de ontsluiting gaat over een groter dagelijks aanbod van voertuigen onderzoeken we hoe een separate ontsluiting, direct aanliggend aan de bedrijven, voldoende parkruimte en beleving mogelijk maakt. Dit vraagt altijd om maatwerk zodat de parkuitstraling zo groot mogelijk en ononderbroken kan blijven. Deze integrale zoektocht kan op diverse locaties nodig zijn.



Een continue asfaltloper als basis voor de recreatieve route

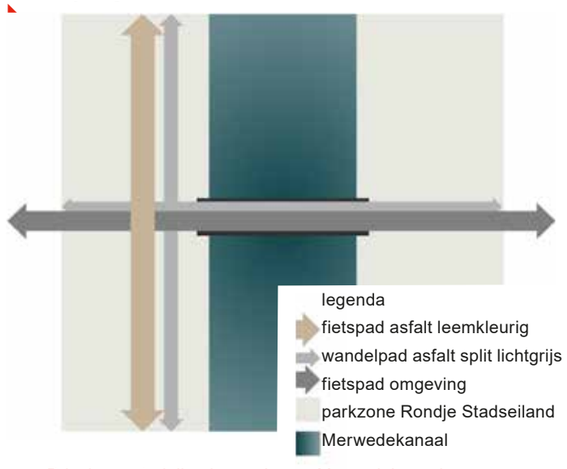


Één palet aan materiaal en meubilair versus onderscheid per kanaal

Amsterdam-Rijnkanaal
Het materiaal en straatmeubilair sluit aan bij het karakter van het kanaal door gebruik van robuuste materialen. Langs de donkergrijze asfaltloper ligt een keienstrook van natuursteen. Op de Rooseveltboulevard is eerder een betonnen zitrand toegepast die past bij de schaalgrootte van het Amsterdam Rijnkanaal.

Merwedekanaal
Het materiaal en straatmeubilair sluit aan bij het karakter van het kanaal door toepassing van (natuurlijke) materialen met een parkachtige uitstraling, zoals houten vlonders en een wandelpad bestrooid met split. Een betonnen band komt tussen de paden waar wandel- en fietspad zijn gecombineerd en bij verblijfsplekken aan het water.

De keuze van materiaal, meubilair en inrichtingselementen volgt nog. Uitgangspunten zijn:
- Bij de materiaalkeuze voor verharding kiezen we voor materialen die minder warmte opnemen en uitstralen: leemkleurig asfalt voor de fietspaden
- circulair en natuurlijk (karakter van het oeverpark, bijvoorbeeld een houten lichtmast)
- terughoudend met bebording
- goed te onderhouden: uitwerking in afstemming met beheer, en het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) als vertrekpunt
- verlichting: laag geleid en actief gestuurd afhankelijk van gebruik, veiligheid borgen en niet verstorend voor ecologie
- beeldende kunst in de openbare ruimte kan bijdragen aan herkenbaarheid en eenheid



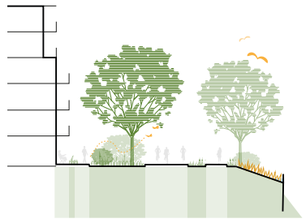
Principe materialisering parkzone Merwedekanaal

Toolbox voor de opbouw van profielen Merwedekanaal

Parkzone

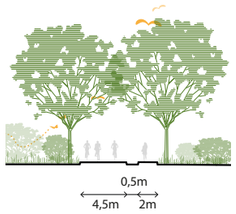
‘Als het niet anders kan’

Smal < 26m



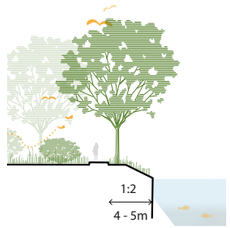
Paden recreatieve route

Gecombineerde paden



Oever

Smalle oever



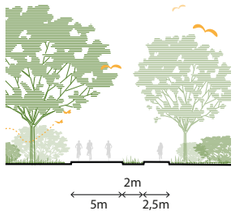
Uitgangspunten basisprofiel

Middel 29m of 35m



Vrij liggende paden

smalle middenberm



Oever met plasdrasberm

minimaal 6,5m

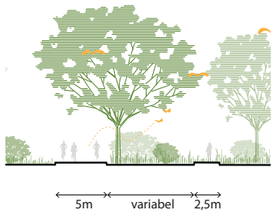


Breed (pocket park) > 50m



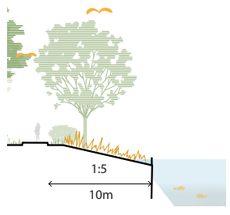
Vrij liggende paden

brede middenberm



Natuurvriendelijke oever

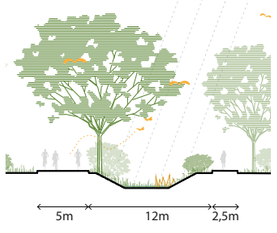
minimaal 10m



Vrij liggende paden

brede middenberm

met wetering of wadi



3.3 Principeprofielen Merwedekanaal

Toolbox

Het oeverpark is ruimtelijk opgebouwd uit de parkzone, de paden en de oever. Deze drie elementen variëren in breedte en de verschillende mogelijkheden zijn weergegeven in de toolbox.

De parkzone is in de basis 29 m of 35 m breed. De parkzone is smaller bijvoorbeeld ter hoogte van bestaande bebouwing en breder bij de pocket parks.

De recreatieve route bestaat in principe uit een vrij liggend fietspad en een wandelpad aan de waterkant. De paden worden gescheiden door een groenstrook. Daar waar onvoldoende ruimte is kunnen wandel- en fietspad worden gecombineerd, gescheiden door een brede band.
In de pocket parks wordt het fietspad juist iets verder van het kanaal af gelegd. De paden liggen hier verder uit elkaar waardoor de bestaande wetering (of een soort wadi) kan worden ingepast.

Waar mogelijk maken we (een ruimtelijke reservering voor) een natuurvriendelijke oever. In de basis is dit een plasdrasberm. Als het niet anders kan, behouden we de bestaande oever en daar waar meer ruimte is, in de pocket parks, maken we juist een bredere, ecologische oever.

In de uitwerking per deelgebied zijn verschillende combinaties uit de toolbox mogelijk. De inrichting wordt o.a. afgestemd op de beschikbare ruimte, zowel bovengronds als ondergronds. Ook bestaande bomen, de wetering die deels nog aanwezig is en onderdoorgangen zijn bepalend voor de opbouw van het profiel. Aan de hand van de toolbox zijn drie voorbeelduitwerkingen gemaakt.

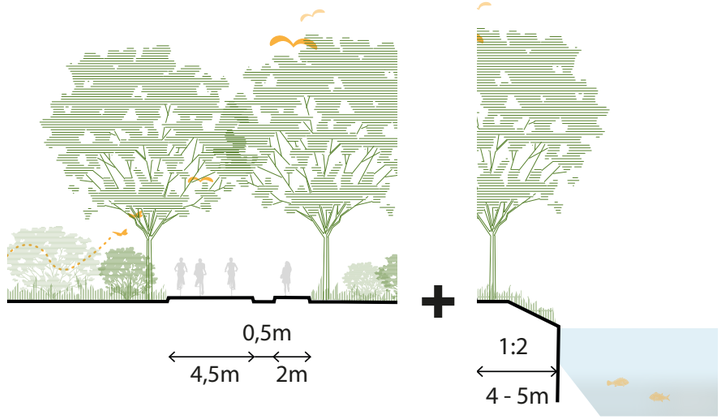
In deze parkzone wordt een balans gezocht tussen ecologische en recreatieve waarden.
Uitgangpunt voor de inrichting is ‘Groen-Tenzij’, beplanting in verschillende hoogtes, ruimte voor minimaal grote bomen (eerste orde) en ruimte voor natuurlijke dynamiek. Tegelijkertijd is het park sociaal veilig, is er passende verlichting (zowel voor veiligheid als ecologie) en goed zicht in het park en op het water.



Bestaande situatie deelgebied 1 Kanaalweg ter hoogte van Park Oog in Al

3.4 Voorbeelduitwerkingen

Voorbeelduitwerking smalle parkzone ‘als het niet anders kan’
In deelgebied 1 ligt de Kanaalweg tussen de wetering en het kanaal in. Aan weerszijden van de weg staat een rij bomen. De bomen blijven behouden en daardoor is er onvoldoende ruimte voor een natuurvriendelijke oever en een vrij liggend wandel- en fietspad. De paden worden hier gecombineerd, gescheiden door een 50 cm brede band.



Principeprofiel smal: gecombineerde paden + smalle oever



Impressie gecombineerde paden waar het niet anders kan



Aanduiding locatie impressie



Bestaande situatie deelgebied 2

Voorbeelduitwerking basis profiel
In deelgebied 2 ter hoogte van de Ravellaan is ruimte voor toepassing van het basisprofiel met een natuurvriendelijke oever in de vorm van een plasdrasberm. De recreatieve route bestaat uit een fietspad, in principe maximaal 5,0 m breed en een wandelpad aan de waterkant, in principe maximaal 2,5 m breed. De paden worden gescheiden door een groenstrook.



Principeprofiel basis: vrij liggende paden met smalle middenberm + plasdrasberm



Impressie deelgebied 2

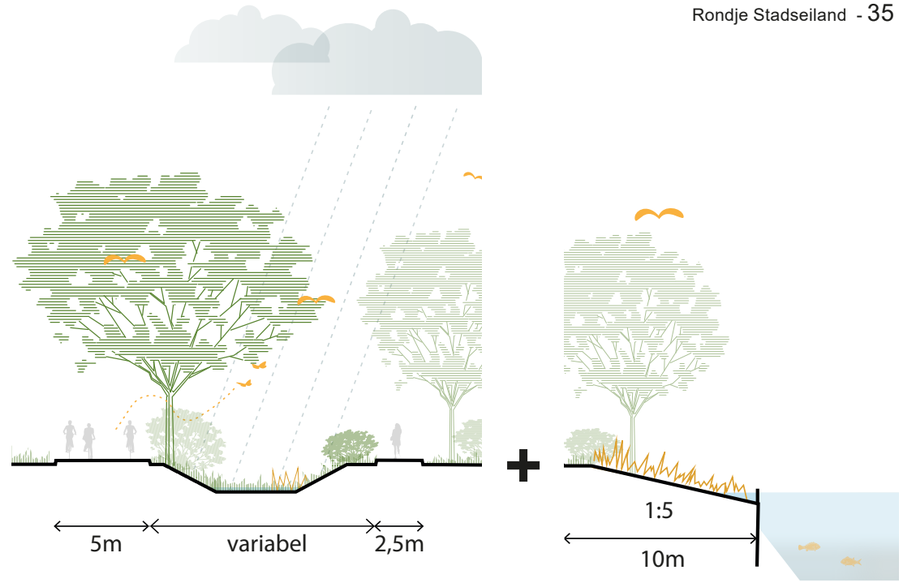


Aanduiding locatie impressie



Bestaande situatie deelgebied 5

Voorbeelduitwerking pocket park
In deelgebied 4 en 5 ter hoogte van de pocket parks buigt het fietspad iets verder van het kanaal af. Hierdoor ontstaat ruimte voor verblijfsplekken aan het water en een ecologische oever. De paden liggen hier verder uit elkaar waardoor op sommige delen de bestaande wetering (of een soort wadi) kan worden ingepast. Ook ter hoogte van deelgebied 3 wordt ruimte gecreëerd voor een pocket park.



Principeprofiel pocket park: vrij liggende paden met brede middenberm + ecologische oever



Impressie deelgebied 5



Aanduiding locatie impressie

Twee kanalen en twaalf deelgebieden met een eigen karakter en opgave

Amsterdam-Rijnkanaal
Karakter: grootschalig met weids uitzicht op kanaal en bruggen

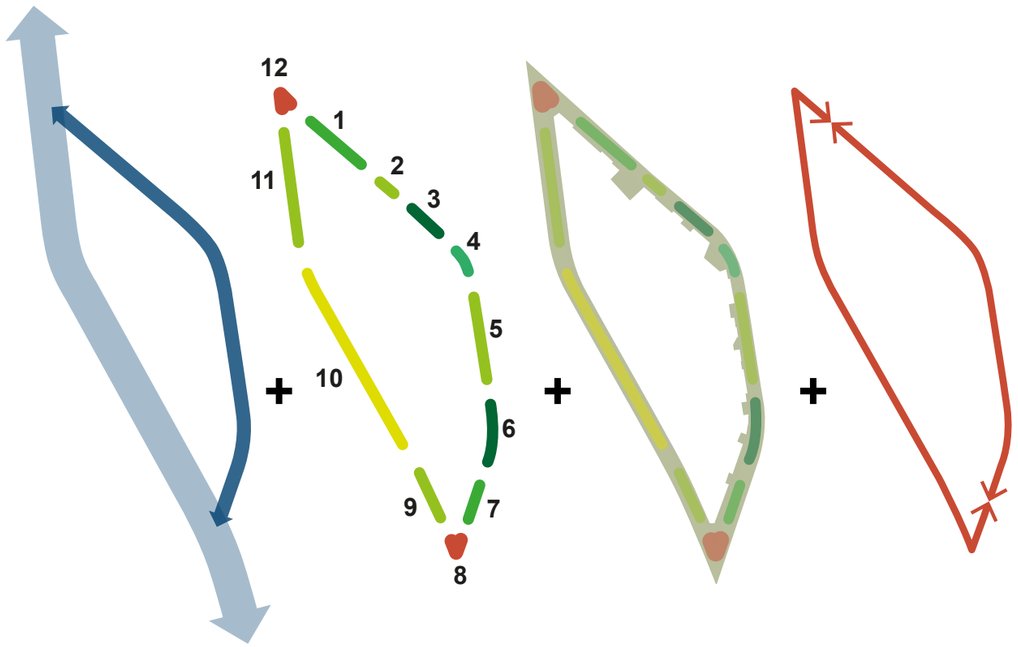
Merwedekanaal
Karakter: kleinschalig met zicht op het water

Eenheid en verscheidenheid in de deelgebieden

In de bestaande situatie verschillen de 12 deelgebieden van het Rondje Stadseiland behoorlijk. De wisselende situatie betekent per deelgebied een eigen opgave die in de uitwerking tot verschillende oplossingen kan leiden. Deze verscheidenheid biedt elk deelgebied de kans om bijzonderheden of historie te laten zien binnen de context van de overkoepelende kaders voor het Rondje Stadseiand.

De leidende principes en ontwerpuitgangspunten maken de inrichting van een samenhangend geheel mogelijk. Tegelijkertijd geven ze antwoord op / laten ze zien hoe je omgaat met verschillen in ruimte en fasering per deelgebied. De toolbox voor de opbouw van profielen biedt ruimte om in te spelen op de lokale situatie.

Bij de uitwerking van de verschillende deelgebieden wordt met belanghebbenden onderzocht hoe het nieuwe park vormgegeven kan worden en hoe de bereikbaarheid van bestaande functies georganiseerd kan worden. Dit vraagt om maatwerk bij bestaande bedrijven, woningen en woonboten.



De 2 kanalen van het Rondje Stadseiland elk met hun eigen karakter

De 12 deelgebieden elk met hun eigen bijzonderheden en opgave

Stedelijk oeverpark van ca. 45 ha en recreatieve route van ca. 12 km

Robuustheid en diversiteit in de parkzone per deelgebied

Herkenbaarheid in recreatief routenetwerk

4 Uitvoeringsstrategie

Dit Ontwikkelkader Rondje Stadseiland geeft de ambitie weer die onze groeiende stad heeft. De stad vraagt om meer openbare en groene ruimte. Dat betekent dat we overal inzetten op vergroten van de openbaarheid en toegankelijkheid van groene plekken. Dat geldt zeker ook voor het Rondje Stadseiland. Deze ambitie willen we in de komende jaren nastreven en om dit waar te maken, zetten we in op het pakken van kansen. Sommige ambities en onderdelen kunnen we op korte termijn uitvoeren, andere moeten samen met betrokken bewoners en bedrijven verder worden uitgezocht.

Voor de ontwikkeling van het Rondje Stadseiland sluiten we aan bij logische momenten in lopende projecten, opgaven of andere ontwikkelingen. Deze manier van werken betekent dat we niet een harde uitvoeringsplanning maken en deze stap voor stap uitvoeren, maar we ‘surfen mee op de golven’ van bijvoorbeeld de ontwikkeling van deelgebieden in de Merwedekanaalzone of rond de Jaarbeurs. Op die manier krijgen we de mogelijkheid om samen met bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden de inrichtingsdetails, ontsluiting bestaande functies en groeninvulling verder uit te werken. Nog niet overal zijn projecten gepland of andere werken in de openbare ruimte in het vooruitzicht. Dit vraagt voor de toekomst om ook deze projecten mee te programmeren met ingrepen in de openbare ruimte.

Ook zijn nog niet alle financiële middelen voorhanden of gepland. Om te komen tot een samenhangend Rondje Stadseiland is financiering een belangrijke randvoorwaarde. Op dit moment benutten we financiën uit zowel Groenprogramma, Mobiliteitsprogramma en liften mee op ontwikkeling van deelgebieden in de Merwedekanaalzone. Met het rijk, waaronder Rijkswaterstaat, als huidige eigenaar van het kanaal en van delen van de oever, voeren we gesprekken over de toekomstige eigendomssituatie, de gewenste inrichting en het bijbehorende beheer en onderhoud.

Voor het uitvoeren van het Rondje Stadseiland passen we vier financieringsstrategieën toe:

1. Investeringskader Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)
Vanuit de RSU werken we aan een stedelijke investeringskader om alle “barcodes” uit de RSU opgave te kunnen ontwikkelen. Het Rondje stadseiland is onderdeel van deze stedelijk groenopgave voor de gezonde stad.

2. Meeliften binnen de grondexploitatie van een aanliggend deelgebied
In de ontwikkelgebieden 3, 4 en 5 van de Merwedekanaalzone behoort ook de opgave “groen groeit gelijk mee met rood”. In elke Grondexploitatie zit een deel Bovenwijkse Opgave waarmee de aanleg van het park gefinancierd wordt. Een belangrijke ontwikkeling in de nabije toekomst is de transformatie van de A12 zone.
Voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers is nog geen financiering georganiseerd omdat dit samenhangt met de herstelopgave van RWS en de mogelijk daarop te volgen overdracht van het gehele kanaal aan de gemeente. De kosten voor een eventuele overdracht van het kanaal en de bijbehorende oevers door het Rijk aan de gemeente, zijn nog niet meegenomen. Ook de daarbij behorende beheer- en onderhoudsbudgetten niet. Dit wordt separaat bekeken.

3. Meeliften met andere ontwikkelopgaven
In het Rondje Stadseiland zitten ook Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) opgaven vanuit mobiliteit, zoals o.a. bruggen en aanlandingen vanuit Rivierenwijk en aanpassingen aan de fietsstructuur en wandelstructuur. Deze opgaven maken mede onderdeel uit van de transformatieopgave.

4. Andere ontwikkelkansen
In onderdelen van het park waar nu geen stedelijke ontwikkeling plaatsvindt, werken we vanuit bestaande programma’s samen. Dit geldt vooral voor de programma’s beheer en onderhoud, het groenprogramma en mobiliteitsprogramma. Subsidies van andere overheden en waterschappen kunnen benut worden voor de vergroeningsopgave.

4.1 Opgave deelgebieden



Deelgebied 1 Kanaalweg Oog in Al (van Spinozabrug tot Muntbrug)

Bestaande situatie
Diverse functies: sportpark Marco van Basten, kinderopvang, woonwagencomplex, horeca, bedrijvencomplex Kanaalweg 95, Buurten in de fabriek, woonboten en maatschappelijke functies (bibliotheek en wijkvoorziening).

Bijzondere kwaliteit
Park Oog in Al, Cereolfabriek, Muntcomplex, Vleutense wetering, Leidsche Rijn, Merwedekanaal; drukke fietsverbinding via Dafne Schippersbrug en Everard Meijsterlaan tussen Leidsche Rijn en centrum Utrecht en verbindingen over Merwedekanaal naar Lombok.

Opgave
Inpassen parkontwikkeling binnen de bestaande situatie, groen toevoegen en kwaliteit van het groen verbeteren waar dat kan, onderzoeken hoe in het parkdeel voorkeur voor langzaam verkeer kan worden ingepast en hoe om te gaan met parkeren en verbindingen in bestaand gebied.

Aanvullende informatie
- geen transformatieopgave op dit moment
- enkelvoudige opgave park versterken
- uitvoering in tijd nog niet bekend



Deelgebied 2 Kanaalweg Welgelegen (van Muntbrug tot Sowetobrug)

Bestaande situatie
Bestaande woningen, kantoor en tijdelijke functies.

Bijzondere kwaliteit
Uitzicht op en onderdeel van het Muntcomplex met historische bruggen over Merwedekanaal en Leidsche Rijn, belangrijke fietsroute/verbinding tussen zuidwest en noordoost: van Nieuwegein naar Lage Weide, van De Meern naar binnenstad en Utrecht Science Park, etc. Recreatief belangrijke plek in de stad met Muntsluiscomplex als niet formele zwemlocatie.

Opgave
Transformatieopgave in Welgelegen met ombouw van kantoren en enkele garagebedrijven naar wonen. De herinrichting tot parkzone uitwerken als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Welgelegen.
Onderzoeken of de onderdoorgang onder de Sowetobrug heringericht kan worden voor wandelaars en fietsers in het groen. Daarmee levert het ook een veilige wandel- en fietsroute naar het centrum op.

Aanvullende informatie
- transformatie naar wonen, toevoegen van groen
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: 2023-2028



Deelgebied 3 Kanaalweg Jaarbeurs (van Sowetobrug tot Nelson Mandelabrug)

Bestaande situatie
Kantoorgebouwen, parkeerterrein en garage Jaarbeurs, voormalig casino

Bijzondere kwaliteit
Aanwezigheid Vleutense wetering, uitzicht op Merwedekanaal met (woon)boten en roeiers, loopbrugverbinding met Jaarbeursgebied en route naar Binnenstad.

Opgave
De herinrichting uitwerken als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Jaarbeurs. Toevoegen van groen bij de ontwikkeling van het Beurskwartier.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: niet bekend, in samenhang met ontwikkeling Jaarbeurs



Deelgebied 4 Kanaalweg Defensieterrein en Wilhelminawerf (van Nelson Mandelabrug tot Balijebrug)

Bestaande situatie
Diverse functies: Villa Jongerius, nieuwbouw Wilhelminawerf, horeca. Woningbouw voormalige Defensieterrein (De Nieuwe Defensie) in uitvoering.

Bijzondere kwaliteit
Het rijksmonument Villa Jongerius, de schoorstenen van de warmtecentrale(industrieel monument), aanwezigheid van de Vleutense wetering en de oude verkaveling, uitzicht op Parkhaven.

Opgave
De herinrichting tot park als onderdeel van de ontwikkeling van Wilhelminawerf en het Defensieterrein met integratie van de bereikbaarheid van functies zoals Villa Jongerius en warmtecentrale. Verbinding via parkzone naar Jaarbeurs en Binnenstad.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: deels in uitvoering, deels in voorbereiding



Deelgebied 5 Kanaalweg Merwede (van Balijebrug tot Socratesbrug)

Bestaande situatie
Gemengd (voormalig) bedrijventerrein met diverse ondernemers (o.a. Kanaal030) en kantoren (o.a. Smart Business park) en wonen (Max, Pax et Lux)

Bijzondere kwaliteit
Gebouwen van de voormalige Pharmaceutische Groothandel (OPG), nu in gebruik door verschillende ondernemers zoals Boulderhal Sterk, Skatepark, Circus Diedom, Bluelinked, Vechtclub XL (met 120 creatieve bedrijven), Rijksmonument Mobach Keramiek, oude kavelsloot en verkavelingsrichting, bruggen met sluizen.

Opgave
De herinrichting tot park als onderdeel van gebiedsontwikkeling Merwede, met integratie van de bereikbaarheid van diverse bedrijven (Mobach en Stedin).
Omgaan met belemmeringen ondergrondse infrastructuur.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: 2024-2030



Deelgebied 6 Zeehaenkade (van Socratesbrug tot A12 viaduct)

Bestaande situatie
Diverse functies: bedrijven (GEPU, Terberg leasing, Sigma coatings e.d.), kantoren (o.a. ABN AMRO, Santander, Leger des Heils), Hotel van der Valk, Casino en wonen (City Pads).

Bijzondere kwaliteit
Uitzicht op samenvloeiing van Vaartse Rijn met Merwedekanaal. Naar woningen getransformeerde Neerlandia fabriek, de zeeverkenners en roeiloodsen van Triton, Orca en Viking.

Opgave
In de omgevingsvisie Merwedekanaalzone transformeert dit gebied naar een gemengd stedelijk gebied. De parkaanleg is onderdeel van deze gebiedsontwikkeling.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: onbekend



Deelgebied 7 Winthontlaan (van A12 viaduct tot Liesboschbrug)

Bestaande situatie
Diverse bedrijven (o.a. ANWB, Miltenburg pallets) en kantoren (Element offices), Bastionhotel, enkele woningen en een verbinding over het Merwedekanaal naar bedrijventerrein Laagraven

Bijzondere kwaliteit
Echte stadsrandzone

Opgave
De transformatie van Westraven tot gemengd stedelijk gebied rond een nieuw openbaar vervoer-knoop als onderdeel van de transformatie van de A12- zone (uitwerking opgave RSU 2040). De parkaanleg met integratie van de bereikbaarheid van bestaande functies.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: nog niet bekend, in samenhang met ontwikkeling A12 zone



Deelgebied 8 Noordersluis (van Liesboschbrug tot Jutfasebrug)

Bestaande situatie
Diverse bedrijven (o.a. De Resolutie), enkele woningen en woonboten.

Bijzondere kwaliteit
Zuidpunt waar de Merwede- en Amsterdam-Rijnkanalen samenvloeien.

Opgave
De transformatie van de zuidpunt tot bijzonder stedelijk gebied nabij een nieuwe openbaar vervoer-knoop.
De zuidpunt is een markante plek in het Rondje Stadseiland dat vraagt om een groene setting gecombineerd met een bijzondere stedelijke functie, bijvoorbeeld Museum des Confluences Lyon.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave bijzonder park en gebiedsontwikkeling
- planning: nog niet bekend, in samenhang met ontwikkeling A12 zone



Deelgebied 9 Gelderlantlaan (van Jutfasebrug tot Galecopperbrug)

Bestaande situatie
Busstation en transferium Westraven, Varo Energy (inclusief terminal) en hoofdkantoor Rijkswaterstaat, tramlijn Utrecht- Nieuwegein

Bijzondere kwaliteit
Vergezichten over het Amsterdam-Rijnkanaal

Opgave
De transformatie van Westraven tot gemengd stedelijk gebied rond een nieuw openbaar vervoer-knoop als onderdeel van de transformatie van de A12- zone (uitwerking opgave RSU 2040). De parkaanleg met integratie van de bereikbaarheid van bestaande functies. Bij Rijkswaterstaat parkaanleg combineren met de eerdere aanleg.

Aanvullende informatie
- transformatie naar gemengd stedelijk gebied
- gezamenlijke opgave gebiedsontwikkeling en park
- planning: nog niet bekend, in samenhang met ontwikkeling A12 zone



Deelgebied 10 Rooseveltboulevard (van Galecopperbrug tot De Meernbrug)

Bestaande situatie
Ikea, Meubelboulevard, woningen

Bijzondere kwaliteit
De Rooseveltboulevard is al eerder heringericht als park met ruimte om te bewegen en te genieten van de vergezichten over het Amsterdam-Rijnkanaal.
Het benutten van de boulevard als aanlegplaats voor schepen zorgt voor levendigheid en sociale veiligheid. De boulevard is hier bewust op ingericht.

Opgave
Verbeteren parkinrichting onderdoorgang Galecopperbrug tussen IKEA en kantoor Rijkswaterstaat zodat parkbeleving en sociale veiligheid sterker wordt.

Aanvullende informatie
- geen transformatie
- planning: 2025 – 2030, in samenhang met werk RWS aan de onderdoorgang



Deelgebied 11 Johan Wagenaarkade (van De Meernbrug tot Cervanteslaan)

Bestaande situatie
Gebied met onderdoorgangen Meernbrug, sportvoorzieningen (Den Hommel zwembad, Tennisvelden, Denksportcentrum) en woonbebouwing langs bestaand parkgebied.

Bijzondere kwaliteit
De zone van voormalige buitenplaatsen Welgelegen en Den Hommel langs de Leidsche Rijn en de Dafne Schippersbrug.

Opgave
- Verbinden sportfuncties aan park (meer onderdeel van het Rondje Stadseiland)
- Opheffen barrière werking onderdoorgang Meernbrug en kruising Leidsche Rijn
- Verbeteren bestaand park Johan Wagenaarkade

Aanvullende informatie
- beperkte transformatie sloop/nieuwbouw
- planning: 2021-2023



Deelgebied 12 Noordpunt (van Cervanteslaan tot Spinozabrug)

Bestaande situatie
Stadsstrand Oog in Al (SOIA) op de punt waar Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal samenvloeien.

Bijzondere kwaliteit
Uitzicht op de gele brug en beide kanalen, scheepvaart, (historische) panden van Douwe Egberts.

Opgave
Onderzoeken hoe het stadsstrand in de toekomst met een brugverbinding over Merwedekanaal beter met de stad verbonden kan worden.



5 Participatie

De afgelopen jaren zijn, op meerdere manieren, wensen en aandachtspunten voor het Rondje Stadseiland opgehaald in de stad.

5.1 Stadsgesprekken 2017

Zo voerden we gesprekken met inwoners en gebruikers op verschillende locaties in 2017 (mei tot en met september). Op tien plekken in de wijken West en Zuidwest zijn inwoners en andere gebruikers geïnterviewd over het gewenste gebruik van het Rondje Stadseiland. De locaties waren zo gekozen dat er zoveel mogelijk verschillende (potentiële) gebruikersgroepen werden bereikt. Naast het ophalen van wensen, hadden de gesprekken ook tot doel om het Rondje breder bekend te maken bij de inwoners van Utrecht.

De belangrijkste punten die zijn opgehaald:
- Ontspanning door rust, ruimte, uitzicht en uitwaaien, zitplekken, jongeren, visplekken
- Ontspanning door levendigheid en gezelligheid, programmering van horeca, picknickplekken, steigers e.d.
- Geef identiteit door gebruik te maken van geschiedenis
- Meer variatie in groen, park en natuur
- Prettige plek voor kinderen en ouderen, veilige paden, plekken voor ouderen en kinderen
- Beweegvriendelijke inrichting oevers, o.a. meer ruimte voor wandelaar, bruggen, alleen bestemmingsverkeer, oriëntatiepunten, verlichting
- Benut kwaliteit van het water
- Geef ruimte aan inwoners

5.2 Onderzoek Academie van de stad

Daarnaast heeft de Academie van de Stad samen met studenten van de Universiteit Utrecht onderzoek gedaan naar wensen van gebruikersgroepen.

Hieruit kwamen de volgende punten naar voren:
- Verkeersveiligheid is niet overal goed; oversteekplekken met autoverkeer en conflicten met fietsers
- Onvoldoende ruimte om te wandelen en de hond uit te laten
- Lengte maakt het geschikt als fietsommetje
- Verlichting van de route is slecht, kan veel beter en maakt het ’s avonds aantrekkelijker
- Maken van kleine ommetjes, waarbij de oever(s) van de kanalen deel uitmaken van een ommetje
- Weinig voorzieningen voor sporters (bijv. eenvoudige klimtoestellen)
- Meer zitgelegenheid
- Groenere uitstraling
- Meer bestemmingen maken (plekken om naar toe te gaan) en activiteiten om te doen

5.3 Raadsinformatiebijeenkomst 18 april 2019 en inloopbijeenkomsten Merwede-kanaalzone

Verder zijn de reacties van insprekers op de Raadsinformatiebijeenkomst van 18 april 2019 meegenomen. Ook is op de inloopavonden van de Merwedekanaalzone en de participatie van de Johan Wagenaarkade door meerdere inwoners input gegeven voor het gebruik en inrichting van de oever van zowel Merwedekanaal als Amsterdam-Rijnkanaal. Dit is meegenomen in de inrichtingsprincipes (van dit Ontwikkelkader) en de ambities voor dit oeverpark van 45 hectare (ongeveer 75 voetbalvelden).

Veel van de inspraakreacties gingen over:
- echt park maken
- natuur en parkfuncties toevoegen
- veilige verkeersstromen
- belang van recreatieve drukkere plekken

De inrichting van het park gaat hieraan voldoen.

5.4 Hoe toegepast

De inrichting gaat zorgen voor een evenwicht tussen rust en drukte in een veilig oeverpark. De gescheiden voet- en fietspaden en het zorgvuldige groene maatwerk -met verschillende profielen voor wat kan en past- maken beweging en ontspanning in dit park aan het water voor iedereen aantrekkelijk, veilig en bereikbaar. Voor andere wensen kunnen we aansluiten bij gemeentelijk beleid: voor hondenuitlaatplekken, scooters en pedelecs, goede verlichting voor sociale veiligheid, bijvoorbeeld. Het oeverpark wordt hoe dan ook uitnodigend voor gebruik en sport en spel. De ontsluiting primair voor wandelen en fietsen, en soms medegebruik voor bevoorrading indien geen andere ontsluiting past.

Met de roeiverenigingen wordt gewerkt aan een convenant voor gebruik van de paden als coach pad, met zicht op het water zodat de veiligheid van het roeien gewaarborgd wordt.

Samen met sport, spelen en bewegen gaan we op zoek naar attractieve elementen in de inrichting. De ontwikkeling gebeurt in fasen.







En dan nu aan de slag!

Met dit ontwikkelkader heeft de gemeente Utrecht een gereedschapskist voor de aanleg van een oeverpark als groot nieuw park voor de stad in handen. Met de herinrichting van de oevers van het Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal realiseren we een compleet nieuw stedelijk oeverpark van ruim 45 hectare (450.000 m2) met een stadslint van circa 12 km. Hiermee maken we voor de groei in het westelijk deel van het centrum veel nieuwe parkruimte voor alle nieuwe bewoners en bestaande bewoners. Door het park integraal te ontwikkelen met alle overige stadsopgaven, zoals Economische Ontwikkeling, Wonen, Sport, spelen en bewegen en Klimaatbestendig, staan we hier gesteld voor wat de stad ons in de toekomst vraagt. Groen dichtbij, groen direct bij de voordeur en een stadgebied waar hittestress flink is afgenomen, alles geheel in lijn met de toekomstvisie zoals die recent in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is vastgelegd.

Bijlage 1

Overzicht begrenzing deelgebieden

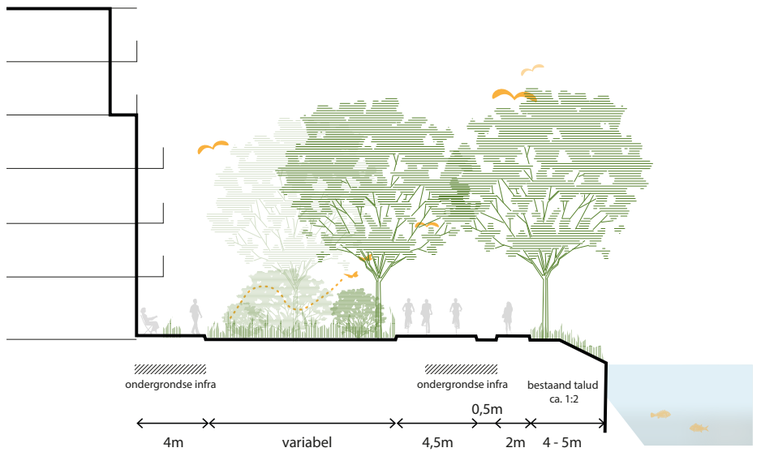


Bijlage 2

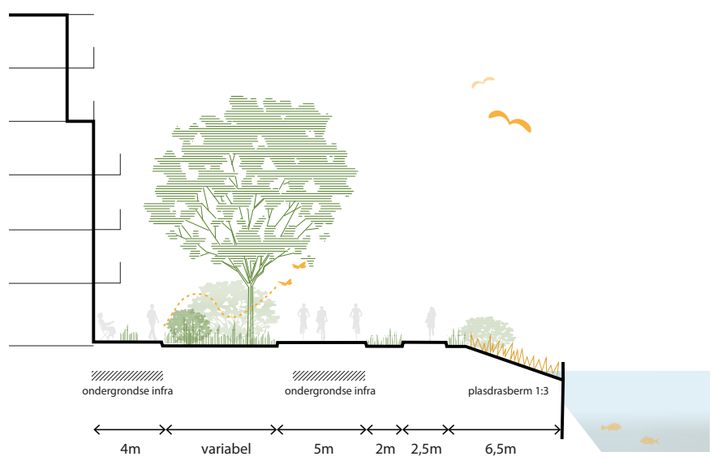
In het eerdere Ontwikkelingskader parkzone Amsterdam-Rijnkanaal (11 feb 2016) zijn de principes voor inrichting van de profielen voor deze parkzone opgenomen. Dit ontwikkelkader Rondje Stadseiland vult het bestaande ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal aan op enkele punten (toegelicht in de thematische ontwerpuitgangspunten) o.a. het toevoegen van meer en ecologisch groen (met aandacht sociale veiligheid).

Principeprofielen Merwedekanaal

Smalle parkzone < 26m
In de parkzone wordt een balans gezocht tussen ecologische en recreatieve waarden.
Uitgangpunt voor de inrichting is ‘Groen-Tenzij’, beplanting in verschillende hoogtes, ruimte voor grote bomen (eerste orde) en ruimte voor natuurlijke dynamiek. Tegelijkertijd is het park sociaal veilig door passende verlichting (voor zowel voor veiligheid als ecologie) en goed zicht in het park en op het water zonder daarbij de parkbeleving uit het oog te verliezen.

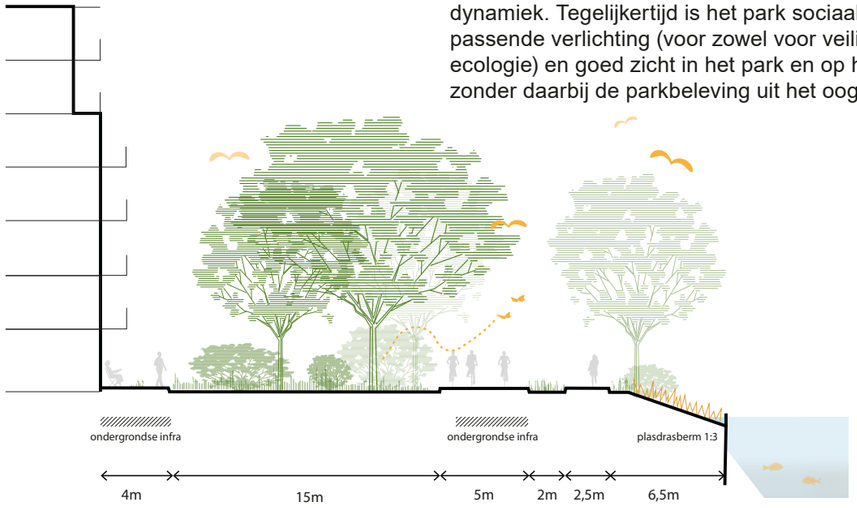


Gecombineerde paden en smalle oever wanneer het niet anders kan

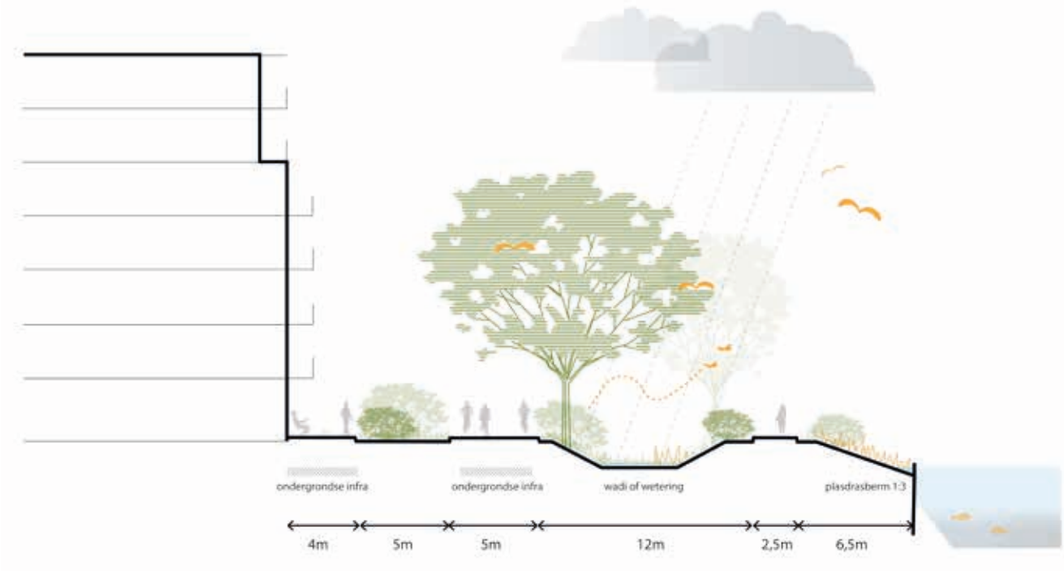


Vrij liggend fiets- en wandelpad met een plasdrasberm

Parkzone 29m of 35m
In de parkzone wordt een balans gezocht tussen ecologische en recreatieve waarden.
Uitgangpunt voor de inrichting is ‘Groen-Tenzij’, beplanting in verschillende hoogtes, ruimte voor grote bomen (eerste orde) en ruimte voor natuurlijke dynamiek. Tegelijkertijd is het park sociaal veilig door passende verlichting (voor zowel voor veiligheid als ecologie) en goed zicht in het park en op het water zonder daarbij de parkbeleving uit het oog te verliezen.

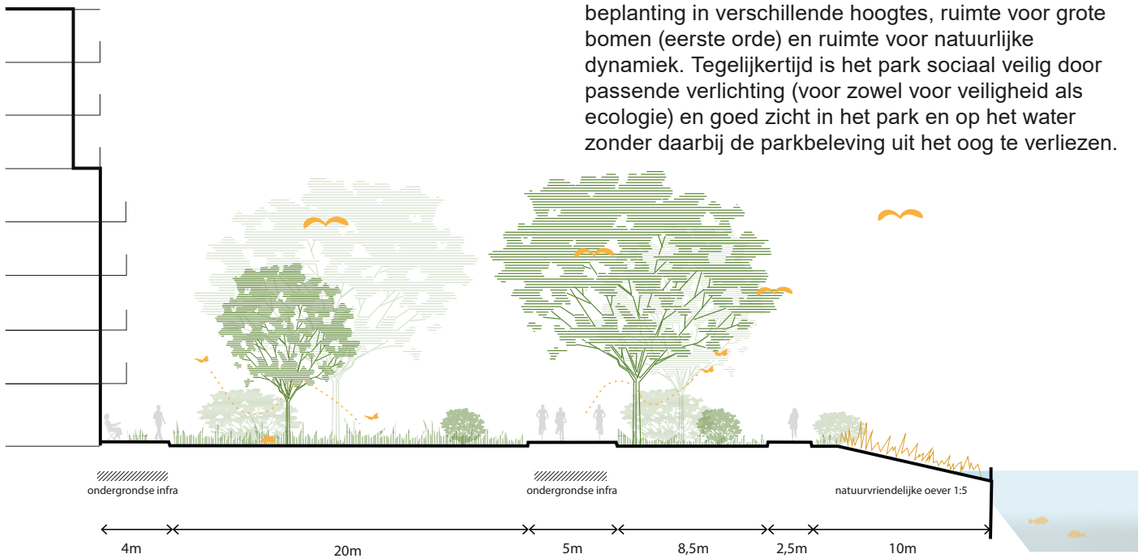


Vrij liggend fiets- en wandelpad gescheiden door een groenstrook met een plasdrasberm

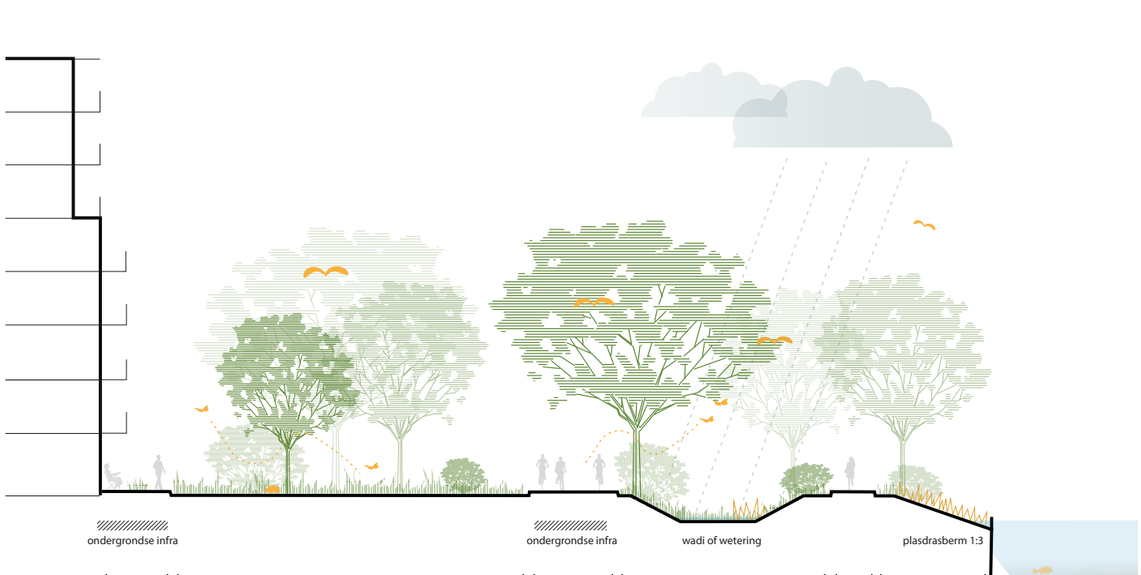


Vrij liggend fiets- en wandelpad gescheiden door de wetering of een wadi met een plasdrasberm

Brede parkzone pocket park > 50m
In de parkzone wordt een balans gezocht tussen ecologische en recreatieve waarden.
Uitgangpunt voor de inrichting is ‘Groen-Tenzij’, beplanting in verschillende hoogtes, ruimte voor grote bomen (eerste orde) en ruimte voor natuurlijke dynamiek. Tegelijkertijd is het park sociaal veilig door passende verlichting (voor zowel voor veiligheid als ecologie) en goed zicht in het park en op het water zonder daarbij de parkbeleving uit het oog te verliezen.



Vrij liggend fiets- en wandelpad gescheiden door een brede groenstrook met een ecologische oever



Vrij liggend fiets- en wandelpad gescheiden door de wetering of een wadi met een plasdrasberm

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte d.d. 12 mei 2022

Ingekomen raadsbrieven 17 februari t/m 20 april 2022

Nr.	Ontvangstdatum	Beleidsveld	Onderwerp	Aandachtspunt
1	12-04-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Uitkomsten kennismakingsgesprek MIRT	verzoek van college voor een technische briefing (eind april/begin mei)
2	29-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Voorlopig Ontwerp Herinrichting Oudenoord-Kaatstraat, eerste fase	
3	24-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Samenwerkingsovereenkomst GoedopWeg	
4	24-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Verbeteringen voor fietsers Vleutenseweg	
5	23-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Programmering 30 km impuls 2023-2026 en doorkijk tot 2040	
6	22-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Verkeersveiligheid Niels Bohrweg - Lage Weide	
7	22-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Toegankelijkheid Bushaltes	
8	22-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Haalbaarheidsonderzoek fietsverbinding Boorstraat	
9	18-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Start werkzaamheden herinrichting Moldaudreef en Ooster- en Westerkade	
10	17-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Financiële afronding project Uithoflijn	
11	15-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Doorfietsroute Utrecht-Veenendaal	
12	10-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Vaststelling definitief IPvE-FO herinrichting Amsterdamsestraatweg	
13	09-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Uitwerking modules Parkeervisie en afhandeling moties	
14	08-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Voorlopig Ontwerp herinrichting Socrateslaan	
15	08-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Haalbaarheid verbreding fietspad Demkabrug	

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte d.d. 12 mei 2022

Ingekomen raadsbrieven 17 februari t/m 20 april 2022

Nr.	Ontvangstdatum	Beleidsveld	Onderwerp	Aandachtspunt
16	08-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Vragen eerste stappen Schaalsprong OV	
17	08-03-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Onderzoek fietspad Opaalweg – Waterlinieweg	
18	25-02-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Vervolgaanpak Verkeersstudie Zuidpoort	
19	23-02-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Stand van zaken Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)	
20	23-02-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Herinrichting Bastionweg	
21	22-02-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Raadstoets programma Bereikbaarheid	
22	21-02-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Nieuwe fietsroute Platolaan – USP	
23	18-02-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Reactie aangepast initiatiefvoorstel Utrecht onbeperkt toegankelijk	
24	17-02-2022	Mobiliteit	Raadsbrief Uitbreiding Fietsdeals voor U-pashouders	
25	08-03-2022	Groen	Raadsbrief Strategie voor groen	
26	19-04-2022	Dierenwelzijn	Raadsbrief Nijlganzen in het Wilhelminapark, lijmplanken en verkoop van bont, kreeften en krabben op markten	
27	29-03-2022	Dierenwelzijn	Raadsbrief Duivenbeheer Utrecht CS – Warmtebuffer Rijnsweerd	
28	14-04-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Noodkap twee paardenkastanjes en veilig stellen van één paardenkastanje op de Neude	
29	13-04-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Informeren over uitkomsten netwerkbijeenkomsten zelfbeheer	

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte d.d. 12 mei 2022

Ingekomen raadsbrieven 17 februari t/m 20 april 2022

Nr.	Ontvangstdatum	Beleidsveld	Onderwerp	Aandachtspunt
30	06-04-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Evaluatie Aanpak Plaagdierbeheersing: ratten	
31	23-03-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Stand van zaken mogelijke overdracht Merwedekanaal	
32	17-03-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Ontheffingsbeleid te zwaar verkeer wervengebied	
33	15-03-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Voortgangsrapportage essentaksterfte 2021	
34	09-03-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Visie op de Ondergrond	
35	09-03-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Ontwikkeling Dakenplan	
36	23-02-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Aanpassingen Visie Speelruimte Spelen in je eigen buurt	
37	23-02-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Locaties pilot wilde bloemen en planten	
38	22-02-2022	Openbare ruimte	Raadsbrief Evaluatie en aanpak Eikenprocessierups 2021/2022	
39	04-03-2022	Markten en havens	Raadsbrief Beleidsregel Milieunormen en veiligheid bij exploitatie van passagiersschepen	

Gemeente Utrecht

Verslag openbare middagvergadering commissie Mobiliteit, Groen en openbare ruimte

Datum 24 februari 2022
Locatie Raadzaal, stadhuis
Verslag door mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, dhr. M. Saiah, de wethouders, mw. L. van Hooijdonk, dhr. K. Verschuure, de leden, dhr. B. Işik (PvdA), dhr. T. Schipper (SP), mw. S. Schilderman (D66), dhr. R. Daniëls (PVV), dhr. J. Koppelaar (Student&Starter), mw. H. de Boer (GroenLinks), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), mw. L. Snippe (PvdD), dhr. M. de Pagter (VVD), mw. J. Zwinkels (CDA), dhr. M. van Dalen (VVD), dhr. D. Gilissen (VVD), mw. J. van Ophem (Student&Starter), dhr. M. van Heuven (PvdD), dhr. J. Wijmenga (ChristenUnie), de commissiegriffier, mw. D. Rijnders.

Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

Inhoud

1. Opening en mededelingen 1
2. Vaststellen agenda 24 februari 2022 2
3. Vaststellen van ingekomen agenderingen 2
4. Conceptverslag 27 januari 2022 2
5. Toezeggingen/Moties 2
6. Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV/Alternatief verbreding A27 (Punt 6 en 7 gezamenlijk) 2
7. Alternatief verbreding A27 2
8. Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk - Raadsleden De Pagter en Gilissen 9
9. Raadsvoorstel Een permanent regime voor het voetgangersgebied binnenstad 14
10. Meerjaren investeringsprogramma Beheer openbare ruimte 2022-2026 en raadsbrief vernieuwd Handboek Openbare Ruimte 18
LIJST VAN TOEZEGGINGEN 23
Wethouder Van Hooijdonk 23

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 14.00 uur en heet iedereen van harte welkom.

2. Vaststellen agenda 24 februari 2022

De voorzitter constateert dat de agenda is vastgesteld.

3. Vaststellen van ingekomen agenderingen

De voorzitter loopt het lijstje langs.

3.1. Nagekomen agenderingen mede op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven
De voorzitter constateert dat de PvdD een agendering heeft inzake participatievisie landschapspark Oud-Zuilen.

Mevrouw Snippe (PvdD) geeft aan dat de PvdD zich zorgen maakt over de plannen die het college heeft voor natuurgebied Oud-Zuilen. Het college wil dit natuurgebied ontwikkelen tot landschapspark en dit heeft gevolgen voor de flora en fauna. De fractie wil het debat hierover in een vroeg stadium aangegaan en aandachtspunten meegeven.

Mevrouw Schilderman (D66) geeft aan dat bespreking goed is maar dat de fractie van D66 de tekst van de PvdD voor de agendering niet perse deelt. Zodra de nieuwe raad er is, kan bekeken worden wie wil aansluiten en welke tekst wordt gebruikt.

De heer Işik (PvdA) sluit aan bij hetgeen mevrouw Schilderman zegt.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) zegt dat GroenLinks het een belangrijk onderwerp vindt. Ook zij sluit aan bij het voorstel van mevrouw Schilderman.

De voorzitter concludeert dat 60 minuten behandeltijd wordt gereserveerd.

3.2. Kadernota 2023, Eerste begrotingswijziging SGL 2022, Kadernota 2023 Plassenschap en 1e Begrotingswijziging 2022 van het Plassenschap Loosdrecht
De voorzitter concludeert dat 30 minuten behandeltijd wordt gereserveerd.

De heer De Pagter (VVD) merkt op dat vanwege de gemeenteraadsverkiezingen de volgende commissie pas in mei is. Misschien moet de voorzitter worden gemandateerd om raadsvoorstellen die in de tussentijd komen, op de agenda te zetten.

De voorzitter concludeert dat hij dit door zal geven aan de toekomstige voorzitter.

4. Conceptverslag 27 januari 2022

De voorzitter concludeert dat het verslag is vastgesteld.

5. Toezeggingen/Moties

De voorzitter concludeert dat de fracties hier geen opmerkingen over hebben.

6. Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV/Alternatief verbreding A27 (Punt 6 en 7 gezamenlijk)

7. Alternatief verbreding A27

De voorzitter constateert dat beide agendapunten in gezamenlijkheid worden besproken. Er wordt gestart met de beantwoording van de wethouder.

Wethouder Van Hooijdonk denkt dat het belangrijk is om met elkaar vast te stellen wat gewild wordt. Zij wijst erop dat het raadsvoorstel dateert van voor het regeerakkoord en dat op dit moment helder is dat het kabinet voor de mobiliteit kant 2,5 miljard euro te vergeven heeft en dat dit wordt gekoppeld aan kansen voor woningbouw. Het verhaal in Utrecht gaat ook over de koppeling tussen verstedelijking en openbaar vervoer. Er wordt dus gewerkt aan het goede verhaal en tegelijkertijd zijn er ook uitdagingen. Utrecht is namelijk toe aan een groeispurt en een

systeemverandering. Bij de Merwedelijn is bijvoorbeeld te zien dat vanaf 2030 een en ander begint te knellen.

Wiel met spaken

Allereerst gaat zij in op vragen over het proces. Samen met de provincie wordt geprobeerd telkens een stap voor te blijven zodat de regio een heldere agenda heeft, ook in U-Net. Tot nu toe is steeds gebleken dat het voorwerk nuttig is geweest en dat het door U-Net in dankbaarheid wordt aanvaard. Met betrekking tot de planning merkt de wethouder op, dat de komende tijd drie dingen naast elkaar worden gedaan. Zo is er een planning binnen U-Net met onder andere de MIRT-verkenning en wordt er verder gegaan met de kopgroep Samen OV versnellen. De vervolgagenda hiervoor staat in het synthesestuk dat in de bijlage zit. Het derde spoor betreft het spoor van het kabinet dat voor de zomer afspraken wil maken.

D66 vroeg wanneer gedacht wordt aan de regeling Risicovolle projecten. Het college denkt dat dit het moment is waarop er echt een investeringsbeslissing valt en dit zou dit jaar kunnen gebeuren.

De heer Schipper (SP) begrijpt dat het kabinet nog voor de zomer een aantal beslissingen wil nemen. Na 16 maart is het college alleen demissionair. Acht het college zich dan nog bevoegd om beslissingen te nemen?

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat geroeid moet worden met de riemen die er zijn. Alle steden kampen hiermee omdat de verkiezingen overal op hetzelfde moment zijn. Verder is er al altijd een college en een raad. Er dient in ieder geval een mooie afspraak voor Utrecht binnengehaald te worden en deze dient te kunnen rekenen op een meerderheid in de raad. Zij vervolgt haar beantwoording. De PVV vroeg of een uitvoering samen met de provincie wordt gedaan in een projectorganisatie. Dit zou kunnen maar hierover is nog geen beslissing genomen. Ten aanzien van de participatie merkt de wethouder op, dat er processen parallel lopen waarin participatie heeft plaatsgevonden en dat de MIRT-verkenning ook georganiseerde participatieprocessen bevat. Verder zou het kunnen zijn dat er een versnelling gaat plaatsvinden en het kan dan zijn dat het Rijk niet altijd wacht op het participatieproces.

De heer Işik (PvdA) vraagt hoe het college de kwaliteit waarborgt.

Wethouder Van Hooijdonk herhaalt dat er een goede deal moet komen. Deze zal overigens gericht zijn op hoofdlijnen. De wethouder wijst erop dat Utrecht ook voor dilemma's kan komen te staan. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden.

De heer Daniëls (PVV) vraagt of participatie zal gaan over de grote lijnen of alleen over de details.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat over de grote lijnen al verschillende gesprekken zijn gevoerd. Verder zijn er ook al kaders gesteld. Zo zijn het wiel met spaken en het mobiliteitsplan al vastgesteld. Er wordt van grof naar fijn gewerkt. Dan de afstemming met de regio. De collega uit Nieuwegein heeft meegedraaid in de besprekingen ook mede namens collega's uit IJsselstein en er wordt geregeld teruggekoppeld naar de tafel van de U16. Het CDA en de PvdA hebben gevraagd naar de rol van het netwerkperspectief. Dit is een kaderstellend document van de provincie waar voor het beoogde netwerk de nieuwe concessievragen op worden gebaseerd. Vervolgens de verschillende lijnen. Allereerst de Merwedelijn. Hierbij gaat een en ander knellen want in 2030 zijn 50.000 reizigers voorzien. Hier ligt dus een behoorlijke ov-uitdaging en het is hierom dat het college een ondergrondse variant voor zich ziet. Dit is geen luxe idee maar heeft te maken met een grote vervoerswaarde.

De heer Işik (PvdA) vraagt zich af of een dergelijke metro verantwoord is.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat het niet alleen gaat om reizigers van en naar de Merwedekanaalzone. Het gaat ook over mensen die nu al in Nieuwegein en IJsselstein wonen. Er wordt dus een groot gebied mee bediend.

De heer Işik (PvdA) merkt op dat de tram voldoende zou moeten zijn.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat zij niet zegt dat een tram niet kan maar ze wijst erop dat bij kruispunten in de problemen wordt gekomen.

De heer Işik (PvdA) vraagt wat de wethouder vindt van de inbreng die is geleverd tijdens de raadsinformatiebijeenkomst waarin werd gezegd dat Utrecht niet geschikt is voor een metro.

Wethouder Van Hooijdonk zegt dat zij niet zegt dat dit een metro is. Het is een ondergrondse tram met net een wat ander systeem. Als problemen vermijden moeten worden, dan dient gedacht te worden aan een ongelijkvloerse oplossing.

De heer De Pagter (VVD) mist de onderbouwing voor de 50.000 reizigers in 2030 op de Merwedelijn. Kan ervoor de raad een onderbouwing van dit cijfer komen?

Wethouder Van Hooijdonk zegt toe te kijken wat er nog toegevoegd kan worden aan de informatie die al is verstrekt. Daarnaast stelt zij een technische briefing voor.

De heer Koppelaar (Student&Starter) vraagt of er een plan B is voor als er niet voldoende budget beschikbaar is om ondergronds te gaan.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat wellicht met minder genoegen zal moeten worden genomen. Voorts heeft D66 met betrekking tot de Merwedelijn gevraagd waarom het tracé in het beslispunt staat. Dit is zodat duidelijk wordt, dat het niet over de SUNIJ-lijn gaat maar dat het gaat om de lijn over de Europalaan.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of daarmee definitief wordt besloten tegen een doortrekking ergens anders heen. Dit wil D66 voorkomen. De lijn eindigt in het voorstel nu bij Westraven.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat de lijn daarna over het SUNIJ-traject verdergaat. Dan de Papendorplijn. De PVV vroeg wat die lijn legitimeert. Het is het eerste deel van de SUNIJ-tracé en deze wil het college graag benutten omdat deze belangrijk is voor Kanaleneiland en gebiedsontwikkelingen zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier. Papendorp is beoogd als een soort mobiliteit hub. Student&Starter heeft gevraagd hoe het zit met de capaciteit van de Papendorplijn. Als er te weinig verstedelijking is in die hoek, dan is het een wat dunne lijn om in rail uit te voeren maar als alle kaarten worden gezet op Rijnenburg, dan is de Papendorplijn niet voldoende als daar ook de SUNIJ-lijn op zit en de Merwedelijn niet wordt aangelegd.

De heer Schipper (SP) ziet een knelpunt met betrekking tot de inpassing. De Papendorplijn gaat straks over de Graadt van Roggenweg, de Beneluxlaan en de Clausbrug. Hier ligt al een kolossale busbaan. Gaat de Papendorplijn daarop meeliften?

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat het college het vraagstuk hieromtrent niet zo ziet als de heer Schipper het ziet. Het is wel zo, dat er nog een vervolgstudie ten aanzien van de inpassing moet komen.

De heer Schipper (SP) vraagt of de effecten van de doorsnijding van Kanaleneiland worden meegenomen. Bewoners dienen hier in een vroeg stadium iets over te kunnen vinden.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat ruimtelijke kwaliteit een belangrijke voorwaarde is. Voorts constateert de wethouder dat de Merwedelijn er eigenlijk in alle gevallen moet komen, ook als Rijnenburg ontsloten wordt door de Papendorplijn.

De heer Işik (PvdA) vraagt of de wethouder bereid is om in gesprekken met het kabinet geld te regelen.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat zij straks nog ingaat op hoe de gesprekken rondom de verstedelijking lopen.

De heer Işik (PvdA) vraagt of de wethouder wil toezeggen dat zij de ontsluiting van Rijnenburg door de Papendorplijn, meeneemt in de gesprekken met het kabinet.

De heer De Pagter (VVD) vult aan dat het kabinet in het regeerakkoord heeft gezegd, dat Rijnenburg gewild wordt.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat er een aantal gebiedsstudies lopen en dat daarin gekeken wordt naar wat er gebeurt als er een verbinding wordt gemaakt met Rijnenburg. Daarnaast zijn ook al vervoerkundige berekeningen gemaakt. De wethouder denkt dat het logisch is, dat vanuit vastgestelde kaders de gesprekken in wordt gegaan.

De heer Işik (PvdA) geeft aan dat de PvdA-fractie met een motie of amendement zal komen op dit punt.

Wethouder Van Hooijdonk gaat in de op de Waterlinielijn. Die is belangrijk voor het realiseren van een poly centrische stad. Hierdoor hoeven niet alle reizigers via Utrecht Centraal. Lunetten Koningsweg is als station hiervoor belangrijk en het liefst als IC-station. Vervolgens gaat de wethouder in op vragen over de binnenstadsas. Dit is een drukke bus as en loopt over twintig tot dertig jaar aan tegen zijn grenzen vervoerskundig bezien. Tegelijkertijd strijden op deze centrale plek in de stad veel functies om voorrang. Het aantal fietsers gaat groeien, de verblijfskwaliteit dient prettig te zijn en mensen willen erbij kunnen wonen. De binnenstadsas komt in de beslispunten op de derde plek en dit komt doordat deze minder belangrijk is om woningbouw mogelijk te maken.

Mevrouw Zwinkels (CDA) vraagt waarom dit knelpunt niet net zo belangrijk kan zijn.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat zij het liefst alles tegelijk zou doen. De binnenstadsas werpt een ander licht op het aantal woningen dat gerealiseerd kan worden. Het is hierom dat die op de derde plek staat.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat de CDA-fractie met voorstellen zal komen. Een en ander kan prima naast elkaar worden gerealiseerd. De binnenstadsas is een compleet ander type project. Als woningbouw gerealiseerd moet worden, dan dient ingezet te worden op Rijnenburg.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat er keuzes gemaakt moeten worden.

De heer Koppelaar (Student&Starter) merkt op dat bij de Waterlinielijn ook wordt voorgesteld om ondergronds te gaan. Wat als dat niet lukt?

Wethouder Van Hooijdonk denkt dat het ondergronds gaan hier lastiger is dan bij de Merwedelijn. Het is lastig om de hellingbanen te realiseren.

De heer Van der Graaf (ChristenUnie) merkt op dat er een studie is gedaan en dat een vijftal varianten is uitgewerkt. Het ondergrondse perspectief wordt onderzocht en wordt daarnaast onderzocht of voor de bussen logische andere keuzes kunnen worden gemaakt? De andere varianten worden dan geparkeerd. Hoe wordt de raad op de hoogte gehouden van de bussenstudie, de binnenstadstudie en van wat in de tussentijd kan worden gedaan?

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat de raad op de hoogte wordt gebracht als er weer een studie is afgerond. Als er inzichten zijn, worden die gedeeld. Verder worden de varianten inderdaad geparkeerd maar deze zitten niet in de prullenbak. De kaarten worden nu alleen eerst op de Merwedelijn, de Papendorplijn en de Waterlinielijn gezet en dit zijn ook de lijnen die in de MIRT-verkenning zitten. De binnenstadsas zit daar niet in.

Mevrouw Zwinkels (CDA) begrijpt dat de binnenstadsas ‘geparkeerd’ wordt en dat wel aan de slag wordt gegaan met de Waterlinielijn. In het rapport staat echter dat de cijfers hieromtrent nog onzeker zijn. Waarom wordt die naar voren getrokken?

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat als alleen maar de vervoerscijfers gevolgd worden, alleen alle wegen naar Utrecht Centraal opgewaardeerd worden. Er wordt dan uiteindelijk vastgelopen rondom het centrum.

De heer De Pagter (VVD) vraagt of dit betekent, dat er dan ook minder reizigers met de Merwedelaan gaan.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat er natuurlijk interactie is maar dat als Utrecht Koningsweg het goed doet, dat het dan nog maar om 10% van het aantal reizigers naar Utrecht Centraal gaat. De SP vroeg of er een doorkoppeling is gemaakt tussen de Merwedelijn en de binnenstadsas op het Smakkelaarsveld. Er is ooit een soort 'pootje' gemaakt dat vooral van belang was om de constructie te maken. Het gebouw wordt straks op een soort tunnelbuis gemaakt. Het is niet een serieus 'pootje', het is een deel van de constructie van het gebouw. Zij vervolgt haar beantwoording met het onderwerp keuzes maken. D66 heeft gevraagd naar een afwegingskader. In de synthesestudie staat een lijstje met daarin waarmee allemaal rekening wordt gehouden en daarnaast zullen keuzes gemaakt moeten worden omdat waarschijnlijk niet alle middelen gegeven zullen worden. De PvdA heeft gevraagd of niet gewoon met het wiel begonnen moet worden. De wethouder heeft al een pleidooi gehouden voor de poly centrische stad. Het wiel is hier belangrijk voor maar hiermee vervalt niet de urgentie voor de Merwedelijn.

De heer Işik (PvdA) vraagt of het verstandig is, om eerst het wiel af te maken en dan pas de aftakkingen, de spaken.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat zij vreest dat er keuzes gemaakt moeten worden door knellende budgetten maar dat zij wel vindt dat het ov-wiel gemaakt moet worden. Dan de gevolgen van corona. De verwachting is, dat het openbaar vervoer zich gaat herstellen en dat een en ander qua prognoses hooguit een aantal jaar achter op schema ligt. Dit biedt uiteraard geen garantie. De PvdA heeft gevraagd of de alternatieven voldoende zijn verkend. De wethouder denkt dat alternatieven voldoende zijn verkend en dat de aantallen reizigers realistisch zijn. Een aantal partijen heeft aangegeven dat er niet per se rail hoeft te komen maar dat er ook een bus mag komen. De VVD vroeg wat het verschil in snelheid is. Het grootste verschil in snelheid wordt bepaald door of de lijn boven of onder de grond ligt. Er is dan wel of geen last van ander verkeer. Als de lijn boven de grond ligt, dan is een tram iets sneller dan een bus. Er zijn ook suggesties voor tussenvarianten gedaan. Het is goed om hiernaar te kijken maar over het algemeen zitten deze qua capaciteit dichter bij een bus dan bij een tram. In de studie zit het denkkader willen, kunnen, moeten in relatie tot lightrail en de Merwedelijn zit al in 'moeten'. De andere concepten hebben dan te weinig capaciteit. Voor de Waterlinielijn of de Papendorplijn zou wel een tussenoptie mogelijk kunnen zijn.

Vervolgens gaat de wethouder in op onderwerpen en vragen die te maken hebben met de wisselwerking met het bestaande lijnennet. Wijk ontsluitend openbaar vervoer zal blijven maar als een oude lijn in de invloedssfeer zit van een nieuwe sterke lijn, dan kan het zijn dat een oude lijn vervalt. Daarnaast blijft individueel openbaar vervoer bestaan in de vorm van regiotaxi's. Ten slotte wordt een en ander er onder de streep beter van en zullen er zowel lokale, als regionale en bovenregionale reizigers zijn. Een aantal partijen heeft gezegd dat de verbinding met de fiets goed gemaakt moet worden. De wethouder is daar voor en dit kan in een beslispunt worden verwerkt. Het CDA vroeg of het openbaar vervoer ten koste gaat van fietsen en lopen. Voor een deel is dat zo maar tegelijkertijd gaat het fietsverkeer nog enorm groeien.

De heer Koppelaar (Student&Starter) vraagt of er ook aandacht aan de fiets besteed kan worden in de aanvragen richting het Rijk.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat de eerste scenario's die met de Rijksoverheid worden besproken een vrij hoog abstractieniveau zullen hebben. De PvdD vroeg naar de aantrekkelijkheid voor automobilisten. De wethouder wijst op de 'trambonus'. Sommige mensen willen wel in de tram maar niet in de bus. Daarnaast is het belangrijk waar woningen worden gebouwd en of het dan aantrekkelijk is om het openbaar vervoer te nemen. Dan een paar vragen over haalbaarheid. De ambities zijn inderdaad stevig en met dit voorstel worden richtinggevende uitspraken gedaan maar de komende jaren zal verder gesproken moeten worden over welke keuzes gemaakt moeten gaan worden.

De heer Işik (PvdA) vraagt om een toezegging met betrekking tot goede financiële sturing op projecten.

Wethouder Van Hooijdonk wijst op de regeling Risicovolle projecten. Daarnaast is het belangrijk dat juist in het begin goede afspraken en prognoses gemaakt worden. GroenLinks vroeg of met het groeikader niet per definitie achter de feiten aan wordt gelopen. Zij denkt van niet omdat grofmazig voorspeld kan worden wat het groeikader kan doen. Ook wordt verder vooruit gedacht dan het groeikader. Het CDA vroeg hoe voor een en ander wordt gespaard. In het MPB zit al een bedrag en dit zal zeker helemaal nodig zijn en is waarschijnlijk niet genoeg. Bij de voorjaarsnota zal een investeringsstrategie komen. Ten slotte zal archeologie uiteraard goed worden meegenomen.

Ring Utrecht
Hierover is gesproken met de Rijksoverheid zowel ambtelijk als bestuurlijk. Er zijn afspraken gemaakt over hoe het proces eruit gaat zien. Er zal worden begonnen met een plan van aanpak en in de loop van het jaar ontstaat dan hopelijk een wat scherper beeld over wat het regionale alternatief behelst. Het is de bedoeling dat drie dingen worden gedaan. Ten eerste dient de bak, de bak te blijven. Ten tweede dient bekeken te worden waar het openbaar vervoerwiel ligt ten opzichte van het snelwegtracé en ten derde dient bekeken te worden wat maximaal gedaan kan worden voor de gebiedsontwikkelingen.

Vervolgens gaat de wethouder in op het proces. Er wordt geprobeerd om zo snel mogelijk voort te gaan. Het tijdspad is onderdeel van het plan van aanpak maar haar beeld is dat bij de BO-MIRT in het najaar, op hoofdlijnen besproken kan worden wat er in het alternatief zit. D66 vroeg of het tracébesluit van tafel kan en of met een motie meer snelheid en kracht bijgezet kan worden. De wethouder denkt dat het ministerie terughoudend zal zijn om het tracébesluit van tafel te halen en denkt niet dat een motie ter aanmoediging nodig is. Het goede gesprek wordt gevoerd met de Provincie en het ministerie. De VVD vroeg hoe samengewerkt wordt in de regio. Er is altijd in gesprek met Rijkswaterstaat een overlegtafel geweest die de bestuurlijke stuurgroep Ring Utrecht heette. De wethouder denkt dat dit ook de eerste overlegtafel is in dit traject. De aanliggende gemeenten zitten daaraan en daarnaast wordt een en ander ook besproken met andere gemeenten aan vaste overlegtafels als de U16 en het UVVB. D66 en de PvdD vroegen of het overleg en de samenwerking gezocht kan worden met actieve bewoners zoals de Kerngroep Ring. Ambtelijk zijn er al gesprekken met de kerngroep gevoerd en uiteraard wordt deze kerngroep verder betrokken en dit geldt ook voor andere mensen die hun vinger opsteken. Voorts is gevraagd of wordt getoetst op gelijkwaardigheid. Dit een belangrijke vraag waar in de loop van het jaar het gesprek met het ministerie over gevoerd moet worden. Er zal geprobeerd worden om een en ander zo goed mogelijk te motiveren.

De heer Schipper (SP) vraagt of in de eerste gesprekken al aan de orde is gekomen, wat het verband is tussen de aanpak van de A27 en de ontsluiting van Rijnenburg.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dat een en ander toekomst vast moet zijn. Het alternatief moet de toekomst in kunnen. Dan het kopje inhoud. De VVD en D66 hebben gevraagd of het alternatief iets kan betekenen voor de NRU. Dit zal in verband met elkaar bekeken worden. Een eerste inventarisatie op het niveau van een bierviltje, laat zien dat er vrij weinig interactie is. D66 vroeg ook of de wisselwerking met verstedelijking wordt meegenomen. Dit is de bedoeling en die partij vroeg ook of er extra kansen worden gezien voor vergroening. Als het doorbreken van barrières een van de verbeteringen is in het alternatief, dan is dit waarschijnlijk ook een oplossing voor recreatie en groene verbindingen. De VVD vroeg hoe gekeken wordt naar het dak op de bak. Dit is een interessante vraag. Iets van een dak ergens, zou heel aantrekkelijk kunnen zijn omdat het de barrièrewerking op kan lossen. D66 heeft gevraagd of het een idee is om trajectcontroles in te voeren en de VVD vroeg wat het effect is van een maximum snelheid van 80 kilometer per uur. Lagere snelheden zorgen voor een efficiëntere benutting van het asfalt. Dit is een voordeel. Een trajectcontrole kan ervoor zorgen dat mensen gelijkmatiger rijden en ook dit is efficiënt. De snelheid rond de 80 kilometer per uur is ongeveer het optimum. Er is ook gevraagd naar geluidsschermen en geluidsarm asfalt. Als opnieuw geasfalteerd wordt, dient dit zo geluidsarm mogelijk te zijn. Geluidsschermen zouden ook fijn zijn. Een alternatief dient zo geluidsluw mogelijk te zijn. De VVD vroeg of de parallelstructuur van de A12 doorgetrokken kan worden. De wethouder geeft aan dat er nog geen plaatjes zijn getekend. Student&Starter vroeg of iets gedaan kan worden met de fiets. Dit is een van de oplossingen. Tot slot vroeg D66 nog of door wordt gegaan met de Mythylbrug. Hier zal mee doorgegaan worden.

Wethouder Verschuure gaat in op de vraag of infrastructuur een onderdeel is van de ontwerpstudie Rijnenburg. Deze heeft de commissie gisteren ontvangen en hierin is te zien dat er potentiële routes in staan en dat op basis daarvan de inrichting is gedaan. Er is ook gevraagd of het toevoegen van woningen belangrijk is als methodiek voor de vervoersmodaliteiten. Meer woningen en meer arbeidsplaatsen langs de verkeersroute verhogen de vervoerswaarde. Dit kan betekenen dat het ontwikkelen van een vervoersmodaliteit van bus naar metro wel of niet mogelijk is. Voor het Sciencepark, Lunetten Koningsweg en Papendorp lijken de eerste berekeningen erop te wijzen dat de vervoerswaardes voldoende zijn om lightrail mogelijk te maken. De VVD heeft gevraagd of woningbouw in Rijnenburg onderdeel is van het plan dat met de regio uitgewerkt gaat worden. Rijnenburg is een van de zoekmogelijkheden en het is in het nader onderzoek logisch om te kijken wat gedaan kan worden richting Rijnenburg. Ten slotte is gesteld dat bij een hoog stedelijke wijk, een hoog stedelijke ontsluiting hoort. Dit beaamt de wethouder.

Gemiste vragen

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of knooppunt Westraven wordt gezien als overstaplocatie of ontwikkellocatie. Verder is de wethouder ingegaan op haar vraag over de Risicoregeling Projecten maar zij had ook gevraagd of het handig is om de routekaart met de raad te delen.

De heer De Pagter (VVD) heeft gevraagd of het college meent, dat er een dak kan komen op de bak, als de bak gehouden wordt zoals die is. Verder vraagt hij wat de 80-kilometer per uur deal precies inhoudt en wat dit betekent voor het verkeersmodel en het gebruik van het stedelijk verkeersnet.

De heer Daniëls (PVV) constateert dat met de plannen de looptijden, loopafstanden en aantal overstappen nadeliger worden in een aantal wijken. Ook wordt een en ander duurder. Hoe past dit bij de openbaar vervoer ambities van het college?

De heer Işik (PvdA) heeft gevraagd hoe tot de prioritering wordt gekomen.

Wethouder Verschuure antwoordt dat voor Westraven beide opties worden onderzocht. Vooralsnog wordt ervan uit gegaan dat de hele A12-zone ontwikkeld wordt.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt met betrekking tot de routekaart, dat zij de heer De Pagter een brief heeft toegezegd met daarin een aantal aantallen. Hierin kunnen ook verschillende processen wat toegelicht worden. Het is wel zo, dat een en ander nog in beweging is. De vraag van de heer De Pagter over het dak heeft zij al beantwoord. Er dient gekeken te worden wat er civieltechnisch kan. De vraag over de 80-kilometer heeft zij ook beantwoord. Een lagere snelheid helpt in de benutting van het asfalt en is de optimale snelheid. Verder zal het hele alternatief doorgerekend moeten worden. De vraag van de PVV heeft zij ook al beantwoord. Onder de streep komen er meer ov-reizigers en op macroniveau ervaren mensen een en ander als een verbetering. Daarbij wordt juist gedacht vanuit loopafstanden. De heer Işik vroeg hoe tot prioritering wordt gekomen. Met dit raadsvoorstel wordt een eerste richtinggevende stap gezet en in de beslispunten zit een volgordelijkheid. Tegelijkertijd gaat de gemeente er niet in haar eentje over.

Tweede termijn

Mevrouw Schilderman (D66) denkt aan vier voorstellen richting de raad. Ten eerste een met betrekking tot de fiets, ten tweede een over het verder onderzoeken van de mobiliteitsoplossing richting Rijnenburg, ten derde een over de invulling van Westraven en ten vierde een over de volgordelijkheid.

De heer Işik (PvdA) geeft aan dat de PvdA de Papendorplijn wil doortrekken naar Rijnenburg en dat de ontsluiting van de wijken belangrijk is. Verder heeft het college niets gezegd over de risico's. Over deze zaken zullen moties en amendementen komen.

De heer De Pagter (VVD) zegt dat de VVD met voorstellen zal komen met betrekking tot Rijnenburg.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) zegt dat zij zich afvraagt of nu eerst de busbaan wordt neergelegd voordat er een tram komt. Hier zal iets mee gedaan worden richting de raad.

De heer Koppelaar (Student&Starter) zegt dat hij blij is ambitie te horen bij het college met betrekking tot de schaalsprong. Tegelijkertijd is het jammer dat de wethouder nog vaag blijft over de koppeling tussen het tegengaan van de verbreding van de A27 enerzijds en de ontsluiten van Rijnenburg anderzijds. Hij houdt zich aanbevolen om mee te kijken met voorstellen. Ten aanzien van het opnemen van de fiets in de plannen nodigt hij mevrouw Schilderman van harte uit om aan te haken bij Student&Starter en de ChristenUnie.

Mevrouw Zwinkels (CDA) zegt dat het CDA wil dat er een goede ov-bereikbaarheid komt voor Rijnenburg. Hiervoor zal een voorstel komen. Verder gaat zij nadenken over de volgorde in relatie tot de binnenstadsas en de Waterlinielijn. Tot slot kijkt zij graag mee met D66 en GroenLinks op het punt van de tussentijdse oplossing met bussen.

De heer Schipper (SP) zegt dat de SP iets wil doen met de koppeling tussen de aanpak van de A27 en de ontsluiting Rijnenburg.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat rondom Rijnenburg vervoerskundig rekenwerk heeft plaatsgevonden. Hierbij is gerekend met het getal van 25.000 woningen in Rijnenburg. Mevrouw Schilderman stelt voor te rekenen met een ander getal. Verder is het de bedoeling om een inpassingsstudie te doen.

De heer Işik (PvdA) zegt dat de wethouder niets heeft gezegd over de risico's.

Wethouder Van Hooijdonk denkt dat een en ander in twee fases bezien moet worden. Op dit moment zit men nog niet in een projectfase. Er is nog geen investeringsbeslissing genomen en er is nog geen project gestart. Er wordt nu gewerkt aan kaderstelling met de raad en ondertussen vinden gesprekken plaats tussen de Rijksoverheid en de Provincie om ervoor te zorgen dat er een project kan komen. Het risico van deze fase is, dat er te weinig wordt binnengehaald of juist de verkeerde dingen. Op het moment dat een project wordt gestart, zal er sprake zijn van projectmatige risico's. Hier is een mooie regeling voor gemaakt. In de raad dienen dan gesprekken plaats te vinden en een risicoparagraaf hoort daarbij.

Wethouder Verschuure geeft aan dat de ontwikkeling van Westraven onderzocht zal worden.

De voorzitter herhaalt de toezegging.
Wethouder Van Hooijdonk komt voor de raadsbehandeling met een brief.

De voorzitter constateert dat dit agendapunt als B-punt naar de raad van 10 maart gaat en dat een uur bespreektijd gereserveerd zal worden. Hij schorst de vergadering voor vijf minuten.

8. Initiatiefvoorstel Utrecht Onbeperkt Toegankelijk - Raadsleden De Pagter en Gilissen

De voorzitter constateert dat dit de voortzetting van de bespreking op 4 maart is. Het voorstel is aangepast en de reactie van het college is aan de agenda toegevoegd. Hij geeft allereerst een van de indieners het woord.

De heer Gilissen (VVD) licht kort toe wat is aangepast. De commissie heeft afgelopen maandag een brief ontvangen waarin wordt ingegaan op de opmerkingen van het college. De initiatiefnemers vinden het belangrijk dat de raad zich uitspreekt over de wenselijkheid van de toegankelijkheidsnorm als het gaat om de toegankelijkheid van de openbare ruimte (beslispunt 1). Het zou goed zijn als er een apart regime voor de binnenstad opgenomen zou worden met betrekking tot uitstallingen (beslispunt 2). Eventueel kan een en ander via een strekt ter vervanging worden aangepast. Voor de beslispunten 3 en 4 over de algemene dagelijkse verordening is aansluiting gezocht bij de modelverordening van de VIG. De mogelijkheid voor beleidsregels is vervallen omdat er een algemene mogelijkheid is om die toe te passen. Verder is de toelichting in het artikel verder verduidelijkt. Tot slot de pilot Handhaving. Het college stelt voor om aansluiting te zoeken bij de module Fietsparkeren. Tegelijkertijd staat dit niet in de weg om te starten met de pilot rondom het stationsgebied. Dit punt wordt daarom gehandhaafd.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) complimenteert de indieners. De fractie is positief over de aanpassingen. De tekst van beslispunt 1 vindt de fractie nu alleen wat vager dan de vorige keer. Er is dan ook geen reden om dit beslispunt vast te gaan leggen. Met de beslispunten 2 tot en met 4 kan de fractie leven en met betrekking tot beslispunt 5 vraagt de fractie zich af of een pilot bij het Jaarbeursplein handig is qua plek.

Mevrouw Schilderman (D66) sluit aan bij de complimenten van de heer Wijmenga. Vervolgens merkt zij op, dat in de openbare ruimte de auto meer dan de helft van de ruimte inneemt. De focus van het voorstel dient daarom te worden aangepast. Er dient gekeken te worden naar datgene wat de toegankelijkheid het meeste remt namelijk het gegeven dat de helft van de openbare ruimte ingenomen wordt door de auto. In het eerste beslispunt dient daarom opgenomen te worden, dat als er spanning is over of de anderhalve meter gehaald kan worden, dat er eerst gekeken moet worden naar of geparkeerde auto's weggehaald kunnen worden. Ten tweede dient de plek voor auto's om te rijden te worden ingeperkt en ten derde dient pas gekeken te worden naar uitstallingen, fietsen of het groen. Hoe kijken de wethouder en de indieners hiernaar? D66 zal hieromtrent met een amendement komen. Verder is het belangrijk dat het daadwerkelijk gaat om toegankelijkheid en niet om het streven naar een bepaalde afstand. Het betrekken van ervaringsdeskundigen zou daarom standaard werkwijze moeten zijn bij een grote herinrichting. Ten aanzien van beslispunt 5 merkt de fractie op, dat binnenkort gesproken zal worden over de fietshandhaving. Misschien is er een meer logisch moment mogelijk.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) sluit aan bij de opmerking van de ChristenUnie met betrekking tot beslispunt 1. Het is de vraag of een en ander nog nodig is omdat het opgenomen is in het handboek. Zij sluit ook aan bij de opmerking van D66 over de ruimte die auto's innemen. Dan de pilot voor het handhaven op hinderlijk gestalde fietsen bij het Jaarbeursplein. Een discussie over dit onderwerp kan beter worden gevoerd bij het gesprek over de module fiets parkeren. Er kan dan ook bekeken worden hoe dit moet worden gefinancierd. Op dit moment ziet de fractie geen meerwaarde in het voorstel.

Mevrouw Zwinkels (CDA) dankt de initiatiefnemers voor het voorstel. Het CDA deelt alleen het middel niet echt. Het voorstel wil opnieuw een norm opleggen maar de fractie ziet liever maatwerk in de praktijk. Met betrekking tot maximaal een meter vanaf de gevel voor uitstallingen merkt het CDA op, dat soms een en ander wel kan samengaan als winkeliers hun uitstallingen verderop uitstallen zodat langs de gevel een vrije doorloop wordt gehouden. Dit is ook een punt dat Solgu heeft aangegeven.

Mevrouw Schilderman (D66) merkt op dat in het APV-artikel staat, dat het in de toelichting alleen gaat over groen maar dat het in de algemene tekst lijkt te gaan over andere dingen. Kunnen de initiatiefnemers aangeven hoe zij een en ander hebben bedoeld en kan de wethouder aangeven of met het APV-artikel alleen het groen wordt veranderd of dat het ook gaat over allerlei andere dingen?

Mevrouw Zwinkels (CDA) geeft aan dat het CDA voor zelfbeheerinitiatieven is. Het is onnodig als die op voorhand op gespannen voet met een en ander worden gezet. Verder ziet het CDA de toegevoegde waarde van het inzetten van ervaringsdeskundigen en buurtschouwen en tot slot dient de Slim meldenapp snel verbeterd te worden.

De heer Van Heuven (PvdD) zegt dat de PvdD een toegankelijk Utrecht van groot belang vindt. Complimenten voor de initiatiefnemers. De partij ziet ook een aantal problemen. De initiatiefnemers stellen voor het beleid gelijk te trekken en het gedogen van uitstallingen binnen de singels te gaan legaliseren. De binnenstad kampt alleen al met veel drukte. De uitstallingen staan juist in de weg en belemmeren de toegankelijkheid. Dit punt dient dan ook uit het voorstel te verdwijnen. Met betrekking tot de proef aan de Jaarbeurszijde merkt de fractie op, dat zolang de gemeentelijke stallingen 24 uur per dag geld kosten en alleen toegankelijk zijn voor mensen met een pasje en ID-gegevens, dat fietsen in de buurt niet verwijderd moeten worden. Zijn de initiatiefnemers en anders de wethouder bereid om de fietsenstalling aan de Jaarbeurszijde, als de pilot wordt uitgevoerd, onbeperkt toegankelijk te maken? Ten aanzien van het groen merkt de PvdD op, dat dit vrij snel in het zicht zou staan. Het is uiteraard een probleem als groen het verkeer belemmert maar het zou ook zicht in het algemeen belemmeren. Waarom is het ontnemen

van zicht zo een probleem? Tot slot is het voorstel vrij negatief over fietsen en groen en worden auto's aan de andere kant helemaal niet genoemd. Het voorstel is hierdoor uit balans.

De heer Schipper (SP) merkt op de opmerkingen van de heer Wijmega terecht te vinden en ook de opmerking van mevrouw Zwinkels over het Solgu-advies. Verder staat op bladzijde 12 van de strekt ter vervanging initiatiefvoorstel over de reactie van de Fietsersbond, dat 'mede daarom in beslispunt 3 een en ander is opgenomen over het duidelijk plaatsen van fietsenstallingen naast de vrije doorgang'. Hij heeft dit niet kunnen vinden.

Mevrouw Van Ophem (Student&Starter) dankt de initiatiefnemers voor het voorstel. Student&Starter kan zich het meest vinden hetgeen GroenLinks heeft gezegd en die partij sloot ook weer aan bij de bijdragen van de ChristenUnie en D66. Voorts sluit de fractie aan bij het punt over de ervaringsdeskundigen.

De heer Işik (PvdA) geeft complimenten aan de initiatiefnemers. De PvdA zet vraagtekens bij de norm van 1,5m en vraagt of auto's weggehaald kunnen worden als niet wordt voldaan aan die norm. Ten aanzien van de handhaving zet de fractie vraagtekens bij de capaciteit en de urgentie.

De voorzitter schorst de vergadering voor tien minuten.

Wethouder Van Hooijdonk gaat in op de ervaringsdeskundigen. Zij verwijst naar het technische voorportaal bij inrichtingen: de BING. Die stukken hiervan krijgt de Solgu altijd en Solgu is ook uitgenodigd om aan te schuiven maar krijgt dit niet bemenst. Ten aanzien van het amendement van D66 merkt de wethouder op, dat er veel belangen zijn en dat de fatsoenlijke stoep er een van is. Het is alleen steeds een puzzel om uit te zoeken wat er voorrang krijgt. Verder wil het college binnenkort de laatste parkeermodules naar de commissie sturen. Hierin zal worden voorgesteld om onder voorwaarden te gaan handhaven op hinderlijk gestalde fietsen. Het gaat hierbij dan met name om het stationsgebied.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) vraagt of het handhaven op hinderlijk gestalde voertuigen van flitsbezorgers ook in deze aanpak zit.

De heer Van Dalen (VVD) constateert dat hetgeen de wethouder zegt, is wat de VVD voorstelt.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat een en ander in het voorstel van het college geabstraheerd wordt. Op het moment dat er ruimtelijke problemen zijn en er is objectief gemeten genoeg stallingsruimte, dan wordt overgegaan tot het handhaven op hinderlijk gestalde fietsen. Dit betreft dan ook een permanent arrangement en niet een pilot. De vraag van de heer Wijmenga gaat over transportfietsen. De wethouder heeft het antwoord daarop niet paraat. Het kan zijn dat er dan ook nog iets bijzonders aan de hand is met de vergunning van een bedrijf maar verder loopt een en ander met elkaar op.

De heer Van Dalen (VVD) vraagt of de wethouder geen meerwaarde ziet in een pilot.

Wethouder Van Hooijdonk merkt op dat als binnen een paar weken met een beleidslijn wordt gekomen, dat een pilot niet meer zo zinvol is.

De heer Wijmenga (ChristenUnie) zegt dat de fractie het waardeert als bij de aanpak van hinderlijk gestalde fietsen er ook aandacht is voor de bedrijfsmiddelen in de openbare ruimte.

Wethouder Van Hooijdonk antwoordt dit in overweging te nemen. De PvdD wil de Jaarbeursstalling onbeperkt gratis maken. Dit is een mooi aanbod maar de stallingen doen op dit moment ook al een schitterend aanbod: de eerste 24 uur gratis. Daarnaast is het geen recht om gratis ergens langdurig je fiets te mogen stallen. Dan de vraag of particulieren worden aangesproken op hun snoeibeleid. Dit gebeurt inderdaad.

De heer Gilissen (VVD) gaat in op de vraag van de heer Wijmenga over de meerwaarde van het formuleren van de norm. Toegankelijkheid is te vaak het sluitstuk bij inrichtingsvraagstukken in de openbare ruimte. Het klopt inderdaad dat een en ander staat in het handboek Openbare ruimte maar in de praktijk blijkt dat een en ander vaak niet lukt. Er moet dan een weging worden gemaakt

en de initiatiefnemers denken dat het meerwaarde heeft als de raad zich uitspreekt over de wenselijkheid van een toegankelijkheidsnorm. Met betrekking tot de ervaringsdeskundigen merkt hij op, dat organisaties als Solgu en kritische bewoners betrokken moeten worden bij het herinrichtingsvraagstuk. In de strekt ter vervanging zal dit punt expliciet worden gemarkeerd. Vervolgens het vraagstuk rondom de APV en het overhangend groen. Het zicht dient bezien te worden als zicht dat wordt belemmerd op verkeerroutes. Het CDA vindt maatwerk belangrijk en dat vinden de initiatiefnemers ook en dit kan het resultaat zijn van het hebben van een norm. Toegankelijkheid dient op een te staan bij een herinrichting.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) vraagt wat de toegevoegde waarde is op hetgeen in het handboek Openbare ruimte staat.

De heer Gilissen (VVD) denkt dat er een andere discussie ontstaat als toegankelijkheid als uitgangspunt van het beleid wordt verankerd.

Mevrouw Schilderman (D66) vraagt of de wethouder ook vindt dat het verankeren dit effect kan hebben.

De heer Gilissen (VVD) gaat in op de uitstallingen zelf. Het punt van Solgu was dat er voorspelbaarheid moet komen als het gaat om uitstallingen. De initiatiefnemers hebben dit opgevat als oproep tot gelijkvormigheid. In de strekt ter vervanging zal helderder geformuleerd worden wat de doelstellingen zijn van de uitstallingen en het punt van Solgu zal daarin worden betrokken.

De heer Van Heuven (PvdD) vraagt of het een optie is om een verschil te maken tussen de rest van de stad en de binnenstad. Voor de binnenstad kan dan een streep worden gezet door het gedoogbeleid.

De heer Gilissen (VVD) antwoordt dit lastig te vinden omdat er in de binnenstad genoeg plekken zijn waar een en ander wel kan. Per gebied kan gekeken worden wat er kan.

De heer De Pagter (VVD) gaat in op het technische punt van de SP over de pilot. Het betreft een verwijzing naar het oude beslispunt 3. Deze had verwijderd moeten worden en in de strekt ter vervanging zal dit worden hersteld. Dan de aanleiding. De initiatiefnemers wilden kijken naar het voor voetgangers gereserveerde deel van de weg. Daarbij zijn stoepen plekken waar auto's niet mogen komen. Verder dient bij herinrichting rekening gehouden te worden met allerlei aspecten. Er kan dan ook worden gekeken naar de ruimte voor autoparkeerplaatsen. Het is wel van belang dat er een alternatief wordt geboden voor de auto's. De initiatiefnemers zijn benieuwd naar het voorstel van D66. Tot slot de pilot. Er is goed naar de cijfers gekeken en naar waar genoeg ruimte is voor stallingen. Bij het Jaarbeursplein is juist voldoende stallingsruimte en zijn al jaren klachten over fietsen die verkeerd worden gestald. Vanuit deze optiek is voor deze plek gekozen. De pilot gaat niet ten koste van handhaving op andere plekken en kan vooruitlopend op de module fiets parkeren worden uitgevoerd.

Gemiste vragen

De voorzitter constateert dat mevrouw Schilderman een vraag had voor het college.

Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat mevrouw Schilderman vroeg of het artikel hetzelfde wordt gelezen. Volgens haar is er nu eensgezindheid over. De heer Gilissen zegt nu ook dat dit nog wat aangescherpt moet worden.

Tweede termijn

De voorzitter constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Dit agendapunt gaat als B-punt naar de raad.

Mevrouw De Boer (GroenLinks) merkt op dat de initiatiefnemers hebben aangegeven met een strekt ter vervanging te komen. Komt deze voor de raad van 10 maart?

De heer Gilissen (VVD) zegt dat de strekt ter vervanging volgende week maandag komt.

De voorzitter concludeert dat 30 minuten bespreektijd wordt gereserveerd.

De voorzitter schorst de vergadering om 16.55 uur.

Verslag openbare avondvergadering commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Datum 24 februari 2022
Locatie Stadhuisbrug 1, Utrecht
Verslag door Wanda Walkate (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter, G. te Hoonte, de wethouders L. van Hoojdonk, de heer K. Diepeveen, de leden, de mevrouw H. de Boer (GroenLinks), de heer M. de Pagter (VVD), de heer D. Harris (SP), de heer B. Isik (PvdA), de heer R. Peters (D66), mevrouw J. van Ophem (Student&Starter), mevrouw L. Snippe (PvdD), de heer H. Stellinga (CDA)

1. Opening

De voorzitter, de heer Te Hoonte heropent de vergadering om 20.00 uur.

9. Raadsvoorstel Een permanent regime voor het voetgangersgebied binnenstad

De heer **De Pagter** (VVD) kan zich voor een groot deel vinden in het huidige voorstel. De fractie maakt zich zorgen over de eenduidigheid van het voetgangersgebied. Het voetgangersgebied bij de Schoutenstraat krijgt een status aparte, omdat daar fietsers mogen komen om naar de fietsenstalling onder het stadhuis te gaan. Die zou prima bereikbaar zijn via de Slachtstraat. Hij vraagt de wethouder om te bekijken of de bereikbaarheid via die route kan worden gerealiseerd. Dan is er eenduidigheid in het hele voetgangersgebied, zodat er bij de Neude en Schoutenstraat geen aparte situatie is en er aparte borden moeten worden neergezet. Verder alle complimenten voor het voorstel.

Mevrouw **De Boer** (GL) is blij met het huidige voorstel. Haar fractie kan het voorstel dan ook steunen. Een aantal winkeliers maakt zich zorgen dat er in een aantal straten niet mag worden gefietst tussen 12 uur en 18.00 uur. Zij heeft daar begrip voor. Daarom vindt haar fractie het goed dat er in het voorstel een evaluatie is opgenomen. Als er problemen zijn, dan zal het met betrokkenen worden opgelost.

De heer **Harris** (SP) vraagt waarom de Boterstraat is aangewezen als een deel van het voetgangersgebied. Is het college bereid om de Boterstraat niet als zodanig aan te wijzen, als de bewoners dat niet willen? De fractie vindt het niet nodig dat de Boterstraat een voetgangersgebied is. Als de bewoners dat prettig vinden, dan zal de fractie hiermee instemmen.

De heer **Peters** (D66) vraagt of de SP ook wil dat in de Lange Elisabethstraat mag worden gefietst of met de auto mag worden gereden, indien de bewoners dat willen.

De heer **Harris** (SP) vindt dit een ander geval, omdat die straat drukker is dan de Boterstraat. Moeten mensen die in de basisregistratie van de gemeente staan en een aantoonbare beperking hebben, zelf een ontheffing aanvragen, omdat zij daarvoor in aanmerking komen of neemt de gemeente zelf contact met hen op? De fractie weet niet of een ontheffing voor vijf opeenvolgende dagen genoeg is voor incidentele activiteiten, waarbij het gebruik van een motorvoertuig noodzakelijk is. Zijn er mogelijkheden om een langere ontheffing te krijgen? De fractie wil de veranderingen monitoren en zij wil het college aanmoedigen om vooral de bewoners en mensen die in de binnenstad werken te blijven betrekken en de meningen mee te nemen in de evaluatie. Hij wil zijn volledige steun uitspreken voor het Oekraïense volk.

De **voorzitter** denkt dat velen zich hierbij kunnen aansluiten op dit moment.

De heer **Isik** (PvdA) is blij met het voorstel, omdat de fractie blij is met de uitbreiding van het voetgangersgebied in de binnenstad dat veel drukker is geworden. Om een toegankelijke binnenstad voor iedereen te behouden, moet de positie van voetgangers worden verbeterd. Waarom zijn er venstertijden van 12 uur tot 18.00 uur? Dit wijkt af van de eerdere tijden van 10 uur tot 18.00 uur. Dat is verwarrend voor heel veel gebruikers van de openbare ruimte op drukke dagen. Waarom mag er worden gefietst op de markt op het Vredenburg. In andere steden gebeurt dat niet. Als het voetgangersgebied wordt uitgebreid, dan moet er aandacht zijn voor het fietsparkeren aan de nieuwe randen van het gebied. Ook moet er aandacht voor handhaving zijn. Dat ziet hij onvoldoende terug. Participatie is van belang. Kan de wethouder uitleggen waarom het college geen concessies heeft gedaan in het permanent regime, terwijl er veel bezwaren zijn tegen het weren van de fietsers?

De heer **Peters** (D66) vertolkt vanavond ook de inbreng van de ChristenUnie. De binnenstad staat onder druk. Steeds meer bezoekers weten de stad te vinden. Dat is goed voor de Utrechtse ondernemers en de economie. De keerzijde is dat de fiets, de voetganger en de auto elkaar steeds vaker tegenkomen, wat af en toe schuurt. Daarom vindt D66 de plannen om het voetgangersgebied uit te breiden heel goed. In de binnenstad en het voetgangersgebied is steeds minder ruimte voor auto's. De hele binnenstad moet goed toegankelijk blijven voor de fietser. Er moeten dan ook duidelijk hoofdaders komen van zuid naar noord en van oost naar west. De Herenroute moet dan ook worden verbeterd. Kan de wethouder dit toezeggen? De ChristenUnie steunt dit verzoek. Aan die hoofdaders moet voldoende parkeergelegenheid komen. De fietsparkeerplekken moeten per fiets toegankelijk zijn. Ook dit punt noemt hij namens de ChristenUnie. Kan de wethouder toezeggen dat alle fietsenstallingen in de binnenstad en in het voetgangersgebied per fiets toegankelijk zijn? Er moet eenduidige communicatie in en rondom de gebieden zijn. Daarover maken zijn fractie en de ChristenUnie zich zorgen. Kan de wethouder toezeggen met een duidelijk en uitgewerkt plan te komen, waarin wordt aangegeven hoe het in de communicatie en de bebording anders gaat dan nu? Er moet voor worden gezorgd dat de borden voor alle mensen te begrijpen zijn, ook voor slechtzienden. De borden moeten op een goede plek komen te staan. Overal waar je een voetgangersgebied binnenkomt, moet duidelijk zijn waar het voetgangersgebied is en waar je niet mag fietsen en hoe laat je dat niet mag.

De heer **De Pagter** (VVD) vraagt of D66 ook denkt aan markeringen op straat.

De heer **Peters** (D66) antwoordt dat, indien dit werkt, markeringen moeten worden gerealiseerd. Er moet worden gezorgd dat fietsers en voetgangers elkaar niet hinderen. Op welke manier, maakt hem niet veel uit. Daarvoor ziet hij graag plannen van de wethouder. Namens de ChristenUnie vraagt hij of de inrichting van de openbare ruimte goed aansluit bij het geldende regime. Dit kan goed worden gezien in de straten rondom het stadhuis, waar de fiets straks welkom is en de auto niet meer. Wordt de inrichting van de openbare ruimte hierop aangepast?

Mevrouw **Van Ophem** (Student&Starter) is blij met de rode zones, waar fietsen toegestaan zal blijven. Zolang er geen alternatief is voor de noord- zuidas, is haar fractie geen voorstander van het fietsvrij maken van de Oudegracht buiten venstertijden om. Zij wil liever dat het fietsen op de Oudegracht wordt toegestaan. Die kan worden aangemerkt als voetgangersstraat waar de fiets te gast is. Utrecht wil graag een fietsstad zijn. Dat doe je door het fietsen te bemoedigen en niet door

het te ontmoedigen. Utrecht wil ook een tien minutenstad zijn. Hoe is dat mogelijk als een ader zeven dagen per week wordt afgeknipt? Uit de stukken blijkt dat op weekdagen de fietsdrukte het grootste is, vooral in de spits. Er is wel degelijk behoefte aan het openhouden van deze routes. Zij wil dat er tijdens weekdagen geen venstertijden worden gehanteerd en dat fietsen toegestaan zal blijven. Haar fractie is voor eenduidigheid en duidelijkheid onder het fietsregime. Duidelijkheid betekent voor haar niet fietsen in het weekend op de Oudegracht en tijdens weekdagen wel.

Mevrouw **De Boer** (GL) vindt de opvatting van Student&Starter diffuus, omdat fietsen op de Oudegracht gedurende weekdagen is toegestaan en in het weekend niet. Op weekdagen mag niet worden gefietst op bepaalde tijden in de rest van het winkelgebied.

Mevrouw **Van Ophem** (Student&Starter) bedoelde het hele gebied in plaats van de Oudegracht. De venstertijden gelden in het weekend wel en op weekdagen niet. Dat is gemakkelijk te onthouden en sluit aan bij de winkelsituatie.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) is blij met de eenduidigheid die het raadsvoorstel biedt. De fractie kan zich vinden in het voorliggende raadsvoorstel.

De heer **Stellinga** (CDA) vraagt zich af waarop de gekozen begrenzing van het voetgangersgebied is gebaseerd. Ook weet de fractie niet wat er daarna gaat gebeuren en hoe groot het voetgangersgebied in de binnenstad moet worden. Waarom moet er voor de evaluatie tot 2025 worden gewacht? Het CDA zou in een eerder stadium willen evalueren. Komen er alternatieve fietsroutes fysiek in de openbare ruimte? Komen er bordjes, waarop staat dat fietsers moeten afstappen in een bepaald gebied? Wordt er dan aangegeven dat een fietser een andere route kan kiezen?

Wethouder **Van Hooijdonk** kan zich vinden in de suggestie voor de Schoutenstraat van de VVD. Dat kan het beste via een amendement gebeuren, waarbij het college de VVD assisteert. De Boterstraat is al heel lang voetgangersgebied. Het zou vreemd zijn om dit terug te draaien. Bij de begrenzing van het voetgangersgebied moet worden gedacht aan het oplossen van een paar omissies, bijvoorbeeld de straatjes bij Vredenburg. Bij de Oudegracht is de drukte groter geworden en ook bij de Hamburgerbrug. De Raad heeft zich eerder uitgesproken over het autovrij worden van deze omgeving. Daarvoor is het regime aangepast, zonder het allemaal voetgangersgebied te maken. Zij weet niet hoe lang dit voorstel voor het regime geldt. Misschien kan het regime een halve eeuw mee gaan. De toekomst zal dit moeten leren. De venstertijd van 12 uur tot 18.00 uur is gebaseerd op een aantal dingen die de raad heeft meegegeven, zoals geen fietsverbod op het moment dat er geladen en gelost mag worden. Het college heeft geprobeerd alle belangen goed te wegen. De gemeente wil de fiets maximaal toegang geven. Dat heeft zij in de tijd gezocht, namelijk op een rustige periode overdag, als er nog niet veel voetgangers zijn. Van 12 uur tot 18.00 uur niet fietsen, kunnen mensen goed onthouden. Dat is ook een motivatie voor deze venstertijden.

De heer **Isik** (PvdA) merkt op dat er verschillende venstertijden voor verschillende gebieden worden gehanteerd, terwijl ze dicht bij elkaar liggen. Dat is verwarrend. Kan er een duidelijke venstertijd voor alle gebieden komen?

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat het hele gebied eenzelfde venstertijd krijgt. Dat was in het regime van 2018 niet zo. Dat was een van de redenen dat het voor mensen onbegrijpelijk was. De venstertijden in het weekend overal te laten gelden, durft het college niet aan. De ontheffing voor gehandicapten gaat over een heel specifieke groep. Zij kunnen wel goed fietsen maar zij kunnen niet goed lopen. Zij zijn van harte welkom om een parkeerkaart voor gehandicapten aan te vragen en het college zal dit zo goed mogelijk communiceren. De gemeente wil de kaart niet aan iedereen verstrekken, omdat die voor een groot gedeelte van die groep niet relevant is. De ontheffing voor maximaal vijf opeenvolgende dagen wil het college zo houden. Dat wil niet zeggen dat iemand die voor langere tijd een ontheffing nodig heeft die niet voor langere tijd kan aanvragen. Het is ingewikkeld om het fietsparkeren op orde te brengen, omdat de ruimte beperkt is. Binnenkort komt het college met een module Fietsparkeren, waarin een voorstel staat voor het oplossen van het tekort in de binnenstad. Nu is er een tekort van dertienduizend plekken. Ook zal er een Parkeermodule worden voorgelegd, waarin iets meer zal worden gehandhaafd op fietsen. Dat kan alleen, indien er genoeg capaciteit is. De stallingen moeten fietsend te bereiken zijn. Het

is ingewikkeld om fietsers te verleiden om een route te nemen. Zij is voorzichtig om allerlei bordjes neer te zetten om een bepaalde route te kiezen.

De **heer Peters** (D66) vraagt wat er gedaan kan worden om van de Herenroute een volwaardige fietsroute te maken.

Wethouder **Van Hooijdonk** antwoordt dat de klinkers op de Herenroute anders zijn dan op alle andere willekeurige zijstraten van de Lange Nieuwstraat bijvoorbeeld. De klinkers zijn fietsvriendelijk en daarop kan beter worden gefietst. Die zijn een paar jaar geleden gelegd. Het is moeilijk toe te zeggen om andere klinkers neer te leggen om zichtbaar te maken dat het één route is.

De heer **Peters** (D66) denkt dan aan bebording, wat niet lelijk hoeft te zijn.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat er al een paar dingen zijn uitgeprobeerd, zoals pinnen in het wegdek. Er is tot nu toe nog geen manier gevonden die echt werkt. De Lange Nieuwstraat is aangepakt. Daar liggen ook fietsvriendelijke klinkers. De Catharijnesingel wordt binnenkort aangepakt. De routes rond de binnenstad zouden hierdoor fietsvriendelijker moeten zijn. De markering op de grond waar de grens van het voetgangersgebied begint, moet vanaf het begin goed zijn. In dit voorjaar kan het college een brief aan de raad sturen, waarin staat wat er in de eerste fase van de invoering kan worden gedaan en wat de ambities voor later zijn. Wegens de financiële middelen zal hiervoor meer tijd worden genomen.

Mevrouw **De Boer** (GL) vraagt of er gecommuniceerd kan worden dat de Slachtstraat een logisch alternatief wordt.

Wethouder **Van Hooijdonk** probeert heldere borden te maken. Zij begrijpt dat er niet alleen gecommuniceerd moet worden waar je niet mag fietsen maar ook waar je wel mag fietsen. Dat aspect zal zij ook in de brief meenemen. Het college wil na een jaar evalueren. Vanaf het begin wil het college evalueren of het goed gaat met de venstertijden. In 2017 is er sprake geweest van veel participatie ten aanzien van het regime. Daar werd duidelijk dat de belangen zeer verschillend zijn. Nu is er meer nadruk gelegd op de eenduidigheid en het maken van keuzes. Iedereen is gehoord en het college denkt dat het aan iedereen is tegemoet gekomen. Het niet kunnen fietsen, is zo kort mogelijk gemaakt, namelijk van 12.00 uur tot 18.00 uur. Spreekster hoopt dat het college iedereen goed heeft gehoord en dat de belangen goed zijn gewogen, zodat er een evenwichtig voorstel is voorgelegd.

De heer **Isik** (PvdA) vraagt hoe de evaluatie wordt uitgevoerd.

Wethouder **Van Hooijdonk** heeft hiervoor nog geen uitgewerkt plan, maar vorige keer is er gebruik gemaakt van enquêtes en interviews. Ook is er met mensen van handhaving gesproken. Gegevens over onder andere de drukte worden erin meegenomen. Meldingen en klachten worden bijgehouden.

De heer **Isik** (PvdA) wil dat ondernemers, bewoners, voetgangers en andere groepen die belang hebben bij de openbare ruimte in de evaluatie worden meegenomen.

Wethouder **Van Hooijdonk** heeft al die groepen ook in 2018 meegenomen en ook in het Coronaregime.

Tweede termijn
De heer **Peters** (D66) denkt eraan om een motie in te dienen over de Herenroute, want er zijn mooiere en leuke dingen nodig.

De **voorzitter** constateert dat het voorstel naar de raad van 10 maart wordt gestuurd. De behandeltijd is vijftien minuten.
De wethouder heeft toegezegd dat de raad in het tweede kwartaal van 2022 een brief ontvangt over de communicatie, bebording en markering van fietsroutes rond het voetgangersgebied binnenstad.

10. Meerjaren investeringsprogramma Beheer openbare ruimte 2022-2026 en raadsbrief vernieuwd Handboek Openbare Ruimte

De heer **Stellinga** (CDA) ziet dit voorstel voortaan graag bij de voorjaarsnota tegemoet. Een deel van 2022 is nu al in uitvoering. Het gaat hier om een grote impact en om een hoop geld. De fractie vindt dat de gemeente regelmatig met andere gemeenten over dit onderwerp in gesprek moet blijven, zoals tijdens de CROW-congressen in Rotterdam en Almere. Het CDA zou graag willen dat er een bestuurlijke afweging kan plaatsvinden bij de jaarlijkse programmering van het beheer van de openbare ruimte. Er kan dan een prioritering plaatsvinden van de wenselijke investeringen. Onveilige situaties moeten direct worden aangepakt. Als er uit de stad wensen komen om de openbare ruimte aan te pakken, dan is het wenselijk dat de raad de ruimte krijgt om het specifieke project in de prioritering naar voren te halen. Ten aanzien van het Handboek ziet zijn fractie graag dat bij het uitvoeren van het beleid voor de openbare ruimte duurzaam materiaal wordt bevorderd. Er moet voor worden gewaakt dat er niet te veel wordt voorgeschreven. Er moeten wel steeds strengere normen worden gesteld, maar er moet ruimte zijn voor nieuwe ontwikkelingen en maatwerk. De fractie ziet graag dat technische updates elke twee jaar in het Handboek worden verwerkt.

De heer **Isik** (PvdA) mist nog een aantal belangrijke zaken. In de raadsbrief over het MJIP komt participatie niet eenmaal voor. Hoe is dat mogelijk? De fractie is benieuwd hoe participatie vorm wordt gegeven. Kan er niet worden bekeken of de bewoners bij de besluitvorming kunnen worden betrokken? Kan ook niet worden afgesproken dat zij de kleur van de stenen of de stijl van de verlichting kunnen uitkiezen? Misschien kunnen zij de raad wijzen op de onderdelen van de openbare ruimte die nog niet zijn meegenomen. Participatie houdt niet alleen in dat bewoners worden betrokken maar laat ook zien wat je ermee doet en waarom. Dat vergroot het draagvlak. De fractie wil een aanspreekpunt bij de gemeente, waarbij alle bewoners terecht kunnen. Waar wordt aangegeven in welke wijken de juiste openbare ruimte is? Worden er keuzes gemaakt om de wijken die slecht zijn als eerste aan te pakken? Het achterstallig onderhoud wordt in het MJIP genoemd, maar wat gebeurt hiermee? Wordt het achterstallig onderhoud naar voren gehaald of wordt er niets mee gedaan? Hoe gaat de gemeente met het achterstallig onderhoud van de afgelopen jaren om? Hoe wordt hiervoor de benodigde financiering gevonden?

Mevrouw **De Boer** (GL) is blij met de omslag van functioneel beheer naar ontwikkelend beheer en het vergroten van de horizon van één jaar naar vijf jaar. Het lijkt de fractie goed om verder vooruit te kijken en dat te doen vanuit de plannen van de gemeente voor een gebied op de middellange termijn. Het combineren van werkzaamheden scheelt in de kosten en in de overlast die bewoners ervan ondervinden. Naar aanleiding van het rapport van de Rekenkamer over de verduurzaming van het gemeentelijk vastgoed bestaat het risico dat de gemeente wacht om dingen te doen tot zich een kans voordoet. Dan bestaat het risico dat er niets gebeurt. Het is goed dat de raad elk jaar bij de voorjaarsnota een update krijgt van het MJIP Openbare ruimte, waarbij de horizon een jaar opschuift. De raad kan dan zijn kaderstellende taak beter vervullen dan nu. Op welk moment krijgt de raad inzicht in de integrale aanpak, waarbij het geld uit verschillende potjes kan komen? In het MJIP zit geen financiële paragraaf met een verdeling van de herkomst van de gelden. Krijgt de raad dit voor de grotere integrale projecten te zien bij de voorjaarsnota? De toegankelijkheid en de implementatie van het VN-verdrag Handicap moet altijd worden meegenomen bij de investeringen in de openbare ruimte. Kan de wethouder toezeggen dat het verdrag als een van de uitgangspunten bij herontwikkeling, herinrichting of onderhoud zal worden meegenomen? Bij de herinrichting zouden de veiligheidsverleidingen kunnen worden meegenomen. Is het college bereid om bij een aantal concrete projecten ook met suggesties en een concrete uitwerking te

komen? Zij is blij dat het voorstel mogelijkheden biedt om het achterstallig onderhoud in te lopen, door het te combineren met andere werkzaamheden en geld uit andere potjes te halen.

De heer **Isik** (PvdA) vraagt of GroenLinks bereid is om de portemonnee te trekken om achterstallig onderhoud in te lopen, zodat de bewoners een prettig leven kunnen leiden.

Mevrouw **De Boer** (GL) vindt dit lastig te beantwoorden, omdat altijd moet worden bedacht waar dat extra geld vandaan moet komen. Als zich onveilige situaties voordoen, dan moet er alles aan worden gedaan om dat te verhelpen.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) merkt op dat het college naar aanleiding van schriftelijke vragen van GroenLinks over epoxy in het milieu heeft toegezegd dat het toepassen van epoxy direct op de ondergrond niet langer is toegestaan uit het voorzorgsprincipe. Epoxy kan wel als specifieke coating worden toegepast voor betonconstructies in de buitenruimte. Het college gaf aan te blijven opletten dat epoxy op deze manier geen milieuproblemen geeft. Waarom kiest het college ervoor om het voorzorgsprincipe in dit geval niet te hanteren? Zijn er geen alternatieven mogelijk? Kan de wethouder toezeggen hiernaar op zoek te gaan en deze op te nemen in het Handboek Openbare Ruimte? In het Handboek staat nog niets over het voederverbod voor dieren. Haar fractie zou graag een verwijzing naar het voederverbod, zoals is opgenomen in het APV, in het Handboek terugzien. Opname van het verbod in het Handboek kan bijdragen aan de bekendheid van het voederverbod. Is de wethouder bereid om een verwijzing op te nemen in het HOR? Naar aanleiding van vragen van haar fractie over tropisch hardhout, antwoordde het college in te zetten op zo min mogelijk gebruik van tropisch hardhout en zo veel mogelijk in te zetten op hergebruik ervan, indien het toch wordt gebruikt. Dat ziet haar fractie graag terug in het HOR. Is de wethouder bereid om de gebruikte houtsoort bij de banken genoemd op pagina 94 en 95 van het Handboek te wijzigen in duurzamere alternatieven? De bank Binnenstad genoemd op pagina 97 heeft een zitting van hardhout, maar hierbij staat niet dat het gecertificeerd hardhout is. Dit type bank dient zo snel mogelijk te worden vervangen in het Handboek. Is de wethouder ook hiertoe bereid? Zo nee, waarom niet?

Mevrouw **De Boer** (GroenLinks) zegt dat niet al het hardhout tropisch is. Hoe weet mevrouw Snippe dat hier sprake is van tropisch hardhout? Er kan hier ook sprake zijn van Europees hardhout.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) weet uit de beantwoording van de schriftelijke vragen dat tropisch hardhout wordt gebruikt. Daarom wilde zij die vragen nu stellen. Honderdduizend dieren verdrinken in waterputten. Haar fractie vindt dit zorgelijk en kwalijk. Zij wil dan ook dat het college hiervoor maatregelen neemt en die liefst in het Handboek Openbare Ruimte opneemt. Herkent en erkent de wethouder de ernst van deze problematiek? Is hij bereid om uit te laten zoeken wat er aan het probleem kan worden gedaan? Is hij ook bereid om geschikte maatregelen op te nemen in het Handboek?

De heer **Isik** (PvdA) vraagt hoe de gemeente erachter moet komen dat er in de waterputten dieren zijn die gered moeten worden.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) zegt dat dit een bekend probleem is. Het college kan dit weten, omdat haar fractie dit probleem nu aansnijdt bijvoorbeeld. In iedere put kunnen dieren zitten, omdat zij erin vallen. Dat kan overal gebeuren. De gemeente moet voorkomen dat het gebeurt. Daarvoor moeten maatregelen worden getroffen. Ook moet ervoor worden gezorgd dat de dieren weer uit de putten kunnen komen.

De heer **De Pagter** (VVD) stelt namens Student&Starter enkele vragen. Hoe kan er worden bijgesteld, als projecten uit de hand lopen. Wat is de positie van de raad, indien het MJIP nu wordt

ontvangen en niet bij een voorjaarsnota? Hoe wordt bepaald welk project prioriteit krijgt? Is dat een keuze voor achterstallig onderhoud, upgraden van de buurt of een ander project? Hoe kan er worden gezorgd dat bij grote integrale projecten er een helder projectplan blijft? Is vijf jaar vooruit blikken voldoende?

Mevrouw **Van Dun** (D66) wil graag een aanpassing van het HOR door te verwijzen naar de nieuwste versie van de richtlijn Voetpaden voor iedereen. Er staan geen ambities in het HOR voor het plaatsen van bankjes. In het HOR staat niets over wc's en toiletten. Er staat alleen iets over een hondentoilet. Waarom staat er niets over openbare toiletten voor iedereen die in de stad is? Is er zicht op de ruimte die bomen in de oude binnenstad hebben om te groeien of om gezond te kunnen blijven?

De heer **Isik** (PvdA) vraagt D66 wat zij ervan vindt dat participatie maar eenmaal voorkomt in het HOR.

Mevrouw **Van Dun** (D66) vindt het jammer. Misschien komt het nog een keer in de HOR terecht. Zij hoort graag het antwoord van de wethouder hierover.

De heer **Harris** (SP) sluit zich aan bij de eerder gestelde vragen. Komt er in de voorjaarsnota voor elk van de grote onderhouds- en vervangingswerkzaamheden een uitleg of de maatschappelijke opgaven eraan gekoppeld kunnen worden? Kan het college toezeggen dat de bouw van de Mitroswoningen aan de lijst van integrale projecten in het MJIP wordt toegevoegd? Hoe haalbaar vindt het college het tijdschema in het MJIP, gezien de personeels- en capaciteitschaarste?

Wethouder **Diepeveen** heeft toegezegd dat een eerste proeve van het MJIP eind 2021 over 2022-2026 zou worden aangeboden. De toezegging is gedaan in februari 2021 bij de vaststelling van de nota BOR. Bij de volgende voorjaarsnota ligt er een MJIP voor de jaren 2023-2027. De volgende MJIP wordt beter. Dan wordt het een echte vijfjarenplanning. Uiteindelijk wil het college naar een tienjaren planning toe, omdat integrale projecten een lange voorbereidingstijd vragen. Het college zoekt een manier om een deel van het MJIP door de raad te laten vaststellen. De integrale projecten moeten in het MJIP zichtbaar worden gemaakt bij de voorjaarsnota. Die moeten voor de besluitvorming een plek krijgen. Hij hoopt van harte dat de duizend Mitroswoningen kunnen worden toegevoegd aan de integrale projecten. Hierin worden niet alleen de vergroening en de riolering meegenomen maar een totale herinrichting van de openbare ruimte van gevel tot gevel.

De heer **Isik** (PvdA) vraagt of het college aan een woningcorporatie de vraag kan stellen of die een langetermijninvestering kan doen, zodat de gemeente het onderhoud en vervanging in de openbare ruimte daaraan kan koppelen.

Wethouder **Diepeveen** antwoordt dat dit de bedoeling is van deze programmering die het college nu aan het invullen is. Daarbij wordt gekeken naar wat andere partijen in de stad doen. Over de meerwaardeafdracht is afgesproken dat die ook kan bestaan uit de herinrichting van de openbare ruimte. Er zijn partijen die kabels en leidingen leggen, waarbij de grond open moet. Dat kan een aanleiding zijn om daaraan allerlei andere dingen te koppelen. Er wordt niet alleen naar het werk van de gemeente gekeken maar ook wordt er naar het werk van partners gekeken.

De heer **Isik** (PvdA) vraagt of dit niet kan worden meegenomen in de prestatieafspraken met de corporaties.

Wethouder **Diepeveen** zegt dat dit ook wordt gedaan. Als er concrete projecten zijn, dan kan hij zich voorstellen dat dit een plek in de prestatieafspraken verdient. Het achterstallig onderhoud wordt naar voren gehaald. In de nota Beheer openbare ruimte is vermeld dat het achterstallig onderhoud met een omvang van 50 miljoen euro jaarlijks met 5 miljoen euro vermindert, zodat het

in tien jaar is verdwenen. Het achterstallig onderhoud ligt op schema. Het college moet zich verantwoorden en aangeven waar het verantwoord is om te wachten op een betere kans. Het omgekeerde is ook van toepassing. Het selectiemechanisme wordt ontwikkeld. Daarop komt het college in het volgende MJIP terug. Participatie heeft niet op het niveau van het MJIP plaatsgevonden. Participatie vindt plaats op projectniveau. Bij integrale projecten is er altijd sprake van actieve participatie. Die vindt plaats volgens de leidraad Participatie Samen stad maken. Meepraten van burgers kan leiden tot hogere ambities, omdat mensen meer willen in hun buurt. Zij willen bij een rioleringsvervanging de kans grijpen om een grotere verbetering van de openbare ruimte te bereiken. Bij projecten is een aanspraakpunt een goede gedachte. In Overvecht is ook een omgevingsmanager aangesteld voor de actieve bewoners van het bewonersplatform. Voorlopig wil hij kijken naar de plekken waar behoefte is aan een aanspreekpunt. De huidige aanspreekpunten worden geëvalueerd. De evaluatie gaat naar de raad waar het punt geagendeerd kan worden. De gemeente gaat steeds meer over op een gebiedsgerichte ontwikkeling. De ontwikkeling zal van een technische exercitie steeds meer een publieksgerichte worden. Dan komen de wijkkaarten om de hoek kijken. Het college heeft het plan om in de verdere ontwikkeling van het MJIP met kaarten te gaan werken. Bij het nieuwe MJIP zal het college schetsen hoe een nieuw MJIP 2023-2027 zich verhoudt tot deze eerste proeve van 2022-2026 en welke stappen het denkt te gaan maken. Duurzame materialen, circulaire materialen, biodiversiteit hebben een plek gekregen in het Handboek. In de actualisatie van het Handboek zou hij willen uitgaan van de best denkbare technieken. Hij wil bekijken of voor de huidige epoxy toepassingen al voldoende alternatieven beschikbaar zijn. Ook wil hij onderzoeken of het voederverbod past in de systematiek van het Handboek. Op de opmerkingen over het hard hout van de buitenbanken wil hij schriftelijk terugkomen. Hij is bereid om zich te verdiepen in de problematiek van dieren die in waterputten vallen. Dan kan worden bekeken wat de gemeente aan die problematiek kan doen. Hierop komt hij schriftelijk terug.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) vraagt of de wethouder een stadsecoloog kan opzoeken en of de gemeente een voortrekkersrol op zich kan nemen in de problematiek van padden en andere dieren die in de put belanden.

Wethouder **Diepeveen** zal hierop terugkomen. Dat zal in maart gebeuren. Toegankelijkheid en het VN-verdrag Handicap zijn uitgangspunten binnen het Utrechtse beleid voor herinrichting van de openbare ruimte. Dat is in het Handboek richtlijn voetpaden doorvertaald. Intussen is hiervan een nieuwe versie verschenen. Hiernaar zal in het Handboek HOR verwezen worden. In de nieuwe speelvisie is inclusiviteit van speelplaatsen als beleidsuitgangspunt opgenomen. De ambitie voor de bankjes in het Handboek voldoet aan de eerder geschreven brieven over de bankjes en de inventarisatie ervan. Spreker zegt toe dat hij bekijkt of het niet noemen van de openbare toiletten een omissie is of dat er een andere verklaring is voor het feit dat die niet in het Handboek zijn opgenomen. In de maartbrief komt hij zeker op het onderwerp terug. De aandacht voor de groeiplaats van bomen is betrekkelijk nieuw. Tegenwoordig is er veel meer aandacht voor bij het planten van bomen. Bij herinrichting kunnen er stenen worden weggehaald, zodat bomen op hun bestaande plek meer groeiplaats krijgen. De planning van de inrichting van de openbare ruimte wordt inzichtelijker gemaakt, waardoor de raad meer aanknopingspunten krijgt om zaken aan de orde te stellen. Dat geldt in het bijzonder voor de integrale projecten. Als de raad vindt dat een project naar voren moet worden gehaald, dan moet er ook bereidbaarheid zijn om aan anderen uit te leggen dat een ander project een lagere prioriteit krijgt. Die keuze schaadt ook mensen en hun woonomgeving.

De **voorzitter** concludeert dat de wethouder heeft toegezegd om in maart 2022 in een brief terug te komen op de invloed van epoxy en (tropisch)hardhout in openbare ruimte. Ook komt hij terug op de openbare toiletten en vastzittende amfibieën in putten.

Hij bedankt allen voor hun bijdragen in deze commissie. Hij wenst iedereen een goede thuisreis en goede verkiezingen. Misschien ziet hij de leden van deze commissie in de nieuwe periode weer terug. Daarna sluit de spreker de vergadering.

5 De **voorzitter** schorst de vergadering tot 14.00 uur.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Wethouder Van Hooijdonk
zal met betrekking tot agendapunt 9. Raadsvoorstel Een permanent regime voor het voetgangersgebied binnenstad

- de commissie in Q2 2022 een brief sturen over de communicatie, bebording en markering van fietsroutes rond het voetgangersgebied binnenstad.

Wethouder Diepeveen
Zal met betrekking tot agendapunt 10. Meerjaren investeringsprogramma beheer openbare ruimte 2022-2026

- In maart 2022 bij de commissie in een brief terugkomen op de toepassing van epoxy en (tropisch) hardhout in de openbare ruimte, op openbare toiletten en op het probleem van vastzittende amfibieën in putten.

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd29 april 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(366/591) 21/T257	Vragenuur 01-07-21	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren.	Dierenwelzijn	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren. Wethouder Van Hooijdonk zal met de collega's van de G4 in gesprek gaan over het voeren van actie tegen het gebruik van lijmplanken.	31-03-22 Zie Raadsbrief Nijlganzen in het Wilhelminapark, lijmplanken en verkoop van bont, kreeften en krabben op markten van 19 april 2022.
(367/591) 21/T256	Vragenuur 01-07-21	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren.	Dierenwelzijn	Vragen van de heer Van Heuven (PvdD) inzake het stoppen van de lijmplankenverkoop voor het vangen en doden van dieren. Wethouder Van Hooijdonk zal winkeliers die gebruikmaken van lijmplanken, als men die op het spoor komt, een brief schrijven waarin de aandacht wordt gevestigd op het leed dat zij veroorzaken voor de dieren en daar uiterlijk in het eerste kwartaal van 2022 op terugkomen.	31-03-22 Zie Raadsbrief Nijlganzen in het Wilhelminapark, lijmplanken en verkoop van bont, kreeften en krabben op markten van 19 april 2022.
(499/591) 20/T493	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Dierenwelzijn	De raad ontvangt in 2e kwartaal 2021 een terugkoppeling van gesprekken met de beheerders van de dierenweides over een nieuwe regeling	31-03-22 *(stand van zaken) Zie tussenbericht in het Duurzaamheidsverslag (30 april 2021) en antwoord 6 in beantwoording SV160 over Vogelgriep in Utrecht (6 juli 2021). Meer info volgt later dit jaar. In de raadsbrief Diverse toezeggingen dierenwelzijn van 9 nov jl staat de stand van zaken. Meer informatie komt het eerste kwartaal van 2022.*
(575/591) 19/T552	Raad 05-12-19	Nota Dierenwelzijn	Dierenwelzijn	M455 Verbeter Vissenwelzijn	31-08-22 *(stand van zaken) Motie is overgenomen met duiding van de verschillende bullets. Zie tussenberichten in raadsbrief bij het Duurzaamheidsverslag (30 april 2021), antwoord 11 van beantwoording SV123 over 'Variasetje openstaande schriftelijke vragen III' (8 juni 2021) en beantwoording SV181 over 'Contractverlenging AUHV' (7 september 2021). Meer info volgt later dit jaar, want wij zijn nog in overleg met AUHV. Zie raadsbrief Uitspraak Kamer voor de binnenvisserij 18 januari 2022 voor een tussenstand.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd29 april 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(1/591) 22/LIS27	Raad 19-04-22		Groen	LIS raad 12/5/22 Petitie Behoud de rust in natuurgebied Oud-Zuilen, zoals op 19 april 2022 aangeboden aan de voorzitter van de Raads Informatie Bijeenkomst over Landschapspark Oud-Zuilen. De inhoud betrekken bij de behandeling van het agendapunt 8 Raadsbrief Participatie visie Landschapspark Oud Zuilen van de commissievergadering van 12 mei 2022 en het raadsvoorstel dat medio 2022 naar de raad wordt verstuurd. Daarnaast wordt het college verzocht de indieners van de petitie over de voortgang te informeren.	31-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(5/591) 22/LIS24	Raad 07-04-22		Groen	LIS raad 12/5/22 Plassenschap Loosdrecht over wijzigen Gemeenschappelijke regeling. Raad ontvangt een afschrift van het antwoord.	02-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(20/591) 22/LIS23	Raad 08-04-22		Groen	LIS raad 12/5/22 Overdrachtsdocument Plassenschap Loosdrecht + aan te wijzen nieuwe Plassenraadleden. De benoeming van de Plassenraad-leden in handen te stellen van het college en de raad daarover te informeren	02-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(21/591) 22/LIS22	Raad 14-04-22		Groen	LIS 12/5/22 Overdrachtsdocument Recreatieschap Stichtse Groenlanden + aan te wijzen nieuwe AB-leden. De benoeming van de AB-leden in handen te stellen van het college en de raad daarover te informeren	02-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(85/591) 22/T40	MGOR 27-01-22	Raadsbrief Evaluatie Bomenbeleid	Groen	De wethouder zegt toe om de raad in Q1 2022 middels een memo te informeren over de bomen aan de Rooseveltlaan	31-03-22 *(stand van zaken) De GroenLinks fractie zal de wethouder benaderen als zij meer informatie hebben over deze casus.*
(93/591) 22/LIS11	Raad 24-02-22		Groen	LIS raad 3/10/22 1e Begrotingswijziging 2022 Plassenschap Loosdrecht. Voor zienswijze in handen stellen van het college. De raad ontvangt een voorstel.	15-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(95/591) 22/LIS9	Raad 22-02-22		Groen	LIS raad 10/3/22 1e Begrotingswijziging SGL 2022. Voor zienswijze in handen stellen van het college. De raad ontvangt een voorstel.	13-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(96/591) 22/LIS8	Raad 22-02-22		Groen	LIS raad 10/3/22 Ontwerp Uitgangspunten begroting 2023 SGL. Voor zienswijze in handen stellen van het college. De raad ontvangt een voorstel.	15-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(97/591) 22/LIS7	Raad 22-02-22		Groen	LIS raad 10/3/22 Ontwerp Kadernota 2023 Plassenschap Loosdrecht voor zienswijze in handen stellen van het college. De raad ontvangt een voorstel.	15-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd29 april 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(321/591) 21/T326	cie. S&R 01-07-21	Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Groen	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de raad het uitvoeringsprogramma Groen ontvangt in Q1 2022	31-03-22 Zie Raadsbrief Strategie voor Groen van 8 maart 2022
(340/591) 21/T285	cie. S&R 24-06-21	VJN 2021	Groen	Wethouder van Hooijdonk zal de commissie in de jaarlijkse rapportage van het groenstructuurplan informeren over de voortgang van de realisatie van de groene ommetjes	24-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(361/591) 21/M259	Raad 15-07-21	13 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Groen	M259 Publieksvrije zones voor de Utrechtse biodiversiteit	31-03-22 *(stand van zaken) Deze motie hoort bij de groenstrategie, die volgt in Q1 van 2022 (zie ook toezegging 21/T326).*
(369/591) 21/M253	Raad 15-07-21	13 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	Groen	M253 Poen voor opschaling groen	31-03-22 Zie Raadsbrief Strategie voor Groen van 8 maart 2022.
(395/591) 21/T225	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Groen	M175 Groen Tenzij in de praktijk	31-03-22 *(stand van zaken) Deze toezegging hoort bij de groenstrategie, die volgt in Q1 van 2022 (zie ook toezegging 21/T326).*
(431/591) 21/T154	cie. S&R 15-04-21	Muntkade en meer recreatieplekken in de stad.	Groen	De wethouder zegt toe in het voorstel voor Rondje Stadseiland dat eind 2021 naar de raad komt ook openbare toiletten in het gebied rondom de Munt mee te nemen.	31-12-21 Zie Raadsvoorstel Ontwikkelkader Rondje Stadseiland.
(443/591) 21/T124	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Groen	Update toezegging 21/T56 De raad ontvangt uiterlijk in Q3 2021 informatie over de voorgang van het programma Groen groeit mee en de wijze waarop dit programma de Utrechtse ambities kan ondersteunen.	31-03-22 Zie raadsbrief Regionale Groenopgave van 11 februari 2022.
(467/591) 21/T68	Raad 18-02-21	Raadsbrief Startdocument Ockhuizen	Groen	De raad ontvangt naar verwachting eind 2021 een voorstel voor een IPvE voor het gebied Ockhuizen.	31-03-22 *(stand van zaken) Het proces voor het IPvE loopt, maar heeft enige vertraging opgelopen. Hierna wordt een raadsbrief met uitleg over het proces verzonden.*
(469/591) 21/T56	cie. S&R 11-02-21	Raadsvoorstel Reactie op memo Toekomst samenwerking van Recreatieschappen	Groen	De raad ontvangt in Q2 2021 een brief over groen groeit mee en de Utrechtse inzet op de ontwikkeling van groen en recreatie om de stad	31-03-22 Zie raadsbrief Regionale Groenopgave van 11 februari 2022.

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd29 april 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(471/591) 21/T51	Raad 04-02-21	Raadsbrief Bomenweggeefactie en herinneringsbomen	Groen	De raad ontvangt uiterlijk Q3 van 2021 informatie over het verloop van de bomenweggeefactie en het planten van de herinneringsbomen.	30-09-21 *(stand van zaken) Zie raadsbrief 'Campagne weggeefbomen en herinneringsbomen' van 22 september 2021.*
(500/591) 20/T492	cie. S&R 19-11-20	Programmabegroting 2021	Groen	De raad ontvangt in 3e kwartaal 2021 een brief over het verder realiseren van de groenstrategie als uitwerking van de RSU	31-03-22 Zie raadsbrief Strategie voor Groen van 8 maart 2022.
(511/591) 20/T404	Raad 05-11-20	LIS raad 5 november 2020	Groen	Raadsbrief Stand van zaken landgoederen. De in de brief genoemde toezegging wordt opgenomen in de lijst van toezeggingen: De raad ontvangt eind 2021 informatie over de ontwikkelingen die de landgoederen raken (o.a. Omgevingsvisie USP, Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd en de verbreding van de A27) en de acties die dat van de landgoederen vraagt met aandacht voor de positie en het toekomstperspectief van de landbouw en de natuur op de landgoederen en de ontwikkelingen langs de Kromme Rijn.	09-12-21 Zie raadsbrief Regionale Groenopgave van 11 februari 2022.
(562/591) 20/M77	Raad 12-03-20	Bestemmingsplan Veldhuizen	Groen	M77 Diervriendelijk bouwen in de omgevingswet	31-03-21 *(stand van zaken) Wordt meegenomen in bestemmingsplan Algemene regels Utrecht begin 2021*
(263/591) 21/M375	Raad 11-11-21	Programmabegroting 2022	Markten en Havens	M375 Op naar een bontvrij Utrecht stap 2	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(264/591) 21/M374	Raad 11-11-21	Programmabegroting 2022	Markten en Havens	M374 Verbod op verkoop levende krabben en kreeften op markten.docx	31-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(308/591) 21/T358	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Markten en Havens	Wethouder Diepeveen zal in de Voorjaarsnota 2022 met een voorstel voor een eerlijke en toekomstbestendige verdeling van de haventarieven komen.	03-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(397/591) 21/T220	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Markten en Havens	M166 Toekomstgerichte, eerlijke liggelden voor boten in Utrecht	23-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(36/591) 22/M108	Raad 10-03-22	RV 1e stappen schaalsprong OV/Alternatief verbreding A27	Mobiliteit	M108 Liever gelijk lightrail	15-07-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(37/591) 22/M106	Raad 10-03-22	RV 1e stappen schaalsprong OV/Alternatief verbreding A27	Mobiliteit	M106 Rijnenburg in de lobby	15-07-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(38/591) 22/M104	Raad 10-03-22	RV Een permanent regime voor het voetgangersgebied binnenstad	Mobiliteit	M104 Een duidelijke bebording en bewijzering van de fietsroutes door de binnenstad	15-07-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd29 april 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(60/591) 22/T64	Raad 03-02-22	Raadsvoorstel IPvE/FO Maliebaan.	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal toetsen of het raster van de bomen kan worden doorgetrokken zonder de kruising te veranderen, zonder daarmee de verwachting te wekken dat dit ook kan. En zal het groen in stand houden, als het lukt zeven parkeerplekken elders te vinden door een andere hoek te gebruiken en hierover binnen drie maanden de raad informeren.	03-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(69/591) 22/T54	Raad 10-03-22	Raadsvoorstel Eerste stappen schaalsprong OV/Alternatief verbreding A27	Mobiliteit	M105 Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg	16-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(115/591) 22/T20	Raad 03-02-22	Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan	Mobiliteit	M55 Vergeet de Snellenlaan niet	03-08-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(116/591) 22/T19	Raad 03-02-22	Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaa	Mobiliteit	M53 Participatie Maliebaan	03-08-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(117/591) 22/M52	Raad 03-02-22	Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan	Mobiliteit	M52 Behoud groen langs het spoor	03-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(118/591) 22/T18	Raad 03-02-22	Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan	Mobiliteit	M50 Parkeerplaatsen onder grotere hoek	03-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(128/591) 22/M35	Raad 03-02-22	Raadsvoorstel Tijdelijk wonen en nieuwe grondexploitatie BEFU-terrein Hoograven	Mobiliteit	M35 Alles uit de kast voor aanpak geluidshinder A12	03-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(142/591) 21/T551	MGOR 16-12-21	Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan	Mobiliteit	Niet alleen aantal auto's te monitoren maar ook wachttijd en de raad daarover te informeren (2023 jaar na nieuw ontwerp).	14-07-23 *(antwoord niet aangegeven)*
(143/591) 21/T550	MGOR 16-12-21	Raadsvoorstel vaststelling IPvE/FO Maliebaan	Mobiliteit	In de ontwerpopgave richting het VO (medio 2022) rekening te houden met de wensen van de raad inzake het parkeren in relatie met groen, de normen en de beschikbare ruimte (oa parkeerhoek) en de raad daarover te informeren.	15-07-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(247/591) 21/M430	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M430 Geen onderscheid feestdagen bij parkeerbelasting	25-05-22 De motie is afgedaan in de raadsbrief horend bij de parkeermodules die zijn gepubliceerd op 10 maart 2022.
(248/591) 21/T425	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M426 Garant voor parkeren op afstand	25-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd29 april 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(249/591) 21/T424	Raad 25-11-21	Raadsvoorstel Parkeervisie en modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen	Mobiliteit	M425 Fietsparkeren in de wijk	25-05-22 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief van 10 maart 2022 over de parkeermodules.
(303/591) 21/T372	Raad 15-07-21	RV Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal de intelligente stoplichten op de site aangeven.	31-12-21 *(stand van zaken) Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief: 'anders reizen' van 8 december 2021.*
(310/591) 21/T352	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Mobiliteit	Wethouder Van Hooijdonk zal in het najaar komen met een brief over de wijze waarop het college omgaat met de verschillende aanbevelingen uit de raadstoets.	31-12-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief: raadstoets bereikbaarheid van 22-2-2022.
(323/591) 21/T323	cie. S&R 01-07-21	Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	De wethouder zegt toe om jaarlijks met een uitvoeringsagenda te komen gelijktijdig met het MPB (bij de VJN) over de uitvoering van de maatregelen die genoemd staan in het mobiliteitsplan (Q2 2022).	30-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(378/591) 21/T247	Raad 15-07-21	14 Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040	Mobiliteit	M276 Autostraten omzetten in fietspaden	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(387/591) 21/M146	Raad 08-07-21	3 JS 2020	Mobiliteit	M146 Overnemen aanbevelingen raadstoets bereikbaarheid	23-06-22 Deze motie is afgedaan in de raadsbrief: raadstoets bereikbaarheid van 22-2-2022.
(442/591) 21/T126	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Mobiliteit	De raad wordt in de tweede helft van 2021 geïnformeerd over het Integraal programma van Eisen, het Voorlopig Ontwerp en de inspraakreacties op het IPVE en het VO van de fietsroute Platolaan – Utrecht Science Park.	30-11-21 Deze toezegging is afgedaan in de raadsbrief Nieuwe fietsroute Platolaan - USP van 21 februari 2022.
(450/591) 21/T121	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Mobiliteit	Uiterlijk in het derde kwartaal van 2021 ontvangt de raad het concept-Integraal programma van Eisen van de Fietssingel Noord – Weerdsingel Oostzijde	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(587/591) 18/T54	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Taxiverordening 2018 en Tweede wijzigingsverordening legesverordening 2018	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe de verordening twee jaar na invoering te evalueren en de raad hierover te informeren.	30-09-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(588/591) 18/T52	cie. S&R 19-04-18	Raadsvoorstel Vaststelling Voorlopig Ontwerp en Bestemmingsplan busbaan Dichterswijk	Mobiliteit	Wethouder Hooijdonk zegt toe een half jaar na afronding van het project de maximum snelheid van 30 km en verkeersveiligheid te evalueren en de raad daarover te informeren	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(26/591) 22/T80	Raad 10-03-22	RV Visie Speelruimte Utrecht 2021	Openbare ruimte	M119 Spelen door heel de stad met speelroutes	30-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(27/591) 22/T79	Raad 10-03-22	RV Visie Speelruimte Utrecht 2021	Openbare ruimte	M118 Coördinatie is nodig om heel Utrecht buiten te laten spelen	30-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd29 april 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(28/591) 22/T78	Raad 10-03-22	RV Visie Speelruimte Utrecht 2022	Openbare ruimte	M116 Integraal werken, ook bij spelen	09-07-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(34/591) 22/M115	Raad 10-03-22	RV Visie Speelruimte Utrecht 2021	Openbare ruimte	M115 Spelen op schoolpleinen hink stap sprong	30-12-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(64/591) 22/T60	Raad 03-02-22	Raadsvoorstel Aanwijzen grond bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, naar aanleiding van verzoeken van VUMO en IKU aan Diepenveen	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal de raad met een brief voor de raadsverkiezingen informeren over de tijdlijn	03-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(86/591) 22/T39	MGOR 27-01-22	Raadsvoorstel Aanwijzen grond bijzondere (Islamitische) begraafplaats Tolsteeg, naar aanleiding van verzoeken van VUMO en IKU	Openbare ruimte	De raad in de voortgangsrapportage (Q2 2022) over de islamitische begraafplaats te informeren over de monitoring van het aantal plekken.	30-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(124/591) 22/T13	Raad 03-02-22	Raadsvoorstel Visie Klimaatadaptatie	Openbare ruimte	M39 Een klimaatloket voor onze inwoners en ondernemers	30-09-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(125/591) 22/T12	Raad 03-02-22	Raadsvoorstel Visie Klimaatadaptatie	Openbare ruimte	M38 Bomen als natuurlijk aircosysteem voor de stad	03-05-22 *(stand van zaken) In Q3 volgt een integraal plan van aanpak op communicatie, waarin dit wordt meegenomen. Zie Raadsbrief Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering van 19 januari 2022.*
(126/591) 22/T11	Raad 03-02-22	Raadsvoorstel Visie Klimaatadaptatie	Openbare ruimte	M37 Hete zomers, dan afkoelen in de Waterspeeltuin	03-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(127/591) 22/T10	Raad 03-02-22	Raadsvoorstel Visie Klimaatadaptatie	Openbare ruimte	M36 Van energiebox naar klimaatbox	03-05-22 *(stand van zaken) In Q3 volgt een integraal plan van aanpak op communicatie, waarin dit wordt meegenomen. Zie Raadsbrief Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering van 19 januari 2022.*
(139/591) 21/T554	MGOR 16-12-21	Gezamenlijke behandeling van de Raadsvoorstellen Visie klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering	Openbare ruimte	De raad middels een raadsbrief te informeren in Q2 2022 over het onderzoek naar de rioolheffing en de kaders daarbij	30-06-22 *(antwoord niet aangegeven)*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd29 april 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(140/591) 21/T553	MGOR 16-12-21	Gezamenlijke behandeling van de Raadsvoorstellen Visie klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering Utrecht en Programma Water en Riolering	Openbare ruimte	De raad wordt middels een raadsbrief in Q1 2022 geïnformeerd over de nieuwe subsidieregeling voor het watervriendelijk maken van maatschappelijk vastgoed	31-03-22 De subsidieregeling voor het watervriendelijk maken van maatschappelijk vastgoed is aan de orde gekomen in de raadsbrief Visie Klimaatadaptatie en Visie Water en Riolering van 19-1-2022
(141/591) 21/T552	MGOR 16-12-21	Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening; collegevoorstel handboek kabels en leidingen, vrijstellingsbesluit, wijziging nadeelcompensatieregeling	Openbare ruimte	De raad wordt in Q2 2022 geïnformeerd over de voortgang/ervaringen van de uitvoering van de verordening bij het toezenden van de visie ondergrond.	30-12-22 *(stand van zaken) In de Raadsbrief Beantwoording vragen commissie MGOR over herziene verordening Kabels en leidingen van 19 januari 2022 is aangegeven dat Q2 2022 te vroeg is om de raad te kunnen informeren over de voortgang/eerste ervaringen. In de raadsbrief is aangegeven dat we verwachten dit tegen het einde van 2022 te kunnen doen.*
(149/591) 22/T2	Raad 27-01-22	Raadsvoorstel Verordening kabels en leidingen, wijziging APV en legesverordening; collegevoorstel handboek kabels en leidingen, vrijstellingsbesluit, wijziging nadeelcompensatieregeling	Openbare ruimte	M06 Een visie op bodemleven	27-04-22 *(stand van zaken) We verwachten de visie ondergrond in Q2 2023 aan de raad voor te kunnen leggen, zie de raadsbrief over de visie ondergrond van 9 maart 2022.*
(219/591) 21/T471	Raad 28-10-21	Programmabegroting	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om voor de VJN 2022 de raad te informeren omtrent een indicator voor de bankjes in Utrecht middels een raadsbrief voor het einde Q1 2022.	24-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(220/591) 21/T470	Raad 28-10-21	Programmabegroting	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe voor het eind van Q1 2022 de raad te informeren over de ontwikkelingen rond het verduurzamen van hanging baskets;	24-03-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(221/591) 21/T465	Vragenuur 30-09-21	Vragen van de heer Virginia (GroenLinks) inzake Maaien op de kade bij de Munt	Openbare ruimte	Wethouder Eerenberg zal de raad op een regulier moment informeren over de gesprekken met Rijkswaterstaat over de langere termijn.	31-12-21 De raad is hierover geïnformeerd met de raadsbrief Stand van zaken mogelijke overdracht Merwedekanaal van 23 maart 2022
(222/591) 21/T464	Vragenuur 30-09-21	Vragen van de heer Virginia (GroenLinks) inzake Maaien op de kade bij de Munt	Openbare ruimte	Wethouder Eerenberg zal de raad informeren over de uitkomsten van de gesprekken met Rijkswaterstaat over de kades bij de Munt.	31-12-21 De raad is hierover geïnformeerd met de raadsbrief Stand van zaken mogelijke overdracht Merwedekanaal van 23 maart 2022

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd29 april 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(223/591) 21/T463	Vragenuur 30-09-21	Vragen van de heer Virginia (GroenLinks) inzake Maaien op de kade bij de Munt	Openbare ruimte	Wethouder Eerenberg zal met wethouder Diepeveen bespreken of het mogelijk is om ook met andere grote beheerders in de stad afspraken te maken over het maaibeleid en daar bij de raad op terugkomen, bijvoorbeeld in de eerstvolgende raadsbrief.	31-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(260/591) 21/T419	Raad 11-11-21	Programmabegroting 2022	Openbare ruimte	M386 Zwemwater werkspoorkwartier	11-05-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(307/591) 21/T359	Raad 08-07-21	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal de raad in Q4 informeren over de gesprekken met de zelfbeheerders over het plaatsen van bordjes dan wel tegels.	31-03-22 De raad is hierover geïnformeerd met de Raadsbrief Informeren over uitkomsten netwerkbijeenkomsten zelfbeheer van 13-4-2022.
(376/591) 21/T249	Raad 15-07-21	17 Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	Openbare ruimte	M288 Geest uit de fles - kijk wat wel kan met spook- en weeskelders	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(377/591) 21/T248	Raad 15-07-21	17 Raadsvoorstel Programmaplan Wervengebied	Openbare ruimte	M287 Werk wel met functies in Programmaplan Wervengebied	16-12-21 *(antwoord niet aangegeven)*
(394/591) 21/T226	Raad 08-07-21	5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021	Openbare ruimte	M176 Watertappunten	14-04-22 *(antwoord niet aangegeven)*
(435/591) 21/T145	Raad 22-04-21	LIS 22 april 2021	Openbare ruimte	De raad wordt in Q4 2021 geïnformeerd over het herstel van de kademuur Minstroom	31-12-21 De raad is hierover op 3 januari 2022 geïnformeerd met de Raadsbrief Uitvoeringsplanning herstel kade Minstroom
(441/591) 21/T128	Raad 25-03-21	LIS raad 25 maart 2021	Openbare ruimte	Toezegging uit raadsbrief Startdocument Amazonekwartier. De raad wordt in Q3 2021 geïnformeerd over het Plan (Integraal programma van eisen) voor het Amazonekwartier	31-03-22 *(stand van zaken) In het (concept-)IPvE volgen we de nieuwe beleidslijn om daar waar het kan 15-km-erf in woonstraten toe te passen. We spreken hiervoor uitgebreid met bewoners en organisaties uit de omgeving over wensen en kansen. We verwachten in Q3 van 2022 vaststelling van het (concept-)IPvE voor vrijgave voor reacties.*
(454/591) 21/T101	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal in de Dakenvisie terugkomen op het beheer van de openbare ruimte op hoogte.	30-06-22 *(stand van zaken) Dakenplan volgt na de zomer van 2022, zie raadsbrief Ontwikkeling Dakenplan van 9 maart 2022.*
(455/591) 21/T99	Raad 18-02-21	Raadsvoorstel Nota beheer openbare ruimte.	Openbare ruimte	Wethouder Diepeveen zal voor de Voorjaarsnota in een brief terugkomen op de gedachte van de CDA-fractie inzake het opslaan van ideeën in de stad.	31-03-22 *(stand van zaken) Begin 2023 weten we op welke wijze we deze optie mee kunnen nemen in het nieuwe meldingensysteem.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven MGOR dd29 april 2022(inclusief voortgangsinformatie)

nummer	datum	agendapunt	portefeuille	onderwerp	streefdatum, antwoord, stavaza
(462/591) 21/T82	Raad 10-02-21	Beantwoording SV 2021, nr. 39 over Verzamelvragen Regionale Adaptatiestrategie	Openbare ruimte	De raad ontvangt eind 2021 het uitvoeringsprogramma van de Regionale Adaptatiestrategie (RAS) met bijbehorende planning en financiering.	02-12-21 Het uitvoeringsprogramma is op 19 januari 2022 verzonden aan de raad (raadsbrief Uitvoeringprogramma Regionale Adaptatie Strategie)
(490/591) 20/T554	Raad 03-12-20	Programmabegroting 2021-2024	Openbare ruimte	M393 Slimmer melden	31-03-22 *(stand van zaken) Begin 2023 weten we op welke wijze we deze optie mee kunnen nemen in het nieuwe meldingensysteem.*
(520/591) 20/T374	cie. S&R 08-10-20	Maaibeleid	Openbare ruimte	De wethouder zegt toe om in Q4 2021 terug te komen op de effecten van de campagne bloemrijk 030 van Utrecht natuurlijk die in het voorjaar 2021 van start gaat.	31-12-21 *(stand van zaken) Vertraagd door corona. We komen hier in Q3 2022 op terug.*
(539/591) 20/T252	Raad 16-07-20	Kaderbrief	Openbare ruimte	M258 Reserveren voor de toekomst van de Wal- en Kluismuren.	31-05-22 *(stand van zaken) VJN 2022 is pas volgend jaar, graag deadline met een jaar verlengen.*

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2540
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2022
Agendapunt	6
Titel	Raadsvoorstel Modules Parkeervisie
ID	2710
Behandelend ambtenaar	Westen, Richard van der Westen
Telefoon	06-28490674
E-mail	richard.vander.westen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	12 mei 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Modules Parkeervisie: Fietsparkeren, Parkeerhubs, Aanpak Parkeren Openbare Ruimte en Parkeren en Toegankelijkheid

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Richard van der Westen
Kenmerk	9460720
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De module Fietsparkeren als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin onder meer de volgende uitgangspunten:
   a) We ambiëren de uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit in de binnenstad met 13.400 plekken tot 2030, door meer capaciteit te realiseren op straat en in inpandige stallingen.
   b) We ambiëren de uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit in buurten, door het realiseren van één extra buurtstalling per jaar en het plaatsen van fietsenrekken en fietstrommels.
   c) We ambiëren de verhoging van de kwaliteit van fietsparkeren, door de toename van het aantal plekken voor afwijkende fietsen naar circa 20% van de capaciteit.
   d) We ambiëren de verbetering van de toegankelijkheid door het realiseren van herkenbare fietsparkeerplaatsen voor mensen met een beperking bij openbare gebouwen, in en nabij voetgangersgebieden en in en bij inpandige stallingen.
   e) We ambiëren een vermindering van de fietsparkeerdruk bij stations door meer stallingsplekken te realiseren bij de verschillende treinstations (inpandig en/of op straat).
   f) We stimuleren van het gebruik van de (inpandige) stallingen door positieve gedragsbeïnvloeding.
   g) We bieden de mogelijkheid om (terughoudend) fietsparkeerverboden in te voeren in gebieden waar voldoende gereguleerde capaciteit is en de druk op de ruimte groot, zoals rond Utrecht Centraal.

2. De module Parkeerhubs als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin de belangrijkste uitgangspunten:
   a) We ambiëren een systeem van parkeerhubs als alternatief voor parkeren op locatie.
   b) We stimuleren het gebruik van parkeerhubs door bewoners van nieuwe ontwikkelingen en bewoners van de bestaande stad, naast gebruik door bezoekers en forenzen.
   c) We ambiëren goede randvoorwaarden en kwaliteitseisen voor parkeerhubs, zoals goede OV-ontsluiting, goede fietsontsluiting, goed aanbod van deelmobiliteit, een aantrekkelijk tarief, digitale ontsluiting via MaaS en een hoog voorzieningenniveau in de hub.

3. De module Parkeren en Toegankelijkheid als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin de belangrijkste ambities:
   a) Parkeren vormt geen fysieke belemmering voor de toegankelijkheid van bestemmingen zowel in de bestaande stad als ontwikkelgebieden voor mensen met een beperking en andere doelgroepen. Dit regelen we door voldoende aanbod van parkeervoorzieningen te bieden, die aansluit bij de behoefte van de doelgroep. In ontwikkelgebieden moet binnen 100 meter een gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar zijn, waarbij we in eerste instantie kijken naar inpandige parkeervoorzieningen, maar bij onvoldoende beschikbaarheid kunnen uitwijken naar de openbare ruimte.

b) Parkeren in de openbare ruimte blijft gratis voor houders van een Europese gehandicaptenparkeerkaart. We bieden de mogelijkheid voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats in gemeentelijke garages tegen een passend tarief.
c) Informatie over parkeren en mobiliteitsalternatieven is goed vindbaar, duidelijk en begrijpelijk voor alle doelgroepen, ongeacht de wijze waarop de informatie overgedragen wordt.
d) Utrecht neemt een voortrekkersrol bij de ontwikkeling van (digitale) landelijke parkeeroplossingen voor mensen met een beperking en bij de communicatie hierover.

4. De module Aanpak Parkeren Openbare Ruimte als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin onder meer de volgende ambities:
   a) Jaarlijks vervalt 0,5 tot 1% van de autoparkeercapaciteit in de openbare ruimte ten behoeve van lopen, fietsen, groen, spelen en verblijven, door middel van de drie strategieën: bewonersinitiatieven, herinrichtingen door gemeente, anticiperen door ruimte in parkeerbalans (inleveren parkeervergunningen of lage parkeerdruk)
   b) Parkeren met twee wielen op de stoep in oude woonwijken met smalle straten wordt stapsgewijs uitgefaseerd.
   c) Wij ontwikkelen een digitaal mobiliteitslabel, waarmee verschillende doelgroepen snel en eenvoudig kunnen raadplegen wat de parkeersituatie is op een willekeurige locatie in Utrecht, en welke alternatieve mobiliteitsopties er zijn.

5. Deze vier modules van de Parkeervisie op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter aanvulling op de Parkeervisie - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

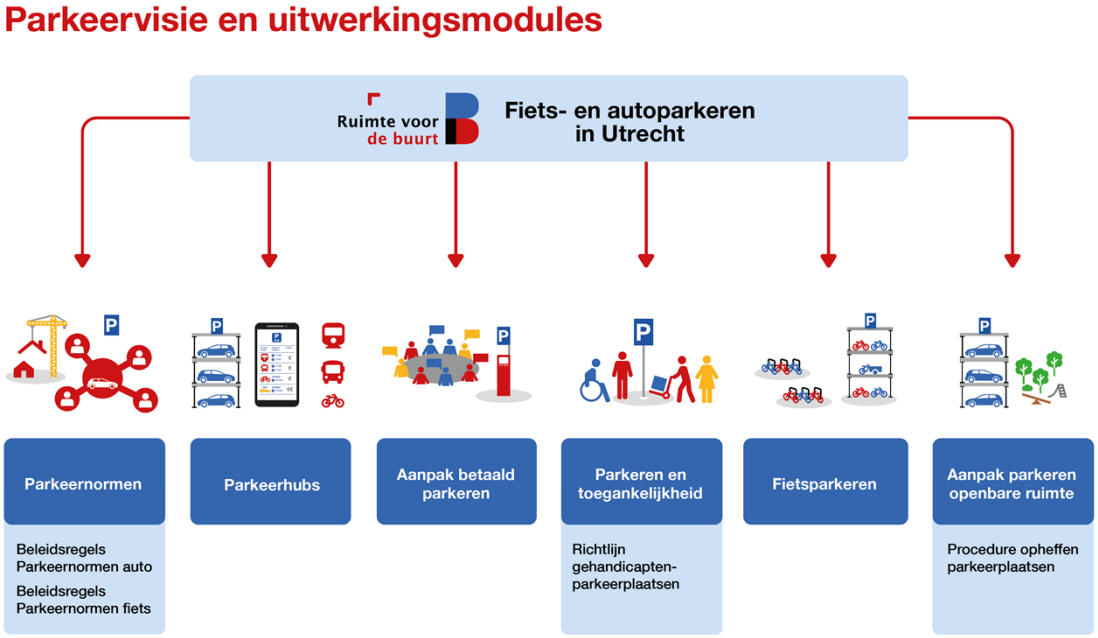
In de Parkeervisie die door de raad is vastgesteld op 25 november 2021 is opgenomen op welke manier het parkeerbeleid bijdraagt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. De module Fietsparkeren gaat specifiek in op de kwantitatieve en kwalitatieve eisen rondom fietsparkeren en de handhaving hierop. In de module Parkeerhubs wordt weergeven we weer hoe we parkeren aan de rand van de stad en in de regio willen stimuleren. De module Parkeren en toegankelijkheid gaat in hoe de gemeente de stad bereikbaar wil houden voor verschillende doelgroepen, met bijzondere aandacht voor mensen met een beperking. Tot slot staat in de module Aanpak parkeren openbare ruimte op welke wijze de gemeente het parkeerbeleid willen inzetten voor verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Ook gaat deze module in op communicatie en data in relatie tot parkeren.

Context

Aanleiding

In het coalitieakkoord 2018 ‘Utrecht: ruimte voor iedereen’ is opgenomen dat het college een nieuwe parkeernota voorlegt aan de raad. De nieuwe visie op parkeren gaat in op de maatregelen die nodig zijn in verschillende buurten in Utrecht, en geeft aan wat nodig is om de stad bereikbaar te houden, fietsen te stimuleren, en het autoverkeer, ondanks de groei van de stad, niet verder te laten toenemen.

In de vastgestelde Parkeervisie heeft de raad de kaders en ambities voor fiets– en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren vastgelegd, in samenhang met het beleid voor gezond stedelijk leven (RSU) en het overkoepelende mobiliteitsbeleid. Hiermee wordt gestuurd zowel op het ruimtegebruik als op het aantal auto’s en zorgen daarmee dat de stad nog leefbaarder wordt en bereikbaar blijft. Ook zorgt de gemeente dat er meer ruimte komt voor lopen en verblijven, spelen, groen en fietsparkeren. De Parkeervisie is een visie op hoofdlijnen, waarin de beleidskaders voor parkeren in de stad zijn vastgelegd. In de modules zijn aangegeven op welke manier er invulling wordt gegeven aan de uitgangspunten in de Parkeervisie, en aan welke randvoorwaarden het beleid moet voldoen wil het succesvol zijn.



Juridische context

Met deze modules wordt de actualisatie van het oude beleid afgerond. Artikel 2 van de Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht is hiermee van toepassing voor het opstellen van beleiden de evaluatie hiervan.

Op grond van artikel 10 lid 1 van de Participatie- en inspraakverordening gemeente Utrecht is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, waarin de terinzagelegging van besluiten is geregeld. De concept modules hebben zes weken ter inzage gelegen, waarbij een ieder die zijn/haar mening wil geven, de gelegenheid heeft gehad een zienswijze over de modules in te dienen. Deze zienswijzen zijn betrokken bij besluitvorming om de modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad. De zienswijzen, de reactie van de gemeente op deze zienswijzen en de wijzigingendie op basis hiervan zijn doorgevoerd zijn te vinden in de bijlage Nota van Beantwoording.

Beoogd effect
Een aantrekkelijke, gezonde, en bereikbare stad, die voor iedereen toegankelijk is.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- In maart 2019 heeft de raad, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid, een addendum vastgesteld op de nota Parkeernormen fiets en auto. Hierdoor hebben bouw- en gebiedsontwikkelingen, met passende parkeer- en mobiliteitsoplossingen, doorgang kunnen vinden.
- De Raad is eind 2018, in maart 2019, en in mei 2019 via een raadsbrief geïnformeerd over de planning en voortgang van de Parkeervisie.
- De Raad is in maart 2020 via een raadsbrief geïnformeerd over uitstel van de Parkeervisie vanwege koppeling van de planning aan de actualisatie van het Mobiliteitsplan.
- De Raad is in december 2020 via een raadsbrief geïnformeerd over vrijgave van de Parkeervisie en de modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen.
- In het college van 18 mei 2021 zijn de Parkeervisie en de modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen voor besluitvorming aan de Raad gestuurd. Hierbij is de Raad geïnformeerd over de afdoening van toezeggingen en de voortgang van de overige modules.
- In het college van 29 augustus 2021 zijn de concept beleidsregels Fiets- en Autoparkeren vastgesteld. Hierover is de raad geïnformeerd via een raadsbrief.
- De Raad heeft op 7 september 2021 een Raadsinformatiebijeenkomst georganiseerd over de Parkeervisie en de modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen besproken
- De Raad is in september 2021 via een raadsbrief geïnformeerd over de achtergrond van Parkeernormen.
- De commissie Stad en Ruimte heeft op 30 september 2021 de Parkeervisie en de modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen besproken. Het college heeft naar aanleiding van vragen de Raad nader geïnformeerd in november 2021.
- De Raad is in november 2021 via een raadsbrief geïnformeerd over vrijgave van de modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte voor de inspraak.
- Op 25 november 2021 heeft de Raad de Parkeervisie en de modules Aanpak betaald parkeren en Parkeernormen vastgesteld.
- In het college van 21 december 2021 zijn de definitieve beleidsregels Fiets- en Autoparkeren vastgesteld. De overgenomen moties uit de Raad van 25 november over dit onderwerp zijn hierin verwerkt. Hierover is de raad geïnformeerd via een raadsbrief.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De module Fietsparkeren als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin onder meer de volgende uitgangspunten: a) We ambiëren de uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit in de binnenstad met 13.400 plekken tot 2030, door meer capaciteit te realiseren op straat en in inpandige stallingen. b) We ambiëren de uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit in buurten, door het realiseren van één extra buurtstalling per jaar en het plaatsen van fietsenrekken en fietstrommels. c) We ambiëren de verhoging van de kwaliteit van fietsparkeren, door de toename van het aantal plekken voor afwijkende fietsen naar circa 20% van de capaciteit.

	d) We ambiëren de verbetering van de toegankelijkheid door het realiseren van herkenbare fietsparkeerplaatsen voor mensen met een beperking bij openbare gebouwen, in en nabij voetgangersgebieden en in en bij inpandige stallingen. e) We ambiëren een vermindering van de fietsparkeerdruk bij stations door meer stallingsplekken te realiseren bij de verschillende treinstations (inpandig en/of op straat). f) We stimuleren van het gebruik van de (inpandige) stallingen door positieve gedragsbeïnvloeding. g) We bieden de mogelijkheid om (terughoudend) fietsparkeerverboden in te voeren in gebieden waar voldoende gereguleerde capaciteit is en de druk op de ruimte groot, zoals rond Utrecht Centraal.
Argumenten	
1.1	Bij de schaalsprong fiets hoort ook extra capaciteit voor fietsparkeren.
	Het tekort aan stallingsplaatsen is al jaren aanwezig, om het tekort te verminderen is een uitbreiding van fietsparkeren bij herkomst en bestemmingen van de fietser noodzakelijk, juist in het centrum. We breiden de capaciteit uit waar dat kan, op straat en inpandig. Dat vraagt om keuzes in de schaarse openbare ruimte.
1.2	Ook in de buurt groeit de vraag naar fietsparkeren.
	Mensen maken steeds meer gebruik van de fiets en moeten die ergens kwijt. Vooral in de vooroorlogse woonwijken hebben inwoners vaak geen eigen schuur of berging. Indicatief is het tekort op circa 23.000 plaatsen berekend. Als er geen rek is of het rek vol is, staan fietsen tegen de beschikbare lantaarnpalen en bomen. Hierdoor moeten voetgangers soms over de weg omdat de stoep niet toegankelijk is. Dit zorgt voor onveilige situaties en belemmert inwoners met een beperking. Daarom breiden we de capaciteit in de buurten uit, onder andere door het realiseren van buurtstallingen. De ruimte die vrijkomt door opheffen van parkeerplaatsen zetten we ook deels in voor uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit (naast extra ruimte voor lopen, groen, spelen en verblijven).
1.3	Fietsparkeren gaat niet alleen om kwantiteit, maar ook om kwaliteit
	Naast het aantal fietsers groeit ook de diversiteit van de fietsen. Fietsen met kratten en kinderzitjes en bakfietsen (zogenoemde buitenmodelfietsen) zijn steeds gebruikelijker. Deze fietsen stellen andere eisen aan de fietsparkeerplaats, dan een reguliere fiets. We realiseren daarom fietsparkeerplekken die passen bij de locatie, de doelgroepen en type fietsen die er gebruik van maken. Ook maken wij een onderscheid tussen lang- en kortparkeren. Wij streven naar een capaciteit van circa 20% fietsparkeerplaatsen die geschikt zijn voor buitenmodelfietsen.
1.4	Zo voorkomt de gemeente dat parkeren een belemmering vormt voor de toegankelijkheid van bestemmingen voor fietsers met een beperking.
	We willen de stad leefbaar en bereikbaar houden voor mensen met een beperking. Wij verbeteren de toegankelijkheid van fietsparkeerplekken en bestemmingen door bij de ingang van stallingen fietsparkeerplekken te realiseren voor mensen met een beperking. Ook werken we verder aan de herkenbaarheid en het gebruiksgemak voor deze doelgroep. Daarnaast willen wij meer nieuwe inpandige stallingen realiseren met plekken op maaiveldniveau. In en nabij het voetgangersgebied willen wij plekken realiseren waar we herkenbare en veilige fietsparkeerplekken voor fietsers met een beperking realiseren.
1.5	Spreiding van fietsparkeren is nodig omdat de vraag bij alle stations toeneemt.
	De fiets is het belangrijkste vervoermiddel in het voortransport naar het station. Mede door de groei van de stad ontstaat richting 2040 bij alle stations een tekort aan fietsparkeerplekken. Daarom ontwikkelen we in samenwerking met ProRail, het Ministerie van IenW en Provincie, binnen U-Ned strategieën om de

	fietsparkeerdruk te verdelen over de stations in de stad en de bestaande stallingen zo goed mogelijk te benutten. Deze aanpak hangt samen met de strategie uit het mobiliteitsplan, het ‘wiel met spaken’ en de wens voor een extra intercitystation. Met de sterkere spreiding van de fietsparkeercapaciteit creëren we voor het OV meer hoogwaardige opstappunten.
1.6	Stallingen worden nog niet overal optimaal benut.
	De openbare ruimte is schaars, nieuwe inpandige stallingen zijn kostbaar en er zijn niet altijd nieuwe geschikte locaties voor inpandige stallingen. Het is dan ook van belang dat wij optimaal gebruik maken van de bestaande stallingen. Dit doen we door in het centrum met positieve gedragsbeïnvloeding het gebruik van bewaakte stallingen te vergroten. Wij werken aan een communicatieaanpak, betere wayfinding en de inzet van fietscoaches die in de binnenstad fietsers verwijzen naar de stallingen.
1.7	Fietsparkeerverboden als laatste middel om de openbare ruimte toegankelijk te houden.
	Op drukke locaties staat de toegankelijkheid van de openbare ruimte onder druk. Daarom voeren we op locaties waar we de capaciteit op orde hebben en de druk op de openbare ruimte groot is, fietsparkeerverboden in. We starten met een pilot bij het Centraal Station. Invoering van het fietsparkeerverbod gaat gepaard met een heldere inrichting van de openbare ruimte en een communicatieaanpak zodat duidelijk is wat we van de fietser verwachten. Pas als dat op orde is gaan we handhaven.
Kanttekeningen/ Risico’s	
1.1	De module Fietsparkeren is nog niet financieel gedekt.
	Met de vaststelling van de module bepalen we de beleidsuitgangspunten. De totale investerings- en exploitatiekosten van de ambities in de module zijn nog niet gedekt. Hiervoor doen wij per project of deeluitwerking een gedekt voorstel. De bekostiging van de module Fietsparkeren is onderdeel van de investeringsopgave van de RSU 2040, waarin een investeringsstrategie is opgenomen. De realisatie hiervan is afhankelijk van andere partijen, het ontwikkelen van nieuwe instrumenten, nadere besluitvorming over de uitvoering van de visie, de beschikbaarheid van gemeentelijke middelen en de integrale afweging hiervan. Onderdelen van de uitwerkingsmodule, zoals de realisatie en beheer van buurtstallingen en de inzet van fietscoaches, zijn binnen de parkeerexploitatie gedekt. We bekijken bij de toekomstige momenten in de P&C-cyclus welke financiële ruimte er is voor de uitvoering van een beperkt deel van de ambities/maatregelen binnen de bestaande parkeerexploitatie. Door het ontbreken van de financiële dekking hebben we vooraf geen zekerheid over (de snelheid van) de realisatie van deze beleidsplannen. Met de vaststelling van de module bepalen we hiermee de beleidsuitgangspunten en kunnen de onderdelen waar wel bekostiging voor is, doorgang vinden.
1.2	De ruimte voor uitbreiding van fietsparkeerplekken in de binnenstad is beperkt.
	We willen het fietsparkeren uitbreiden op straat en in inpandige stallingen. Bij het realiseren van fietsparkeerplekken op straat en het omzetten van autoparkeerplaatsen concurreert fietsparkeren met andere ruimteclaims, zoals ruimte voor klimaatadaptatie, groen, voetgangers en verblijven. Omdat de vrijgekomen ruimte bij opheffen van parkeerplaatsen ook voor andere functies wordt benut, is het nog niet duidelijk hoeveel en in welk tempo we autoparkeerplaatsen kunnen omzetten in fietsparkeerplaatsen. Al het

	fietsparkeren oplossen in inpandige stallingen is niet wenselijk en haalbaar qua ruimte.
1.3	Ook in buurten is de ruimte voor extra fietsparkeren beperkt.
	Net als in de binnenstad concurreert fietsparkeren met andere ruimteclaims, zoals groen, spelen en verblijven. Daarbij zijn de kosten van buurtstallingen en fietstrommels relatief hoog.
1.4	Er is beperkt ruimte en mogelijkheid voor realiseren van parkeerplekken voor fietsers met een beperking.
	Voor mensen met een beperking is het gebruik van een fiets vaak alleen mogelijk wanneer deze op straatniveau gestald kan worden. Om gelijkvloers stallingsruimte te realiseren en beschikbaar te houden voor deze doelgroep, zijn aanzienlijke investerings- en exploitatiemiddelen (waaronder bewaking) nodig. De financiële mogelijkheden bepalen mede in hoeverre we beveiligde stallingsplaatsen aan de doelgroep kunnen aanbieden.
1.5	Er is weerstand tegen de invoering van een fietsparkeerverbod en de handhaving hierop.
	Juridisch zijn fietsparkeerverboden alleen haalbaar wanneer er voldoende stallingscapaciteit in de directe omgeving is. Daarnaast hebben sommige fietsers, organisaties en partijen principieel bezwaar tegen het invoeren van fietsparkeerverboden. Fietsparkeerverboden zijn pas een laatste stap. Als we op een locatie een nieuw fietsparkeerverbod instellen werken we eerst aan communicatie van de nieuwe regels voordat we de handhaving uitbreiden.
1.6	De ruimte en mogelijkheden voor fietsparkeren bij stations zijn beperkt.
	Het spreiden van de stallingsvraag bij Utrecht Centraal naar andere stations is beperkt mogelijk door verschillende factoren in de hele reisketen. Op een aantal stations is nog ruimte op maaiveld te vinden, maar de stationsomgevingen van Vaartsche Rijn, Overvecht, Zuilen en Leidse Rijn zijn al zodanig intensief gebruikt dat alleen gebouwde voorzieningen mogelijkheden bieden. Dit leidt tot investeringskosten en exploitatiekosten. Naast de beschikbaarheid van eigen financiële middelen zijn wij hierbij ook afhankelijk van andere partijen.
1.7	Voor communicatie en inzet van fietscoaches is blijvende inzet nodig van de gemeente.
	Het positieve effect van de fietscoaches en acties om het gebruik van stallingen te vergroten verdwijnt na verloop van tijd. Deze acties worden momenteel al gedekt binnen de parkeerexploitatie. De inzet blijft nodig om dit effect te houden.
Beslispunt	
2	De module Parkeerhubs als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin de belangrijkste uitgangspunten: a) We ambiëren een systeem van parkeerhubs als alternatief voor parkeren op locatie. b) We stimuleren het gebruik van parkeerhubs door bewoners van nieuwe ontwikkelingen en bewoners van de bestaande stad, naast gebruik door bezoekers en forenzen. c) We ambiëren goede randvoorwaarden en kwaliteitseisen voor parkeerhubs, zoals goede OV-ontsluiting, goede fietsontsluiting, goed aanbod van deelmobiliteit, een aantrekkelijk tarief, digitale ontsluiting via MaaS en een hoog voorzieningenniveau in de hub.
Argumenten	
2.1	Met verschillende soorten parkeerhubs in de wijk, aan de snelwegring en in de regio biedt de gemeente een alternatief voor het parkeren voor de deur.

	Door de realisatie van parkeerhubs hebben we de capaciteit om parkeerders (bewoners, werknemers en bezoekers) vanuit de wijk naar de randen van de wijk, stad en regio te verplaatsen. Door deze alternatieven ontstaat er ruimte voor een duurzame inrichting in de wijk. Het aanbieden van parkeercapaciteit in hubs alleen is niet voldoende, dit moet gepaard gaan met de een hoge standaard van randvoorwaarden en kwaliteitseisen.
2.2	Hiermee richten parkeerhubs zich nu naast bezoekers en forenzen ook op bewoners van nieuwe ontwikkelgebieden en bewoners van de bestaande stad.
	Er is voor bewoners momenteel (meestal) nog voldoende ruimte om te parkeren op straat, waardoor het voor hen niet nodig is om te parkeren in een parkeerhub aan de snelwegring. Tegelijkertijd zijn er in wijken wachtlijsten voor parkeervergunningen, verhuizen mensen naar de stad. Doordat we ons specifiek richten op deze groepen bewoners kunnen wij werken aan integratie van de tariefstructuur en benodigde randvoorwaarden. We tornen hierbij niet aan de rechten van de bewoners die nu al een parkeervergunning hebben.
2.3	Een hoge standaard van randvoorwaarden en kwaliteitseisen draagt bij aan het succes van ringhubs.
	Ringhubs zijn voor bewoners alleen een aantrekkelijk alternatief als de extra overstap wordt gecompenseerd door een goede bereikbaarheid per fiets, OV en auto, er een aanbod is van deelmobiliteit dat eenvoudig te plannen, te boeken en te betalen is en het verblijf in de hub aangenaam is door onder andere voldoende (sociale) veiligheid, een goede temperatuur en een afhaalpunt voor pakketten.
Kanttekeningen/ Risico's	
2.1	De module is nog niet financieel gedekt.
	De investerings- en exploitatiekosten van de module zijn nog niet bekend en gedekt. We werken de businesscase per project verder uit. Voorbeeld hiervan is de HUB XL in Papendorp. Het schetsontwerp dat momenteel wordt opgesteld verschaft ook (een eerste) inzicht in de bouwkosten en de kosten gemoeid met de exploitatie van de parkeervoorziening. De bekostiging van de module Parkeerhubs is onderdeel van de investeringsopgave van de RSU 2040, waarin een investeringsstrategie is opgenomen. De realisatie hiervan is afhankelijk van andere partijen (bijvoorbeeld de Regionale Parkeerstrategie van UNed), de ontwikkeling van nieuwe instrumenten, nadere besluitvorming over de uitvoering van de visie, de beschikbaarheid van gemeentelijke middelen en de integrale afweging hiervan. Door het ontbreken van de financiële dekking hebben we vooraf geen zekerheid over (de snelheid van) de realisatie van deze beleidsplannen. Met de vaststelling van de module bepalen we hiermee de beleidsuitgangspunten.
2.2	Het is nog onbekend in welke mate bewoners gebruik gaan maken van de ringhubs.
	Bewoners zijn niet gewend om te parkeren in ringhubs. Door het hoge voorzieningenniveau van de parkeerhub, juiste tarifering en een goed OV- en fietsnetwerk, inclusief aanbod van deelmobiliteit stimuleren we mensen om van ringhubs gebruik te maken. We monitoren dit jaarlijks en richten ringhubs flexibel in op basis van de parkeervraag.
2.3	Voor de realisatie van de regiohubs is de gemeente afhankelijk van andere partijen.
	Wij kunnen niet alle voorwaarden inregelen die noodzakelijk zijn. Voorbeelden hiervan zijn de benodigde OV-verbindingen en voorzieningen bij de regiohubs.

	Wij committeren ons aan de Regionale Parkeerstrategie, nemen een trekkersrol in en maken afspraken met onder meer de Provincie, U-OV en de NS over de dienstregelingen. Met deze partijen moeten en gaan we afspraken maken over de benodigde voorwaarden.
2.4	Het realiseren van ringhubs is een ruimtelijke opgave.
	Een deel van de parkeereis in nieuwe ontwikkelgebieden wordt gecreëerd in ringhubs waarvoor langs de snelwegring en betreffende HOV-corridors ruimte moet worden gevonden. In Zuid West is deze ruimte inmiddels gevonden op Papendorp.
2.5	De exploitatie van ringhubs is niet kostendekkend.
	Het parkeren in ringhubs is voor bewoners alleen aantrekkelijk als er sprake is van een laag tarief ten opzichte van het parkeren dichter bij huis. De bekostiging van het onrendabele deel van de investering moet dan ook vanuit andere middelen komen. We kijken hier naar bijdragen vanuit de Regionale Parkeerstrategie en gebiedsontwikkelingen waar deze voorziening voor gebruikt gaan worden en het toekomstige Fonds Bovenwijkse Voorzieningen/ Mobiliteitsfonds. Wij streven ernaar om eventuele tekorten in de exploitatie van de Parkeerhubs op te vangen binnen de Parkeerexploitatie.
Beslispunt	
3	De module Parkeren en Toegankelijkheid als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin de belangrijkste ambities: a) Parkeren vormt geen fysieke belemmering voor de toegankelijkheid van bestemmingen zowel in de bestaande stad als ontwikkelgebieden voor mensen met een beperking en andere doelgroepen. Dit regelen we door voldoende aanbod van parkeervoorzieningen te bieden, die aansluit bij de behoefte van de doelgroep. In ontwikkelgebieden moet binnen 100 meter een gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar zijn, waarbij we in eerste instantie kijken naar inpandige parkeervoorzieningen, maar bij onvoldoende beschikbaarheid kunnen uitwijken naar de openbare ruimte. b) Parkeren in de openbare ruimte blijft gratis voor houders van een Europese gehandicaptenparkeerkaart. We bieden de mogelijkheid voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats in gemeentelijke garages tegen een passend tarief. c) Informatie over parkeren en mobiliteitsalternatieven is goed vindbaar, duidelijk en begrijpelijk voor alle doelgroepen, ongeacht de wijze waarop de informatie overgedragen wordt. d) Utrecht neemt een voortrekkersrol bij de ontwikkeling van (digitale) landelijke parkeeroplossingen voor mensen met een beperking en bij de communicatie hierover.
Argumenten	
3.1	Aanscherping van het gehandicaptenparkeerbeleid en nieuwe verankering van toegankelijkheid in het beleid is nodig om de groeiende stad leefbaar en bereikbaar te houden voor mensen met een beperking.
	We zetten in op deelmobiliteit, lopen, fietsen en OV en parkeren op afstand. Hierbij is het van belang dat mensen voor wie het gebruik van een auto of ander vervoersmiddel noodzakelijk is om hun bestemming te bereiken, ook kunnen blijven parkeren. Dit willen we bereiken door in de bestaande stad voldoende beschikbare parkeervoorzieningen voor hen te bieden. We leggen richtlijnen vast, maar we blijven ook maatwerk bieden wanneer standaardregels niet volstaan.

3.2	Bij nieuwe ontwikkelingen (zoals verdichtingslocaties) moeten toegankelijke, betaalbare mobiliteits- en parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking van tevoren zijn geregeld en moet het mogelijk zijn om een gehandicaptenparkeerplaats te realiseren binnen 100 meter.
	Door bij planvorming van nieuwe ontwikkelingen rekening te houden met de aanleg van mobiliteits- en parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking (binnen loopafstand), zullen bestemmingen in autoluwe gebieden toegankelijk zijn voor deze doelgroep. Bij specifieke ontwikkelingen, zoals de Merwedekanaalzone, kan maatwerk nodig zijn. Het uitgangspunt is dat parkeren ook voor deze doelgroep wordt opgelost in inpandige parkeervoorzieningen. Wanneer inpandige parkeerplaatsen niet binnen loopafstand beschikbaar zijn en ook andere alternatieven ontbreken, moet binnen 100 meter een gehandicaptenparkeerplaats in de openbare ruimte kunnen worden aangelegd.
3.3	De gemeente zorgt hiermee voor bereikbare en toegankelijke bestemmingen in Utrecht.
	Lopen, fietsen of openbaar vervoer is niet voor iedereen een haalbaar alternatief. Omdat mensen met een beperking voor hun mobiliteit in veel gevallen afhankelijk zijn van de auto, kunnen (hoge) parkeerkosten voor deze doelgroep een belemmering vormen voor de toegankelijkheid van de stad. Deze belemmering nemen we weg doordat parkeren met een Europese gehandicaptenkaart gratis is in de openbare ruimte. We bieden de ruimte om een individuele gehandicaptenparkeerplaats tegen een passend tarief in een gemeentelijke garage te realiseren, bijvoorbeeld als er geen parkeerplaatsen binnen loopafstand aanwezig zijn.
3.4	Duidelijke informatie over parkeren (en mobiliteitsalternatieven) die online goed vindbaar en ook fysiek beschikbaar is, draagt bij aan de toegankelijkheid van de stad.
	Digitalisering maakt het nodig om verdere uitgangspunten over toegankelijkheid in ons beleid vast te leggen. Informatie over parkeren moet (digitaal) toegankelijk zijn. We leggen daarom vast dat voor alle doelgroepen informatie over parkeren vindbaar, duidelijk en begrijpelijk moet zijn en dat iedereen zoveel mogelijk zelfstandig toegang heeft tot onze parkeerproducten. Waar dit niet lukt bieden we bewoners, bezoekers en bedrijven telefonisch of op een andere manier hulp waar nodig.
3.5	Een landelijke parkeeroplossing voor mensen met een beperking zorgt ervoor dat bestemmingen in het hele land beter toegankelijk worden voor de doelgroep.
	We zetten ons landelijk in om parkeervoorzieningen voor deze doelgroep te verbeteren. De regels voor parkeren verschillen deels per gemeente (in sommige gemeenten is parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart gratis, en in een deel daarvan is een parkeervergunning nodig) en zijn lastig vindbaar. Door ook als Utrecht actief bij te dragen aan een landelijke oplossing wordt de slagingskans van een landelijk systeem groter. Hoewel hiermee misbruik landelijk mogelijk blijft, beperkt een gezamenlijke oplossing het aantal mogelijkheden voor fraude, bijvoorbeeld doordat mensen inactieve kaarten minder makkelijk kunnen gebruiken. Daarnaast biedt het systeem een verminderde last voor de parkeerder omdat maar één parkeervergunning nodig is voor verschillende steden.
Kanttekeningen/ Risico’s	
3.1	Maatwerk voor mensen met een beperking staat op gespannen voet met het autoluwe karakter van verdichtingslocaties.
	Bij (geplande) verdichtingslocaties met autoluwe woongebieden is weinig tot geen ruimte voor autoparkeren op straat. Parkeren gebeurt voornamelijk inpandig in garages en op afstand aan de rand van de stad. Hierdoor kunnen bewoners, en met name bezoekers, niet altijd meer met de auto tot aan de voordeur komen.

	We willen maatwerk leveren voor mensen die, onvoorzien, de noodzaak krijgen om hun auto dichtbij te hebben, om wonen en leven in de stad voor hen toegankelijk te houden, ook in autoluwe gebieden. Hiervoor moet het, als er geen mogelijkheden zijn voor de doelgroep om inpandig te parkeren, mogelijk zijn om parkeren in de openbare ruimte te realiseren.
3.2	Doordat parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart gratis is, blijft misbruik aantrekkelijk.
	Misbruik beperken we doordat de parkeervergunning die aan de gehandicaptenparkeerkaart is gekoppeld, beperkt is in geldigheidsduur en het aantal kentekens dat gekoppeld kan worden. Wel wordt het waarschijnlijk mogelijk om in verschillende steden te parkeren met dezelfde gehandicaptenparkeerkaart (door bijvoorbeeld gelijktijdig parkeervergunningen te hebben). Een landelijk systeem waarbij de parkeervergunning van de eigen stad geldig is in andere steden, draagt bij aan het tegengaan van misbruik omdat nog maar één parkeervergunning per gehandicaptenparkeerkaart wordt verstrekt.
Beslispunt	
4	De module Aanpak Parkeren Openbare Ruimte als onderdeel van de Parkeervisie vast te stellen, met daarin onder meer de volgende ambities: a) Jaarlijks vervalt 0,5 tot 1% van de autoparkeercapaciteit in de openbare ruimte ten behoeve van lopen, fietsen, groen, spelen en verblijven, door middel van de drie strategieën: bewonersinitiatieven, herinrichtingen door gemeente, anticiperen door ruimte in parkeerbalans(inleveren parkeervergunningen en lage parkeerdruk) b) Parkeren met twee wielen op de stoep in oude woonwijken met smalle straten wordt stapsgewijs uitgefaseerd. c) Wij ontwikkelen een digitaal mobiliteitslabel, waarmee verschillende doelgroepen snel en eenvoudig kunnen raadplegen wat de parkeersituatie is op een willekeurige locatie in Utrecht, en welke alternatieve mobiliteitsopties er zijn.
Argumenten	
4.1	Door opheffen van autoparkeerplaatsen ten behoeve van andere functies, verbetert de kwaliteit van de openbare ruimte.
	In Utrecht is de ruimte schaars. Een groot deel van de auto’s die in Utrecht worden geparkeerd, staat in de openbare ruimte, waardoor de ruimte voor andere functies wordt beperkt. Door opheffen van parkeerplaatsen op straat, ontstaat er meer plek voor voetgangers en fietsers, en voor groen, spelen en verblijven. Dit draagt positief bij aan de leefbaarheid van de stad. We creëren ruimte op straat door enerzijds de bestaande parkeerruimte (met name parkeergarages) efficiënter te gebruiken, en anderzijds door alternatieven voor de privéauto, zoals fiets, OV, en deelmobiliteit, te stimuleren.
4.2	Initiatieven uit de stad worden ondersteund.
	Vanuit de stad komen nu al regelmatig met vragen voor opheffen van parkeerplaatsen. Wij ontwikkelen een toolbox waarmee bewoners, ondernemers of buurten een aanvraag kunnen indienen voor het opheffen van parkeerplaatsen. Hiermee sluiten we aan op wensen en behoeften van bewoners en andere belanghebbend.
4.3	De gemeente zoekt actief naar mogelijkheden voor opheffen van autoparkeerplaatsen
	Wij zoeken actief naar kansen om vanuit de gemeente parkeerplaatsen op te heffen. Dit doen wij door bij herinrichtingen kritisch te kijken welke parkeerplaatsen nog nodig zijn. Door middel van de parkeerdrukmetingen hebben wij inzicht in locaties waar de parkeerdruk laag is en mogelijk parkeerplaatsen opgeheven kunnen worden. Ook kunnen we waar en wanneer wenselijk ingeleverde parkeervergunningen hiervoor benutten.

4.4	Door uitfaseren van parkeren met twee wielen op de stoep ontstaat er meer ruimte voor voetgangers en verbetert de verkeersveiligheid.
	In verschillende (oude) woonwijken parkeren auto's aan twee kanten van de weg, terwijl de straten daar eigenlijk te smal voor zijn. Om te zorgen dat er nog wel auto's (en nood- en hulpdiensten) langs kunnen, gaan automobilisten dan vaak met twee wielen op de stoep staan. Het gevolg hiervan is dat in veel gevallen de doorgang op het trottoir onvoldoende is. Dit is niet wenselijk en kan leiden tot gevaarlijke situaties. Wij bouwen het parkeren met twee wielen op de stoep stapsgewijs af door o.a. aan te haken op geplande herinrichtingsprojecten. Door het inzetten van alternatieven voor (parkeren van) de eigen auto, voorkomen we dat de parkeerdruk in deze wijken nog verder oploopt of naar aangrenzende buurten verplaatst.
4.5	Met goede, toegankelijke communicatie over parkeren en mobiliteitsalternatieven, kunnen (toekomstige) bewoners, bedrijven en bezoekers weloverwogen keuzes maken ten aanzien van vestiging in of bezoek aan Utrecht.
	Voor sommige bewoners en bedrijven is het belangrijk om een auto in de buurt te kunnen parkeren. Dat is echter niet overal in Utrecht (direct) mogelijk. Ook voor bezoekers kan het belangrijk zijn om vooraf te weten of en waar ze kunnen parkeren als ze naar Utrecht komen. Met goede informatie over bijvoorbeeld tarieven, (wachttijden voor) parkeervergunningen, parkeergarages, en deelmobiliteit op verschillende locaties in de stad, kunnen (toekomstige) bewoners en bedrijven, en bezoekers een goede afweging maken over vestiging in of bezoek aan Utrecht.
Kanttekeningen/ Risico's	
4.1	Parkeren met twee wielen op de stoep is vaak een gevolg van een tekort aan parkeercapaciteit.
	De straten en wijken waar met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd, hebben niet voldoende parkeercapaciteit om het autobezit van bewoners (en ondernemers) te faciliteren. Uitfaseren van parkeren op de stoep kan daardoor leiden tot een hogere parkeerdruk en/of langere wachtlijst voor parkeervergunningen. Hiervoor zijn oplossingen nodig in de vorm van alternatieve parkeercapaciteit (in de wijk of op afstand), of inzet op alternatieven voor de (privé)auto, zoals fiets, OV en deelmobiliteit. In sommige wijken, vooral de gebieden zonder betaald parkeren, is het echter lastig om te sturen op alternatieven voor de eigen auto.
4.2	De baten van opheffen parkeerplaatsen zijn kwalitatief en niet kwantitatief.
	Het opheffen van parkeerplaatsen kost geld. Enerzijds zijn dat eenmalige kosten voor herinrichting, anderzijds gaat het om structurele inkomstenderving. Maar het opheffen van parkeerplaatsen en een andere inrichting van de openbare ruimte, leveren ons ook veel op: meer groen, betere luchtkwaliteit, meer ruimte voor gezonde vormen van mobiliteit. Deze baten zijn niet gemakkelijk kwantificeerbaar in geld, maar in kwalitatieve zin wezenlijk voor een gezonde groene stad.
Beslispunt	
5	Deze vier modules van de Parkeervisie op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter aanvulling op de Parkeervisie - onderdeel van het thematisch beleid - en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ hierop aan te passen.
Argumenten	
5.1	Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel

	De ‘Omgevingsvisie Utrecht’ bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysiekeleefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid, Aanpak parkeren openbare ruimte moeten hieraan worden toegevoegd, ter aanvulling op de Parkeervisie.

Financiën

In de Parkeervisie zijn de kaders en hoofdlijnen vastgelegd voor het Utrechtse parkeerbeleid. Deze uitganspunten zijn uitgewerkt in zes afzonderlijke uitwerkingsmodules.

Bij de uitwerking van de beleidsdoelen kan de gemeente aan verschillende knoppen draaien, met zowel beleidsmatige gevolgen als financiële consequenties. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om aanpassing van parkeertarieven, uitbreiding betaald parkeren, opheffen straatparkeerplaatsen en (nieuwe) parkeerproducten. De draaiknoppen, gewenste investeringen en daaruit voortvloeiende mogelijke financiële effecten (baten en lasten) zijn in beeld als uitwerking van de investeringsstrategie RSU. Hieruit blijkt dat, door te kiezen voor maatregelen die de parkeerinkomsten verhogen, de ambities te realiseren zijn. Besluitvorming hierover moet uiteraard plaatsvinden en is onderdeel van de integrale afweging bij de P&C cyclus.

De ambities uit de modules zijn onderdeel van deze jaarlijkse integrale afweging. Hierbij zoekt de gemeente naast de eigen investeringsruimte ook naar subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden en bijdragen van baathebbers (Fonds bovenwijks/bereikbaarheidsfonds). Via het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen/bereikbaarheidsfonds kunnen baathebbers bijdragen aan de kosten van gemeentelijke opgaven. Dit Fonds Bovenwijkse voorzieningen/bereikbaarheidsfonds biedt de mogelijkheid om parkeerhubs (gedeeltelijk) te bekostigen. De manier waarop dit wordt vormgeven wordt momenteel uitgewerkt en wordt in 2022 aan de Raad voorgelegd.

Omdat de dekking van de ambitie afhankelijk is van beschikbare middelen, is vooraf geen zekerheid over (de snelheid van) de realisatie van deze beleidsplannen. Toch is vaststelling van de modules nodig, omdat hiermee de beleidsuitgangspunten worden vastgesteld.

De belangrijkste draaiknoppen en financiële effecten, aanvullend op bovenstaande toelichting, zijn per module weergegeven:

Fietsparkeren
Gefaseerd wordt toegewerkt naar de realisatie van grootschalige fietsenstallingen. Voor de uitbreiding van een aantal inpandige fietsenstallingen in het stationsgebied zijn middelen gereserveerd. Deze zijn ontoereikend en de gemeente is afhankelijk van cofinanciering door de provincie en het Rijk. Per investering wordt een businesscase uitgewerkt met sluitende dekking waar de structurele exploitatie- en beheer/onderhoudslasten deel van uitmaken.

Voor de uitbreiding van kleinere (buurt) fietsenstallingen wordt bij de toekomstige momenten in de P&C-cyclus gekeken welke financiële ruimte er is voor het realiseren van deze kleinere fietsenstallingen en wordt dekking gezocht hiervoor binnen de bestaande parkeerexploitatie.

Parkeerhubs
Gefaseerd wordt gewerkt naar realisatie van het netwerk van parkeerhubs, op basis van de corridorgewijze aanpak van de Mobiliteitsvisie 2040. Per investering wordt een businesscase met sluitende dekking uitgewerkt.

Parkeren en Toegankelijkheid
Deze module is vooral actualisering van huidig beleid en brengt geen grote (financiële) veranderingen met zich mee. De veranderingen die er zijn worden bij de toekomstige momenten in de P&C-cyclus in beeld gebracht, welke financiële ruimte er is en dekking hiervoor binnen de bestaande parkeerexploitatie.

Aanpak parkeren openbare ruimte

De gemeente heeft de ambitie om jaarlijks 0,5 tot 1% van de autoparkeercapaciteit in de openbare ruimte op te heffen. Voor het deel van de plekken dat in betaald parkeergebied ligt, betekent dit dat de gemeente te maken krijgt met inkomstenderving. Hier gaat hierbij om structureel lagere inkomsten, waarbij de gederfde inkomsten jaarlijks toenemen (omdat er ieder jaar parkeerplaatsen worden opgeheven). Bij de toekomstige momenten in de P&C-cyclus wordt bekeken welke financiële ruimte er in de parkeerexploitatie is om hiervoor in te zetten.

Voor de introductie van het mobiliteitslabel, en de inrichting van een digitaal loket voor bewoners- en ondernemersinitiatieven geldt dat de kosten worden opvangen binnen de parkeerbegroting. Bij de doorontwikkeling van parkeervergunningen en garageabonnementen worden de financiële consequenties met sluitende dekking in beeld gebracht zodra er een concreet voorstel ligt.

Vervolg

De doelen van de Parkeervisie en de modules hangen sterk samen met het mobiliteitsplan. Om te beoordelen of de gemeente op de goede weg is, wordt jaarlijks een mobiliteitsmonitor uitgebracht waar ook de effecten van het parkeerbeleid worden meegenomen. Op basis van de resultaten uit de monitoring volgt de gemeente van jaar tot jaar hoe de mobiliteit in, van en naar Utrecht zich ontwikkelt. De indicatoren worden nog geactualiseerd.
Sommige maatregelen zijn geschikt om ‘morgen’ mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een lange voorbereidingstijd of zijn afhankelijk van beschikbare dekking. In het Mobiliteitsplan is een hoofdlijn in de programmering aangebracht door drie termijnen te onderscheiden. Deze programmering wordt uitgewerkt in een Agenda Mobiliteitsplan van strategie naar realisatie, hier worden ook de parkeerprojecten geprogrammeerd. Over het resultaat informeren het college de raad bij de agendering van de Voorjaarsnota en Meerjaren Programma Ruimte.

De gemeente stelt nog een procedure vast voor het opheffen van parkeerplaatsen en actualiseren de richtlijnen voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Deze documenten worden zo snel mogelijk vastgesteld na behandeling van de modules in de raad. Na het vaststellen wordt de raad geïnformeerd hierover.

Participatie

In april 2019 is specifiek voor de Parkeervisie een bijeenkomst georganiseerd voor belanghebbenden in de stad (o.a. bewonersverenigingen, werkgevers, ondernemers, ontwikkelaars, en diverse belangenverenigingen). Bij deze bijeenkomst zijn de aanwezigen via een informatiemarkt geïnformeerd over diverse parkeeronderwerpen, en zijn gesprek gevoerd over de belangrijkste thema’s binnen het parkeerbeleid. De uitkomsten van dit gesprek zijn verwerkt in de stukken. Tijdens bijeenkomsten die vanuit de actualisatie van het Mobiliteitsplan zijn georganiseerd (eind 2019 live, en in juni 2020 digitaal) is het onderwerp parkeerbeleid ter sprake gebracht. Ook deze input hebben is verwerkt in de versies.

Bij de terinzagelegging van de Parkeervisie en Mobiliteitsplan (december 2020/januari 2021) hebben belanghebbenden gereageerd op de onderwerpen die nu nader is uitgewerkt in de modules. Deze input is beantwoord in de reactienota die is vastgesteld bij de Parkeervisie en verwerkt in de nu voorliggende documenten.

In mei 2021 zijn twee digitale bijeenkomsten georganiseerd voor bewoners en ondernemers uit de stad. Ondanks een beperkte opkomst bij de sessie hebben we inhoudelijk waardevolle informatie opgehaald en verwerkt in de conceptversies. Ook is een online flitspeiling gehouden die door ongeveer 1000 mensen is ingevuld. De uitkomst van deze flitspeiling laat een divers beeld van meningen zien. Een deel van de respondenten pleit voor meer en goedkoper parkeren van de auto, terwijl een ander deel van de respondenten graag meer fietsparkeerplaatsen wenst of open staat voor parkeren in een parkeerhub of parkeerplaatsen wil opheffen.

Hiernaast zijn gedurende het hele proces formeel en informeel gesproken met verschillende belanghebbenden, experts, en andere (grote) gemeenten.

De module Parkeren en Toegankelijkheid is in nauwe samenwerking geschreven met Solgu. Voor de module Fietsparkeren is (onder andere) gesproken met de Fietsersbond. Deze gesprekken hebben waardevolle informatie opgeleverd, die is verwerkt in de module.

Tijdens de inspraakperiode van 19 november 2021 tot en met 31 december 2021 zijn de modules modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op de plannen. Op 7 december 2021 is er een digitale informatieavond geweest, waarin de hoofdlijn van de modules zijn 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.

Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd om te bezien of de modules aangepast kunnen of moeten worden. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze nota beantwoord. Het resultaat is te lezen in de Nota van beantwoording op de modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte

Communicatie

Als de resterende modules van de Parkeervisie zijn vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen.

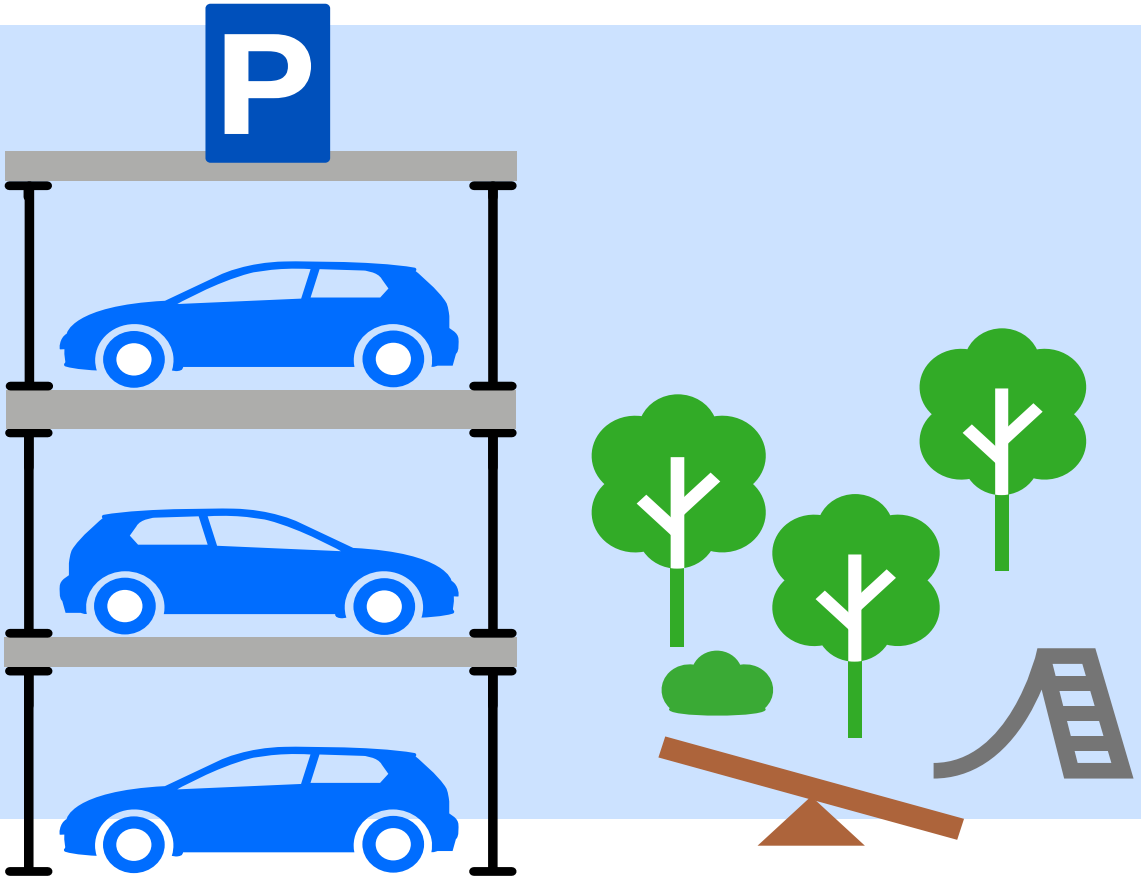
Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Module Fietsparkeren
- Module Parkeerhubs
- Module Parkeren en toegankelijkheid
- Module Aanpak parkeren openbare ruimte

Bijlagen informatief
- Nota van beantwoording inspraakreacties
- Routekaart Parkeerhubs Utrecht

Aanpak parkeren openbare ruimte

Ruimte voor de buurt



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/parkeervisie

Inhoud

1. Inleiding **3**

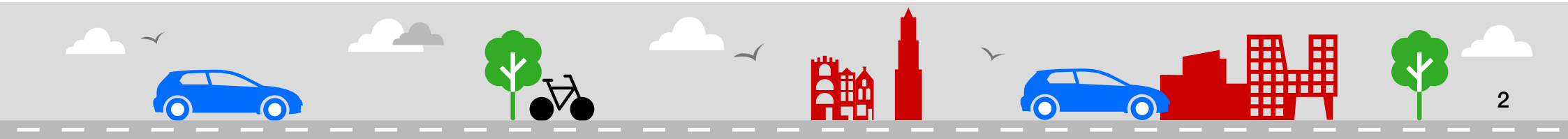
2. Ruimte voor groen, spelen, en verblijven **4**
2.1 Opheffen van parkeerplaatsen 5
2.2 Parkeren met twee wielen op de stoep 7

3. Alternatieven voor parkeren **9**
3.1 Efficiënter gebruik van parkeerruimte 9
3.2 Stimuleren garage- en hubparkeren 11
3.3 Doelgroepen 13
3.4 Deelmobiliteit 15

4. Uitgangspunten bij opheffen parkeerplaatsen **17**
4.1 Alternatieven voor parkeerders 17
4.2 Inkomstenderving bij opheffen parkeerplaatsen in betaald parkeergebied 18

5. Parkeergebieden en communicatie over parkeervoorzieningen **20**
5.1 Parkeergebieden 20
5.2 Parkeerdata en monitoring 21
5.3 Mobiliteitslabel 23
5.4 Initiatieven voor opheffen parkeerplaatsen 24

6. Financiën **25**



1. Inleiding

In de Parkeervisie hebben we vier doelen vastgelegd voor het Utrechtse parkeerbeleid. Eén van die doelen is de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. In Utrecht is de ruimte schaars, en met de groei van de stad is het steeds belangrijker om onszelf de vraag te stellen waaraan we die schaarse ruimte willen besteden.

Een groot deel van de auto's en fietsen die in Utrecht worden geparkeerd, staat in de openbare ruimte. In sommige stukken van de stad is dat geen probleem, daar is voldoende ruimte op straat om te lopen, te fietsen, en te parkeren, en blijft er ook nog plek over voor spelen en groen. Maar in de meeste wijken in Utrecht is de ruimte beperkt, en gaat ruimte die wordt gereserveerd voor parkeren ten koste van andere functies. In deze gebieden creëren we ruimte voor spelen, groen, en verblijven, door auto's te verplaatsen naar parkeergarages en parkeervoorzieningen aan de rand van de stad, en door alternatieven voor de (privé)auto te stimuleren. Zo dragen we bij aan de leefbaarheid in de stad.

De herinrichting van bestaande parkeercapaciteit is bovendien nodig om te zorgen dat het aantal auto's in de stad niet toeneemt. Utrecht groeit, en in de komende jaren wordt er veel bijgebouwd. Hoewel



we het aantal toe te voegen parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen beperken, en ook hier inzetten op alternatieven voor de auto, zullen er parkeerplaatsen bij komen in de stad. Dit compenseren we door elders in de stad parkeerplaatsen op te heffen. Zo zorgen we dat het totale aantal parkeerplekken (en daarmee ook het aantal auto's) in de stad grofweg gelijk blijft.

Utrecht bestaat uit verschillende wijken en buurten, met ieder hun eigen kenmerken. Verschillende type wijken vragen soms ook om verschillende parkeermaatregelen. In de historische binnenstad is bijvoorbeeld minder ruimte voor het parkeren van auto's dan in Kanaleneiland of Leidsche Rijn. Maar ook de behoefte om een auto voor de deur te parkeren is hier minder groot. Dat uit zich onder andere in een lager autobezit onder binnenstadsbewoners. Hoewel de beleidsdoelen voor parkeren in de hele stad hetzelfde zijn, zijn niet overal dezelfde (concrete) maatregelen nodig of wenselijk. Bij toepassing van het parkeerbeleid maken we daarom onderscheid tussen verschillende parkeergebieden. Deze gebieden zijn toegelicht in het laatste hoofdstuk.

De module Aanpak parkeren openbare ruimte is een uitwerking van de Parkeervisie. In deze module werken we onze aanpak voor opheffen en herinrichten van parkeerplaatsen uit. Hierbij geven we aan op welke manier we mensen willen stimuleren om in plaats van op straat elders te parkeren, waarbij we aandacht hebben voor verschillende doelgroepen. Ook gaan we in op het faciliteren van deelmobiliteit. In het laatste hoofdstuk leggen we vast op welke manier we data verzamelen die nodig is voor uitvoering van ons parkeerbeleid, en gaan we in op de communicatie over parkeren in Utrecht. De focus ligt in deze module op de bestaande stad. In de module Parkeernormen gaan we in op de realisatie van parkeerplaatsen en mobiliteitsalternatieven bij nieuwbouwontwikkelingen.

2. Ruimte voor groen, spelen, en verblijven

Het opheffen van parkeerplaatsen is geen doel op zich, maar een middel dat we inzetten om de openbare ruimte leuker, prettiger en mooier in te richten. We vinden het belangrijk dat bewoners en ondernemers daar zelf over mee denken, het gaat immers om hun eigen straat of buurt.

In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat we in Utrecht jaarlijks gemiddeld 0,5 tot 1% van de parkeercapaciteit op straat willen opheffen om ruimte te maken voor functies die de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Dit doen we via drie sporen:

- initiatieven vanuit de stad
- herinrichtingsprojecten
- ingeleverde parkeervergunningen en lage parkeerdruk

Daarnaast kunnen er praktische of veiligheidsoverwegingen zijn die leiden tot het opheffen van parkeerplaatsen. Dit speelt bijvoorbeeld in straten waar met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd, of straten waar geparkeerde auto's de doorgang voor nood- en hulpdiensten en vuilniswagens bemoeilijken en/of het zicht op kruisend verkeer belemmeren.

Initiatieven vanuit de stad

We zien dat er vanuit de stad, zowel van bewoners als ondernemers, steeds meer verzoeken en initiatieven komen voor verbetering van de leefbaarheid in de straat of wijk. Meestal gaat het hierbij om het inruilen van autoparkeercapaciteit voor extra groen, speelvoorzieningen of verblijfsruimte. Initiatiefnemers hebben vaak goede ideeën voor verbetering van hun buurt, en zijn ook bereid om hier zelf actief aan bij te dragen, niet alleen door mee te denken over een andere inrichting van de openbare ruimte, maar ook door de eigen auto weg te doen of elders te parkeren. We willen dit soort initiatieven van bewoners en ondernemers in de stad graag faciliteren, en richten hiervoor een digitaal loket in (dit lichten we verder toe in hoofdstuk 5). We maken hierbij een onderscheid tussen initiatieven die passen binnen de 'leefbaarheidsregeling' (zie paragraaf 2.1), en overige initiatieven.

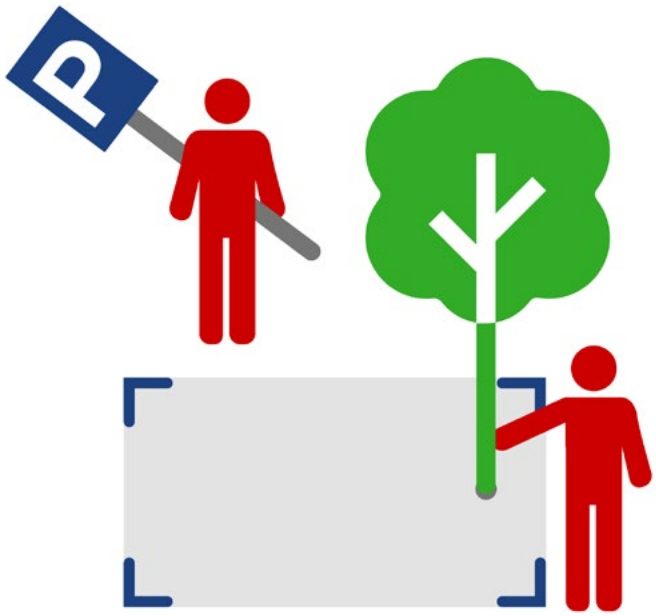
We krijgen soms ook verzoeken van bewoners en/of ondernemers om parkeerplaatsen toe te voegen, in plaats van op te heffen, omdat zij een hoge parkeerdruk ervaren. Het toevoegen van parkeerplaatsen heeft op de lange termijn over het algemeen



Domplein 1988, Het Utrechts Archief.



Domplein 2019, beeldbank gemeente Utrecht.



weinig invloed op de parkeerdruk, en sluit niet aan bij ons doel om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Wanneer bewoners en/of bedrijven een hoge parkeerdruk ervaren, kijken we daarom naar andere oplossingen.

Herinrichtingsprojecten
Initiatieven voor verbetering van de leefbaarheid komen niet altijd vanuit de stad, maar soms ook vanuit de gemeente. Dit geldt bijvoorbeeld voor (grote) herinrichtingsprojecten in de binnenstad. Ook hierbij geldt dat er vaak een wens is om minder parkeerplaatsen op straat te behouden zodat er meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers, en groen. In de binnenstad zijn een aantal goede voorbeelden van heringerichte straten, waar ruimte is teruggegeven aan de voetganger. Ook bij projecten die vanuit de gemeente worden opgestart vinden we het belangrijk dat ondernemers en bewoners meepraten.

Ingeleverde parkeervergunningen
Met de uitgifte van parkeervergunningen kunnen we sturen op de parkeerdruk in de openbare ruimte. We stellen per gebied een vergunningenplafond in. Zodra het aantal aanvragen het vergunningenplafond overstijgt, ontstaat er een wachtlijst. De hoogte van het vergunningenplafond is afhankelijk van de parkeercapaciteit. Zo zorgen we dat een toename van vergunningaanvragen (bijvoorbeeld in wijken waar veel woningen worden gesplitst) niet leidt tot een te grote stijging van de parkeerdruk. Als we zien dat in gebieden met betaald parkeren ruimte ontstaat, doordat er minder parkeervergunningen worden uitgegeven en/of de parkeerdruk afneemt, is dat aanleiding om samen met de buurt te kijken naar een betere invulling van de ruimte. Daarnaast is het mogelijk om bij een lage parkeerdruk parkeerplaatsen op te heffen.

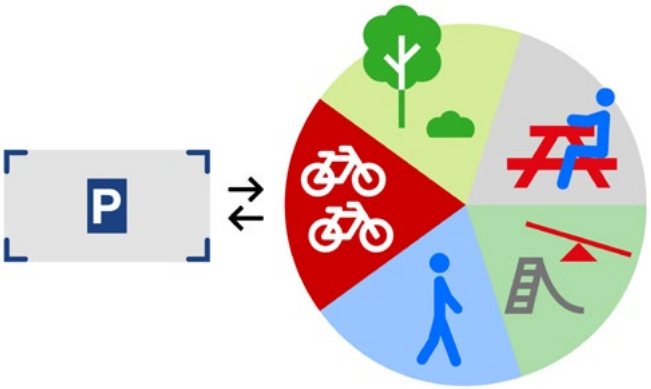
Bij initiatieven vanuit de stad en herinrichtingsprojecten die vanuit de gemeente worden opgestart is er (meestal) een concrete wens voor een andere invulling van de openbare ruimte. Het opheffen van parkeerplaatsen is dan nodig om die ambities waar te maken. Bij het derde spoor werkt het precies andersom. Wanneer er een concreet plan of initiatief ligt voor het opheffen van parkeerplaatsen zetten we verschillende strategieën in om bewoners en ondernemers te verleiden hun parkeervergunning in te leveren, en in plaats daarvan te kiezen voor een parkeergarage, parkeerhub, of voor deelmobiliteit. Maar ook in de rest van de stad, in gebieden waar (nog) geen (concrete) plannen zijn om parkeerplaatsen op te heffen, stimuleren we deelmobiliteit en garageparkeren. Zo kunnen de strategieën die we inzetten om het opheffen van parkeerplaatsen mogelijk te maken, ook zelf aanleiding worden voor het opheffen van parkeercapaciteit.

2.1 Opheffen van parkeerplaatsen

Bij opheffen van parkeerplaatsen spelen twee vragen, die met elkaar samenhangen maar ook op zichzelf bekeken kunnen worden:

- Wat zijn de consequenties voor parkeerders (en de kwaliteit van de openbare ruimte in de directe omgeving)?
- Leidt het opheffen van parkeerplaatsen tot inkomstenderving?

Wanneer er een plan of verzoek ligt waarbij het de bedoeling is dat er parkeerplaatsen komen te vervallen, is de eerste check of dit gevolgen heeft voor de huidige parkeerders en voor de inkomsten uit parkeren. Als dat niet het geval is, kunnen de parkeerplaatsen, ongeacht het aantal, zonder verdere voorwaarden worden opgeheven. Als het opheffen van parkeerplaatsen wel consequenties heeft voor de parkeerders (bijvoorbeeld doordat het moeilijker wordt voor vergunninghouders om nabij woning of bedrijf te parkeren), maar niet tot inkomstenderving zal leiden, geldt in principe hetzelfde, mits er een passende



Wanneer het gaat om parkeerplaatsen in betaald parkeergebied, zal het opheffen van parkeerplaatsen in de meeste gevallen echter wel leiden tot inkomstenderving. Hierbij maken we een onderscheid tussen initiatieven die vallen binnen de leefbaarheidsregeling (hieronder toegelicht) en overige initiatieven. Voor opheffen van parkeerplaatsen buiten betaald parkeergebied geldt dat we alleen kijken naar de consequenties voor parkeerders. Hier is immers geen sprake van inkomstenderving.

Leefbaarheidsregeling
We stellen jaarlijks bij de parkeerbegroting vast hoeveel parkeerplaatsen in betaald parkeergebied kunnen worden opgeheven ten behoeve van initiatieven die vanuit of in samenwerking met de buurt worden uitgewerkt. Het gaat hierbij om initiatieven die bijdragen aan een verbetering van de leefbaarheid in de buurt, zoals (maar niet beperkt tot) het verbreden van de stoep, aanleg van fietsparkeerplaatsen, toevoegen van groen of speelvoorzieningen, of plaatsen van bankjes of picknickbanken. Als parkeerplaatsen worden opgeheven ten behoeve van commerciële activiteiten, zoals de uitbreiding van een terras of het aanbieden van commercieel deelvervoer, past dat niet binnen de leefbaarheidsregeling. Hiervoor geldt de aanpak bij overige initiatieven, die in de volgende alinea wordt toegelicht. Per initiatief geldt geen beperking voor het aantal op te heffen parkeerplaatsen, zolang het binnen het vastgestelde aantal op te heffen parkeerplaatsen voor het betreffende gebied blijft. Mochten tegen het eind van het jaar nog niet alle plekken uit de regeling ‘op’ zijn, kunnen resterende plekken worden herverdeeld over de gebieden, of worden overgeheveld naar het volgende jaar. Voor plekken die binnen deze regeling worden opgeheven, is dekking geregeld binnen de parkeerbegroting, en is dus geen aparte financiële compensatie nodig. Wel moet in beeld gebracht worden of het opheffen van parkeerplaatsen gevolgen heeft voor de huidige parkeerders, en moeten hiervoor indien nodig oplossingen worden geboden.

Voor deze leefbaarheidsregeling stellen we een proces in dat bewoners en ondernemers eenvoudig en snel kunnen doorlopen. Dit lichten we verder toe in hoofdstuk 5. Omdat het om initiatieven met variabele impact gaat (van het opheffen van één parkeerplaats ten behoeve van een fietsenrek of plantenbak tot het parkeervrij maken van een hele straat), beoordelen we per initiatief hoe we de participatie inrichten.

Ook buiten betaald parkeergebied zijn er initiatieven om de leefbaarheid te vergroten. Hier speelt inkomstenderving geen rol, maar is het wel van belang om te bepalen hoe het opheffen van plekken de parkeersituatie beïnvloedt. We stellen buiten betaald parkeergebied geen maximumaantal op te heffen parkeerplaatsen vast. Zo lang er voldoende ruimte overblijft, en/of passende alternatieven zijn voor parkeren, zijn er dus geen beperkingen voor het opheffen van parkeerplaatsen buiten betaald parkeergebied. Een aandachtspunt hierbij is dat alternatieven voor parkeren op straat buiten betaald parkeergebied vaak minder aantrekkelijk zijn.
We hebben hier bovendien geen mogelijkheden om actief te sturen op het aantal auto’s in de openbare ruimte. Een mogelijkheid bij opheffen van parkeerplaatsen is om eerst voor een tijdelijke invulling te kiezen, bijvoorbeeld in de vorm van fietsvlonders of (verplaatsbare) plantenbakken.
Zo kan de buurt wennen aan de nieuwe invulling van ruimte, en kunnen we monitoren of de parkeerdruk acceptabel blijft.

Aanpak bij overige initiatieven
Niet alle initiatieven en projecten met een wens voor opheffen van parkeerplaatsen passen binnen de leefbaarheidsregeling. Dit geldt bijvoorbeeld wanneer plekken worden opgeheven ten behoeve van commerciële activiteiten, of wanneer het aantal op te heffen parkeerplaatsen het jaarquotum

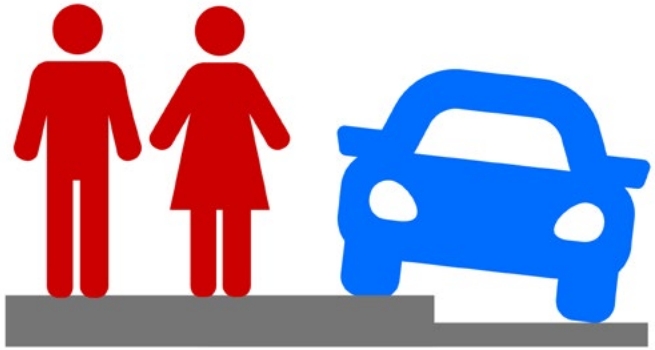
overschrijdt. In deze gevallen passen we maatwerk toe. Afhankelijk van de te verwachten impact bepalen we welke belanghebbenden we betrekken, en op welke manier we de participatie inrichten.

Bij plannen die niet onder de leefbaarheidsregeling vallen, brengen we per project in beeld wat de gevolgen zijn voor de inkomsten en voor de parkeerders. Dekking voor de inkomstenderving, en eventuele oplossingen voor huidige parkeerders worden ook per project geregeld.

2.2 Parkeren met twee wielen op de stoep

In verschillende (oudere) woonwijken parkeren auto's aan twee kanten van de weg, terwijl de straten daar eigenlijk te smal voor zijn. Om te zorgen dat er nog wel auto's (en nood- en hulpdiensten) langs kunnen, gaan automobilisten dan vaak met twee wielen op de stoep staan. Het gevolg hiervan is dat in veel gevallen de doorgang op het trottoir onvoldoende is, waardoor voetgangers over de rijbaan moeten lopen. Dit is niet wenselijk en kan leiden tot gevaarlijke situaties.

Parkeren (met twee wielen op de stoep) is niet toegestaan, tenzij expliciet met bebording op straat staat aangegeven dat het mag. In Utrecht is parkeren met twee wielen op de stoep nergens geformaliseerd. Toch is handhaving (alleen) niet de oplossing. Het gaat over het algemeen om wijken waar al sinds jaren op deze manier geparkeerd wordt, en waar de parkeerdruk erg hoog is. Maar het is ook niet wenselijk om de situatie zoals die is te laten voortbestaan, omdat dit in veel gevallen ten koste gaat van de



leefbaarheid en de verkeersveiligheid, en omdat het kan leiden tot onduidelijkheid bij parkeerders.

In straten waar de stoep breed genoeg is, kunnen we tijdelijk – totdat er een herinrichting plaatsvindt – parkeren met twee wielen op de stoep toestaan. Hiervoor is het nodig om bebording te plaatsen, en eventueel op de stoep te markeren waar geparkeerd mag worden. In de meeste straten waar met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd, is de stoep echter niet breed genoeg om dit – al is het tijdelijk – te formaliseren. Een parkeerverbod aan één of zelfs beide zijden van de weg kan hier een oplossing zijn. Maar daar kleven ook nadelen aan.

Het parkeren met twee wielen op de stoep speelt vaak in meerdere aangrenzende straten, of zelfs in de hele buurt. Als we dit tegelijkertijd in de hele buurt aanpakken, heeft dat grote consequenties voor de parkeercapaciteit. Een geleidelijke aanpak, in overleg met de buurt, is hier dus nodig.

Bij het beperken van parkeren in smalle straten, gaat het in feite ook om het opheffen van parkeercapaciteit: er kunnen immers minder mensen parkeren, wat gevolgen heeft voor de parkeerders (die moeten langer zoeken naar een plek en/of verder weg parkeren), en in betaald parkeergebied ook voor de inkomsten uit parkeren. Wanneer een parkeersituatie leidt tot grote risico's voor de (verkeers-)veiligheid, grijpen we uiteraard meteen in. Overige verzoeken of plannen voor beperken van parkeren ten behoeve van de verkeersveiligheid behandelen we als andere aanvragen voor opheffen van parkeerplaatsen. In veel gevallen vallen deze initiatieven binnen de leefbaarheidsregeling. Dat betekent dat we dezelfde richtlijnen toepassen om te bepalen of er alternatieven nodig zijn voor parkeerders. Dit doen we altijd in overleg met bewoners en ondernemers. Hierbij kijken we ook buurtgericht: in gebieden waar veel met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd, kijken we niet per straat naar oplossingen, maar brengen we voor de hele buurt in beeld wat er nodig is om een verlies aan parkeercapaciteit op te vangen.

Wanneer er plannen liggen voor herinrichting van een straat waar met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd, is het goed regelen van parkeren onderdeel van het nieuwe ontwerp. Dit kan betekenen dat in deze straten aan één of zelfs beide kanten van de weg een parkeerverbod wordt ingesteld, maar kan ook leiden tot iets andere inrichting waarbij wel parkeercapaciteit behouden blijft. Uiteraard kijken we hierbij goed naar de consequenties voor omwonenden en ondernemers in de omgeving. Waar nodig

nemen we maatregelen om te zorgen dat de parkeerdruk in de omgeving niet te veel oploopt.

Parkeren met twee wielen op de stoep gebeurt zowel in betaald parkeergebied als daarbuiten. Bij invoering van betaald parkeren is onze ervaring dat de parkeerdruk afneemt en dat er dus ook minder geparkeerd wordt op plekken waar dat niet is toegestaan. Er zijn echter straten waar ook na invoering van betaald parkeren de parkeercapaciteit krap blijft. Door middel van een vergunningenplafond kunnen we wel sturen op de parkeerbezetting, maar omdat we bestaande bewoners bij invoering van betaald parkeren niet met een verlies van parkeercapaciteit willen confronteren, kiezen we hierbij voor een evolutionaire aanpak. Dat houdt in dat we, in gebieden waar vanwege hoge parkeerdruk ook na invoering van betaald parkeren met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd, het vergunningenplafond stap voor stap zullen verlagen. Hierbij kijken we ook naar alternatieven voor parkeren, zoals deelmobiliteit en parkeren op afstand. We maken in de wijken waar dit speelt al voor het invoeren van betaald parkeren een plan voor stapsgewijze afbouw van het parkeren met twee wielen op de stoep.



3. Alternatieven voor parkeren

In het vorige hoofdstuk hebben we toegelicht dat we op straat meer ruimte willen creëren voor lopen en fietsen en voor spelen, groen, en verblijven. Hiervoor willen we ruimte inzetten die nu nog voor het parkeren van auto's wordt gebruikt. Meestal gaat het om plekken die veel gebruikt worden, en waar de parkeerdruk hoog is. Het is dan noodzakelijk om eerst die ruimte vrij te spelen, voor we de parkeerplaatsen kunnen opheffen. Dit doen we op drie manieren:

- door efficiënter om te gaan met parkeerruimte, zowel op straat als in garages (openbaar en privaat)
- door parkeerders te stimuleren hun auto zo veel mogelijk in garages of aan de rand van de stad te parkeren
- door alternatieven voor de (privé)auto te stimuleren

We maken bij parkeren onderscheid tussen langparkeerders en kortparkeerders. Langparkeerders zijn bewoners en bedrijven die in Utrecht zijn gevestigd en doorlopend of (bijna) dagelijks in de stad parkeren. In gebieden met betaald parkeren gaat het (naast personen met een eigen parkeervoorziening) dan vaak om bewoners en ondernemers die een parkeervergunning of garage-abonnement hebben voor het parkeren van hun auto. Onder kortparkeerders verstaan we iedereen die op bezoek is in de stad of eenmalig/kortdurend in Utrecht aan het werk is. Deze doelgroep parkeert in gebieden met betaald parkeren zonder abonnement of parkeervergunning, en betaalt per keer via de automaat of een parkeerapp voor een parkeertransactie.

3.1 Efficiënter gebruik van parkeerruimte

Als we efficiënter gebruik maken van de parkeerruimte die er is, hebben we voor hetzelfde aantal auto's minder parkeerplaatsen nodig. Hoewel in verschillende delen van Utrecht de parkeerdruk hoog is, en het lastig kan zijn om een parkeerplaats te vinden, zijn er – met name in parkeergarages – nog veel parkeerplaatsen die niet of maar beperkt gebruikt worden. Hierbij gaat het niet alleen om openbaar toegankelijke garages (van zowel gemeente als andere eigenaren), maar ook om private/afgesloten parkeervoorzieningen bij woningen en kantoren.

Private parkeergarages en -terreinen

Op steeds meer plekken in Nederland (en daarbuiten) ontstaan initiatieven om private parkeerterreinen te ontsluiten voor een groter publiek. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om kantoren met een eigen parkeerkelder. Buiten werktijd – in de avonden en weekenden – staan deze parkeervoorzieningen grotendeels leeg. Door de parkeerterreinen – tegen betaling – toegankelijk te maken voor derden, kunnen eigenaren iets bijverdienen. Voor gebruikers bieden deze parkeergelegenheden een extra, vaak goedkopere, parkeermogelijkheid. Een intensiever gebruik van bestaande parkeervoorzieningen heeft echter ook nadelen. Dit betekent immers dat er meer autoverkeer op de betreffende locatie komt. Ons uitgangspunt is daarom dat we de inzet van private parkeervoorzieningen koppelen aan een vermindering van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Op die manier voorkomen we dat efficiënter gebruik van parkeercapaciteit leidt tot een toename van het autoverkeer.

We zien hierbij vooral kansen voor de groep langparkeerders (bewoners en ondernemers). Voor deze doelgroepen kunnen we eenvoudig de koppeling maken met het opheffen van parkeerplaatsen op straat bij bijvoorbeeld herinrichtingen of andere initiatieven voor verbetering van de leefbaarheid.

We gaan actief met private partijen in gesprek over het gebruik van afgesloten parkeerterreinen. Hierbij denken we onder andere aan woningbouwcorporaties, die hun parkeergarages vaak niet volledig gevuld krijgen, maar ook aan eigenaren van kantoorpanden, die met name buiten werktijden parkeerruimte over hebben. Ook kijken we naar mogelijkheden om afspraken te maken met eigenaren van (niet-gemeentelijke) openbare parkeergarages. Een voorwaarde is dat dat we met de betreffende partijen langdurige (minimaal vijf jaar) afspraken



kunnen maken over het gebruik van parkeercapaciteit, en dat de voorzieningen goed toegankelijk zijn voor gebruikers. De gemeente toetst aan de hand van de voorwaarden voor de uitgifte van parkeervergunningen en garageplaatsen wie in aanmerking komt voor een bewoners- of bedrijfsabonnement in zo'n parkeervoorziening. De gehanteerde abonnementstarieven zijn gelijk aan de tarieven in gemeentelijke parkeergarages.

De inzet van private parkeervoorzieningen voor een groter publiek hoeft niet per definitie via de gemeente te lopen. Er zijn verschillende commerciële partijen die dit soort locaties fysiek en digitaal toegankelijk maken (met een app). Wanneer de gemeente niet is betrokken bij de ontsluiting van private parkeerterreinen, is het lastiger om daaraan het opheffen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte te koppelen. We hebben dan immers geen invloed op de duur van de overeenkomst, en kunnen geen garantie bieden op een (langdurig) parkeeralternatief voor bewoners en ondernemers in de omgeving. Omdat het bestemmingsplan niet overal dit ruimere gebruik van parkeervoorzieningen toestaat, gaat het echter om een beperkt aantal locaties.
We houden in het oog om welke locaties het gaat en monitoren wat de effecten zijn op de hoeveelheid autoverkeer in het gebied. Wanneer we zien dat in een bepaald gebied meerdere private parkeerterreinen voor een lange periode voor een groter publiek toegankelijk worden gemaakt, kan dat uiteindelijk wel leiden tot vermindering van de parkeercapaciteit op straat.

Dubbelgebruik
Auto's staan het grootste deel van de dag stil, maar ze staan niet continu op dezelfde plek stil. Een bewoner maakt niet alleen gebruik van parkeerplaatsen in de buurt van de eigen woning, maar parkeert bijvoorbeeld ook bij het werk, bij een winkelcentrum, of bij familieleden en vrienden voor de deur. Verschillende doelgroepen parkeren (over het algemeen) ook op verschillende tijden. Bewoners parkeren in de avond en nacht, maar zijn overdag vaak met de auto weg (die elders geparkeerd wordt). Deze plekken zijn dan beschikbaar voor doelgroepen die juist wel overdag parkeren, zoals kantoorpersoneel en winkelbezoekers en bezoek van bewoners. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen, waarbij verschillende doelgroepen op verschillende momenten van dezelfde parkeerplaatsen gebruik maken, draagt bij aan efficiënt gebruik van parkeervoorzieningen. Om die reden reserveren we in de openbare ruimte in principe geen parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen. Uitzondering hierop zijn mensen met een beperking, deelauto's en (laden van) elektrische voertuigen.

Op een aantal locaties zien we dat het principe van dubbelgebruik niet goed werkt. In sommige winkelstraten wordt overdag bijvoorbeeld langdurig geparkeerd door bewoners en ondernemers uit de buurt, of door bedrijven die in de omgeving werkzaamheden uitvoeren. Hierdoor blijft weinig ruimte over voor winkelbezoek dat met de auto komt.
Een oplossing die we nu al toepassen in een aantal winkelstraten is de beperking van de geldigheid



van parkeervergunningen tijdens openingstijden. Parkeervergunninghouders moeten overdag, als de winkels open zijn, elders in het parkeerrayon een plek zoeken, anders lopen zij risico op een parkeerbon. Voor kortparkeerders zijn er op dit moment echter geen beperkingen. We stellen in winkelstraten geen parkeerduurbeperking in, omdat dit meer nadelen heeft dan voordelen. Als parkeerders bijvoorbeeld maar maximaal twee uur ergens mogen parkeren, is er meer doorloop van auto's en neemt de verkeersintensiteit toe. Dat vinden we niet wenselijk. Wel gaan we experimenteren met manieren om het minder aantrekkelijk te maken om langer dan een paar uur in een winkelstraat te parkeren. Dit kunnen we bijvoorbeeld doen door in bepaalde gebieden via parkeerautomaat en -app niet langer een dagkaart voor parkeren beschikbaar te stellen.

Bij dubbelgebruik denken we niet alleen aan verschillende doelgroepen die op verschillende momenten van dezelfde parkeerplek gebruik maken. We denken ook aan verschillend gebruik van ruimte. Een parkeerplaats kan bijvoorbeeld in de ochtend dienstdoen als laad- en losplek, maar in de middag worden ingezet voor fietsparkeren, of de uitbreiding van een terras. Hierbij is de uitvoerbaarheid afhankelijk van heldere communicatie (wat is op welk moment toegestaan) en mogelijkheden voor handhaving. We zien dat er door verschillende partijen wordt nagedacht over dit soort initiateven, en dat er wordt gewerkt aan goede (digitale) oplossingen voor deze manier van dubbelgebruik. We werken actief mee aan pilots om deze vorm van dubbelgebruik te stimuleren.

3.2 Stimuleren garage- en hubparkeren

Utrecht is een stad die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, en binnen de stad zijn ook lopen en fietsen goede vervoersalternatieven. Mensen die Utrecht bezoeken hebben vanuit hun vertreklocatie echter niet altijd de mogelijkheid om (comfortabel) met het openbaar vervoer te reizen. Er zijn daarnaast uiteenlopende andere redenen waarom bezoekers, bedrijven, en bewoners graag een auto in de stad willen parkeren.

Parkeerproducten

Voor het parkeren in betaald parkeergebied en gemeentelijke parkeergarages en -hubs geven we (aan verschillende doelgroepen) parkeervergunningen en -abonnementen uit. De basis voor de uitgifte van parkeerproducten ligt in de



Parkeerplaatsverordening, en de concrete voorwaarden zijn vastgelegd in de Nadere regel uitgifte parkeervergunningen en garageplaatsen.

De aanpassing van onze parkeerproducten is een doorlopend proces, Onze parkeerproducten zijn inmiddels volledig gedigitaliseerd. Dat geldt zowel voor de uitgifte en het beheer van parkeervergunningen en -abonnementen, als voor controle en handhaving. Hoewel technologische mogelijkheden nooit bepalend zijn voor de richting van ons parkeerbeleid, heeft de techniek soms wel invloed op de snelheid van ontwikkelingen, of de precieze invulling ervan. Ook andere factoren spelen mee bij de doorontwikkeling van onze parkeerproducten, zoals de dienstverlening richting vergunning- en abonnementhouders, en wijzigingen in de fysieke leefomgeving.

Met deze module stellen we geen concrete aanpassing van parkeervergunningen en -abonnementen voor. Wel geven we aan wat bij de ontwikkeling van parkeerproducten in de komende jaren onze beleidsuitgangspunten zijn, en in welke richting de ontwikkelingen in de toekomst moeten gaan plaatsvinden.

Parkeertarieven

Voor de meeste mensen zijn kosten een belangrijke factor bij de keuze voor een parkeerlocatie. Als we zowel lang- als kortparkeerders willen stimuleren om in een parkeergarage of P+R/hub te parkeren, moeten we dus ook naar de parkeertarieven kijken. Voor kortparkeerders geldt op dit moment al dat parkeren op straat (in betaald parkeergebied) het duurst is, gevolgd door de parkeergarages in en rond het centrum. Parkeren in een P+R/ringhub is het goedkoopst. Ook voor langparkeerders is de P+R/ringhub een voordelige optie, maar bewoners en ondernemers die liever in de stad parkeren (in plaats van aan de rand) zijn op straat aanzienlijk goedkoper uit dan in een parkeergarage. Hierdoor verkiezen veel mensen een vergunning voor parkeren op straat boven een abonnement in een garage. Omdat we ook bewoners en ondernemers willen stimuleren om in een garage te parkeren in plaats van op straat, willen we, met name in de binnenstad (en in mindere mate in zone A2), in de komende jaren de tarieven voor vergunningparkeren dichter naar de garagetarieven brengen.

Kortparkeren
Mensen die Utrecht met de auto bezoeken, hebben verschillende mogelijkheden voor parkeren: op straat, in een parkeergarage, aan de rand van de stad in een P+R/ringhub, of bij parkeerhubs in de regio. Het uitgangspunt is dat parkeren op straat in de binnenstad voor kortparkeerders het duurst is, en parkeren aan de rand van de stad (of op termijn in de regio) het goedkoopst. In de module Parkeerhubs werken we uit wat er nodig is om te zorgen dat parkeren in een P+R of ringhub een aantrekkelijk alternatief is voor parkeren dicht bij de eindbestemming of woning.

Bezoekers die ervoor kiezen om op straat (in betaald parkeergebied) te parkeren, betalen parkeergeld via de parkeerautomaat of een parkeerapp. We zien dat de parkeerapp als betaalwijze steeds meer gebruikt wordt. Betalen via een app heeft voordelen voor parkeerders. Gebruikers melden bij aankomst hun kenteken aan, en bij vertrek hun kenteken weer af in de app. Zo hoeven ze niet vooraf in te schatten hoe lang ze gaan parkeren, en betalen ze dus nooit te veel (of te weinig, waardoor ze risico lopen op een bon). Ook voor de gemeente heeft betalen via app voordelen. Nu een aanzienlijk deel van de parkeerders parkeergeld betaalt via app, hebben we op straat minder parkeerautomaten nodig, die niet alleen kostbaar zijn in aanschaf, maar ook regelmatig onderhoud nodig hebben. We gaan dan ook het aantal parkeerautomaten in de openbare ruimte afbouwen. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat we voor de bestaande bezoekersvergunning, die via de parkeerautomaat geactiveerd wordt, een goed



(digitaal) alternatief ontwikkelen. Een uitgangspunt hierbij is dat we ook voor bezoek aan bewoners het parkeren in garages en hubs aantrekkelijker willen maken. In de module Parkeren en Toegankelijkheid gaan we in op de digitale toegankelijkheid van de parkeerproducten die we aanbieden.

Niet alleen tarieven zijn belangrijk bij het sturen op gebruik van parkeervoorzieningen. Als we willen dat bezoekers meer gebruik maken van P+R-voorzieningen en parkeergarages is het belangrijk dat dit ook in andere opzichten prettige alternatieven zijn, en dat bezoekers op de hoogte zijn van deze mogelijkheden voor parkeren. We willen bijvoorbeeld het reserveren van parkeerplaatsen in gemeentelijke parkeergarages mogelijk maken, zodat mensen die Utrecht bezoeken vooraf kunnen plannen waar zij gaan parkeren, en ook de garantie hebben op een beschikbare plek. In het laatste hoofdstuk lichten we toe op welke manier we willen zorgen voor betere vindbaarheid van parkeergarages en P+R's.

Langparkeren
Bewoners en bedrijven in betaald parkeergebied kunnen voor parkeren een vergunning of garage-abonnement aanvragen. Hierbij is het uitgangspunt altijd geweest dat we (hoewel beperkt) autobezit of -gebruik van deze doelgroepen faciliteren: een parkeervergunning geeft immers de mogelijkheid om voor een relatief laag bedrag 24/7 in betaald parkeergebied te parkeren. Bewoners en ondernemers die ervoor kiezen om niet zelf een auto te bezitten, maar wel af en toe een auto willen gebruiken, zijn over het algemeen juist duurder uit. Dit sluit niet aan op onze beleidsdoelstelling om gezonde(re) alternatieven voor de auto te stimuleren. We zorgen daarom dat de uitgifte van parkeervergunningen en garage-abonnementen beter is afgestemd op de doelstellingen van ons parkeerbeleid. Ons uitgangspunt is dat bewoners en bedrijven die in de regel kiezen voor andere vervoerswijzen, maar wel incidenteel een auto in de buurt willen parkeren, voortaan in principe niet duurder uit zijn dan bewoners en bedrijven die een groot deel van de dag een auto op straat zetten.

Daarnaast willen we met onze parkeerproducten het parkeren in garages en P+R-terreinen aantrekkelijker maken. We kijken hierbij vooral naar de binnenstad en (een aantal parkeergebieden in) zone A2. In (de meeste wijken) in zone B1 is op dit moment nog voldoende ruimte om op straat te parkeren, en zijn geen parkeergarages in de buurt.

In gebieden waar de ruimte schaars is en de parkeerdruk hoog, zoals in de binnenstad, spelen andere vraagstukken rondom parkeren en uitgifte van parkeervergunningen, dan in woonwijken aan de rand van de stad waar meer ruimte is op straat. Het ligt dan ook voor de hand dat we voortaan meer onderscheid gaan maken in de parkeerproducten die we per zone aanbieden. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat we een bepaalde parkeervergunning niet overal aanbieden, maar ook dat een specifieke parkeervergunning in het ene gebied net iets meer mogelijkheden biedt dan in een ander gebied. Hoewel we meer variatie bieden in parkeerproducten per zone, willen we uiteraard voorkomen dat er een wildgroei ontstaat. We streven naar een overzichtelijk aanbod van parkeervergunningen en garageabonnementen, waarbij de variatie vooral zit in kosten en gebruikersuren, en in een enkel geval ook in de beschikbaarheid voor een specifiek gebied. Een belangrijk uitgangspunt is dat we de (toekomstige) gebruikers betrekken bij de ontwikkeling van nieuwe parkeerproducten, zowel beleidsmatig als operationeel. Als we bijvoorbeeld goed in beeld hebben onder welke voorwaarden bewoners en ondernemers de overstap zouden willen maken van een parkeervergunning naar een garageabonnement, kunnen we die input meenemen en een parkeerproduct ontwikkelen dat aansluit op de behoeften van de doelgroep. Hierbij kijken we niet zozeer naar tarieven, maar naar aspecten met betrekking tot gebruiksgemak.

We houden bij aanpassing van de parkeerproducten in principe rekening met bewoners en bedrijven die op dit moment al een parkeervergunning of garageabonnement hebben. Dat betekent dat we geen parkeervergunningen of abonnementen intrekken of (zonder instemming van de betreffende parkeerder) omzetten naar een ander parkeerproduct. Nieuw beleid geldt in eerste instantie alleen voor nieuwe vergunning- en abonnementsaanvragen.

3.3 Doelgroepen

Een belangrijk uitgangspunt bij de uitgifte van parkeervergunningen en garage-abonnementen is dat we dat doen aan de hand van objectieve criteria. Wij kunnen als gemeente immers niet beoordelen voor wie het gebruik van een (privé)auto noodzaak is, en voor wie niet. Hoe meer we voor afzonderlijke doelgroepen uitzonderingen maken, bijvoorbeeld in de vorm van een speciale vergunning, hoe kleiner bovendien het effect van parkeerregulering.

Bewoners

In de meeste parkeerrayons kunnen bewoners per adres maximaal twee parkeervergunningen aanvragen. Alleen in de binnenstad, en een aantal rayons daarbuiten, is het maximumaantal



parkeervergunningen beperkt tot één per adres. We gaan ook in de rest van de stad de ruimte voor uitgifte van tweede parkeervergunningen afbouwen. Hiermee ontstaat op straat ruimte voor andere functies. Ons uitgangspunt is dat we alleen een tweede parkeervergunning uitgeven als in het parkeerrayon nog voldoende ruimte is voor (mogelijke) aanvragen voor een eerste vergunning op adres. Zo voorkomen we dat bewoners die een eerste parkeervergunning aanvragen langer wachten op hun vergunning dan bewoners die een vergunning aanvragen voor een tweede auto. We gaan de te reserveren ruimte voor eerste parkeervergunningen stap voor stap vergroten, waardoor langzaamaan minder ruimte ontstaat voor een tweede auto op adres. Dit compenseren we door in parkeerhubs aan de rand van de stad meer ruimte beschikbaar te maken voor tweede auto's.

Voor bewoners lag de focus bij uitgifte van parkeerproducten tot nu toe op het faciliteren van autobezit: alleen bewoners die zelf over een auto beschikken

komen in aanmerking voor een parkeervergunning (die bovendien 24/7 geldig is). Er zijn ook parkeervergunningen voor bewoners die particulier een auto delen, of alleen af en toe van een huur- of leenauto gebruik maken, maar deze producten sluiten tot nu toe onvoldoende aan op de wensen en behoeften van de gebruikers. De huidige parkeervergunning huur-/leenauto geeft bijvoorbeeld de mogelijkheid om twaalf keer per jaar voor vijf dagen een auto voor de deur te parkeren, maar bewoners geven aan dat ze liever een flexibel inzetbaar aantal parkeeruren hebben. We gaan onze parkeerproducten voortaan meer inzetten om het (particulier) delen van auto's te stimuleren, en incidenteel autogebruik te faciliteren. Dit doen we onder andere door bewoners die particulier een auto delen voorrang te verlenen op de wachtlijst voor een parkeervergunning, maar ook door de voorwaarden voor een parkeervergunning particulier autodelen te versoepelen. Uiteraard houden we hierbij rekening met het voorkomen van oneigenlijk gebruik.

Ondernemers
Bedrijven die in Utrecht zijn gevestigd kunnen in aanmerking komen voor één of meerdere parkeervergunningen. Op dit moment zijn dit, net als parkeervergunningen voor bewoners, vergunningen die 24/7 geldig zijn. Dit past echter niet bij ons beleid om alternatieven voor de auto te stimuleren, en sluit ook niet aan bij de behoeften van ondernemers die weinig gebruik maken van hun parkeervergunning(en). We willen daarom voor de doelgroep ondernemers toe naar een parkeervergunning met het principe betalen naar gebruik.

Maatschappelijke beroepsgroepen
Wanneer binnen een maatschappelijke beroepsgroep, zoals het onderwijs of de zorg, personeelstekorten ontstaan, wordt vaak mede naar het parkeerbeleid gekeken voor oplossingen. Het parkeerbeleid heeft niet als doel om de stad aantrekkelijker te maken voor specifieke beroepen, maar factoren als mobiliteit en bereikbaarheid spelen wel een belangrijke rol bij de keuze die mensen maken voor een specifieke baan. Bijna alle bestemmingen in Utrecht zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Dat geldt echter niet altijd voor de plekken waar Utrechtse werknemers vandaan komen.



Wanneer werkgevers in het maatschappelijk domein ervaren dat parkeren een issue is bij het vinden (of houden) van personeel gaan wij graag met ze in gesprek over een passende oplossing. Die oplossing bestaat niet uit (extra) vergunningen voor parkeren op straat, omdat dit leidt tot meer geparkeerde auto's in de openbare ruimte en meer autoverkeer in de stad. In plaats daarvan kijken we naar parkeren in P+R's, waarvoor we afhankelijk van de behoefte langdurige of tijdelijke abonnementen kunnen uitgeven, al dan niet in combinatie met het gebruik van deelfietsen. Het gaat hierbij om extra P+R-abonnementen, naast (dus niet in plaats van) het recht op parkeervergunningen voor parkeren op straat.

We bieden geen bijzondere parkeervergunningen aan voor specifieke maatschappelijke beroepsgroepen. De enige uitzondering hierop zijn beroepen waarbij (het kunnen gebruiken van) een auto noodzakelijk is voor de uitvoering van het werk. Dit geldt bijvoorbeeld voor huisartsen en verloskundigen in Utrecht die bij spoedgevallen snel ter plaatse moeten zijn. Voor bewoners van Utrecht die werkzaam zijn in een vitaal beroep gelden dezelfde voorwaarden bij de uitgifte van parkeervergunningen als voor andere bewoners. We maken voor deze doelgroep dus geen uitzonderingen.

Gereserveerde parkeerplaatsen
In het verleden zijn op diverse plekken in Utrecht parkeerplaatsen in de openbare ruimte toegewezen aan specifieke individuele gebruikers of doelgroepen. Het gaat onder andere om vergunninghouders-plaatsen in de binnenstad en artsenparkeerplaatsen bij huisartsenpraktijken en gezondheidscentra.
Er is ook een beperkt aantal gereserveerde parkeer-plaatsen in de openbare ruimte, soms fysiek afgezet met een beugel, waarvan niet precies duidelijk is bij wie ze in gebruik zijn en/of met welke reden ze aan deze gebruiker(s) zijn toegewezen.

We wijzen, met uitzondering van gehandicapten-parkeerplaatsen en plekken voor deelauto's, in principe geen nieuwe gereserveerde parkeerplaatsen meer aan. Dat betekent bijvoorbeeld dat we geen nieuwe vergunninghoudersplaatsen aanleggen. Wanneer vergunninghoudersparkeerplaatsen in de binnenstad worden opgeheven in het kader van een herinrichting of ander initiatief voor verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, worden ze ook niet op een andere plek gecompenseerd. Ook voor artsenparkeerplaatsen, en andere bijzon-dere situaties, is ons uitgangspunt dat we in principe geen extra gereserveerde parkeerplaatsen aanwijzen. Wanneer door hoge parkeerdruk en/of gebrek aan parkeermogelijkheden de (spoed-)dienstverlening van huisartsenpraktijken in het geding komt, gaan wij met de betreffende praktijk in gesprek over een passende oplossing.

Prioriteit voor gezonde en actieve manieren van verplaatsen
In het Mobiliteitsplan 2040 krijgen lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit prioriteit boven de (eigen) auto. Zo stimuleert Utrecht gezonde, actieve manieren van verplaatsen. Zeker voor afstanden tot 5 km. Een groter aanbod van deelvoertuigen vergroot ook het aantal reismogelijkheden, zonder dat mensen zelf (alle) voertuigen bezit-ten. In de plaatsing van het deelaanbod kijken we ook hoe de deelfiets, e-bike of e-bakfiets eerder gezien wordt dan een e-scooter of een auto. Zo stimuleren we actieve vormen van verplaatsen.

Kansen voor iedereen
Utrecht wil een inclusieve stad zijn, ook als het om vervoer gaat. Dat vraagt van ons als gemeente dat we deelmobiliteit ook goed toegankelijk maken voor mensen met een laag inkomen, voor mensen die minder digitaal vaardig zijn, en (waar mogelijk) voor mensen met een beperking. Met een (financieel) aantrekkelijk deelaanbod helpen we mee om de toegang tot mobiliteit (verder) te vergroten en vervoers-armoede (verder) te verkleinen. Daarmee heeft deelmobiliteit in potentie ook sociaal-maat-schappelijke meerwaarde voor de stad en haar inwoners.

Naast plekken voor deelauto's en gehandicapten-parkeerplaatsen, reserveren we in de openbare ruimte plekken voor het laden van elektrische auto's. De richtlijnen voor plaatsing van laadpalen zijn opge-nomen in de Plaatsingsleidraad en inrichtingskader publieke laadinfrastructuur.

3.4 Deelmobiliteit
Uit verschillende onderzoeken blijkt dat het aan-bieden van deelmobiliteit een positief effect heeft op de parkeerdruk in een gebied. Door deelmobiliteit te stimuleren en te faciliteren, brengen we (op de langere termijn) de parkeerdruk in wijken omlaag, waardoor ruimte ontstaat om parkeerplaatsen op te heffen.

Deelmobiliteit bestaat in verschillende soorten en modaliteiten. Er zijn niet alleen deelauto's in Utrecht, maar bijvoorbeeld ook (elektrische) deelfietsen, buurtbakfietsen en deelbromfietsen. Mogelijk komen daar in de (nabije) toekomst nog andere modali-teiten bij. Deelauto's worden vooral gebruikt door bewoners, terwijl (bak)fietsen en brommers ook voor bezoekers interessant zijn. Sommige deelvoertuigen worden door commerciële partijen aangeboden, andere ook door particulieren. Voor deelauto's die in betaald parkeergebied staan, is op dit moment een parkeervergunning nodig (of moet op andere wijze parkeerbelasting betaald worden). Hierbij maken we voortaan onderscheid tussen deelauto's die een vaste parkeerplek hebben en deelauto's zonder een vaste parkeerplek. Deelauto's met een vaste parkeer-plek gebruiken meer openbare ruimte dan deelauto's





zonder vaste plek. Deze plekken kunnen, als de auto in gebruik is, immers niet door andere parkeerders worden gebruikt. Anderzijds zorgt een vaste parkeerplaats voor een goede zichtbaarheid van deelmobiliteit. In een drukke stad is het bovendien prettig om bij het parkeren van een deelauto niet naar een parkeerplaats te hoeven zoeken. Zichtbaarheid van deelauto's en de zekerheid van een parkeerplaats dragen bij aan goed gebruik van deelmobiliteit, waardoor de parkeerdruk daalt. We gaan samen met de deelauto-aanbieders experimenteren met het efficiënter benutten van deelautoplekken, waarbij een belangrijke voorwaarde is dat het gebruik van deelauto's niet minder aantrekkelijk wordt.

Wanneer in gebieden met hoge parkeerdruk en/of beperkte parkeercapaciteit deelauto's worden geplaatst (al dan niet met gereserveerde plekken) dan zullen andere parkeerders merken dat er voor hen op korte termijn minder parkeerruimte overblijft. Deelmobiliteit heeft op lange termijn echter een positieve invloed op de parkeerdruk en draagt bij aan een verlaging van het aantal gereden autokilometers. Hoe meer mensen hun eigen auto opgeven om te gaan autodelen, hoe minder auto's er immers overblijven. Op die manier zorgt de inzet van deelauto's voor een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het uitgangspunt is daarom dat deelauto's 'voorrang' hebben op privéauto's. Dat betekent enerzijds dat deelauto's voorrang krijgen bij de uitgifte van parkeervergunningen, en anderzijds dat we geen beperkingen instellen voor het aantal gereserveerde deelautoplekken (mits er voldoende parkeergelegenheid overblijft voor mensen met een beperking, en gelegenheid voor laden en lossen).

In de Parkeervisie is vastgelegd dat we, ten behoeve van efficiënt ruimtegebruik, in principe geen parkeerplaatsen reserveren voor specifieke doelgroepen. Hierbij maken we een uitzondering voor mensen met een beperking, die in veel gevallen voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto, en voor deelauto's omdat die bijdragen aan een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Een voorwaarde voor deelauto's met een vaste plek is dat deze auto's algemeen toegankelijk zijn. Dat houdt in dat het gebruik niet is gereserveerd voor een specifieke groep (bijvoorbeeld de bewoners in één straat).

Hierop zijn wel uitzonderingen mogelijk, bijvoorbeeld als de deelauto alleen op bepaalde tijden gereserveerd is voor een gezondheidscentrum of bedrijf, en daarbuiten voor iedereen beschikbaar is. Om het vergroten van het aanbod van deelmobiliteit te versnellen, zetten we actief in op de uitbreiding van deelmobiliteit bij herinrichtingsinitiatieven.

Buurt-/wijkhubs

Buurt-/wijkhubs zijn plekken waar geclusterd een variatie aan deelmobiliteit wordt aangeboden, waarbij het aanbod is afgestemd op de wensen en behoeften van gebruikers. Het gaat hierbij zowel om garages, zoals bijvoorbeeld Grifthoek en Vaartsche Rijn, waar een deel van de capaciteit beschikbaar is voor verschillende deelmodaliteiten, als om locaties in de openbare ruimte. Buurt-/wijkhubs zijn een goed alternatief voor bewoners die zelf geen auto hebben. Doordat er meerdere voertuigen beschikbaar zijn, is het risico om mis te grijpen kleiner dan bij losse deelauto's. Hubs bieden bovendien naast deelauto's ook -(bak)fietsen en -scooters. Het is onze ambitie om alle gemeentelijke parkeergarages op termijn in te richten als hub. Naast de buurt-/wijkhubs zijn er ook ringhubs en regiohubs. Het functioneren van de ringhubs werken we uit in de module Parkeerhubs. In deze module bespreken we ook het gehele netwerk van hubs en de functie van de parkeerhubs binnen het Utrechtse mobiliteitssysteem. De regiohubs komen terug in de Regionale parkeerstrategie.

4. Uitgangspunten bij opheffen parkeerplaatsen

In dit hoofdstuk staan de richtlijnen die we hanteren bij het opheffen van parkeerplaatsen. Het college geeft hier met een procedure opheffen parkeerplaatsen nadere invulling aan.

4.1 Alternatieven voor parkeerders

Als we parkeerplaatsen in de openbare ruimte opheffen, dan heeft dat meestal gevolgen voor zowel parkeerders op de betreffende locatie als in de (directe) omgeving. De effecten van het opheffen van parkeerplaatsen zijn voor een groot deel afhankelijk van de parkeerdruk. Hoe hoger de parkeerdruk, hoe aannemelijker dat parkeerders na opheffen van parkeerplaatsen geen plek meer kunnen vinden, en dus een andere oplossing moeten zoeken. Dit kan een andere parkeerlocatie zijn, in een aangrenzende wijk of in een parkeergarage, maar ook een andere vervoerswijze. De impact van het opheffen van parkeerplaatsen is anders voor houders van een parkeervergunning dan voor kortparkeerders. Vergunninghouders kunnen met hun parkeervergunning immers alleen terecht in het parkeerrayon waarin zij wonen of werken, terwijl kortparkeerders zonder (veel) extra kosten en moeite kunnen uitwijken naar een aangrenzend gebied, een parkeergarage, of een P+R-terrein aan de rand van de stad. 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.

Naast parkeerdruk en (variatie aan) functies in het gebied, kijken we bij het opheffen van parkeerplaatsen naar de verkeerssituatie ter plaatse. In gebieden met (veel) eenrichtingsstraten of ‘knips’ zijn parkeerplaatsen die hemelsbreed het dichtstbij zijn met de auto niet altijd even goed bereikbaar. Als bij opheffen van parkeerplaatsen wordt verwezen naar parkeergelegenheid in de omgeving, is het dus belangrijk om te inventariseren of die plekken voor de beoogde doelgroep(en) ook op een logische plek liggen en sociaal veilig zijn.

Hoe groot de effecten zijn bij het opheffen van parkeerplaatsen is tot slot afhankelijk van het aantal plekken dat wordt opgeheven. Als het om een beperkt aantal plekken gaat, zullen er nauwelijks direct merkbare gevolgen zijn. Toch is het belangrijk om ook bij kleine initiatieven goed bij te houden waar en wanneer parkeerplaatsen komen te vervallen, zeker in gebieden waar weinig parkeermogelijkheden zijn in de openbare ruimte. Zodra het aantal plekken in een bepaald gebied oploopt, kan dat immers alsnog (merkbare) gevolgen hebben voor de parkeerders in de omgeving.

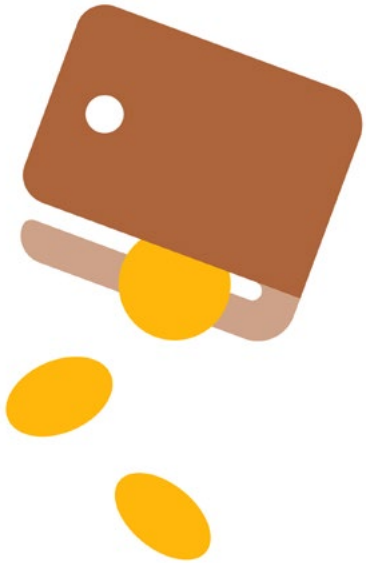
Checklist opheffen parkeerplaatsen

Om te zorgen dat vooraf goed in kaart wordt gebracht wat de gevolgen zijn bij opheffen van parkeerplaatsen hebben we een checklist opgesteld. Hierin staan ook richtlijnen voor het oplossen van eventuele nadelige gevolgen. Deze richtlijnen zijn niet limitatief. In specifieke situaties kan bovendien maatwerk nodig zijn.

1. **Bijzondere parkeerplaatsen:** als één (of meer) van de op te heffen parkeerplaatsen een bijzondere functie heeft (gehandicaptenparkeerplaats, deelautoplek, laad- en losplek of laadpaal), dan is het uitgangspunt dat die functie in de directe omgeving terugkomt, tenzij er geen behoefte meer aan is. Dit geldt niet voor vergunninghoudersplaatsen in de binnenstad. Als die worden opgeheven, komen daar geen vergunninghoudersplaatsen voor terug.
2. **Parkeerdruk:** Als de parkeerdruk in de directe omgeving na opheffen van parkeerplaatsen met hetzelfde aantal parkeerders op een acceptabel niveau blijft, zijn de gevolgen voor parkeerders verwaarloosbaar. Een voorwaarde hierbij is dat de parkeerplaatsen in de directe omgeving toegankelijk zijn (en blijven) voor de betreffende doelgroepen. Als de parkeerdruk in de directe omgeving te veel toeneemt, betekent dat in praktijk dat er niet meer voor alle parkeerders plek is. Dan bekijken we per doelgroep welke alternatieven er (nodig) zijn voor parkeren.



3. **Kortparkeerders:** In gebieden met weinig of geen winkels, horeca, en andere bedrijven, is het aandeel kortparkeerders laag. De gevolgen van het opheffen van parkeerplaatsen zijn voor deze doelgroep dan verwaarloosbaar. In gebieden waar wel kortparkeerders komen, is het van belang om te onderzoeken of de verschillende functies voldoende bereikbaar blijven als er parkeerplaatsen worden opgeheven. Hierbij kijken we onder andere naar bereikbaarheid met alternatieve vervoersmiddelen, zoals fiets en openbaar vervoer, maar ook naar de beschikbaarheid van parkeergelegenheid in de directe omgeving. Daarnaast bekijken we of er voor specifieke doelgroepen nieuwe of extravoorzieningen nodig zijn. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om aanleg van laad- en losplekken, of algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.
4. **Langparkeerders:** Als in een gebied met betaald parkeren parkeerplaatsen worden opgeheven, heeft dat (direct of op termijn) gevolgen voor het maximumaantal uit te geven parkeervergunningen (vergunningenplafond). In rayons waar het vergunningenplafond (bijna) is bereikt, moet dan het aantal parkeervergunningen worden afgebouwd. Dit doen we altijd via natuurlijk verloop. Dat betekent dat we niet actief parkeervergunningen intrekken, maar beëindigde parkeervergunningen beperkt opnieuw uitgeven, bijvoorbeeld door voor iedere twee of drie ingeleverde parkeervergunningen één nieuwe vergunning te verstrekken totdat het nieuwe maximumaantal uit te geven parkeervergunningen is bereikt. Als het vanwege de verkeerssituatie voor (een deel van de) vergunninghouders lastiger wordt om een parkeerplaats te vinden in het rayon, kan het opheffen van parkeerplaatsen aanleiding zijn om de parkeerrayongrenzen aan te passen. Ook in gebieden zonder betaald parkeren moet in beeld worden gebracht wat de effecten zijn van het opheffen van parkeerplaatsen voor bewoners en bedrijven in het gebied. Hierbij is van belang om te voorkomen dat de parkeerdruk te ver oploopt.
5. **Alternatieven:** Als bij (of voor) opheffen van parkeerplaatsen alternatieven worden gefaciliteerd, kan dat een positief effect hebben. Mogelijkheden zijn het aanbieden van alternatieve parkeerlocaties of de inzet van deelmobiliteit.



4.2 Inkomstenderving bij opheffen parkeerplaatsen in betaald parkeergebied

In betaald parkeergebied leidt het opheffen van parkeerplaatsen vaak tot inkomstenderving. Of we inkomsten mislopen, en zo ja hoeveel, hangt van verschillende factoren af en varieert sterk per locatie. Met het opheffen van parkeerplaatsen zijn echter niet alleen kosten gemoeid. Het levert de stad ook iets op als we parkeerplaatsen opheffen, al is het lastig om die baten nauwkeurig in kaart te brengen.

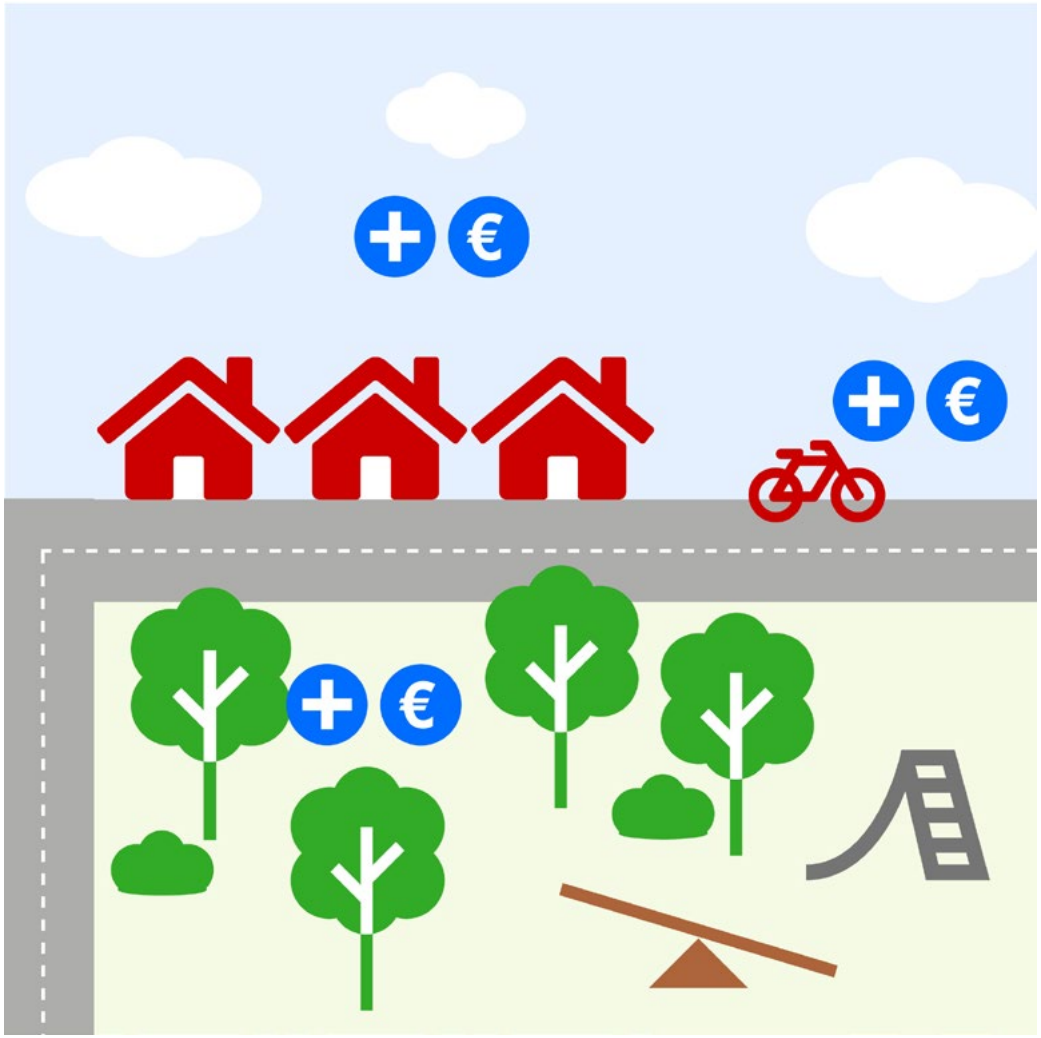
Uitgangspunten bij berekenen inkomstenderving

Bij opheffen van parkeerplaatsen in betaald parkeergebied brengen we zo nauwkeurig mogelijk in beeld welke inkomstenderving we op de betreffende locatie per parkeerplaats kunnen verwachten. We gaan dus niet uit van een gemiddeld bedrag per parkeerplaats.

Bij de berekening van de te verwachten inkomstenderving maken we een inschatting van het aantal parkeerders dat wegblijft. Hierbij maken we een onderscheid tussen vergunninghouders en kortparkeerders, en berekenen we per doelgroep hoe hoog de mis te lopen inkomsten zijn. Voor de doelgroep parkeervergunninghouders kunnen we precies berekenen hoe hoog de inkomstenderving is. We weten immers van tevoren of we het aantal uitgegeven parkeervergunningen naar beneden moeten bijstellen, en hoeveel minder inkomsten we hebben per minder uitgegeven parkeervergunning. Voor de doelgroep kortparkeerders kijken we naar de parkeerdruk. Als bij opheffen van parkeerplaatsen de parkeerdruk in de directe omgeving met een gelijk

aantal parkeerders acceptabel blijft, zal opheffen van parkeerplaatsen in principe niet leiden tot een lager aantal kortparkeerders, en zullen we dus ook geen inkomsten mislopen uit kortparkeren. Dit zal in de meeste gevallen echter niet op gaan. Dan maken we op basis van de parkeerdruk op de locatie zelf, en in de omgeving, een inschatting van het aantal kortparkeerders dat minder zal parkeren na opheffen van de parkeerplaatsen. Hierbij houden we er ook rekening mee dat parkeerders mogelijk uitwijken naar eens aangrenzende wijk, als daar nog voldoende ruimte is.

Bij de berekening van inkomstenderving bij opheffen van parkeerplaatsen in betaald parkeergebied kijken we in principe alleen naar de inkomsten die we mislopen, en niet naar kosten die we (gemiddeld) per parkeerplaats hebben. Ons uitgangspunt is dat de totale kosten (voor bijvoorbeeld handhaving en parkeerapparatuur) niet noemenswaardig dalen bij opheffen van parkeerplaatsen, tenzij in één keer een groter gebied parkeervrij wordt. In dat geval kunnen eventuele kostenbesparingen worden verrekend met de verwachte inkomstenderving.



5. Parkeergebieden en communicatie over parkeervoorzieningen

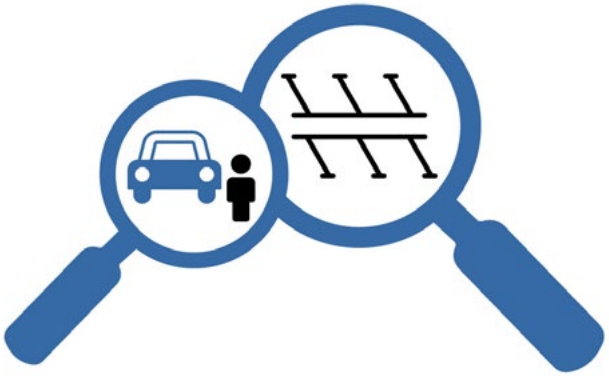
Het is voor (toekomstige) bewoners en bedrijven, en ook voor bezoekers noodzakelijk om te weten welke mogelijkheden er zijn voor mobiliteit in de stad. Autoparkeren is daar een belangrijk onderdeel van. Met goede communicatie kunnen we voorkomen dat mensen voor verrassingen komen te staan. In Utrecht is niet iedere plek even goed bereikbaar met de auto, en bewoners en bedrijven kunnen ook niet overal in de stad (snel) over een parkeervergunning beschikken. Dat is geen probleem, want in een stad als Utrecht zijn voldoende alternatieven voor de (eigen) auto, maar het is wel van belang dat mensen voor zij zich ergens vestigen weten dat de mogelijkheden voor parkeren beperkt zijn. Ook voor bezoekers aan de stad is het handig om vooraf te weten waar ze wel en niet kunnen parkeren, en welke kosten ze op de verschillende locaties moeten betalen.

5.1 Parkeergebieden

Utrecht is opgedeeld in verschillende parkeerzones. Het uitgangspunt voor de gebiedsindeling is een verdeling in drie zones: A, B, en C:

- Zone A (centrumgebied) heeft een hoge stedelijke dichtheid, veel verschillende functies op loop- of fietsafstand, en goede OV-voorzieningen. De openbare ruimte is schaars, en de mogelijkheden voor autoparkeren zijn beperkt. In de openbare ruimte geldt betaald parkeren. De primaire vervoerswijzen in de A-zone zijn lopen, fietsen, en OV. Daarnaast is er een goed aanbod van deelmobiliteit.
- Zone B (stedelijke gebied) heeft meer mogelijkheden voor de auto dan de centrumgebieden, maar ook hier is de ruimte schaars. Er is sprake van functiemenging (maar in mindere mate dan de A-zone), en er zijn alternatieven voor de (eigen) auto aanwezig. In de gebieden waar de druk op de openbare ruimte het grootst is, moet voor parkeren van de auto betaald worden.
- Zone C (suburbaan en buitengebied) heeft over het algemeen voldoende ruimte voor de verschillende vervoerswijzen.

De zone-indeling is niet statisch, maar kan wijzigen door uitbreiding van betaald parkeren of andere ontwikkelingen in de stad. Omdat de indeling in parkeerzones dynamisch is, en in de loop van de tijd zal veranderen, is de plattegrond met parkeergebieden



geen onderdeel van de Parkeervisie of bijbehorende modules. De actuele gebiedsindeling geven we weer op een (printbare) digitale parkeerplattegrond. Wijzigingen in de zone-indeling voor parkeren, als gevolg van gebiedsontwikkelingen of invoering betaald parkeren, verwerken we op deze digitale parkeerplattegrond. In bijna alle gevallen is hiervoor een besluit van de gemeenteraad nodig. Alleen in geval van zonewijziging bij invoering van betaald parkeren via de reguliere procedure gaat het om een collegebesluit (B2 wordt dan B1).

Als gevolg van ontwikkelingen in de stad of om ontwikkelingen mogelijk te maken, kan het wenselijk zijn om de zonegrenzen te wijzigen. Om te beoordelen of een gebied van zone kan wijzigen, kijken we naar de kenmerken van een gebied. Hierbij gaat het enerzijds om de mate van verstedelijking, functiemening,

en het aanbod van voorzieningen in een gebied. Daarnaast zijn de mobiliteitskenmerken van belang. Belangrijke factoren zijn de aanwezigheid van en afstand tot openbaar vervoer, waarbij we specifiek kijken naar treinstations en HOV, en het aanbod van deelmobiliteit. Ook kijken we naar de mogelijkheden voor (gratis en betaald) parkeren in de omgeving, en naar de fietsverbindingen. Omdat de verschillende wijken en buurten in Utrecht ieder hun eigen kwaliteiten en bijzonderheden hebben, is het lastig om per zone een lijst van concrete of kwantitatieve kenmerken vast te stellen. Bij de beoordeling van een mogelijke zonewijziging werken we dan ook niet met exacte criteria. In plaats daarvan maken we een kwalitatieve beoordeling, waarbij we de vergelijking maken met bestaande gebieden. Als bijvoorbeeld de vraag voorligt of een deel van de huidige B-zone kan worden toegevoegd aan de A-zone, dan bekijken of we de kenmerken met betrekking tot verstedelijking en mobiliteit aansluiten bij de bestaande A-zone.

5.2 Parkeerdata en monitoring

Betrouwbare informatie en data zijn essentieel voor het goed functioneren van de stad. Parkeerbeleid is een sturingsinstrument dat we inzetten om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Dit kunnen we alleen (optimaal) doen als we onze parkeerdata op orde hebben.

Uitvoering van parkeerbeleid

Een goede registratie van parkeercapaciteit is de basis voor de uitvoering van ons parkeerbeleid. Hierbij gaat het zowel om ligging van parkeerplaatsen als om aantallen. Alle parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn vastgelegd in een digitale parkeerondergrond. Hierop staan niet alleen ‘reguliere’ (betaalde en gratis) parkeerplaatsen, maar ook alle ‘bijzondere’ parkeerplaatsen (zoals gehandicaptenparkeerplaatsen, deelautoplaatsen, en laad- en losplekken). We gebruiken de digitale parkeerondergrond onder andere voor het meten van de parkeerdruk op straat. De scanauto’s die we inzetten voor parkeerhandhaving leveren als bijproduct informatie over de bezetting van parkeerplaatsen. Door het aantal gescande kentekens in een straat af te zetten tegen de parkeercapaciteit krijgen we inzicht in de parkeerdruk in verschillende delen van de stad en op verschillende momenten van de dag. In aanvulling op de parkeerdrukinformatie die we ‘automatisch’ verzamelen bij de parkeerhandhaving zetten we scanauto’s ook buiten betaald parkeergebied in om de parkeerdruk in beeld te brengen. De gemeten parkeerbezetting in deze gebieden is medebepalend voor de vraag of we de procedure invoering betaald parkeren opstarten. Data met betrekking tot parkeercapaciteit en parkeerdruk zijn ook van belang in de procedure opheffen parkeerplaatsen. We bepalen op basis van de parkeercapaciteit hoeveel plekken we kunnen opheffen, en de gemeten parkeerdruk is medebepalend voor berekening van de inkomstenderving en geboden alternatieven voor parkeren op straat.

Ook voor de uitgifte van parkeervergunningen is het van belang om de parkeercapaciteit in beeld te hebben. We bepalen op basis van het aantal parkeerplaatsen in een rayon hoeveel parkeervergunningen we maximaal kunnen uitgeven. Veranderingen in parkeercapaciteit hebben dus gevolgen voor het aantal parkeervergunningen dat we verstrekken.

Monitoring van parkeerbeleid

We zetten ons parkeerbeleid in om het aantal auto’s in de stad te beperken, en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. We doen dit enerzijds door alternatieve parkeerlocaties te bieden in garages en parkeerhubs, en anderzijds door alternatieven voor de privé-auto te stimuleren.

Door de vraag naar parkeervergunningen te monitoren kunnen we goed zien of onze aanpak het gewenste effect heeft. Als we, bijvoorbeeld naar aanleiding van een herinrichtingsproject, het vergunningenplafond verlagen, dan zullen er minder auto’s op straat parkeren. Maar dat betekent niet noodzakelijk dat er ook minder vraag is naar parkeervergunningen. We kijken daarom bij opheffen van parkeerplaatsen (en verlaging van vergunningenplafonds) goed naar de ontwikkeling van (eventuele) wachtlijsten. Als de geboden alternatieven voor mobiliteit en/of parkeren aansluiten bij de wensen en behoeften van bewoners en ondernemers, zal de wachtlijst voor parkeervergunningen op de lange termijn naar verwachting niet toenemen. Neemt de wachtlijst, en dus de vraag naar parkeervergunningen, wel toe, dan kan dat betekenen dat we naar aanvullende alternatieven moeten kijken voor het parkeren op straat.





Parkeerzone A1



Parkeerzone B



Parkeerzone A2



Parkeerzone C

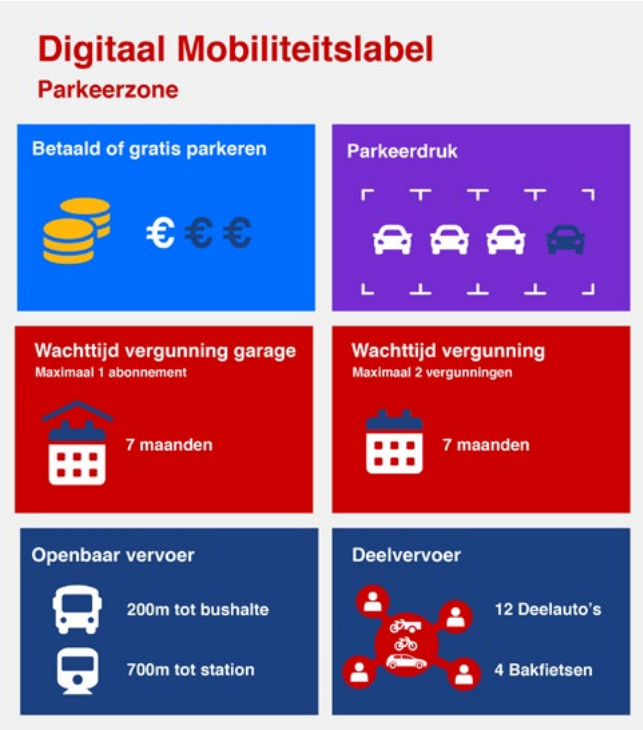
Een andere indicator voor de effecten van ons parkeerbeleid is het autobezit van bewoners. Als meer mensen kiezen voor deelmobiliteit, en/of reizen per fiets en OV, dan zien we dat terug in een lager autobezit. Ook monitoren we wat de invloed is van de invoering van betaald parkeren op het autobezit van bewoners.

Data delen

Diverse technologische ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld MaaS-concepten, maken het steeds makkelijker om mobiliteit (waaronder parkeren) vooraf digitaal te plannen, boeken, en betalen. Privacy is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

5.3 Mobiliteitslabel

Voor wie actief op zoek gaat is alle relevante informatie over parkeren over het algemeen goed te vinden. Op onze website staat veel informatie, van voorwaarden en wachtlijsten voor parkeervergunningen tot de inrijhoogte van parkeergarages. We ervaren echter dat niet iedereen vooraf weet welke informatie relevant is. Een toekomstige bewoner die er niet bij stilstaat dat in sommige wijken in Utrecht een wachtlijst is voor parkeervergunningen, zal die informatie niet uit zichzelf opzoeken. Als dan na verhuizing blijkt dat het een tijd zal duren voor de auto met parkeervergunning voor de deur kan staan, valt dat flink tegen. Voor sommige bewoners en ondernemers zullen de mogelijkheden voor parkeren ook een belangrijke rol spelen bij de keuze voor



vestiging op een bepaalde locatie. We willen daarom actiever gaan informeren over de mogelijkheden voor parkeren en andere mobiliteit in Utrecht. Hiervoor introduceren we een digitaal ‘mobiliteitslabel’.

Doel van dit mobiliteitslabel is dat (toekomstige) bewoners, ondernemers, en bezoekers van Utrecht in één oogopslag kunnen zien wat de parkeer- of mobiliteitssituatie is in een buurt of op een specifiek adres. Hierin nemen we bijvoorbeeld op hoe het zit met uitgifte van parkeervergunningen (maximum aantal per adres, eventuele wachtlijst), maar ook hoe hoog de parkeerdruk gemiddeld is. Daarnaast nemen we informatie op over parkeergarages in de omgeving, en P+R’s met een goede verbinding. Het label richt zich niet alleen op de (privé-)auto, maar laat ook zien welke OV-verbindingen er zijn en hoeveel en wat voor soort deelauto’s (en andere deelmodaliteiten) er in de directe omgeving zijn. Ook nemen we op wat de kosten zijn voor de verschillende parkeeralternatieven. Er bestaan veel verschillende deelconcepten, met elk hun eigen aanbod, voorwaarden, en tarieven. Niet ieder deelconcept is voor iedereen geschikt. Daarom is het nuttig om niet alleen het aantal deelauto’s te vermelden, maar ook het type deelauto of -concept.

De ontwikkeling van een mobiliteitslabel is een eerste stap. Vervolgens is het van belang dat mensen dit label kunnen vinden en gaan gebruiken. We zorgen ervoor dat de informatie op onze website actueel en vindbaar is. Maar daarnaast wijzen we bewoners, ondernemers, en bezoekers, ook actief op het mobiliteitslabel, waarbij we ons focussen op de zogeheten ‘verandermomenten’ (zoals bijvoorbeeld verhuizing). Hier kunnen ook makelaars en werkgevers een rol bij spelen.

5.4 Initiatieven voor opheffen parkeerplaatsen

We vinden het belangrijk dat bewoners en ondernemers zelf meedenken over de inrichting van hun leefomgeving. Wanneer we vanuit de gemeente een herinrichtingsproject opstarten, betrekken we daar de omgeving bij, maar we juichen het ook toe als een straat of buurt zelf met een plan komt voor verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte. Omdat we initiatieven vanuit de stad optimaal willen faciliteren hebben we de volgende uitgangspunten opgesteld:

- Er is één aanspreekpunt vanuit de gemeente voor bewoners en ondernemers die een plan hebben (of willen maken) voor verbetering van de leefbaarheid in hun straat of buurt
- We bieden bewoners en ondernemers vanuit de gemeente inhoudelijke ondersteuning bij het maken van een plan
- In buurten waar we kansen zien voor herinrichting van parkeerplaatsen nodigen we bewoners en ondernemers actief uit om een plan te maken

Eén aanspreekpunt

Bij plannen voor aanpassingen in de openbare ruimte zijn meestal verschillende afdelingen binnen de gemeente betrokken. Het kan daardoor voor bewoners en ondernemers een enorme puzzel zijn om de juiste afdeling of medewerker te vinden, en vanuit de gemeente medewerking te krijgen voor een initiatief. Via een digitaal loket bieden we voortaan één ingang voor initiatiefnemers die plannen hebben voor hun buurt. Dit loket blijft het aanspreekpunt voor de rest van het traject. Dat betekent dat bewoners en ondernemers niet zelf binnen de gemeente op zoek hoeven als over een specifiek onderwerp een inhoudelijk advies nodig is, maar dat wij dit zelf vanuit de gemeente verzorgen.

Inhoudelijke ondersteuning

Het kan voor initiatiefnemers lastig zijn om concreet invulling te geven aan de ambities die ze hebben voor hun straat. Ook zien we dat bewoners en/of ondernemers het soms niet goed eens worden over de plannen. Wij kunnen hier vanuit de gemeente ondersteuning bij bieden, bijvoorbeeld door te laten zien wat er allemaal mogelijk is bij herinrichting van een straat, maar ook door handvatten mee te geven om tot een gezamenlijk plan te komen. Hierbij maken we uiteraard gebruik van voorbeelden uit de praktijk, zodat initiatiefnemers niet telkens opnieuw het wiel hoeven uit te vinden.

Actief bewoners en ondernemers benaderen

Iedere bewoner en ondernemer in Utrecht kan ons benaderen met initiatieven voor verbetering van de openbare ruimte, maar niet iedereen zal vanuit zichzelf die stap zetten. We gaan daarom vanuit de gemeente actief straten en/of buurten benaderen om een plan te maken voor herinrichting van hun leefomgeving. Hierbij richten we ons op de straten waar wij kansen zien. Dit zijn bijvoorbeeld straten waar de parkeerdruk laag is, en dus veel ruimte over is, maar ook straten waar met twee wielen op de stoep wordt geparkeerd of straten waar weinig groen is.



6. Financiën

We werken de komende jaren aan de realisatie van onze beleidsdoelen. Hierbij kunnen we aan verschillende knoppen draaien, met zowel beleidsmatige gevolgen als financiële consequenties. Het gaat bijvoorbeeld om aanpassing van parkeertarieven, uitbreiding betaald parkeren, opheffen straatparkeerplaatsen en (nieuwe) parkeerproducten. We maken jaarlijks een integrale afweging over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete opgaven. De ambities uit de modules zijn onderdeel van de jaarlijkse integrale afweging. Hierbij zoeken we naast de eigen investeringsruimte ook naar subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden en bijdragen van baathebbers (Fonds bovenwijks/bereikbaarheidsfonds). Omdat onze ambitie afhankelijk is van de beschikbare middelen, hebben wij vooraf geen zekerheid over de precieze invulling en uitwerking van onze beleidsdoelen en hoe snel deze gerealiseerd zijn.

We hebben de ambitie om jaarlijks 0,5 tot 1% van de autoparkeercapaciteit in de openbare ruimte op te heffen. Voor het deel van de plekken dat in betaald parkeergebied ligt, betekent dit dat we te maken krijgen met inkomstenderving. Hier gaat hierbij om structureel lagere inkomsten, waarbij de gederfde inkomsten jaarlijks toenemen wanneer het plekken in betaald parkeergebied betreffen (omdat we ieder jaar opnieuw parkeerplaatsen opheffen). We bekijken bij de toekomstige momenten in de begrotingscyclus hoe we precies invulling geven aan onze ambitie om in de stad 0,5 tot 1% van de parkeerplaatsen op te heffen en zoeken dekking hiervoor binnen de bestaande parkeerexploitatie. Op basis hiervan bepalen we hoeveel parkeerplaatsen we in verschillende delen van de stad in het kader van de leefbaarheidsregeling kunnen opheffen. Bij alle initiatieven die buiten de leefbaarheidsregeling vallen (omdat niet is voldaan aan de voorwaarden voor de leefbaarheidsregeling of omdat het maximum aantal op te heffen plekken voor het jaar al is bereikt) is per project een dekkingsvoorstel nodig. Voor berekening van de inkomstenderving bij deze initiatieven, kijken we naar de specifieke parkeersituatie op de betreffende locatie. We maken hiervoor een inschatting van het aantal parkeerders dat wegblijft na opheffen van de parkeerplekken en berekenen op basis daarvan de verwachte inkomstenderving. We nemen hierin onze kosten voor betaald parkeren niet mee, omdat het onze ervaring is dat deze niet afnemen bij het opheffen van parkeerplaatsen. Alleen wanneer we een groot aantal parkeerplaatsen (binnen één gebied) opheffen, zullen ook de kosten minder worden. Dit verrekenen we dan met de gederfde inkomsten.

Voor de introductie van het mobiliteitslabel, en de inrichting van een digitaal loket voor bewoners- en ondernemersinitiatieven geldt dat we de kosten opvangen binnen de parkeerbegroting. Bij de doorontwikkeling van parkeervergunningen en garageabonnementen brengen we de financiële consequenties met sluitende dekking in beeld zodra er een concreet voorstel ligt.



Colofon

uitgave
Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00
parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

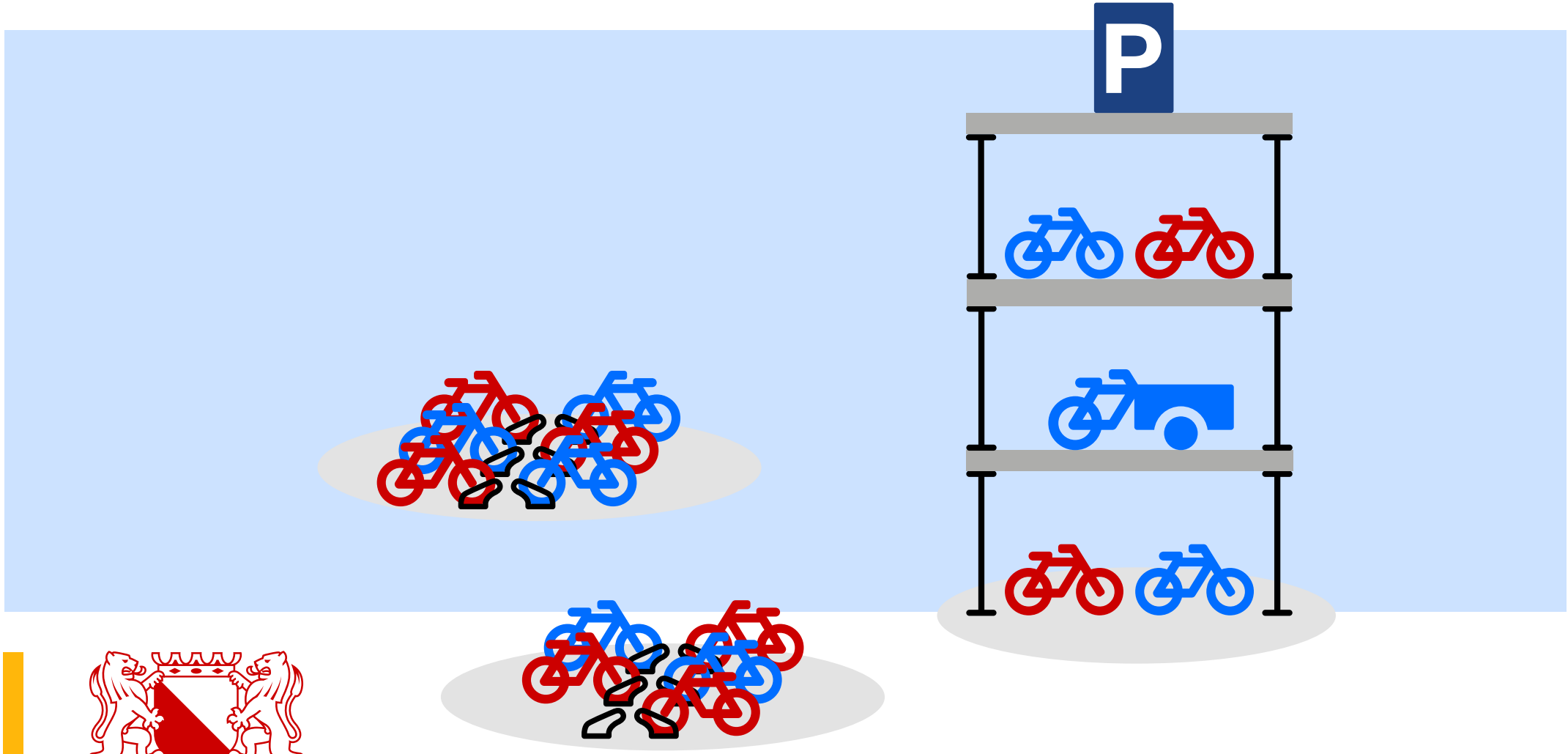
maart 2022

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
Stadsplateau 1
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 – 286 00 00
info@utrecht.nl

Fietsparkeren

Ruimte voor de buurt

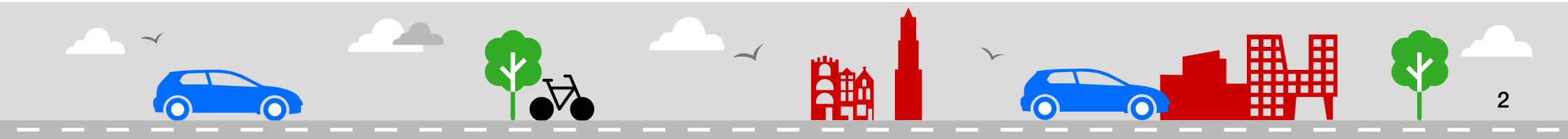


Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/parkeervisie

Inhoud

Inhoud	**2**
1. Inleiding	**3**
2. Beleidsdoelen fietsparkeren	**4**
3. Aanpak binnenstad, stations en buurten	**5**
3.1 Binnenstad	6
3.2 Stations en OV-haltes	14
3.3 Buurten	16
3.4 Nieuwbouwlocaties	18
4. Op orde blijven	**19**
5. Betaalbaarheid	**22**
Bijlage 1: Acties fietsparkeren	**24**
Bijlage 2: Resultaten inwonersenquête en flitspeiling	**25**



1. Inleiding

De vraag naar fietsparkeren is de afgelopen jaren sterk gegroeid en blijft groeien. Door een toename van het aantal inwoners, maar ook door het stimuleren van de fiets als schone en gezonde vorm van mobiliteit. In deze module fietsparkeren geven we aan hoe we het fietsparkeren de komende jaren verder willen verbeteren. Het gaat dan niet alleen over het aantal fietsparkeerplekken, maar ook om de kwaliteit en toegankelijkheid. Daarbij vraagt fietsparkeren maatwerk. Geschikte oplossingen hangen af van de locatie, doelgroep, moment, parkeerduur, type gebruik en de beschikbaarheid van (financiële) middelen. De module fietsparkeren geeft hierbij de stadsbrede kaders en richting aan.

De module fietsparkeren is een nadere invulling van de Parkeervisie en heeft een relatie met andere (concept) beleidsvisies zoals de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU), de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 en het Mobiliteitsplan 2040. Zo is in het Mobiliteitsplan 2040 uitgewerkt hoe de schaalsprong voor de fiets eruitziet. Ook is daar de verwachting uitgesproken dat er in 2040 75% meer fietsritten zijn in Utrecht dan in 2015. Daarnaast is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht de keuze gemaakt voor ‘Utrecht Dichtbij’, waarbij dagelijkse bestemmingen binnen tien minuten lopen of fietsen te bereiken zijn.

De module is tot stand gekomen door analyse van de huidige praktijk en onze monitoring van geparkeerde fietsen en door (digitaal) in gesprek te gaan met stakeholders. Daarnaast hebben we reacties van inwoners op vragen uit de inwonersenquête en een flitspeiling in de module verwerkt. Deze reacties zijn opgenomen in bijlage 2.

In deze uitwerkingsmodule van de parkeervisie beschrijven we de beleidsdoelen voor het fietsparkeren in hoofdstuk 2. We geven vervolgens aan welke instrumenten we inzetten voor realisatie van deze doelen. In hoofdstuk 3 zijn de instrumenten locatiespecifiek gemaakt. Daarmee bezien we fietsparkeren in relatie tot andere ruimtevragen zoals de toenemende vraag naar groen, ruimte voor de voetganger en voor verblijven. Stadsbrede instrumenten staan in hoofdstuk 4 beschreven. De wijze waarop we fietsparkeren op een betaalbare manier willen organiseren en wat daarin de ‘draaiknoppen’ zijn, beschrijven we in hoofdstuk 5.

Om onderscheid te maken tussen beleidsdoelen en de uitvoeringsstrategie zijn steeds bovenaan een paragraaf of hoofdstuk de beleidsdoelen puntsgewijs opgesomd. De acties waar we de komende jaren aan werken zijn opgesomd in bijlage 1.



2. Beleidsdoelen fietsparkeren

In dit hoofdstuk hebben we de beleidsdoelen die we willen bereiken voor fietsparkeren op een rij gezet:

Voldoende plek voor fietsparkeren, door uitbreiding van stallingslocaties en betere benutting van de huidige capaciteit.
Voldoende, kwalitatief goede fietsparkeerplekken zijn nodig omdat we fietsen, als gezonde ruimte-efficiënte vorm van mobiliteit, stimuleren. We breiden de capaciteit uit door nieuwe stallingen te realiseren, autoparkeerplaatsen om te zetten in fietsparkeer-plaatsen en meer fietsenrekken op straat te zetten.

Daarnaast blijven we eraan werken om de bestaande capaciteit optimaal te benutten. Onder meer door in het centrum met positieve gedragsbeïnvloeding het gebruik van bewaakte stallingen te vergroten. Bijvoorbeeld met fietscoaches die in de binnenstad fietsers verwijzen naar de stallingen.

Fietsparkeerplekken moeten passen bij de doelgroep, locatie en het type gebruik.
'De fietser' bestaat niet, dus fietsparkeerplekken moeten divers zijn. En daarmee aansluiten bij nieuwe typen fietsen die groter en zwaarder zijn en ook aansluiten bij de gebruikerswensen van fietsers. Bij een locatie zoals de buurtsupermarkt staat de fiets kort voor de deur. Bij een middag winkelen bezoek je meerdere winkels en staat de fiets waarschijnlijk wat meer op afstand. Daarbij realiseren we meer plekken voor fietsen die niet goed in de standaardrekken passen, zoals bakfietsen en fietsen met een kratje. In nieuwe stallingen reserveren we ongeveer 20% van alle plaatsen voor deze fietsen. Daarnaast voldoen onze fietsrekken aan het 'fietsparkeur' en handboek openbare ruimte (HOR). De Stichting FietsParKeur verzorgt de toetsing en certificatie van fietsparkeersystemen.

Voor mensen met een beperking maken we fietsparkeren beter toegankelijk, in stallingen en op straat.
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. Nabij en in het voetgangersgebied realiseren we herken-bare en veilige fietsparkeerplekken voor fietsers met een beperking. Daarbij nemen we maatregelen om deze plekken beschikbaar te houden voor de doelgroep.

We handhaven op weesfietsen, wrakken (kapotte fietsen) en fietsen die gevaarlijk gestald staan.
Dit doen we om de openbare ruimte toegankelijk te houden voor iedereen.

Als er voldoende capaciteit is en de druk op de openbare ruimte groot, handhaven we op hinderlijk of overlastgevend gestalde fietsen.
Het college kan locaties aanwijzen waar ze de druk op de openbare ruimte door fietsen wil verlichten en ruimte wil maken voor voetgangers en verblijven. Op deze locaties zijn gestalde fietsen niet meer toe-gestaan buiten de beschikbare rekken of vakken. Op locaties waar we de stallingscapaciteit op orde hebben en de druk op de openbare ruimte groot is, maken we (terughoudend) gebruik van fietsparkeer-verboden. Daarmee maken we ruimte voor voetgangers en verblijven.

We zoeken naar kosteneffectieve oplossingen om het stallen van fietsen voor de gebruiker aantrekkelijk te houden.
Om de kosten per gestalde fiets laag te houden richten we ons op locaties dichtbij hoofdfietsroutes en winkel- en horecabestemmingen. Op die locaties zal de bezetting hoog en de kosten per gestalde fiets laag zijn. Met name fietsparkeervoorzieningen in de nabijheid van functies waar overdag èn 's-avonds behoefte is aan stallingsmogelijkheden zijn effectieve investeringen. Met name de bemensing van bewaakte stallingen is kostbaar. Daarom zijn grotere stallingen van minimaal 500-700 plekken goedkoper.



3. Aanpak binnenstad, stations en buurten

In dit hoofdstuk werken we de beleidsdoelen verder uit en geven per type locatie richting aan de strategie om die doelen te bereiken. Voordat we inzoomen op de binnenstad, station en buurten geven we eerst een korte schets van de verschillende soorten fietsparkeervoorzieningen die wij toepassen.

Omdat de tekorten aan fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad het grootst zijn, besteden we veel aandacht aan het verminderen van die tekorten. In ontwikkelgebieden en bij mobiliteitsknopen willen we tekorten voorkomen, door in het bouwtraject stallingsvoorzieningen op te nemen of bestaande voorzieningen uit te breiden.

Fietsparkeren is maatwerk
Er is geen algemeen recept fietsparkeren. We passen daarom verschillende soorten fietsparkeervoorzieningen toe. In de tabel hiernaast hebben we de kenmerken en het type gebruik van de verschillende (toekomstige) soorten fietsparkeervoorzieningen kort samengevat.

Fietsparkeervoorzieningen		Kenmerken	Type gebruik
Op straat	Fietsenrek	• Op straat • Aanbindmogelijkheid	• Bij voldoende ruimte op straat. • In hoog-laagrek grote hoeveelheid fietsen op beperkt oppervlak. • Mix kort en lang parkeren[2]
	Nietje[1]	• Op straat • Aanbindmogelijkheid	• Bij kleine hoeveelheden fietsen en veel kortparkeren. • Soms beter inpasbaar dan fietsenrekken. • Ook voor scooters (tussen nietjes)
	Fietsvlonder	• Tijdelijk • Op een parkeervak	• Nabij woningen • Proefperiode voor onttrekken parkeerplaats
	Parkeervak	• Lijnen op straat • Flexibel ruimtegebruik • Geen aanbindmogelijkheid	• Kort parkeren • Gebruik alleen waar flexibel gebruik ruimte nodig is (marktpleinen, laad- en losplaatsen). • Ook voor scooters
	Leuning van brug of gracht	• Op straat • Aanbindmogelijkheid	• Lang en kort parkeren zolang er voldoende ruimte voor voetgangers is.
Stallingen	Buurtstalling / fietstrommel	• Afgesloten • Abonnement	• Bij woning of werkplek in vooroorlogse wijken
	Pop-up stalling, of nieuwe vormen van Pop-up light zonder bewaking	• Openbaar • Flexibel • Inzet afstemmen op gebruik	• Bij piekdrukte bezoekers op centrumlocaties • Ook voor scooters
	Inpandig bewaakt	• Openbaar • Bewaakt (mens of camera) • Eerste 24 uur gratis	• Bezoekers en werknemers binnenstad, forensen bij station • Langer parkeren

1 Voor de fiets gebruiken we deze definities: Kort parkeren is korter dan een uur. Lang parkeren is een uur of langer parkeren.
2 We geven de voorkeur aan fietsenrekken boven nietjes omdat rekken een hogere capaciteit bieden. Anderzijds zien we dat voor kortparkeren de hoge plaatsen vaak niet benut worden, of dat mensen problemen ondervinden met boodschappentassen. Op locaties met veel kortparkeren hebben nietjes de voorkeur. Een nietje heeft als voordeel dat de barrièrewerking minder is dan bij een rek en we zetten ze alleen in op plekken waar weinig fietsen staan.



3.1 Binnenstad

Meerderheid bezoekers komt met fiets
De fiets is het meest gebruikte vervoermiddel voor de inwoners van Utrecht bij een bezoek aan de binnenstad. 58% van de Utrechters komt op de fiets naar de binnenstad (Inwonersenquête 2019). Ook bij het winkelen is het aandeel dat met de fiets komt hoog. In het centrum van Utrecht komt voor het winkelen 52% van de eigen inwoners met de fiets, waar dit aandeel in de centra van Rotterdam (29%), Den Haag (36%) en in Amsterdam (38%) een stuk lager is (Bron: Koopstromenonderzoek Randstad 2018).

Het hoge aandeel fiets is als ruimte-efficiënte vorm van mobiliteit goed voor de bereikbaarheid van de binnenstad en de economie. Tegelijkertijd betekent dit, dat er veel fietsparkeerplekken nodig zijn.

Capaciteit licht toegenomen
Het aantal stallingsplekken, zowel bewaakt als onbewaakt, is in de binnenstad en het stationsgebied de afgelopen jaren in totaal licht toegenomen naar 10.000 fietsparkeerplekken in de binnenstad en circa 25.000 in het stationsgebied. De groei is nog onvoldoende om aan de huidige vraag en de verwachte groei te voldoen.

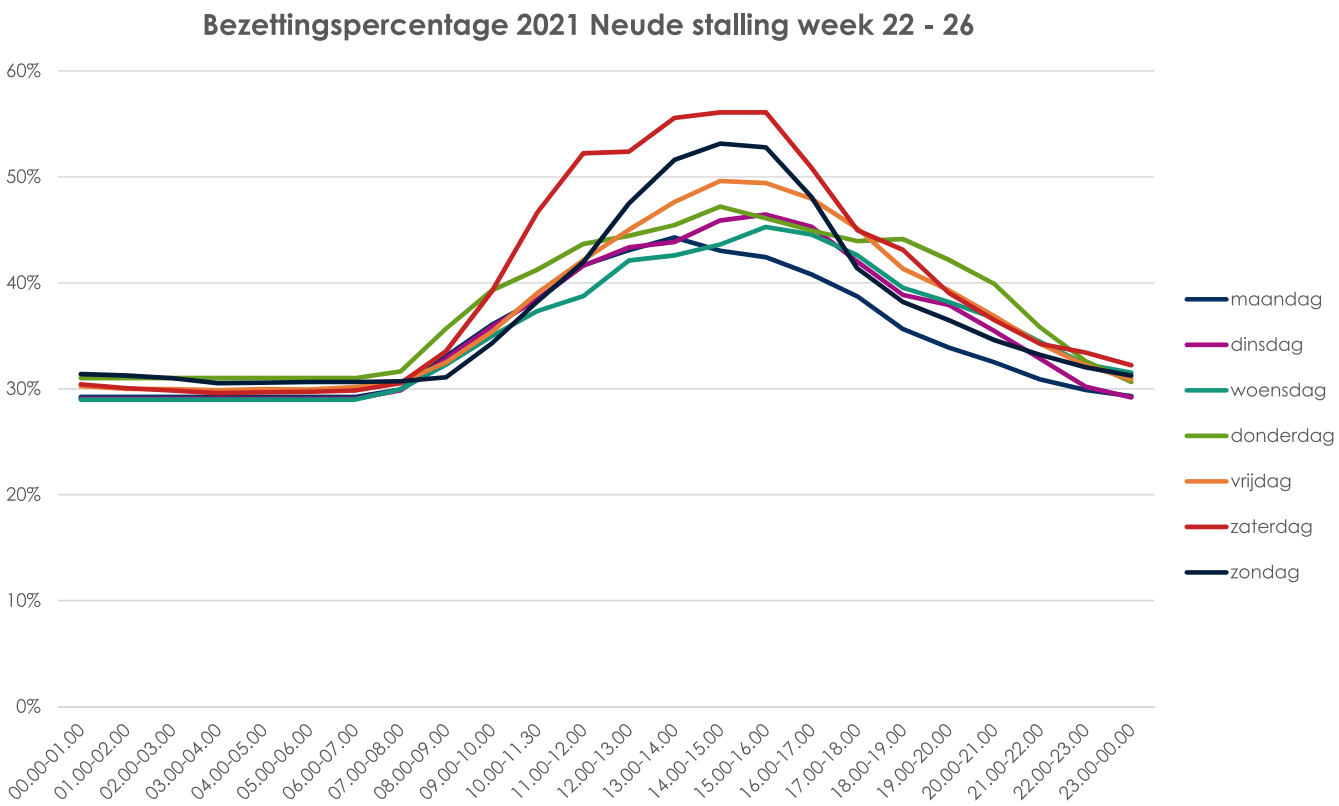


Nieuwe stallingsmogelijkheden in House Modernes, Lange Viestraat, beeldbank gemeente Utrecht.

In 2021 komt in de binnenstad, met de opening van 900 stallingsplekken in House Modernes aan de Lange Viestraat, het totaal aantal fietsparkeerplekken (inclusief pop-up-plekken) op ruim 10.000. Daarvan zijn 3.000 plekken in bewaakte stallingen Ongeveer 1.000 plekken in pop-upstallingen en ongeveer 6.000 plekken in rekken in de openbare ruimte. Deze aantallen zijn exclusief het aantal stallingen rondom het centraal station.

Fietsparkeerdruk is hoog
In de binnenstad is er op piekmomenten een tekort van 13.500 fietsparkeerplekken, blijkt uit fiets-parkeerdrukmetingen. Het gemiddelde tekort is 5.000 plekken. Dit tekort is exclusief een mogelijke groei van de vraag. Om een goed beeld te krijgen van de toekomstige vraag naar fietsparkeerplekken blijven we de ontwikkeling van deze vraag nauw-keurig monitoren.

De parkeerdrukmetingen laten zien dat de huidige vraag naar fietsparkeren in de binnenstad sterke piekmomenten kent en dat oplossingen nodig zijn die inspelen op deze pieken. Daarbij zien we ook dat de parkeerdruk niet evenredig is verdeeld over de binnenstad. De straten en pleinen rondom het winkel- en voetgangersgebied en stationsgebied hebben een hogere parkeerdruk dan de woonstraten. In de volgende figuur is een beeld weergegeven van de ondercapaciteit op de zaterdagmiddag. We zien dat de locaties op en rondom het Vredenburg, Neude, Oudegracht, Janskerkhof, Domplein en Mariaplaats verkleuren. De bewaakte stallingen zijn geconcentreerd rondom deze locaties, dichtbij het station en het winkel- en voetgangersgebied.



Bezettingsgraad van stalling Neude in juni 2021

Ondanks een tekort aan fietsparkeerplekken staan onze bewaakte stallingen lang niet altijd vol. Tegelijkertijd staan er wel veel fietsen op straat. Hiernaast is te zien dat stalling Neude in juni 2021 maximaal 56% gevuld is. Op zonnige middagen in diezelfde maand staan er ook een groot aantal fietsen op het plein voor de stalling. We werken daarom aan het verhogen van de bezettingsgraad met communicatie en positieve maatregelen. In hoofdstuk 4 lichten we dit verder toe.



De Neude in 2021 op een moment dat ook stalling Neude geopend was (met nog ca. 400 lege plekken), beeldbank gemeente Utrecht.

Strategie Binnenstad

- Groei van bezoekers die met de fiets naar de binnenstad komen.
- Uitbreiden fietsparkeercapaciteit, zodat we het tekort aan fietsparkeerplekken inlopen
- Kwaliteit en toegankelijkheid van fietsparkeren op orde brengen.

Capaciteit

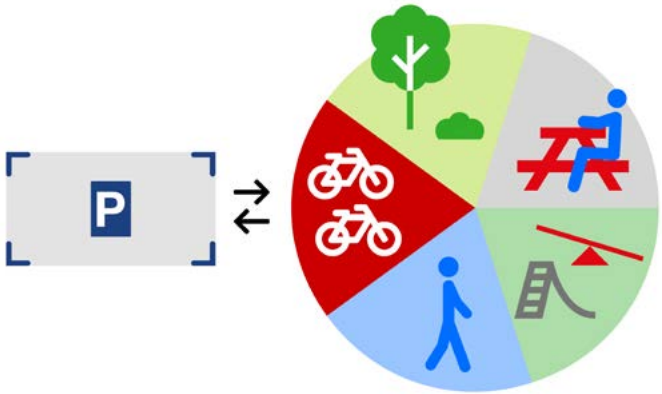
We willen de fietsparkeercapaciteit verder uitbreiden. Het is daarbij onze ambitie dat er ook op piek-momenten zoals een zaterdagmiddag voldoende plekken zijn. Daarbij blijven we inzetten op een mix van parkeervoorzieningen. Een combinatie van stallen op straat en stallen in gebouwde stallingen en pop-up stallingen. De afgelopen jaren is dit niet eenvoudig gebleken, vanwege de schaarse openbare ruimte en het beperkte en relatief kostbare aanbod aan geschikte locaties voor inpandige stallingen. We zetten daarom, naast een uitbreiding van fiets-parkeerplekken op straat en in stallingen, ook in op het omzetten van autoparkeerplaatsen in fiets-parkeerplaatsen en het stimuleren van dubbelgebruik van stallingen. Het realiseren van deze ambitie en het tempo is afhankelijk van de middelen die hiervoor beschikbaar zijn. We lichten deze strategieën hierna kort toe.

1. Fiets voor Auto

Op binnenstadslocaties die veel fietsers trekken en waar nu een tekort aan fietsparkeerplekken is, zetten we autoparkeerplaatsen om in fietsparkeerplaatsen. Met het omzetten van een autoparkeerplek realiseren we 8-12 fietsparkeerplekken. Daarmee volgen we de ambities zoals beschreven in de omgevingsvisie Binnenstad en de parkeervisie. We volgen daarbij de procedures zoals omschreven in de module Aanpak parkeren openbare ruimte, waarbij we per jaar bepalen welk aantal parkeerplaatsen we opheffen.

De huidige autoparkeerplekken sluiten niet altijd aan op de bestemming van de fietsers dus wordt niet alle autoparkeerruimte fietsparkeerplek. Er zijn ook andere afwegingen hoe de vrijgekomen ruimte wordt ingezet, zoals kansen voor bijvoorbeeld groen, verblijf-, voetgangers of andere ruimtevragen. Het aandeel autoparkeerplaatsen dat naar fietsparkeer-plekken kan worden omgezet verschilt daarom per locatie.

Fietsparkeren	Strategie	Gewenst aantal extra plekken over 10 jaar
1. Fiets voor Auto	Meer autoparkeerplaatsen per jaar opheffen of een groter aandeel omzetten naar fietsparkeren. Het opheffen van 30-40 autoplekken per jaar voor fiets geeft 360-480 fietsplekken.	4.000 plekken
2. Slim dubbelgebruik stimuleren	Benutten stationsstallingen in de avonden en weekenden station (**maximaal 200 fietsers**) Benutten capaciteit fietsenstallingen van de Universiteit in de weekenden (**maximaal 200 fietsers**)	400 plekken
3. Nieuwe stallingen en rekken	Voorgenomen plan voor stalling in de omgeving van Hoog Catharijne **circa 5.000 plekken**. Aanvullend nieuwe bewaakte stallingen realiseren á **2.000 plekken**. Daarnaast ambitie om **2.000 plekken** te realiseren in openbare ruimte.	9.000 plekken
Gewenst aantal extra plekken in 2030		**13.400 plekken**



2. Slim dubbelgebruik
We kijken naar de mogelijkheden voor slim dubbelgebruik van bestaande stallingen. Er zijn rondom het Centraal Station een groot aantal stallingsplaatsen. In het weekend is de bezetting in deze stallingen lager. Er zijn ook stallingen van de Universiteit Utrecht waar nu beperkte openingsuren gelden, juist op momenten dat er in de stad veel vraag is naar fietsparkeerplekken. De loopafstand van deze stallingen naar bestemmingen in de binnenstad is langer. We brengen in kaart op welke momenten en voor welke doelgroepen deze locatie aantrekkelijk is. Bij voldoende potentieel willen we in overleg met de Universiteit deze capaciteit benutten.

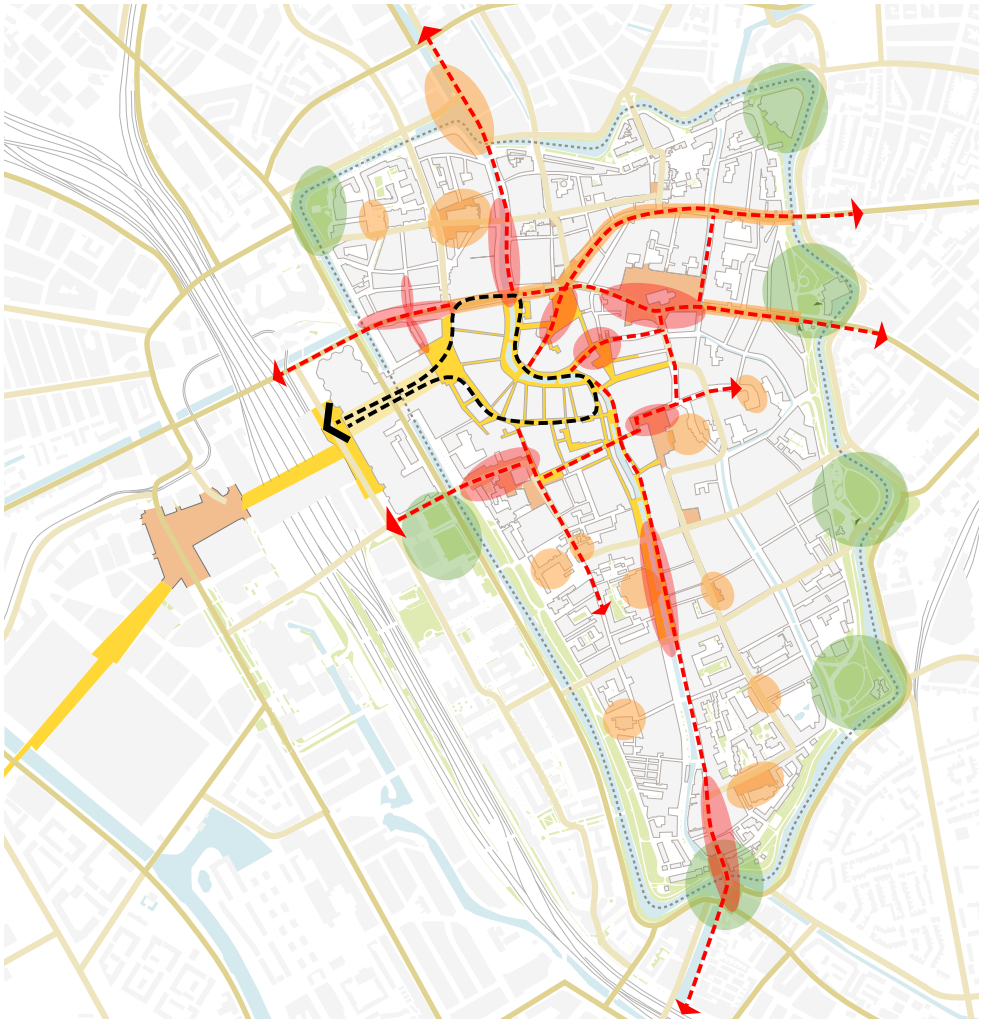
Ook andere innovatieve en creatieve oplossingen helpen om het fietsparkeerprobleem op te lossen. Daarom blijven we leren van andere steden en durven we pilots te ondernemen en te blijven experimenteren. Bijvoorbeeld met een pop-up light zonder bewaking en met een frisse vormgeving. Of fietsparkeervakken op een locatie waar flexibel ruimtegebruik nodig is om kort te parkeren op piekmomenten. Of het gebruik van laad en losplekken die ‘s nachts een fietsparkeerplek kunnen zijn. We evalueren de pilots en experimenten, verlengen die bij succes en bepalen waar we deze oplossingen nog meer kunnen invoeren.

3. Nieuwe rekken en stallingen

Stallingen
Bewaakte stallingen realiseren we op plaatsen waar we een stabiel hoge bezettingsgraad verwachten, rondom het voetgangers, winkel- en uitgaansgebied in de binnenstad. We houden vast aan de inzet van pop-up stallingen voor piekmomenten. We zien de stallingen in combinatie met bijbehorende aantrekkelijke en logische looproutes en andere fietsparkeerplekken in de omgeving als een samenhangend systeem. Aan het bestaande netwerk toe te voegen stallingen moeten logisch vindbaar zijn vanaf fietsroutes en in de nabijheid van bestemmingen. Voor Hoog Catharijne werken we met de eigenaar aan een plan om circa 5.000 plaatsen toe te voegen. Mochten zich nog andere kansen voordoen, dan benutten we die binnen de financiële mogelijkheden.

Wat is een redelijke loopafstand?
We hebben dit voor bouwontwikkelingen uitgewerkt in de beleidsregels fietsparkeernormen. Voor fietsenstallingen in de binnenstad is het maatwerk en hangt, voor gezonde mensen, ook af van de locatie. Voor de openbare ruimte noemt het CROW 100 meter als richtlijn en geeft tegelijk aan dat dit toe kan nemen tot 150 meter bij comfortabele en aantrekkelijke routes. Voor treinstations hanteert ProRail een afstand van de stalling naar het station van maximaal 50 meter voor onbewaakte stallingen, tot maximaal 200 meter voor bewaakte stallingen (ProRail, 2013 Ontwerpvoorschrift. Bouw en ombouw fietsenstallingen bij stations. OVS00219). Dit wordt, zeker op grote stations, niet altijd gehaald. Voor de Utrechtse situatie gaan we uit van een loopafstand van 100 meter in de binnenstad (CROW richtlijn), tenzij de looproute erg aantrekkelijk wordt gemaakt en het handhavingsregime wordt opgevoerd.





Analyse ruimtelijke kwaliteit binnenstad (uitwerking op basis van omgevingsvisie binnenstad).

In de figuur hiernaast is aangegeven waar we zoeken naar oplossingen voor fietsparkeren en hoe deze locaties aansluiten op de belangrijkste voetgangersroutes.

Differentiatie fietsparkeren
De binnenstad bestaat vanuit het oogpunt van fietsparkeren uit een aantal zones. Rustige (woon) straten, drukkere (overgangs)straten, pleinen en het voetgangersgebied. Voor deze zones hanteren we verschillende principes die hieronder worden toegelicht. Met name op de drukste locaties maken we een nadere analyse van de fietsparkeerbehoefte. Op basis van deze analyse realiseren we specifiek voor die locatie gerichte flexibele oplossingen die meebewegen met de groei en krimp van de vraag in de tijd.

In de **rustiger (woon)straten** zoeken we ruimte voor fietsenrekken op autoparkeerplaatsen. Het gaat hier om autoparkeerplaatsen op locaties waar de fietsparkeerdruk hoog is. Daarnaast blijven we zoeken naar nieuwe locaties voor buurtstallingen (meer over buurtstallingen in paragraaf over buurten).

In de **drukkere (overgangs)straten** naar het voetgangersgebied zien we veel vraag naar fietsparkeerplekken. De focus ligt daar op het uitbreiden van inpandige stallingen op de plekken waar de parkeerdruk hoog is, zie de figuur hieronder. Juist op piekmomenten is het hier druk en moet de voetganger ook de ruimte krijgen. Daarom zoeken we (in de directe omgeving) ook naar plek voor nieuwe rekken op straat.

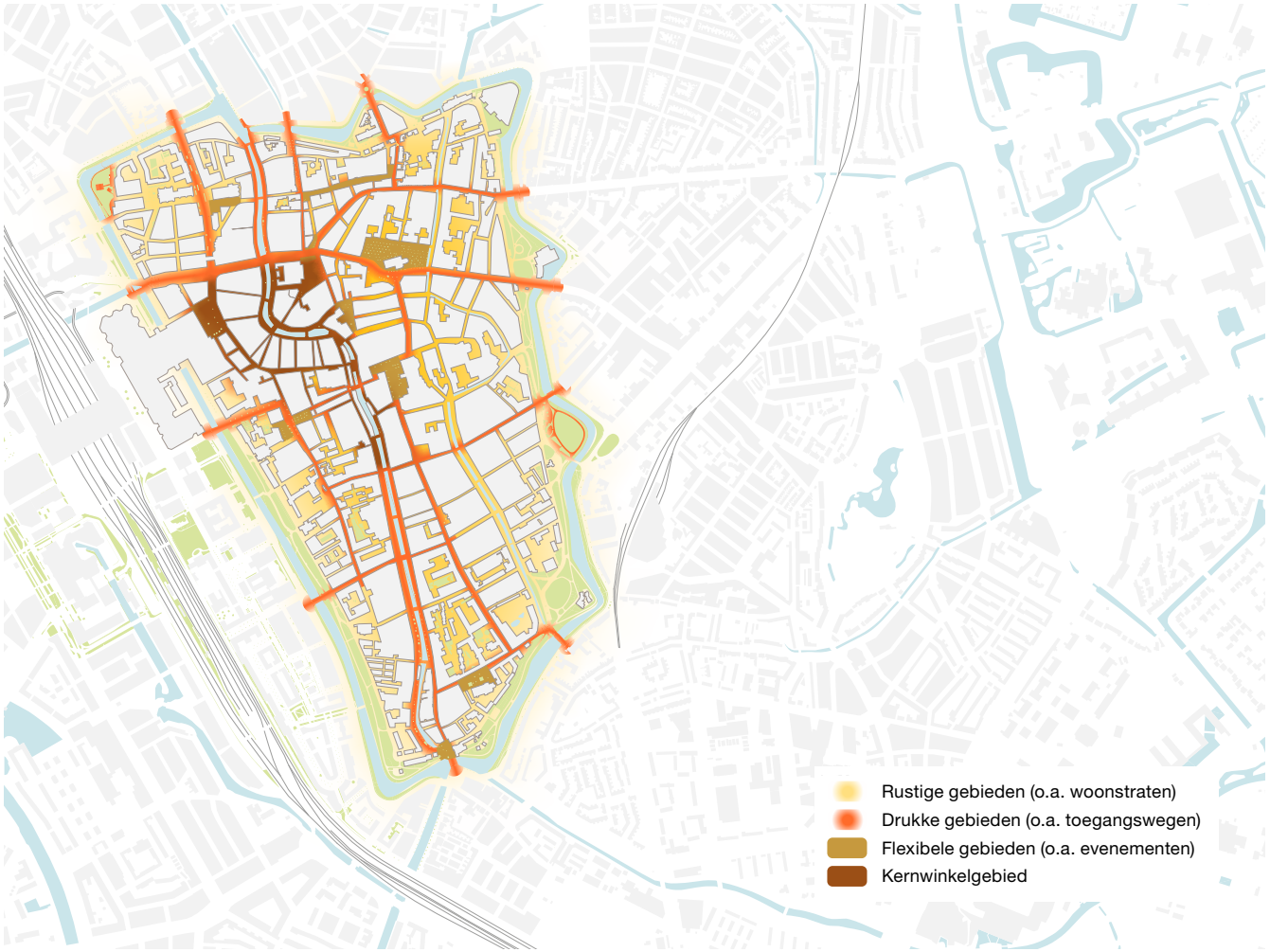
Op de **pleinen** Vredenburg, Neude en Mariaplaats zijn regelmatig evenementen of markten. Om het ruimtegebruik flexibel te houden maken we op die pleinen zo min mogelijk gebruik van fietsenrekken en gebruiken we fietsparkeervakken of pop-up stallingen. We werken dus ook met fietsparkeervakken, maar zijn daarin terughoudend. Vooral omdat ze het risico op diefstal en omvallen van fietsen niet verminderen.

Pop-up stallingen bieden een oplossing bij evenementen en andere piekmomenten en moeten er staan als de bezoekers ze verwachten. We willen ook dat ze voldoende gebruikt worden. We monitoren of openingstijden, vorm en gebruik op elkaar aansluiten.

We willen niet dat evenementen de ruimte voor fietsparkeren verkleinen terwijl ze tegelijk zorgen voor een hoger aantal fietsen in de stad. In het evenementenvergunningstraject continueren we daarom dat evenementen die fietsers aantrekken, zelf fietsparkeervoorzieningen aanbieden en alternatieve fietsparkeerplekken verzorgen als ze fietsparkeerruimte onttrekken.

Rond het **kernwinkel(gebied)** is een ruim aanbod van inpandige stallingen en op piekmomenten de pop-up stallingen. Daarom stimuleren we fietsers om hun fiets in deze bewaakte stallingen te parkeren en te voet verder te gaan. Het blijft voor mensen met een beperking mogelijk om de fiets dicht bij een winkel te stallen (zie verder onder paragraaf toegankelijkheid). Speciale aandacht besteden we aan de kwaliteit van looproutes van stallingen naar bestemmingen, we verwijzen hiervoor naar de visie binnenstad.

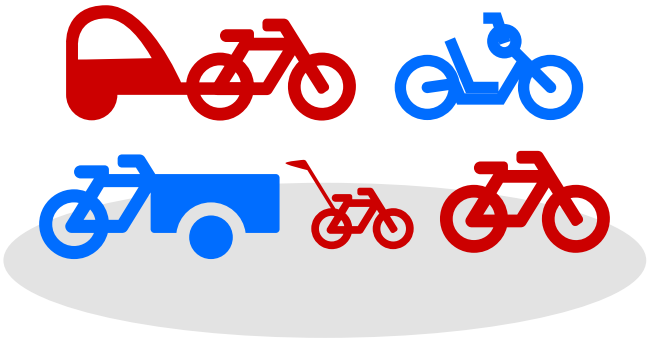
In de hiernavolgende figuur hebben we de genoemde zones weergegeven:



Kwaliteit

- In stallingen is plek voor grotere fietsen.
- In de binnenstad betaald parkeren voor voertuigen met een kenteken (zoals bromfietsen, scooters en motoren).
- Afspraken over fietsen/scooters van bezorg-restaurants in de openbare ruimte van de binnenstad.

Voor een optimaal gebruik van de fietsparkeer-plekken werken we eraan dat fietsparkeerplekken eenvoudig vindbaar en goed zichtbaar zijn en duidelijk is waar je fiets wel mag staan en waar juist niet. Met het fietsroute informatiesysteem (P-route Fiets) en overige bewegwijzering verwijzen de fietsers naar de inpandige stallingen. De eenduidige huisstijl helpt fietsers de stallingen te herkennen. Daarbij blijft het fietsparkeren de eerste 24 uur gratis.



Daarnaast werken we aan meer fietsparkeerplekken voor fietsen die (licht) afwijkend zijn. De fietsfamilie groeit immers sterk. Steeds meer fietsen zijn elek-trisch, er zijn meer bakfietsen voor dagelijks gebruik en fietsen hebben vaker een toevoeging zoals een krat of kinderzitje. Voor de fietsenstalling betekent dit dat we er rekening mee houden dat fietsen groter en zwaarder worden. We monitoren sinds 2021 welk deel van de fietsen 'licht afwijkend' is. Er worden bij stations en onze stallingen al maatwerkoplossingen geboden. Vanuit de gebruikers van elektrische fietsen en bakfietsen is er vraag naar diefstalveilige plekken omdat deze fietsen vaak duurder zijn en de eigenaar er zuinig op is. We reserveren in stallingen ruimte voor beperkt buitenmodel fietsen, voor circa 20% van het aantal fietsen. Voor bakfietsen en andere grote fietsen die niet in de rekken passen reserveren we, voor zover deze de stalling in kunnen, maximaal 2% van de ruimte. Voor voertuigen met een kenteken, die niet in de stalling passen willen we op straat betaald parkeren aanbieden. Vanwege landelijke regelgeving gaat dat op termijn niet alleen om scooters maar ook om zware (transport) bakfietsen.

Voor het groeiende aantal fietsen en scooters van bezorgrestaurants en nieuwe boodschappendiensten zijn in de beleidsregels bij de module Parkeernormen regels opgenomen. We bieden hiervoor geen gratis plek in de openbare ruimte meer. Deze voertuigen staan vaak op de stoep voor de vestiging. Daarmee vormen ze een uitstalling die voetgangers in de weg staat. Het is daarom van belang te bepalen welke plek bedrijfsfietsen en bedrijfsscooters mogen innemen. En of voor fietsen van particulieren en van bedrijven dezelfde regels gelden. Daarom onderzoeken we welke maatregelen in de regelgeving of in het vergun-ningenproces mogelijk zijn om dit groeiende probleem samen met ondernemers op te lossen. In de module Parkeernormen is dit nader uitgewerkt.

Op straat

Op straat moeten voorzieningen schoon, heel en (sociaal) veilig zijn. Dat betekent ook een aanbind-voorziening waar je de fiets met een tweede slot vast kunt zetten. Als de flexibiliteit van de ruimte en het gebruik daarom vraagt, werken we bij uitzondering met fietsparkeervakken. Het rek zelf voldoet aan het fietsparkeur en ons handboek openbare ruimte (HOR). Op plekken met veel fietsen hebben we een voorkeur voor hoog/laagrekken ten opzichte van nietjes omdat er meer fietsen op dezelfde ruimte passen.

Bewaakte stallingen

De beheerder van een bewaakte stalling heeft nu naast het in- en uitchecken ook een taak als gastheer. Om de exploitatie betaalbaar te houden zijn we alert op kansen vanuit innovaties. In nachtelijke uren en voor kleine stallingen (<500 fietsen) zien we kansen voor een zelfservice concept vergelijkbaar met dat van de NS. Voor grotere stallingen kan zelf in- en uitchecken en verdere automatisering de beheerder ontlasten op piekmomenten. We verwachten dat in grote stallingen personeel nodig blijft voor de piek-momenten, dienstverlening en sociale veiligheid.

Dienstverlening in de stalling

In de gemeentelijke fietsenstallingen bieden we de fietser aanvullende diensten. Bijvoorbeeld kluisjes, fietsreparatie, (rolstoeltoegankelijke) openbare toiletten, uitleen van kinderbuggy's, een fietspomp, automaat met fietsproducten en ruimte voor fietsen van mensen met een beperking en deelfietsen. De stallingen hebben niet allemaal evenveel ruimte om deze diensten aan te bieden. We kiezen voor een balans tussen het aantal fietsen en de voorzieningen die waarde toevoegen, daarom verschilt het aanbod per stalling.

Openingstijden bewaakte stallingen

We willen niet dat fietsers zich zorgen maken dat de fietsenstalling dicht is na het winkelen of een avond stappen. Stallingen hebben daarom openingstijden die aansluiten bij de nabijgelegen bestemmingen en bezoekersstromen. Met de beheerder zitten we periodiek om tafel om te bekijken of voorzieningen, openingstijden en bezetting aansluiten bij de behoefte en de financiële ruimte.

Toegankelijkheid

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 fietsparkeer-plekken 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. Waar niet direct oplossingen aanwezig zijn, bepalen we in overleg met het Stedelijk Overlegorgaan gehandi-capten 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 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.



Fietsplek voor fietsers met een beperking, stalling Neude, beeldbank gemeente Utrecht.

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 speci-fieke 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

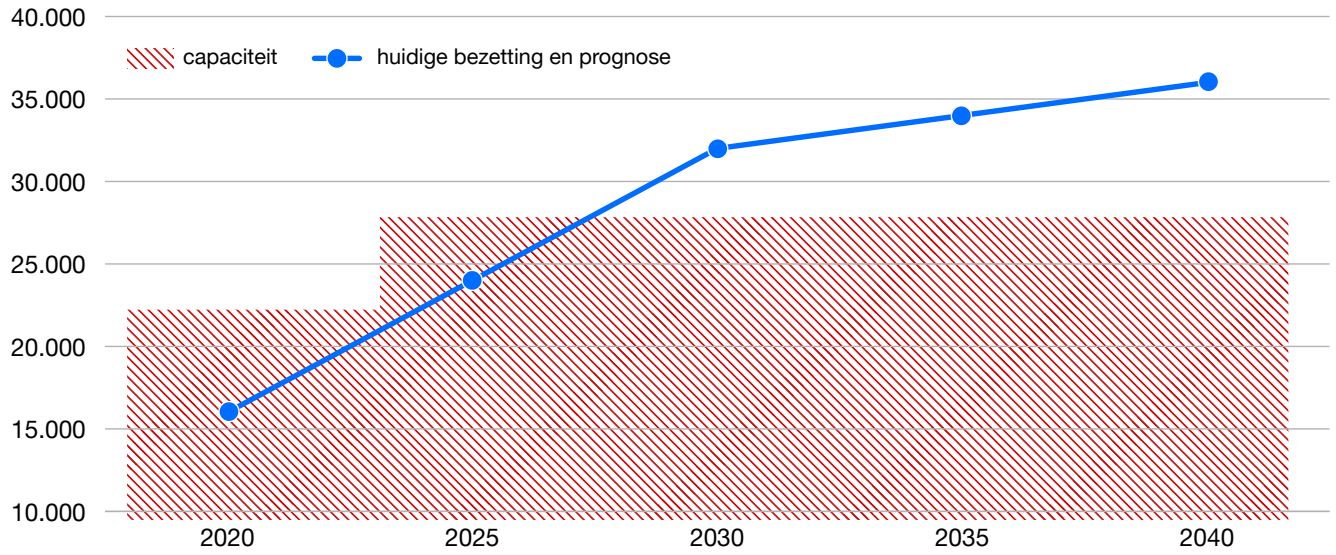
Overlegorgaan gehandicapten Utrecht (Solgu) waar en hoe we deze plekken gaan realiseren. We blijven over deze plekken jaarlijks in gesprek om aan te sluiten bij de behoefte.

3.2 Stations en OV-haltes

- Uitbreiden capaciteit Utrecht Centraal Station tot 2025 en daarnaast inzetten op spreiden van de fietsparkeerdruk naar andere stations. Dit is afhankelijk van de realisatie van het ‘wiel met spaken’ uit het Mobiliteitsplan 2040.
- Uitbreiden capaciteit overige stations met voldoende kwaliteit.
- Samen met de spoorsector blijven inzetten op actieplan fietsdiefstal.
- Uiterlijk in 2023 een structurele afspraak met het Rijk, NS en provincie Utrecht over exploitatielasten van de stallingen bij stations.
- Voldoende fietsparkeercapaciteit, ook voor deelfietsen, bij OV-haltes, hubs en P&R-locaties.

Verwachte groei

Aan fietsparkeercapaciteit op de stations is afgelopen jaren hard gewerkt. Vanwege corona zijn de reizigersaantallen flink afgenomen waardoor in 2021 de capaciteit voldoende is. Voor de langere termijn verwachten we op alle stations in de stad tekorten door de toename van het aantal OV-reizigers en toenemend fietsgebruik.



Verwachtte capaciteit en bezetting fietsenstallingen rondom Utrecht Centraal (Prognoses ProRail/NS 2019, exclusief effecten van corona).

Station	Huidige capaciteit	Prognose 2040	Verwacht tekort
Utrecht Centraal	22.500	35.280	12.780
Utrecht Vaartsche Rijn	1.236	3.136	1.900
Utrecht Overvecht	1372	2.432	1.060
Utrecht Leidsche Rijn	696	2.182	1.486
Utrecht Lunetten*	496	1.073	577
Utrecht Terwijde	992	2.119	1.127
Utrecht Zuilen	436	829	393
Vleuten	1.304	2.242	938

Huidige capaciteit fietsparkeren en prognose fietsers naar stations (Prognoses ProRail/NS 2019).
*Exclusief het effect van een nieuw station Lunetten-Koningsweg.

Routekaart stations

Utrecht Centraal

Voor het Centraal Station is het verwachte tekort het grootst. Omdat grootschalige locaties niet meer beschikbaar zijn, wordt gewerkt aan kleinere locaties om het verwachte toekomstige tekort op te lossen. Samen met ProRail en NS wordt gezocht naar 5.000 extra plaatsen, uiterlijk te realiseren in 2025.

Verdere uitbreiding daarna wordt steeds kostbaarder. Daarom zijn in samenwerking met ProRail, het Ministerie van IenW en de provincie, binnen U-Ned meerdere strategieën ontwikkeld. Het doel hiervan is om de druk te verdelen over de stations in de stad en de stallingen zo goed mogelijk te benutten. Deze aanpak hangt samen met de strategie uit het mobiliteitsplan, het 'wiel met spaken' en de wens voor een extra intercitystation. Daarmee creëren we voor het OV meer hoogwaardige opstappunten.

We zien met name rondom het Centraal Station dat er regelmatig fietsen buiten de stallingen staan, terwijl er voldoende fietsparkeerplekken in de stallingen zijn. Waarschijnlijk zijn dit reizigers met haast of reizigers die niet bereid zijn om te betalen omdat ze langer dan 24 uur wegblijven. Dat veroorzaakt op andere plekken overlast van gestalde fietsen. We kijken met NS naar oorzaken en oplossingen. Een oplossingsrichting is tariefdifferentiatie, een (studenten) weekendtarief kan daar onderdeel van zijn.

De exploitatielasten van de stallingen bij stations zijn hoog. Er zijn nog steeds geen structurele afspraken om deze lasten te delen met het Rijk en NS. We hebben de tijdelijke afspraken met NS om de lasten te delen verlengd tot juni 2024. We zetten ons in om uiterlijk in 2024 een structurele afspraak te hebben en betrekken daar ook de provincie bij.

Overige stations

De groei van het aantal fietsen zorgt ook bij de overige stations dat de capaciteit, de openbare ruimte en de toegankelijkheid onder druk komen te staan. Uitbreiding van de capaciteit is daarom noodzakelijk. We zetten ons ervoor in om, binnen de financiële mogelijkheden, meer bewaakte zelfservice fietsenstallingen te realiseren.

Omdat er op alle stations sprake is van een toekomstig tekort zullen we de opgave moeten prioriteren. Op provinciaal en nationaal niveau zijn hiervoor subsidiemogelijkheden. Daarom werken we samen met ProRail, NS, het ministerie van IenW en de provincie aan deze opgave. We prioriteren op basis van de complexiteit en de noodzaak vanwege bouwontwikkeling in de omgeving. De complexiteit is lager bij de kleinere stations qua reizigersaantallen, zoals Zuilen, Lunetten, Terwijde en Vleuten. Daar kunnen we nog op straat extra fietsenrekken plaatsen. Bij de stations Vaartsche Rijn, Overvecht en Leidsche Rijn Centrum is de stationsomgeving al zo intensief bebouwd dat oplossingen op straat niet meer mogelijk zijn.

Verder geldt dat fietsdiefstal een zorg vormt van veel treinreizigers. Juist de onbewaakte stallingen in de openbare ruimte bieden maar weinig mogelijkheden om daar iets aan te doen. Daarom onderzoeken we oplossingen samen met IenW, ProRail en NS en kijken naar landelijke initiatieven bijvoorbeeld via Tour de Force.

Bij stations worden OV-fietsen aangeboden door NS. We stimuleren daarnaast dat deelfietsaanbieders ook fietsen aanbieden bij stations. Zo kunnen mensen hun bestemming gemakkelijk bereiken. Vanaf de stations Lunetten, Vleuten en Overvecht is er de mogelijkheid om met een deelfiets het groen rondom de stad op te zoeken.

Routekaart OV-haltes, P&R en hubs

We werken eraan om voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplekken bij bus- en tramhaltes te bieden. We monitoren het gebruik en zo nodig breiden we die uit in samenwerking met de provincie.

Ook voor verschillende hubs in de stad streven we naar het bieden van voldoende fietsparkeerplekken, ook voor de deelfiets. De vraag naar plekken zal meegroeien met het gebruik, of afnemen als de deelfiets aan populariteit wint. We willen dus bij de ontwikkeling van de hubs flexibiliteit inbouwen.



3.3 Buurten

- Verhogen toegankelijkheid in vooroorlogse wijken door uitbreiden capaciteit fietsparkeren; op straat, in buurtstallingen en fietstrommels.
- GoedopWeg benadrukt de eigen verantwoordelijkheid van realisatie van fietsparkeerplekken bij bedrijven en organisaties in bestaande situaties.
- Op nieuwbouwlocaties vooraf afspraken maken over exploitatie fietsenstallingen bij drukke locaties.
- Monitoren van kwaliteitseisen voor fietsparkeren die worden gesteld aan bouwprojecten.

Bij de buurten maken we onderscheid tussen de buurten in vooroorlogse wijken en andere wijken, omdat deze vanwege bouwregels erg van elkaar verschillen. Voor nieuwbouwlocaties gelden de nieuwste normen en inzichten. Vanwege de beperkte openbare ruimte in nieuwe binnenstedelijke verdichting, zoals Merwede stimuleren we daar de ontwikkeling van inpandige stallingen.

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. Dat zorgt voor onveilige situaties en belemmert voetgangers met een beperking.



Buurtfietsenstalling, beeldbank gemeente Utrecht.

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 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 het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) een voorstel op.

Hoe we dit oplossen heeft ook te maken met hoe we als stad onze straten inrichten. Voor de manier waarop we dat aanpakken hebben we het mobiliteitsplan, de RSU en het handboek Openbare Ruimte opgesteld.

Vanuit fietsparkeren hebben we een aantal manieren om te werken aan de capaciteit, kwaliteit en toegankelijkheid.

Uitbreiden capaciteit – op straat
We willen ook in de vooroorlogse buurten het fietsparkeren uitbreiden. Dat doen we vraaggestuurd om aan te sluiten op de wensen van de doelgroep, op basis van bewonersaanvragen voor een fietsenrek en meldingen over fietsen op de stoep.

Inwoners zonder eigen berging kunnen nu een aanvraag doen voor een (extra) fietsenrek in hun straat. Afhankelijk van de beschikbare ruimte en de situatie in de straat gebeurt dit op een autoparkeerplek of op de stoep. Inwoners leveren bij de aanvraag zelf informatie aan over de locatie en het draagvlak bij hun buren. Inwoners vragen regelmatig fietsenrekken aan. In 2020 zijn er 920 extra fietsparkeerplekken gerealiseerd. We voegen ook fietsparkeerplekken toe waar we meldingen krijgen over geparkeerde fietsen op de stoep of toegankelijkheid. Daarbij is de autoparkeerdruk en draagvlak in de straat belangrijk. Door een parkeerplaats tijdelijk om te vormen tot meerdere fietsparkeerplekken kan de buurt wennen aan de ruimte op de stoep én aan minder autoparkeerplekken voordat een autoparkeerplek definitief wordt weggehaald.

Bij herinrichtingen van straten breiden we al regelmatig de capaciteit van het fietsparkeren uit. Voor nieuwe ontwikkelingen gelden, ook in oude wijken, de fietsparkeernormen zoals in de module en beleidsregels parkeernormen zijn vastgelegd.



Fietstrommel, beeldbank gemeente Utrecht.

Uitbreiden capaciteit – buurtstallingen en fietstrommels
Bewoners kunnen ook terecht in een van de veertig buurtstallingen met ruim 2.000 plekken of een fietstrommel. Deze buurtstallingen hebben over het algemeen een wachtlijst.

Voor de stad als geheel, dus de vooroorlogse wijken en de binnenstad, vergroten we de ambitie door te streven naar het realiseren van drie buurtstallingen per jaar. Dat is één extra buurtstalling per jaar ten opzichte van het huidige beleid. Daarbij zijn we afhankelijk van geschikte locaties en middelen en gaan we actief op zoek binnen ons netwerk in de stad. We zetten daarnaast in op grotere buurtstallingen om de wachtlijsten in te lopen en omdat dit goedkoper is. We gaan over tot aanschaf of huur van een locatie als dit past binnen de beschikbare financiële ruimte.

Randvoorwaarden voor deze stallingen zijn tenminste tien jaar aan te huren of in eigendom te verwerven, grenzend aan de openbare ruimte (geen recht van overpad), voldoende interne hoogte en breedte, goed in te richten, sociaal veilige toegang.

We willen ruimte-effectieve en laagdrempelige oplossingen voor fietsparkeren aanbieden. We bieden inwoners de mogelijkheid aan om een fietstrommel aan te vragen. Inwoners leveren bij de aanvraag zelf informatie aan over de locatie en het draagvlak bij hun buren. De huidige fietstrommel past op een parkeerplaats en geeft ruimte aan 4-5 fietsen. Het voldoet aan een behoefte maar is een vrij kostbare en niet zo fraaie oplossing. We zoeken daarom naar alternatieven en innovaties in de markt.

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.

Kwaliteit
De voorzieningen moeten schoon, heel en (sociaal) veilig zijn. Er gelden dezelfde kwaliteitswensen voor het fietsparkeren op straat als in de binnenstad.
In een buurtstalling reserveren we ook een aantal plekken voor grotere fietsen, het aantal hangt af van de stalling. Voor de buurstallingen hanteren we een herkenbare huisstijl.

Toegankelijkheid
We plaatsen fietsenrekken zodanig dat de stoep voor voetgangers een veilige plek is. Los geparkeerde fietsen nemen soms ruimte in die ten koste gaat van die veiligheid. Niet iedereen kan even snel om een fiets heen lopen of van de stoep afstappen.
Niet elke fietser is zich ervan bewust dat een fiets op de stoep voor anderen een obstakel kan zijn of zelfs een onveilige situatie geeft. De gemeente houdt daarom regelmatig samen met belangenorganisaties de actie ‘Houd de stoep vrij’. We maken inwoners bewust van het belang van een vrije stoep en roepen op de stoep vrij te houden van fietsen, andere spullen en van overhangend groen. Dat doen we onder andere via stoepkrijtprints en berichten op social media.

Naoorlogse wijken en parkeren bedrijven en voorzieningen
In de naoorlogse wijken zien we dat bewoners bij hun woning vaak een eigen plek voor hun fiets hebben. De druk op fietsparkeerplekken in de openbare ruimte ligt dan vooral bij bestemmingen zoals bedrijven, winkelcentra, organisaties en stations. Werknemers en bezoekers komen ook met de fiets naar diverse bedrijven en organisaties. Bedrijven en organisaties kunnen door het fietsgebruik te stimuleren besparen op de ruimte en kosten voor autoparkeerplekken. Bedrijven blijven zelf verantwoordelijk om hun eigen fietsvoorzieningen te realiseren en te bekostigen.
Ook van woningbouwcorporaties verwachten we dat in de bestaande bouw in de fietsparkeerbehoefte van huurders door de corporatie zelf wordt voorzien. We nemen dit op in de prestatie-eisen.

Als bij bestaande gebouwen nog geen fietsparkeervoorzieningen zijn gaan we bij klachten met de eigenaar in gesprek om alsnog voorzieningen te realiseren. Waar de openbare ruimte dat toelaat kan een fietsparkeerplek voor bezoekers, in overleg met het wijkbureau en met een vergunning, in de openbare ruimte worden geplaatst. Deze plekken moeten voldoen aan het handboek openbare ruimte.

3.4 Nieuwbouwlocaties

We willen het fietsparkeren op nieuwbouwlocaties al bij de bouw goed regelen. Zodat de lasten van oplossingen niet achteraf bij de gemeente komen te liggen. Bij nieuwbouwlocaties moeten ontwikkelaars voldoen aan het bouwbesluit en de fietsparkeernormen zoals beschreven in de module Parkeernormen.

Op nieuwbouwlocaties zoals Leidsche Rijn Centrum, de Merwedekanaalzone of het Beurskwartier worden functies gerealiseerd waar veel bezoekers verwacht worden. Gezien de visie voor de openbare ruimte vraagt dat om gebouwde fietsenstallingen die openbaar toegankelijk zijn. Bij nieuwe ontwikkelingen eisen we van ontwikkelaars dit als onderdeel van het bouwplan op eigen terrein te realiseren. De exploitatie van deze stallingen moet structureel geregeld worden, waarbij de gemeente in de stadsdeelcentra partner kan zijn. De kwaliteit van deze stallingen en loopafstanden bepalen of de voorzieningen ook gebruikt worden. In de module parkeernormen hebben we beperkte kwaliteitseisen opgenomen voor collectieve stallingen voor bewoners. In het bouwbesluit is weinig vastgelegd over de kwaliteit. We willen daarom meer eisen stellen aan de kwaliteit, naar voorbeeld van de gemeente Eindhoven. We bekijken nog waar we zulke kwaliteitseisen voor inpandige fietsenstallingen in het stelstel van de parkeervisie een logische plek kunnen geven.



Fietsenstalling Stationsplein, beeldbank gemeente Utrecht.

4. Op orde blijven

In dit hoofdstuk beschrijven we achtereenvolgens wat we doen om met fietsparkeren op orde te blijven op het gebied van onder meer communicatie, innovatie, diefstalpreventie, handhaving, monitoring en evaluatie en betaalbaarheid.

Gedragsbeïnvloeding

- Positieve gedragsbeïnvloeding van fietsers om hun fiets te stallen zodat de ruimte toegankelijk blijft voor iedereen en capaciteit optimaal te benutten.

We hebben als stad de grootste fietsenstalling ter wereld bij het Centraal Station. Met deze stalling en onze andere fietsparkeervoorzieningen laten we zien dat Utrecht een echte fietsstad is.

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.

Daarnaast communiceren we ook actief op andere gebieden. Zo moedigen we via een campagne bewoners aan de stoep toegankelijk te houden. We geven daarbij vooral aandacht aan buurten waar veel meldingen over binnenkomen. Niet alleen fietsen zijn hierbij een aandachtspunt, maar ook bankjes, afvalbakken, geveltuintjes, steigers en afval.

Innovatie

- Inzetten op innovatie om kosten te drukken en het stallingsgemak te vergoten.

We passen innovaties toe om kosten te drukken en het stallingsgemak te vergoten. Zo zoeken we naar manieren om het in- en uitchecken in de bewaakte stallingen te versnellen. We denken dat zelfscannen of verder automatiseren van fietsenstallingen dit knelpunt kan wegnemen. De servicemedewerkers van U-stal die nu het scanproces verzorgen, worden dan ingezet voor serviceverlening en veiligheid.

Fietsdiefstal

- Inzet op hotspots (plekken waar veel fietsdiefstal plaatsvindt) in de wijk.
- In samenwerking met partners inzetten op nieuwe trend, zoals toename diefstal e-bikes

In het Integraal Veiligheidsplan 2019-2022 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.

Daarnaast zijn we lid van Stichting Aanpak Fiets- en E-bikediefstal om door slimme samenwerking met relevante partners efficiënt in te zetten tegen dit probleem. Vanuit deze stichting is onderzoek gedaan naar de omvang, aard, ontwikkelingen en aanpak van georganiseerde fietsdiefstal. De inzichten uit dit onderzoek vertalen we naar de praktijk in Utrecht.

Handhaving

- We handhaven op weesfietsen, wrakken (kapotte fietsen) en fietsen die gevaarlijk gestald staan.
  - We maken met de inrichting en communicatie duidelijk wat we van de fietser verwachten, handhaving is de laatste stap.
  - We handhaven informatiegestuurd op basis van gegevens van de parkeerdruk en overlast van fietsen.
  - Handhaving op gevaarlijk gestalde fietsen in gebieden waar de druk op de beschikbare openbare ruimte zeer groot is en waar zeer grote aantallen fietsen aanwezig zijn en voor problemen zorgen.



- Als er voldoende capaciteit is en de druk op de openbare ruimte groot, handhaven we op hinderlijk of overlastgevend gestalde fietsen.

    - We houden met handhaving gereserveerde parkeerplaatsen beschikbaar voor mensen met een fysieke beperking, laden en lossen, taxi's en deelfietsen.
    - We maken (terughoudend) gebruik van fietsparkeerverboden in de zones rondom inpandige stallingen.
    - De gemeentelijke handhaving wordt niet ingezet voor het verwijderen van fietsen bij werkzaamheden, hiervoor zijn projecten zelf verantwoordelijk.
    - We zetten handhaving op hinderlijk of overlastgevend gestalde fietsen in op basis van de monitoring van de parkeerdruk.

In Utrecht handhaven wij op fietsen die hinderlijk, gevaarlijk of te lang gestald staan. Dat doen we op basis van de regels in de APV. De handhaving wordt uitgevoerd door Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH). We leggen hieronder ook uit hoe we willen omgaan met hinderlijk gestalde fietsen. Daarbij moet duidelijk zijn dat handhaving altijd de laatste stap is. Eerst maken we met de inrichting en communicatie duidelijk wat we van de fietser verwachten. We zetten de handhaving efficiënt in op basis van gegevens van de parkeerdruk en overlast van fietsen. En doen dit zo duurzaam mogelijk.

Te lang gestald: weesfietsen en wrakken

Fietsen die niet gebruikt worden nemen ruimte in op straat en in rekken. We handhaven daarom op weesfietsen en wrakken (kapotte fietsen). Dat doen we in alle wijken ten minste één keer per jaar, in de binnenstad en centraal station twee tot vier keer per jaar. Fietsen die te lang gestald staan worden gelabeld en na de hersteltermijn (veertien dagen in de binnenstad, 28 dagen daarbuiten) weggehaald. In de binnenstad is deze termijn korter omdat hier de druk op de openbare ruimte het hoogst is. We zetten de handhaving efficiënt in op basis van gegevens van de parkeerdruk en overlast van fietsen. En doen dit zo duurzaam mogelijk.

Gevaarlijk gestald

Een gevaarlijke situatie ontstaat als fietsen voor een (nood)uitgang staan, op de aanrijroute van nood- en hulpdiensten of op een blindengeleideroute. Drukke plekken moeten goed bereikbaar zijn. Ook moeten gebouwen bij calamiteiten snel en veilig verlaten kunnen worden. We verwijderen daarom dagelijks gevaarlijk gestalde of overlastgevende (brom)fietsen. Gevaarlijk gestalde fietsen worden direct verwijderd, dit valt onder spoedeisende bestuursdwang.

Dit doen we in gebieden waar de druk op de beschikbare openbare ruimte zeer groot is en waar zeer grote aantallen fietsen aanwezig zijn en voor problemen zorgen. Denk hierbij aan het winkel- en uitgaansgebied in de binnenstad en rond Utrecht Centraal.



Label gevaarlijk /hinderlijk gestalde fiets, beeldbank gemeente Utrecht.

Overlastgevend of in fietsparkeerverbodszone gestald

Een overlastgevend gestalde fiets blokkeert de doorgang, vooral voor mensen met een kinderwagen, rollator of rolstoel of staat in een zone waar we liever geen fietsen willen. Deze fietsen staan niet gevaarlijk.

We willen dat gereserveerde parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor mensen met een fysieke beperking, laden en lossen, taxi's en deelfietsen. Dat geeft duidelijkheid aan de fietser maar ook aan deze doelgroepen. We zijn daarom eind 2020 gestart om, in de binnenstad, fietsen op gereserveerde parkeerplekken te verwijderen. Voor overlastgevend gestalde fietsen geldt een hersteltermijn van tien minuten.

Op locaties waar we de stallingscapaciteit op orde hebben en de druk op de openbare ruimte groot is maken we (terughoudend) gebruik van fietsparkeerverboden. Met een fietsparkeerverbod staan we dan geen fietsen meer toe in de openbare ruimte (buiten de rekken). In de APV is deze bevoegdheid van het college vastgelegd. We kijken voor het uitbreiden van die locaties naar het Centraal Station zowel aan de zijde van het Stationsplein als aan het Jaarbeursplein en naar de Neude. Daar is het aantal stallingen al langere tijd stabiel op orde en heeft de fietser de tijd gehad om te wennen aan de inpandige bewaakte stallingen. De capaciteit is op orde wanneer binnen een straal van 100 meter van de ingang van een bewaakte stalling ook tijdens piekmomenten minder fietsen staan dan er stallingsplaatsen (in stalling, rek of vak) beschikbaar zijn. Voor treinstations hanteren we een afstand van 250 meter vanaf de ingang van de bewaakte stalling, conform de landelijke methodiek. Als we op een locatie een nieuw fietsparkeerverbod instellen werken we eerst aan communicatie van de nieuwe regels voordat we de handhaving uitbreiden.

Fietsdepot

Het fietsdepot heeft sinds de zomer van 2021 een tijdelijke locatie in Overvecht. Gezien de groei van de stad, aantal inwoners en fietsers zal de capaciteit meegroeien op de toekomstige definitieve locatie in het Werkspoorkwartier.

Fietsen tijdens werkzaamheden

Bij werkzaamheden moeten fietsen soms tijdelijk verwijderd worden om ruimte te maken. Vergunningen Toezicht en Handhaving of het gemeentelijk fietsdepot wordt niet ingezet voor het verwijderen van fietsen op deze locaties. Er wordt ter plaatse over gecommuniceerd door het project en/of de aannemer. De projecten en/of aannemer zijn verantwoordelijk voor het tijdig communiceren van de werkzaamheden en uiteindelijk verwijderen van fietsen. En bieden daarbij een manier waarop de fietser zijn fiets weer kan terugkrijgen.



Tijdelijke locatie van het fietsdepot in Overvecht, beeldbank gemeente Utrecht.

Monitoring en evaluatie

Op basis van data kunnen mobiliteitskeuzes en gedrag worden gestuurd en beïnvloed. Monitoring van deze data helpt ons bij het ontwikkelen van beleid. Om zicht te houden op de behoefte aan fietsenstallingen zetten we bijvoorbeeld verschillende instrumenten in, afhankelijk van de behoefte aan data. We hebben gegevens over de huidige situatie, om weggebruikers realtime informatie te kunnen geven over het aantal vrije plekken in een stalling, maar ook over trendontwikkelingen.

Zo monitoren we als indicator voor voldoende stallingsplaatsen het aantal fietsen en of ze in een rek staan. Deze monitoring voeren we in de binnenstad en het stationsgebied twee keer per jaar uit en één keer per jaar bij de overige stations in de stad. In de bewaakte stallingen hebben we naast het in- en uitchecken ook automatische systemen die het aantal fietsen registreren.

Als het om diefstal gaat vragen we in de inwonersenquête naar het gevoel van diefstalveiligheid, terwijl de cijfers van politie een beeld geven van de geregistreerde fietsdiefstallen. Beide cijfers gebruiken we voor langetermijnontwikkelingen.

5. Betaalbaarheid

De komende jaren stimuleren we het fietsgebruik verder en zien we de stad en de vraag naar fietsparkeren en maatregelen zoals in deze module beschreven groeien. Met de vaststelling van de module bepalen we de beleidsuitgangspunten en kunnen de onderdelen waar bekostiging voor is uitgevoerd worden.

Voor de uitbreiding van een aantal inpandige fietsenstallingen in het stationsgebied zijn middelen beschikbaar gesteld bij de voorjaarsnota 2021. Onderdelen van de uitwerkingsmodule, zoals de realisatie en beheer van een aantal buurtstallingen en de inzet van fietscoaches, zijn binnen de parkeerexploitatie gedekt.

We streven naar meer inpandige fietsparkeerplaatsen, dan plaatsen op straat. De grootste kostenposten zijn de investeringen voor de uitbreiding en exploitatie van deze (bewaakte) stallingen. Er zijn verschillende ‘draaiknoppen’ die invloed hebben op de kosten: omvang stallingen, openstellingsduur, automatisering en aanpassingen van de tarieven.

Voor handhaving hebben we jaarlijks terugkerende kosten voor het handhaven zelf, het volgens de wettelijke termijn bewaren van fietsen in het depot, en het beheer van het fietsdepot. We verwachten meer inzet van handhaving door uitbreiding van fietsparkeerverboden op plaatsen waar de stallingscapaciteit op orde is. Een groot deel van de omvang van het depot wordt bepaald door fietsen die nooit meer opgehaald worden. Door een inzamelprogramma voor weesfietsen te starten, kunnen we de groei van het aantal fietsen dat in het depot terecht komt, verminderen.

De ambities uit de module Fietsparkeren waar nog geen dekking voor is (zoals bijvoorbeeld de investering en exploitatie van nieuwe fietsenstallingen) zijn onderdeel van de jaarlijkse integrale afweging. Hierbij zoeken we naast de eigen investeringsruimte ook naar subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden en bijdragen van baathebbers (fonds bovenwijks/bereikbaarheidsfonds). Omdat de realisatie van deze ambities afhankelijk is van beschikbare middelen, hebben wij vooraf geen zekerheid over de precieze invulling en uitwerking van onze beleidsdoelen, en de snelheid waarmee ze gerealiseerd kunnen worden.

Bekostiging van de maatregelen door derden kan ontstaan uit afspraken met ondernemers om bij te dragen aan fietsparkeervoorzieningen, afspraken met het rijk, provincie en de EU over de investeringen en verdeling van de exploitatielasten bij stations. Voor het investeren in stallingen bij OV-voorzieningen trekken we samen op met ProRail, NS en de provincie en maken we gebruik van cofinanciering uit rijksmiddelen en subsidiemogelijkheden die de provincie biedt. In een enkel geval maken we gebruik van Europese subsidies.

Opbrengsten
Inwoners die van de fiets gebruik maken, hebben een sterkere lokale binding en leveren economisch voordeel op: zij werken, studeren, geven geld uit in winkels, theaters of andere voorzieningen in de |stad. De opbrengsten van de fiets zijn niet alleen economisch, maar ook maatschappelijk. De fiets is een gezonde en schone vorm van mobiliteit die in vergelijking met de auto weinig ruimte vraagt. Als stad krijgen we ruimte terug die we kunnen gebruiken voor vergroening. Het leidt uiteindelijk ook tot een betere luchtkwaliteit en minder geluid.

Naast deze indirecte opbrengsten zijn er ook -beperkt- directe opbrengsten, dat is de draaiknop tarieven. De gratis stallingstermijn blijft voorlopig 24 uur. De gemeentelijke stallingen zijn goedkoop voor de gebruiker ten opzichte van de tarieven van NS voor de stallingen in het stationsgebied. We willen de tarieven meer gelijktrekken, ook omdat de gemeentelijke stallingen en NS-stallingen in elkaars buurt liggen en we niet op tarief met elkaar willen concurreren. Het dagtarief en jaartarief voor de bewaakte stallingen verhogen we de komende jaren stapsgewijs (om praktische redenen met afgeronde bedragen). We verwachten daardoor weinig effect op het gebruik. Omdat het om kleine aantallen gebruikers gaat, verwachten we in absolute zin weinig extra inkomsten.



We zien dat een andere inkomstenbron afneemt. Namelijk het verkopen van fietsen die niet worden opgehaald uit het fietsendepot. De prijsontwikkeling van tweedehandsfietsen staat onder druk, door het grote aanbod van goedkope fietsen aan de onderkant van de markt, de introductie van deelfietsen en de fiets als een service (Swapfiets). De laatste aanbesteding van de opkoopregeling heeft tot structureel lagere inkomsten geleid. Ook ambities om fietsen buiten de opkoopregeling te houden en aan doelgroepen ter beschikking te stellen, zullen het directe negatieve financiële resultaat vergroten.

De financiële opbrengsten van fietsparkeren zijn per saldo lager dan de kosten.

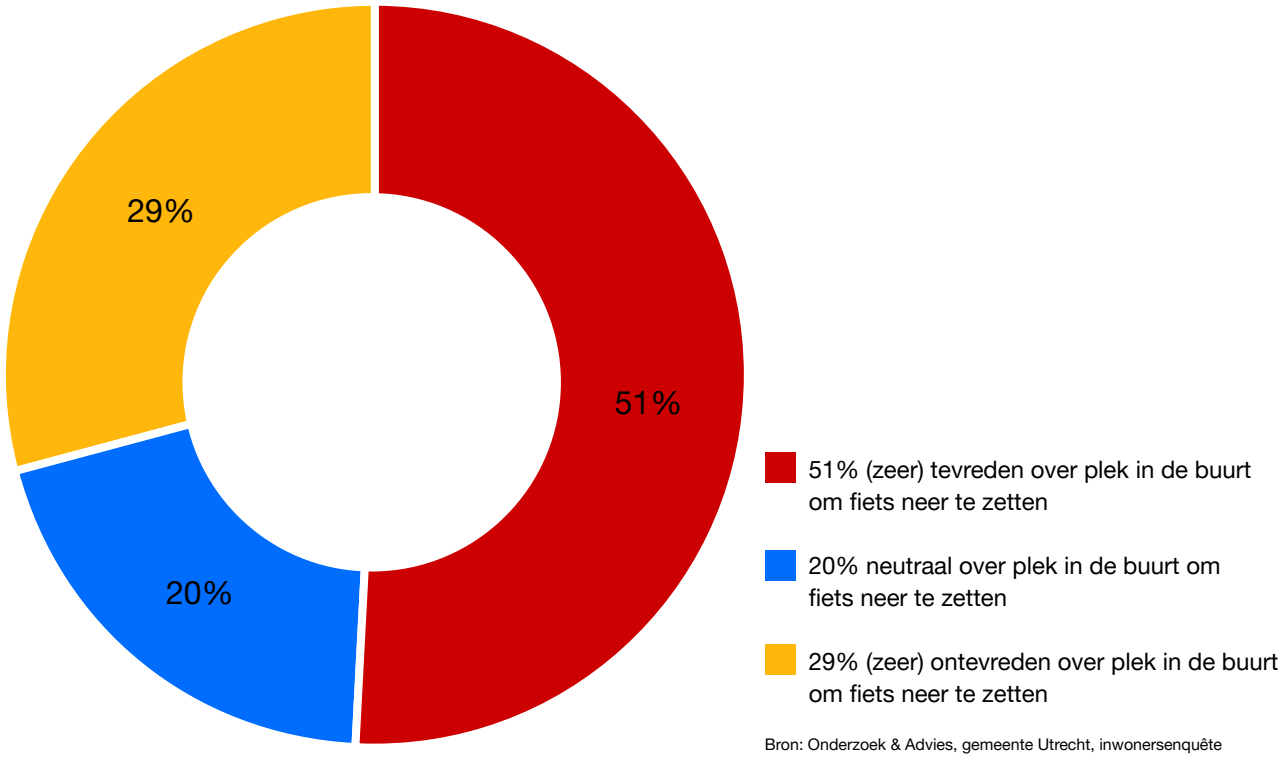


Bijlage 1: Acties fietsparkeren

Actie	Termijn[1]
Onderzoek met ProRail en NS naar 5.000 extra plaatsen bij Centraal Station, uiterlijk te realiseren in 2025.	Korte termijn
Onderzoek naar een ‘eigen plek voor de bezorgfiets’ en voor bezorgrestaurants vastleggen in regelgeving of vergunningsproces.	Korte termijn
Evalueren proef handhaving fietsen op gereserveerde parkeerplaatsen in de binnenstad.	Korte termijn
Pilots uitvoeren met innovaties voor kort en flexibel parkeren n.a.v. monitoring parkeerdruk op bijvoorbeeld de Neude	Korte termijn
Uitbreiden capaciteit binnenstad (o.a.: omzetten autoparkeerplekken, uitbreiden rekken op straat, inpandige stallingen en pop-up stallingen). Met daarbij aandacht voor meer plekken voor (beperkt) buitenmodelfietsen (circa 15 -20% van totaal).	Doorlopend
Fietsplekken nabij en in het voetgangersgebied voor fietsers met een beperking, inclusief vrijhouden van deze plekken. In 2022 uitvoeren pilot op beperkt aantal locaties en daarna uitbreiden op strategische locaties	Korte tot middellange termijn
Uitbreiden capaciteit in overige woonwijken door op aanvraag en actief fietsenrekken te plaatsen. Aanschaf fietsvlonders om straten met een proefperiode te laten wennen aan fietsen op plek van een autoparkeerplaats.	Doorlopend
Onderzoek op welke manier we kort parkeren bij winkels kunnen faciliteren en lang parkeren kunnen ontmoedigen. Experimenteren om te ontdekken wat werkt en tegelijkertijd de markt uitdagen. Bijvoorbeeld op het gebied van technieken waarmee de stallingsduur in de openbare ruimte geregistreerd kan worden.	Korte tot middellange termijn
Uitbreiden fietsparkeercapaciteit bij alle treinstations.	Korte tot lange termijn
In samenwerking met de provincie fietsenrekken bij bushaltes en tramhaltes uitbreiden en bij veelgebruikte OV-assen inzetten op kwaliteitsverbetering, zoals een overkapping.	Korte tot middellange termijn
Regelmatige evaluatie van het gebruik van de stallingen gedurende de openingstijden en waar nodig aanpassing van de openingstijden.	Doorlopend
Uitwerken kwaliteitseisen voor inpandige parkeerplekken bij nieuwbouwlocaties.	Korte termijn
Ondernemers en organisaties in de binnenstad actief medeverantwoordelijk maken voor het realiseren van voldoende fietsparkeercapaciteit.	Korte tot middellange termijn
Vrijkomend gemeentelijk vastgoed actief toetsen op bruikbaarheid als (buurt) fietsenstalling	Doorlopend
Onderzoeken gebruik buurtstallingen onder abonnementhouders.	Korte termijn
Onderzoek naar mogelijkheden vergroten inleveren afgedankte fietsen (ter voorkoming weesfietsen)	Korte termijn
Definitieve locatie fietsdepot met voldoende capaciteit voor groei van de stad realiseren.	Korte tot middellange termijn

[1] Korte termijn 2022 - 2024, middellange termijn 2025 - 2027, lange termijn 2028 - 2030

Bijlage 2: Resultaten inwonersenquête en flitspeiling



Bron: Onderzoek & Advies, gemeente Utrecht, inwonersenquête

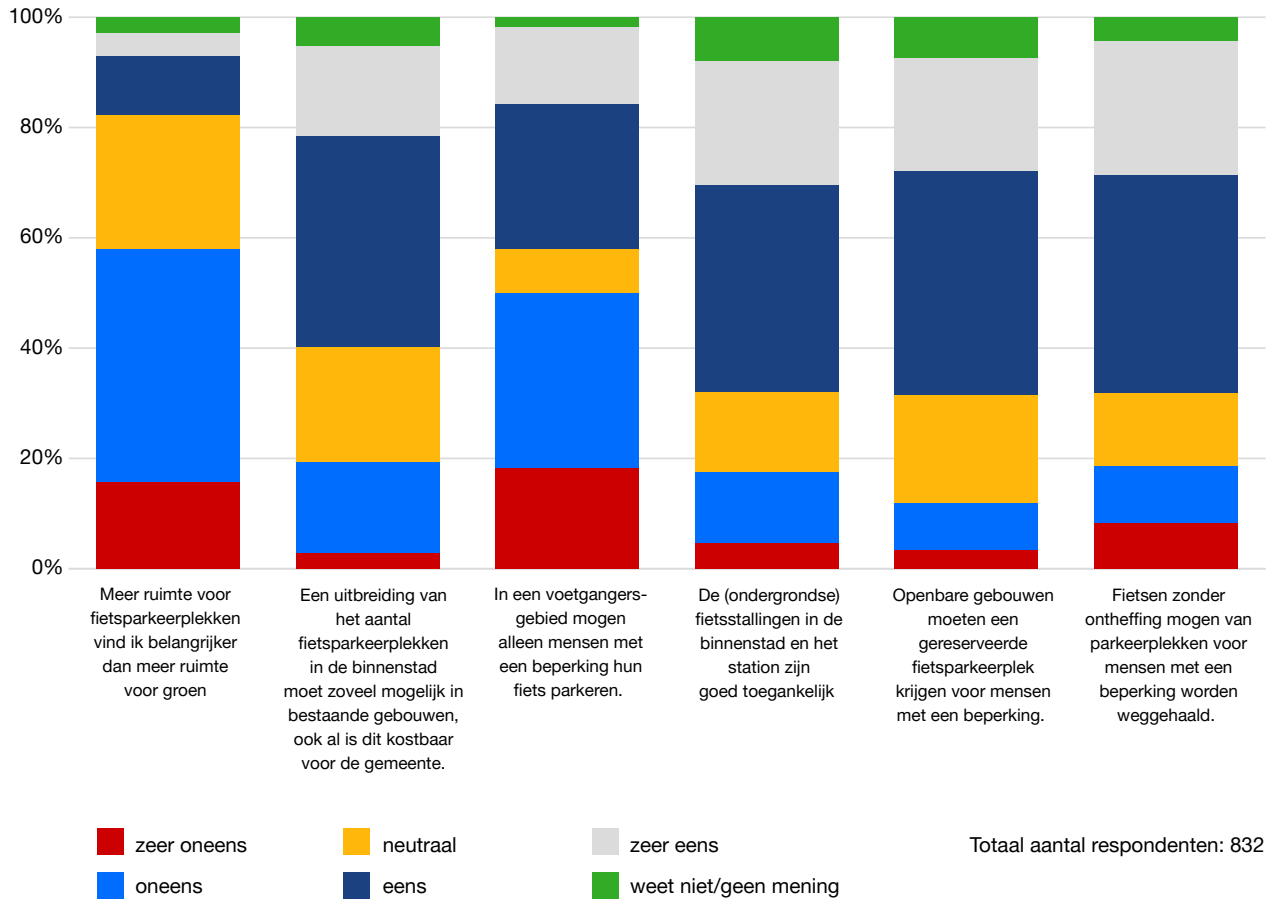
Tevredenheid over plek in de buurt om fiets neer te zetten (Inwonersenquête 2019)

Inwonersenquête 2019
Over de hele stad gezien is de helft van de inwoners (zeer) tevreden over de plek in de buurt om de fiets neer te zetten. Bijna 30% vindt dat het beter kan.

Over de bewaakte stallingen in de binnenstad is 75% van de inwoners (zeer) tevreden (Inwonersenquête 2019). In de bewaakte stallingen in de binnenstad is in 2019 in het hele jaar ruim 922.000 keer gestald. Door lagere bezoekersaantallen tijdens de corona-pandemie is dit aantal in 2020 met ongeveer 20% gedaald. Die daling is waarschijnlijk beperkt doordat op andere plekken (tijdelijk) geen fietsen gestald mochten worden.

Flitspeiling 2021
Ruim 800 mensen hebben in de flitspeiling gereageerd op de vraag of ze voorkeur hebben voor een type fietsparkeerplek bij hun huis. De voorkeuren lopen uiteen. Van de mensen die nu op straat hun fiets parkeren heeft 44% voorkeur voor fietsenrekken op straat, 30% kiest dan voor een fietsnietje en 26% kiest voor een buurtstalling.

Het grootste deel van de inwoners (86%) is (zeer) tevreden over de bewaakte stallingen bij het Centraal Station (Inwonersenquête 2019). Met de opening van de grootste fietsenstalling onder het stationsplein ligt de totale capaciteit bij het Centraal Station nu op bijna 24.000 fietsparkeerplekken.



Reactie op stellingen fietsparkeren (Flitspeiling 2021)

In de flitspeiling zijn ook een aantal stellingen voorgelegd. De meeste respondenten vinden meer ruimte voor fietsparkeerplekken niet belangrijker dan meer ruimte voor groen. Het merendeel wil een uitbreiding van het aantal inpandige fietsparkeer-plekken, ook al is dat kostbaar. Daarnaast is er een meerderheid voor de stelling dat openbare gebouwen een gereserveerde fietsparkeerplek voor mensen met een beperking moet krijgen. Dat sluit aan op de meerderheid die vindt dat geparkeerde fietsen zonder ontheffing voor iemand met een beperking gereserveerde plek mag worden weggehaald.

Colofon

uitgave
Gemeente Utrecht
030 - 286 00 00
parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

maart 2022

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
Stadsplateau 1
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 286 00 00
info@utrecht.nl

Parkeerhubs

Ruimte voor de buurt



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/parkeervisie

Inhoud

1. Waarom een netwerk van parkeerhubs **3**

2. Wat is een parkeerhub **5**

3. Wie gebruiken parkeerhubs **7**
Doelgroepen 7

4. Hoe gaat het systeem van ringhubs werken **9**
Kwaliteitseisen van de ringhubs 9
Parkeertarieven 10
Invoering Betaald parkeren 10
Plannen, boeken betalen (MaaS) 10
Een goede fiets-, OV- en auto-ontsluiting 11
Pionieren: beginnen, monitoren en bijsturen 12
Samenvatting van parkeren in hubs aan de (snelweg)ring 12

5. Gedeelde verantwoordelijkheid **13**
Ringhubs 13
Regiohubs 13
Openbaar vervoer, deelmobiliteit en MaaS 13
Samenvatting van gedeelde verantwoordelijkheid 14

6. Betaalbaarheid **15**

Bijlage: Tabel succesfactoren parkeerhub **17**

Bijlage: Reistijdgarantie **18**

Bijlage: Routekaart **19**

1. Waarom een netwerk van parkeerhubs

In de komende twintig jaar krijgt Utrecht er naar verwachting 100.000 inwoners bij. Ook neemt het aantal arbeidsplaatsen toe en groeien de bezoekersaantallen. Tegelijk zet Utrecht in op gezond stedelijk leven: duurzaam en leefbaar. Het groeiend aantal benodigde woningen realiseert Utrecht zo veel mogelijk binnen de bestaande stad. Dat vraagt inzet op mobiliteit die efficiënt is qua ruimtegebruik en duurzaam.

Daarvoor zetten we in op meer fiets, lopen, OV en op deelmobiliteit: vervoersvormen die het minste ruimte kosten en duurzaam zijn. Het autoverkeer is het minst ruimte-efficiënt en duurzaam. Dat willen we daarom niet verder laten groeien. Om te zorgen voor een goede bereikbaarheid met zoveel mogelijk vervoer met OV, fiets, lopen en deelmobiliteit hebben we goede overstappunten nodig waar de verschillende vervoerswijzen gecombineerd zijn: hubs.

Verschillende hubs
Bij parkeerhubs denken we tot nu toe aan P+R-locaties aan de rand van de stad, zoals Westraven of Utrecht Science Park. Deze zijn vooral bestemd voor parkeren door bezoekers en forenzen (die vervolgens met het openbaar vervoer doorreizen naar de binnenstad of werklocatie). De groei van de stad creëert een noodzaak om het parkeren in hubs voor meer mensen aantrekkelijk te maken. We realiseren ten opzichte van de traditionele P+R's daarom andere type hubs in de wijk, aan de ring en in de regio die gezamenlijk een netwerk vormen en beschikbaar zijn voor verschillende doelgroepen.

Een parkeerhub is meer dan een parkeerplaats: het is een punt waar we de overstap tussen verschillende vervoerswijzen regelen en faciliteren. Bij een parkeerhub kunnen mensen hun auto parkeren en vervolgens overstappen op het openbaar vervoer of de fiets. Het is een plek waar naast ruimte voor privéfietsen en -auto's verschillende vormen van deelmobiliteit worden aangeboden.

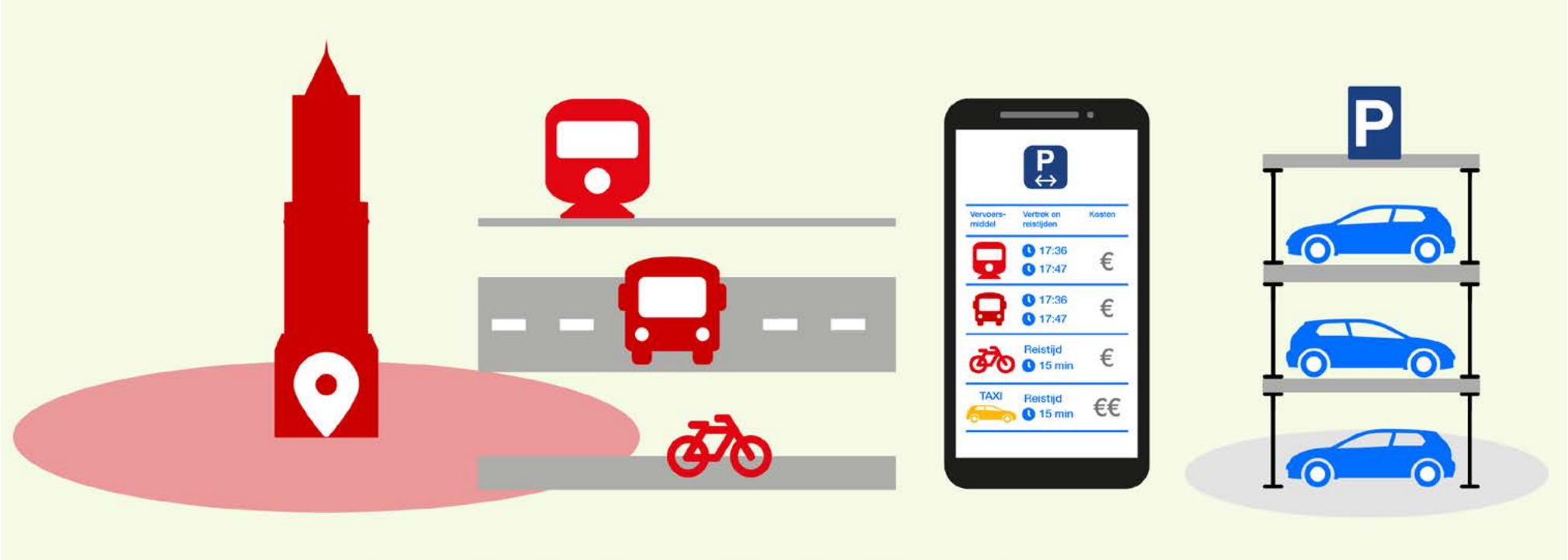
We kijken daarom niet alleen naar de locatie (en inrichting) van parkeerhubs, maar ook naar de fysieke en digitale netwerken waar ze onderdeel van uitmaken. Het gaat dan bijvoorbeeld om openbaar vervoers- en fietsnetwerken, maar ook om digitale systemen voor het reserveren en boeken van (een deel van) de reis. Parkeerhubs staan dus niet op zichzelf, maar zijn onderdeel van een integraal verbonden fysiek en digitaal regionaal (mobiliteit)netwerk.

In deze module Parkeerhubs, die onderdeel is van de Parkeervisie, werken we uit hoe we de ringhubs gaan vormgeven, wat ervoor nodig is om ringhubs succesvol te maken, en welke plek de ring- (en overige) hubs hebben binnen het overkoepelende parkeer- en mobiliteitsbeleid. Omdat bij buurt-/wijkhubs de focus meer ligt op deelmobiliteit dan op parkeren van privéauto's, en hierbij een link is met het verminderen van parkeren op straat, lichten we deze hubs verder toe in de module Aanpak Parkeren Openbare Ruimte. De regiohubs komen terug in Regionale Parkeerstrategie. In deze module gaan we dus niet inhoudelijk in op buurt-/wijkhubs en regiohubs, maar we benoemen wel wat hun functie is binnen het netwerk van parkeerhubs, en welke aandachtspunten er vanuit het (Utrechtse) parkeerbeleid zijn bij de verdere uitwerking.

Opbouw van de module
In hoofdstuk 2 lichten we toe wat we precies onder een parkeerhub verstaan, en waarin de drie typen parkeerhubs van elkaar verschillen. Het derde hoofdstuk geeft weer welke doelgroepen we onderscheiden voor de parkeerhubs, en op welke manier we deze doelgroepen willen faciliteren. Hoofdstuk 4 gaat dieper in op de kwaliteitseisen die we stellen aan ringhubs en bijbehorende voorzieningen, en geeft de belangrijkste randvoorwaarden voor



succes. In hoofdstuk 5 bespreken we de samenwerking met partijen, die nodig zijn om een netwerk van parkeerhubs op te zetten. In hoofdstuk 6 gaan we tenslotte in op de financieringsstrategie en de bekostiging. Als bijlage bij deze module is het advies “de Routekaart” toegevoegd, die inzicht geeft hoe we het netwerk van parkeerhubs de komende jaren stapsgewijs kunnen gaan uitrollen. In de Routekaart staan adviezen op praktische vraagstukken; bijvoorbeeld hoe om te gaan met de beschikbare parkeercapaciteit en de eigenschappen van doelgroepen.



2. Wat is een parkeerhub

Een parkeerhub is een (parkeer)voorziening waar we het makkelijk maken te wisselen van vervoersmiddel. Naast ruimte voor privéauto's, fietsen, en deelmobiliteit, is er een goede aansluiting op wandelroutes, fietsnetwerken en op het openbaar vervoer. Zo bieden we bewoners, bezoekers en forenzen een mogelijkheid om (op een comfortabele manier) op afstand van woning of bestemming te parkeren, waardoor er minder stilstaande en rijdende auto's aanwezig zijn in de stad. De verschillende doelgroepen kunnen daarmee probleemloos, zonder zoeken, hun auto parkeren in een parkeerhub en daarna met de fiets en OV verder reizen naar de bestemming.

Een netwerk van drie type parkeerhubs
Binnen het netwerk van parkeerhubs onderscheiden we buurt- /wijkhubs, ringhubs en regiohubs. Deze verschillende typen hubs vormen een dekkend systeem waarmee alle woningen en overige bestemmingen in de stad worden ontsloten. De primaire functie is voor alle typen hubs hetzelfde, maar er



zijn wel verschillen in voorzieningen en (primaire) doelgroep.

1. Buurt-/wijkhub
Buurt-/wijkhubs zijn (gebouwde) parkeervoorzieningen in of aan de rand van (woon-)wijken waar op straat weinig of geen ruimte is voor parkeren van auto's. In deze hubs is met name deelmobiliteit aanwezig en daarnaast soms ook (beperkt) ruimte voor het parkeren van privéauto's. Buurt-/wijkhubs zijn primair bestemd voor bewoners en bezoekers met herkomst of bestemming in de directe omgeving van de hub. Parkeergarage de Grifthoek fungeert op dit moment al als buurt-/wijkhub. We willen dit concept ook toepassen in andere gemeentelijke parkeergarages. In aanvulling op buurt-/wijkhubs in parkeergarages, gaan we ook (kleine) hubs met deelmobiliteit inrichten in de openbare ruimte.

2. Ringhub
Ringhubs zijn (gebouwde) parkeervoorzieningen aan de snelwegring rond de stad Utrecht nabij de op- en afritten. Hier bieden we ruimte voor het parkeren van auto's, en faciliteren een comfortabele overstap op fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Daarnaast bieden we op deze locaties aanvullende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een pakketservice. Door een goede aansluiting op OV- en fietsnetwerken, bedienen ringhubs herkomst- en bestemmingslocaties in een groot deel van de stad. De huidige P+R-voorzieningen aan de rand van de stad zullen de komende jaren worden omgevormd tot ringhubs.

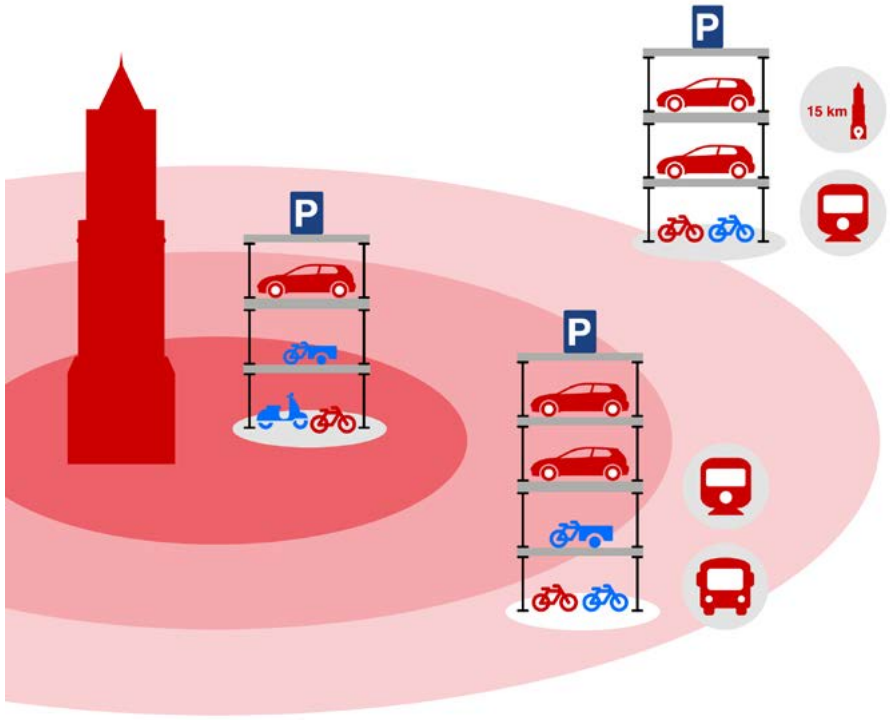
3. Regiohub
De regiohubs zijn (deels bestaande en deels nieuw te ontwikkelen) P+R-voorzieningen langs snelwegen of bij OV-knooppunten buiten de gemeente Utrecht. Ze zijn een integraal onderdeel van het samenhangende systeem van parkeerhubs waarbinnen reizigers kunnen overstappen op een andere vervoerswijze. Wij creëren capaciteit voor bewoners in ringhubs aan de snelwegring waardoor er in die hubs minder parkeerplaatsen zijn voor bezoekers en forenzen. We kunnen bezoekers en forenzen alleen verleiden te parkeren in de regio als daar het alternatief op orde is. De randvoorwaarden en

uitgangspunten van een regiohub sluiten dan ook aan op het Utrechtse systeem. Ook in de regio parkeert de reiziger namelijk zorgeloos zijn auto in een parkeerhub en verloopt de zogenoemde ‘last mile’, het laatste deel van een reis, vlekkeloos. Voor de ontwikkeling en invulling van deze hubs werken wij in Uned-verband nauw samen met het rijk, de provincie, Rijkswaterstaat en de regiogemeenten. Uned is een samenwerkingsverband van de ministeries van IenW, BZK en EZK, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en de U10-gemeentes. We denken hierbij onder andere aan gezamenlijk uitwerken van het ontsluitende fiets- en OV-netwerk, een tarievenstructuur en communicatie. Het resultaat van deze samenwerking is een gezamenlijke visie op en uitvoeringsagenda voor regionale parkeerhubs.

Zowel buurt, wijk, ring en regiohubs bevinden zich bij voorkeur in de directe nabijheid van een OV-halte en fietsroute.

Praktische voorbeelden van de drie type hubs
Onderstaande tabel geeft een overzicht van de drie type hubs.

Voorbeelden	Buurt- wijkhub	Ringhub	Regiohub
Parkeren bewoners	X	X	-
Parkeren bezoekers/ forenzen	-	X	X
Openbaar vervoer, fietsenstallingen en deelmobiliteit	X	X	X
Voorbeeld locatie	Grifthoekgarage Merwedekanaalzone	Westraven Urecht Science Park Berlijnplein	Breukelen Vianen



3. Wie gebruiken parkeerhubs

Mensen hebben verschillende wensen en behoeften als het gaat om het gebruik van parkeerhubs. De één wil zo snel mogelijk op de plek van bestemming zijn, terwijl de ander misschien meer waarde hecht aan reiscomfort. We sluiten niemand uit van het gebruik van een (specifieke) parkeerhub, maar op grond van de locatie is de ene type hub meer geschikt voor bepaalde doelgroepen dan de andere hub. Daarnaast kunnen we met specifieke voorzieningen en tarieven sturen op het gebruik van parkeerhubs door de verschillende doelgroepen.

Doelgroepen

Op hoofdlijnen onderscheiden we vier type gebruikers van parkeerhubs. Uiteraard kunnen de specifieke wensen en behoeften binnen deze doelgroepen uiteenlopen, maar we gaan uit van de belangrijkste (algemene) kenmerken per doelgroep.

1. Nieuwe bewoners van – nog te ontwikkelen – autoluwe wijken

Nieuwe wijken zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier hebben een klein aantal parkeerplaatsen in het gebied. Zo voorkomen we dat het autoverkeer op de toegangswegen te veel toeneemt, en blijft er ruimte over voor groen, spelen, en verblijven. Vanwege de beperkte parkeercapaciteit in deze wijken, hebben bewoners weinig mogelijkheid om een eigen auto ‘voor de deur’ te zetten. Naast lopen, fietsen, en OV is deelmobiliteit voor deze doelgroep een goed vervoersalternatief. We gaan er van uit dat er ook bewoners zijn die een eigen auto nodig hebben. Voor deze bewoners bieden we een alternatief om te parkeren in de ringhubs aan de rand van de stad.

2. Bewoners van de huidige stad

In grote delen van de bestaande stad kunnen bewoners nog voor de deur parkeren. Met name in de binnenstad en de oudere woonwijken daaromheen is de ruimte echter schaars. Als parkeren in de openbare ruimte plaatsvindt gaat dit ten koste van andere functies. We stimuleren de bewoners daarom om voor het parkeren van hun auto de overstap te maken van straat naar parkeergarage (in de wijk) of ringhub aan de rand van de stad. Hierbij kijken we ook naar verandermomenten, zoals een verhuizing. Er is straks geen garantie dat bijvoorbeeld bij een verhuizing naar een andere woning in de stad er (snel) een parkeerplek of parkeervergunning beschikbaar is. Vooral bij nieuwbouwontwikkelingen zijn er straks minder parkeerplaatsen nabij de woning. Parkeren in een ringhub kan dan een alternatief zijn. Het is voor bewoners die gewend zijn om hun auto in de buurt te parkeren een flinke stap om over te stappen naar een ringhub. Het is dan ook niet vanzelfsprekend voor iedereen geschikt. Het parkeren in ringhubs is interessant voor bewoners die hun auto niet vaak gebruiken, maar met goede verbindingen van en naar de ringhubs kan parkeren aan de ring ook prima een halte zijn in het dagelijkse woon-werkverkeer.



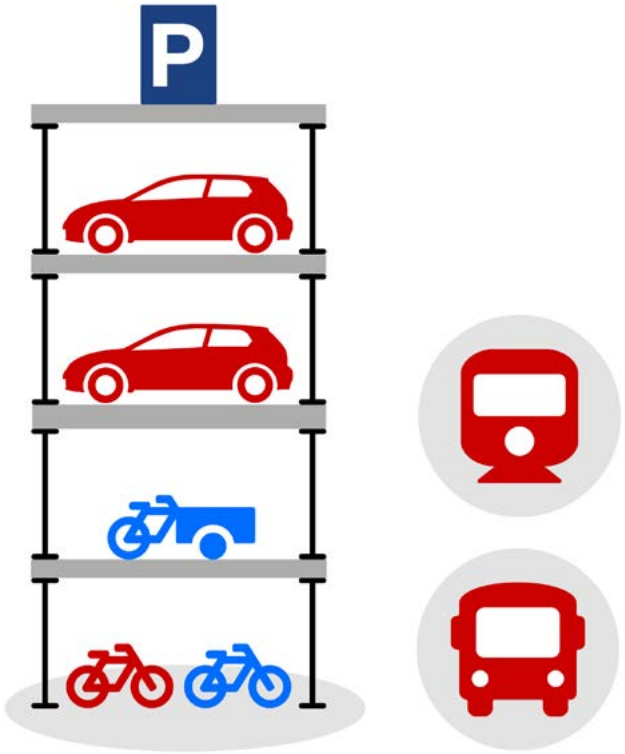
3. Forenzen
Mensen die voor hun werk dagelijks of meerdere keren per week naar Utrecht reizen, kunnen voor parkeren zowel terecht in regio- als in ringhubs. Deze doelgroep geven we de keuze om zo vroeg mogelijk de overstap te maken naar fiets of openbaar vervoer. Zo beperken we het autoverkeer op de ring Utrecht en houden we de stad bereikbaar. Het heeft dus onze voorkeur dat forenzen in de regiohubs parkeren, maar de ringhubs blijven wel beschikbaar voor gebruik voor deze doelgroep.



4. Bezoekers
De doelgroep bezoekers is een diverse groep. Het gaat zowel om zakelijke als recreatieve bezoekers, en ook om bezoek aan bewoners. Ook voor deze doelgroep is onze insteek dat het aantrekkelijk is om zo dicht mogelijk bij hun vertrekpunt over te stappen en dat zij dus bij voorkeur in een regiohub parkeren. Maar zij kunnen ook terecht in een ringhub, of zelfs doorrijden de stad in en in een parkeergarage of op straat parkeren.

4. Hoe gaat het systeem van ringhubs werken

Het is voor de meeste mensen geen voor de hand liggende keuze om de auto op afstand (van herkomst of bestemming) te parkeren. Om van parkeerhubs een succesvol parkeer- en vervoersalternatief te maken, zorgen we er enerzijds voor dat de hubs voor verschillende doelgroepen een aantrekkelijke optie zijn. Anderzijds is het van belang om parkeren op andere locaties juist minder aantrekkelijk te maken. In dit hoofdstuk beschrijven we de algemene kwaliteitseisen voor de ringhubs en de benodigde randvoorwaarden.



Kwaliteitseisen van de ringhubs

Voor het goed laten functioneren van bestaande en waar nodig nieuwe ringhubs voldoen deze aan onze kwaliteitseisen.

Alternatief op orde (de basis)

Het parkeren in een ringhub moet een vanzelfsprekende keuze zijn. Dat betekent dat het parkeren in een hub het gemak en comfort van de parkeerplek voor de deur (van herkomst of bestemming) benadert. In het algemeen geldt dat parkeerhubs zowel fysiek als digitaal gebruiksvriendelijk en toegankelijk moeten zijn. Dit geldt ook voor mensen met een beperking die gebruik maken van de hub. Reizigers moeten zich op ieder moment van de dag prettig en veilig voelen in een parkeerhub, en zonder lange wachttijden kunnen overstappen op een ander vervoersmiddel. Het is bovendien van belang dat er realtime informatie is over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en deelmobiliteit en andere overstapmogelijkheden. Mensen die digitaal het parkeren regelen (door een abonnement af te sluiten of een parkeerplaats te reserveren) moeten dat zonder problemen kunnen doen. Ook zijn de tarieven een belangrijke factor, want het parkeren moet betaalbaar zijn. 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 verbeeld hoe ver gebruikers in vijftien minuten kunnen reizen vanaf de (geplande) ringhubs met de (deel)fiets, (deel)scooter of het OV.

Extra voorzieningen

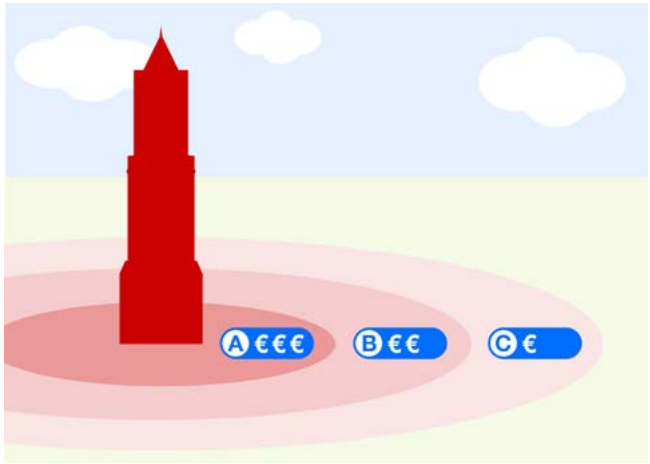
De parkeerhubs worden voorzien van extra, comfortabele voorzieningen. Daarmee zorgen we dat de overstap naar een ander vervoersmiddel en de soms langere reistijd gecompenseerd wordt met andere voordelen. Door extra voorzieningen toe te voegen aan ringhubs, zoals een pakketservice of (kleine) supermarkt, bieden we mensen de mogelijkheid om efficiënt gebruik te maken van hun overstap, en zo de ‘verloren tijd’ weer in te halen of een regenbui af te wachten. Dit soort voorzieningen geven parkeerhubs bovendien een positieve uitstraling in het omliggende gebied.

In de bijlage “succesfactoren” staat een tabel met voorzieningen die een kwaliteitsimpuls kunnen geven aan de ringhubs. Dit is een eerste inventarisatie

en het onderscheid is niet zo strikt als het lijkt. De verdere uitwerking hiervan kan per doelgroep verschillen. De tabel heeft veel overlap met voorzieningen op treinstations. En net als bij een treinstation heeft ieder overstappunt zijn karakteristieken en context.

Parkeertarieven

Bewoners, forenzen, en bezoekers kunnen in Utrecht op verschillende plekken parkeren: op straat, in parkeergarages en in ringhubs aan de rand van de stad. Bij de keuze voor een parkeerlocatie spelen kosten een grote rol. Parkeertarieven zijn dus een belangrijk sturingsinstrument. Daarom stemmen we de tarieven voor verschillende parkeermogelijkheden in de stad goed op elkaar af. Parkeren op afstand in een ringhub is immers aantrekkelijker als het



aanzienlijk goedkoper is dan de alternatieven in de stad die dichterbij herkomst of bestemming liggen. De parkeertarieven in de stad zijn duurder naarmate je dichter bij het centrum komt en goedkoper richting de snelwegring.

Invoering Betaald parkeren

Gratis parkeren is aantrekkelijk voor mensen die met de auto de stad bezoeken, ook als ze daarvoor verder weg bij hun bestemming moeten parkeren. Ook bewoners kiezen soms liever voor een gratis parkeerplek op afstand. We willen echter voorkomen dat bewoners, forenzen, en bezoekers de ringhubs links laten liggen, en in plaats daarvan uitwijken naar plekken in de stad waar parkeren in de openbare ruimte gratis is. Enerzijds doen we dat door de ringhubs aantrekkelijk te maken, en te zorgen voor comfortabele overstapmogelijkheden. Anderzijds kunnen we in gebieden waar het risico ontstaat op parkeeroverlast met een maatwerkoplossing betaald parkeren invoeren. Dat geldt voor gebieden in de directe omgeving van ringhubs, maar ook voor zogeheten ‘informele’ P+R-locaties nabij (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer-haltes. De procedure voor invoering van betaald parkeren staat beschreven in de module Aanpak betaald parkeren.

Plannen, boeken betalen (MaaS)

Het succes van parkeerhubs is niet alleen afhankelijk van de fysieke inrichting en bereikbaarheid, maar ook van technologische ‘toegankelijkheid’. Gebruikers willen vooraf eenvoudig de juiste informatie kunnen vinden over mogelijkheden en voorzieningen in een parkeerhub en realtime de beschikbaarheid van parkeerplekken en deelmobiliteit kunnen opzoeken. Zij moeten bovendien online (via een app) hun reis kunnen plannen, boeken, en betalen, of (indien van toepassing) zaken rondom hun abonnement kunnen regelen. Om dit mogelijk te maken zorgen we dat de relevante data beschikbaar is. Hiervoor maken we gebruik van de nationale open standaard TOMP-API. Dit is een gestandaardiseerde en technische interface tussen MaaS-dienstverleners en vervoerders. Hierin spreken zij af op welke wijze ze data met elkaar delen bijvoorbeeld over hoeveel deelfietsen er beschikbaar zijn op een bepaald moment.

Mobility as a Service (MaaS)
MaaS gaat over een verschuiving in mobiliteit, waarbij mensen niet langer betalen voor het bezit van vervoermiddelen, maar voor het gebruik ervan. Een MaaS-dienstverlener biedt op maat gemaakte reismogelijkheden aan zijn klanten, zodat zij een zorgeloze reis van deur-tot-deur kunnen maken met bijvoorbeeld (een combinatie van) deelauto's, deelfietsen en openbaar vervoer. Deze omslag van bezit naar het gebruik van vervoermiddelen kan zorgen voor een efficiëntere benutting van vervoermiddelen, waardoor er minder vervoermiddelen nodig zijn en het totale ruimtebeslag afneemt. We verwachten daarnaast dat MaaS kan bijdragen aan een efficiënter en robuuster mobiliteitssysteem, doordat het kan helpen bij het verminderen van drukte en een verschuiving richting duurzamere vervoerswijzen.

We houden aandacht voor gebruiksgemak en toegankelijkheid voor zowel de incidentele als vaste gebruiker. Hierbij houden we ook rekening met mensen die minder digitaal vaardig zijn. Het gebruik van een digitale app is bijvoorbeeld niet noodzakelijk bij parkeren in een ringhub.

Een goede fiets-, OV- en auto-ontsluiting

Bewoners, forenzen, en bezoekers die in een ringhub parkeren, willen snel en comfortabel kunnen overstappen op een ander vervoersmiddel. Daarom zorgen we dat de ringhubs goed aansluiten op het fiets- en OV-netwerk en dat de snelweg vanuit de hub goed en snel te bereiken is.

Bij de uitwerking van het fietsnetwerk in het Mobiliteitsplan 2040 is het uitgangspunt dat de ringhubs daar onderdeel van uitmaken. Dit principe geldt ook voor de uitwerking van het OV- en autonetwerk.

We bereiden samen met de provincie (OV-concessieverlener) een goede aansluiting van het OV-netwerk op de verschillende type parkeerhubs voor. Door deze samenwerking zorgen we dat reizigers vanaf de parkeerhubs probleemloos gebruik kunnen maken van het OV.

Bij de aansluiting van het OV-netwerk gaat het enerzijds om de locatie en kwaliteit van de OV-haltes, die binnen of vanuit de ringhub goed bereikbaar, vindbaar en toegankelijk moeten zijn. Daarnaast is de OV-dienstregeling van belang. Gebruikers van de ringhubs willen niet te lang wachten op een aansluiting, (dus het OV moet met een hoge frequentie rijden) en willen soms ook laat in de avond of nacht gebruik kunnen maken van het OV.

In aanvulling op het OV organiseren we goed deelvervoer vanaf de parkeerhubs. Dat is belangrijk, want deelmobiliteit kan sneller of prettiger zijn dan het OV en biedt een alternatief om thuis of op bestemming te komen op de momenten dat het OV niet rijdt.

Gewenst OV-bereik vanuit de ringhubs

- De gemeente streeft ernaar om alle woonbuurten met betaald parkeren, met name in het A-gebied, een goede OV-verbinding te geven met de dichtstbijzijnde ringhub (liever twee).
- De belangrijkste twee bestemmingen in de stad, het centrum en Utrecht Science Park, zijn door middel van het openbaar vervoer verbonden met minimaal twee ringhubs.
- Andere bestemmingen – voor zo ver die niet op loopafstand liggen van een ringhub, zoals Galgenwaard, Rijnsweerd-Noord, Overvecht of de binnenstad Zuid/Rotsoord – zijn tenminste met één en liefst twee ringhubs verbonden.

Voorwaarden

De belangrijkste voorwaarden voor een goede OV-verbinding met een ringhub zijn:

- Rechtstreeks (zonder overstap of lange looproutes).
- Met voldoende snelheid, betrouwbaarheid en capaciteit.
- De hele week over de hele dag en zo mogelijk ook in nachtelijke uren.
- Alternatief (deel)vervoer beschikbaar voor buiten de OV-tijdsvensters.

Combikaart

De gemeente streeft naar een combikaartje en/of abonnement voor parkeren in de ringhub en het OV/deelfiets-gebruik dat aantrekkelijk vis oor de beoogde gebruikers.



Pionieren: beginnen, monitoren en bijsturen

Binnen het systeem van parkeerhubs ontwikkelen we naar flexibiliteit in omvang, locaties en doelgroepen. We monitoren de ontwikkeling van het gebruik en passen daar het aanbod op aan. We leren in de praktijk wat werkt en wat niet, welke maatregelen positief uitpakken en welke negatief.

Samenvatting van parkeren in hubs aan de (snelweg)ring

Samenvattend ziet het parkeren in ringhubs er als volgt uit.

Parkeren in ringhubs	
Waar	Nabij de snelwegring Utrecht
Primair voor	Bewoners nieuwe ontwikkelgebieden Bewoners bestaande stad die hun parkeervergunning inleveren of aan het begin staan van een belangrijk verandermoment
Secundair voor	Bezoekers Forenzen
Voorzieningenniveau	Hoog
Parkeerregulering	Rondom de hub
Parkeertarieven	Voor alle doelgroepen laagste tarief binnen Utrecht
Plannen, boeken, betalen	Met behulp van MaaS Los kaartje (bezoeker/ forens)
Transport primair	(deel)Fiets
Transport secundair	Bus, tram, trein
Flexibiliteit	Met praktijkervaring testen en bijschaven

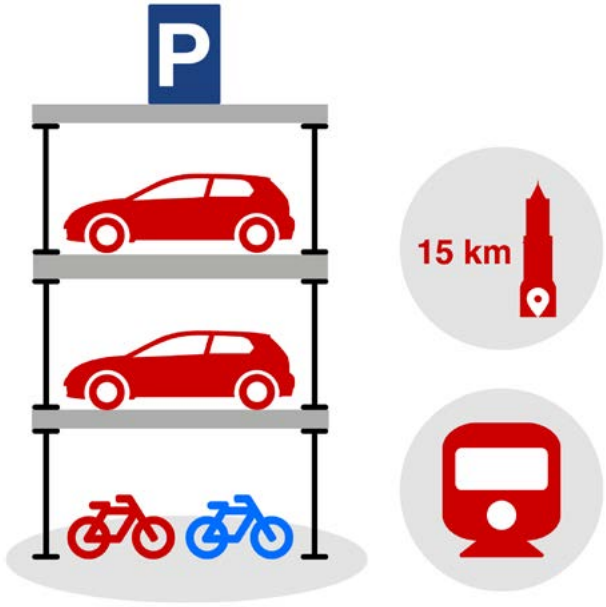


5. Gedeelde verantwoordelijkheid

Bij de ontwikkeling van parkeerhubs zijn de inzet en medewerking van diverse publieke en private partijen nodig. Het gaat hierbij onder andere om de provincie en andere gemeenten in de regio, en om aanbieders van deelmobiliteit. Hierbij maken we een onderscheid tussen verantwoordelijkheden ten aanzien van de realisatie en exploitatie van de parkeerhubs en verantwoordelijkheden ten aanzien van openbaar vervoer, deelmobiliteit, en MaaS-oplossingen.
Het uitwerken van een strategie over welke partij voor welk deel van een type parkeerhub de verantwoordelijk draagt, is onderdeel van de regionale gezamenlijke visie op en uitvoeringsagenda van parkeerhubs.

Ringhubs
Voor de ontwikkeling, het eigenaarschap en de exploitatie van de ringhubs blijft de verantwoordelijkheid bij de gemeente Utrecht liggen. We willen hier de regie houden, zodat we de hubs fysiek en financieel aantrekkelijk kunnen houden voor bewoners. Zo kunnen we direct sturen op de tarieven en de kwaliteit van de voorzieningen en beschikbare parkeerplaatsen, en daarmee naast bewoners ook andere doelgroepen verleiden in het maken van andere, duurzamere mobiliteitskeuzes.

Regiohubs
Voor de regiohubs geldt in principe dat hier de provincie, het rijk of de desbetreffende gemeente aan zet is, maar we werken natuurlijk gezamenlijk mee aan ontwikkelvraagstukken. We zijn als gemeente direct betrokken bij de regiohubs via UNed en de U10 en werken samen aan een regionaal netwerk van parkeerhubs. De besluitvorming hierover vindt in de verschillende raden en staten plaats.



Openbaar vervoer, deelmobiliteit en MaaS
De provincie en concessiehouder zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer van en naar de parkeerhubs. Ook hierbij geldt dat we met hen samen een OV-systeem gaan uitwerken dat past bij een goede ontsluiting van de parkeerhubs. De gemeente heeft een coördinerende (faciliterende en toetsende) rol bij deelmobiliteit en MaaS, zonder meteen ook alle financiële en organisatorische risico's naar zich toe te trekken.

Samenvatting van gedeelde verantwoordelijkheid

Samenvattend ziet de gedeelde verantwoordelijkheid van ringhubs, regiohubs, openbaar vervoer, Deelmobiliteit en MaaS er als volgt uit.

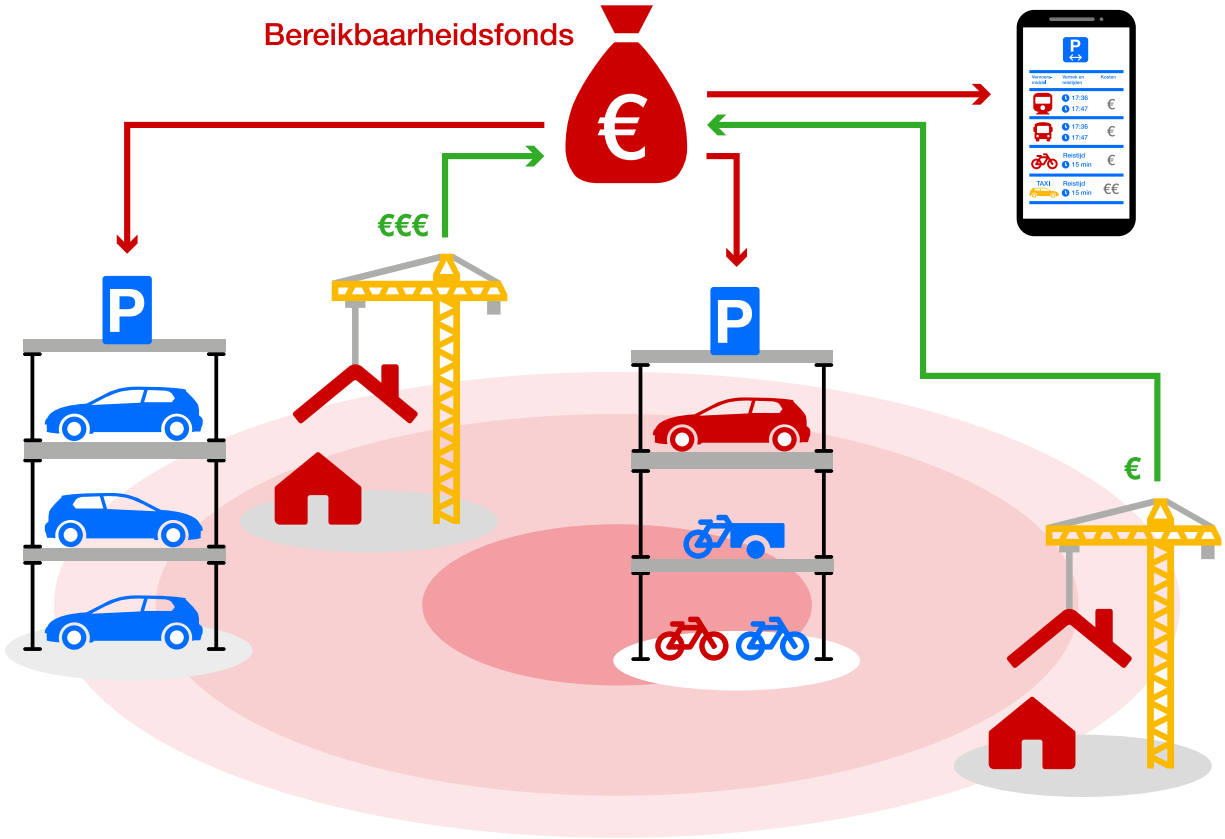
Verantwoordelijkheid	Ringhub	Regiohub	Openbaar vervoer	Deelmobiliteit	MaaS
Coördinatie	Gemeente	Provincie/Rijk/ Regiogemeenten	Gemeente/Provincie	Gemeente	Gemeente
Ontwikkeling	Gemeente	Gemeente/ Provincie/Rijk/ Regiogemeenten	Provincie/Markt	Markt	Markt/Gemeente
Eigenaarschap	Gemeente	Provincie/Rijk/ Regiogemeenten	Provincie/Markt	Markt/ Gemeente	Markt
Exploitatie	Gemeente	Provincie/Rijk/ Regiogemeenten	Markt	Markt	Markt

Mate van verantwoordelijkheid voor ringhubs, regiohubs, OV, Deelmobiliteit en MaaS



6. Betaalbaarheid

Als we ringhubs aantrekkelijk willen maken voor bewoners, wordt het lastig om de hubs volledig kostendekkend te krijgen.
De financiering van ringhubs kunnen we niet bekostigen via de exploitatie omdat de tarieven voor bewoners die hun eerste auto op afstand parkeren, lager moeten zijn dan parkeren dichterbij het centrum. Dit geldt ook voor bedrijven die de voorkeur geven aan het parkeren in een ringhub in plaats van in hoogstedelijk gebied. De bekostiging van het onrendabele deel van de investering en de exploitatie moeten dan ook vanuit andere middelen komen. We kijken hier naar bijdragen van gebiedsontwikkelingen waar deze voorziening voor gebruikt gaat worden en het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen.



Investeringsstrategie en Fonds Bovenwijkse voorzieningen
Het realiseren van een netwerk van parkeerhubs is onderdeel van de verstedelijkingsopgave die de groei van de stad met zich meebrengt. De uitvoerings- en investeringsstrategie zijn hiervan een integraal onderdeel. We nemen de benodigde investeringen voor parkeerhubs hierin mee. Jaarlijks vindt bij de Voorjaarsnota een integrale afweging plaats over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete opgaven.

Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen ook subsidies uit fondsen van het Rijk en

andere overheden nodig, en bijdragen van diegenen die er baat bij hebben. Via het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen kunnen zij bijdragen aan de kosten van gemeentelijke opgaven. Dit Fonds Bovenwijkse voorzieningen biedt de mogelijkheid om parkeerhubs (gedeeltelijk) te bekostigen.

In de module “Parkeernormen” is beschreven dat voor iedere auto- of fietsparkeerplaats die een ontwikkelaar, (uitgaande van de parkeereis minus eventueel aftrek voor mobiliteitsalternatieven), niet aanlegt, een bijdrage verschuldigd is aan het Bereikbaarheidsfonds. Dit Bereikbaarheidsfonds wordt onderdeel van het Fonds Bovenwijkse Voorzieningen. De hoogte van de totale bijdrage hangt af van de onderbouwing voor de afwijking op de parkeereis en/of de gerealiseerde mobiliteits-alternatieven. Bij grote gebiedsontwikkelingen zullen we hierover afspraken maken met de betreffende stakeholders. Een verdere uitwerking hiervan komt in het raadsvoorstel Fonds Bovenwijkse Voorzieningen te staan.

Kredietaanvraag per project
We werken gefaseerd toe naar de realisatie van het netwerk van parkeerhubs. Per project kijken we naar de benodigde investering en exploitatie-mogelijkheden en zullen aan de hand daarvan een kredietaanvraag voorleggen aan de raad met een bijbehorend dekkingsvoorstel.

Exploitatiebijdrage Openbaar Vervoer (investeringen OV)
De exploitatiebijdrage voor het openbaar vervoer van en naar de hubs zal (deels) van de provincie komen. De uitdaging hierbij is om deze dekking te organiseren en afspraken met de provincie te maken.



Bijlage: Tabel succesfactoren parkeerhub

Deze tabel is tot stand gekomen uit documenten van het kennisinstituut mobiliteit (het CROW) en verschillende werksessies georganiseerd door gemeente Utrecht met stakeholders en ambtenaren.

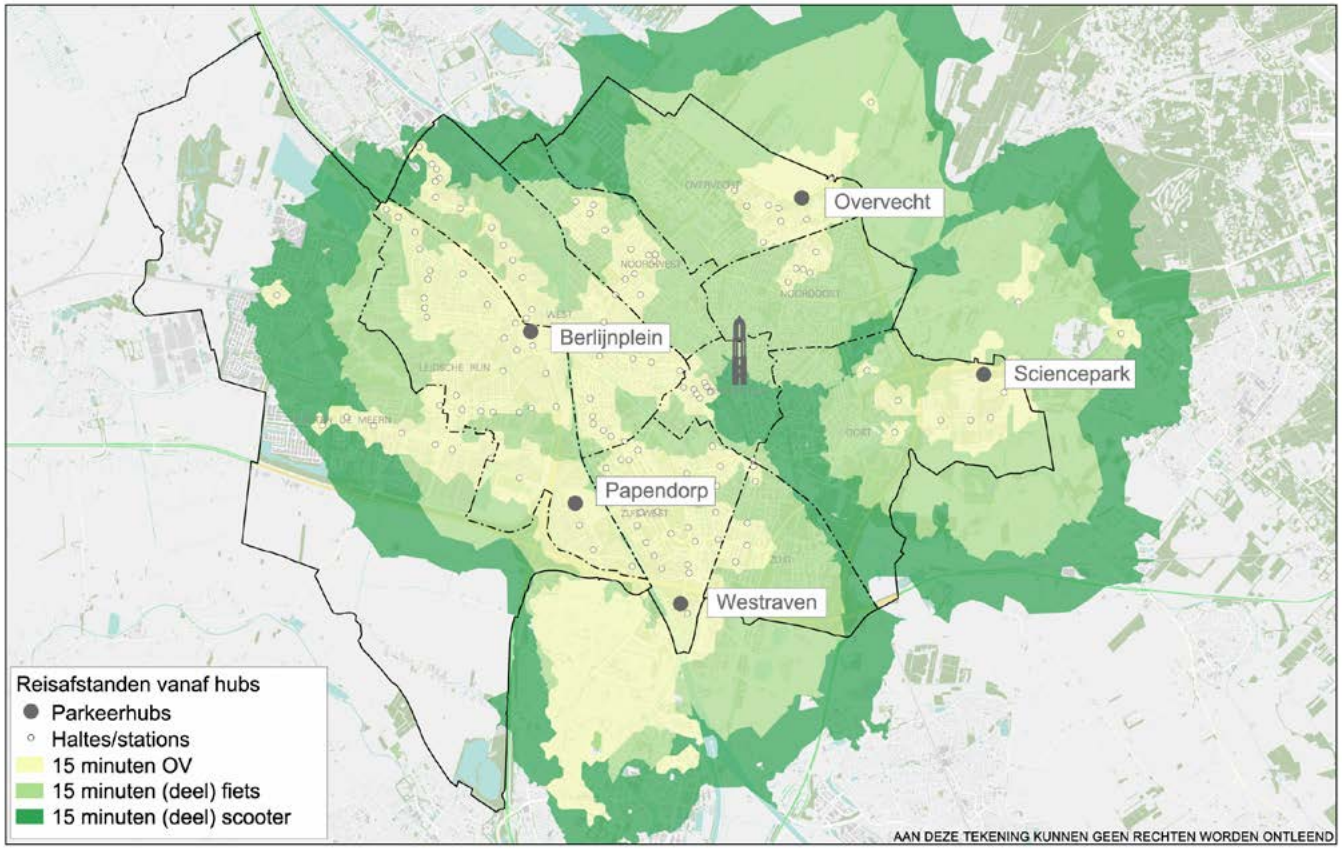
Succesfactor	Basis op orde	Belemmeringen beperken	Aantrekkelijk maken
De ligging van de parkeerhub	• Afstand tot de bestemming niet te groot (behalve voor parkeren in de regio) • Voldoende parkeerplekken beschikbaar	• Korte, veilige looproutes • Geen filevorming	• Nabijheid afritten e.d. • Tijdsbesparende functies (pakketdienst, supermarkt, sportschool, maaltijdafhaalservice) • Directe toegang parkeerhub naar perron/ halte
De kwaliteit van de parkeerhub	• Schoon • (Sociaal) Veilig • Verlichting • Warm	• Gemak van dienstverlening (bijv. kaartverkoop) • Geen nieuwe abonnementen nodig • Lage kosten of gratis parkeren • Mensen aanwezig die er werken	• Toiletten aanwezig • Mogelijkheid om iets te eten/drinken te kopen • Prettige uitstraling, sfeer • Levendigheid
De kwaliteit van het voor- en natransport: OV	• Dienstregeling (frequentie en ook beschikbaar in avonduren) • Betrouwbaarheid dat OV op tijd komt	• Korte reistijd • Geen gedoe in gebruik (incheckpalen op de juiste plaats) • Goede regelingen wanneer iets fout gaat • Zo min mogelijk overstappen • Comfortabele reis (geen overvolle bussen)	• Hoge frequentie • Groot netwerkbereik • Vriendelijkheid personeel • 24/7
De kwaliteit van het voor- en natransport: deelmobiliteit of fiets	• Voldoende (bewaakte) fietsparkeerplekken	• Overdekt fietsparkeren • Ruimte voor bijzondere fietsen	• Aanbod van deelfietsen • Ontsluiting met MaaS • Mogelijkheid nemen taxi buiten de reguliere OV-dienst • Fietsrepairservice • E-bike opladen
De kwaliteit van herkomst of bestemming	• Schaarste parkeerplaats (aantal/prijs)	• OV-halte in de buurt • Korte, veilige loop- en fietsroutes	• Geen voorzieningen in de buurt
Communicatie en marketing	• Bewustwording; kennis bij de doelgroep over alternatief • Heldere naamgeving	• Duidelijke systemen • Heldere informatie (vooral bij betaalde terreinen) • Uniforme aanduiding • Bewegwijzering • Makkelijk auto kunnen terugvinden	• Info over bezetting en beschikbaarheid • Actuele vertrektijden OV bij inrijden parkeerhub • Actuele vertrektijden OV op de looproute • Voordelen benadrukken



Bijlage: Reistijdgarantie

Deze kaart geeft weer hoe ver gebruikers in 15 minuten kunnen reizen vanaf de (geplande) ringhubs met de (deel)fiets, (deel) scooter of het OV; de zogenoemde reistijd-garantie. De parkeerhub in Overvecht is een wens, maar bestaat nog niet.

Bij de berekening van de reistijd is uitgegaan van het huidige OV- en fietsnetwerk en de huidige OV-dienstregeling (2022). Voor de fiets is uitgegaan van een gemiddelde snelheid van 14 kilometer per uur en voor de elektrische fiets en e-scooter een gemiddelde snelheid van 20 kilometer per uur. Hierbij is rekening gehouden met wachttijden voor verkeerslichten. Voor het OV is rekening gehouden met looptijd naar en wachttijd bij de halte.



Bijlage: Routekaart

De Routekaart is een advies, op verzoek van de gemeente opgesteld door RHDHV, om ons meer inzicht te geven in het onderwerp.

Daarnaast bevat de routekaart een advies voor het uitwerkingskader voor de korte termijn dat gebruikt kan worden als basis bij de verdere uitwerking van het systeem van parkeerhubs tot ongeveer 2027. De routekaart is dus geen blauwdruk van hoe het systeem van parkeerhubs zou moeten zijn, maar het geeft inzichten in de thematiek en handvaten bij de uitwerking. Het resultaat heeft input geleverd voor deze module: het beschrijft het systeem van parkeerhubs, bevat een analyse van het huidige P+R- systeem in Utrecht en geeft een doorkijk hoe de hubs tot ontwikkeling kunnen komen en wat daarbij nodig is. Het eindbeeld ligt in 2040 (gelijk aan het Mobiliteitsplan). Het rapport Routekaart Parkeerhubs Utrecht is een aparte bijlage bij deze module.

Colofon

uitgave
Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00
parkeervisie@utrecht.nl

www.utrecht.nl/parkeervisie

maart 2022

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
Stadsplateau 1
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 – 286 00 00
info@utrecht.nl

Parkeren en toegankelijkheid

Ruimte voor de buurt



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/parkeervisie

Inhoud

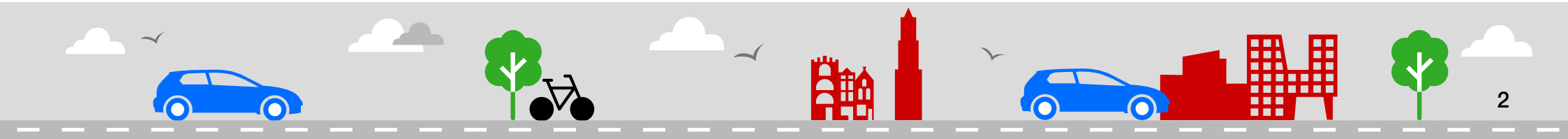
1. Inleiding **3**
1.1 Waarom nieuw beleid? 3
1.2 Reikwijdte begrip toegankelijkheid en uitgangspunten 4

2. Bereikbare en toegankelijke bestemmingen **5**
2.1 Gehandicaptenparkeerplaatsen 5
2.2 Autoluwe- en voetgangersgebieden 10
2.3 Betaalbaarheid 11

3. Parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart in en buiten Utrecht **12**

4. Informatie vindbaar en begrijpelijk **14**
4.1 Parkeerplaatsen en informatie digitaal vindbaar 14
4.2 Toegankelijke parkeerproducten 16

5. Financiën **17**



1. Inleiding

Utrecht is een aantrekkelijke stad waar ‘Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen’ centraal staat. We vinden het belangrijk dat iedereen mee kan doen en dat de stad voor alle mensen bereikbaar en toegankelijk blijft. Vanwege de verwachte groei van de stad in de komende jaren is het noodzakelijk om mobiliteit anders te organiseren. We zetten bijvoorbeeld in op gezonde vervoerswijzen lopen en fietsen, stimuleren openbaar vervoer en autodelen, en verplaatsen geparkeerde auto’s zoveel mogelijk naar garages en parkeerhubs aan de rand van de stad. Door in te zetten op alternatieven voor de (privé-)auto, en op straat ruimte vrij te spelen voor andere functies dan parkeren, houden we de stad toegankelijk en leefbaar. Hierbij moeten we de belangen van doelgroepen voor wie parkeren in de buurt van een bestemming noodzakelijk is, goed in de gaten houden. Maar toegankelijkheid omvat meer dan parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking.

Het gaat bijvoorbeeld ook om digitale toegankelijkheid en het tegengaan/voorkomen van vervoersarmoede. We willen immers dat de stad bereikbaar is voor iedereen: bewoners, bedrijven en bezoekers, mensen met en zonder goede digitale vaardigheden, mensen met een beperking en mensen die goed ter been zijn.

1.1 Waarom nieuw beleid?

Het parkeerbeleid voor mensen met een beperking is sinds de Nota gehandicapten parkeerbeleid uit 1999 niet veel gewijzigd. In deze nota is onder andere vastgelegd dat we streven naar goede algemene en individuele parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking. We volgen in de praktijk nog steeds de uitgangspunten uit deze nota, en met de invoering van landelijke en Europese regelgeving voor de gehandicaptenparkeerkaart was er voldoende aanvullend beleid. In de afgelopen jaren blijkt echter dat het nodig is om de uitgangspunten voor het gehandicaptenparkeerbeleid aan te scherpen en opnieuw te verankeren. Bijvoorbeeld vanwege het opheffen van parkeerplaatsen en de opkomst van autoluwe gebieden, maar ook vanwege de digitalisering van parkeren. Daarbij is er behoefte aan concrete richtlijnen voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en willen we in bredere zin beschrijven wat nodig is om parkeren toegankelijk te houden, voortbouwend op wat we al doen.

Sinds 2016 geldt het VN-verdrag Handicap waarmee Nederland zich als doel stelt de positie van mensen met een beperking te verbeteren zodat zij op alle terreinen kunnen meedoen in de samenleving. Ook Utrecht vindt dit belangrijk. In deze module Parkeren en Toegankelijkheid leggen we vast hoe we parkeervoorzieningen toegankelijk houden voor diegenen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van de auto (of ander vervoersmiddel) om hun bestemming te bereiken. In een aparte Beleidsregel aanleg gehandicaptenparkeerplaatsen leggen we richtlijnen vast om de kwaliteit van gehandicaptenparkeerplaatsen te borgen zodat parkeren geen belemmering oplevert voor mensen met een beperking bij het gebruik van de auto.

In het Uitvoeringsprogramma ‘Utrecht voor iedereen toegankelijk’ is bij het thema parkeren aangekondigd dat we in deze module, als onderdeel van de parkeervisie, specifiek onze visie op Parkeren en toegankelijkheid uitwerken. We werken hierbij veel samen met het Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht (Solgu), om heldere richtlijnen over toegankelijkheid op te stellen. Daarnaast is dit document het resultaat van een gezamenlijk proces met andere belangenorganisaties en bewoners.



1.2 Reikwijdte begrip toegankelijkheid en uitgangspunten

Utrecht wil een inclusieve stad zijn met betaalbare en toegankelijke voorzieningen. ‘Toegankelijk’ zien we dan ook in de brede zin van het woord: een stad voor iedereen. Bij toegankelijkheid denken we snel aan mensen met een lichamelijke beperking, maar toegankelijkheid gaat ook over een bereikbare stad voor mensen met een zintuigelijke of verstandelijke beperking, mensen die niet of minder digitaal vaardig zijn, én mensen zonder beperking. Ruimteverdeling speelt hierbij een grote rol. Hoewel toegankelijkheid ook gaat over brede stoepen met voldoende doorgang voor rolstoelen en kinderwagens, ligt onze focus in deze module op parkeren en parkeervoorzieningen. Iedere bewoner moet van woning naar werk, winkel, huisarts en andere voorzieningen kunnen komen. Ook voor bezoekers van de stad moeten al deze bestemmingen goed bereikbaar zijn. Toegankelijkheid is daarom een belangrijk onderdeel van ons parkeerbeleid. We willen dat Utrecht een gezonde, leefbare, en bereikbare stad is, die toegankelijk is voor alle doelgroepen.

Hiervoor hebben we de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. Parkeren vormt geen fysieke belemmering voor de toegankelijkheid van bestemmingen in Utrecht voor mensen met een beperking en andere doelgroepen.
2. Parkeren in de openbare ruimte is gratis voor mensen met een Europese gehandicaptenparkeerkaart.
3. Utrecht zet zich landelijk in voor betere parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking en communicatie hierover.
4. Informatie over parkeren is goed vindbaar, duidelijk en begrijpelijk voor alle doelgroepen.

Parkeervisie
De module Parkeren en toegankelijkheid is een uitwerking van de parkeervisie. Daarnaast zijn er nog vijf andere modules waarin de parkeervisie verder is uitgewerkt. In de module Fietsparkeren gaan we onder andere in op toegankelijkheid bij fietsvoorzieningen en handhaving op gestalde fietsen. Communicatie en informatievoorziening is ook een belangrijk onderdeel van de module Aanpak parkeren openbare ruimte: het gaat daarbij over hoe we relevante informatie voor (toekomstige) bewoners en bedrijven aanbieden. Ook beschrijven we in die module hoe we omgaan met stoepparkeren en hoe we parkeren voor verschillende andere doelgroepen organiseren.



2. Bereikbare en toegankelijke bestemmingen

We vinden het belangrijk dat iedereen volwaardig mee kan doen in de stad, en mobiliteit is daarbij een belangrijk aspect. In Utrecht is de druk op de openbare ruimte groot, en moeten we keuzes maken. Er wonen, werken, en verblijven steeds meer mensen in hoge dichtheden in de stad, die meer ruimte vragen voor lopen en fietsen en behoefte hebben aan groen, speelvoorzieningen en ontmoetingsplekken. Door de herinrichting van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ontstaat meer ruimte voor deze functies.
Voor veel mensen zijn lopen en fietsen, of voor langere afstanden openbaar vervoer, prima mobiliteitsalternatieven, maar dat geldt niet voor iedereen. De belangen van mensen met een beperking wegen zwaar, omdat zij in veel gevallen dicht bij een bestemming moeten kunnen parkeren. Zij zijn voor hun mobiliteit vaak afhankelijk van specifieke voorzieningen, zoals gehandicaptenparkeerplaatsen.
Daarnaast blijven mensen, ook als ze zorg nodig hebben, langer thuis wonen en moeten er passende voorzieningen zijn voor deze doelgroep.

Ons uitgangspunt is dat alle bestemmingen in Utrecht bereikbaar en toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. We beschrijven in dit hoofdstuk op welke manier parkeren fysiek toegankelijk moet zijn voor mensen die afhankelijk zijn van de auto of een ander vervoersmiddel. We richten ons vooral op de bestaande stad. Met name de locaties waar parkeren op straat (langzaam) wordt afgebouwd (zoals in de binnenstad) en in het bijzonder nieuwe wijken, zoals de Merwedekanaalzone, die autoluw worden ontwikkeld. In deze gebieden zijn weinig parkeermogelijkheden voor de auto en moeten we dus goed kijken naar parkeeroplossingen voor mensen met een beperking. Als standaardregels onvoldoende ruimte bieden voor een goede oplossing, zullen we in sommige gevallen maatwerk toepassen. Ten slotte besteden we aandacht aan toegankelijkheid van parkeren voor mensen met een laag inkomen.

2.1 Gehandicaptenparkeerplaatsen

In de Parkeervisie is vastgelegd dat we geen parkeerplaatsen reserveren voor of toewijzen aan specifieke gebruikers, omdat dit niet bijdraagt aan efficiënt gebruik van de schaarse ruimte. Parkeerplaatsen voor mensen met een beperking zijn hierop een uitzondering. Deze doelgroep is veelal afhankelijk van een parkeerplek dichtbij om hun bestemming te kunnen bereiken en kan (meestal) minder grote loopafstanden overbruggen vanaf reguliere parkeerplaatsen. We maken een onderscheid tussen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, die beschikbaar zijn voor iedereen met een GPK, en individuele gehandicaptenparkeerplaatsen. Deze zijn op kenteken en leggen we aan voor één specifieke gebruiker bij woon-, werk-, of studieadres. Bestemmingen in Utrecht zijn (en blijven) hiermee bereikbaar voor mensen met een beperking.
We zetten daarom (op verzoek) reguliere parkeerplaatsen in de openbare ruimte om in gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit compenseren we niet door de aanleg van extra parkeerplekken. We zien het ook niet als opheffen van parkeerplaatsen. Het blijft namelijk een parkeerplaats.

2.1.1 Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen

Voor bewoners met een fysieke beperking, die geen lange afstand vanaf hun woning naar de auto kunnen overbruggen en beschikken over een GPK, is het mogelijk om een individuele gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan te vragen. Ook is er de mogelijkheid om een individuele gehandicaptenparkeerplaats aan te vragen bij een werk- of studieadres. Omdat parkeerruimte schaars is, komen aanvragers die over eigen parkeergelegenheid beschikken alleen in aanmerking voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats als de plek op eigen terrein aantoonbaar niet geschikt is. Een gehandicaptenparkeerplaats wordt alleen toegewezen voor een eigen auto of brommobiel, en alleen op locaties waar de aanvrager permanent of regelmatig verblijft of aanwezig is (woon-, werk- of studieadres).





We houden bij aanleg van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen rekening met de parkeerdruk in de straat, en de loopafstand die de aanvrager kan overbruggen. Ons uitgangspunt is dat we een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken alleen aanleggen op bestaande, (reguliere) openbare parkeerplaatsen, maar als er geen geschikte parkeerplaatsen zijn, zoeken we naar maatwerkoplossingen. Bij de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen houden we rekening met zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare ruimte en de mogelijkheden ter plaatse.

Europese gehandicaptenparkeerkaart
Mensen die niet ver kunnen lopen, kunnen een Europese gehandicaptenparkeerkaart (GPK) aanvragen. Voor de uitgifte van een GPK geldt landelijke regelgeving. De gemeente kan op basis van een medisch advies van een arts een GPK verstrekken. De arts bekijkt of de aanvrager een loopbeperking heeft en hierdoor niet meer dan 100 meter kan overbruggen.
We geven een GPK uit voor een bestuurder, passagier (en combinatie) of voor een instelling. Met de GPK mag onder andere op alle algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de Europese Unie geparkeerd worden.
In Nederland gelden daarnaast uitzonderingen voor de doelgroep, die in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens staan (artikel 85). Daarnaast mag een gemeente eigen regels stellen in aanvulling op het landelijk beleid over parkeerduur en betaling van parkeergeld. Zo geldt in sommige gemeenten, waaronder Utrecht, dat parkeren op reguliere betaalde parkeerplekken in de openbare ruimte gratis is voor houders van een GPK.

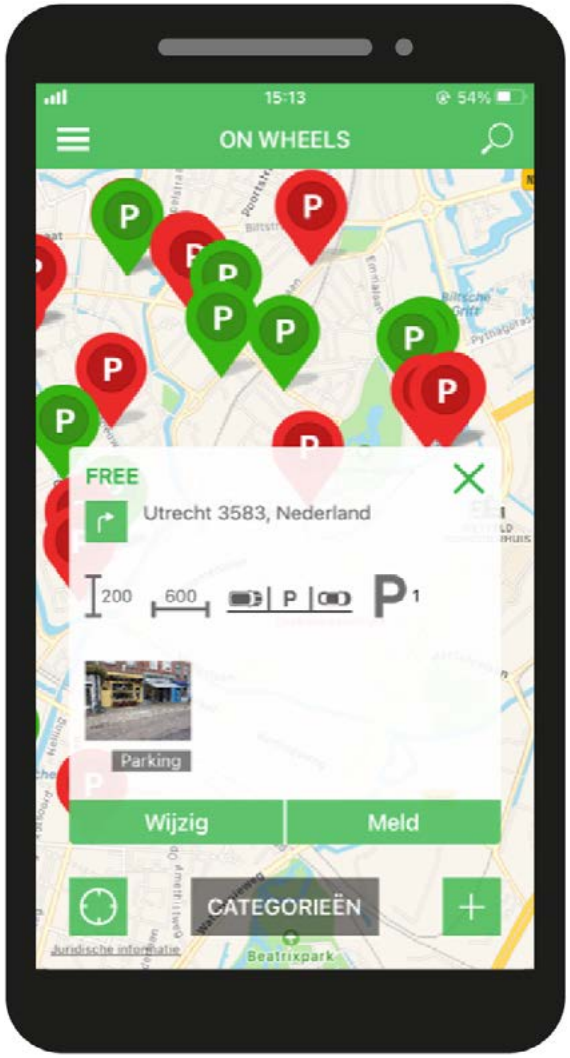
Maatwerk
De aanleg van individuele gehandicaptenparkeerplaatsen is voor een deel maatwerk: we houden zo veel mogelijk rekening met de aard van de beperking en de behoeften van de aanvrager (bijvoorbeeld het wel of niet gebruiken van een rolstoel). Bij het bepalen van de plek kijken we naar de beschikbare ruimte die daarbij aansluit (zoals een uitstapstrook). Hierdoor hebben individuele gehandicaptenparkeerplaatsen niet noodzakelijk dezelfde grootte als algemene gehandicaptenparkeerplaatsen die voor mensen met verschillende beperkingen geschikt moeten zijn.

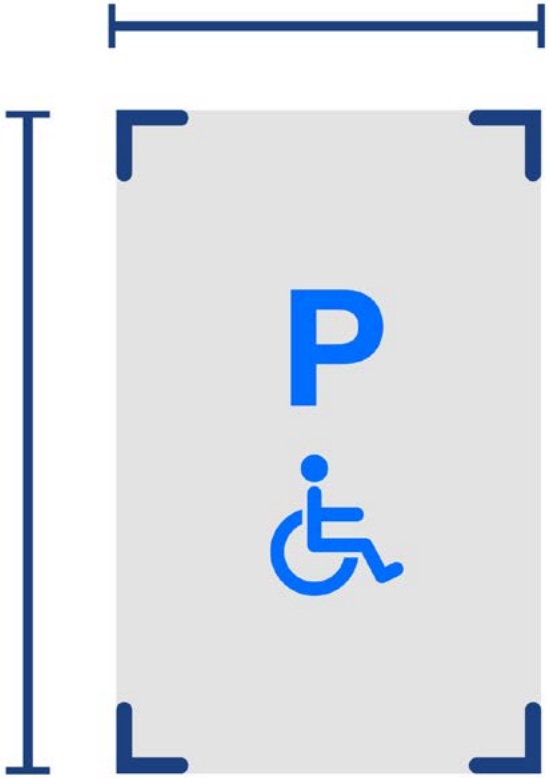
Als een individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt aangelegd op een locatie waar de aanvrager niet permanent verblijft, koppelen we venstertijden aan de plaats. Op deze manier zorgen we dat de plek beschikbaar is op momenten dat de aanvrager wil parkeren, maar kunnen daarbuiten ook anderen van de plek gebruik maken. Wanneer een houder de plek voor een langere tijd niet gebruikt, vervalt het bord. Dit doen we door een zak over het bord (‘afzakken’), zodat dit weer een reguliere parkeerplek is die voor iedereen te gebruiken is. Zo verdelen we de ruimte op een efficiënte manier.

Bijdrage in kosten
Bij toewijzing van een individuele gehandicaptenparkeerplaats betaalt de gemeente als tegemoetkoming een deel van de aanlegkosten. De aanvrager betaalt zelf ook een bijdrage. We vinden dat het voor mensen die de auto nodig hebben voor hun mobiliteit, en geen gebruik kunnen maken van andere

vervoersalternatieven, financieel mogelijk moet blijven om in de buurt te kunnen parkeren. De financiële bijdrage voor aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats mag dan ook geen belemmering zijn. Het tarief voor aanleg van een individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt jaarlijks vastgesteld in de Legesverordening. De voorwaarden om in aanmerking te komen voor een gehandicaptenparkeerplaats, zoals de maximale loopafstand, nemen we op in de Beleidsregel aanleg gehandicaptenparkeerplaatsen.

Sensoren
Een tweejarige proef met sensoren op vijftig algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in Utrecht bleek technisch succesvol. Met een sensor in een parkeervak zie je in een app of op internet welke plekken vrij zijn en welke niet. De sensoren werken goed, hebben weinig onderhoud nodig, en kunnen daardoor de oplossing zijn voor het makkelijk en snel vinden van een vrije parkeerplek. De uitdaging bij de inzet van sensoren ligt in de aansluiting op een medium (website of app) dat informatie over bezetting van de parkeerplaatsen inzichtelijk maakt op een manier die aansluit bij de wensen van de gebruiker. Dit hebben we nog niet (goed) kunnen testen. Het Solgu adviseert de sensoren uit te breiden onder de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en naar niet-gemeentelijke gehandicaptenparkeerplaatsen (op eigen terrein van voorzieningen). We brengen sensoren vooral aan op plekken waar het vinden van een beschikbare plaats lastig is (op locaties met een hoge parkeerdruk en/of in gebieden waar gehandicaptenparkeerplaatsen verspreid liggen). Bij clusters van gehandicaptenparkeerplaatsen is realtime informatie over de beschikbaarheid minder belangrijk omdat de kans op een beschikbare plek groter is. Daarnaast kunnen we aan de hand van de informatie die de sensoren leveren het gebruik van gehandicaptenparkeerplaatsen monitoren, en indien nodig bijsturen met handhaving of aanleg van extra plekken.





2.1.2 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

We leggen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen tot nu toe vooral op verzoek aan. We beoordelen per situatie of een verzoek voor aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats moet worden ingewilligd. Tegelijkertijd merken we dat er behoefte is aan een brede aanpak en duidelijke richtlijnen, zowel voor aantallen, als voor locatie en inrichting. We verbeteren daarom het (interne) proces voor de aanleg van een algemene gehandicaptenparkeerplaats. De uitgangspunten hierbij zijn:

- het aanbod (aantal, spreiding, en inrichting) van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen sluit aan bij de behoefte van de doelgroep
- bij de aanleg en gebruik van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gaan we uit van zo efficiënt mogelijk gebruik van de schaarse parkeercapaciteit
- we onderzoeken of het wenselijk is om algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te clusteren.

Richtlijnen

Deze uitgangspunten werken we uit in de Beleidsregel aanleg gehandicaptenparkeerplaatsen, die het college vaststelt. We nemen concrete richtlijnen op voor aantallen, kwaliteit, en spreiding van gehandicaptenparkeerplaatsen die gelden voor bestaande en nieuwe situaties. We baseren ons op kencijfers van NEN en CROW, die we waar nodig aanscherpen voor de Utrechtse situatie. In gebieden waar veel bezoekers komen is de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen bijvoorbeeld groter. Ook op plekken waar we (reguliere) parkeerplaatsen opheffen, is het noodzakelijk om te inventariseren of extra gehandicaptenparkeerplaatsen nodig zijn. Daarnaast bekijken we het aanbod van gehandicaptenparkeerplaatsen bij (bijzondere) voorzieningen zoals theaters en musea, maar bijvoorbeeld ook bij gezondheidscentra. Om de vindbaarheid van gehandicaptenparkeerplaatsen te verbeteren en zoekverkeer tegen te gaan, zetten we in drukke gebieden (zoals de binnenstad) in op clustering van gehandicaptenparkeerplaatsen.

Maatwerk

Hoewel we concrete richtlijnen vastleggen voor gehandicaptenparkeerplaatsen, blijft maatwerk mogelijk. In een historische stad, en bij bestaande voorzieningen is het niet altijd mogelijk om te voldoen aan voorschriften met betrekking tot grootte of inrichting van een plek. Ons uitgangspunt is dat we kijken naar wat er wel mogelijk is, en in overleg met de doelgroep naar passende oplossingen zoeken.

Maatwerk kan ook bestaan uit de aanleg van een tijdelijke algemene gehandicaptenparkeerplaats, bijvoorbeeld bij eenmalige gebeurtenissen of evenementen, of voorzieningen die een beperkte periode binnen het jaar open zijn. We monitoren het gebruik van zowel permanente als tijdelijke gehandicaptenparkeerplaatsen, zodat we inzichtelijk hebben of het aanbod goed aansluit op de behoefte.

Peiling
In een internetpeiling gehouden in mei 2021 benoemden zo'n 50 respondenten hun behoefte aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en plekken voor aangepaste fietsen voor verschillende locaties, vooral in en rondom de binnenstad (waaronder de Neude/bibliotheek, Ledig Erf, het Centraal Station en Jaarbeursplein). Door het geringe aantal respondenten weten we niet of de genoemde locaties een afspiegeling zijn van de behoefte van alle gebruikers van gehandicaptenparkeerplaatsen. We vinden het belangrijk om naar de behoefte van de doelgroep te luisteren en blijven daarom met hen in gesprek.

We zien ten slotte dat mensen steeds meer elektrisch gaan rijden. Dit stimuleren we door oplaadpalen aan te leggen in de openbare ruimte en daarbij vinden we toegankelijkheid belangrijk. Enerzijds moet er voor iedereen voldoende mogelijkheid zijn om een elektrisch voertuig te kunnen laden, ook bij gehandicaptenparkeerplaatsen. Anderzijds moeten de laadpalen zelf toegankelijk zijn, zodat mensen met een beperking deze ook zonder belemmeringen kunnen gebruiken. Dit is een aandachtspunt: dit vraagt om een algemene voorziening, die gebruiksvriendelijk is voor iedereen.

Toegankelijkheid is niet alleen van belang bij parkeren in de openbare ruimte, maar ook voor parkeergarages en P+R-terreinen. Het is bij bestaande voorzieningen niet altijd mogelijk om met terugwerkende kracht aan normen te voldoen en belemmeringen (zoals doorrijhoogte of hoogteverschillen) weg te nemen. Waar mogelijk voeren we wel aanpassingen door voor verbetering van inrichting en bediening van parkeerapparatuur. Hierbij hebben we ook aandacht voor belemmeringen voor mensen met een auditieve beperking, zoals bij de intercom, en andere behoeftes zoals de mogelijkheid om elektrisch te laden.

Beschikbaarheid gehandicaptenparkeerplaatsen
Het is belangrijk dat gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar blijven voor mensen met een beperking. We gaan oneigenlijk gebruik tegen van zowel individuele als algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (parkeerders zonder geldige gehandicaptenparkeerkaart, of fietsen die (gedeeltelijk) op de plek staan) bijvoorbeeld door handhaving in te zetten. Wanneer een (individuele of algemene) gehandicaptenparkeerplaats tijdelijk niet beschikbaar is, vanwege werkzaamheden of een evenement, moet in de directe omgeving een alternatieve plek worden geboden. We bieden via onze website informatie aan over de locatie en inrichting van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hieraan gaan we op termijn ook realtime bezettingsinformatie koppelen.

We kunnen beperkingen verbinden aan het gebruik van een plaats. Dit doen we vooral wanneer we de doorstroom willen bevorderen (door een maximale parkeerduur aan de plaats te verbinden) of om dubbelgebruik mogelijk te maken (venstertijden waarbinnen de plek in gebruik is als



Gehandicaptenparkeerplaats, Beeldbank gemeente Utrecht

gehandicaptenparkeerplaats). We passen hiervoor maatwerk toe, waarbij we naar het gebruik van de specifieke plaats en voorzieningen in de omgeving kijken. We zijn hierin flexibel, wat betekent dat we de voorkeur geven aan zo efficiënt mogelijk gebruik van de parkeerplaats boven eenduidigheid. Uiteraard geldt hierbij wel dat de situatie op straat voor iedereen duidelijk moet zijn.

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



Gereserveerde plaatsen fietsenstalling Zadelstraat, beeldbank gemeente Utrecht



Fietsvakken Vredenburg, beeldbank gemeente Utrecht

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.

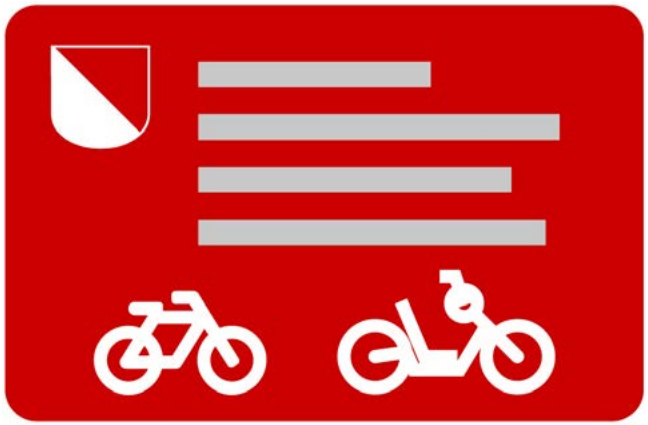
Andere vervoersmiddelen
Om genoeg ruimte te kunnen behouden voor voetgangers en mensen met een kinderwagen of in een rolstoel, vragen we van eigenaren om een scootmobiel en rollator zoveel mogelijk achter de deur te parkeren. Sommige mensen gebruiken een brommobiel of gesloten gehandicaptenvoertuig om mobiel te blijven. Voor een brommobiel is een (bromfiets)rijbewijs nodig. Het voertuig lijkt op een kleine personenauto, is geen gehandicaptenvoertuig en mag niet op fietspad, stoep en in voetgangersgebieden. Een gesloten gehandicaptenvoertuig, vaak smaller dan een brommobiel, mag dat wel. Voor brommobielen gelden dezelfde regels als voor auto's: deze kunnen langs de weg geparkeerd worden waar dat is toegestaan, en in de parkeervakken. Gesloten gehandicaptenvoertuigen die worden gebruikt door mensen met een beperking, zoals de Canta, mogen op de stoep parkeren als er genoeg ruimte is en een goede doorgang voor voetgangers overblijft. Voor deze voertuigen kan een individuele gereserveerde parkeerplaats aangevraagd worden wanneer er weinig plek is op de stoep.

Ook voor mensen met een aangepaste fiets, moet de stad toegankelijk zijn. Vooral het binnenstadsgebied heeft onze aandacht vanwege de schaarse ruimte. Daarbij is van belang dat op parkeerplaatsen verschillende soorten fietsen gestald én vastgezet kunnen worden: trikes, ligfietsen, handbikes, enzovoort. Naast gereserveerde plekken in fietsstallingen zoeken we naar herkenbare, veilige plekken voor gereserveerde fietsparkeervakken op straat. In de module Fietsparkeren gaan we verder in op fietsstallingen en toegankelijkheid.

2.2 Autoluwe- en voetgangersgebieden

In de bestaande stad is het soms een uitdaging om goede voorzieningen voor mensen met een beperking in te passen, omdat hier in het verleden weinig of geen rekening mee is gehouden. Ook voor bijvoorbeeld voetgangersgebieden in de binnenstad

is het uitgangspunt echter dat iedere bestemming voor iedereen goed bereikbaar moet zijn. Met de ontwikkeling van verdichtingslocaties in de stad komen er steeds meer autoluwe woongebieden waar weinig tot geen ruimte is voor autoparkeren op straat. Hoewel voetgangersgebieden in de bestaande stad ook autoluw zijn, zijn er verschillen met verdichtingslocaties in nieuwe gebieden die meer mogelijkheden voor mobiliteit bieden (zoals speciale mobiliteitswinkels). 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. Bij gebiedsontwikkelingen moeten vooraf goed toegankelijke en betaalbare mobiliteits- en parkeervoorzieningen voor deze doelgroep worden geregeld en vastgelegd. Parkeren gebeurt in nieuwe wijken – waarbij geen parkeervoorzieningen in de openbare ruimte zijn voorzien – inpandig in garages en op afstand aan de rand van de stad. Door het autoluwe karakter kunnen bewoners en bezoekers niet altijd meer met de auto tot aan de voordeur komen. Hier kunnen we in beperkte mate rekening mee houden, door bijvoorbeeld bij woningen voor doelgroepen die (relatief) vaak te maken hebben met een fysieke beperking wel parkeervoorzieningen en in-/uitstapgelegenheid aan te leggen. Ook bewoners die op dit moment goed ter been zijn kunnen echter in de toekomst te maken krijgen met lichamelijke beperkingen, of bezoek willen ontvangen dat geen (lange) loopafstand kan overbruggen. We weten niet wie in de toekomst wat nodig gaat hebben. Daarom moet binnen 100 meter



een gehandicaptenparkeerplaats in de openbare ruimte gerealiseerd kunnen worden. Hier moet bij de planvorming vanaf het begin rekening mee worden gehouden. Hiermee voorkomen we dat we pas naar mogelijkheden voor aanleg van gehandicaptenparkeervoorzieningen gaan kijken zodra er een probleem ontstaat, en zorgen we dat mensen niet te lang op een goede oplossing hoeven te wachten.

Met name in de binnenstad zien we lopen als belangrijkste modaliteit. Voetgangersgebieden zijn ingericht voor lopen en verblijven, en bieden alleen op rustige tijden ruimte voor de fiets en soms de auto. We bieden ruimte voor mensen die voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van hun fiets en in voetgangersgebied willen fietsen en parkeren om winkels te kunnen bereiken. Dit mag met een ontheffing. De uitdaging is om plekken beschikbaar te houden en te voorkomen dat andere fietsen of objecten deze speciale parkeerplekken blokkeren. In de module Fietsparkeren geven we aan hiervoor maatregelen te nemen.

Toegankelijkheid in parkeernormen
In de module Parkeernormen beschrijven we dat bij iedere bouwontwikkeling een mobiliteitsbeheerplan moet worden aangeleverd. Een belangrijk aandachtspunt hierin is hoe mobiliteit (en hiermee parkeren) wordt voorzien voor mensen met een beperking. De eisen die we daarbij stellen zijn afhankelijk van de grootte van de ontwikkeling en de gekozen mobiliteitsoplossing(en).

2.3 Betaalbaarheid

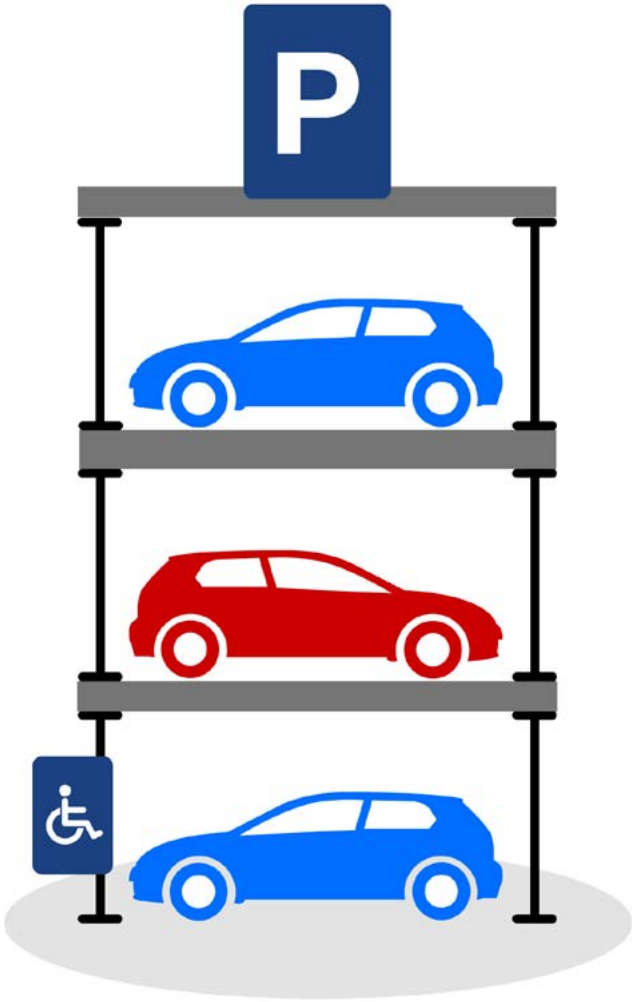
We willen vervoersarmoede voorkomen. In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat toegankelijkheid tot het mobiliteitssysteem voor iedereen geborgd moet zijn. Parkeerkosten zijn een onderdeel van het mobiliteitssysteem. Als deze in alle gevallen te hoog zijn voor mensen met een laag inkomen, zou dit het gebruik 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.

3. Parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart in en buiten Utrecht

Mensen met een beperking, die in veel gevallen voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van een auto, moeten altijd in de stad terecht kunnen. Zij kunnen vaak moeilijk of geen gebruik maken van alternatieven, zoals openbaar vervoer of deelmobiliteit. We vinden daarom dat parkeren voor hen financieel toegankelijk moet blijven. Voor mensen die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) geldt daarom dat parkeren in de openbare ruimte in principe gratis is en blijft.

Parkeergarages
Tegelijkertijd stimuleren we parkeren in garages en vindt er een geleidelijke verschuiving plaats van auto's in de openbare ruimte naar auto's in garages (en P+R's). Voor mensen die moeilijker een langere afstand kunnen overbruggen, zal een garage niet altijd een mogelijkheid zijn wanneer de bestemming ver van de garage ligt. Ook zijn er locaties waar een garage juist de enige toegankelijke parkeervoorziening is, maar kunnen kosten een belemmering zijn. Omdat op straat parkeren met een GPK gratis is, is een garage niet een vanzelfsprekend alternatief. Om ervoor te zorgen dat er voldoende aanbod aan gehandicaptenparkeerplaatsen is, en voorzieningen in de nabije omgeving bereikbaar blijven, willen we voor deze doelgroep parkeren in garage aantrekkelijker maken als alternatief voor het parkeren op straat. Hierbij kan slimme technologie mogelijkheden bieden, zoals automatisch toegang voor mensen met een GPK of een systeem waarbij reserveren mogelijk is. Daarnaast willen we ruimte bieden voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats tegen een passend tarief in een gemeentelijke garage wanneer dit nodig is. Bijvoorbeeld wanneer er in de openbare ruimte geen parkeerplaatsen binnen loopafstand zijn (doordat deze zijn opgeheven).

Landelijke parkeeroplossing
Daarnaast vinden we het belangrijk om ons in te zetten voor betere voorzieningen en communicatie voor mensen met een beperking. We streven ernaar landelijk hierin het voortouw te nemen. Iedere gemeente bepaalt (voor een deel) zelf wat de regels zijn voor parkeren met een GPK, waardoor het voor de doelgroep vaak lastig is om snel goede informatie te vinden over parkeermogelijkheden. Bij de ontwikkeling van parkeervoorzieningen voor mensen met een beperking sluiten we zo veel mogelijk aan bij andere ontwikkelingen in het land, zoals een systeem voor parkeervergunningen (zie kader). We kijken wat we gezamenlijk kunnen doen om de informatievoorziening te verbeteren en betrekken daarbij altijd de doelgroep. Een gezamenlijke aanpak biedt ook kansen om andere mobiliteitsvormen, zoals deelmobiliteit, te verkennen, voor mensen met een beperking die geen eigen auto hebben.



Landelijk systeem
De regels voor parkeren met een GPK verschillen deels per gemeente, en dit levert voor deze doelgroep veel onduidelijkheid op. Houders van een GPK mogen bijvoorbeeld niet overal gratis parkeren. In gemeenten waar GPK-houders wel gratis mogen parkeren, hebben zij (net als in Utrecht) vaak een speciale (gratis) parkeervergunning nodig. Utrecht zet zich landelijk in om parkeren voor de doelgroep makkelijker te maken. We werken bijvoorbeeld aan het delen van GPK-parkeerrechten tussen gemeenten. Dat houdt in dat Utrechtse GPK-houders met hun parkeervergunning ook terecht kunnen in andere gemeenten waar GPK-houders gratis parkeren. Zo hoeven zij niet in iedere gemeente die ze bezoeken opnieuw een parkeervergunning aan te vragen. Een ander streven is de optimalisatie van de informatievoorziening, zodat de parkeerregels van verschillende gemeenten op één goed toegankelijke plek te vinden zijn. Een volgende stap kan zijn om realtime informatie over de bezetting van parkeerplaatsen toe te voegen.

De komende jaren zullen er meer ouderen in de stad zijn, van wie de meeste zichzelf kunnen redden. Een groot deel van hen zal zelfstandig moeten, kunnen en willen blijven wonen. Wel zal er een aanzienlijk grotere vraag zijn naar specifieke (zorg) voorzieningen en zal er meer behoefte zijn aan mantelzorg of hulp van vrijwilligers. We zien goede initiatieven van vrijwilligers(organisaties) die zich bijvoorbeeld inzetten voor het halen en brengen van mensen naar afspraken. Ons parkeerbeleid mag geen belemmering worden voor dit soort initiatieven, maar dat betekent niet (noodzakelijk) dat we voor deze doelgroepen speciale parkeervoorzieningen in het leven moeten roepen. In plaats daarvan gaan we na welke mogelijkheden er zijn binnen het bestaande beleid. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte gaan we verder in op parkeervoorzieningen voor specifieke doelgroepen.



Algemene gehandicaptenparkeerplaats en plaats op kenteken Pieterskerkhof, beeldbank gemeente Utrecht.

4. Informatie vindbaar en begrijpelijk

Informatie over parkeren moet voor alle doelgroepen vindbaar, begrijpelijk en duidelijk zijn. Tegenwoordig bieden we informatie vooral online aan: via de internetpagina's van de gemeente en verschillende parkeerplattegronden. Niet alleen de informatie over parkeren is grotendeels digitaal, ook het parkeren zelf is in Utrecht in de afgelopen jaren steeds meer gedigitaliseerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor het aanvragen van een parkeervergunning of het wijzigen van een kenteken. Niet iedereen wil informatie op dezelfde manier raadplegen. De ene persoon wil in één oogopslag informatie in beeld hebben, terwijl een ander gedetailleerde informatie in tekst wil lezen. We vinden het belangrijk dat begrijpelijke informatie vindbaar is en dat het regelen van parkeerzaken voor iedereen toegankelijk is. In dit hoofdstuk werken we uit wat onze uitgangspunten zijn voor parkeren binnen het thema 'Digitale stad, toegankelijk voor iedereen'. Vindbaarheid en toegankelijke informatie zijn daarbij de twee hoofdlijnen.

Digitale vaardigheid
Digitalisering is niet een doel op zich, maar een middel. Voor bezoekers van de stad is het bijvoorbeeld een voordeel als ze niet meer naar een parkeerautomaat hoeven te zoeken, maar via een app op hun smartphone parkeergeld kunnen betalen. En voor de gemeente kan digitaliseren bijdragen aan een efficiëntere bedrijfsvoering. Digitale voorzieningen moeten gemakkelijk te gebruiken zijn om onze diensten af te kunnen nemen. Ze moeten daarom ook toegankelijk zijn. Dit houdt in dat de website en applicaties van de gemeente door iedereen moeten kunnen worden gebruikt. Er is dan ook een wettelijke verplichting dat deze digitale voorzieningen voldoen aan de toegankelijkheidseisen. We begrijpen ook dat digitalisering voor sommigen een ingrijpende verandering is, voor extra regeldruk kan zorgen en dat verschillende doelgroepen hier minder goed in thuis zijn.

Enkele jaren geleden heeft de gemeente de digitale vaardigheden van Utrechters onderzocht. Ongeveer 30% van de bewoners van onze stad bleek niet over de benodigde vaardigheden te beschikken om zelfstandig van meer complexe digitale dienstverlening gebruik te kunnen maken. Ook bleek dat ouderen vaak minder gebruik van internet maken en dat hun digitale vaardigheden minder zijn. In het algemeen ligt bij laaggeletterden, (verstandelijk) beperkten en ouderen het aandeel dat geen internettoegang heeft en/of weinig of geen gebruik maakt van internet hoger dan gemiddeld. (Bron: Utrechters digivaardig? Analyse van de digitale participatie van Utrechters. Gemeente Utrecht: afdeling Onderzoek. April 2015). Het is dan ook van belang dat we aandacht hebben voor diegenen voor wie het gebruik van internet of smartphone-apps geen vanzelfsprekendheid is. Dit doen we enerzijds door gebruikers te betrekken bij de ontwikkeling van digitale producten, en anderzijds door te zorgen dat we ook telefonisch beschikbaar blijven voor vragen.

4.1 Parkeerplaatsen en informatie digitaal vindbaar

Het is belangrijk dat parkeerplaatsen goed vindbaar zijn. Voor mensen die vanwege hun mobiliteit afhankelijk zijn van hun vervoersmiddel en daarom een noodzaak hebben om dicht bij hun bestemming te kunnen parkeren, is de vindbaarheid van een beschikbare parkeerplek van groot belang. Het kan medebepalend zijn voor de keuze om wel of niet een bepaalde locatie te bezoeken.



Onder de mensen uit de doelgroep die betrokken waren bij de eerdergenoemde proef met sensoren hebben we een onderzoek gedaan naar vindbaarheid van digitale informatie over algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Negen op de tien respondenten geeft aan dat een plaats wel eens bezet is bij aankomst. De meerderheid geeft aan te zoeken en rond te moeten rijden om een geschikte parkeerplaats met voldoende in- en uitstapruimte te kunnen vinden (45% geeft aan soms, 45% geeft aan vaak, 10% nooit, onderzoek onder 20 respondenten). Goede (digitale) vindbaarheid van een geschikte parkeerplek zou parkeren voor deze doelgroep daarom een stuk makkelijker maken. Daarnaast blijkt dat respondenten een verscheidenheid aan bronnen raadplegen om informatie te vinden over een algemene gehandicaptenparkeerplaats. Hierbij is ook behoefte aan details over de plaats, inrichting, locatie, beschikbaarheid en de navigatie ernaartoe.

We optimaliseren de informatie over parkeren en zorgen dat alles op één plek in een beperkt aantal klikken makkelijk vindbaar is, zowel in tekst als beeld. Hierbij moet de informatie over toegankelijkheid snel en concreet inzichtelijk zijn.

Dit betekent bijvoorbeeld dat de kenmerken van garages en stallingen meteen duidelijk zijn, zodat mensen direct kunnen zien of een specifieke parkeerlocatie past bij hun behoeften.

In de module Aanpak parkeren openbare ruimte beschrijven we hoe we actiever gaan informeren over de mogelijkheden voor parkeren en andere mobiliteit in Utrecht zodat (toekomstige) bewoners, ondernemers, en bezoekers van Utrecht makkelijk (in één oogopslag) kunnen zien wat de parkeersituatie is in een buurt of op een specifiek adres.

Slimme technologie

Slim parkeren draagt bij aan een leefbare stad. Door inzet van slimme technologie, die (realtime) informatie levert over beschikbaarheid en gebruik van parkeerplaatsen, kunnen we efficiënter gebruik maken van de schaarse openbare ruimte in de stad. We willen bijvoorbeeld door inzet van sensoren realtime informatie over de beschikbaarheid van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanbieden. We verwachten dat deze technologie in de toekomst breder ingezet zal worden, bijvoorbeeld ook voor andere typen parkeerplaatsen of laad- en losplekken. Zo maken we het vinden van een (parkeer)plek makkelijker en gaan we zoekverkeer tegen.

Een tweede advies van het Solgu naar aanleiding van de proef met sensoren is om eigen data beschikbaar te stellen voor andere apps en om een open platform te realiseren waar sensordata van alle gemeentes beschikbaar is voor dienstaanbieders. Hiervoor onderzoeken we de mogelijkheden. Sensoren en sensordata heeft ook de aandacht van de VNG: het onderwerp is nog volop in ontwikkeling en meer onderzoek is nodig. De ontwikkeling van een landelijk systeem (zie vorig hoofdstuk) biedt mogelijkheden om dit in breed verband te verkennen.

Een positief bijeffect van de inzet van sensoren is dat we data kunnen verzamelen over het gebruik van parkeervoorzieningen, die we vervolgens kunnen inzetten om de kwaliteit, spreiding, en kwantiteit van (bijzondere) parkeerplaatsen te verbeteren. In de komende jaren maken we verdere slagen in het gebruik van data om efficiënt gebruik van parkeerplaatsen te optimaliseren. Door monitoring van data hebben we bijvoorbeeld snel inzicht in waar de parkeerdruk hoog is en wat onze aandacht nodig heeft.



4.2 Toegankelijke parkeerproducten

Parkeren in Utrecht moet niet alleen fysiek, maar voor iedereen ook sociaal toegankelijk zijn. Onze ‘parkeerproducten’ (hieronder verstaan we parkeervergunningen en de garageabonnementen voor gemeentelijke parkeergarages) zijn inmiddels allemaal digitaal. Dat betekent enerzijds dat vergunningen digitaal (en voor deel geautomatiseerd) worden aangevraagd, en anderzijds dat handhaving digitaal op kenteken plaatsvindt zodat er geen fysieke parkeervergunning nodig is. Waar nodig bieden we bewoners, bezoekers en bedrijven telefonisch of op een andere manier hulp. We streven bij onze digitale processen naar eenvoud en eenduidigheid en stellen de gebruiker centraal. Niet iedereen kan de snel gedigitaliseerde functies bijhouden en de – soms complexe – handelingen zelf uitvoeren (Tertoolen, G. Parkeren in ons brein: Over parkeren, cognitie en ons gedrag. Vexpansie 3 2015). Bij technologische ontwikkelingen (van bijvoorbeeld apps) betrekken we altijd de doelgroep om te zorgen dat we aansluiten bij wensen en behoeften van gebruikers. We vinden het belangrijk dat iedereen zoveel mogelijk zelfstandig toegang heeft tot onze parkeerproducten.

Digitale platforms

We zien steeds vaker dat applicaties (apps) het mogelijk maken om diensten voor parkeren aan te bieden. Omdat dit een ontwikkeling is die nog volop gaande is, willen we ervoor waken dat we de komende jaren een verscheidenheid aan platforms – websites en apps – hebben die elk een apart onderdeel van parkeren omvatten. Waar mogelijk zorgen we ervoor dat gebruikers zoveel mogelijk een-zelfde platform kunnen gebruiken om hun parkeerproduct(en) te kunnen beheren. Naast de wettelijke vereisten vinden we het belangrijk dat de app niet alleen toegankelijk is op de smartphone maar dat de dienst ook via een andere route zoals een website benaderbaar is. Dit heeft ook onze aandacht bij het landelijke systeem (zie vorige hoofdstuk).

5. Financiën

De beschreven uitgangspunten in deze module bouwen voort op het huidige beleid. Onze aanpak voor bereikbare en toegankelijke bestemmingen in Utrecht is geactualiseerd en brengt geen grote (financiële) veranderingen met zich mee. Om voldoende aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen te kunnen bieden, verwachten we dat er de eerste periode een groter aantal gehandicaptenparkeerplaatsen dan gebruikelijk wordt aangelegd. Dit zal stapsgewijs gebeuren. Voor de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen, wordt bij de toekomstige begrotingscyclus jaarlijks bekeken welke financiële ruimte er binnen de parkeerexploitatie is om deze aan te leggen. We verwachten daarnaast geen grote veranderingen in de kosten voor het gebruik en beheer van de sensoren en bijbehorende app.
We verwachten daarnaast geen grote veranderingen in de kosten voor het gebruik en beheer van de sensoren en bijbehorende app.



Colofon

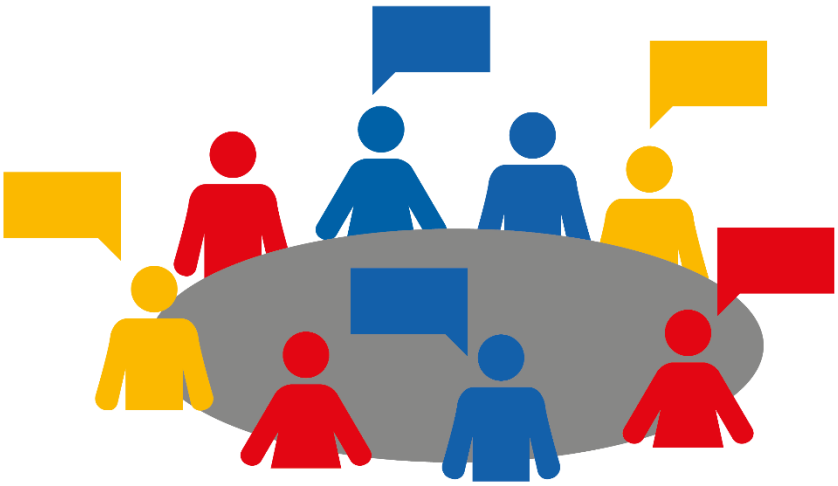
uitgave
Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00
parkeervisie@utrecht.nl

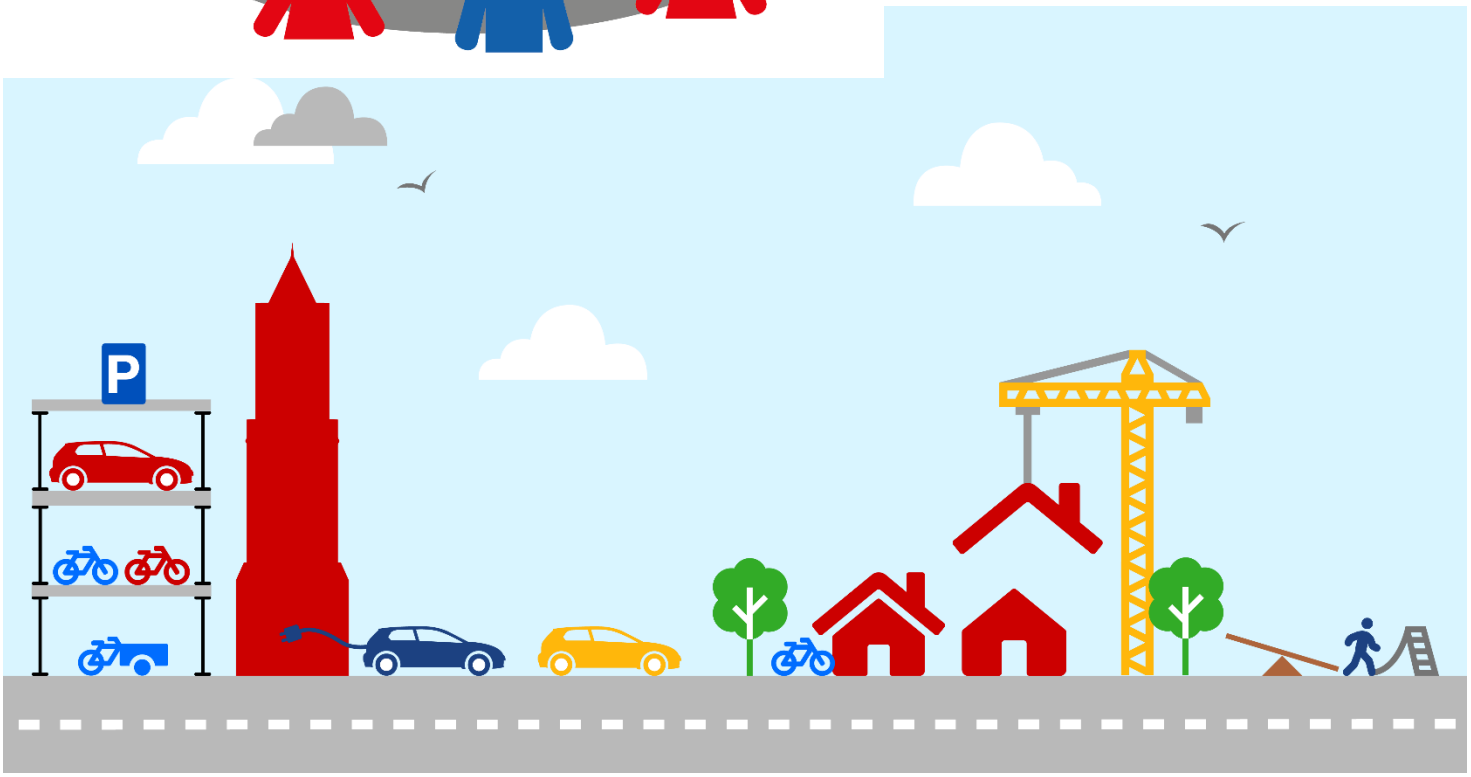
www.utrecht.nl/parkeervisie

maart 2022

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
Stadsplateau 1
Postbus 16200
3500 CE Utrecht
030 – 286 00 00
info@utrecht.nl





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.

Reacties/vragen Modules inspraak november/december 2021

Nr.	Vraag/reactie	Antwoord
1	Mijn opmerking heeft indirect betrekking op het parkeerbeleid in de openbare ruimte. Bij het oriënteren op woonruimte in Leidsche Rijn lopen wij, gezin zonder auto, er tegenaan dat in sommige plannen een auto-opstelplaats bestemd is in de woonbestemming. Ik heb de afdeling vergunningverlening gevraagd of het mogelijk is om op die plek ipv een auto een eigen fietstrommel te plaatsen (om de eigen fietsen te stallen). (Fictieve casus)Dit mag niet ivm de bouwregels en gemeente heeft streng aangegeven niet geneigd te zijn (persoonsgebonden) vrijstelling oid te verlenen. Dat zou betekenen dat ik als eigenaar van een niet gebruikte auto-opstelplaats een aanvraag zou moeten doen voor een fietstrommel op een openbare parkeerplaats. Want daar kan het wel. Ik vind het zo vreemd vanuit mobiliteit en de schaarste in parkeerruimte voor auto's en fietsen dat hier geen mouw aan gepast kan worden. Kan daar in de parkeervisie misschien ook aandacht aan besteed worden: hoe ontlast je de openbare ruimte door op priveterrein ruimtelijk meer flexibiliteit in te bouwen?	Bij de bouw van woningen (en overige functies) moet worden voldaan aan de parkeernormen, die voorschrijven hoeveel auto & fietsparkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Hiermee zorgen we dat (toekomstige) bewoners en gebruikers toegang houden tot mobiliteit. Als autoparkeerplaatsen bebouwd worden (bijvoorbeeld met een fietstrommel) vervalt de mogelijkheid om er een auto te parkeren. Dat betekent dat een (toekomstige) bewoner die een auto wil parkeren, alleen op straat terecht kan, waardoor de parkeerdruk in de openbare ruimte toeneemt. Dit risico speelt vooral in gebieden waar parkeren gratis is, zoals in Leidsche Rijn. De gemeente Utrecht heeft niet alleen parkeernormen voor auto's, maar ook voor fietsen. Zo zorgen we dat er bij woningen en andere functies voldoende parkeer- en stallingsplaatsen worden aangelegd. In specifieke concrete gevallen kunnen wij kijken naar de mogelijkheden.
2	Ik wil mijn mening kwijt willen over parkeren in utrecht. Ik ben iemand met een kind, dan zou het fijn zijn als je voor je deur kan parkeren en je spullen naar je huis kan sjouwen. Misschien moeten mensen die een huis hebben (gratis) parkeergelegenheid hebben, voor hun deuren. Net zoals dat mensen een beperking hebben, kunnen bewoners ook een pasje/kaartje krijgen lijkt mij. Of ze moeten hun kenteken melden bij parkeerbeheer online ofzo. Er zullen vast manieren zijn.	We vinden het belangrijk dat iedereen toegang heeft en houdt tot mobiliteit. Tegelijk is de openbare ruimte in Utrecht schaars. Op dit moment wordt een groot deel van de ruimte op straat gereserveerd voor het parkeren van auto's, terwijl er ook behoefte is aan groen, ruimte om te spelen en verblijven, en ruimte voor lopen en fietsen. Dit betekent dat het niet voor iedereen mogelijk is om een (privé)auto voor de deur te parkeren. In gebieden waar de druk op de openbare ruimte groot is, is betaald parkeren een effectief middel om te zorgen dat het op straat niet te druk

	Bezoekers mogen/moeten uiteraard wel de garage in. Maar ik blijf me afvragen waarom parkeren zo duur is in Utrecht. Dat is voor mij vaak echt een drempel en kies ik voor om dingen online te bestellen. Toch verbaasd het me hoe vol de garage in de hoog catrijne altijd zit. Laatste ben ik naar de westfiel geweest. Gratis parkeren, ideaal! Parkeren @LRC is voor de eerste 1,5 uur (volgens mij) gratis, ook perfect! En hopen dat het zo blijft. Met die reden ga ik daar ook regelmatig heen. Maar je hebt daar niet al mijn favoriete winkels. Tot slot wil ik kwijt dat het gebruik van deelautos etc (parkeerhubs) zo onbekend is. Niemand heeft het erover of maakt er gebruik van, in mijn omgeving. Wellicht meer in het daglicht zetten, als het voor ons (ook het milieu) voordelen heeft.	wordt met geparkeerde auto's. Zo blijft er ruimte over die we kunnen inzetten voor andere functies. In de Parkeervisie, die de gemeenteraad op 25 november 2021 heeft vastgesteld, staat dat in gebieden met betaald parkeren iedereen parkeergeld betaalt, zowel bewoners als bezoekers. Als de ruimte op straat schaars is, vinden wij het vanzelfsprekend dat mensen ervoor moeten betalen als zij hun auto (privébezit) in de openbare ruimte stallen. 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). Wij richten ons komende tijd hoofdzakelijk op nieuwe bewoners en mensen die op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning. Daarnaast is er in Utrecht een groot en gevarieerd aanbod aan deelvervoer (dat alleen maar groeit), zijn er goede fietsverbindingen, en kunnen bewoners gebruik maken van openbaar vervoer. Zo bieden we bewoners mogelijkheid om een auto te parkeren én zorgen we dat er ruimte is voor spelen en groen op de plekken waar de druk op de openbare ruimte het grootst is.
3	Ik las via de nieuwsbrief van de gemeente over het beleid om jaarlijks 1% minder parkeerplaatsen te hebben in Utrecht. In Kanaleneiland Noord Noord is dagelijks te aanschouwen waartoe dat beleid leidt: Auto's staan overal, op stoepen, in het groen, op straathoeken, enz. Dit kan niet de bedeling zijn. En de komende tijd wordt het nog erger: De Trumanlaan, het Atleeplantsoen en de Adenauerstraat gaan heringericht worden, waarbij weer tientallen parkeerplaatsen verdwijnen zonder dat de bewoners een alternatief geboden wordt. **Ik wil u oproepen om geen parkeerplaatsen meer te laten verdwijnen, zonder dat bewoners een goed alternatief krijgen.** En met goed alternatief bedoel ik een gratis parkeerplaats op loopafstand van hun huis,	We vinden het belangrijk dat iedereen toegang heeft en houdt tot mobiliteit. Tegelijk is de openbare ruimte in Utrecht schaars. Op dit moment wordt een groot deel van de ruimte op straat gereserveerd voor het parkeren van auto's, terwijl er ook behoefte is aan groen, ruimte om te spelen en verblijven, en ruimte voor lopen en fietsen. Dit betekent dat het niet voor iedereen mogelijk is om een (privé)auto voor de deur te parkeren. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte staat dat we jaarlijks 0,5 tot 1% van de parkeerruimte op straat willen opheffen. We doen dit niet zomaar. Als we parkeerplaatsen opheffen moeten er voldoende parkeer- en/of mobiliteitsalternatieven beschikbaar zijn. Dat kunnen bestaande parkeerplaatsen in de directe omgeving zijn (op straat of in

	U dient zich te realiseren, dat mensen niet voor niets een auto hebben. Die honderden euro's per maand worden aan die auto uitgegeven omdat die auto nodig is. met vriendelijke groet, <persoonsgegevens>	een garage), bijvoorbeeld in wijken waar de parkeerdruk niet zo hoog is. Maar we zetten ook in op alternatieven voor de auto, zoals deelvervoer. We zien dat bewoners steeds vaker zelf met initiatieven komen om parkeerplaatsen op te heffen en de straat anders in te richten. Ook wanneer het initiatief niet vanuit de bewoners komt, vinden we het belangrijk om hen bij de plannen te betrekken. Bij het project Atleeplantsoen is geen sprake van het verminderen van het aantal parkeerplaatsen, er wordt teruggebracht wat er nu is. Hierover zijn wij al met u in gesprek.
4	Dank voor deze uiteenzetting over parkeren. Het is een zeer uitgebreid plan waar u ongetwijfeld erg lang mee bezig bent geweest. Ik denk dat ik alles gelezen heb en dat er voor mij nog iets heel belangrijks ontbreekt. Dat is namelijk het mogelijk maken en houden voor een inwoner van de binnenstad om dichtbij zijn huis te kunnen parkeren. Ik heb sinds 1995 een parkeervergunning voor de binnenstad en de kwaliteit van de voorziening is alleen maar afgenomen. Het is irritant om telkens te lezen dat beleidsmakers van de gemeente willen dat geparkeerde auto's uit het straatbeeld moeten verdwijnen. Waarom? Omdat een beleidsmaker dat vindt? Het is toch een stad met veel woonhuizen en bewoners? Dat je zoiets van plan bent met bijvoorbeeld Bataviastad kan ik begrijpen maar zo'n plan voor de binnenstad van Utrecht is niet logisch. Een eenvoudige oplossing zou zijn om bezoekers aan het centrum te verbieden met de auto te komen.	We vinden het belangrijk dat iedereen toegang heeft en houdt tot mobiliteit. Tegelijk is de openbare ruimte in Utrecht schaars. Dat geldt zeker voor de historische binnenstad. Op dit moment wordt een groot deel van de ruimte op straat gereserveerd voor het parkeren van auto’s, terwijl er ook behoefte is aan groen, ruimte om te spelen en verblijven, en ruimte voor lopen en fietsen. Dit betekent dat het niet voor iedereen mogelijk is om een (privé)auto voor de deur te parkeren. Utrecht is een aantrekkelijke en gastvrije stad, voor bewoners en bedrijven, maar ook voor bezoekers (van bewoners en bedrijven in de stad). Bestaande rechten (zoals een parkeervergunning) respecteren wij. Tegelijk stimuleren wij, onder andere met parkeertarieven, iedereen (bewoners én bezoekers) om gebruik te maken van alternatieven voor de (eigen) auto, maar we blijven ook toegankelijk voor wie met de auto wil komen. Hierbij denken we ook aan doelgroepen voor wie openbaar vervoer, lopen, en fietsen niet altijd een goed alternatief zijn (zoals mensen met een beperking). Eind 2018 hebben we het Bewonerspanel in een enquête 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

	Dus bijvoorbeeld geen winkelcentrum-, musea- of hotelbezoek met parkeermogelijkheid in de binnenstad. De bezoekersdruk op de binnenstad is de afgelopen jaren enorm toegenomen en de ruimte daar is beperkt. De gemeente is zelf verantwoordelijk voor het nog meer aantrekken van bezoekers dus zal daar ook verantwoordelijkheid in moeten nemen. Bezoekers met een auto moeten dan m.i. worden geweerd worden, anders zal het centrum verstoppen. Een simpele oplossing lijkt me, met als voordeel dat het voor de bewoners een prettige stad blijft om te wonen. Parkeergarages met courante tarieven aan de rand van de stad voor de bezoekers en betaalbare parkeervergunning voor de inwoners lijkt mij het beste plan. Kunt u dit integreren in uw plannen?	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. Door parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te heffen ontstaat meer ruimte op straat, waar juist ook bij bewoners behoefte aan is. 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). Wij richten ons komende tijd hoofdzakelijk op nieuwe bewoners en mensen die op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning. Daarnaast is er in Utrecht een groot en gevarieerd aanbod aan deelvervoer (dat alleen maar groeit), zijn er goede fietsverbindingen, en kunnen bewoners gebruik maken van openbaar vervoer. Zo bieden we bewoners mogelijkheid om een auto te parkeren én zorgen we dat er ruimte is voor spelen en groen op de plekken waar de druk op de openbare ruimte het grootst is.
5	In het document “Fietsparkeren, ruimte voor de buurt” dat ik via utrecht.nl/parkeervisie vond stond te lezen dat Utrecht voornemens is in vooroorlogse wijken het fietsparkeren te promoten. Nu hebben we in de rivieren/dischterswijk een aantal buurtgenoten die heel erg graag meer fietsparkeecplek zouden creëren. Kunt u ons wellicht op weg helpen hoe we dit kenbaar kunnen maken/ het beste aan kunnen vliegen? We zouden graag een straatparkeerplek tot fietsenstalling met groenvoorziening transformeren. Iedere hulp of hint in de juiste richting wordt zeer gewaardeerd. Bij voorbaat dank, <persoonsgegevens>	We hebben nu al een regeling waarbij iedere inwoner die geen eigen schuurtje heeft een fietsenrek voor de straat kan aanvragen. Bij beperkte ruimte op straat bekijken we of we er een parkeerplek voor kunnen opheffen. Zie www.utrecht.nl/fietsenrekaanvragen/ In de module Aanpak parkeren openbare ruimte staat dat we per jaar 0,5 tot 1% van de parkeerplaatsen op straat willen opheffen. Hoe we dit precies gaan vormgeven, werken we uit in een procedure opheffen parkeerplaatsen. Omdat we het eenvoudiger willen maken voor bewoners om zelf met initiatieven te komen voor een andere inrichting van parkeerplaatsen, richten we een digitaal loket in. Wij nemen binnenkort contact met u op om te bespreken welke oplossing voor u het meest geschikte is.

	*brondocument: (https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/parkeren/2021-11-parkeerbeleid-onderwerp-fietsparkeren.pdf	
6	Kunnen jullie een parkeerverbod inzetten op de trottoirs in de hardebollenstraat? Het is ontzettend lastig voor de bewoners van fout geparkeerde fietsen en scooters in de straat ook voor de winkels. Want dit blokkeert de weg en de huisdeuren.	In de Hardebollenstraat zetten bewoners en bezoekers hun fiets tegen de gevel, net als op veel andere plaatsen in de binnenstad. Hoewel dit door sommigen misschien als overlast wordt ervaren, is het niet gevaarlijk. Voor mensen die van de fiets gebruik maken, is het juist handig. Door het ontbreken van alternatieve stallingslocaties, is een fietsparkeerverbod niet aan de orde.
7	Graag uw aandacht voor grote probleem in de WBarentszstraat.ZEEHELDENBUURT UTRECHT. Door de vele huizen die door studenten worden bewoond zijn trottoirs voor bewoners onbegaanbaar. Fietsen liggen o p de grond en nu worden ze ook op de rijweg geplaatst!! Er moet echt gesproken worden met de stichting SSHU.de aantallen fietsen rijzen de pan uit Bewoners vertrekken uit die panden en laten de fietsen achter. Niemand voelt zich verantwoordelijk . Dit is een van de vele punten die bewoning in onze straat door overlast van de vele studentenhuizen onaangenaam maakt Graag uw aandacht . <persoonsgegevens>	In elke wijk worden twee keer per jaar de weesfietsen verwijderd. Alle fietsen in de wijk die na de geldige stallingstermijn nog steeds voorzien zijn van een label worden dan verwijderd.
8	Ik las in de nieuwsbrief van de gemeente Utrecht dat er veel aandacht is voor parkeren. Maar parkeren is naar mijn idee een op een verbonden met het openbaar vervoer (OV). Ik wil u graag een voorbeeld geven hoe dit kan uitwerken. Op 5 en 6 november was er de Ronde van Sint-Maarten bij het Berlijnplein. Ik volgde het advies van de organisatie op om niet per auto te komen,	Onze visie op de ontwikkeling van het Openbaar Vervoer en stimuleren van duurzame vervoerwijzen in de stad heeft de gemeenteraad voor de zomer vastgesteld in het Mobiliteitsplan 2040. Op deze website: https://omgevingsvisie.utrecht.nl/thematisch-beleid/verkeer-en-mobiliteit/ vindt u het beleid en een link naar het beleidsdocument. Op pagina 80 treft u onze ambitie ten aanzien van het OV-netwerken. De Provincie

	maar per openbaar vervoer. Ik woon in Utrecht-Oost en ik had familie op bezoek. Heen ging prima: bus naar CS, trein naar Station Leidsche Rijn. Terug misten we jammer genoeg de trein (het bezoek is slecht ter been) en moesten we een half uur wachten op het station (waar overigens geen enkele bank of zitplek is). We kwamen met de stoptrein aan op CS. Bus naar Utrecht-Oost ging pas na 24 minuten. Al met al bijna anderhalf uur over de tocht van 6,4 km gedaan! De avond erop ging ik weer met familie naar de Ronde. Toch maar de auto gepakt en deze verrassend genoeg in een bijna lege parkeergarage kunnen zetten in Leidsche Rijn. Gemeente: zet alsjeblieft in op een zeer uitgebreid openbaarvervoernetwerk, waarbij je in de regio niet langer dan tien minuten hoeft te wachten op de volgende aansluiting. Je zult zien dat mensen bereid zijn om minder van de auto gebruik te maken. En geef alle senioren gratis OV in de regio, net als in Rotterdam.	Utrecht is verantwoordelijk voor de lijnvoering en frequentie van het OV. Zij bepalen waar en hoe vaak de bussen en trams rijden. Wij voeren hierover structureel overleg met de Provincie en U-OV.
9	Allereerst hulde voor de gemeente voor de vele fietsparkeermogelijkheden. OM OVER NA TE DENKEN: Het is zou echter prettig zijn om meer rekening te houden met mensen DIE RECHTS VAN DE FIETS LOPEN. Een minderheid, maar toch….. De garage onder het gemeentehuis en onder de bieb hebben een trap, dan moet je echt op de linkslopers wachten. De loopband naar boven is ook alleen maar gericht op linkslopers. In de overige garages met hellingbaan kan je makkelijk langs elkaar lopen. Dus liever een baan dan een trap. House modernes: prima !	Ook voor “rechts van de fietslopers” wil Utrecht een inclusieve stad zijn. Vandaar dat we de voorkeur geven aan een helling in plaats van een trap met goten. Helaas is dit om technische redenen niet altijd mogelijk. Bestaande situaties, zoals de fietsenstalling onder het Stadhuis passen we niet aan. We erkennen dat we hierdoor niet iedereen optimaal van dienst kunnen zijn. We hebben geen wetenschappelijke cijfers gevonden, maar uit een korte rondgang op internet lijkt het er op dat ongeveer 11% van de fietsers de voorkeur heeft om rechts te lopen. Wat betreft dubbellaags rekken zijn we ons er van bewust dat circa 50% van de vrouwen en 10 tot 15% van de mannen deze niet kunnen gebruiken omdat ze te weinig kracht hebben. De beheerder kan hierbij helpen indien nodig. We starten een bewustwordingscampagne om

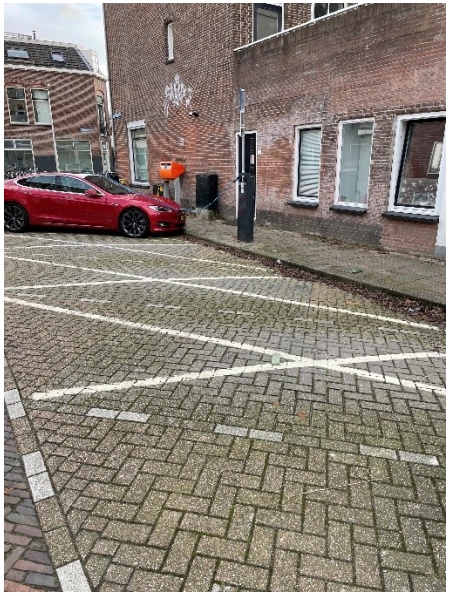
	De gemeente mailde mij destijds, toen ik dat probleem aankaartte dat het de bedoeling is dat men zoveel mogelijk met de fiets rechts loopt. Maar het is heel moeilijk om opeens links te lopen, als men altijd rechts loopt. Zeker als je ouder wordt. Ik ben nu 68. En veel mensen hebben moeite om de hoge rekken te gebruiken,, (zwaar). Ooit schreef ik aan de fietsersbond: (en veel mensen herkenden zich daarin) RECHTSLOPER (zomer 2018) Soms voel ik mij erg eenzaam. Ik loop namelijk rechts van de fiets, terwijl het gros links loopt. Diverse stallingen in Utrecht zijn gericht op linkslopers. Borstels rechts als je naar beneden loopt en links zit een lopende band die naar boven gaat, daar heb je als rechtsloper dus niks aan. In een andere stalling (jaarbeursplein) heb je 2 fietsgoten in het midden. Het is me al 2 keer overkomen dat ik op driekwart, was, rechts lopend, toen ik een linksloper tegenkwam, die zei: meneer u loopt aan de verkeerde kant. Kijk maar naar de andere fietsers….. Zijn er meer gemeenten die zo links georiënteerd zijn? Of komt het omdat Groen LINKS zo goed boert in deze stad? Is het statistisch aangetoond dat het gros links van de fiets loopt?	mensen die voldoende kracht hebben, de bovenrekken meer te laten gebruiken. Mede op basis van uw reactie hebben wij de teksten in de Module Fietsparkeren ten aanzien van de toegankelijkheid van de fietsenstallingen aangepast.
10	Ik heb in de diverse media gezien over de goedgekeurde parkeervisie van de gemeente Utrecht. https://www.verkeersnet.nl/parkeren/40844/elk-jaar-750-tot-1-500-parkeerplaatsen-minder-in-utrecht/ https://aftersalesmagazine.nl/algemeen/utrecht-jaarlijks-tot-1500-parkeerplaatsen-minder	In de module Aanpak parkeren openbare ruimte staat dat we per jaar 0,5 tot 1% van de parkeerplaatsen op straat willen opheffen. Hoe we dit precies gaan vormgeven, werken we uit in een procedure opheffen parkeerplaatsen. Omdat we het eenvoudiger willen maken voor bewoners om zelf met initiatieven te komen voor een andere inrichting van parkeerplaatsen, richten we een digitaal loket in.

	https://www.autoweek.nl/autonieuws/artikel/utrecht-gaat-jaarlijks-750-tot-1-500-parkeerplaatsen-schrappen/ Supergoed en ik ben het helemaal eens met de parkeervisie. Wij wonen namelijk in een wijk met een extreem parkeeroverschot, de bezetting ligt tussen de 6 en 25 auto's en dat voor 120 parkeerplaatsen. Kijk voor de grap maar eens op google maps satelliet op 'pompelaan' (of zie bijlage), dan zie je direct wat ik bedoel. Dit overschot zorgt wel voor diverse soorten overlast (hang, drugs, afval, dumpen, opslag aannemers, etc). Dat hebben wij afgelopen jaren al vaak aangekaart bij de gemeente dat het aantal parkeerplaatsen omlaag moet en waarom. Onze wijk, het wijkbureau van de gemeente en de school Nimeto zijn het allemaal eens dat deze overtollige parkeerplaatsen weg zouden moeten. Echter het wijkbureau geeft al jaren aan *'wij willen het ook, maar het mag nu eenmaal niet van de interne gemeente normen'*. Deze visie ondersteund dat de raad en de gemeente dat ze ook af willen van onnodige parkeerplaatsen en meer groen willen. Dit zou een mooie casus zijn om te zorgen dat beleid ook echt buiten effect heeft! Vraag: Kan je mij helpen om te zorgen dat de parkeervisie ook werkelijkheid buiten wordt en niet blijft hangen in de bureaucratie van de gemeente? Kunnen we deze casus gebruiken om te laten zien dat de parkeervisie ook echt op korte termijn resultaten buiten boekt en de parkeerplaatsen in onze wijk aanpakken.	Wij nemen contact met u op zodra wij meer zicht hebben op het verdere proces voor opheffen van de parkeerplaatsen. Dan bespreken wij graag of uw voorstel kansrijk is en welke procedures gevolgd moeten worden om parkeerplaatsen op te heffen.
11	Mijn bezwaren tegen de parkeervisie van de gemeente Utrecht. Ik woon zelf al jaren in Utrecht en heb veel gezien en ervaren in deze jaren.	Utrecht is een aantrekkelijke en gastvrije stad, voor bewoners en bedrijven, maar ook voor bezoekers (van bewoners en bedrijven in de stad). Bestaande rechten (zoals een parkeervergunning) respecteren wij. Tegelijk stimuleren wij, onder andere met parkeertarieven, iedereen (bewoners én bezoekers) om gebruik te maken van alternatieven voor de (eigen) auto, maar we blijven ook toegankelijk voor wie met de auto

	""Gezelligge bankjes"" Nientje pleintje, drinken op de kade van de Bemuurde beweerd, bankje voor mijn eigen huis op de Gietershof, Tafel bij Loef Berchmanstraat bank rotonde brug koekoekstraat. etc Alles is verdwenen doordat de bewoners verschrikkelijk overlast ervaarde van de ""gezellige bankjes"". Bewoners willen rust in hun huis en niet steeds de herrie van de buurt, drinkende buren, gillende kinderen voor de deur of gezellige jongeren die drinken en blowen, alcoholisten etc. Dit is een inbreuk op het leven binnenshuis van mensen dat veel als overlast ervaren. Vandaar dat ongeveer 15 jaar en korter geleden de tafel , bankjes zijn weggehaald door de gemeente op verzoek van de bewoners en politie. Boetes als er werd gedronken op kade. Sinds aantreden coalitie groen links en D66 verloedert de stad snel. Wat is er al op de kade gebeurd is dat er een groot terras staat wat veel overlast veroorzaakt voor de mensen die er wonen, Maar niemand luistert van de gemeente omdat mensen hun pleziertje moeten hebben en dan moeten mensen niet zeuren als ze tot laat wakker blijven en altijd lawaai van derde horen moeten Deze overlast zal op veel meer plaatsen gaan gebeuren met de nieuwe parkeervisie van de gemeente waar auto's plaats moeten maken voor bankjes en speelplaatsen. Ik en vele anderen hebben liever een auto voor de deur, ook al is die van een ander dan een hangbank met drinkende buren, speelplaats of fietsstalling die veel meer lawaai veroorzaakt dan een auto.	wil komen. Hierbij denken we ook aan doelgroepen voor wie openbaar vervoer, lopen, en fietsen niet altijd een goed alternatief zijn (zoals mensen met een beperking). Eind 2018 hebben we het Bewonerspanel in een enquête 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. Door parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te heffen ontstaat meer ruimte op straat, waar juist ook bij bewoners behoefte aan is. We vinden het belangrijk dat bewoners zelf meedenken over de inrichting van hun leefomgeving. Als gemeente kunnen we ondersteuning bieden wanneer bewoners het hier niet over eens worden en bij herinrichtingsprojecten betrekken we bewoners (en ondernemers) actief om met een plan te komen. Voor mensen die hun auto dichtbij nodig hebben vanwege hun mobiliteit blijft het mogelijk om een individuele gehandicaptenparkeerplaats aan te vragen. Bij het opheffen van parkeerplaatsen hebben we ook oog voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid van bestemmingen in de stad, voor alle doelgroepen.

	Daarnaast is er voor oude mensen en gehandicapte een probleem als ze geen auto dichtbij hebben. Mijn buurman van 95 heeft onder andere zijn auto nodig om de vuilniszak weg te brengen naar een vuilniscontainer. of te gaan naar de dokter, familie etc Ik ben tegen het idee van proppen van mensen en overal onrust. In het verleden is al gebleken dat het niet werkt. De wereld is niet een grote community bubble	
12	Sinds afgelopen zomer zijn er naast onze <persoonsgegevens> in de Van 's-Gravenzandestraat vier oplaadplekken voor elektrische auto's gerealiseerd. Tegelijker tijd is er voor de <persoonsgegevens> een plek voor een deelauto van Mywheels gekomen. Vijf parkeerplekken minder dus. De meeste van onze patiënten komen uit de direct omgeving en dus lopend of op fiets komen, is er ook een klein deel dat met de auto komt. Dit zijn meestal mensen met een mobiliteitsbeperking (vaak hebben zij ook een invalideparkeerkaart). In combinatie met meer thuiswerken lijdt dit tot steeds minder parkeerplek in de omgeving van de praktijk. Het is al een keer voorgekomen dat een patiënt weer naar huis terugkeerde omdat er geen parkeerplek beschikbaar was op een voor haar mogelijke loopafstand naar de praktijk. Tegelijker tijd zijn de oplaadplekken, zeker overdag, lang niet altijd bezet (zie ook bijgevoegde foto). Mijn voorstel is om deze vier parkeerplekken ook beschikbaar te stellen voor mensen met een invalideparkeerkaart (met bijvoorbeeld een maximale parkeertijd van een uur), zodat er altijd plek is op acceptabele loopafstand van onze voordeur. Ander probleem is het aantal beschikbare fiets parkeerplekken. Deze zijn altijd vol, fietsen staan steeds vaker ongelukkig geparkeerd rond	Het is een aandachtspunt dat er met name op locaties als deze, bij (zorg)voorzieningen, bij het realiseren van gereserveerde parkeerplaatsen voor elektrisch laden en deelauto's, ook voldoende reguliere parkeerplaatsen aanwezig blijven. Dit is van belang voor mensen die moeilijk ter been zijn en hun auto op een reguliere parkeerplaats willen parkeren, maar ook om een algemene gehandicaptenparkeerplaats aan te kunnen leggen, wanneer die behoefte er is. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte hebben we benoemd dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen bijdraagt aan efficiënt gebruik van schaarse parkeerruimte. In verband met de coronamaatregelen en het grote aantal mensen dat thuis werkt, is het in de huidige situatie niet mogelijk om een gedegen plan te maken op basis van de parkeerdruk. Wanneer de situatie verandert onderzoeken wij de mogelijkheden voor dubbelgebruik. We beschouwen uw opmerking als ondersteuning van ons beleid om bewoners de mogelijkheid te geven om uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen aan te vragen, ten koste van autoparkeren. Het ruimtegebruik van geparkeerde fietsen is efficiënter dan het parkeren van auto's.

	deze rekken, en daarmee in de weg van patiënten met een rollator of scootmobiel (en soms rolstoel). Ik zie dat ook veel bewoners (studenten?) van verderop in de Van 's-Gravensandestraat en Van Humboldtstraat hun fiets in deze rekken plaatsen omdat er nergens anders plaats is. Ik hoop dat u wilt meedenken voor een oplossing van deze beide problemen. Bijgevoegd foto's van de situatie.  Fietsenrekken op hoek <persoonsgegevens>	U geeft ook aan dat het fietsenrek erg vol is. In elke wijk worden twee keer per jaar de weesfietsen verwijderd. Alle fietsen in de wijk die na de geldige stallingstermijn nog steeds voorzien zijn van een label worden dan verwijderd. Mogelijk helpt het plaatsen van een extra fietsenrek. Voor het aanvragen van een fietsenrek hebben wij een regeling voor bewoners van Utrecht. Zie www.utrecht.nl/fietsenrekaanvragen/. Deze regeling geldt niet voor bedrijven en organisaties.

	 Van Humboldstraat  Van ‘s-Gravesandestraat	
13	Ik heb jullie beleid gelezen en kan het deels begrijpen. Ik maak me wel zorgen over de volgorde waarin het ingevoerd zal gaan worden.	Utrecht is een aantrekkelijke en gastvrije stad, voor bewoners en bedrijven, maar ook voor bezoekers (van bewoners en bedrijven in de stad). Bestaande rechten (zoals een parkeervergunning) respecteren

	nu zijn er slechts een paar locaties aan de rand van Utrecht en in de omgeving. Is het niet belangrijk dat eerst de voorwaarden voor verandering geregeld worden? zeker ivm het creëren van draagvlak lijkt me dit erg belangrijk. Waar zijn locaties gepland? dat zie ik maar nauwelijks terug. Het parkeerbeleid moet ook niet gericht zijn op het afschrikken van mensen met een auto om nog in Utrecht te kunnen wonen. De parkeervergunningen zijn de afgelopen tijd zo extreem gestegen dat we na Amsterdam het duurst zijn. is dit de bedoeling? En wat voor stad wordt Utrecht? alleen nog voor de rijken? Mogen er ook nog gewone mensen wonen, die misschien een auto willen hebben of nodig hebben? Ik zou ook best iets anders willen, maar gezien mijn leeftijd, zie ik het niet meer zitten als ik eerst nog van alles moet ondernemen om bij mijn auto te komen, bovendien vind ik dit op bepaalde tijdstippen ook niet altijd veilig. Hoop dat deze zaken meegenomen worden. En ook de deelauto's , die zijn alleen goed voor af en toe, kleine ritjes, maar als je een paar dagen weg wilt is het heel erg duur.'Dus nog geen goed alternatief. En hoe er gekeken wordt naar bv parkeerdruk, dat klopt ook niet altijd. Bij ons zou het op zondag zo druk zijn, dat er toch echt betaald parkeren ingevoerd moest worden. Dit bleek helemaal niet te kloppen toen bewoners dit gingen checken op zondag. Dan lijkt het erop dat het gaat om het binnenhalen van geld en dit is niet zo bevorderlijk voor het vertrouwen in hoe het geregeld gaat worden. Draagvlak is echt belangrijk en ik hoop dat er nu weer even wat rustiger gedaan wordt met de verhogingen van de tarieven, anders wordt het idd alleen nog autorijden voor de rijken.	wij. Tegelijk stimuleren wij, onder andere met parkeertarieven, iedereen (bewoners én bezoekers) om gebruik te maken van alternatieven voor de (eigen) auto, maar we blijven ook toegankelijk voor wie met de auto wil komen. Hierbij denken we ook aan doelgroepen voor wie openbaar vervoer, lopen, en fietsen niet altijd een goed alternatief zijn (zoals mensen met een beperking). In de module Aanpak parkeren openbare ruimte staat dat we per jaar 0,5 tot 1% van de parkeerplaatsen op straat opheffen. Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat er genoeg alternatieven zijn voor parkeerders. Dat kunnen bestaande parkeerplaatsen in de directe omgeving zijn (op straat of in een garage), bijvoorbeeld in wijken waar de parkeerdruk niet zo hoog is. Maar we zetten ook in op alternatieven als deelmobiliteit en parkeren in een parkeerhub aan de rand van de stad (P+R). Hierbij kiezen we voor een evolutionaire aanpak. Wij richten ons komende tijd hoofdzakelijk op nieuwe bewoners en mensen die op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning. Bewoners hebben op dit moment al de mogelijkheid om in een P+R te parkeren. We gaan dit de komende jaren stap voor stap aantrekkelijker maken, bijvoorbeeld door verbetering van de verbinding van en naar de P+R-locatie, en door op locatie voorzieningen toe te voegen. Ten aanzien van deelvervoer zien we dat het aanbod en de variatie nog steeds groeit, waardoor deelvervoer voor steeds meer mensen een aantrekkelijk alternatief wordt voor de privé-auto. Het invoeren van betaald parkeren gebeurt aan de hand van een standaard procedure. Deze procedure is vastgelegd in de module 'Aanpak betaald parkeren'. Hierin staat beschreven dat wij de procedure starten wanneer er veel meldingen van parkeeroverlast binnenkomen. De stap daarna is het in kaart brengen van de parkeerdruk. Om de procedure verder te kunnen doorlopen moet de gemiddelde parkeerdruk

	wens jullie wijsheid, eerlijkheid en blijf kijken naar welke mensen jullie in Utrecht willen laten wonen, ook voor mensen die er al lang wonen en niet weg willen.	op tenminste één moment gedurende twee weken hoger zijn dan 80%. Het kan dus voorkomen dat de parkeerdruk op zondag lager is dan op een andere dag in de week, maar gemiddeld hoog genoeg voor het doorlopen van de procedure. Het invoeren van betaald parkeren vindt plaats na een draagvlakstemming onder bewoners en ondernemers. Alleen bij een meerderheid voor betaald parkeren wordt het ingevoerd.
14	Bedankt voor de informatiewisseling tijdens het online informatiebijeenkomst van avond Mijn vraag/casus: Tijdens waterproof project Zeehelderbuurt is er ook en verbeter project voor bovengronds gaande. Hierin wordt ernaartoe gewerkt om meer fietsenplek, minder parkeerplats en meer groen. Uitvoering begint Januari 2022. Ik loop nu hard om de vraagstuk beter te begrijpen.: wat voor verbetering er zal komen en wat voor problemen wordt opgelost. Casus 1: wat voor oplossing wordt aangeboden voor de vele bakfietsen, (met mogelijkheid om op slot te zetten). Er zijn zeker 5 bakfietsen binnen ons deel van de straat. De voetpaden zijn nauw en naar het verbeter project wordt nauwe. Casus 2: misschien ook handig om hier nog te belichten de vraag over fietsstalling voor huizen met meerdere bewoners, vaak studentenhuizen. Het is vanzelfsprekend dat elk student/bewoner ook minstens 1 fiets nodig heeft en liefs zo dicht bij thuis kan stallen. Als er niet genoeg fiets stalling op het juist adres is – wordt de straat wat rommelig – en ergernissen met anderen (niet student) bewoners kan ontstaan. Ik hoor het graag.	In de module Aanpak parkeren openbare ruimte staat dat we per jaar 0,5 tot 1% van de parkeerplaatsen op straat willen opheffen. Hierdoor ontstaat meer ruimte, die ook voor bakfietsen en andere buitenmodel fietsen gebruikt wordt. Omdat we het eenvoudiger willen maken voor bewoners om zelf met initiatieven te komen voor een andere inrichting van parkeerplaatsen, richten we een digitaal loket in. Hoe we dit precies gaan vormgeven, werken we uit in een procedure opheffen parkeerplaatsen. We beschouwen deze opmerking als ondersteuning van ons beleid om bewoners de mogelijkheid te geven om uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen aan te vragen, ten koste van autoparkeren. Het ruimtegebruik van geparkeerde fietsen is efficiënter dan het parkeren van auto’s.

15	Deze reactie is naar aanleiding van het hieronder gekopieerde gedeelte van de gepubliceerde Parkeervisie pag. 13/14 en hoort bij de feedbackronde tot 31-12-2021. (13) “Voor bewoners lag de focus bij uitgifte van parkeerproducten tot nu toe op het faciliteren van autobezit: alleen bewoners die zelf over een auto beschikken komen in aanmerking voor een parkeervergunning (die bovendien 24/7 geldig is). Er zijn ook parkeer (14) vergunningen voor bewoners die particulier een auto delen, of alleen af en toe van een huur- of leenauto gebruik maken, maar deze producten sluiten tot nu toe onvoldoende aan op de wensen en behoeften van de gebruikers. De huidige parkeervergunning huur-/leenauto geeft bijvoorbeeld de mogelijkheid om twaalf keer per jaar voor vijf dagen een auto voor de deur te parkeren, maar bewoners geven aan dat ze liever een flexibel inzetbaar aantal parkeeruren hebben. We gaan onze parkeerproducten voortaan meer inzetten om het (particulier) delen van auto’s te stimuleren, en incidenteel autogebruik te faciliteren. Dit doen we onder andere door bewoners die particulier een auto delen voorrang te verlenen op de wachtlijst voor een parkeervergunning, maar ook door de voorwaarden voor een parkeervergunning particulier autodelen te versoepelen. Uiteraard houden we hierbij rekening met het voorkomen van oneigenlijk gebruik.” Het door mij rood gemaakte gedeelte is waar ik in de afgelopen jaren al diverse mails aan gewijd heb aan gemeente parkeren en de wethouder. Iedere mail werd beantwoord met verwijzing naar de nog komende en nu voorliggende parkeervisie. De gemerkte tekst maakt duidelijk dat ik niet de enige ben die de regeling van 12 x 5 dagen onwenselijk en onpraktisch vind. Voor alle duidelijkheid – de ratio achter deze regeling is mij volledig onduidelijk. De hedendaagse autogebruiker die ervoor kiest geen eigen auto (meer) te bezitten draagt veel bij aan een	In de module Aanpak openbare ruimte staan de beleidskaders voor (dit deel van) het parkeerbeleid voor de komende jaren. De concrete uitwerking van dit beleid volgt de komende tijd in aparte uitvoeringsprojecten. De aanpassing van de parkeervergunning voor huur-/leenauto’s staat hoog op onze prioriteitenlijst.

	autoluwe stad. Hij/zij zal een auto huren/deel leasen om te gebruiken en niet om te parkeren. De 12 x 5 dagen regeling betekent 12x een paar uur of een dag parkeren en de rest voor niets betalen. Logischer is de tijd (60 dagen/ 1440 uur) door de gebruiker/parkeervergunninghouder zelf te laten invullen zodat hij/zij optimaal en efficiënt kan parkeren. Als we verder lezen na de door mij gemarkeerde tekst dan zien we een in mijn ogen niet helder, niet concreet voornemen de deelauto huurder/leaser tegemoet te komen. De term ‘autodelen’ mag hier ook beter gespecificeerd worden – we kennen particulieren die op eigen initiatief 1 auto delen, en er zijn mensen (zoals ik) die ervoor kiezen een auto te ‘deelleasen’ zoals dat bijvoorbeeld kan bij wedrivesolar. De parkeervergunningen hiervoor verschillen echter aanzienlijk, respectievelijk permanent en tijdelijk (60 dagen of meer). Er wordt in de tekst helaas geen concreet beleidsvoorstel genoemd (bijvoorbeeld vanaf 1 juli 2022 een nieuwe parkeervergunning voor deze groep met in totaal 60 dagen (meer is ook fijn, 60 van 352 dagen is nog erg mager voor die prijs) met zelf in te vullen gebruik. De bestaande parkeerautomaten lijken mij daarvoor een (softwarematige) prima aanpasbare vorm van parkeercontrole – invoeren nummerbord en tijdberekening automatisch of vooraf aan te geven. Dat lukt mijn leasebedrijf wedrivesolar ook prima (gebruikstijd) met de facturering. Mijn vraag is om deze passage zo te wijzigen dat er en concreet voorstel staat dat recht doet aan de feedback dat 12 x 5 dagen een zeer klantonvriendelijke eenzijdige regeling is, die ook nog eens weinigen zal overhalen hun eigen auto weg te doen.	

	Ik zie jullie reactie (en aanpassing) graag tegemoet.	
16	Aanvulling op mijn reactie: De reden waarom er een nieuwe parkeervisie komt is dat er een snellere groei van mobiliteit is gekomen dan verwacht. Als het gaat over mobiliteit in de stad moet duidelijk zijn dat bouwen en geld uitgeven de problemen niet gaan oplossen, eerder worden ze er groter van. Dat was al zo toen de Catherijnesingel gedempt werd. Dat heeft nooit iets opgelost, zie daar het is inmiddels teruggedraaid, het aanpassen van 't Goylaan heeft ook niks opgelost. Nee, bouwen en aanpassen kost alleen maar geld. Juist het geld terughalen om die dure projecten te betalen vergroot steeds weer de problemen. Dus om nou weer bruggen over die Singel te gaan leggen voor veel geld om bv. de parkeergarage in het griftpark te verbinden met de binnenstad, of de plannen om een brug over (het heet daar de Vecht) de singel te bouwen die de Weerdsingel-westzijde met de Weerdsingel-oostzijde moet vebinden om een rustige fietsroute te creëren naar de Uithof. Ook zo'n plan kost alleen maar geld en geeft hooguit een gevoel dat je iets doet aan de drukte op de fietsroute Utrecht CS naar Uithof. Mensen die een rustige fietsroute wensen die fietsen wel over de nieuwekade of zoeken zelf een weg. Het is echt een illusie dat je met maatregelen drukte terug kan dringen. Dat mensen hun auto zouden wegdoen omdat je de parkeerplaats voor hun huis weghaalt, dat mensen vanwege een krappere 't Goylaan met de trein naar een voor openbaar vervoer onbereikbaar industrie terrein zouden gaan. Het is een illusie.	De gemeenteraad heeft op 15 juli 2021 de Ruimtelijke Strategie Utrecht vastgesteld 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. 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 de stad voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk willen houden. 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.

	De maatregelen zijn allemaal bedoeld om drukte proberen in te dammen, automobilisten te verleiden andere keuzes te maken. Echter het is het sussen van het eigen gevoel. Het gaat niet helpen. Er zullen fietsen op stoepen blijven staan en door de maatregelen komen er vooral extra fietsen bij. De hubs zullen extra aanzuigende werking hebben. Nietsdoen verleidt automobilisten niet tot een andere keuze, de wal keert het schip dus dwingt het daardoor eerder die automobilisten een andere keuze te maken. Een te drukke fietsroute van Utrecht CS naar de Uithof zorgt dat mensen die daar last van hebben zelf een andere keus maken en vinden, geheel gratis en voor niks. Het is een illusie dat je als gemeente die drukke fietsroute ineens rustig zou kunnen maken door een tweede route te creëren. Maar al die nauwelijks zinvolle maatregelen kosten klauwen met geld. Helaas is het zo dat geld uitgeven ook binnen moet komen. Juist het binnenhalen van geld levert extra problemen op. Dus door dure nieuwbouw huizen bij te laten bouwen. Door de stad in te breiden bijvoorbeeld. Als je geen geld uitgeeft aan zinloze en probleem veroorzakende bruggen over de Singel, hubs, weghalen van parkeerplaatsen en versmallen van wegen, hoef je minder geld op te halen en kan de inbreiding grotendeels achterwege blijven en dus daarmee het vergroten van het probleem. Concreet voor de uitwerking van de huidige visie is om vooral die maatregelen die veel geld gaan kosten niet te nemen. Dus niet de bouw van dure hubs, niet het weghalen van parkeerplaatsen in de wijk, niet het versmallen van wegen, niet het aanleggen van extra fietsroutes, niet het maken van fietsstraten rond de singel. Want het geld dat daarvoor nodig is kan de gemeente alleen maar ophalen door het creëren van	

	nieuwe woningen waarvan de verkoop van de grond geld oplevert. Het is juist het ophalen van dat geld dat de problemen oplevert. Namelijk die extra woningen leveren extra parkeerdruk en extra mobiliteit. Alles heeft met alles te maken. Je zult echt integraal naar het probleem moeten kijken, de verbanden proberen te gaan zien. Kortom: geld uitgeven maakt het probleem indirect vooral veel groter zodat we over 5 jaar nog grotere problemen hebben. Terwijl de oorzaak niet aangepakt wordt. Het opkopen van huizen van mensen met meerdere auto's en daar sociale huurwoningen van maken zonder recht op parkeervergunning zou wel de oorzaken aanpakken. Daarbij het ontbreekt ten ene male aan een goede definitie van het probleem, een analyse waar dat probleem door wordt veroorzaakt en een onderbouwing hoe dat probleem opgelost gaat worden. Het zijn alleen maar aannames. Zoals "met een hub gaan mensen niet tot in de stad", of "als er genoeg binnenfietsstallingen zijn zetten mensen hun fiets niet lukraak neer". "Als we parkeerplaatsen weghalen doen mensen hun auto wel weg". Er is geen onderbouwing maar wel een bak met geld dat uitgegeven gaat worden en dat we dus niet meer kunnen uitgeven aan de energie transitie, of aan sociale huurwoningen. In mensentaal: "tjonge dat kost nogal wat zeg, waar gaan we dat van betalen, maar vooral ook, welk probleem gaan we eigenlijk oplossen en is dit wel een oplossing van dat probleem? Hoe weten we dat zo zeker? Zijn er niet goedkopere of andere oplossingen die tevens ook bijdragen aan het oplossen van een ander probleem? Moeten we dat niet eerst uitzoeken voor we al dat geld uitgeven?"	

	Toelichting: Mijn reactie op de parkeervisie misschien wat onverwacht. Maar vertrekpunt is kennelijk dat we sneller groeien dan verwacht in 2013. Maar dat heeft de gemeente zelf in de hand. Sterker nog, zelf veroorzaakt, Overal verschijnen binnen de stad extra woningen en grote wooncomplexen. Al die woningen moesten VERPLICHT van de gemeente een eigen parkeervoorziening zodat ze niet op de straat zouden hoeven parkeren. Daarnaast is er veel sociale woningbouw verdwenen. Daarin woonden mensen die veelal geen auto hadden. Neem nou de portiekflats aan de Talmalaan. Die zijn grotendeels vervangen door dure huizen waar tweeverdieners wonen die twee auto's nodig hebben. Door arme mensen de stad uit te jagen door sociale woningbouw te verplaatsen, mensen die niet gaan shoppen en niet op terrassen gaan zitten en te vervangen door rijkere mensen met auto's en geld te spenderen, ook daardoor is de stad drukker geworden. Het lijkt de gemeente te gaan om lekker veel inkomsten want die zijn nodig voor al die peperdure projecten, de stad ligt voordurend open, steeds moet er zoiets zinloos als 't Goylaan gedaan worden. Straks komt er weer een brug die de historische singel weer gaat verzieken (we hebben net die singel hersteld en hij wordt nu alweer verpest vanwege verkeersmaatregelen) een brug om weer meer mensen in het centrum te krijgen naar het Wolvenplein vanuit nota bene een parkeergarage, wie verzint dat?	

	Op die manier zijn er heel veel mensen in de stad bijgekomen en tevens heel veel auto's. Mijn reactie is: Stop met de groei van het aantal huizen in de stad. Doe het ergens bijvoorbeeld in de polder in die hoek tussen A12 en A2. Maar niet in de stad. Stop met steeds maar mensen naar de binnenstad te lokken en daarmee de bewoners vooral te frustreren. Dus er moeten parkeerplaatsen voor bewoners verdwijnen zodat er meer mensen naar een terrasje kunnen, meer mensen kunnen shoppen. Het kost klauwen met geld, maar de gemeente ziet niets terug van die omzet van winkels en horeca. De stad is al te vol en allerlei nare maatregelen om fietsers en automobilisten te pesten in de hoop dat het er minder worden, gaan het niet leuker maken. De stad mag dus gewoon niet verder groeien. Dan kunnen we gewoon verder gaan waar we gebleven zijn. Dan hoeven we niet allerlei voetgangers zones te maken en fietsers te pesten. Dan hoeven we ook niet allerlei verkeersstromen in te dammen terwijl het stadsbestuur door al die extra huizen die vanwege het beleid ook allemaal een prive parkeerplaats ingebouwd hebben en dus automobilisten zijn. De gemeente zit in een vicieuze waarbij steeds dure projecten uitgevoerd moeten worden voor verkeersbeheersing maar dat kost en dat wordt bekostigd door grond te verkopen voor huizen (specifiek voor	

	een groep die voor werk noodzaak van een auto heeft) die vervolgens oorzaak zijn van de noodzaak voor die projecten. Doet de gemeente niets, hoeven er geen huizen en dure projecten bij. Zie daar de oplossing. Ik vrees dat ik mijn reactie weer verkeerd geïnterpreteerd terug ga zien. Vorige keer bleek uit de reactie dat de schrijver daarvan niet snapte dat het beleid dat nieuwe huizen geen parkeervergunning op straat mogen hebben, heeft veroorzaakt dat er heel veel auto's extra in de stad zijn gekomen. Als juist geen eigen parkeerplaats bijgebouwd had mogen worden, waren de parkeervergunningen gewoon niet genoeg beschikbaar geweest en konden de huidige bewoners geen auto hebben gehad. Dat de gemeente dat nou niet snapt. Zucht. Ik hoop op beterschap. Einde aan de ongebreidelde groei hoop ik op. Ik hoop dat D66 en Groenlinks die al jaren de stad bestieren dat toch moet snappen en aanspreken.	
17	Dinsdag 7 december hebben wij elkaar gesproken bij de online informatiebijeenkomst over de visie parkeerbeleid Utrecht. Ik heb toen, mede namens enkele van mijn buren, problemen voorgelegd wat betreft toegankelijkheid van de binnenstad waarna we hebben afgesproken dat ik deze schriftelijk zou toelichten. Wij danken u voor de mogelijkheid mee te denken en invloed te kunnen hebben als bewoners van de binnenstad op deze parkeervisie.	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 bijvoorbeeld materialen op afstand staat. Vaak is het echter voor de werkzaamheden niet noodzakelijk om de auto in de directe omgeving te parkeren. In gevallen van noodzaak is een parkeerontheffing mogelijk. Bij een aanvraag voor een ontheffing toetsen we aan de beleidsregels verkeersontheffingen waarin staat aan welke doelgroepen we

	Wat ons als inwoners van de binnenstad in het algemeen opvalt is, dat hoewel de gemeente aangeeft het belang van de bewoners in de binnenstad belangrijk te vinden, in de uitvoer van beleid toch vaak het belang van de bewoners ondergeschikt is aan andere belangen, zoals commerciële belangen. Zo ook in deze parkeervisie. De toegankelijkheid van de binnenstad wordt voor bewoners met jonge kinderen of mensen die door hun fysieke toestand minder mobiel zijn slechter, bijv. door het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen. We willen echter in deze brief een andere kwestie ten aanzien van toegankelijkheid naar voren brengen, dat in onze ogen een groot probleem vormt. In de Parkeervisie Utrecht is erg weinig aandacht voor een belangrijke categorie autoverkeer in de binnenstad, namelijk de beroepen in de bouw, zoals aannemers, schilders, loodgieters, timmerlui, en elektriciens. Dit is onterecht aangezien deze vaklui belangrijk zijn om de kwaliteit van de panden te behouden. Oude huizen vragen veel onderhoud; zeker de monumentale panden en de panden die tot beschermd stadsgezicht behoren en dus bijdragen aan het mooie historische centrum van onze stad. Het wordt deze vakmensen heel moeilijk gemaakt om hun werk uit te voeren. Als bewoners ervaren wij daar ook de gevolgen van: steeds vaker weigeren deze bedrijven werk in de binnenstad omdat laden en lossen en parkeren vrijwel onmogelijk is. Als ze wel bereid zijn te komen gaat dit gepaard met onprettige situaties met parkeerwachten en betalen de bewoners hoge parkeerkosten en boetes, plus het tijdverlies door de problemen van parkeren en laden en lossen. Dit loopt op tot honderden euro’s per opdracht.	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. De gestelde termijn maakt een goede beoordeling mogelijk. In de praktijk kan het ook sneller en nemen we een aanvraag, ontvangen korter dan 10 dagen voor de gewenste datum, ook in behandeling. De kosten (leges) zijn voor de inhoudelijke behandeling van en besluitvorming op de aanvraag. Ons uitgangspunt is dat we geen parkeerplaatsen toevoegen en juist de ambitie hebben om autoparkeren zo veel mogelijk uit de openbare ruimte te halen. De kosten van parkeren hebben dan ook een relatie met de parkeerdruk in een gebied. Het is wel mogelijk om nieuwe laad en losplekken aan te leggen. Daarbij moeten we wel kijken wat kan: niet overal is de openbare ruimte geschikt om er een laad- en losplek te realiseren. Juist in de historische binnenstad is de ruimte schaars en zijn de mogelijkheden beperkt. Het zal daarom op sommige locaties een uitdaging blijven om werkzaamheden te verrichten.

	Veel parkeerwachten op straat en medewerkers van de gemeente die ik heb gesproken zijn niet bereid mee te denken. Zo worden we voor de steigers en afvoer zwaar materiaal steevast verwezen naar laad- en losplekken op 200 meter afstand van ons huis – onmogelijk wanneer zwaar materiaal moet worden getild. Een ontheffing aanvragen moet 10 werkdagen van tevoren; maar in de bouw is het heel moeilijk zo lang vooraf te plannen. Schilders zijn bijvoorbeeld afhankelijk van weersomstandigheden en werkzaamheden kunnen vertraging oplopen door verschillende oorzaken. Een ontheffing voor meer dagen aanvragen om speling te hebben is kostbaar, zeker omdat de kans bestaat dat deze niet wordt verleend en de leges dan toch worden geïnd door de gemeente. Bovendien hebben we ook wel eens een noodsituatie, zoals een lekkage, kortsluiting of een ingewaaid raam, wat direct moet worden opgelost. In de afgelopen jaren heb ik veelvuldig meegemaakt dat werklui voor het parkeren van een busje met gereedschap en materiaal minstens een half uur moesten rondrijden voordat ze een plek hadden gevonden; soms zelfs buiten de Singels – en dat terwijl ze op een dag geregeld materiaal uit de auto nodig hebben. Parkeergarages zijn te laag voor dergelijke voertuigen. Het is al jaren moeilijk om goede vakmensen te vinden en het onderhoud van een oud huis is bijzonder kostbaar. Als daar op deze manieren nog meer obstakels en kosten bijkomen dan loopt de frustratie hoog op. Wij betalen veel gemeentelijke belastingen, bijv. gebaseerd op de steeds stijgende WOZ-waarde; en de gemeente zegt trots te zijn op de mooie binnenstad. Het minste dat we als huizenbezitters mogen verwachten is dat de gemeente vakmensen in de gelegenheid stelt hun noodzakelijke onderhoudswerk uit te voeren in plaats van hindernissen op te werpen. Daarnaast is het frustrerend dat we, wanneer we dit onder de aandacht van de gemeente proberen te brengen, worden genegeerd.	

	Wanneer het aantal parkeerplaatsen in onze directe omgeving nog sterker wordt teruggebracht, worden de problemen alleen maar groter. Onze concrete vraag is daarom, of in de parkeervisie aandacht kan worden besteed aan deze groep en er een uitbreiding op de mogelijkheden voor hen kan worden ontwikkeld, in plaats van het inperken van de mogelijkheden. Ik nodig u graag uit om de situatie in onze buurt te komen bekijken. Ook als ik verdere toelichting kan geven hoor ik dat graag. Ik ben benieuwd naar uw reactie. Met vriendelijke groet,	
18	Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van de module Parkeerhubs als onderdeel van uw gemeentelijke parkeervisie. Parkeerbeleid vormt een belangrijke pijler voor het bereikbaar en leefbaar houden van de stad en regio. Met de schaalsprong en groeiopgave waar wij ons gezamenlijk voor gesteld zien is parkeerbeleid niet langer zaak van een individuele gemeente maar een brede regionale opgave geworden. Binnen het samenwerkingsverband U Ned is daarom een regionale parkeerstrategie geformuleerd. Met uw module Parkeerhubs geeft u een aanzet voor de invulling van één van de onderdelen van deze parkeerstrategie, namelijk de realisatie van Ringhubs. Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om namens de provincie Utrecht op deze module te reageren. **Titel van de module** In de hoofdstukken 1 en 2 van de module legt u uit dat er drie typen parkeerhubs onderscheiden kunnen worden: Buurt-/wijkhubs, Ringhubs en Regiohubs. U geeft ook aan dat deze module zich specifiek richt op	Er is gekozen voor de titel Parkeerhubs en niet voor Ringhubs. Met de module geven we in eerste instantie inzicht in het gehele systeem van parkeerhubs, daarna gaan we verder in op ringhubs. De ringhubs zijn dus een onderdeel van het beoogde systeem. 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. Die bijlage is een advies aan de gemeente. Het goed laten functioneren van een ringhub is mede afhankelijk van goed ontsloten OV. We zetten daarom 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.

	het onderwerp Ringhubs. Dit roept de vraag op waarom u de module dan niet Ringhubs in plaats van Parkeerhubs hebt genoemd, kunt u aangeven waarom u hiervoor hebt gekozen? Is het voor de lezer niet duidelijker om deze notitie de module Ringhubs te noemen? **Parkeercapaciteit voor forenzen en bezoekers in de Ringhubs** Op pagina 5 van de module geeft u aan dat u in de Ringhubs parkeercapaciteit creëert voor bewoners waardoor er in deze hubs minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor forenzen en bezoekers. Deze zouden voortaan vooral in de verder gelegen Regiohubs moeten overstappen op een andere vervoerwijze. Op pagina 8 geeft u echter aan dat de Ringhubs ook beschikbaar moeten blijven voor forenzen en bezoekers. Kunt u aangeven op welke wijze u wilt gaan bepalen wat de beschikbare capaciteit voor forenzen en bezoekers zou moeten zijn? Hoe wilt u omgaan met de situatie waarin er wellicht (nog) geen of onvoldoende capaciteit in Regiohubs beschikbaar is? En in algemene zin: heeft u een concrete fasering ten aanzien van de Ringhubs voor ogen? **Openbaar vervoer vanaf en naar de Ringhubs** Voor het goed functioneren van Ringhubs is aansluiting op hoogwaardig openbaar vervoer van groot belang. In het provinciale OV-Netwerkperspectief 2025-2035 geven wij onze visie op de (door)ontwikkeling van dit hoogwaardige netwerk (U-link, U-liner, lightrail). Goede samenwerking tussen de gemeente als wegbeheerder en de provincie als concessieverlener is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van het netwerk en een goede aansluiting/integratie van de Ring- en Regiohubs. We zijn op dit moment bezig deze samenwerking nader met u vorm te geven binnen de Alliantie stedelijk OV Utrecht.	Om het parkeren in ringhubs voor bewoners aantrekkelijk te maken bieden we hen een reistijdgarantie. In de module geven we aan dat bewoners naar de voor hun dichtbij zijnde –beoogde- ringhub een maximale reistijd hebben van tien tot vijftien minuten. Het gaat ons hierbij om de rijtijd, dus van halte tot halte. Naast een aantrekkelijke prijs van het parkeerproduct willen we ook een goed tarief voor het transport naar de ringhub. Wij zien de parkeertarieven voor de ringhubs in eerste instantie los van de OV-tarieven. Tegelijkertijd streven we naar een integratie van parkeer en ov-tarieven zoals we bijvoorbeeld nu al doen op onze P+R. We gaan hierover graag met de provincie verder in gesprek. Het bekostigen van parkeerhubs is een complexe opgave. 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. De gemeente Utrecht neemt graag een specifieke rol aan bij de ontwikkeling van hubs in de regio. Deze rol willen we graag samen met de regionale overheden bijvoorbeeld in het samenwerkingsverband Uned bepalen.

	U geeft aan dat de OV-verbindingen met de Regiohubs bij voorkeur ook in de nachtelijke uren beschikbaar zijn. De kans is echter reëel dat er met name in de (late) avonduren en de nacht geen hoogfrequente en snelle OV-verbindingen met de Ringhubs kunnen worden geboden omdat het totale reizigersaanbod op de desbetreffende corridor te laag is. Wat is uw visie op de aantrekkelijkheid van de Ringhubs als er in de nachtelijke uren geen openbaar vervoer geboden kan worden en gebruikers aangewezen zijn op andere vervoermiddelen? U geeft aan bewoners van de nieuwbouwontwikkelingen in Zuidwest de garantie te willen geven dat zij binnen een reistijd van tien tot vijftien minuten met de fiets of het OV de parkeerhub kunnen bereiken. Gaat het u daarbij om inderdaad om de reistijd (deur tot deur) of om de rijtijd (halte tot halte)? **Parkeertarieven** U hebt het voornemen het parkeren in de Ringhubs goedkoper te maken dan het parkeren in de stad zelf. Ziet u deze tarieven los van de OV-tarieven om naar en vanaf de Ringhubs te reizen? Of streeft u naar een integratie van deze tarieven? Ten aanzien van de Ring- en Regiohubs willen we voorkomen dat bestaande OV-reizigers voortaan gaan kiezen voor het gebruik van de auto met overstap op een hub omdat dit financieel aantrekkelijker zou zijn. **Rol en inzet ten aanzien van Regiohubs** Ten aanzien van de ontwikkeling, eigenaarschap en exploitatie van Regiohubs stelt u dat in principe provincie, Rijk of de desbetreffende gemeente waar de Regiohub zou moeten worden gerealiseerd aan zet zijn. U werkt wel mee aan gezamenlijke ontwikkelvraagstukken. Zou u nader kunnen specificeren wat uw beoogde rol en inzet is bij de ontwikkeling van Regiohubs?	

	Ten aanzien van de rol en inzet van de provincie merk ik op dat wij op dit moment nog bezig zijn onze visie op het instrument P+R in het algemeen en Ring- en Regiohubs in het bijzonder te formuleren. In deze visie zullen wij ook ingaan op onze beoogde taken en rollen ten aanzien van de ontwikkeling, eigenaarschap en exploitatie van P+R's. Wij verwachten dat de provinciale P+R-visie in de loop van 2022 gereed zal zijn. Uiteraard zullen wij de gemeente Utrecht als belangrijke samenwerkingspartner consulteren bij de totstandkoming van deze visie. **Financiering van Ringhubs** U geeft aan dat voor de bekostiging van Ringhubs naast gemeentelijke middelen en bijdragen van baathebbers ook subsidies van Rijk en andere overheden nodig zijn. Zou u een indicatie kunnen geven van de bijdragen die u verwacht nodig te hebben van andere overheden? Als provincie gaan we graag het nadere gesprek over de realisatie van de Ringhubs met u aan. Ik zie de beantwoording van onze vragen en opmerkingen met belangstelling tegemoet.	
19	Hiermee reageer ik op de Routekaart Parkeerhubs. Op zich vind ik het positief dat u de behoefte aan parkeren onderscheidt naar 4 niveaus van "hubs", buurt, wijk, ring en regio. Het is jammer dat u daarvoor zoveel woorden en wollig taalgebruik nodig heeft. Wilt u wellicht verhullen dat er niet meer achter zit dan dat idee van vier niveaus? Bij die splitsing naar niveaus lijkt de nota uit te gaan van een gedegen kennis van de wens van de automobilist, maar ik zie niet dat er enig onderzoek onder ligt. Zijn het maar gewoon de gedachten van een	Er is een onderscheid tussen de module parkeerhubs en het advies van het externe bureau. Het advies heeft de gemeente inzichten gegeven hoe een systeem van parkeerhubs kan worden uitgevoerd. De module is voorgesteld beleid. De bijlage Routekaart (het advies) geeft dus inzichten van een extern adviesbureau en is geen voorgesteld beleid. Het externe adviesbureau heeft een onderzoek via focusgroepen uitgevoerd 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 bekijken per

	ambtenaar (al of niet uitbesteed aan een duur bureau dat deskundigheid vooral claimt maar niet onderbouwt)? De nota beschrijft daarbij de wens van de automobilist: goedkoop kunnen parkeren dicht bij de bestemming. Maar ik mis de wens de parkeerplaats met de auto te kunnen bereiken. Dat is toch wel een puntje, in een stad met veel fietsers, smalle straten, eenrichtingsverkeer. Een gratis parkeerplaats voor de deur is nog steeds een last in plaats van een lust, als je een half uur in file staat om er te komen. Ook mis ik dat de automobilist maar een uurtje per dag bestaat. De rest van de tijd is hzij een burger. De kinderen moeten buiten kunnen spelen, er moet een bloembak op straat staan, afvalcontainers, enz. In hoeverre wil de automobilist zijn of haar parkeerlusten bevredigen ten koste van de lasten die het parkeren de burger brengt? Is dat ooit onderzocht en zo ja, is dat verwerkt in deze visie? Het gaat dan niet om onderzoek in het buitenland, want voor u is van belang te weten hoe een burger in een dichtbevolkte stad in het centrum van een goed spoorwegnet erover denkt. Ik heb me nogal geërgerd aan een zinnetje tussen haakjes: *(ook een eigen auto met een kleinere portemonnee).* Hiet staat de kern van het beleid. Opgeschreven door een ambtenaar. Tussen haakjes, nota bene, *tussen haakjes*. Beleid dat het een eeuw geleden wel leuk deed (Ford, Volkswagen). Achterhaald PvdA en SP beleid. Die partijen zitten niet in het college maar via een zinnetje tussen haakjes weet die (PvdA?) ambtenaar het er gewoon in te fietsen (pun). Met dat beleid ga je toch niet de komende 30 jaar in? De eigen auto moet er juist uit, ook voor de vette portemonnee. Als je iets voor de kleine portemonnee wilt doen, dan niet goedkoop parkeren voor de deur. Laat hem of haar gezond eten voor de kinderen kopen; de kinderen op een sportclub doen. Maar nee, onze ambtenaar wil dat de arme een auto voor de deur heeft staan. Ongelooflijk.	ontwikkeling 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. De strekking van de module Parkeerhubs is dat mensen hun auto op afstand parkeren en niet voor de deur. Het parkeren voor de deur wordt duurder ten opzichte van het parkeren op afstand in een parkeerhub. In ons gemeentelijk beleid kijken we vanuit verschillende invalshoeken naar situaties waarbij mensen niet goed andere plekken kunnen bereiken. Wij noemen dit vervoersarmoede. U kunt hierover meer lezen in de brief over vervoersarmoede van 21 december 2021. De parkeerhubmodule is in lijn met het coalitieakkoord en de doelen van het college. Daarom is het aanpassen van de module op deze punten niet nodig.

	Ik wijs erop dat het schrappen van het zinnetje niet volstaat. U zult de hele nota moeten herschrijven. En waarschijnlijk is de ambtenaar die zoiets opschrijft niet de meest geschikte persoon daarvoor. U heeft iemand met een andere mindset nodig.	
20	Na aanleiding van de Parkeervisie heb ik een aantal vragen opgesteld: 1. Waarom niet de tarieven van de parkeergarages verlagen i.p.v. de vergunning plekken te verhogen om mensen te stimuleren in parkeergarages te parkeren? Dat lijkt mij een positievere en sympathiekere manier dan door mensen op kosten te jagen en zo “af te dwingen” de parkeergages te gebruiken. 2. Waarom wordt er ook als argument de toenemende parkeerdruk gebruikt bij verhoging van de parkeertarieven voor o.a. parkeervergunningen terwijl de druk juist door de gemeente wordt opgevoerd door parkeerplaatsen op te heffen, de stad vol te zetten met laadpalen, deel auto plekken, fietsplekken en -rekken, groen en picknicktafels? Ook dit komt verkeerd over bij de burger, het geeft een gevoel van onbetrouwbaarheid van de gemeente: zelf schaarste creëren en dan maatregelen treffen om de schaarste aan te pakken door de burgers ook hier op hogere kosten te jagen. 3. Zijn er wel voldoende parkeergarages om de ambities van de gemeente te halen? Is er een behoefteraming geweest? De transferium tussen Nieuwegein en Utrecht aan de A12 is jaren geleden gebouwd maar staat vaak (bijna) leeg, weet de gemeente wel zeker of het beleid van afstand parkeren wel echt gaat werken? 4. Weet de gemeente wel dat elektrisch rijden (laadpalen) nog steeds afhankelijk is van kolen/ gascentrales? Hoezo stimuleert dat verbetering van de luchtkwaliteit en het klimaat??? Ik ben altijd erg verbaasd als deze onjuistheden door overheden worden verkondigd, want veel auto’s staan ’s avonds / ’s nachts te laden, op zonnepanelen zeker? En als het	De gemeenteraad heeft op 15 juli 2021 de Ruimtelijke Strategie Utrecht vastgesteld 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. Hier is ook in opgenomen op welke wijze wij elektrisch vervoer willen stimuleren. Voor vaststelling van deze stukken hebben bewoners en andere belanghebbenden via een inspraakprocedure hun mening over de plannen kenbaar kunnen maken. Utrecht is een aantrekkelijke en gastvrije stad, voor bewoners en bedrijven, maar ook voor bezoekers (van bewoners en bedrijven in de stad). Bestaande rechten (zoals een parkeervergunning) respecteren wij. Tegelijk stimuleren wij, onder andere met parkeertarieven, iedereen (bewoners én bezoekers) om gebruik te maken van alternatieven voor de (eigen) auto, maar we blijven ook toegankelijk voor wie met de auto wil komen. Hierbij denken we ook aan doelgroepen voor wie openbaar vervoer, lopen, en fietsen niet altijd een goed alternatief zijn (zoals mensen met een beperking). De kosten voor beheer en onderhoud van parkeerplaatsen in een garage zijn hoger dan op straat. Een verlaging van de garagetarieven betekent dat de parkeergarages niet meer kostendekkend zijn. We kiezen er daarom niet voor de garagetarieven te verlagen.

	ook nog eens windstil weer is? Feitelijk is de CO2 emissie van een elektrische auto hoger (door de kolen) dan van een diesel en is de emissie bij gas aangedreven auto's het laagst. Men kijkt doorgaans altijd naar de uitstoot door de auto zelf en dat geeft een vertekend beeld. Ik ben me bewust dat er heel diverse resultaten van onderzoeken zijn. 5. Leefbaarheid argument bij het verbeteren van de stad: waarom wil Utrecht er ook nog eens 100.000 inwoners bij? Inwoneraantal in Utrecht is in de afgelopen 20 jaar al bijna verdubbeld! 6. Er is momenteel eerder een trek uit de stad dan dat er naar de stad toe wordt verhuisd, is de gemeente niet van mening dat maatregelen als het niet meer afgeven van parkeer vergunningen een argument kan zijn om juist buiten de stad te gaan wonen en ook de hoge huizenprijzen spelen daarbij een rol met daaraan gekoppeld de hoge WOZ belasting? 7. Hoe valt de geplande sloop van de parkeergarage bij de Springweg te rijmen met het beleid het parkeren in parkeergarages te stimuleren? 8. Heeft de gemeente ook de sociale gevolgen meegewogen t.a.v. vrienden- familiebezoek? Kort parkeren in woonwijken is extreem duur! Het kan gevolgen hebben voor bezoekers van buiten om maar niet meer of minder te komen als er minder parkeer gelegenheid is en ook de kosten van parkeren toenemen. Met name ouderen die kinderen buiten de stad hebben wonen zouden hier last van kunnen krijgen. Is hier onderzoek naar gedaan? 9. Heeft de gemeente bij nieuwbouw projecten van woningen invloed op de bouw van parkeergarages onder de nieuwe wooncomplexen? 10. Wat verstaat de gemeente onder niet noodzakelijke autoritten? Ik ken niemand die voor de lol wat gaat rondrijden. Vroeger was 'toeren' een populaire bezigheid, maar dat is het allang niet meer. 11. Fietsrekken, waarom doet de gemeente het mooier voorkomen dan het is afhankelijk van het soort rek kunnen er 12 fietsen staan op 1 parkeerplek, dit is dus niet juist, bij mij voor de deur zijn er 2 parkeerplaatsen opgeheven voor 12 fietsplekken en dat is al krap!	Eind 2018 hebben we het Bewonerspanel in een enquête 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. Door parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te heffen ontstaat meer ruimte op straat, waar juist ook bij bewoners behoefte aan is. De exacte uitwerking van de tarieven voor op straat parkeren, in garages of in parkeerhubs volgt later. We bieden bewoners die hun parkeervergunning nu inleveren al verschillende alternatieven, zoals parkeren in een garage of parkeren in een P+R. Daarnaast zetten we in deelmobiliteit en openbaar vervoer. Parkeren in een P+R is voor bewoners het goedkoopst (€ 9,00 per maand). Bewoners die liever dicht bij huis parkeren, betalen een hoger tarief. Het tarief voor parkeergarages is hoger dan het tarief voor parkeren op straat, omdat we in garages ook meer kosten maken voor beheer en onderhoud. Bewoners die een parkeervergunning inleveren in ruil voor een garage-abonnement, betalen al veel minder voor hun abonnement dan het reguliere tarief. We weten nog niet hoe de vraag van bewoners naar parkeren in Parkeerhubs zich gaat ontwikkelen. Dit is een ontwikkeling die zich voor het eerst in Nederland gaat plaatsvinden. Door inregelen van de juiste randvoorwaarden hebben wij vertrouwen erin dat dit een goed alternatief kan zijn voor sommige doelgroepen. Uiteraard monitoren wij deze ontwikkeling en sturen waar nodig bij.

	12. Hoezo denkt de gemeente dat door het verminderen van parkeerplaatsen er mogelijkheden bestaan voor huizenbouw, dat trekt toch juist meer parkeerproblemen aan? 13. U noemt autodelen gebruiksgemak, maar dat is maar ten dele waar. Het reserveren en beschikbaar zijn van deelauto's kan problematisch zijn. En spontane (niet geplande) ritten zijn bijna niet mogelijk. Ik heb geprobeerd wat vragen op te stellen die bij mij opkwamen. Het valt mij in uw Parkeervisie op dat het allemaal wel erg positief wordt benadert en voorgesteld, ik had een iets realistischer rapport verwacht. Ik zit bijvoorbeeld echt niet te wachten op een picknickbankje in de stad die meer dan driekwart van het jaar niet gebruikt wordt i.v.m. het weer, om daarvoor een parkeerplek op te heffen vind ik nogal overdreven… Ik beoordeel de plannen met een 6 min.	We gaan niet stoppen met de uitgifte van parkeervergunningen aan bewoners. Wel gaan we in een aantal wijken het aantal parkeervergunningen afbouwen. Voor bewoners van nieuwbouw geldt dat zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Er zijn inderdaad bewoners voor wie het belangrijk is om een auto voor de deur te parkeren. Op de meeste plekken in Utrecht kan dit ook. Bewoners nemen dit mee in hun afweging om wel of niet in Utrecht te gaan wonen. Onze doelstelling is om het aantal geparkeerde auto's op straat te beperken. Dat doen we door alternatieven te stimuleren, zoals het parkeren in garages. Tegelijkertijd willen we echter ook zorgen dat het totale aantal auto's in de stad niet toeneemt. We zetten daarom in op parkeren in hubs aan de rand van de stad (en in de regio). In de komende jaren zetten we de Springweggarage in om het mogelijk te maken parkeerplaatsen op straat op te heffen. We hebben ruimte voor 250 bewonersabonnementen die hun parkeervergunning inleveren. Als de Springweg in 2028 gesloopt wordt blijven deze bewonersplekken in andere garages (garages Hoog Catharijne en Rijnkade) beschikbaar. Daarnaast komen er meer parkeerplaatsen beschikbaar aan de rand van de stad, Bewoners in betaald parkeergebied kunnen een bezoekersvergunning aanvragen, waarmee zij voor 70 uur per kwartaal 50% korting krijgen op het parkeergeld dat hun bezoek betaalt. Bij bouwontwikkeling moet worden voldaan aan de parkeernorm, die voorschrijft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen moeten worden aangelegd en/of welke mobiliteitsalternatieven moeten/kunnen worden ingezet. We stellen ook eisen aan de realisatie van parkeerplaatsen. De gemeenteraad heeft op 25 november 2021 de module Parkeernormen vastgesteld, waarin de beleidskaders staan. In de beleidsregel

		parkeernormen auto (LINK) geeft de gemeente hier nadere invulling aan. Hierdoor is het mogelijk om woningen te bouwen zonder dat het aantal auto's in de stad te veel toeneemt. Het aantal fietsen dat op een parkeerplaats kan worden gestald is afhankelijk van de grootte van het parkeervak, en van het type fietsenrek. Een fietsenrek met hoog/laagplaatsen met een hart op hartafstand van 40 centimeter geeft op een gemiddelde autoparkeerplaats van 4,8m 12 fietsparkeerplaatsen. In ons handboek openbare ruimte hebben we dit rek opgenomen (model Griffin). Wanneer er alleen lage plaatsen worden gemaakt of er een aanleunvoorziening wordt geboden (fietsnietje), is het aantal fietsplaatsen per autoparkeerplaats lager. We zien dat het aanbod en de variatie nog steeds groeit, waardoor deelvervoer voor steeds meer mensen een aantrekkelijk alternatief wordt voor de privé-auto.
21	Bij dezen mijn reactie op de Aanpak parkeren openbare ruimte. De hele redenatie in dit stuk komt op mij over op wensdenken in een bepaalde richting, vanuit het geloof dat als parkeren onaantrekkelijk wordt gemaakt iedereen massaal zijn auto van de hand doet. Door uw beleid denken mensen echt niet ineens: ik kan nu moeilijk parkeren voor de deur: nou dan doe ik mijn auto maar weg. U gaat voorbij aan twee essentiële zaken waarom mensen een auto voor de deur hebben: ze moéten het, ze wíllen het (of een combinatie van beide). Moeten omdat zij in hun leven (bijv. voor werk) afhankelijk zijn van de auto. Of wíllen omdat het onderdeel is van wie zij zijn en hoe zij willen zijn: de auto als vrijheid om te gaan en staan waar en wanneer je wilt.	Utrecht is een aantrekkelijke en gastvrije stad, voor bewoners en bedrijven, maar ook voor bezoekers (van bewoners en bedrijven in de stad). Bestaande rechten (zoals een parkeervergunning) respecteren wij. Tegelijk stimuleren wij, onder andere met parkeertarieven, iedereen (bewoners én bezoekers) om gebruik te maken van alternatieven voor de (eigen) auto, maar we blijven ook toegankelijk voor wie met de auto wil komen. Hierbij denken we ook aan doelgroepen voor wie openbaar vervoer, lopen, en fietsen niet altijd een goed alternatief zijn (zoals mensen met een beperking). Auto's die toch de stad in moeten, zijn bij voorkeur elektrisch. Wij voeren actief beleid om het elektrisch vervoer in de stad te stimuleren. Wel blijft ook een elektrische auto ruimte vragen, zowel in parkeerplaatsen, als benodigde ruimte voor infrastructuur. Ook met schone auto's is het

	Dit beleid leidt ertoe dat mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van een auto (omdat hun werk simpelweg niet met OV te bereiken is, te lange reistijd, of werk hebben waarbij ze van hot naar her moeten) niet in de stad kunnen wonen, maar moeten verhuizen naar buurgemeenten. Of als mensen met veel plezier in de stad wonen, maar (onverhoopt) toch van baan wisselen, een baan die ze op het lijf is geschreven, maar waarvoor ze wel een auto nodig hebben. Met dit beleid zorgt u ervoor dat deze mensen die baan dan niet kunnen nemen óf moeten verhuizen. Hiermee draagt de gemeente zelf bij aan segregatie in steden en de stad Utrecht alleen voor mensen zonder auto. En dus mensen met bepaalde beroepen/werkgevers niet in de stad kunnen wonen. Opmerkelijk in het stuk is dat parkeerplekken niet bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Ik denk dat vele automobilisten als u ze er naar vraagt aan zullen geven dat zij het kunnen parkeren op een plek dichtbij waar ze moeten zijn als een 'kwaliteit' van de openbare ruimte zullen bestempelen. Het is maar net hoe (beperkt) je de kwaliteit van de openbare ruimte wilt aangeven. In het stuk beperkt u dit blijkbaar tot beeldkwaliteit. Mijn tip zou zijn om ook andere kwaliteiten mee te nemen. En niet blind te staren op burgerinitiatieven van veelal mensen zonder auto, maar ook te luisteren naar de 'zwijgende' meerderheid van automobilisten die graag een parkeerplek willen. De passages over dat het toevoegen van parkeerplaatsen op lange termijn over het algemeen weinig effect heeft op de parkeerdruk, en dat parkeerplekken weghalen dan dus wel goed werkt voor de parkeerdruk volg ik niet helemaal. Conclusie kan ook zijn dat burgers blijkbaar graag parkeren in de buurt van waar ze moeten zijn. De gemeente is toch voor en van burgers? En er zijn toch niet voor niets CROW-parkeernormen?	noodzakelijk dat er meer gebruik wordt gemaakt van alternatieve vervoersvormen. Eind 2018 hebben we het Bewonerspanel in een enquête 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. Door parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te heffen ontstaat meer ruimte op straat, waar juist ook bij bewoners behoefte aan is. 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. Dit is niet voor iedereen een aantrekkelijk alternatief. Er blijft dan ook nog steeds mogelijkheid om een parkeervergunning op straat aan te vragen. Daarnaast is er in Utrecht een groot en gevarieerd aanbod aan deelvervoer (dat allen maar toeneemt), zijn er goede fietsverbindingen, en kunnen bewoners gebruik maken van openbaar vervoer. Het toevoegen van parkeerplaatsen leidt op termijn niet tot afname van parkeerdruk, maar zorgt juist voor meer auto's in de stad. Bewoners en bezoekers die eerst niet of elders parkeerden, kiezen sneller voor de auto als zij zien dat er op hun herkomst- of bestemmingslocatie parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Om de stad verder te laten groeien en leefbaar te houden willen wij tegelijkertijd parkeerplaatsen opheffen.

	Wat ik mis is het aantal reisbewegingen, de reistijd en juist de onveiligheid die het ‘idealisme’ van parkeren in hubs en aan de randen van de stad met zich meebrengt. Het aantal reisbewegingen neemt namelijk enorm toe en daarmee ook de druk op de stad/infra, alsmede de kosten voor de burger. Ter illustratie een voorbeeld. Dit is een voorbeeld waarbij ik in de huidige situatie vanuit mijn werk buiten de stad (voor mijn werk moet ik met de auto, kan niet met OV) kom en via de bouwmarkt (daar heb ik echt een auto voor nodig) in de stad en het kinderdagverblijf van mijn dochter naar huis rijdt. En bij mijn huis vanaf een parkeerplek mijn spullen en dochter uit kan laden. Dit is in de huidige situatie mooi te combineren in één ritje. Als uw beleid werkelijkheid is geworden wordt dit ene ritje de volgende onderneming: uit het werk rijd ik naar een hub aan de rand van de stad, vanaf daar met het OV naar huis, dan de fiets of het OV pakken naar het kinderdagverblijf, dan daarna het OV nemen naar de parkeerhub, daar de auto pakken, met de auto naar de bouwmarkt, spullen halen, deze thuis laden lossen midden op straat (mag dat wel zonder vergunning? of scant de gemeentelijke handhavingsauto mijn kenteken ook bij laden lossen?), dan met de auto terug naar de hub, vanaf daar weer met het ov naar huis. Ik hoop dat u begrijpt dat dit geen doen is, zeker niet als ik het verkeerde schroefje in de bouwmarkt mee heb genomen. Door de vele reisbewegingen en reistijd (vele mensen zullen dit dan moeten doen) neemt de onveiligheid alleen maar toe. Ook met bijvoorbeeld ladende en lossende auto’s. En dan heb ik het nog niet over de extra uitstoot die dit met zich meebrengt. Tot slot zie ik nergens iets genoemd over de consequentie die dit beleid met zich mee lijkt te brengen. Plekken die ooit zijn opgeheven krijg je nooit meer terug, zodra er een stukje groen in staat is het voor eeuwig overgegeven en zijn er genoeg groenlievende stadgenoten die er alles	Mocht u nog locaties weten die zich lenen om omgebouwd te worden tot buurtstalling, dan kunt u die melden op fietsparkeren@utrecht.nl. Hiermee helpt u ons om het fietsen in de stad te stimuleren.

	aan doen dat dit plekje ooit weer een andere invulling krijgt. Ik zou het fair vinden om het ook mogelijk te maken om plekken erbij te maken en voor opgeheven plekken iets op te nemen dat de groene invulling tijdelijk is, dat mocht in de toekomst blijken dat er behoefte is aan toch meer parkeerplekken, het groen zonder problemen verwijderd kan worden. Voor dit alles heb ik een mooie oplossing: stop met denken dat het onaantrekkelijk maken van parkeren/bereikbaarheid mensen de auto laten staan, maar omarm juist de schone auto! Kijk voor het naar andere zaken dan parkeervakken opheffen, evenals het opheffen van verkeersroutes (Kaatstraat): hierdoor ontstaat een waterbedeffect. Stimuleer voor een gezonde stad het elektrisch rijden, maak dit aantrekkelijk en geef bezitters van elektrische auto's wat mij betreft voorrang op parkeerplekken, maar zorg dat er ruim parkeerplekken zijn en ieder huishouden mág een (het liefst schone) auto hebben. Zet in op buurtstallingen voor fietsen, probeer veel meer winst met groen te halen door mensen die het grootste van hun tuinoppervlak/dak bestraten een bestratingsbelasting te laten betalen etc. etc. Zet in op maatregelen die het aantal reisbewegingen/kilometers juist verminderen, ook als dat de conclusie oplevert dat dit met auto's gebeurt. Voor vragen n.a.v. bovenstaande kunt u mij altijd benaderen.	
22	Ik wil hierbij aangeven dat ik het zeer onlogisch vind dat het tarief voor parkeren in een openbare parkeergarage *in zone 2* veel duurder is voor inwoners van zone 1 (binnenstad) dan voor overige bewoners. Wij geven een buiten parkeerplaats op in een gebied waar ruimte schaars en duur is en moeten daarvoor veel meer gaan betalen.	Parkeerkosten zijn – begrijpelijk – voor de meeste mensen belangrijk voor hun keuze van de parkeerlocatie. Het is inderdaad zo dat bewoners (en bedrijven) nu veelal goedkoper uit zijn om op straat te parkeren dan in een garage. Hieruit volgt dat veel mensen een parkeervergunning voor op straat verkiezen boven een garageabonnement. Met de uitbreiding van de mogelijkheid naar zone A2 voor bewoners en bedrijven om een abonnement in openbare gemeentelijke parkeergarages te kunnen nemen tegen inlevering van de

	Ik lever een parkeerplek in de Binnenstad in (waar dus de ruimte schaars en duur is), voor een parkeerplek buiten de binnenstad (in parkeergarage Vaartsche Rijn). De argumenten van altijd plek en niet hoeven krabben zijn voor mij niet relevant. Want ik heb altijd plek en vind het ook niet erg om wat verder te lopen. Daarnaast gebruik ik mijn auto zelden, werk ik thuis en hoef dus ook al helemaal nooit te krabben. Mijn persoonlijke reden om hieraan mee te doen is dus inderdaad dat ik mijn buurt meer ruimte en minder blik toewens. Maar daarvoor wil ik niet 2,5x zoveel moeten betalen als wat ik nu betaal. En ook 2,5x meer dan bewoners die 100 meter verder net buiten de singel wonen. Het is écht niet logisch. Of aantrekkelijk. Dus het zou fijn zijn als jullie een en ander kunnen heroverwegen.	parkeervergunning, zijn er tarieven vastgesteld die beter aansluiten bij straattarieven. De hoogte van het tarief heeft een relatie met de beschikbare openbare ruimte in het gebied en de druk op de parkeerruimte op straat. We willen bewoners en ondernemers stimuleren om te parkeren in garages in plaats van op straat. Om dit te doen, kiezen we er voor om de bestaande garagetarieven niet te verlagen, maar om de komende jaren de tarieven voor vergunningparkeren dichter naar de garagetarieven te brengen. De wijze waarop wij dit doen werken wij nog nader uit.
23 A	***1a aantal stallingen*** In de nota “stallen en parkeren” van september 2012 zijn fietsparkeernormen opgenomen bij nieuwe ontwikkelingen. In de binnenstad zijn er sindsdien veel horecagelegenheden en terrassen bijgekomen. We zien tot nu toe niet dat de bijbehorende extra stallingen ook door de exploitanten van de terrassen worden gerealiseerd. Voor winkels moeten volgens de normen van 2012 2,7 fietsparkeerplekken per 100 m² BVO zijn, voor restaurants en cafés 18 plekken per 100 m² BVO. Wij hebben stevige twijfels of dit beleid wel is uitgevoerd. Is dat het geval? We lezen het graag in de reactienota. En wordt dat beleid ook voortgezet, in de zin van de streefaantallen? En worden die streefaantallen dan ook daadwerkelijk gerealiseerd? Het lijkt ons verstandig beleid. We willen graag dat dit beleid wordt gecontinueerd, maar dan wel echt, dus ook meetbaar op straat.	We delen dat er een flinke opgave is om meer fietsparkeerplekken te realiseren. Wij verwachten dat het fietsgebruik toeneemt. Dat is niet direct te relateren aan de vraag naar fietsparkeerplekken. We kiezen ervoor om deze groei in onze binnenstad te monitoren en niet te voorspellen door complexiteit van de volgende ontwikkelingen: We zetten met de RSU in op het ontwikkelen van decentrale centra. En we zien dat het aantal traditionele winkels landelijk afneemt. De vooruitblik van de retailsector laat zien dat winkelgebieden in komende jaren gaan veranderen. Daarbij zetten we wel in op het vergroten van het aantal stallingen om het tekort te verkleinen. In de module staat het streefgetal van 13.400 plekken in de binnenstad opgenomen met een strategie die ingaat op het vervangen van autoparkeerplekken door fietsparkeren, dubbelgebruik en inzet op nieuwe stallingen en rekken.

	We willen dat er een monitoring komt, om te beoordelen of een initiatiefnemer stallingen moet aanleggen of betalen. Als het – om welke reden dan ook – niet mogelijk is om voldoende stallingen te creëren, dan moet de functiewijziging niet doorgaan. In de binnenstad zijn volgens de nota nu zo'n 10.000 fietsparkeerplekken, tegen zo'n 6.000 in 2012. Daarnaast is er een tekort van nu 13.500 plekken tegen 4.000 in 2012. Het aantal plekken is dus toegenomen, maar het tekort is nog veel harder toegenomen. Het fietsgebruik wordt daarnaast geacht te groeien met 75% tot 2040, dat betekent dat er in 2040 wel eens 40.000 plekken nodig zouden kunnen zijn. Dat wil zeggen dat er tot 2040 nog 30.000 plekken bij moeten komen. Er ligt een fikse taak om dit in 18 jaar te realiseren. Dit betekent dat er per jaar bijna twee stallingen van het formaat van House Modernes per jaar extra nodig zijn. "Om een goed beeld te krijgen van de toekomstige vraag naar fietsparkeerplekken blijven we de ontwikkeling van deze vraag nauwkeurig monitoren" vinden we niet echt een ambitieus doel; door alleen te monitoren weten we hoe groot het tekort is, maar een monitor zorgt niet voor het verkleinen van het tekort. Hoe gaat de gemeente dat oplossen? Ook het doel om in 2030 13.400 plekken te realiseren is onvoldoende, want tegen die tijd is het aantal fietsers weer gestegen. Het bestaande tekort moet zo snel mogelijk worden opgelost, daarna moet de groei worden bijgehouden. We willen dat de parkeermodule een stuk concreter wordt over hoe het tekort kan worden teruggedrongen. Wij denken dat een interessante mogelijkheid is om stallingen bij scholen, kantoren e.d. dubbel te gebruiken; scholen en kantoren worden maar een deel van de tijd gebruikt, we willen dat buiten die tijden de stallingen ook gebruikt kunnen worden door bewoners en door bezoekers van andere voorzieningen.	

23 B	***1b De veiligheid van de stallingen*** Het bestrijden van fietsdiefstal ontbreekt: we willen dat het bestrijden van fietsdiefstal als beleidsdoel wordt toegevoegd. Waarom is fietsdiefstal een probleem dat met het fietsparkeerbeleid (deels) moet worden opgelost? **Er komen meer dure fietsen, ook van bezoekers uit de regio** Mensen uit de regio zullen vaker op de fiets naar Utrecht komen. Om de grotere afstanden te overbruggen zullen ze vaker een e-bike of speed pedelec gebruiken. Dat zijn dure fietsen! Die wil je niet laten stelen! Het mobiliteitsbeleid staat of valt daarom met de mogelijkheid om dergelijke fietsen veilig te stallen. Het fietsparkeerbeleid draait daarom niet alleen om voldoende aantallen stallingsplekken. De stallingen moeten ook voldoende beveiliging geven tegen diefstal. Op deze kaart is een cirkel getekend met een straal van 10 km. Met een e-bike een half uurtje fietsen. **Fietsdiefstal veroorzaakt hoge kosten, ook voor de gemeente en zorgt voor goedkope, minder veilige fietsen.** Na diefstal van hun fiets kopen mensen een (veel) goedkopere fiets terug. Daardoor rijden er veel mensen op “barrels”, met ondeugdelijke reflectie of verlichting en soms slecht werkende remmen. Zodra de fietsen niet meer rijden blijven ze ergens staan tot de gemeente ze als wrak of weesfiets afvoert. Dat levert hoge kosten op voor de gemeente. Zo’n barrel fietst minder fijn dan een goede fiets, waardoor de eigenaar vaker de auto zal nemen. We willen dat mensen erop kunnen vertrouwen dat hun fiets niet in de stad gestolen wordt. **Utrecht scoort slecht op het punt van veilig stallen**	De maatregelen uit het Utrechts Actieplan Fietsdiefstal (2015) worden voortgezet in het Integraal Veiligheidsplan 2019-2023. Het pakket van maatregelen is door gebiedsmanagers veiligheid van de gemeente toegesneden tot buurtniveau. Wij delen dat zo veel mogelijk fietsparkeerplekken een aanbindmogelijkheid moeten hebben. Fietsparkeervakken willen we alleen op locaties waar flexibiliteit van het ruimtegebruik belangrijk is. Op plekken waar veel fietsen worden gestolen wordt er gekeken naar mogelijkheden om die locatie zo onaantrekkelijk mogelijk te maken voor fietsdieven. Dit is maatwerk. Fietsparkeerplekken met aanbindmogelijkheid is een van de maatregelen die genomen kunnen worden, maar ook meer – formeel en informeel – toezicht. Uiteraard blijft het ook van belang dat wij fietser op hun eigen rol en verantwoordelijkheid blijven wijzen ten aanzien van het goed op slot zetten van fietsen, want bij veel diefstallen blijkt er maar 1 slot was gebruikt en de fiets niet ergens aan vast stond. Daarnaast in toenemende mate de woonomgeving de locatie waar veel fietsen worden gestolen. Met de opkomst van steeds duurdere fietsen (van elektrische fietsen, bakfietsen en racefietsen) is er ook een ander soort dader gekomen, namelijk meer georganiseerde dadergroepen. Voor dit type daders is een andere aanpak nodig. Fietsparkeerplekken een aanbindmogelijkheid bieden weinig soelaas. Hierover is de gemeente Utrecht met de landelijke taskforce mobiel banditisme en SAFE in gesprek.

	In de uitslag van de Fietsstad-verkiezing van 2020 waren er twee punten waar Utrecht erg slecht op scoorde, dat waren overlast van scooters en fietsdiefstal. Als Utrecht (ooit) de titel “Fietsstad” in de wacht wil slepen, zal het risico op fietsdiefstal moeten worden teruggedrongen. Ook als iemand geen aangifte doet, zullen vrienden en kennissen de verontwaardiging horen over alweer een gestolen fiets. Daarom moeten er overal voldoende veilige stallingen zijn. Niet alleen de eerste, maar ook de als laatst aankomende fietser moet veilig kunnen stallen. Niet alleen in de binnenstad, maar ook bij allerlei voorzieningen buiten de binnenstad: sportclubs, buurthuizen, horecagelegenheden, treinstations en OV-haltes, winkelcentra, scholen, bioscopen, theaters, kerken, wat dan ook. En vergeet de tijdelijke bestemmingen niet, zoals evenementen. Zodra er altijd veilig kan worden gestald zullen mensen makkelijker een duurdere fiets kopen. Die fietsen zullen vaker verlichting en goede remmen hebben. Denk maar eens terug aan de kwaliteit van de fietsen die voorheen op het Jaarbeursplein in de buitenlucht geparkeerd stonden en vergelijk dat met wat er tegenwoordig aan moois in de Jaarbeursstalling staat. Fietsers hebben er best wat voor over om hun fiets veilig te parkeren. Door iets verder te lopen naar de eindbestemming en zelfs door iets te betalen als ze langer dan 24 uur willen parkeren (let op, we pleiten hier NIET voor het opheffen van 24 uur gratis stallen, dat regime is een essentieel onderdeel van succesvol fietsparkeerbeleid). Dat betekent concreet dat alle fietsparkeerplekken een aanbindmogelijkheid moeten hebben. Fietsparkeervakken mogen wat ons betreft gewoon niet worden toegepast. Het is te gemakkelijk om fietsen daar weg te halen. Bovendien kunnen ze veel te gemakkelijk omvallen bij een zuchtje wind of door een klein duwtje en daardoor beschadigen. Op korte termijn is het nog handig bij dubbelgebruik van de ruimte, maar op termijn willen we van alle fietsparkeervakken af, ze	Het doen van aangifte van fietsdiefstal kan online. Dit is eenvoudig te doen. Het helpt daarbij wel als er zoveel mogelijk kenmerken van de gestolen fiets genoteerd kunnen worden, zoals framenummer, merk en type en andere opvallende kenmerken. De politie kan niet altijd de eigenaar van een gevonden fiets vinden omdat bij de aangifte weinig kenmerken van de fiets zijn genoteerd. De politie prioriteert fietsdiefstal helaas niet heel hoog, waardoor er alleen bij concrete aanknopingspunten voor de opsporing opgetreden wordt. Via Stichting aanpak fietsdiefstal en E-bike (SAFE) wordt er op landelijk niveau wel gewerkt aan een andere wijze van het aangifte- en opsporingsproces om deze processen te vergemakkelijken en versnellen. De gemeente Utrecht is aangesloten bij SAFE.

	moeten worden vervangen door rekken. En dat geldt ook op het Brusselplein. Bij plekken waar langdurig wordt gestald en weinig informeel toezicht is, zoals bij stations, zwembaden en evenementen, moeten fietsen bewaakt kunnen worden gestald. Op meerdere plekken zijn en installeert de gemeente momenteel fietsparkeervakken met om de drie meter een fietsnietje “tegen het omwaaien”. Met als doel dat bewoners hun fiets niet langdurig buiten in rekken gaan stallen. Deze vakken zijn er nu al bij The Wall (met nul bewoners in de buurt) en komen o.a. langs de Europalaan. We vinden dat dit wegens de benodigde diefstalveiligheid niet toegepast mag worden. We willen dat voor elke fiets een veilige plek beschikbaar is met aanbindmogelijkheid. Voor de Europalaan maakt de keus van de gemeente voor fietsparkeervakken duidelijk dat de ontwerpers geen vertrouwen hebben in de gebruiksvriendelijkheid van de stallingen voor bewoners en winkelbezoekers. We willen dat de stallingen in dat gebied goed en handig zijn. Zodat er ook veilige rekken langs de Europalaan kunnen komen. Zonder dat ze overvol komen te staan met fietsen van bewoners. De politie lijkt niet erg happig op aangiften van fietsdiefstal. We vinden dat er van elke gestolen fiets eenvoudig aangifte gedaan moet kunnen worden, omdat het dan makkelijker wordt om gerichte acties tegen diefstal uit te voeren.	
23 C	***2 De stallingsplekken waar het om gaat*** *a. Binnenstad* We schreven hiervoor al over de benodigde aantallen stallingsplekken om de verwachte tekorten te verminderen. Voor de binnenstad benoemen we in deze paragraaf een aantal knelpunten.	Wij zien ook dat de stalling op het Neude niet goed genoeg gevonden wordt. Met inrichtingsmaatregelen houden we de blindegeleidelijn nu vrij. Om de vindbaarheid van de stalling te verbeteren hebben we in najaar 2021 fietscoaches ingezet, wat niet voldoende bleek. We willen daarom de verwijzing en communicatie verder verbeteren.

	De Neudestalling is amper te vinden als je niet weet dat hij er is. De fietscoaches zijn niet erg actief in het wegwijs maken van bezoekers, waardoor de geleidelijn voor blinden en slechtzienden onnodig vol komt te staan met fietsen. De loopafstand tussen stalling en bestemming in de binnenstad moet volgens CROW en de nota beperkt blijven tot ca 100 meter. Dat betekent dat er verspreid in het voetgangersgebied op meer plekken stallingen nodig zijn, want de afstand vanaf de beschikbare stallingen naar een groot deel van de winkels is nu veel te groot. Van de stalling in de Zadelstraat naar de voetgangersrotonde is al 190 meter. We vinden het daarom onverteerbaar dat handig gelegen rekken als o.a. die op de Stadhuisbrug, de Ganzenmarkt en de Springweg zijn verwijderd. Zolang er onvoldoende plek is dienen zij allemaal te worden teruggeplaatst. Zoals pagina 10 van de nota stelt: de stallingen moeten aansluiten op fietsroutes. Maar veel routes in de binnenstad zijn of worden toegevoegd aan het voetgangersgebied, waar het een groot deel van de dag verboden is voor fietsers. We willen dat de Zadelstraat, de Oudegracht, de Schoutenstraat en de Vismarkt altijd open zijn voor fietsers. We willen wandelstraten, waar de fiets te gast is. De ingang van de Neudestalling ligt evenmin aan een fietsroute, omdat de Neude ook voetgangersgebied is. Om het tekort aan stallingen in de binnenstad op te lossen worden jaarlijks 30 tot 40 autoparkeerplekken opgeheven. Dat levert maximaal 480 stallingsplekken per jaar op. Die plekken zullen niet vlakbij het voetgangersgebied liggen, op de plekken waar de urgentie het grootst is. Voor de Neude, het Janskerkhof, het Domplein, de Lange Nieuwstraat en de Nieuwegracht zal het wel schelen. Daar was de fietsparkeerdruk in coronajaar 2020 soms meer dan 200%. Ook in deze gebieden zullen de rekken die in de plaats van parkeerplaatsen komen, vaak op (veel) meer dan 100 m loopafstand liggen. De	Het CROW geeft aan dat bij aantrekkelijke looproutes een langere loopafstand acceptabel is. Daarmee ligt een groot deel van het kernwinkelgebied in bereik vanaf rekken op straat of de stallingen. Als de openbare ruimte wordt aangepakt dan wordt soms de keuze gemaakt om fietsparkeerplekken te verwijderen. In de module is aangegeven dat we ook in de openbare ruimte zoeken naar aanvulling van fietsparkeerplekken. We delen dat fietsenstallingen in het voetgangersgebied bereikbaar moeten blijven. De wijzigingen in het voetgangersgebied worden bij het schrijven van deze nota in de gemeenteraad besproken. In de binnenstad is druk op de openbare ruimte hoog. In de omgevingsvisie Binnenstad hebben we onze ambities met betrekking tot de openbare ruimte vastgelegd. We kijken bij het realiseren van nieuwe fietsparkeerplekken op voormalige autoparkeerplekken naar de behoefte. We zien op basis van de monitoring dat ook buiten het winkelgebied de fietsparkeerdruk hoog is. Wij delen de ambitie dat bewoners in alle wijken een veilige fietsparkeerplek nodig hebben als dat niet in hun eigen schuurtje kan. Wij bieden bewoners de mogelijkheid om een fietsenrek of fietstrommel aan te vragen. Daarnaast kan iedere inwoner ons helpen door tips over leegstaande panden die geschikt zijn als buurtstalling. Wij hebben niet de indruk dat deze opties niet bekend zijn bij inwoners. De mogelijkheid om een fietsenrekken of fietstrommel aan te vragen wordt goed gevonden. In 2021 zijn er meer geplaats dan oorspronkelijk begroot. In 2022 is het budget verruimd.

	onderzoeksgebieden zijn behoorlijk groot. We willen dat stallingen worden geplaatst, daar waar ze nodig zijn. Desnoods moet er meer naar worden gestreefd om bestemmingen beter te verdelen over de hele stad in plaats van alles naar de binnenstad te halen. *Overige wijken* **Buurtstallingen** Bij ruimtelijke projecten wordt vaak gekozen voor fietsparkeervakken, “want anders gaan de bewoners hun fiets stallen in de rekken die voor bezoekers zijn bedoeld”, zoals we hiervoor ook al beschreven. Wij vinden dat ook bewoners hun fiets veilig moeten kunnen stallen! Als er al een buurtstalling komt, moeten bewoners vaak loten voor een plek, omdat er niet genoeg plek is. Wie geen plek krijgt toegewezen staat daarna weer jaren op de wachtlijst. Dat geldt ook voor sommige wijken waar mensen geen schuurtjes hebben. Dat zijn niet alleen de vooroorlogse wijken, ook in delen van Leidsche Rijn zijn woningen zonder fietsenberging. Het krijgen van een parkeervergunning of eigen (genummerde) parkeerplaats voor de auto is dan weer geen probleem. In deze wijken zijn meer veilige stallingen hard nodig. In oude wijken staan de fietsen vaak in de gang, terwijl de huizen behoorlijk brandbaar zijn en soms in veel kamers voor studenten hebben. Dat is vragen om ongelukken. De olifant in de kamer betreft natuurlijk de vele autoparkeerplaatsen. Soms is het makkelijker om twee parkeervergunningen te krijgen dan een plek in de stalling voor het hele gezin. Die auto vraagt wel veel meer ruimte. We willen dat het echt makkelijker wordt om een fietstrommel aan te vragen. Die mogelijkheid bestaat al, maar er wordt veel te weinig gebruik van gemaakt, ook door weerstand vanuit andere bewoners in de wijk. We willen dat de gemeente de mogelijkheid om een trommel aan te vragen actiever communiceert en zorgt dat die er ook daadwerkelijk komt.	Met name in vooroorlogse wijken hebben inwoners geen ruimte om hun fiets in een schuurtje te stallen. Voor iedere wijk hebben we een berekening gemaakt om de grootste tekorten per wijk in beeld te krijgen. De meest urgente buurten zijn ook de buurten waar de ontevredenheid over de stallingssituatie volgens de Utrecht monitor meer dan 40% is. We focussen al op deze buurten voor het realiseren van buurtstallingen en willen door middel van een zoekopdracht aan een makelaar voor potentiële buurtstallingen minder afhankelijk worden van tips van bewoners.

23 D	**Wrakken en weesfietsen** Tweemaal per jaar worden wrakken en weesfietsen gelabeld en in principe zouden ze na een aantal weken naar het depot moeten worden gebracht. Het gebeurt vaak dat het maximumaantal fietsen dat naar het depot “mag” is bereikt, daarna blijven de gelabelde weesfietsen weer een half jaar staan. En weer een half jaar. En weer een half jaar. Het fietsdepot is verhuisd van de Kanaalweg naar Overvecht en verhuist op termijn weer. In zo’n verhuisperiode zouden er tijdelijk twee depots kunnen zijn, waardoor alle weesfietsen een keer opgeruimd kunnen worden. De fietsdepots moeten goed bereikbaar zijn met het OV. Maximum loopafstand vanaf de bushalte 100 meter, net zoals dat voor de stallingen in de binnenstad geldt. *Fietsinleverpunt* Daarnaast vinden we dat er een (of meerdere) “fietsinleverpunt” moet komen, voor wie op een nette manier van zijn oude fiets af wil. Nu worden oude fietsen in de wijk gedumpt of naar één van de stations gereden en daar achtergelaten. Via een fietsinleverpunt zijn fietsen veel gemakkelijker op te knappen dan nadat ze maandenlang hebben staan verkrotten. We willen ingeleverde fietsen hergebruikt worden: er zou een circulair systeem moeten worden opgezet, zodat opgeknapte fietsen tegen een (zeer) lage prijs aan doelgroepen (U-pashouders, vluchtelingen, statushouders) ter beschikking moeten worden gesteld. Ook vinden we dat elk kind een fiets hoort te hebben.	In elke wijk worden twee keer per jaar de weesfietsen verwijderd. 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 worden dan alsnog verwijderd en worden niet pas bij de volgende actie verwijderd. Wij hebben de handhavers gevraagd extra alert te zijn op het verwijderen van alle gelabelde fietsen bij de weesfietsenacties. Voor het nieuwe fietsdepot nemen we de bereikbaarheid met het OV mee. Wij willen ook graag dat inwoners hun ongebruikte fiets inleveren in plaats van buiten laten staan. Deze fietsen moeten vervolgens een goede bestemming krijgen. We gaan dit met onze maatschappelijke partners uitwerken en betrekken daar de Fietsersbond bij.
23 E	*c. Stallen bij openbaar vervoer* Bij het centraal station zijn op dit moment voldoende stallingen, hoewel de Stationspleinstalling kort voor Corona al bijna vol stond. Vanwege de verwachte groei in het aantal inwoners, de groei van het fietsgebruik en	Wij werken 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

	de belangrijke functie die dit station blijft houden zullen er op termijn meer plekken nodig zijn, terwijl daar vrijwel geen ruimte voor is gereserveerd. De stalling in het Jaarbeurspleingebouw zal de groei niet volledig kunnen opvangen. Door op alle andere stations te zorgen dat je veilig kunt stallen en de treindienst voor die stations te verbeteren, kunnen fietsers worden verleid om meer gebruik te gaan maken van die andere stations. “Veilig stallen” betekent bij stations: bewaakt stallen. Het kan met een automaat zoals op station Overvecht, als er daarbij wel geregeld wordt dat je alleen de fiets mee kunt nemen die je zelf hebt gebracht. M.a.w. je hebt het entreebewijs nodig om de fiets die je bracht (en alleen díe) weer mee te kunnen nemen. Zodra de stallingen bij alle stations bewaakt worden zal het gebruik toenemen. Dat is ook beoogd omdat het de druk op Utrecht CS vermindert. Er moeten voldoende rekken zijn om de groei op te vangen. “Tulp”rekken moeten eventueel worden vervangen door dubbellaags rekken.	mogelijkheden, meer bewaakte zelfservice fietsenstallingen te realiseren. En zo een kwaliteitsverbetering voor de fietser te realiseren.
23 F	**Parkeerhubs** In de module parkeerhubs worden voorstellen gedaan om in de regio autoparkeerplekken te maken. Die kosten zo’n € 20.000 per stuk. Een inwoner van Utrecht die met fiets-en-trein reist i.p.v. met de auto, scheelt een autorit van- en naar de snelweg. De extra fietsenstallingen mogen daarom best wat kosten, ze zijn al gauw veel goedkoper dan autoparkeerplaatsen. We vinden het vreemd dat de financiering van de stationsstallingen nog niet voor de langere termijn is geregeld. Voor reizigers die met bus of tram naar het station komen is het wél geregeld, terwijl daar voor de overheid veel hogere kosten mee zijn gemoeid dan met de fiets. Het Jaarbeursplein staat in de weekenden vol met fietsen in de open lucht bij het skatepark. Dat komt omdat stallen op het station de eerste	Er is een onderscheid tussen de module parkeerhubs en het advies van het externe bureau. Het advies heeft de gemeente inzichten gegeven hoe een systeem van parkeerhubs kan worden uitgevoerd. De module is voorgesteld beleid. De bijlage Routekaart (het advies) geeft dus inzichten van een extern advies bureau en is geen voorgesteld beleid. De kosten van €20.000 per autoparkeerplaats waarnaar u verwijst komen uit de bijlage Routekaart en maken geen onderdeel uit van voorgesteld beleid. Wij zien ook graag dat de financiering van nieuwe stationsstallingen op langere termijn geregeld wordt. Vooral voor de exploitatiekosten. We

	24 uur gratis is, daarna moet worden betaald. Mensen die een “barrel” hebben en een weekend lang willen stallen, hebben het stallingsgeld er niet voor over. Het is ons een doorn in het oog, we willen dat iedereen zijn fiets in de Jaarbeursstalling parkeert. Een speciaal weekendtarief zal wel schelen in het aantal fietsen op straat. Maar zolang er niet overal veilig kan worden gestald zullen er mensen zijn met een barrel waar ze echt niet voor gaan betalen. Op een plek in de buurt van het centraal station moet het daarom mogelijk blijven om je fiets gratis te stallen. Het mag best wat verder weg van het station zijn, maar de stalling op het Westplein is blijkbaar te ver lopen, als je ziet hoeveel fietsen er op het Jaarbeursplein staan. Voor reizigers die met het OV aankomen in de stad, moeten op alle stations voldoende deelfietsen beschikbaar zijn zodat mensen niet misgrijpen. *1.*	zijn hierover in gesprek met het ministerie van IenW en hebben onszelf tot doel gesteld in 2024 nieuwe afspraken te hebben. De aangekondigde handhaving op het Jaarbeursplein moet ook stimuleren om fietsen die wat langer geparkeerd worden werkelijk in een stalling als Westplein te zetten. Het eerste 24 uur gratis stallen wordt door het ministerie gezien als invulling van de motie van de Tweede Kamer om te voorzien in gratis stallen bij stations. We willen graag aangepaste tarieven voor weekendstallers omdat dan de parkeerdruk lager is maar zijn daarbij afhankelijk van landelijk beleid vanuit ministerie van IenW en van NS. Wanneer Westplein verdwijnt en ook een stallingsverbod wordt ingevoerd rond Utrecht Centraal zijn langstallers aangewezen op betaalde bewaakte stallingen of op vrije stallingen bij de andere stations. We stimuleren een voldoende aanbod van deelfietsen bij stations want we delen dat het belangrijk is voor OV reizigers om hun reis te vervolgen met de fiets.
23 G	**3 De toegepaste rekken** De fietsenrekken moeten natuurlijk “fietsparkeur” hebben. In de nota worden fietsnietjes genoemd en fietsen rekken. In de praktijk worden er nu vooral drie typen gebruikt: het DSW-rek, de Tulp en Griffin-achtige rekken. Bij fietsnietjes is het belangrijk dat er halverwege een dwarsbalk is, zodat de ketting waarmee de fiets vastzit niet op de grond kan komen. Als het slot op de grond ligt kan een dief met zijn voet kracht zetten op een betonschaar en zo het slot makkelijk open maken. Als het slot hoog zit kan dat niet. Bij nietjes kan de fiets via de voorkant en via de achterkant van de rij worden weggehaald. Bij rekken als DSW, Tulp of Griffin kan dat alleen via de achterkant. Daardoor blijft bij dergelijke rekken aan de achterkant	We hebben in de module opgenomen dat fietsenrekken moeten voldoen aan het fietsparkeur keurmerk. Fietsenrekken die in onze openbare ruimte worden geplaatst moeten daarnaast voldoen aan de eisen in het Handboek Openbare ruimte. Uiteindelijk wordt er in een project een afweging gemaakt op basis van de beschikbare ruimte. Automatische systemen zijn alleen geschikt op plekken waar zich geen pieken voordoen in het aanbieden of ophalen van fietsen. Daarnaast zijn ze duur en storingsgevoelig. We monitoren de door-ontwikkeling en kijken met belangstelling uit naar een mogelijke proef van ProRail in Utrecht, maar zijn voorlopig niet van plan deze in te zetten.

	ALTIJD 2 meter loopruimte vrij. Er is niemand zo dom om daar te stallen. Goed geplaatste fietsenrekken zorgen zo voor obstakelvrije voetgangersroutes. Bij het DSW-rek past er elke 80 cm een fiets in, zonder dat de sturen in elkaar haken. Bij hooglaagrekken kan er elke 40 cm een fiets. Twee keer zoveel. Het DSW-rek mag daarom wat ons betreft alleen worden gebruikt: - Als er royaal voldoende rekken kunnen worden geplaatst - Als de rekken onder een hoek gedraaid worden geplaatst. Bijvoorbeeld omdat er onvoldoende breedte is om de fietsen haaks te plaatsen. Bij gedraaide rekken zitten de sturen niet in elkaar en is de hart-op-hartafstand kleiner. Het DSW-rek is in de binnenstad veel gebruikt. Het zou door een Griffin-achtig rek moeten worden vervangen. Bij Griffin-achtige rekken wordt de voorvork gesteund, bij Tulp-achtige rekken steunt de fiets op het voorwiel. Hoewel die rekken zo gemaakt zijn dat je fiets niet omvalt als er een tasje aan het stuur hangt, kan bij een Tulp-achtig rek een fiets wel omvallen als iemand tegen de fiets aanloopt of een collega-staller onhandig bezig is. Als de fiets omvalt heb je een flinke slag in je wiel. Daarom hebben we een sterke voorkeur voor Griffin-achtige rekken. Die worden ook beter gebruikt, want niemand wil een slag in zijn wiel. Voor alle rekken is er de keus uit 37,5 en 40 cm hart-op-hart afstand tussen de fietsen. Wegens stallingsgemak en lagere kans op kapotte kabels verdient 40 cm de voorkeur, behalve op plekken waar de fietsen relatief lang worden gestald (meer dan een uur) en er weinig ruimte is voor de rekken. De huidige rekken die in pop-up stallingen worden gebruikt zijn niet erg efficiënt qua ruimtegebruik. Daar moeten betere rekken voor komen.	

	Er zijn automatische stallingen mogelijk, zie bijvoorbeeld dit filmpje: https://www.youtube.com/watch?v=TAOLYhPZdZE . Er zijn vergelijkbare systemen waarmee op de eerste (of hogere) verdieping van een pand automatisch kan worden gestald. Op die manier zijn inpandige stallingen mogelijk die én veilig zijn én geen beheerder nodig hebben.	
23 H	**4. Bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stallingen** Er is een VN-verdrag toegankelijkheid dat Nederland heeft getekend. Er is een Utrechts stadsakkoord toegankelijkheid. De gemeenteraad wil dat Utrecht in 2036 onbeperkt toegankelijk is. Alle reden om voldoende rekening te houden met gehandicapte fietsers. Voor veel mensen is hun (aangepaste) fiets de enige mogelijkheid om zelfstandig te gaan waar ze willen. Voldoende veilige stallingen voor deze (soms aangepaste en dan erg dure) fietsen moet worden georganiseerd. De uitleg in de nota ("waar dat kan" "we hebben aandacht voor") is ons te vrijblijvend en gaat niet bepaald uit van de noodzaak dat dit gewoon geregeld moet worden. Dat moet net zo vanzelfsprekend zijn als parkeerplaatsen voor gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen, die in de stad gewoon geregeld worden. Hellingbanen en fietsgoten van stallingen zijn voor velen onbruikbaar. Doordat er maar weinig toegankelijke stallingen zijn worden de loopafstanden fors, maar veel gehandicapten hebben ook moeite met lopen. Desnoods moeten er verspreid in de binnenstad en bij andere langparkeerplekken (stations, zwembaden, schouwburg, winkelcentra, etc etc) fietstrommels komen waar de fietsen in gestald kunnen worden. Waarbij alleen gehandicapten in bezit van een pasje toegang hebben tot deze trommels. Ook voor het aankoppeldeel van rolstoelen moeten veilige opbergsystemen komen.	Ook de gemeente vindt het noodzakelijk dat er voldoende veilige stallingen zijn voor aangepaste fietsen. We hebben in de module fietsparkeren de ambitie opgenomen om fietsparkeren, in stallingen en op straat, beter toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. In de module 'Parkeren en Toegankelijkheid' staat vermeld dat we naast gereserveerde fietsparkeerplekken in fietsenstallingen ook zoeken naar gereserveerde fietsparkeerplekken op straat op een aantal strategische locaties. Bij geveltuinen en terrassen wordt de overblijvende ruimte getoetst op toegankelijkheidsnormen. Deze zijn meestal afgeschermd waardoor visueel gehandicapten deze opmerken en een nieuwe 'natuurlijke looplijn' ontstaat. Geleidelijnen liggen bewust niet door de hele stad, behalve waar natuurlijke gidslijnen ontbreken, het nodig is om OV haltes te vinden of bij voetgangersoversteken. Waar nodig kunnen visueel gehandicapten maatwerk aanvragen bij een wijkbureau. Op verzoek kunnen dan aanvullende maatregelen worden overwogen in overleg met belangenorganisaties. In het Handboek Openbare ruimte is in het principeprofiel opgenomen dat fietsen niet tegen de geven worden geplaatst, maar in een functiestrook tussen voetpad en rijbaan.

	Op kortparkeerplekken moeten fietsen in elk geval aangebonden kunnen worden. Bij voorkeur onder een afdakje, zodat de (kuip)stoel droog blijft. Een ander aspect van toegankelijkheid zijn blindengeleidelijnen. Bij herinrichtingen wordt de gevel daar vaak voor aangewezen als natuurlijke geleidelijn. Bijvoorbeeld op Vredenburg, in de Voorstraat en de Nachtegaal- en Reigerstraat. Dat betekent dat fietsen niet tegen de gevel mogen staan, want dan kunnen blinden hun route niet vervolgen. Bij gebrek aan stallingen maken mensen een slotbeugel aan hun huis en zetten de fiets toch tegen de gevel. De gemeente moedigt ook het maken van geveltuinen aan en er worden nieuwe terrassen vergund, die de geleiding van blinden hinderen. Er dienen op dit vlak duidelijker keuzes te worden gemaakt: ofwel een natuurlijke geleidelijn als de gevel, maar dan niet stallen tegen de gevel, voldoende plek in de rekken, geen geveltuinen en geen terrassen. Ofwel een tactiele geleidelijn die gebruik van de gevelruimte wel toelaat.	
23 I	**5. Overige opmerkingen** • Evenementen: o De bewegwijzering naar stallingsplekken bij evenementen moet op orde zijn. o Bij alle evenementen met meer dan 500 bezoekers willen we dat een bewaakte stalling aanwezig is.	We delen dat we niet willen dat evenementen de ruimte voor fietsparkeren verkleinen terwijl ze tegelijk zorgen voor een hoger aantal fietsen in de stad. Bij evenementenvergunningen zorgen we er al voor dat evenementen die fietsers aantrekken, zelf fietsparkeervoorzieningen aanbieden en alternatieve fietsparkeerplekken verzorgen als ze fietsparkeerruimte onttrekken.
23 J	• Met het beleid voor verkeersveiligheid en luchtkwaliteit wordt getracht het gebruik van scooters te ontmoedigen. Dat kan ook door scooterstallingen alleen betaald aan te bieden in parkeergarages.	Het is niet wenselijk om scooters te verplichten in garages te parkeren. We stimuleren er in garages zo veel mogelijk auto's parkeren. Als we scooters faciliteren gaat dat ten koste van ruimte voor auto's in de garages. Daarnaast mogen scooters volgens de Nederlandse wet, net als een fiets, op de stoep parkeren tenzij dat expliciet verboden is. Om

		overlast op de stoep te voorkomen willen we dit in de binnenstad wel beter faciliteren door expliciet locaties aan te wijzen.
23 K	• De monitoring van de fietsparkeerdruk is openbaar, volgens het informatieregister van de gemeente (Via: https://data.overheid.nl/dataset/dataset-inventarisatie-gemeente-utrecht naar https://ckan.dataplatform.nl/dataset/ff496087-46c1-408e-906d-4e29feb34020/resource/0143fbda-4d67-4398-a7d6-9f2c5f44bd6e/download/informatieregister-gemeente-utrecht-definitieve-versie.xls, tabblad “Ruimte”, regels 32 tot en met 35). Het zijn het openbare gegevens die zo snel mogelijk als open data aangeboden zullen worden. Van 2011 t/m 2013 stonden de onderzoeksverslagen downloadbaar op de website. We willen dat deze gegevens weer compleet worden gepubliceerd tot ze als open data beschikbaar komen.	De geaggregeerde data wordt jaarlijks in de Utrecht monitor opgenomen, zie https://www.utrecht-monitor.nl/fysieke-leefomgeving/mobiliteit/fiets We hebben afspraken met het CROW over het delen van fietsparkeerdata volgens de standaarden van open data. Totdat deze portal werkt worden de onderzoeksverslagen op verzoek beschikbaar gesteld.
23 L	• Zolang er binnen de normafstand van 100 resp. 250 meter van een bestemming onvoldoende veilige plekken zijn, mogen hinderlijk gestalde fietsen wat ons betreft niet worden verwijderd. Ook als een stalling vol is geweest mogen los of buiten gestalde fietsen niet worden verwijderd. Op het moment dat de fiets werd gestald kan die stalling vol zijn geweest. Op het moment dat de Boa’s langskomen is er misschien wel weer plek in de stalling, maar de eigenaar van de fiets is nog op zijn bestemming en heeft niet de gelegenheid gehad om de fiets alsnog in de stalling te zetten.	We gaan alleen de hinderlijk gestalde fietsen op plekken verwijderen die door het college aangewezen worden als stallingsverbodzone en op gereserveerde autoparkeerplaatsen. 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.
23M	• De hersteltermijn van tien minuten voor “overlastgevend” gestalde fietsen vinden we te kort. Als er hinderlijk gestalde fietsen verwijderd zouden worden dan is een herstelterminijn van 2 uur een goede termijn.	Gestalde fietsen op plekken die voor andere doeleinde gereserveerd zijn, zoals invalidenparkeerplaatsen, zorgen voor overlast omdat de plek dan niet gebruikt kan worden voor de doelgroep. Omdat het hier vooral om kortparkeerders gaat, is een herstelterminijn van 10 minuten lang genoeg om de fout te laten herstellen en kort genoeg om de noodzaak tot handhaven te onderbouwen. Zo kunnen we de plaatsen beschikbaar houden voor de doelgroep waarvoor deze plekken gereserveerd zijn.

23N	• Daarnaast moet het mogelijk zijn om je fiets in de buurt van het station ergens langer dan een etmaal gratis te stallen. Als bijvoorbeeld de eigenaar van een barrel twee weken naar het huis van haar ouders gaat.	Zie reactie 23 F
24	Een aspect wat ik mis in alle discussies over ‘’niet meer dicht bij je huis parkeren’’ is de veiligheid van je bezit, de auto. Verzameld parkeren op welke plek dan ook mag door gebrek aan toezicht niet gaan leiden tot een paradijs voor auto-inbrekers, vaak rondtrekkende bendes die de beste plekken zoeken voor hun activiteit (veel auto’s met weinig toezicht bij elkaar). Nu is het vaak al zo dat als je zonder zicht vanuit een woning ergens parkeert de kans op auto-inbraak groter is. Het risico is dan ook reëel dat na elke nacht er een ravage van ingebroken auto’s met verdwenen onderdelen zoals koplampen en navigatie / infotainment systeem kan worden aangetroffen op zo’n locatie waar we met zijn allen geacht worden te gaan staan omdat het straatbeeld dan (inderdaad) opknapt. Ik denk dat het weghalen van de sociale controle functie van bewoners qua toezicht op hun eigendom niet zo maar door de overheid kan worden weggenomen zonder dat ze dit toezicht overnemen.	Een van de randvoorwaarden om het parkeren in parkeerhubs voor bewoners mogelijk te maken is het faciliteren van goede sociale veiligheid in de hubs. Op de huidige P+R Westraven en Utrecht Science Park is bijvoorbeeld nu al 24/7 toezicht aanwezig. Deze toezicht bestaat o.a. uit de aanwezigheid van mensen in een fysieke ruimte op de P+R. Bij de verdere uitwerking van parkeerhubs in de stad blijven we aandacht houden voor een goede sociale veiligheid.
25	Hierbij reageer ik op de nota “parkeerhubs”. In de nota worden een aantal zaken voorgesteld waar ik op reageer. De Routekaart hoort bij de module, ik maak in mijn reactie geen onderscheid tussen delen die in de nota of in de routekaart worden voorgesteld. Autorijden doen mensen vooral voor het gemak. Niet nadenken, instappen en naar je bestemming rijden. Volgens gegevens die de Fietsersbond ontving over de effecten van het mobiliteitsplan is ook in	Er is een onderscheid tussen de module parkeerhubs en het advies van het externe bureau. Het advies heeft de gemeente inzichten gegeven hoe een systeem van parkeerhubs kan worden uitgevoerd. De module is voorgesteld beleid. De bijlage Routekaart (het advies) geeft dus inzichten van een extern adviesbureau en is geen voorgesteld beleid. De cijfers waarnaar u verwijst komen uit de bijlage Routekaart en maken geen onderdeel uit van voorgesteld beleid.

	2040 nog 37% van de autoritten korter dan 7,5 kilometer. 50% is korter dan 12,5 km. Dit zijn zeer lokale ritten, die uitstekend met de fiets of e-bike kunnen worden gedaan. Maar de planeffecten laten zien dat het fietsgebruik alleen stijgt voor ritten tot 2,5 km, daarboven daalt het fietsgebruik. Ik wil dat de gemeente maatregelen treft om deze korte autoritten te ontmoedigen en het gebruik van de fiets op die afstanden te stimuleren. Dat kost geld en ik denk dat dat gevonden kan worden in het schrappen en beperken van ring- en regio hubs. **De regiohubs** Ik heb flinke bezwaren tegen met name de regiohubs. Volgens het mobiliteitsplan zou het moeten gaan om zo'n 20.000 parkeerplaatsen à € 20.000 per plek. De aanlegkosten bedragen dan 400 miljoen. De extra exploitatiekosten van het OV komen daar nog bovenop. De parkeerplekken op die hubs worden gratis of tegen een zeer laag bedrag aangeboden. Daardoor wordt autorijden tot de regio in feite gesubsidieerd. Deze hubs zouden moeten komen "waar de file begint". Die file begint in de regiogemeenten, waar het regionale verkeer naar Utrecht de snelweg op gaat. Voor die € 400 miljoen zijn er meer dan uitstekende snelfietsroutes aan te leggen naar die regiogemeenten. Zodat die inwoners niet de snelweg op gaan maar de fiets/e-bike/speed pedelec nemen om naar Utrecht of een andere bestemming in de regio te gaan. De bewoners van de regio hebben nu immers ook de keus om met het OV te komen. Als zij niet met het OV komen, hoe kan die regiohub dan zó aantrekkelijk zijn qua verbinding met Utrecht, dat mensen die al op de snelweg zitten er van af gaan om te parkeren in de regiohub. Daarvandaan naar het OV te lopen, de reis met het OV te maken en in Utrecht dan nog de laatste mijl naar hun bestemming af te leggen? De trein si juist aantrekkelijk op lange afstanden, de laatste mijl is het	Met goede regionale overstappunten op stations en naast (snel)wegen zorgen we ervoor dat het hoofdwegennet en onderliggend wegennet van de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht niet overbelast met auto's raken. Met goede regionale overstappunten zorgen we er voor dat het fietsgebruik op de korte en middelange afstanden in de regio toeneemt. Samen met de regiogemeenten, provincie Utrecht en het rijk verkennen we de komende jaren waar regiohubs kunnen komen. Het realiseren van (regio)hubs is een van de maatregelen uit het mobiliteitsplan 2040 die bijdraagt om de groei van woningbouw in de regio mogelijk te maken. En daarvoor werken de overheden in de regio met elkaar samen onder andere op het gebied van parkeerbeleid. We zetten met onze mobiliteitsaanpak in op verschillende stappen waarbij de stap Slim Parkeren, zoals de inzet van parkeerhubs, bijdraagt aan het verminderen van autoritten op de middel en lange afstanden én op het gebruik van de fiets. Op dit moment heeft Utrecht nog traditionele P+R's zoals Westraven waar forenzen en bezoekers staan. De P+R's krijgen een hoogwaardig voorzieningenniveau zodat ze ook geschikt zijn voor bewoners die hun auto daarmee aan de rand van de stad kunnen parkeren. Met het realiseren van regiohubs worden forenzen en bezoekers straks opgevangen in de regio en kunnen ze hun reis naar Utrecht voorzetten met de fiets, deelscooter of het OV. We gaan de tarieven voor de verschillende doelgroepen goed op elkaar afstemmen. Hoe dichter bij de stad hoe duurder het parkeren wordt. Hiermee zorgen we dat er geen extra autoverkeer naar de stad wordt gefaciliteerd. Een van de randvoorwaarden op het gebruik van Ringhubs voor

	probleem. De auto is juist handig voor het laatste stukje van de rit. Wie neemt de auto op de lange afstand, om die voor het laatste stukje om te ruilen voor OV? Dan heb je van beide modaliteiten de nadelen. Als een file 10 minuten vertraging veroorzaakt is het al veel. Hoe kan zo'n omweg via een station vlotter zijn dan gewoon doorrijden tot de bestemming? Waar in de regio moeten de hubs komen? Gaat Remia weg in Den Dolder? Kun je daar dan niet beter woningen bouwen, zo vlakbij een station? Als wij die parkeerplaatsen niet in onze stad willen, waarom moeten regiogemeenten er dan mee worden opgezadeld? Hoeveel hectare groen wordt er aan opgeofferd? Parkeren vreet ruimte. Er is toch ook beleid om de regio groener en mooier te maken zodat mensen in de omgeving kunnen recreëren? Om serieus effect op de drukte in de stad te hebben, is er een enorm oppervlak aan parkeerplaatsen nodig. Dat oppervlak kan ook een park worden. Het kan zijn dat men het OV kiest omdat dat goedkoper is dan parkeren in Utrecht. Dat geldt ook voor de bewoners van de regiogemeenten, die door hoge parkeerkosten extra worden aangemoedigd om fiets of OV te nemen. Waarom komen die nog steeds met de auto? Als zij niet met de auto komen is er immers geen file meer vanaf "hun" oprit van de snelweg. Daarom zou er juist op ingezet moeten worden dat men zo dicht mogelijk bij het vertrekpunt al het OV neemt. Met fiets en trein kun je van enorm veel adressen vlot naar Utrecht. Op lange afstanden is de trein (max 140 km/uur) veel sneller dan de auto (max 100 km/uur en je kunt niet zitten lezen). Ook bij een rit van 100 km voert maar een paar kilometer door onze stad. Die lange ritten zijn nauwelijks hinderlijker dan de vele korte ritten die in de stad verreden worden. Daarom moeten de korte ritten in	bewoners aantrekkelijk te maken is indien nodig het invoeren van betaald parkeren in de directe omgeving van de ringhub en die van nieuwe ontwikkelingen zoals Merwedekanaalzone. Met het realiseren van goede randvoorwaarden zoals sociale veiligheid, een warme overdekte parkeerplaats bieden we bewoners een beter alternatief dan parkeren ergens in een wijk. Wij verwachten niet dat mensen die bijvoorbeeld in Merwedekanaalzone wonen hun auto in Terwijde gaan parkeren. We proberen in eerste instantie bestaande P+R's toegankelijker te maken voor bewoners. Wij gaan geen ringhubs bouwen als er geen noodzaak voor is. We gebruiken hiervoor de investeringsstrategie van de Ruimtelijke Strategie Utrecht.

	Utrecht ontmoedigd worden. Dat is iets wat wij als gemeente volledig zelf in de hand hebben. Het geld voor de regiohubs dient besteed te worden aan een regionaal snelfietsnet om de inwoners van de regiogemeenten op de fiets (en met het OV) naar Utrecht te krijgen. Het is veel makkelijker om 20.000 extra fietsritten te krijgen dan dagelijks 20.000 mensen uit de auto te halen via regiohubs. Daarom moet de € 400 miljoen aan fiets voorzieningen worden besteed. Kijk nog eens in de tabel om hoeveel ritten het gaat. Zoek eens terug hoe sterk het fietsgebruik is gestegen. Kijk eens hoe laag het OV gebruik is. Verdubbelen van het busgebruik slaat geen deuk in een pakje boter. Op tabje 2 staat het ruimtegebruik in de stad, dat heeft Milieudefensie een paar jaar geleden uitgevogeld. **De ringhubs** De ringhubs worden op dit moment oneigenlijk gebruikt. In de P+R Westraven staan vooral auto's van medewerkers van Rijkswaterstaat. Toen die flat stond te trillen in 2012 was de P+R nagenoeg leeg. (Zie foto) P+R Papendorp wordt vooral gebruikt door mensen die op Papendorp werken. Er zijn door de Rijksoverheid namelijk beperkingen aan het aantal parkeerplaatsen bij kantoren opgelegd, zodat kantoormedewerkers niet allemáál met de auto naar het werk komen. Doordat er een P+R is kunnen de medewerkers alsnog met de auto naar het werk en vlakbij parkeren op de P+R. Ze worden met een golfkarretje opgehaald (Zie foto) of hebben een vouwfiets in de auto. Zo draagt de P+R juist bij aan een hoger autogebruik naar Utrecht toe, in plaats van dat het zorgt voor een lager autogebruik in de stad. Die kosten worden grotendeels door de gemeenschap betaald omdat het parkeren hier verre van kostendekkend is. Dat geldt ook voor andere P+R locaties als de Uithof.	

	Hoe gaat u zorgen dat de ringhubs geen goedkope manier blijven om extra autoverkeer naar de stad toe te faciliteren? De bedoeling van de ringhubs is dat bewoners van wijken zonder parkeergelegenheid hun auto in die hub gaan parkeren in plaats van in hun wijk. De eerste testcase was de flat aan het Rachmaninoffplantsoen. Naar ik heb begrepen parkeren mensen liever hun auto gratis in Lunetten of een andere wijk, dan betaald in een wat verder weg gelegen parkeergarage. Vouwfietsje in de kofferbak. Als er op grote schaal vraag naar parkeergelegenheid ontstaat, kunnen ook commerciële aanbieders er op inspringen. Winkelcentrum Nova zou parkeerplaatsen aan kunnen bieden voor een tarief dat júist onder het gemeentetarief ligt. De bewoners zullen immers vooral 's nachts parkeren, de winkelbezoekers komen overdag. Ook hebben bedrijven die krimpen soms parkeervergunningen terwijl ze die niet meer nodig hebben. Zij kunnen ze verhuren aan bewoners. Dat betekent dat de ringhubs pas door de bewoners waar het voor bedoeld is zullen worden gebruikt als er in de hele gemeente betaald parkeren is ingevoerd (ook in Leidsche Rijn en Vleuten De Meern) en er onvoldoende alternatieve mogelijkheden zijn bij bedrijven die parkeerplaatsen aanbieden of parkeervergunningen verhuren. In de aanpak betaald parkeren blijkt dat betaald parkeren alleen wordt ingevoerd als de meerderheid voorstemt bij een buurtpeiling. Voor er in de omgeving van station Terwijde betaald parkeren is, gaat langer duren dan 2040. Het uitgangspunt "dat alle inwoners van de nieuwe gebieden parkeren in een ringhub en dat de bestaande gebruikers er ook nog parkeren" is dus geen logisch uitgangspunt. De bestaande parkeerders zijn medewerkers van kantoren die zo het beperkte aantal	

	parkeerplaatsen bij de kantoren omzeilen. De nieuwe bewoners gaan ook eerst op zoek naar goedkopere mogelijkheden om te parkeren. De ringhubs kunnen alleen worden bekostigd als het geld elders vandaan komt. Lees: het moet ofwel gesubsidieerd uit algemene middelen ofwel uit de opbrengst van de bouw. Anders zou die opbrengst van de bouw in de algemene middelen vloeien. Ook hierom geldt: Bouw pas een ringhub als de noodzaak onomstotelijk vaststaat en dubbelgebruik van andere gelegenheden niet mogelijk is. Voor zover ringhubs uit de bouwopbrengst zou worden betaald, zou dat geld ook in betere fietsvoorzieningen in de stad worden gestoken. Er ligt oa nog een wens voor een fietstunnel onder het spoor bij de Nic. Beetsstraat. Geraamde kosten 40 mln en er is voorlópig geen geld voor. Daarom moet er zeer terughouden worden omgesprongen met geld en ruimte voor regio- en ringhubs. 	

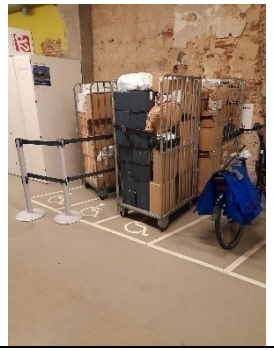
		
26	Als <persoonsgegevens> hebben we een reactie geformuleerd op de uitwerking 'Fietsparkeren'. Deze hebben we als bijlage bijgevoegd. Als belangenbehartiger van <persoonsgegevens> hebben we de uitwerking *Fietsparkeren* met veel plezier gelezen en zijn we zeer te spreken over het voornemen om meer fietsparkeerplekken te realiseren en de huidige mogelijkheden beter te benutten. Daarnaast zijn we erg blij met de aandacht voor de verschillende parkeerbehoeftes van fietsgebruikers. We zien echter daarnaast nog ruimte voor verbetering. wat we hieronder hebben toegelicht. Onze bijdrage hebben we gestructureerd aan de hand van drie onderwerpen: het promoten van de huidige capaciteit, het vergroten van de capaciteit en duidelijkheid omtrent de wetten en regels. <u>Het promoten van onbekende huidige capaciteit:</u> De onbenutte plekken in ondergrondse stallingen is een issue waar we graag over willen meedenken. De verklaringen die we willen poneren is dat men ofwel te weinig van de mogelijkheden af weet, of dat men het toch vaak net teveel moeite vindt om de fiets ondergronds te parkeren voor de tijd die men in de nabije omgeving wil doorbrengen. Om de onbekendheid tegen te gaan lijkt ons campagnes via sociale media of posters in de stad de beste optie. We zien weinig heil in	Bedankt voor de suggesties. Hoewel we er geen diepgaand onderzoek naar gedaan hebben, denken wij dat uw stelling hout snijdt: onbekendheid en gemakzucht leiden er toe dat mensen hun fiets niet in een gratis bewaakte stalling willen zetten. Wij willen campagnes opstarten om het stallingsgebruik te vergroten. Zowel Neude als Stadhuis hebben bewaakte ondergrondse fietsenstallingen, die tijdens horeca-avonden nog capaciteit beschikbaar hebben. Voor de locaties Vlaamse Toren en Hollandse Toren hebben we inrichtingsplannen om deze straten te verlevendigen en het aantal gestalde fietsen te verminderen. In de stalling Laag Catharijne en House Modernes is nog capaciteit beschikbaar. Er zijn praktische bezwaren om te werken met onbewaakte pop-upstallingen. We kunnen deze niet weghalen op het moment dat er nog fietsen in staan. En helaas worden borden met waarschuwingen niet altijd gezien. We evalueren wel de inzet van pop-upstallingen, zodat deze aansluiten bij piekmomenten

	fietscoaches. Daarnaast merken we vaak in onze omgeving dat studenten weinig op de hoogte zijn van de voorwaarden voor het gebruik van stallingen. We zouden adviseren om een *explainer* online te zetten waarin de richtlijnen voor het gebruik en de kosten worden toegelicht. Hier zou naartoe kunnen worden gelinkt als men de locatie op een online kaartenapp opent, zoals Google Maps, zodat zoveel mogelijk informatie gecentreerd staat. <u>Het vergroten van de capaciteit:</u> Wat ons betreft is de oplossing voor de tweede verklaring die we hierboven schetsen om meer in te spelen op de behoeftes van gebruikers. Op sommige plekken in de stad zijn ondergrondse stallingen enorm relevant, bijvoorbeeld in de buurt van een verzameling horeca (zoals de Neude, of naast het Stadhuis). Op andere plekken denken wij dat, naast promotie voor ondergrondse stallingen, het goed zou zijn om meer te werken met onbewaakte pop-up stallingen, het liefst dubbellaags. Zo denken we dat een dubbele bezetting de congestie op de 'Vlaamse Toren' en om de hoek bij de 'Hollandse Toren' zou kunnen tegengaan. Deze stallingen zouden zelfs kunnen worden neergezet en weggehaald naar gelang de verwachte piek aan gebruikers. Strenger handhaven op onjuiste of te lang geparkeerde fietsen is daarbij ons inziens dan uiteraard terecht. <u>Duidelijkheid omtrent wetten en regels</u> Tot slot zien we enkele belangrijke aspecten bij het handhaven van de regelgeving. In het algemeen zien we dat studenten niet alleen bestaande parkeerplekken niet altijd weten te vinden, de kennis over wat wel en niet toegestaan is ontbreekt vaak ook. Hier zien we een rol voor de gemeente weggelegd om de regels te promoten.	

	Het weghalen van fietsen die onjuist of te lang geparkeerd staan is erg begrijpelijk. Toch is het voor de eigenaar van de fiets erg vervelend als het gebeurt, vanwege de tijds- en geldinvestering die specifiek voor studenten relatief hoog is. We zouden daarom de gemeente willen aanmoedigen extra waarschuwingen (bijvoorbeeld in de vorm van boorden) aan te geven op plekken waar het vaak fout gaat. Zo zijn er veel studenten die niet weten dat het niet toegestaan is te parkeren op de kruising tussen de Ganzenmarkt en de Korte Minrebroederstraat. Wat ons betreft is het extra pijnlijk als het daar fout gaat aangezien er een stalling zeer nabij is. Vanwege die stalling is de situatie echter in onze ogen ook juist relatief makkelijk te verbeteren voor alle betrokken partijen. Daarnaast worden wat ons betreft de fietsparkeerplekken die worden gevormd door alle leuningen aan bruggen en grachten zoveel mogelijk behouden omdat het een snelle en gemakkelijke vorm van parkeren is. Mocht het beleid daarop aangepast worden dan lijkt het ons hier wederom belangrijk hier zoveel mogelijk duidelijk over te communiceren, het liefst op de betreffende plekken zelf. We hopen dat van harte dat onze ideeën iets opleveren. In het geval dat onze bijdrage vragen oproept dan zijn we uiteraard bereid onze ideeën verder toe te lichten. Veel succes gewenst met de verwerkingsfase!	
27	Op het randje van 2021 reageer ik op de Parkeervisie en dan met name de gedeeltes Parkeren en Toegankelijkheid en het gedeelte fietsparkeren. Mijn naam is <persoonsgegevens>, inwoner van Utrecht, met een spierziekte. Ik kan nog fietsen op een aangepaste fiets en wil dat zo lang mogelijk doen. Het lukt me niet meer regulier auto te rijden, dus qua mobiliteit is fietsen heel belangrijk voor mij. Mogelijk komt in de	We vinden het noodzakelijk dat er voldoende veilige stallingen zijn voor aangepaste fietsen. In de module fietsparkeren hebben wij de ambitie opgenomen om fietsparkeren, in stallingen en op straat, beter toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. In de module ‘Parkeren en Toegankelijkheid’ staat vermeld dat we naast gereserveerde fietsparkeerplekken in fietsenstallingen ook zoeken naar gereserveerde fietsparkeerplekken op straat op een aantal strategische locaties.

	toekomst een aangepaste auto en/of een rolstoel of scootmobiel in zicht. Ik kan nog kleine stukken lopen, 100 – 200 meter. Een rollator mee op de fiets gaat niet lukken. Ik lees in de visie prachtige ambities, maar ik wil vooral dat er snel zaken gedaan wordt en dat er met recht ook gehandicaptenplekken in fietsenstallingen worden gecreëerd, die zijn er nu onvoldoende. Ik wil dat ik mijn dure aangepaste fiets net als ieder ander veilig overdekt kan stallen in een fietsenstalling en dat die fietsenstalling toegankelijk is, dat is nu niet het geval! - Inmiddels wachten we een jaar op een aanbindmogelijkheid om de fietsen voor inwoners met een beperking vast te kunnen zetten in de **fietsenstalling Neude**. Na veel geklaag van mijn persoon en het Solgu zijn daar uiteindelijk 2 gehandicapten plekken gecreëerd, gelijkvloers, maar die zijn niet in het zicht van camera's en personeel en staan dus boven bij de ingang - u begrijpt dat ik niet de trap af kom - in feite onbeheerd. - Ook **de nieuwe fietsenstalling in House Modernes** is ontoegankelijk. Waarom hebben we de nota Utrecht Toegankelijk aangenomen in de gemeenteraad, als de ambtenarij zich er toch niet aan houdt. U stelt in de visie dat er waar mogelijk plaatsen voor gehandicapten gerealiseerd worden. Dat moet worden: zie volgende punt. - Er worden in elke fietsenstalling toegankelijke parkeerplekken gerealiseerd voor inwoners met een beperking, dus bijvoorbeeld met een lift, of bovenaan (gelijkvloers) voordat er eventueel een trap afmoet, met een camera en aanbindplekken! Ik wil dat er ook gehandicaptenplekken komen in de fietsenstalling House	We zijn ons ervan bewust dat fietsenstallingen onderdeel van de rit van huis naar bestemming zijn. Het toegankelijk maken van stallingen voor mensen met een beperking zou tot hoge meerkosten leiden, waardoor er minder stallingen gebouwd kunnen worden. Vandaar dat we een regeling hebben dat mensen met een beperking in het voetgangersgebied mogen fietsen en zolang het niet gevaarlijk is ook (kort) mogen parkeren. In de module Parkeren en Toegankelijkheid noemen we inderdaad niet het 'fietsplaatje' (of schildje) maar spreken we over de fietsontheffing. Het plaatje dat bevestigd kan worden op de fiets is optioneel, en maakt de ontheffing kenbaar, maar is geen voorwaarde om te hebben om te mogen fietsen en parkeren in het voetgangersgebied. Het blijft mogelijk om de fietsontheffing aan te vragen. Het is wenselijk dat de plekken voor fietser met een beperking in de Zadelstraat worden vrijgehouden en hier geen pakketjes worden gestald. De beheerder zal hier beter op letten. In de module 'Parkeren en toegankelijkheid' wordt gesproken over fietsparkeerplaatsen voor aangepaste fietsen (voor mensen met een beperking) en parkeerplaatsen voor overige vervoersmiddelen voor mensen met een beperking. Hier maken bakfietsen en transportfietsen geen onderdeel van uit. Het is voor iedereen mogelijk de fiets in een pop-upstalling te stallen. We reserveren hier geen speciale plekken.

		Modernes of elke nieuwe fietsenstalling die er gaat komen. Niet dat we elke keer het wiel opnieuw moeten uitvinden. - Overigens ben ik zo vrij om een foto mee te sturen van **de enige toegankelijke fietsenstalling in Utrecht centrum aan de Zadelstraat, daar worden de 3 gehandicaptenplekken tegenwoordig vooral gebruikt als opslagplaats voor pakketten**! Mijn fiets staat naast de gehandicaptenplekken. - Ik mis in de nota het **zgn Fietsplaatje**, een paar jaar geleden heb ik daar samen met het Solgu voor gepleit, ik heb er zelf een op mijn fiets. Ik zou daar meer aandacht voor willen hebben. Ik kan op sommige stukken die te lang zijn dan toch met mijn fiets lopen of fietsen, als het niet te druk is, ik ben natuurlijk niet gek, in stukken die voetgangersgebied zijn. - Verder is het natuurlijk belachelijk dat parkeerplekken voor gehandicapten op een hoop gegooid worden met bakfietsen en transportfietsen. - Zomers (als het droog is) zijn pop-up stallingen ook een prima optie, maar die zijn er niet altijd en, de naam zegt het al, ze poppen overal op en gaan weer. Het zou ook goed zijn als er op pop-up stallingen speciale plekken zijn voor gehandicapten, die zijn er nu in mijn beleving niet. - **Ook op populaire plekken in de binnenstad, bv bij Louis Hartlooper of Springhavertheater, zijn onvoldoende mogelijkheden om als gehandicapte goed je fiets te kunnen parkeren**, heeft u wel eens geprobeerd om met een gewone fiets je fiets in of tussen rekken vast te zetten, nu dat lukt	

	iemand met een beperking slecht ter been helemaal niet en die kan niet lopen vanaf bv de Zadelstraat naar Ledig Erf, daar zouden speciale plekken voor gehandicapten moeten komen. Je wilt uberhaupt je dure aangepaste fiets niet los, onaangebonden ergens parkeren. Ik heb de reactie van <reactie 23> gelezen, die komt en is veel uitgebreider en dekt prima de lading, ik wilde als direct belanghebbende en ervaringsdeskundige mijn reactie geven. Ik verwacht van een gemeente die pretendeert toegankelijkheid hoog in het vaandel te hebben staan een duidelijk zichtbaar beleid op dit gebied en zwakke bewoordingen als, waar mogelijk zorgen we dat er gehandicaptenplaatsen in fietsenstallingen komen, dat slaat nergens op. Dan bent u als gemeente geen knip voor de neus waard. We hebben in juli 2021 al een keer een rondje langs fietsenstallingen gedaan met Solgu en een aantal ambtenaren van de gemeente om zicht te krijgen op toegankelijk fietsparkeren. Ik ga ervan uit dat er nu spijkers met koppen geslagen worden en niet dat Utrecht zoals nu, vooral een gemeente is van veel woorden, maar weinig daden. 	

28	Bij dezen mijn reactie op de Aanpak parkeren openbare ruimte. De hele redenatie in dit stuk komt op mij over op alsof het wensdenken is in een bepaalde richting, vanuit het geloof dat als parkeren onaantrekkelijk wordt gemaakt mensen massaal de auto van de hand doen. Door uw beleid denken mensen echt niet ineens: ik kan nu moeilijk parkeren voor de deur: nou dan doe ik mijn auto maar weg. U gaat voorbij aan twee essentiële zaken waarom mensen een auto voor de deur hebben: ze moéten het, ze wíllen het (of een combinatie van beide). Moeten omdat zij in hun leven (bijv. voor werk) afhankelijk zijn van de auto. Of willen omdat het onderdeel is van wie zij zijn en hoe zij willen zijn: de auto als vrijheid om te gaan en staan waar en wanneer je wilt. Dit beleid leidt ertoe dat mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van een auto (omdat hun werk simpelweg niet met OV te bereiken is, te lange reistijd, of werk hebben waarbij ze van hot naar her moeten) niet in de stad kunnen wonen, maar moeten verhuizen naar buurgemeenten. Of als mensen met veel plezier in de stad wonen, maar (onverhoopt) toch van baan wisselen, een baan die ze op het lijf is geschreven, maar waarvoor ze wel een auto nodig hebben. Met dit beleid zorgt u ervoor dat deze mensen die baan dan niet kunnen nemen óf moeten verhuizen. Hiermee draagt de gemeente zelf bij aan segregatie in steden en de stad Utrecht alleen voor mensen zonder auto. En dus mensen met bepaalde beroepen/werkgevers niet in de stad kunnen wonen. Opmerkelijk in het stuk is dat parkeerplekken niet bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Ik denk dat vele automobilisten als u ze er naar vraagt aan zullen geven dat zij het kunnen parkeren op een plek dichtbij waar ze moeten zijn als een ‘kwaliteit’ van de openbare	Utrecht is een aantrekkelijke en gastvrije stad, voor bewoners en bedrijven, maar ook voor bezoekers (van bewoners en bedrijven in de stad). Bestaande rechten (zoals een parkeervergunning) respecteren wij. Tegelijk stimuleren wij, onder andere met parkeertarieven, iedereen (bewoners én bezoekers) om gebruik te maken van alternatieven voor de (eigen) auto, maar we blijven ook toegankelijk voor wie met de auto wil komen. Hierbij denken we ook aan doelgroepen voor wie openbaar vervoer, lopen, en fietsen niet altijd een goed alternatief zijn (zoals mensen met een beperking). Auto’s die toch de stad in moeten, zijn bij voorkeur elektrisch. Wij voeren actief beleid om het elektrisch vervoer in de stad te stimuleren. Wel blijft ook een elektrische auto ruimte vragen, zowel in parkeerplaatsen, als benodigde ruimte voor infrastructuur. Ook met schone auto’s is het noodzakelijk dat er meer gebruik wordt gemaakt van alternatieve vervoersvormen. Eind 2018 hebben we het Bewonerspanel in een enquête 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. Door parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te heffen ontstaat meer ruimte op straat, waar juist ook bij bewoners behoefte aan is. 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. Dit is niet voor iedereen een aantrekkelijk alternatief. Er

	ruimte zullen bestempelen. Het is maar net hoe (beperkt) je de kwaliteit van de openbare ruimte wilt aangeven. In het stuk beperkt u dit blijkbaar tot beeldkwaliteit. Mijn tip zou zijn om ook andere kwaliteiten mee te nemen. En niet blind te staren op burgerinitiatieven van veelal mensen zonder auto, maar ook te luisteren naar de 'zwijgende' meerderheid van automobilisten die graag een parkeerplek willen. De passages over dat het toevoegen van parkeerplaatsen op lange termijn over het algemeen weinig effect heeft op de parkeerdruk, en dat parkeerplekken weghalen dan dus wel goed werkt voor de parkeerdruk volg ik niet helemaal. Conclusie kan ook zijn dat burgers blijkbaar graag parkeren in de buurt van waar ze moeten zijn. De gemeente is toch voor en van burgers? En er zijn toch niet voor niets CROW-parkeernormen? Wat ik mis is het aantal reisbewegingen, de reistijd en juist de onveiligheid die het 'idealisme' van parkeren in hubs en aan de randen van de stad met zich meebrengt. Het aantal reisbewegingen neemt namelijk enorm toe en daarmee ook de druk op de stad/infra, alsmede de kosten voor de burger. Ter illustratie een voorbeeld. Dit is een voorbeeld waarbij ik in de huidige situatie vanuit mijn werk buiten de stad (voor mijn werk moet ik met de auto, kan niet met OV) kom en via de bouwmarkt (daar heb ik echt een auto voor nodig) in de stad en het kinderdagverblijf van mijn dochter naar huis rijdt. En bij mijn huis vanaf een parkeerplek mijn spullen en dochter uit kan laden. Dit is in de huidige situatie mooi te combineren in één ritje. Als uw beleid werkelijkheid is geworden wordt dit ene ritje de volgende onderneming: uit het werk rijd ik naar een hub aan de rand van de stad, vanaf daar met het OV naar huis, dan de fiets of het OV pakken naar het kinderdagverblijf, dan daarna het OV nemen naar de parkeerhub, daar de auto pakken, met de auto naar de bouwmarkt, spullen halen,	blijft dan ook nog steeds mogelijkheid om een parkeervergunning op straat aan te vragen. Daarnaast is er in Utrecht een groot en gevarieerd aanbod aan deelvervoer (dat allen maar toeneemt), zijn er goede fietsverbindingen, en kunnen bewoners gebruik maken van openbaar vervoer. In de nieuwe ontwikkelgebieden komen zogenaamde wijkhubs die mogelijk (deels) ondergrond worden gerealiseerd. Bewoners kunnen straks voor zo'n hub die op loopafstand ligt een parkeerabonement afsluiten. In de bestaande wijken zijn wij niet van plan om ondergrondse parkeergarages te realiseren. Met de parkeercapaciteit kunnen we de mobiliteit in de stad beheersen. Aanleg van dergelijke garages leidt dus netto tot meer autogebruik op de wegen Daarnaast zijn dit grote investeringen, waar geen financiering of onderhoudsbudget voor beschikbaar is. Het toevoegen van parkeerplaatsen leidt op termijn niet tot afname van parkeerdruk, maar zorgt juist voor meer auto's in de stad. Bewoners en bezoekers die eerst niet of elders parkeerden, kiezen sneller voor de auto als zij zien dat er op hun herkomst- of bestemmingslocatie parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Om de stad verder te laten groeien en leefbaar te houden willen wij tegelijkertijd parkeerplaatsen opheffen. Wanneer wij parkeerplaatsen opheffen, verlagen wij het maximumaantal uit te geven parkeervergunningen in het gebied. Zo zorgen we dat het opheffen van parkeerplaatsen niet leidt tot een verhoging van de parkeerdruk. We koppelen de verlaging van het vergunningenplafond dus niet aan specifieke adressen, maar regelen de vergunninguitgifte voor het gebied als geheel. Als we bij opheffen van parkeerplaatsen adressen voor altijd zouden uitsluiten van een parkeervergunning, wordt

	deze thuis laden lossen midden op straat (mag dat wel zonder vergunning? of scant de gemeentelijke handhavingsauto mijn kenteken ook bij laden lossen?), dan met de auto terug naar de hub, vanaf daar weer met het ov naar huis. Ik hoop dat u begrijpt dat dit geen doen is, zeker niet als ik het verkeerde schroefje in de bouwmarkt mee heb genomen. Door de vele reisbewegingen en reistijd (vele mensen zullen dit dan moeten doen) neemt de onveiligheid alleen maar toe. Ook met bijvoorbeeld ladende en lossende auto's. En dan heb ik het nog niet over de extra uitstoot die dit met zich meebrengt. Wellicht is het ook mogelijk om te kijken naar oplossingen uit Amsterdam. Waar parkeerhubs onder de grachten of in Amsterdam West onder een plein liggen. Nabij het Wilhelminapark zou ter hoogte van het rosarium bijvoorbeeld een ondergrondse parkeerhub kunnen komen. Op loopafstand voor de gebruiker (en dus geen extra last of extra kilometers die niet nodig zijn). Bewoners (waaronder ikzelf) zijn waarschijnlijk bereid een groot deel of alle kosten te dragen om dit te realiseren. Het leidt tot een significante afname van lokaal verkeer en parkeerplaatsen op straat. De gebruiker betaalt omdat die voor de parkeerplekken betaalt en mensen zonder auto profiteren mee van de vergroening van de omgeving. Wellicht kost dit 50.000 per parkeerplaats om te realiseren, maar dat is het meer dan waard voor de omgeving. Dit kan waarschijnlijk op meer plekken in de stad. In wijken met minder hoge inkomens kunnen de kosten meer door de gemeente gedragen worden. Tot slot zie ik nergens iets genoemd over de consequentie die dit beleid met zich mee lijkt te brengen. Plekken die ooit zijn opgeheven krijg je nooit meer terug, zodra er een stukje groen in staat is het voor eeuwig overgegeven en zijn er genoeg groenlievende stadgenoten die er alles aan doen dat dit plekje ooit weer een andere invulling krijgt. Ik zou het	het voor bewoners minder aantrekkelijk om met initiatieven te komen, terwijl we bewoners juist willen stimuleren om na te denken over andere invullingen van parkeerruimte.

	fair vinden om het ook mogelijk te maken om plekken erbij te maken en voor opgeheven plekken iets op te nemen dat de groene invulling tijdelijk is, dat mocht in de toekomst blijken dat er behoefte is aan toch meer parkeerplekken, het groen zonder problemen verwijderd kan worden. Alternatief kunt u denken aan een oplossing waarbij het inleveren van een vergunning gekoppeld is aan het adres en niet aan de bewoner. In het huidige voorstel kan iemand een vergunning inleveren en vervolgens verhuizen. De nieuwe bewoner heeft wel weer de wens een auto te bezitten en zo wordt het probleem bij anderen neergelegd. Door vergunningen die ingeleverd worden te koppelen aan een adres wordt het ideaal gekoppeld aan het effect op de waarde. Indien iemand van mening is dat minder auto's een meerwaarde is, kan het geen probleem zijn dat een toekomstig bewoner op dat adres ook geen auto meer kan bezitten. In het huidige voorstel wordt namelijk de hele wijk opgezadeld met de idealen van een deel van de wijk en in dit alternatief komt dit meer te liggen bij de initiatiefnemers. Voor vragen n.a.v. bovenstaande kunt u mij altijd benaderen.	
29	Ik wil graag iets opmerken / vragen m.b.t. het parkeren aan de Oudegracht. Indien parkeerplaatsen worden opgeheven, kan dat i.v.m. de veiligheid het beste bij de bruggen. Een voetganger (met name een kind of klein persoon) dat van de brug komt, heeft door de geparkeerde auto’s slecht overzicht. Op grond van art 24 RVV is het verboden om minder dan vijf meter afstand van een kruispunt te parkeren. De bruggen en de Oudegracht vormen ook een kruispunt.	Het is binnen de singels niet mogelijk om een fietstrommel te plaatsen. In de module Aanpak parkeren openbare ruimte staat dat we per jaar 0,5 tot 1% van de parkeerplaatsen op straat willen opheffen. Hierdoor ontstaat ruimte. We zoeken nog uit hoe we daarbij omgaan met initiatief van bewoners en richten daarvoor een loket in. We hebben uw suggestie voor de binnenstad genoteerd.

	Daarnaast zou ik graag een fietstrommel geplaatst willen hebben op de Oudegracht. Is dat mogelijk? En zou ik deze dan kunnen huren? Ik woon samen met partner en kind in een bovenwoning aan de Oudegracht. We hebben helaas geen berging. De parkeerplaats naast de Weesbrug zou een mooie plek zijn voor een fietstrommel. Graag hoor ik van u!	
30	Ik woon bij het Domplein, het belangrijkste historische plein van de stad. Ik erger mij regelmatig aan de enorme hoeveelheden fietsen die op het plein geparkeerd staan, zowel voor DUMC als, in het weekend, in de pop-up fietsenstalling. Het doet de kwaliteit van het plein geen goed. In tegendeel! Het feit dat er zoveel fietsen staan, laat zien dat het ontbreekt aan een goede mogelijkheid om fietsen inpandig te stallen aan deze kant van de stad. En bij de voorstellen die nu naar de gemeenteraad gaan is dat ook te zien. Weer wordt er geen oplossing meengenomen voor dit vraagstuk. Graag vraag ik om - bij de indiening van het raadsvoorstel - met een oplossing voor dit vraagstuk te komen…	Wij weten dat er aan het Domplein veel bestemmingen zijn waar mensen met de fiets naar toe komen. Het is een zoeklocatie voor een inpandige stalling. Op dit moment zien wij helaas geen geschikte locatie voor een inpandige stalling in de directe omgeving.



Routekaart Parkeerhubs Utrecht

Gemeente Utrecht

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Empaction
PARKEERPROFESSIONALS

stad
kwadraat

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
reception.ame-la@nl.rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

TITEL DOCUMENT: Routekaart Parkeerhubs Utrecht

DATUM: 3 augustus 2021

AUTEUR(S): Finn van Leeuwen, Chantal Inia, Jasper Homrighausen, Kaya Voskuil, Sebastiaan Dommeck (Empaction), Dirk Moorees (Empaction), Tim Burmanje (Stadkwadraat)



Managementsamenvatting

Aanleiding en context

Utrecht groeit hard de komende decennia. In 2040 wonen er naar verwachting met 100.000 personen meer dan nu. De stad kiest er bewust voor die groei plaats te laten vinden binnen de bestaande stad, niet door uitbreiding in de omliggende polders. Dat kan niet zonder expliciete keuzes te maken, onder andere over de wijze waarop de openbare ruimte gebruikt wordt voor de mobiliteit van haar inwoners. De RSU beschrijft hoe Utrecht een aantrekkelijke stad voor bewoners, bedrijven en bezoekers is en blijft, waar 'Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen' centraal staat. Hiervoor is het noodzakelijk om mobiliteit anders te organiseren. Het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040 beschrijft hoe een samenhangende aanpak van de mobiliteitsnetwerken bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad.

Het parkeerbeleid voor fietsen en auto's is, als onderdeel van het mobiliteitsbeleid, een belangrijk instrument dat we kunnen inzetten om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. De nieuwe Parkeervisie beschrijft hoe het instrument auto- en fietsparkeren in zal worden gezet om de strategische doelen van de Mobiliteitsvisie 2040 te bereiken. De Parkeervisie heeft tot doel om de bereikbaarheid van en binnen de stad te verbeteren, bij te dragen aan een ander gebruik van de openbare ruimte, gezonde en duurzame vormen van transport te stimuleren en de schaarse parkeerruimte rechtvaardig te verdelen. De visie doet dat o.a. door een nadere uitwerking van zes thema's zoals parkeernormering voor auto's, de (verdere) invoering van betaald parkeren, fietsparkeren, de omgang met parkeren in de openbare ruimte en toegankelijkheid van parkeerplaatsen.

Het onderwerp parkeerhubs is ook één van de nader uit te werken thema's in de Parkeervisie. Dit gebeurt in de bijbehorende module. Deze Routekaart vormt input voor die module, en beschrijft enerzijds wat een systeem van parkeerhubs is, binnen welke context het tot ontwikkeling moet komen en wat nodig is voor een succesvolle uitrol. We focussen ons daarbij op het beoogde (optimale) eindbeeld, met als zichtjaar 2040 (gelijk aan de RSU en de Mobiliteitsvisie). Anderzijds beschrijft hij welke concrete stappen de komende jaren moeten worden gezet om tot een operationeel systeem te komen.

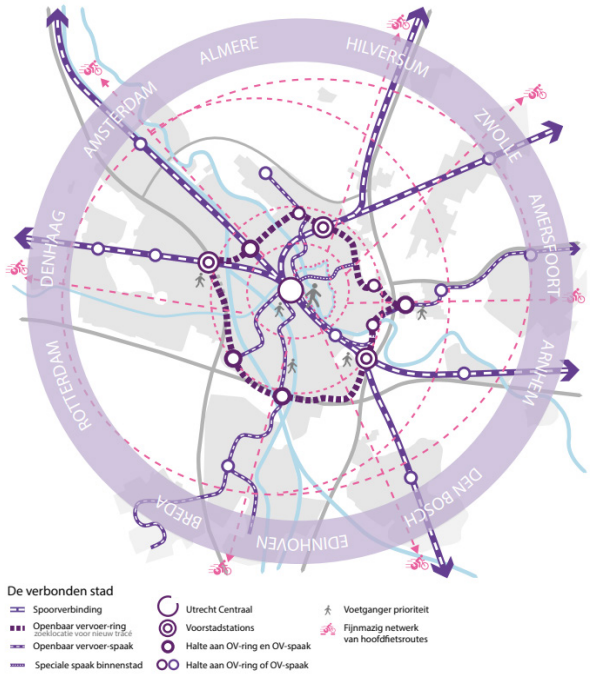
Aangezien de toekomst circa twintig jaar vooruit onmogelijk exact te voorspellen is, richten we ons daarbij op de met voldoende zekerheid voorzienbare toekomst tot en met 2027.

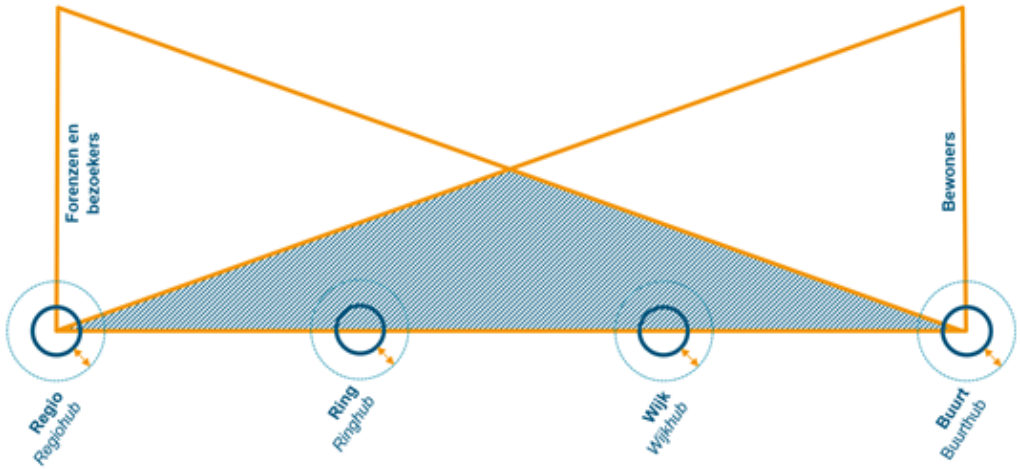
Deel 1: eindbeeld 2040 en wat daar voor nodig is

Netwerk, definitie en sturing

Parkeerhubs zijn een middel om bewoners, bezoekers en forenzen op afstand van de eigen woning of bestemming een parkeerplaats te bieden. Ze reizen te voet, op de fiets of met het ov of deelmobiliteit van en naar de eigen auto, waardoor de aanwezigheid van rijdende en geparkeerde auto's in de stad wordt verminderd. Om dit te bewerkstelligen is een regionaal netwerk van hubs van verschillende schaalgroottes en met verschillende doelgroepen voorzien. Deelmobiliteit staat met name in buurt- en wijkhubs. Bewoners parkeren hun privéauto steeds meer op afstand. Dit gebeurt op straat, in wijkhubs of in ringhubs langs de snelwegring. Forenzen en bezoekers parkeren meer dan ze nu doen in de regio, op grotere afstand van de bestemming. Al die hubs zijn via hoogwaardige ov-verbindingen met elkaar en het centrum verbonden, en beschikken in meer of mindere mate over een aanbod aan deelmobiliteit. Dit regionale concept is geïntroduceerd door middel van het 'Wiel met de Spaken', dat onderdeel uitmaakt van het Mobiliteitsplan 2040.

Integrale afweging en sturing is een essentiële randvoorwaarde voor het succes uitrollen van een systeem van parkeerhubs. De inzet van het middel kan verschillende doelen in meer of mindere mate dienen. Denk aan het faciliteren van groei (extra woningen zonder extra parkeerplaatsen), betere doorstroming (minder autoverkeer van en naar het centrum), meer leefbaarheid en veiligheid (minder blik op straat) en een inclusief mobiliteitsaanbod (ook een eigen auto met een kleinere portemonnee). Bij iedere ontwikkeling moet een balans tussen die doelen worden gevonden. Daarnaast werk strategische parkeersturing, ook met hubs, als een spreekwoordelijk 'waterbed'. Maak je het ergens duurder of schaarser, dan stijgt elders de vraag. Zo ontstaat een zoektocht naar een optimale balans van parkeerproducten in regiohubs, ringhubs, en wijk- en buurthubs en in de doelgroepen die worden bediend met deze producten. Zo'n balans bereiken we alleen als we integraal en programmatisch sturen op de opgave.





Een doelgroepgerichte aanpak

Op hoofdlijnen zijn er drie verschillende doelgroepen voor het beoogde systeem van parkeerhubs. Hun wensen en behoeften en het productaanbod verschillen onderling:

- ***Bewoners*** die beschikken over een eigen auto maar hem niet voor de deur kunnen of willen parkeren zullen parkeerhubs voornamelijk interessant vinden als ze niet dagelijks afhankelijk zijn van de auto. Prijs, comfort en de snelheid van het voor- en natransport zijn voor hen cruciaal.
- ***Forenzen*** die de keuze krijgen tussen parkeren op de bestemming, in een ringhub of verder weg in de regio zullen zich met name laten leiden door (wederom) prijs en de beschikbaarheid van plekken. Maar voor hen zal ook de reistijd (files) en met name de voorspelbaarheid hiervan een grote rol spelen in de keuze om al eerder over te stappen van de auto op het ov.

- ***Bezoekers*** zullen hun auto verder weg in de regio parkeren als ze langdurig in de stad moeten zijn, de prijs significant lager ligt dan op de bestemming én als ze weten dat dit een optie is. Informatievoorziening is voor hen dus cruciaal.

Bovenstaande eisen en wensen zijn generiek. Door middel van twee focusgroepen is meer diepgang gezocht op twee verschillende vragen; voor welke doelgroep is het interessant en welke randvoorwaarden gelden er voor gebruik. Dit leidt tot de volgende conclusies.

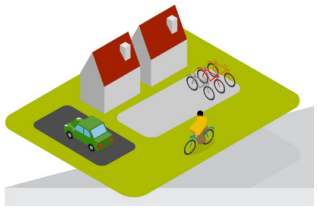
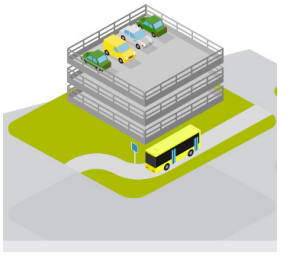
Inzichten met betrekken tot de doelgroep	Inzichten met betrekking tot het product
• Mensen onderkennen de meerwaarde van parkeerhubs, maar dit is niet gegarandeerd genoeg om henzelf te bewegen tot ander (parkeergedrag). • Naast de 'wortel' (een nieuw, aantrekkelijk product) is er dus een 'stok' (schaarste, prijs) nodig om beweging te creëren.	• Sociale veiligheid is cruciaal voor de acceptatie van parkeerhubs. Dit geldt niet alleen voor het voor- en natransport, maar ook voor de hubs zelf. • Een standaard eisenkader m.b.t. de inrichtingsaspecten die hier een bijdrage aan kunnen leveren is nodig.
• Mensen zijn van nature geneigd hun gedrag te heroverwegen bij levensveranderingen (nieuw huis, nieuwe baan, gezinsuitbreiding). • Dat maakt in eerste instantie verhuizende mensen kansrijk. Denk aan inwoners die op een wachtlijst voor een vergunning komen, en inwoners van de nieuwe ontwikkelgebieden.	• Bewoners die kiezen voor het parkeren van de auto op afstand, hebben soms (als ze laat thuis komen of vroeg weg moeten of als ze met de kinderen op pad moeten) behoefte om de auto bij de woning te parkeren. • Dit vraagt om flexibele prakeerproducten, die dit ondersteunen.
• Het is nog onzeker in hoeverre en onder welke voorwaarden het concept gaat aanslaan onder gebruikers. • Dat vereist een adaptieve aanpak, die ruimte laat voor bijstelling op het niveau van doelgroep, prijs en dienstverlening.	• Hoe verder weg de auto staat, hoe hoger de drempel voor gebruik. Hoe lager het gebruik, hoe aantrekkelijker deelmobiliteit wordt t.o.v. de eigen auto. • Deelmobiliteit en MaaS vormen hierdoor natuurlijke 'concurrenten' voor parkeerhubs (met name Ringhubs).

De belangrijkste conclusies met betrekking tot de beoogde gebruikers, en wat dit betekent voor het systeem van parkeerhubs zijn de volgende:

- Voor de beoogde transitie moet sprake zijn van zowel de 'wortel' (een aantrekkelijke gebruikerspropositie) als de 'stok'. Die laatste is er in essentie in twee vormen, die van schaarste (lage parkeernormen en het opheffen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte in combinatie met een vergunningenplafond) en die van prijs (hogere prijzen voor zowel kort- als langparkeren voor alle doelgroepen en de verdere uitrol van gereguleerd parkeren).
- Hoe de beoogde transitie precies gaat verlopen, hoe groot de vraag naar parkeerhubs gaat zijn en in welke mate bijvoorbeeld deelmobiliteit en MaaS concurreren met het concept zijn onzeker. Die onzekerheid is op voorhand niet te beperken, maar moet worden omarmd in een adaptieve en programmatische aanpak.
- Die adaptieve aanpak kan al op korte termijn worden gestart. Het is zonde om te wachten tot de eerste woningen in de nieuwe ontwikkelgebieden als Merwede en Beurskwartier worden opgeleverd. Er kan nu al met inwoners op wachtlijsten voor een parkeervergunning worden gestart met pilotprojecten. Zo kunnen ervaringen worden opgedaan, die zorgen voor een product dat goed is getest bij de veel grotere groep die vanaf 2025 is aangewezen op parkeren in Ringhubs.

Productdefinitie: wat is de dienst/het product hubparkeren?

Bovenstaande vormt de basis voor een product- of gebruikerspropositie parkeerhubs. We hebben gedefinieerd welke doelen het moet dienen, hoe daarop gestuurd kan worden, en welke aandachtspunten er vanuit de gebruikers gelden. Dat leidt tot een categorisering van producteigenschappen per type hub. De tabel op de volgende pagina geeft dat schematisch weer.

	Buurthub (en straatparkeren)	Wijkhub	Ringhub	Regiohub
				
Doelstelling en doelgroep	• Bewoners • Het reduceren van autobezit • Het bieden van mobiliteitsopties	• Bewoners en (in beperkte mate) bezoekers en forenzen • Het reduceren van autobezit • Het bieden van mobiliteitsopties • Het bieden van privéparkeerruimte	• Bewoners en (in dubbelgebruik) bezoekers en forenzen • Het parkeren van de privéauto op grotere afstand van de woning • Het bieden van deelmobiliteit, primair voor voor- en natransport	• Bezoekers en forenzen
Locatie en verschijning	• In de (bestaande) buurten van Utrecht • Op maaiveld • Veelal bestaande parkeerplaatsen • In kleine clusters van enkele plekken	• In de nieuwe ontwikkelgebieden • (in de vorm van garageparkeren) ook in en rondom het centrum • Gebouwde voorzieningen, veelal ondergronds of inpandig • Forse voorzieningen van enkele honderden plekken	• Langs de snelwegring, en langs hov-corridors • Zelfstandige parkeergebouwen • Grote parkeervoorzieningen van meer dan 1000 plekken	• Langs de toe leidende snelwegen, voor de snelwegring • Langs hov-corridors, liefst verbonden met de spaken in het wiel met de spaken
Voor- en natransport	• Te voet • Eventueel overstap van ene op andere deelmobiliteitsmiddel	• Te voet • Met de eigen auto • Eventueel met deelmobiliteit i.c.m. overstap	• Met het ov • Met de eigen fiets (bewoners) • Met deelfietsen, e-bikes en scooters (bezoekers en forenzen)	• Met het ov • In zeer beperkte mate met deelmobiliteit, mits de afstand dat toelaat
Kenmerken deelmobiliteit	• Combinatie van deelauto en andere voertuigen (scooter, fiets, bakfiets) • Bedoeld voor gebruik vanaf vaste herkomst naar verschillende bestemmingen (vervanging voor eigen auto) • Regulier tarief aanbieders	• Combinatie van deelauto en andere voertuigen (scooter, fiets, bakfiets) • In grotere hoeveelheden dan in de buurthub • Primair bedoeld voor gebruik vanaf vaste herkomst naar verschillende bestemmingen (vervanging voor eigen auto) • Regulier tarief aanbieders	• Met name kleinere deelmobiliteitsopties (scooter, fiets, bakfiets) • Beperkte aanwezigheid van deelauto's, veelal buitencategorie • Tarifering conform standaardbeleid, mogelijk meer richting langduriger verhuur	• Alleen deelmobiliteit voor voor- en natransport, met name e-bike en deelscooter
Kosten privéparkeren	• In 2021 € 110,52 per kwartaal in A1-gebied, € 58,71 per kwartaal in A2-gebied en € 27,00 per kwartaal in B1-gebied • Per maand ben je als bewoner dus tussen de circa € 9 en € 37 euro kwijt • Tarief voor straatparkeren tussen de € 5,69 en € 3,12 per uur	• Circa € 200 per maand voor bewoners en € 300 per maand voor zakelijk gebruik in de nieuwe ontwikkelgebieden • Garageparkeren voor inwoners A1 en A2-zone € 96,50 resp. € 40,84 • Kortparkeren tegen zelfde tarief straatparkeren	• Voor bewoners € 50 per maand, exclusief voor- en natransport maar inclusief gebruik van de afgesloten fietsenstalling • Voor forenzen en bezoekers € 10 per dag, exclusief voor- en natransport • Voor omwonenden conform systematiek van wijkhubs	• € 0 tot € 2,50 per dag, exclusief voor- en natransport
Aanwezige voorzieningen	• Laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen	• Laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen • Combinatie met mobiliteitswinkel (kinderzitjes, uitleg, etc.) • Logistieke hoven / pakketwanden	• Versnelde uitrol laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen • Dynamische beschikbaarheidsinformatie en kentekenherkenning	• Minimaal, droge wachtruimte en aandacht voor sociale veiligheid
Ontsluiting naar de gebruiker	• Rechtstreeks door de gemeente • Rechtstreeks via de aanbieders van deelmobiliteit • Via MaaS-aanbieders	• Via een Mobiliteitsbedrijf of -organisatie voor het gebied • Via MaaS-aanbieders (gebiedsspecifiek én algemeen)	• Via een Mobiliteitsbedrijf of -organisatie • Via MaaS-aanbieders • Gekoppeld op kenteken en de GBA	• Via MaaS-aanbieders (algemeen) • Rechtstreeks naar de gebruiker

De belangrijkste te zetten stappen om te kunnen komen tot bovenstaande product- en gebruikerspropositie zijn de volgende:

- Het aanpassen van het tarievenhuis voor parkeren in relatie tot de bredere ambities rondom parkeerhubs. Wil een systeem van hubs op langere termijn kans van slagen hebben, dan moeten de parkeertarieven voor straatparkeren worden verhoogd om van parkeren in Ringhubs een prijs competitieve propositie te maken. Datzelfde geldt voor garageparkeren door bewoners van de A1 en A2 zones. Het is goed om hier alvast het gesprek over te starten.
- Daarnaast is het op langere termijn wenselijk om de tarieven voor P+R-parkeren in ringhubs te verhogen naar circa € 10 per dag voor forenzen en bezoekers.
- Het realiseren van fietsparkeervoorzieningen voor bewoners in de bestaande ringhubs Westraven en Utrecht Science Park, en het meenemen van dit element bij de realisatie van de Mobiliteitshub XL.
- Het maken van een plan voor het voor- en natransport per ov vanaf de diverse ring- en regiohubs richting het centrum van Utrecht, waarbij het uitgangspunt zou moeten zijn om de hubs zoveel mogelijk langs dezelfde hov-corridors te ontwikkelen.
- Het maken van afspraken met de gebiedsmobiliteitsorganisaties en/of MaaS-dienstverleners die actief worden in de nieuwe stadswijken over het valideren van de gebruikers en het naar hen ontsluiten van het aanbod van een parkeerplaats op afstand tegen de voor hen van toepassing zijnde tarieven.
- Het zorgen voor een integrale digitale ontsluiting van de verschillende hubs, zodat gebruikers via MaaS-diensten en andere digitale platformen op het juiste moment en op de juiste manier kunnen worden geïnformeerd over de parkeermogelijkheden en hun kosten, alsmede het kunnen boeken en betalen voor hun voor- en natransport. Hiervoor dient nauw aangesloten te worden bij de ontwikkelingen in het landelijke MaaS-programma en de Utrechtse MaaS-pilot alsmede de beleidsontwikkelingen daaromheen m.b.t. data en technische standaarden.

Vraag en aanbod

Nu is vastgesteld hoe het product er uit ziet, kan worden bekeken of er voldoende capaciteit beschikbaar is voor de (verwachte) vraag. Met betrekking tot de vraag moet echter worden geconstateerd dat die onmogelijk op voorhand exact te ramen is. Dit heeft een twee redenen:

- Er is nog geen bewezen rekenmethodiek voor het inschatten van de vraag naar Parkeren op Afstand vanuit de ontwikkelgebieden zoals Merwede en Beurskwartier. Het is daardoor onzeker of de verwachte circa 1.000 gebruikers uit die twee gebieden zullen ontstaan. Het lijkt echter realistisch hier wel rekening mee te houden. Juridisch-planologisch moet hiertoe de rekensystematiek worden gestandaardiseerd.
- De vraag vanuit de bestaande stad is sterk afhankelijk van de beleidskeuzes. Hoe hoger de tarieven en hoe voortvarender de openbare ruimte autoluw wordt gemaakt en heringericht, hoe sneller de beoogde transitie kan worden bewerkstelligd.

Naar een uniforme rekenmethodiek

Een exact kader of een exacte rekenmethodiek is lastig te geven. Wat wel kan worden vastgesteld is een rekenmethodiek, waarbij schaarste wordt vertaald naar plekken op afstand. Wordt bij een nieuwe ontwikkeling bijvoorbeeld minder gerealiseerd dan normaliter vereist, dan moet dit op afstand beschikbaar worden gesteld. En wordt het areaal aan straatparkeerplaatsen verkleind bij een hoge parkeerdichtheid, dan dient navenant te worden ontsloten en aangeboden in een Ringhub. Wanneer de totaalvraag lager uit blijkt te vallen door de barrièrewerking van de afstand tussen parkeerplek en bestemming, dan is dit maatschappelijke winst.

Er is een analyse gemaakt van de capaciteit van bestaande en voorziene hubs langs de ring en in de regio, aangezien daar grote verschuivingen gaan optreden als gevolg van het systeem van parkeerhubs. Onderstaande tabel geeft weer hoe die capaciteit en gemiddelde bezetting nu zijn, en hoe zich dit ontwikkeld als gevolg van de beoogde realisatie van de Mobiliteitshub XL én de oplevering van Beurskwartier, Merwede fase 1 en Papendorp zelf (die ook gebruiken van de Mobiliteitshub XL). Daarbij is uitgangspunt dat alle inwoners van de nieuwe gebieden parkeren in een ringhub, maar dat de bestaande gebruikers van die voorzieningen er ook nog parkeren.

Type hubs	Capaciteit	Bezetting
Ringhubs (bestaand), waarvan:	2.445	1.545
Utrecht Science Park	500	275
Westraven (excl. deel RWS)	825	677
Papendorp	500	500
Leidsche Rijn	620	93
Ringhubs (met Mobiliteitshub XL en Merwede/Beurskwartier)	3.945	3.045
Mobiliteitshub XL (oud-Papendorp)	2.000	2.000
Ringhubs	8.051	6.375

Het belang van de Mobiliteitshub XL

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de vrije ruimte in de bestaande regiohubs beperkt is. Een goed deel van die plekken ligt op grotere afstand van Utrecht, en is in feite geen logisch alternatief voor de huidige gebruikers van de ringhubs rondom Utrecht. Er lijkt nog vrije capaciteit in die ringhubs te bestaan, maar dat komt met name door de huidige lage bezetting van de P+R Leidsche Rijn. Die is echter niet direct geschikt als ringhub voor de doelgroepen in de nieuwe ontwikkelgebieden vanwege het lastige voor- en natransport. De realisatie van de Mobiliteitshub XL zorgt daarmee niet alleen voor een broodnodige extra capaciteit van 1.500 plekken, maar lijkt (uitgaande van 1.000 gebruikers uit Merwede en Beurskwartier en circa 500 gebruikers uit Papendorp en Groenewoud en andere ontwikkellocaties) goed benut te kunnen worden. Dit maakt de Mobiliteitshub XL een cruciale schakel in het netwerk, die essentieel is voor de ambities van Utrecht.

De ambities van Utrecht en de regio vragen om een schaalsprong in het netwerk van hubs in en om de stad en in de regio. Hoe ziet zo'n netwerk in het zogenaamde 'daily urban system' van Utrecht anno 2040 er dan uit? De kaart op de volgende pagina geeft het samenhangende netwerk (in ontwikkeling) weer. De belangrijkste ring- en regiohubs staan tevens in onderstaande tabel (met de klok mee, startend vanuit het noorden).

Corridor	Ringhubs 2040	Regiohubs 2040
Noordoost	Utrecht Science Park	Maartensdijk (nieuw), langs de A27 en verbonden met een nieuw sprinterstation.
Oost		Den Dolder e/o Soesterberg (vernieuwd), langs de A28 en verbonden met een hov-bus of tram.
Zuidoost	Koningsweg-Lunetten (nieuw)	Bunnik en Driebergen, langs de A12 en verbonden door middel van de trein.
Zuidwest	Westraven	(Deels nieuwe) hubs bij Nieuwegein, Houten, Vianen en Moerkerk langs de A2/A27, verbonden met hov-bussen en tram.
West	Mobiliteitshub XL (nieuw)	De Meern oost, Harmelen en Woerden (nieuw), verbonden met hov-bussen langs de Mobiliteitshub XL.
Noordwest	Leidsche Rijn	Breukelen (vergroot), verbonden met de trein.

Business case en governance

Het realiseren van een samenhangend netwerk van Buurt-, Wijk-, Ring- en Regiohubs is een enorme financiële opgave. Dat gaat niet alleen om het (in zijn totaliteit) forse benodigde investeringsvolume om de hubs te ontwikkelen, maar ook om de (vooralsnog voor een belangrijk deel niet sluitende) exploitatie sluitend te krijgen. Deze opgave is niet van de één op de andere dag op te lossen. De sleutel ligt in het gefaseerd, corridorgericht en rekening houdend met een zo breed mogelijke waaier aan (maatschappelijke en commerciële) doelstellingen om te zoeken naar de juiste dekkingsbronnen. Samenwerking tussen betrokken partijen is daarbij cruciaal. Vanuit die optiek bezien is het van groot belang dat de gemeente Utrecht hierin duidelijke stappen zet vanuit haar eigen rol en verantwoordelijkheid.

De kosten en opbrengsten per type hub verschillen sterk, zowel in de realisatie als in de exploitatie. Onderstaande tabel geeft een indicatief overzicht, waarbij op voorhand gesteld moet worden dat de daadwerkelijke kosten en opbrengsten sterk afhankelijk zijn voor de lokale context.

Type hub	Realisatie-kosten per plek	Kosten en opbrengsten	Essentie business case
Buurthub (incl. straatparkeren)	€ 5.000	Lage kosten beheer en exploitatie, beperkte opbrengsten via straatparkeren en vergunningen.	Eenmalige investering realisatie, exploitatie winstgevend door bezoekersparkeren.
Wijkhub	€ 40.000 - € 50.000	Zeer hoge vastgoedlasten en hogere exploitatielasten. Opbrengstpotentie ook hoog door hoge tarieven en schaarste.	Stichtingskosten boven de € 35.000 moeten elders worden gedekt, exploitatie kostendekkend mits deficit elders wordt gefinancierd.
Ringhub	€ 20.000 - € 30.000	Iets lagere vastgoed- en exploitatielasten door simpeler gebouw dan wijkhub. Opbrengst per plek wel veel lager dan in wijkhub.	Eenmalige investering realisatie, exploitatie alleen kostendekkend mits realisatie elders bekostigd wordt en bij dubbelgebruik van plekken.


Breukelen
Maartensdijk
SOEST
AMERSFOORT
Soesterberg
UTRECHT
Den Dolder
Harmelen
Woerden
De Meern
Driebergen-Zeist
Bunnik
Houten
DOORN
IJsselstein
Vianen
CULEMBORG
Meerkerk
LEGENDA
Infrastructuur
A- en N-wegen
HOV-as
Trambaan
Treinbaan
Type hubs
Station zonder POA-parkeren
Wijk-/buurthubs
Treinstation met beperkt autoparkeren
Regiohub
Ringhub
Bezettingsgraad hubs
90-100%
80-90%
50-80%
0-50%
Toekomstig

In algemene zin geldt dat straatparkeren en buurthubs een relatief positieve business case kennen, wijkhubs zijn (zonder externe financiering en uitgaand van gemengd gebruik) licht verlies leidend, ringhubs kunnen alleen kostendekkend zijn mits de realisatie elders wordt bekostigd en de tarieven meestijgen conform deze routekaart, en regiohubs zijn per saldo negatief qua business case. Dat leidt tot twee conclusies:

1. De realisatie van hubs moet generiek bekostigd worden. Een Mobiliteitsfonds lijkt hiervoor het geëigende middel, maar kent uitdagingen in de juridische uitwerking.
2. De exploitatie is over het totaal genomen alleen neutraal te realiseren als er verevend wordt tussen de verschillende onderdelen, en mits er wordt nagedacht over het verhogen van tarieven richting 2040.

Een systeem van parkeerhubs moet tot stand komen binnen een complex stakeholderveld. Al die stakeholders zijn nodig en moeten dus gezamenlijk zorgen voor de succesvolle werking van het beoogde concept. Het gaat daarbij om de volgende partijen:

- In de realisatiefase:
  - Ontwikkelaars, die realiseren hun plannen onderbouwen.
  - Vastgoedeigenaren (bewoners, beleggers, VvE's) die het vastgoed in eigendom nemen.
- Vlak voorafgaand en na realisatie:
  - Parkeerexploitanten, zowel commercieel, privaat als de gemeente zelf.
  - Inwoners van de bestaande stad als afnemer van een vergunning.
- Stakeholders in het bredere systeem, die randvoorwaardelijk zijn voor een systeem van parkeerhubs:
  - Regionale (overheids)samenwerkingspartners zoals U Ned, de U10 en de Provincie Utrecht en individuele gemeenten en wegbeheerders als RWS.
  - De concessieverlener én -houders voor het openbaar vervoer, die een belangrijke rol spelen in het voor- en natransport.
  - Mobiliteitsregisseurs in de ontwikkelgebieden, die sturen op mobiliteit uit die gebieden.
  - Aanbieders van deelmobiliteit en MaaS, die een rol spelen in het voor- en natransport en als mobiliteitsdienstverlener.

Er is een aantal scenario's uitgewerkt voor het niveau waarop de gemeente kan samenwerken met dit diverse stakeholdersveld. Onderstaand overzicht doet een voorzet voor de mogelijke rol van verschillende (publieke) stakeholders in de regio:

- Regionale samenwerkingsverbanden als U Ned en Goedopweg, zijn ideaal geschikt voor de afstemming tussen beleid, capaciteit en voor het faciliteren van de afstemming en samenwerking tussen de verschillende partijen, alsmede het gezamenlijk opzetten van campagnes (bijvoorbeeld een werkgeversaanpak).
- Het Rijk (IenW, BZK, EZK) kan een rol spelen als financier van de realisatie van diverse hubs (met name Regio- en Ringhubs), vanuit RWS ook vanuit de Minderhinder aanpak en tot slot door middel van landelijk flankerend beleid.
- De Provincie kan bijdragen als financier én mogelijk eigenaar van Regiohubs, als financier van het voor- en natransport via de ov-concessie.
- De gemeente Utrecht als financier, eigenaar en exploitant van Ring- en Buurthubs, in het stellen van de juiste voorwaarden aan Wijkhubs en vanuit flankerend beleid organiseren van de juiste randvoorwaarden (bijvoorbeeld parkeerregulering en -tarifering).
- De regiogemeenten (U10) enerzijds vanuit het stellen van de juiste normen voor gebiedsontwikkeling en het gefaseerd uitbreiden van parkeerregulering waar nodig. Daarnaast mogelijk vanuit het beheer van de Regiohubs.

Daarnaast is er uiteraard ook een samenspel tussen private partijen (projectontwikkelaars, voorzieningen) en de inspanningen die zij plegen en verplichtingen waar ze aan moeten voldoen, om tot een goed functionerend integraal systeem te komen. Door als gemeente in dit speelveld minimaal een coördinerende rol te pakken, realiseert Utrecht de beste kansen op slagen voor wat betreft de noodzakelijke integrale aansturing. Daarbij ligt het enerzijds voor de hand die direct regionaal te verankeren, bijvoorbeeld via UNed. Anderzijds is het belangrijk om aan te sluiten bij de belangen en urgentie bij stakeholders. Wanneer Rijkswaterstaat bijvoorbeeld een belang heeft bij de realisatie van regiohubs vanuit de Minderhinderaanpak, biedt dit kansen om de realisatie van het netwerk te versnellen en direct het voor- en natransport voor de eerste jaren te regelen om het daarna in de reguliere concessie te laten landen.

Flexibiliteit versus zekerheid in de business case en governance

De uitdaging voor wat betreft een systeem van parkeerhubs is voor een groot deel gelegen in het gegeven dat de ontwikkeling van de stad en regio voor een groot deel zeer planmatig en met langjarige begrotingen, afspraken en investeringen wordt onderbouwd en uitgevoerd. Denk hierbij aan de juridisch-planologische procedures en onderbouwingen, grondexploitaties, de gemeentelijke parkeerexploitatie, de realisatie van parkeervoorzieningen, ov-concessies en investeringen in infrastructuur voor auto, fiets en openbaar vervoer.

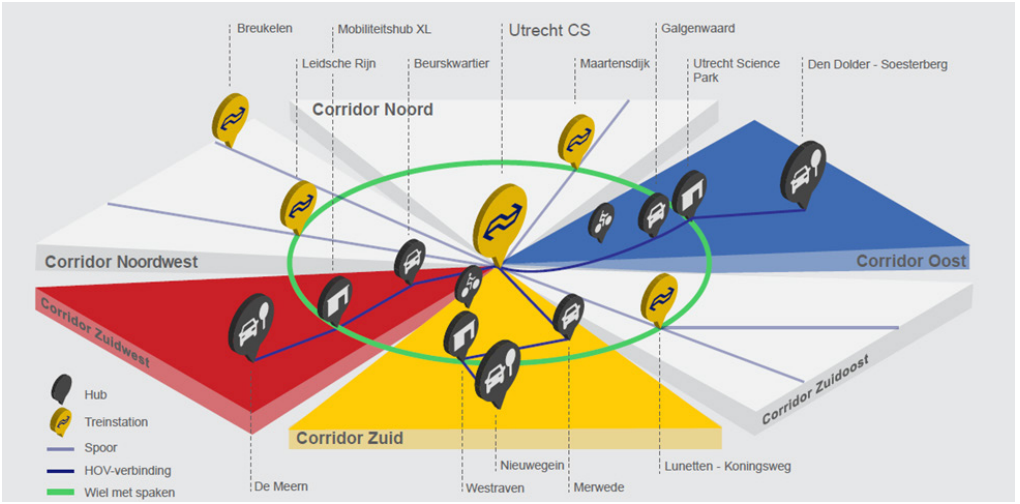
Die langjarige ontwikkeling en planning vraagt om langjarige zekerheden. Dat verhoudt zich niet automatisch goed tot een iteratieve, pilotgerichte benadering van een systeem van parkeerhubs, waarbij juist het zoeken naar een balans tussen maatschappelijke doelen, het vinden en onderhouden van de juiste samenwerkingen en een bedrijfsmatige exploitatie centraal staan. Toch zal hier een balans in moeten worden gevonden. De sleutel ligt in het gezamenlijk overeen komen van de doelen en uitgangspunten voor de lange termijn (waartoe en waarheen), en de instrumenten en werkwijze die daarvoor worden ingezet (typen hubs, doelgroepen, samenwerking en sturingsinstrumenten). Juist de voorgestelde programmatische aanpak biedt de handvatten om daar de komende jaren vorm en invulling aan te geven én de ruimte om de doelen of aanpak te wijzigen indien daar aanleiding toe is.

Deel 2: een stappenplan richting realisatie

Eenduidige sturing in een complex speelveld

Complexiteit kan verlammend werken. Een groot aantal stakeholders, onzekerheid met betrekking tot de business case (maatwerk vereist). Het goed moeten inregelen en fysiek mogelijk maken van het benodigde voor- en natransport is belangrijke voorwaarden, maar is in zichzelf een proces van de lange adem en vereist medewerking van verschillende stakeholders. Hoe kunnen we dan een toch handvatten bieden voor het zetten van stappen richting een einddoel? Er zijn twee stappen cruciaal om te komen tot die uitrol: een corridorgerichte aanpak en eenduidige organisatie en aansturing.

Door het beoogde netwerk te verdelen in logische ‘taartpunten’ of corridors vanuit de regio tot in et hart van de stad, kan per corridor een balans worden ontwikkeld in de wijze waarop deze functioneert. Deze aanpak is vertaald in een systeem dat bestaat uit zes corridors, die in onderstaande afbeelding schematisch zijn weergegeven.



Met deze corridors sluiten we aan bij de Utrechtse knooppuntenaanpak. In de RSU staat beschreven dat een knooppuntenaanpak bijdraagt aan de spreiding en voorkomt dat het in het centrum van Utrecht te druk wordt. De nieuwe knooppunten Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Utrecht Science Park nemen alle een belangrijke plek in de corridoraanpak in.
Door het netwerk te verdelen in corridors, waarbinnen weer verschillende hubs aanwezig zijn, ontstaat ook de kans om de aanpak programmatisch te organiseren. Op netwerkniveau kan (al dan niet beleidsmatig) programmatisch worden gestuurd op alles dat randvoorwaardelijk is en op de algemene voortgang. Op corridorniveau verschuift de focus langzaam van programmatisch naar integraal door te sturen op voor- en natransport en de wijze waarop hubs invloed hebben op elkaar, en op hubniveau wordt hij projectmatig, om efficiënt over te kunnen gaan tot realisatie of aanpassing van individuele hubs of infrastructuur.

Een algemeen raamwerk

De corridorgerichte aanpak, laat zich goed vertalen naar een generieke methode of raamwerk voor het realiseren van het beoogde netwerk in 2040. De kern van het raamwerk is een onderverdeling in enerzijds drie fasen, en anderzijds een aantal verschillende perspectieven op de ontwikkeling van de corridor of (een serie) hub(s) daarbinnen. De volgende fasen c.q. schaalniveaus zijn relevant:

1. De Verkenningsfase met als schaalniveau het netwerk, waarin de blik gericht is op de eindsituatie waarin het gehele netwerk en systeem van parkeerhubs gerealiseerd is (circa 2040), en waarin alle vier de doelen voor zover relevant gediend worden. De scope van deze fase is nadrukkelijk het gehele netwerk, met voor zover op dat moment bekend de daarbinnen vallende corridors. Doelstelling is de contouren en randvoorwaarden schetsen voor een samenhangen systeem.
2. Tijdens de Voorbereidingsfase met als schaalniveau de corridor verschuift de aandacht naar de korte tot middellange termijn (de komende circa 5 jaar). Gedurende deze fase staat niet noodzakelijkerwijs meer de integrale ontwikkeling van het netwerk, maar die van de corridor centraal. De belangrijkste doelstelling is het vertalen van de algemene doelen en ambities voor de corridor naar concrete maatregelen en het voorbereiden van de uitvoering daarvan. De tijdsscope is daarmee zo'n 6 jaar. Bovenstaande twee stappen zijn op hoofdlijnen doorlopen c.q. voorbereid voor drie van de zes corridors.
3. Tijdens de Uitvoeringsfase met als schaalniveau de hub verschuift de aandacht naar de korte termijn, en staan alle facetten centraal die nodig zijn voor het feitelijk realiseren van de voorgenomen maatregelen zoals die in de vorige fase zijn gedefinieerd. De aandacht verschuift daarbij ook veel meer naar individuele hubs, die ieder hun eigen (projectmatige) traject kennen. De focus ligt op de korte termijn en op concrete maatregelen.

Naast fasen is sprake van een aantal (niet limitatieve) categorieën maatregelen of 'perspectieven' op de uitwerking van de maatregelen:

- Beleid en doelstelling, waarin de (overkoepelende) doelstellingen, het specificeren van de verwachte effecten, de wijze waarop deze worden gemonitord en waarop kan worden bijgestuurd en de eventuele beleidswijzigingen die randvoorwaardelijk zijn centraal staan.
- Doelgroep en behoeften, waarin de beoogde gebruikers van de verschillende hubs en diensten centraal staan, inclusief de pilotprojecten die nodig zijn om deze samen met hen aan te scherpen.
- Aanbod en dienstverlening, waarin zowel de parkeerproducten als het voor- en natransport en de wijze waarin deze (al dan niet gebundeld) aan de gebruiker worden aangeboden centraal staan.
- Locatie en realisatie, waarin enerzijds de fysieke locatie van de verschillende hubs (binnen de context van hun corridor) en anderzijds de benodigdheden om te komen tot realisatie centraal staan.
- Business case en financiering, met de nadruk op enerzijds de bekostiging van de financiering en anderzijds de business case van de exploitatie van het systeem en de individuele hubs.
- Organisatie en governance, waarin allereerst de organisatie van het programma zelf, en daarnaast met name de organisatie van het systeem, de daarvoor benodigde samenwerkingspartners en de governance structuur van het netwerk centraal staan.

Het volgende schema geeft het integrale raamwerk weer. Op de daaropvolgende pagina is de algemene aanpak gevisualiseerd.

Thema	Verkenningsfase / netwerkniveau	Voorbereidingsfase / corridorniveau	Realisatiefase / hubniveau
A: Beleid en doelstelling	1. Specificeren van de aanleiding en urgentie 2. Multidisciplinaire afstemming intern gemeente 3. Uitvoeren van een capaciteitsanalyse 4. Ontwerpen van een instrumentarium voor monitoring en evaluatie 5. Benoemen en wegen van de doelstellingen 6. Verkennen van de noodzaak tot beleidswijzigingen Plan van Aanpak uitbreiding regulering	7. Specificeren van verwachte effecten 8. Maken van een capaciteitsplanning 9. Voorbereiden op invoering parkeerregulering	10. Uitvoeren van monitoring en evaluatie 11. Definiëren van bijsturingsmaatregelen 12. Invoering van parkeerregulering
B: Doelgroep en behoefte	1. Duiden van de doelgroep(en) 2. In kaart brengen van kansen en bedreigingen voor gedragsverandering	3. Uitvoeren van een doelgroep- en drijfverenanalyse (bijvoorbeeld een focusgroep) 4. Ontwerpen van pilotprojecten	5. Uitvoeren pilotprojecten 6. Bijstellen aanbod en product t.b.v. de doelgroep
C: Aanbod en dienstverlening	1. Specificeren van het type parkeeraanbod (naar type hub) 2. Definiëren van benodigde deelmobiliteit. 3. Bepalen wat nodig is voor de first en last-mile 4. Definiëren hoe de reiziger toegang krijgt tot de diensten 5. Opzet branding en marketing parkeerhubs	6. Voorbereiden van de uitrol van producten met partners (parkeerexploitatie, deelmobiliteitsaanbod) 7. Voorbereiden van de first en last-mile in de ov-concessie 8. Leggen van koppeling met verkopende partijen (MaaS-aanbieders, parkeerexploitanten)	9. Verkoop product via partners of rechtstreeks 10. Start aanvullend ov-aanbod binnen concessie 11. Faciliteren van deelmobiliteitsaanbod 12. Realiseren van de benodigde koppelingen met verkopers
D: Locatie en realisatie	1. Analyseren van het netwerk en de capaciteit 2. Netwerkkaart parkeerhubs vaststellen	3. Uitvoeren van een verkenning naar voorkeurslocaties voor hubs 4. Verkennen van de nodige stappen voor realisatie	5. Analyseren van de locatie en omgeving van hubs 6. Juridisch-planologisch voorbereiden van realisatie 7. Voorbereiden van infrastructurele maatregelen. 8. Voorbereiden van de aanbesteding 9. Bouwrijp maken van de locatie 10. Oplevering hub inclusief aanhechting openbaar gebied 11. First and last mile qua infra gereed 12. Realisatie van aanvullende voorzieningen
E: Business case en financiering	1. Analyseren van kosten en baten op hoofdlijnen 2. Definiëren van mogelijke financieringsbronnen 3. Financiële kaders vaststellen tariefstelling i.r.t. parkeerhubs	4. Opstellen van ramingen voor de benodigde ingrepen 5. Specificeren van de business case per hub i.r.t. de exploitatie van de corridor 6. Organiseren van de benodigde financiering	7. Nemen van het kredietbesluit voor de benodigde investeringen 8. Beschikbaar stellen van experimenteerbudget 9. Gezamenlijke monitoring van de exploitatie
F: Organisatie en governance	1. Organiseren projectorganisatie(s) 2. Uitvoeren van een stakeholderanalyse 3. Definiëren van potentiële samenwerkingspartners	4. Opzetten van projectorganisatie 5. Organiseren van de benodigde samenwerking tussen verschillende partners 6. Formaliseren van de governance structuur met stakeholders	7. Oprichting eventuele samenwerkingsverbanden 8. Starten van de operatie/exploitatie

Routekaart Parkeren op Afstand

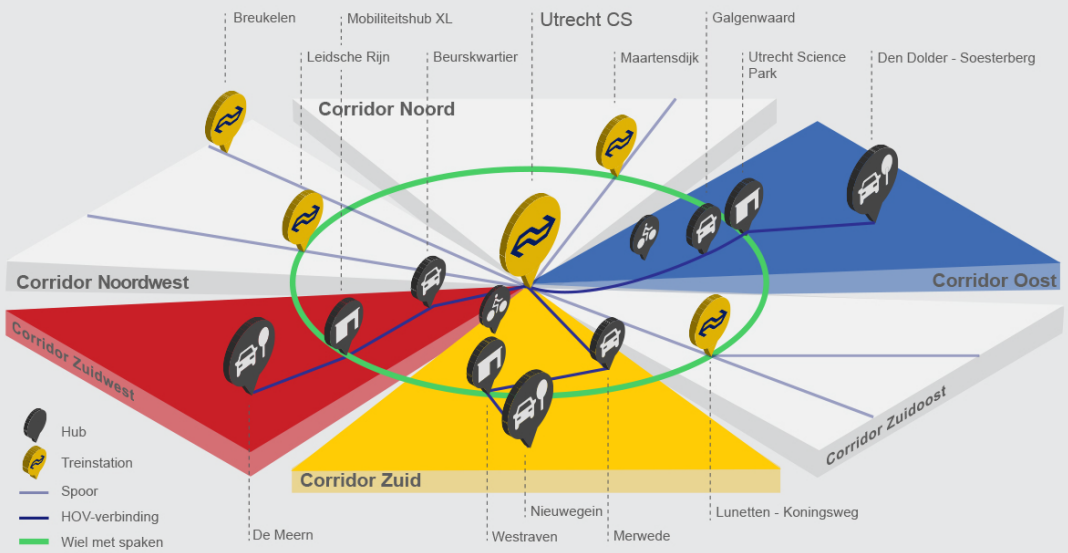
Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht

In 2040 wil Utrecht een samenhangend netwerk hebben van Parkeren op Afstand, mobiliteitshubs, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit netwerk maakt stedelijke groei mogelijk, draagt bij aan de doorstroming van autoverkeer, leefbaarheid en veiligheid, en vergroot inclusiviteit voor bewoners van nieuw te ontwikkelen wijken. Om op een gestructureerde manier invulling te geven aan de ontwikkeling van dit netwerk is een Routekaart ontwikkeld. Een aanpak met corridors, verschillende type hubs en terugkerende activiteiten per fase, maakt de complexe opgave uitvoerbaar.

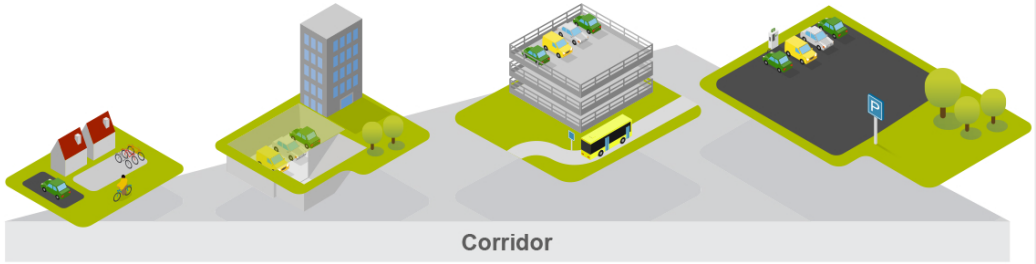
Visie

Mobiliteitshubs in dezelfde windrichting vormen samen een corridor. We onderscheiden zes corridors, waarvan we er drie op de korte termijn uitwerken. Door de stad en regio te verdelen in zes corridors, kunnen we per corridor de balans bepalen van doelstellingen, doelgroepen, mobiliteitsaanbod en maatregelen. Deze balans kan per corridor verschillen.



Strategie

Verschillende hubs in dezelfde windrichting vormen samen een corridor. Binnen een corridor kunnen verschillende type hubs voorkomen. We onderscheiden vier verschillende type hubs: buurthubs, wijkhubs, ringhubs en regiohubs. De balans van doelstellingen, doelgroepen, mobiliteitsaanbod en maatregelen bepalen welke hubs in een corridor voorkomen.



Buurthub

Een beperkt aanbod van deelmobiliteit in de buurt, bedoeld voor bewoners.

Wijkhub

Een groter aanbod van deelmobiliteit en privé parkeren voor bewoners en bezoekers, vaak in een garage aan de rand van de wijk en met name bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Ringhub

Parkeren langs de ring voor bewoners en – in mindere mate – voor bezoekers en forensen. Goed ontsloten met openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Regiohub

Goedkoop parkeren in de regio voor bezoekers van de stad, in combinatie met snel en comfortabel openbaar vervoer naar het centrum en de overige bestemmingen.

Aanpak

Vanuit de visie worden meerdere corridors en uiteindelijk hubs uitgewerkt. Om tijdens de uitwerking de samenhang van het netwerk te garanderen moeten steeds dezelfde aspecten beschouwd worden. Deze zes aspecten, bestaande uit analysestappen en activiteiten, gelden zowel voor het hele netwerk, voor een corridor als voor een enkele hub.

Beleid en doelstelling

Bepalen wat bereikt moet worden door de aanleiding, doelen en urgentie vast te stellen en hierbij een plan van aanpak op te stellen. Verkennen welke beleidswijzigingen nodig zijn, de verwachte effecten specificeren en capaciteitsberekeningen maken. De invoering van betaald parkeren voorbereiden en ook invoeren. Tot slot, na het realiseren, ook de monitoring en evaluatie uitvoeren en bijsturen waar nodig.

Locatie en realisatie

Het netwerk en de capaciteit analyseren en de netwerkkaart voor POA vaststellen. Daarna een verkenning uitvoeren naar voorkeurslocaties voor hubs en nodige stappen voor realisatie. Tot slot de omgeving en locatie van hubs analyseren, juridisch-planologische en infrastructurele voorbereidingen treffen, de locatie bouwrijp maken, de hub opleveren, zorgen dat first- en last-mile gereed is en aanvullende voorzieningen realiseren.

Doelgroep en behoeften

Bepalen wie de doelgroepen en hun drijfveren zijn en in kaart brengen welke kansen en bedreigingen er zijn voor gedragsverandering. Zodra de doelgroepen bekend zijn pilotprojecten ontwerpen en uitvoeren. Met de resultaten van de pilots het aanbod en product beter af te stemmen op de doelgroep.

Business case en financiering

De kosten en baten analyseren, financieringsbronnen definiëren en financiële kaders en tariefstelling vaststellen. Daarna de ramingen opstellen, de business case specificeren per hub i.r.t. exploitatie van de corridor en de benodigde financiering organiseren. Tot slot de kredietbesluiten nemen voor benodigde investeringen, (experimenteer) budget beschikbaar stellen en gezamenlijk de exploitatie monitoren.

Aanbod en dienstverlening

Bepalen welk aanbod nodig is qua parkeren, deelmobiliteit en first- en last-mile vervoer. Definiëren hoe reizigers toegang krijgen tot diensten en de branding en marketing van POA opzetten. De uitrol van parkeer-, deelmobiliteit- en ov-producten voorbereiden met partners en koppelen aan verkopende partijen (MaaS-aanbieders en parkeerexploitanten) en first- en last-mile vervoer in de ov-concessie voorbereiden. Tot slot (via partners) de producten verkopen en het aanvullend deelmobiliteit- en ov-aanbod aanbieden.

Organisatie en governance

Als eerste de projectorganisatie opzetten, een stakeholdersanalyse uitvoeren en potentiële samenwerkingspartners definiëren. Daarna ook de samenwerking met verschillende partners organiseren en de governance structuur met stakeholders formaliseren. Tot slot eventuele samenwerkingsverbanden oprichten en de operatie en exploitatie starten.

Royal HaskoningDHV

Empaction

stad kwadraat

Routekaart 2021-2027

Dit laatste deel van de routekaart beschrijft welke stappen de gemeente Utrecht tussen nu en 2027 moet zetten om te komen tot een functionerend systeem van parkeerhubs. Er is gekozen om de timeframe te beperken tot de voorzienbare toekomst, oftewel de komende circa zes jaar. Achtereenvolgens besteden we aandacht aan drie elementen:

1. De kantelpunten in tijd, die bepalend zijn voor de verdere uitrol en ontwikkeling van het systeem van parkeerhubs.
2. De belangrijkste onderdelen van de Routekaart voor de komende zes jaar, tekstueel toegelicht per niveau (netwerk, corridor, hub).
3. Voor de corridors waar nog geen concrete uitwerking voor is gemaakt in tijd, wordt aangegeven wat naar verwachting aanleidingen zouden kunnen zijn om ook deze corridors actief te gaan ontwikkelen.

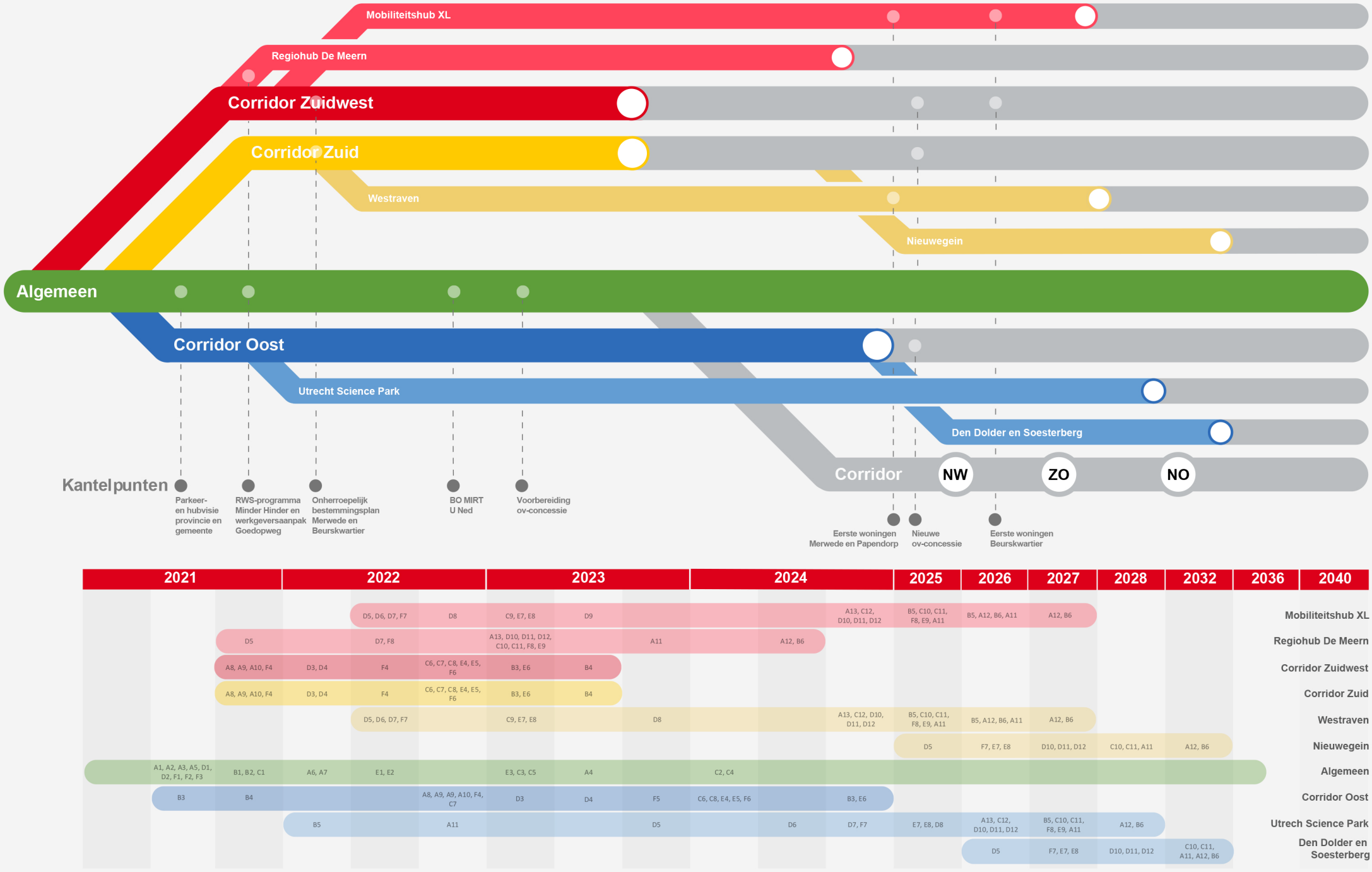
De komende zes jaar is er een aantal bepalende momenten en kantelpunten. Dit zijn de volgende:

1. De oplevering van de P+R-visie van de Provincie Utrecht in juli 2021.
2. Het vaststellen van de Aanpak 2030 van Goedopweg, alsmede de bijbehorende werkgeversaanpak eind 2021.
3. Eind 2021 of begin 2022 zijn de bestemmingsplannen van Beurskwartier en Merwede fase 1 onherroepelijk. Dat vereist waarschijnlijk een principebesluit over de realisatie van de Mobiliteitshub XL.
4. Eind 2022 vindt besluitvorming plaats in het kader van het BO-MIRT op het niveau van U Ned.
5. De nieuwe OV-concessie gaat in vanaf 2025, deze wordt de komende jaren voorbereid.
6. De diverse ‘start verkoop’ alsmede de oplevermomenten in de periode 2023-2026 van nieuwe woningen in de verschillende gebiedsontwikkelingen zijn belangrijke aanknopingspunten voor het concept parkeerhubs.

De meest bepalende activiteiten op het algemene niveau, dat van de verschillende corridors en van de hubs voor de komende zes jaar zijn in de volgende tabel samengevat. Bovenstaande activiteiten zijn slechts de meest bepalende uit het totale overzicht. Dat is in de afbeelding op de volgende pagina gevisualiseerd. Zie voor een verdere toelichting de volledige rapportage en de bijlage daarbij.

Activiteiten op netwerkniveau	Activiteiten op corridorniveau	Activiteiten op hubniveau
• Inrichten programmateam • Vaststellen module Parkeerhubs • Vaststellen uitgangspunten vraag- en capaciteitsraming en netwerkkaart regio • Besluitvorming parkeerregulering rondom hubs en ov-lijnen • Vaststellen uitgangspunten exploitatie en tarifering • Selectie doelgroepen voor pilotprojecten eerste uitrol • Organiseren financiering en vastleggen samenwerkings-afspraken stakeholders. • Organiseren en vastleggen diensten, aanbieders en voorsorteren op nieuwe concessie.	• Voor Zuidwest vaststellen verwachte vraag Merwede, Beurskwartier en Papendorp en beschikbare capaciteit Westraven en Mobiliteitshub XL. • Voorbereiding invoering parkeerregulering Zuidwest. • Nadere doelgroepen- en drijfverenanalyse doelgroepen ontwikkelgebieden onder eerste kopers. • Pilotproject met inwoners oostzijde van de stad die op de wachtlijst staan voor een parkeervergunning in USP. • Locatiekeuze hubs (met name in regio) op corridorniveau. • Vaststellen specials deelmobiliteit op corridors.	• Besluitvorming rondom Mobiliteitshub XL vasthouden, aanpak op corridorniveau daar omheen bouwen. • Voorbereiden aanpassingen aan Westraven die de hub geschikt(er) maken voor bewoners (m.n. fietsvoorzieningen en infrastructuur). • Inspelen op voorziene onderhouds-werkzaamheden aan de Galecopperbrug om versneld een regiohub en voor- en natransport te regelen op de zuidwestcorridor. • Uitvoeren van pilotprojecten die gebruik maken van USP.

Tijdlijn Parkeren op Afstand
Gemeente Utrecht



	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2032	2036	2040
Mobiliteitshub XL		D5, D6, D7, F7 / D8	C9, E7, E8 / D9	A13, C12, D10, D11, D12	B5, C10, C11, F8, E9, A11	B5, A12, B6, A11	A12, B6				
Regiohub De Meern		D5 / D7, F8	A13, D10, D11, D12, C10, C11, F8, E9 / A11	A12, B6							
Corridor Zuidwest		A8, A9, A10, F4 / D3, D4 / F4	C6, C7, C8, E4, E5, F6 / B3, E6 / B4								
Corridor Zuid		A8, A9, A10, F4 / D3, D4 / F4	C6, C7, C8, E4, E5, F6 / B3, E6 / B4								
Westraven		D5, D6, D7, F7	C9, E7, E8 / D8	A13, C12, D10, D11, D12	B5, C10, C11, F8, E9, A11	B5, A12, B6, A11	A12, B6				
Nieuwegein					D5	F7, E7, E8	D10, D11, D12	C10, C11, A11	A12, B6		
Algemeen	A1, A2, A3, A5, D1, D2, F1, F2, F3	B1, B2, C1 / A6, A7 / E1, E2	E3, C3, C5 / A4	C2, C4							
Corridor Oost	B3	B4 / A8, A9, A9, A10, F4, C7	D3 / D4 / F5	C6, C8, E4, E5, F6	B3, E6						
Utrech Science Park		B5 / A11	D5	D6	D7, F7	E7, E8, D8	A13, C12, D10, D11, D12	B5, C10, C11, F8, E9, A11	A12, B6		
Den Dolder en Soesterberg						D5	F7, E7, E8	D10, D11, D12	C10, C11, A11, A12, B6		

Tot slot is het goed om stil te staan bij de corridors waar nu geen uitgebreid stappenplan voor is uitgewerkt. Dat komt omdat er nu onvoldoende aanleiding of urgentie is om dat te doen. Voor de drie betreffende corridors geeft onderstaande tabel de mogelijke aanleidingen of 'triggers' om er versneld mee aan de slag te gaan.

Corridor	Aanleiding
Noordwest	Op de corridor richting het Noordwesten is in feite al sprake van een volledig netwerk van hubs. De P+R bij Breukelen functioneert momenteel als regiohub, en de P+R Leidsche Rijn kan worden gezien als ringhub. De ontwikkelingen in de Cartesiusdriehoek zorgen voor buurthubs op die geografische as. De (her) ontwikkeling van het bedrijventerrein Lage Weide zou op termijn wel voor urgentie kunnen zorgen voor een integrale aanpak, met name in relatie tot de P+R Leidsche Rijn. Die verschillende hubs zijn echter niet op een specifieke manier met elkaar verbonden. Leidsche Rijn is bovendien niet gemakkelijk bereikbaar als ringhub vanuit de Cartesiusdriehoek, en Breukelen en Leidsche Rijn zien niet onderling verbonden. In de praktijk fungeren ze daarom vooralsnog als twee regiohubs die dezelfde windrichting (de A2 richting Amsterdam) bedienen. Wel kan hier vanuit tariefstelling worden gestuurd.
Noordoost	Voor deze corridor geldt dat er zo mogelijk nog minder aanleiding is om een integrale aanpak te ontwikkelen. Er zijn herontwikkelingen voorzien in Overvecht, maar totdat daar betaald parkeren wordt ingevoerd heeft een corridorgerichte ontwikkeling met een ringhub en wijkhubs geen zin. Een belangrijke impuls zou kunnen worden gegeven vanuit de ontwikkeling van Station Maartensdijk langs de A27 richting Hilversum. Dit zou kansen bieden om een regiohub te realiseren op die corridor. Een logische locatie voor een ringhub ontbreekt echter.
Zuidoost	De corridor Zuidoost is waarschijnlijk van de drie nog niet in detail uitgewerkte corridors degene die de meeste kans en urgentie heeft. De toekomstige realisatie van het Intercitystation Koningsweg-Lunetten biedt kansen om aan die zijde het Wiel met de Spaken te voorzien van een extra (zeer goed met het ov ontsloten) ringhub te realiseren. Dit biedt kansen voor de complete bestaande oostzijde van de stad, alsmede de gebiedsontwikkeling in de omgeving van Galgenwaard. Daarnaast zijn initiatieven vanuit de regio (bijvoorbeeld bij Houten) mooie kansen om deze corridor versneld op te pakken.

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Richard van der Westen	**Datum**	4 maart 2022
Doorkiesnummer	06 - 28 49 06 74	**Kenmerk**	9760726
E-mail	richard.vander.westen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uitwerking modules Parkeervisie en afhandeling moties
Bijlage(n)		**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

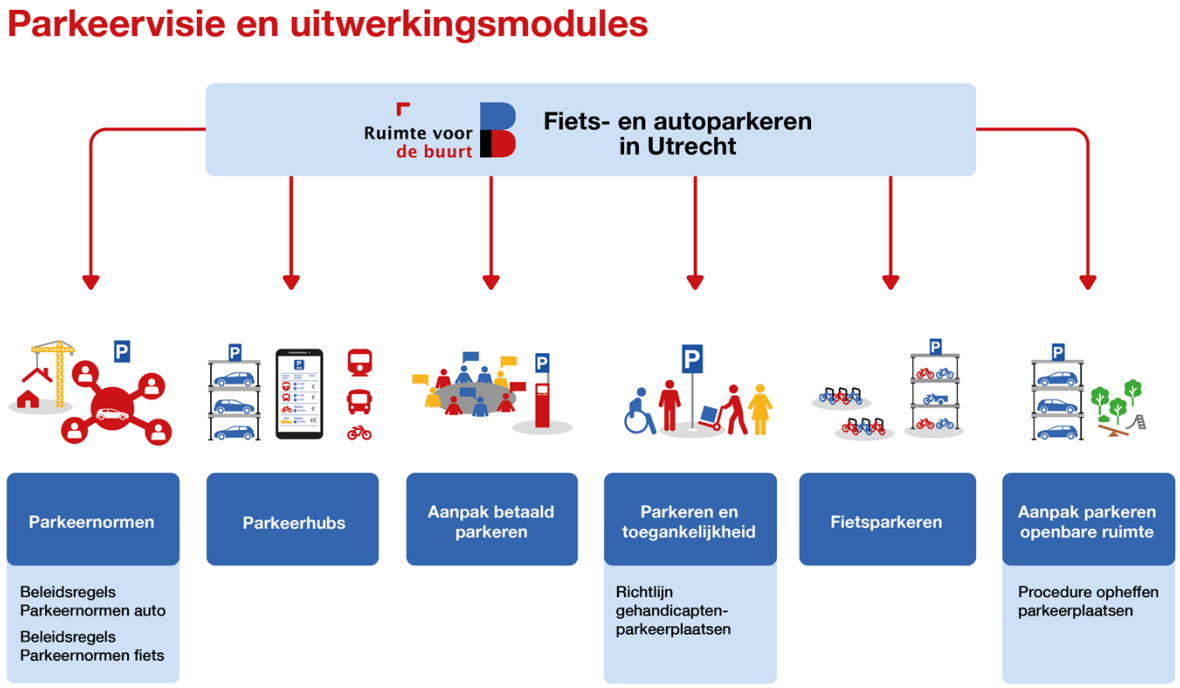
Op 25 november 2021 heeft u de Parkeervisie en de modules ‘Aanpak betaald parkeren’ en ‘Parkeernormen’ vastgesteld in uw raad. Tijdens de behandeling is meerdere keren verwezen naar de uitwerking in de resterende modules. Dit gaat om de modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte. Over de vrijgave voor inspraak van deze modules hebben wij u op 18 november 2021 geïnformeerd.

Vandaag heeft u het voorstel voor deze resterende modules van de Parkeervisie ontvangen. Met deze brief informeren wij u over de wijze waarop de opmerkingen, moties en amendement gemaakt door uw raad tijdens de behandeling van de Parkeervisie verwerkt zijn in de modules.

Opbouw Parkeervisie en modules
In de door uw raad aangenomen Parkeervisie staan de kaders voor fiets – en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. Door te sturen op het aantal auto’s zorgen we dat de stad leefbaar en bereikbaar blijft, en creëren we ruimte voor lopen, fietsen, groen, spelen, en verblijven.
Het is een visie op hoofdlijnen, waarin we de beleidskaders voor parkeren in de stad vastleggen. We hebben de Parkeervisie vervolgens uit in zes verschillende modules uitgewerkt:

- Parkeernormen (vastgesteld 25 november 2021)
- Aanpak betaald parkeren (vastgesteld 25 november 2021)
- Fietsparkeren
- Parkeerhubs (eerder aangekondigd als de module Parkeren op afstand en Transferia)
- Parkeren en toegankelijkheid
- Aanpak parkeren openbare ruimte

In onderstaande infographic is de samenhang van de verschillende producten uitgebeeld.



In de uitwerkingsmodules geven we aan op welke manier we invulling geven aan de beleidskaders uit de Parkeervisie, en hoe we het parkeerbeleid concreet gaat inzetten. Welke ambities wij per module voorstellen vindt u terug in het raadsvoorstel.

Toezeggingen en moties

De overgenomen motie ‘Concrete doelstelling voor fietsparkeren in de wijk’ (M425) is verwerkt in de modules Fietsparkeren en Aanpak parkeren openbare ruimte. Wij herkennen uw zorgen over de onvoldoende fietsparkeervoorzieningen en verrommeling van de openbare ruimte. Ons beleid is erop gericht dat er op straat meer ruimte komt voor voetgangers, groen, stallen van fietsen of speelplekken. We hebben berekend dat we indicatief ongeveer 23.000 plekken tekort komen voor het stallen van fietsen in vooroorlogse wijken. Wanneer we het tempo van het afgelopen jaar vasthouden, hebben we in 11 jaar deze achterstand ingelopen. In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat we in Utrecht jaarlijks gemiddeld 0,5 tot 1% van de parkeercapaciteit op straat willen opheffen om ruimte te maken voor functies die de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren.
We vinden het belangrijk dat bewoners en ondernemers zelf meedenken over de inrichting van hun leefomgeving. We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Tevens geven we meer bekendheid aan de optie om een fietsenrek of fietstrommel aan te vragen en vragen wij bewoners actief om tips over leegstaande panden die geschikt zijn als buurtstalling. Vanuit de gemeente gaan wij ook actief straten en/of buurten benaderen om een plan te maken voor herinrichting van hun leefomgeving. Hierbij richten we ons op de straten waar wij kansen zien en waar bijvoorbeeld te weinig fietsparkeervoorzieningen en groen voorhanden is. Voor iedere wijk hebben we een berekening gemaakt om de grootste tekorten per wijk in beeld te hebben. De buurten met de grootste tekorten zijn ook de buurten waar de ontevredenheid over de stallingssituatie volgens de Utrecht monitor meer dan 40% is. Juist in deze buurten gaan we aan de slag met het actief faciliteren van bewonersinitiatieven en focussen we al op deze buurten voor het realiseren van buurtstallingen.
Via een digitaal loket bieden we voortaan één ingang voor initiatiefnemers die plannen hebben voor hun buurt en bieden inhoudelijke ondersteuning en handvatten om tot een gezamenlijk plan te komen.

De overgenomen motie ‘Garant voor Parkeren op Afstand’ (M426) is verwerkt in de module Parkeerhubs. Dit hebben wij gedaan door te sturen op reistijden van en naar parkeerhubs. Om een reistijdgarantie te kunnen borgen zorgen we met de module dat de (toekomstige) ringhubs goed aansluiten op het fiets- en OV-netwerk en de daaraan gekoppelde randvoorwaarden. Dit betekent voor het OV dat we streven naar een rechtstreekse verbinding zonder overstap, voldoende snelheid, betrouwbaarheid en capaciteit en de gehele dag en zo mogelijk ook in de nachtelijke uren beschikbaar. We stellen de norm dat elke wijk in Utrecht door een bestaande of toekomstige ringhub in 15 minuten bereikbaar is.

Door het verwerken van de moties in de modules beschouwen wij deze als afgedaan.

Bij de Parkeervisie is amendement A150 ‘Utrecht voor iedereen toegankelijk en bereikbaar’ aangenomen. In licht van dit amendement hebben wij diverse aanpassingen in de modules gedaan. Dit gaat om zowel aanpassingen in de module Fietsparkeren om de toegankelijkheid en veiligheid van aangepaste fietsen te borgen. Ook is in de module Parkeren en Toegankelijkheid aandacht voor de betaalbaarheid van parkeren opgenomen.

Begin 2022 n.a.v. het initiatiefvoorstel ‘Utrecht onbeperkt toegankelijk’ heeft uw raad aandacht gevraagd over de situatie regulering van (brom)fietsen die gebruikt worden voor bedrijfsmatige doeleinden. Wij constateren op diverse plekken in de stad dat er situaties ontstaan die hinderlijk zijn. Wij hebben hier nu niet direct een oplossing voor, maar willen deze wel in samenspraak met de branche onderzoeken. Hierbij sluiten wij de mogelijkheid niet uit om convenanten af te sluiten, afspraken te maken of nadere regels te stellen.

Vervolg
Wij stellen nog een procedure vast voor het opheffen van parkeerplaatsen en actualiseren de nadere regels voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Wij stellen deze documenten zo snel mogelijk vast nadat uw raad het voorstel van de resterende modules heeft vastgesteld.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2685
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2022
Agendapunt	6.1
Titel	Raadsbrief Uitwerking modules Parkeervisie en afhandeling moties
ID	2864
Behandelend ambtenaar	
Telefoon	
E-mail	
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	12 mei 2022

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Richard van der Westen	**Datum**	9 maart 2022
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	9760726
E-mail	richard.vander.westen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uitwerking modules Parkeervisie en afhandeling moties
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

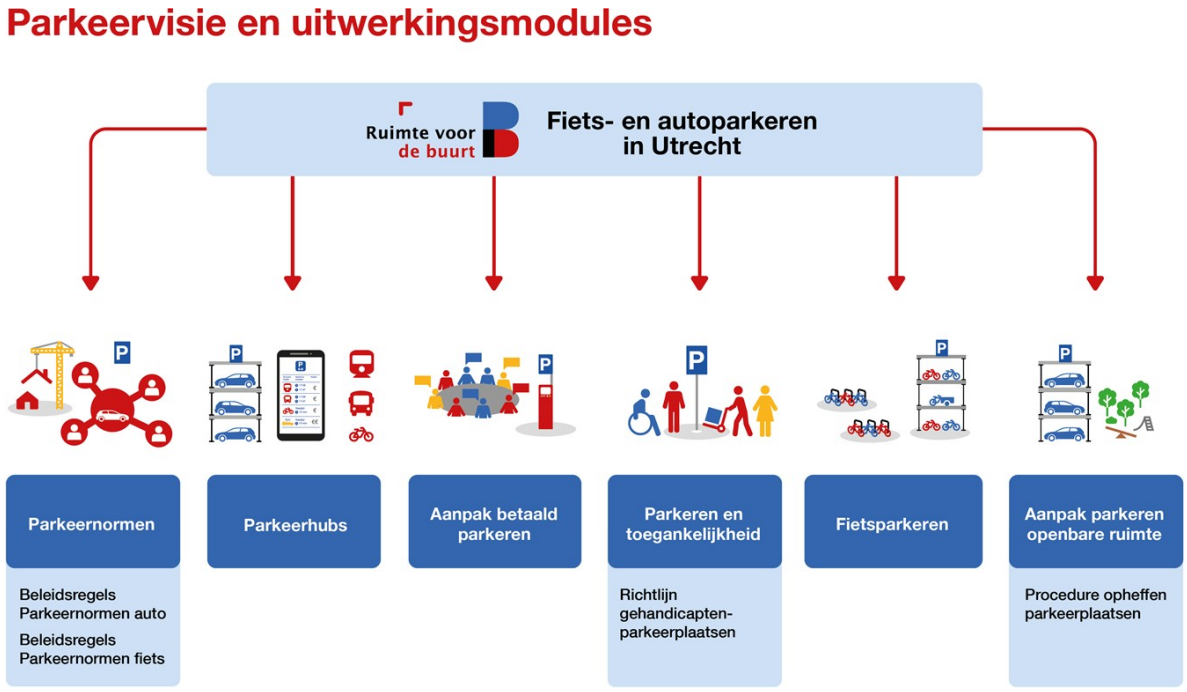
Op 25 november 2021 heeft u de Parkeervisie en de modules ‘Aanpak betaald parkeren’ en ‘Parkeernormen’ vastgesteld in uw raad. Tijdens de behandeling is meerdere keren verwezen naar de uitwerking in de resterende modules. Dit gaat om de modules Fietsparkeren, Parkeerhubs, Parkeren en toegankelijkheid en Aanpak parkeren openbare ruimte. Over de vrijgave voor inspraak van deze modules hebben wij u op 18 november 2021 geïnformeerd.

Vandaag heeft u het voorstel voor deze resterende modules van de Parkeervisie ontvangen. Met deze brief informeren wij u over de wijze waarop de opmerkingen, moties en amendement gemaakt door uw raad tijdens de behandeling van de Parkeervisie verwerkt zijn in de modules.

Opbouw Parkeervisie en modules
In de door uw raad aangenomen Parkeervisie staan de kaders voor fiets – en autoparkeren in Utrecht voor de komende jaren, in relatie met het overkoepelende mobiliteitsbeleid en de ontwikkelingen in de stad. Door te sturen op het aantal auto’s zorgen we dat de stad leefbaar en bereikbaar blijft, en creëren we ruimte voor lopen, fietsen, groen, spelen, en verblijven.
Het is een visie op hoofdlijnen, waarin we de beleidskaders voor parkeren in de stad vastleggen. We hebben de Parkeervisie vervolgens uit in zes verschillende modules uitgewerkt:

- Parkeernormen (vastgesteld 25 november 2021)
- Aanpak betaald parkeren (vastgesteld 25 november 2021)
- Fietsparkeren
- Parkeerhubs (eerder aangekondigd als de module Parkeren op afstand en Transferia)
- Parkeren en toegankelijkheid
- Aanpak parkeren openbare ruimte

In onderstaande infographic is de samenhang van de verschillende producten uitgebeeld.



In de uitwerkingsmodules geven we aan op welke manier we invulling geven aan de beleidskaders uit de Parkeervisie, en hoe we het parkeerbeleid concreet gaat inzetten. Welke ambities wij per module voorstellen vindt u terug in het raadsvoorstel.

Toezeggingen en moties

De overgenomen motie ‘Concrete doelstelling voor fietsparkeren in de wijk’ (M425) is verwerkt in de modules Fietsparkeren en Aanpak parkeren openbare ruimte. Wij herkennen uw zorgen over de onvoldoende fietsparkeervoorzieningen en verrommeling van de openbare ruimte. Ons beleid is erop gericht dat er op straat meer ruimte komt voor voetgangers, groen, stallen van fietsen of speelplekken. We hebben berekend dat we indicatief ongeveer 23.000 plekken tekort komen voor het stallen van fietsen in vooroorlogse wijken. Wanneer we het tempo van het afgelopen jaar vasthouden, hebben we in 11 jaar deze achterstand ingelopen. In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat we in Utrecht jaarlijks gemiddeld 0,5 tot 1% van de parkeercapaciteit op straat willen opheffen om ruimte te maken voor functies die de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren.
We vinden het belangrijk dat bewoners en ondernemers zelf meedenken over de inrichting van hun leefomgeving. We faciliteren initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Tevens geven we meer bekendheid aan de optie om een fietsenrek of fietstrommel aan te vragen en vragen wij bewoners actief om tips over leegstaande panden die geschikt zijn als buurtstalling. Vanuit de gemeente gaan wij ook actief straten en/of buurten benaderen om een plan te maken voor herinrichting van hun leefomgeving. Hierbij richten we ons op de straten waar wij kansen zien en waar bijvoorbeeld te weinig fietsparkeervoorzieningen en groen voorhanden is. Voor iedere wijk hebben we een berekening gemaakt om de grootste tekorten per wijk in beeld te hebben. De buurten met de grootste tekorten zijn ook de buurten waar de ontevredenheid over de stallingssituatie volgens de Utrecht monitor meer dan 40% is. Juist in deze buurten gaan we aan de slag met het actief faciliteren van bewonersinitiatieven en focussen we al op deze buurten voor het realiseren van buurtstallingen.
Via een digitaal loket bieden we voortaan één ingang voor initiatiefnemers die plannen hebben voor hun buurt en bieden inhoudelijke ondersteuning en handvatten om tot een gezamenlijk plan te komen.

De overgenomen motie ‘Garant voor Parkeren op Afstand’ (M426) is verwerkt in de module Parkeerhubs. Dit hebben wij gedaan door te sturen op reistijden van en naar parkeerhubs. Om een reistijdgarantie te kunnen borgen zorgen we met de module dat de (toekomstige) ringhubs goed aansluiten op het fiets- en OV-netwerk en de daaraan gekoppelde randvoorwaarden. Dit betekent voor het OV dat we streven naar een rechtstreekse verbinding zonder overstap, voldoende snelheid, betrouwbaarheid en capaciteit en de gehele dag en zo mogelijk ook in de nachtelijke uren beschikbaar. We stellen de norm dat elke wijk in Utrecht door een bestaande of toekomstige ringhub in 15 minuten bereikbaar is.

Door het verwerken van de moties in de modules beschouwen wij deze als afgedaan.

Bij de Parkeervisie is amendement A150 ‘Utrecht voor iedereen toegankelijk en bereikbaar’ aangenomen. In licht van dit amendement hebben wij diverse aanpassingen in de modules gedaan. Dit gaat om zowel aanpassingen in de module Fietsparkeren om de toegankelijkheid en veiligheid van aangepaste fietsen te borgen. Ook is in de module Parkeren en Toegankelijkheid aandacht voor de betaalbaarheid van parkeren opgenomen.

Begin 2022 n.a.v. het initiatiefvoorstel ‘Utrecht onbeperkt toegankelijk’ heeft uw raad aandacht gevraagd over de situatie regulering van (brom)fietsen die gebruikt worden voor bedrijfsmatige doeleinden. Wij constateren op diverse plekken in de stad dat er situaties ontstaan die hinderlijk zijn. Wij hebben hier nu niet direct een oplossing voor, maar willen deze wel in samenspraak met de branche onderzoeken. Hierbij sluiten wij de mogelijkheid niet uit om convenanten af te sluiten, afspraken te maken of nadere regels te stellen.

Vervolg
Wij stellen nog een procedure vast voor het opheffen van parkeerplaatsen en actualiseren de nadere regels voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Wij stellen deze documenten zo snel mogelijk vast nadat uw raad het voorstel van de resterende modules heeft vastgesteld.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2643
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2022
Agendapunt	7
Titel	Raadsvoorstel Zienswijzen naar recreatieschappen Eerste begrotingswijzing 2022 en Uitgangspunten Begroting - Kadernota 2023
ID	2821
Behandelend ambtenaar	Lion, Andrea
Telefoon	2860237
E-mail	andrea.lion@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Groen
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub i: Raadsvoorstel over stukken van een gemeenschappelijke regeling.
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	12 mei 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Zienswijzen recreatieschappen, eerste begrotingswijzing 2022 en Uitgangspunten begroting / Kadernota 2023

Beleidsveld	Groen
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Andrea Lion
Kenmerk	9925793
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De bijgevoegde brief aan het Recreatieschap Stichtse Groenlanden vast te stellen als zienswijze op de eerste begrotingswijziging 2022 en de uitgangspunten begroting 2023 van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden, waarin de raad zich positief uitspreekt over de invulling van een eerdere PM post, maar graag ziet dat deze kosten op de eerder afgesproken wijze, in drie stappen, worden verwerkt.

2. De bijgevoegde brief aan het Plassenschap Loosdrecht e.o. vast te stellen als zienswijze op de eerste begrotingswijziging 2022 en de kadernota 2023 van het Plassenschap Loosdrecht e.o., waarin de raad zich positief uitspreekt over de invulling van een eerdere PM post, maar graag ziet dat deze kosten op de eerder afgesproken wijze, in drie stappen, worden verwerkt.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met de ter vaststelling voorliggende brieven geeft de raad haar zienswijzen op de eerste wijziging van de begroting 2022 en de kadernota en uitgangspunten begroting 2023 van twee gemeenschappelijke regelingen, te weten Plassenschap Loosdrecht e.o. en Recreatieschap Stichtse Groenlanden. In de nu voorliggende zienswijzebrieven spreekt de raad zich positief uit over het feit dat de schappen hebben geluisterd naar het verzoek om de PM post voor de liquidatie- en transitiekosten te specificeren, maar geeft tevens aan dat ze deze kosten graag in de begroting op de afgesproken wijze, in drie stappen, verwerkt ziet. Dit is nu niet gebeurd. De schappen hebben, omdat de jaarcijfers nog niet bekend waren op het moment van aanbieden, het tekort dat door het invullen van de PM post nu in de begroting zit, niet (deels) opgelost binnen de begroting, al is dit volgens de toelichting wel de intentie. Dat betekent dat het tekort direct aan de deelnemers wordt doorberekend, tenzij dit in een nieuw besluit alsnog anders wordt besloten. Dit is aanleiding voor het indienen van een zienswijze namens de gemeente Utrecht.

Context

Aanleiding

Op 21 en 22 februari jl. heeft de raad financiële stukken ontvangen over de eerste begrotingswijzing 2022, de Kadernota 2023 en de Uitgangspunten begroting 2023 van Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht e.o. (bijlagen 3 t/m 10).
De gemeente Utrecht is nu nog deelnemer aan twee gemeenschappelijke regelingen voor recreatievoorzieningen die deels ook gelegen zijn in buurgemeenten, te weten Recreatieschap Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht e.o. Per 1 januari 2023 eindigt de deelname van de gemeente Utrecht aan deze laatste regeling. In de twee gemeenschappelijke regelingen zijn de deelnemers (gemeenten en provincies) samen verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en vernieuwing van een aantal recreatieterreinen en routes in de regio. Door de gemeenschappelijke aanpak is het mogelijk om de voorzieningen beter af te stemmen op de wensen van alle gebruikers en om het beheer en onderhoud efficiënt uit te voeren.

Utrecht draagt een vast percentage bij van 34% van de totale deelnemersbijdragen aan de begroting van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden. In de huidige gemeenschappelijke regeling (GR) Plassenschap Loosdrecht e.o. is specifiek de Utrechtse deelnemersbijdrage bepaald op een vast, indexeerbaar, bedrag (ruim € 185.000 in 2022). Wanneer Utrecht per 2023 uittreedt uit de regeling voor het Plassenschap Loosdrecht, vervalt deze bijdrage voor het Plassenschap en wordt de bijdrage toegevoegd aan de begroting van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden en zal het vaste percentage iets hoger worden. De juiste berekening van het percentage kan pas gedaan worden met de begroting 2023, als ook de kosten bekend zijn. De kosten van de taakuitvoering zijn mede afhankelijk van de uitvoeringsorganisatie. Dat is nu nog de bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN), waarin beide recreatieschappen, naast de provincie Utrecht, deelnemer zijn.

Opheffing Recreatie Midden Nederland

Voor 2023 staat echter de opheffing van RMN gepland. Beoogd opvolger voor een aantal taken die nu door RMN worden uitgevoerd voor de schappen is Staatsbosbeheer. Er vindt op dit moment onderzoek plaats naar de toekomstige samenwerking of dienstverlening. In juni komt hierover naar verwachting meer duidelijkheid. Om die reden zal er waarschijnlijk uitstel worden aangevraagd voor de begroting 2023 of zal eerst een beleidsarme begroting 2023 worden opgesteld, die later wordt aangepast aan de nieuwe uitvoeringsorganisatie.

Reactietermijn

De dagelijkse besturen van de recreatieschappen bieden de raden en staten de mogelijkheid om vóór 15 mei een zienswijze in te dienen op de eerste begrotingswijziging 2022 en de Kadernota en Uitgangspunten begroting 2023. Deze termijn strookt niet met het vergaderschema van de gemeenteraad Utrecht. Maar alle zienswijzen worden betrokken bij de AB vergaderingen van resp. 30 juni en 8 juli over de financiële stukken. De schappen hebben dan ook aangegeven dat de zienswijze ook enkele dagen later zeker nog op tijd zal zijn. Zienswijzen die worden vastgesteld in de raadsvergadering van 19 mei aanstaande kunnen nog bij de voorbereidingen van de AB vergaderingen worden betrokken.

Juridische context
De gemeenteraad wordt conform de in de GR-en van beide regelingen (WGR artikel 35) voorgeschreven procedure in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen.

Beoogd effect
De algemene besturen van de recreatieschappen betrekken de zienswijzen van de deelnemers bij het vaststellen van de toegestuurde financiële stukken.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Op 3 juni 2021 besloot u zienswijzen op de ontwerp-begrotingen 2022 in te dienen.
Op 3 februari 2022 ging u akkoord met het voorstel voor de transitie recreatieschappen.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De bijgevoegde brief aan het Recreatieschap Stichtse Groenlanden vast te stellen als zienswijze op de eerste begrotingswijziging 2022 en de uitgangspunten begroting 2023 van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden, waarin de raad zich positief uitspreekt over de invullingvan een eerdere PM post, maar graag ziet dat deze kosten op de eerder afgesproken wijze, in drie stappen, worden verwerkt.
Argumenten	
1.1	De begrotingswijziging van Recreatieschap Stichtse Groenlanden dient om noodzakelijke wijzigingen binnen de begroting vast te leggen.
	Het Recreatieschap Stichtse Groenlanden is samen met Plassenschap Loosdrecht deelnemer in de bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN). Verschuivingen in de begroting van RMN veroorzaken een verschuiving tussen de begrotingsposten van het recreatieschap SGL. Het betreft met name incidentele kosten voor transitie en de (verwerking van) de kosten het meerjarenonderhoudsplan (MJOP).
1.2	Deze begrotingswijziging omvat ook de verwerking van de PM post voor de kosten van de liquidatie bij RMN en van de transitie bij het recreatieschap in de begroting 2022.
	In de begroting 2022 was er een PM post opgenomen voor de kosten van de liquidatie bij RMN en van de transitie bij het recreatieschap. In uw eerdere zienswijze op de ontwerp-begroting 2022 heeft u erop aangedrongen de PM post om te zetten naar een reservering ten laste van de algemene reserve. Met deze begrotingswijziging zijn de geschatte te verwachten liquidatiekosten verwerkt in de begroting, maar zonder de reserves hierbij te betrekken. Hierdoor bestaat er nu beperkt inzicht in het tekort voor 2022 (zie ook 1.3).
1.3	Deze begrotingswijziging stelt feitelijk indirect voor het eigen vermogen nu buiten beschouwing te laten voor de dekking van het tekort, door het niet in de begrotingswijziging te betrekken
	Met deze begrotingswijziging bestaat er een tekort van €190.300 (SGL-A). Omdat het jaarresultaat 2021 op het moment van versturen van de eerste begrotings-wijziging door het schap nog niet bekend was en er daarmee ook nog geen inzicht bestond in de vrije ruimte in het eigen vermogen, wordt met deze begrotingswijziging feitelijk voorgesteld dit vermogen buiten beschouwing te laten voor de dekking van het tekort. Daarmee wordt het tekort in principe doorberekend aan de deelnemers, aangezien de deelnemers verantwoordelijk zijn voor het tekort. In het bestuursvoorstel staat wel toegelicht dat er voor het tekort eerst gekeken zal worden binnen het eigen vermogen van het recreatieschap, maar daarvoor is dan wel een nieuw voorstel nodig, waarover nog besloten zal moeten worden. Dit is niet zoals afgesproken (zie 1.4) en daarmee reden voor het indienen van een zienswijze.

1.4	Het huidige voorstel om het tekort door te berekenen aan de deelnemers is in strijd met de afspraken die hierover zijn gemaakt.
	Afgesproken in het bestuur van het recreatieschap is om de kosten van de opheffing van RMN en van de transitie bij het recreatieschap in drie stappen te verwerken: 1. eerst wordt beoordeeld welk deel van de kosten gedekt kunnen worden binnen de begroting van RMN; 2. het resterende deel wordt volgens de verdeelsleutel van de begroting doorbelast naar de schappen, waar vervolgens wordt beoordeeld welk deel gedekt kan worden binnen de begroting (binnen de exploitatie dan wel binnen het eigen vermogen); 3. welk deel komt tot slot voor rekening van de deelnemers. De tweede stap wordt met deze eerste begrotingswijziging overgeslagen, met het argument dat de jaarcijfers nog niet bekend zijn op het moment van aanbieden. Daarom vraagt de gemeente in de voorgestelde zienswijze op eerste begrotingswijziging 2022 om deze afspraak na te komen en de afgesproken stappen alsnog te doorlopen en ons te laten weten hoe hierover wordt besloten.
1.5	De Uitgangspunten begroting 2023 is beleidsarm en sluit aan op de uitgangspunten zoals die eerder zijn afgesproken
	Het recreatieschap werkt met een budgetperiode van vier jaar. Voor de Uitgangspunten begroting 2023 wordt uitgegaan van de huidige uitgangspunten, met daarbij de eerder afgesproken loon- en prijsindexatie. Daarbij staan de afspraken weergegeven hoe de kosten voor de liquidatie zullen worden verwerkt (zoals onder 1.4 weergegeven). Er is om die reden geen aanleiding hierover iets specifieks op te merken in de zienswijze.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Ook wanneer het recreatieschap doet wat de gemeente Utrecht in haar zienswijze vraagt, kan er een tekort overblijven dat wordt doorberekend aan de deelnemers.
	Op het moment van aanbieden van dit voorstel is nog niet duidelijk wat de mogelijkheden zijn om het tekort binnen de begroting van het recreatieschap te dekken. Dat kan betekenen dat ook na het beoordelen van de dekkingsmogelijkheden er een deel van het tekort overblijft, dat zal worden doorberekend aan de deelnemers.
1.2	Het indienen van een zienswijze betekent niet dat het AB van het schap deze ook honoreert.
	De zienswijzen van de gemeenten worden betrokken bij de besluitvorming over de stukken in de AB’s van de schappen. De gemeente Utrecht is echter één van de deelnemers in de gemeenschappelijke regelingen en wanneer de andere gemeenten wel instemmen met het ongewijzigd vaststellen van de voorliggende begrotingswijziging, dan zal de gemeente Utrecht zich hieraan moeten houden.
Beslispunt	
2	De bijgevoegde brief aan het Plassenschap Loosdrecht e.o. vast te stellen als zienswijze op de eerste begrotingswijziging 2022 en de kadernota 2023 van het Plassenschap Loosdrecht e.o., waarin de raad zich positief uitspreekt over de invulling van een eerdere PM post , maar graag ziet dat deze kosten op de eerder afgesproken wijze, in drie stappen, worden verwerkt.
Argumenten	
2.1	De begrotingswijziging van Plassenschap Loosdrecht dient om beoogde wijzigingen binnen de begroting vast te leggen.
	Plassenschap Loosdrecht is samen met Recreatieschap Stichtse Groenlanden deelnemer in de bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden Nederland (RMN). Verschuivingen in de begroting van RMN veroorzaken een verschuiving tussen de begrotingsposten van het recreatieschap SGL. Het betreft met name incidentele

	kosten voor transitie en de (verwerking van) de kosten het meerjarenonderhoudsplan (MJOP).
2.2	Deze begrotingswijziging omvat ook de verwerking van de PM post voor de kosten van de liquidatie bij RMN en van de transitie bij het recreatieschap in de begroting 2022.
	In de begroting 2022 was er een PM post opgenomen voor de kosten van de liquidatie bij RMN en van de transitie bij het recreatieschap. In uw zienswijze op de ontwerp-begroting 2022 heeft u erop aangedrongen de PM post om te zetten naar een reservering ten laste van de algemene reserve. Met deze begrotingswijziging zijn de geschatte te verwachten liquidatiekosten verwerkt in de begroting, zonder de reserves hierbij te betrekken. Hierdoor bestaat er nu beperkt inzicht in het tekort voor 2022 (zie ook 2.3).
2.3	Deze begrotingswijziging stelt feitelijk indirect voor het eigen vermogen nu buiten beschouwing te laten voor de dekking van het tekort, door het niet in de begrotingswijziging te betrekken.
	Met deze begrotingswijziging bestaat er een tekort van €524.000. Omdat het jaarresultaat 2021 op het moment van versturen van de eerste begrotingswijziging door het schap nog niet bekend was en er daarmee ook nog geen inzicht bestond in de vrije ruimte in het eigen vermogen, wordt met deze begrotingswijziging feitelijk voorgesteld dit vermogen buiten beschouwing te laten voor de dekking van het tekort. Daarmee wordt dit tekort in principe doorberekend aan de deelnemers, aangezien de deelnemers verantwoordelijk zijn voor het tekort. In het bestuursvoorstel staat wel toegelicht dat er voor het tekort eerst gekeken zal worden binnen het eigen vermogen van het Plassenschap, maar daarvoor is dan wel een nieuw voorstel nodig, waarover nog besloten zal moeten worden. Dit is niet zoals afgesproken (zie 2.4) en daarmee reden voor het indienen van een zienswijze.
2.4	Het huidige voorstel om het tekort door te berekenen aan de deelnemers is in strijd met de afspraken die hierover zijn gemaakt.
	Afgesproken is de kosten van de opheffing van RMN en van de transitie bij het recreatieschap, in drie stappen te verwerken: 1. eerst wordt beoordeeld welk deel van de kosten gedekt kunnen worden binnen de begroting van RMN; 2. het resterende deel wordt volgens de verdeelsleutel van de begroting doorbelast naar de schappen, waar vervolgens wordt beoordeeld welk deel gedekt kan worden binnen de begroting (binnen de exploitatie dan wel binnen het eigen vermogen); 3. welk deel komt tot slot voor rekening van de deelnemers. De tweede stap wordt met deze eerste begrotingswijziging overgeslagen, met het argument dat de jaarcijfers nog niet bekend zijn op het moment van aanbieden. Daarom vraagt de gemeente in de voorgestelde zienswijze op de eerste begrotingswijziging 2022 om deze afspraak inderdaad na te komen en de afgesproken stappen alsnog te doorlopen en ons te laten weten hoe hierover wordt besloten.
2.5	De Kadernota 2023 is beleidsarm en sluit aan op de uitgangspunten zoals die eerder zijn afgesproken.
	In de Kadernota 2023 wordt uitgegaan van de huidige uitgangspunten, met daarbij de eerder afgesproken loon- en prijsindexatie. Daarbij staan de afspraken weergegeven hoe de kosten voor de liquidatie zullen worden verwerkt (zoals onder 2.4 weergegeven). Er is om die reden geen aanleiding hierover iets specifieks op te merken in de zienswijze.
Kanttekeningen/Risico’s	
2.1	Ook wanneer het recreatieschap doet wat de gemeente Utrecht in haar zienswijze vraagt, kan er een tekort overblijven dat wordt doorberekend aan de deelnemers.
	Op het moment van aanbieden van dit voorstel is nog niet duidelijk wat de mogelijkheden zijn om het tekort binnen de begroting van het recreatieschap te dekken. Dat kan betekenen dat ook na het beoordelen van de

	dekkingsmogelijkheden er een deel van het tekort overblijft, dat zal worden doorberekend aan de deelnemers.
2.2	Het indienen van een zienswijze betekent niet dat het AB van het schap deze ook honoreert.
	De zienswijzen van de gemeenten worden betrokken bij de besluitvorming over de stukken in de AB's van de schappen. De gemeente Utrecht is echter één van de deelnemers en wanneer de andere gemeenten wel instemmen met het ongewijzigd vaststellen van de voorliggende begrotingswijziging, dan zal de gemeente Utrecht zich hieraan moeten houden.

Financiën
De financiële gevolgen van de uitvoering van de eerste begrotingswijziging 2022 bij de recreatieschappen zijn nog niet inzichtelijk doordat er geen dekkingsvoorstel is opgenomen. Het tekort bedraagt € 190.300 bij recreatieschap Stichtse Groenlanden (programma A) en € 524.000 bij Plassenschap Loosdrecht.

De raad verzoekt in de zienswijzen om deze tekorten zoveel als mogelijk op te vangen binnen de begroting van de schappen. Indien het tekort slechts voor een deel uit de eigen begroting kan worden gedekt, zal het resterende deel moeten worden doorberekend naar de deelnemers. Dit betekent dan een verhoging van de gemeentelijke bijdrage. Deze tekorten zullen naar rato van deelname in de schappen (34,2% SGL en 12,59% LSD) worden doorbelast. Voor de gemeente gaat het om maximaal € 131.000. Indien deze kosten naar de gemeente worden doorbelast, zal worden onderzocht of deze kosten eenmalig kunnen worden opgevangen binnen de budgetten van het programma Openbare Ruimte en Groen. In de tweede bestuursrapportage zal u hierover dan worden geïnformeerd. Het risico van het afwentelen van de liquidatie- en transitiekosten op de deelnemers is in de begroting 2022 van de gemeente Utrecht opgenomen in de paragraaf Weerstandsvermogen.

Kadernota en begroting 2023
In verband met de beoogde liquidatie van de uitvoeringsorganisatie RMN per 1 januari 2023, zijn de kadernota en de uitgangspunten voor de begroting van beide recreatieschappen beleidsarm opgesteld, waarbij alleen de indexatie wordt toegerekend aan de deelnemersbijdrage in 2023. Omdat het onderzoek naar de opvolging van RMN nog loopt, komen de begrotingen waarschijnlijk later, of wordt er eerst een beleidsarme begroting 2023 opgesteld die later wordt aangepast aan de nieuwe uitvoeringsorganisatie.

Vervolg
De DB's van de schappen leggen de ingediende zienswijzen op de eerste begrotingswijziging 2022 en de kadernota en uitgangspunten begroting 2023 ter besluitvorming voor aan de AB's van de schappen, naar verwachting eind juni en begin juli 2022.

De begroting 2023 zal naar verwachting later komen dan gebruikelijk, omdat vanwege de transitie uitstel wordt aangevraagd. Gezien de onzekerheden rond de liquidatie van RMN, valt niet uit te sluiten dat de geraamde liquidatiekosten bijgesteld zullen moeten worden. In dat geval zal dat ook verwerkt worden in nieuwe begrotingswijzigingen of de nieuwe begrotingen 2023 van de schappen.

Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel.

Communicatie
Er is geen specifieke communicatie voorzien over dit voorstel.

Niet-Referendabel
Op dit raadsbesluit is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht niet van toepassing omdat het een raadsbesluit betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling (artikel 3 lid 2 onder i Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Zienswijzebrief Recreatieschap Stichtse Groenlanden 1e begrotingswijziging 2022 en Kadernota 2023
- Zienswijzebrief Plassenschap Loosdrecht 1e begrotingswijziging 2022 en Kadernota 2023

Bijlagen informatief
- Aanbiedingsbrief Zienswijze 1e Begrotingswijziging SGL 2022
- Bestuursvoorstel 1e Begrotingswijziging SGL 2022
- Aanbiedingsbrief bij 1e begrotingswijziging LSD 2022
- Bestuursvoorstel 1e Begrotingswijziging LSD 2022
- Begeleidend schrijven Ontwerp Uitgangspunten Begroting 2023
- Bestuursvoorstel kadernota 2023 SGL
- Ontwerp uitgangspunten begroting 2023 SGL
- Aanbiedingsbrief bij Kadernota 2023 Plassenschap
- Bestuursvoorstel Ontwerp Kadernota 2023 LSD
- Ontwerp Kadernota 2023 LSD

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

Dagelijks bestuur van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden
Mevrouw J. Brand
Postbus 8058
3503 RB UTRECHT

Behandeld door	Andrea Lion	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	06 2886543	**Ons kenmerk**	9925793
E-mail	andrea.lion@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze eerste begrotingswijziging 2022 en Uitgangspunten begroting 2023
Bijlage(n)	geen		
Uw kenmerk	Z-223359 UIT-226546	**Verzonden**	
Uw brief van	21 februari 2022	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte mevrouw Brand,

Op 21 februari heeft u, als secretaris van het dagelijks bestuur van het recreatieschap Stichtse Groenlanden, ons een eerste begrotingswijziging 2022 en een Uitgangspunten begroting 2023 toegezonden.

U geeft aan dat in de afgelopen periode is gebleken dat op een aantal punten wordt afgeweken van de initiële begroting. De belangrijkste wijzigingen volgen uit het opnemen van de liquidatiekosten RMN en de financiële effecten van het in 2021 vastgestelde meerjaren onderhoudsplan (MJOP).
U geeft aan dat de extra kosten niet volledig op te vangen zijn binnen de begroting van het recreatieschap. Er wordt een verlies verwacht, maar omdat in afwachting van de jaarsluiting 2021 er op het moment van schrijven nog geen inzicht bestond in de vrije ruimte in het eigen vermogen, laat u dat hiervoor buiten beschouwing.

Wij hebben in onze zienswijze op de ontwerp-begroting 2022 aangedrongen op het omzetten van de opgenomen PM post voor de liquidatiekosten RMN naar een reservering ten laste van de algemene reserve. Wij zijn dan ook verheugd te zien dat u hier ons gedeeltelijk tegemoet bent gekomen en de kosten in deze eerste begrotingswijziging expliciet heeft gemaakt en spreken onze waardering daarover uit. U heeft echter een belangrijk onderdeel van ons verzoek, namelijk het omzetten van de kosten naar een reservering ten laste van de algemene reserve, niet uitgevoerd.

U geeft hiervoor als reden aan dat u nog geen inzicht heeft in de vrije ruimte in het eigen vermogen. Hiermee laat u dit buiten beschouwing voor het opvangen van het verlies dat u verwacht. In het bestuur is echter afgesproken dat bij de afwikkeling van de kosten voor de liquidatie de volgende werkwijze wordt aangehouden:

- Eerst wordt beoordeeld welk deel van de kosten gedekt kunnen worden binnen de begroting van RMN
- Het resterende deel wordt volgens de verdeelsleutel van de begroting doorbelast naar de schappen waar vervolgens beoordeeld wordt welk deel gedekt kan worden binnen de begroting (binnen de exploitatie dan wel binnen het eigen vermogen)
- Welk deel komt tot slot voor rekening van de deelnemers

Met het voorliggende voorstel slaat u een belangrijke stap in deze aanpak over: de beoordeling welk deel van de kosten gedekt kan worden binnen de begroting van het schap (binnen de exploitatie dan wel binnen het eigen vermogen).

Wij hechten er aan om de afhandeling van de liquidatie, waaronder ook de liquidatiekosten, zorgvuldig te doen. Wij menen dat de doorberekening van de kosten dan pas opportuun is, wanneer eerst het afgesproken proces is doorlopen en er inzicht is in de doorberekening van kosten per deelnemer.

Wij vragen u dan ook om het eerder beschreven proces alsnog te doorlopen en te beoordelen welke kosten op te vangen zijn binnen de begroting van het recreatieschap en welke niet en wat dit betekent voor de verschillende deelnemers. Wanneer dit volgens de afgesproken wijze door het recreatieschap besloten wordt, zullen wij uiteraard onze steun hieraan verlenen. Wij horen dan ook graag hoe u hierover besluit.

De Uitgangspunten begroting 2023 nemen we vanwege de onzekere situatie van de komende periode voor kennisgeving aan.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

Dagelijks bestuur van het Plassenschap Loosdrecht
Mevrouw J. Brand
Postbus 8058
3503 RB UTRECHT

Behandeld door	Andrea Lion	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	06 2886543	**Ons kenmerk**	9925793
E-mail	andrea.lion@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze eerste begrotingswijziging 2022 en Kadernota 2023
Bijlage(n)	geen		
Uw kenmerk	Z-223361 UIT-226549	**Verzonden**	
Uw brief van	21 februari 2022	Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Geachte mevrouw Brand,

Op 21 februari heeft u, als secretaris van het dagelijks bestuur van het Plassenschap Loosdrecht, ons een eerste begrotingswijziging 2022 en een Kadernota 2023 toegezonden.

U geeft aan dat in de afgelopen periode is gebleken dat op een aantal punten wordt afgeweken van de initiële begroting. De belangrijkste wijzigingen volgen uit het opnemen van de liquidatiekosten RMN en de financiële effecten van het in 2021 vastgestelde meerjaren onderhoudsplan (MJOP).
U geeft aan dat de extra kosten niet volledig op te vangen zijn binnen de begroting van het recreatieschap. Er wordt een verlies verwacht, maar omdat er - in afwachting van de jaarsluiting 2021 - op het moment van schrijven nog geen inzicht bestond in de vrije ruimte in het eigen vermogen, laat u dat hiervoor buiten beschouwing.

Wij hebben in onze zienswijze op de ontwerp-begroting 2022 aangedrongen op het omzetten van de opgenomen PM post voor de liquidatiekosten RMN naar een reservering ten laste van de algemene reserve. Wij zijn dan ook verheugd te zien dat u hier ons gedeeltelijk tegemoet bent gekomen en de kosten in deze eerste begrotingswijziging expliciet heeft gemaakt en spreken onze waardering daarover uit. U heeft echter een belangrijk onderdeel van ons verzoek, namelijk het omzetten van de kosten naar een reservering ten laste van de algemene reserve, niet uitgevoerd.

U geeft hiervoor als reden aan dat u nog geen inzicht heeft in de vrije ruimte in het eigen vermogen. Hiermee laat u dit buiten beschouwing voor het opvangen van het verlies dat u verwacht. In het bestuur is echter afgesproken dat bij de afwikkeling van de kosten voor de liquidatie de volgende werkwijze wordt aangehouden:

- Eerst wordt beoordeeld welk deel van de kosten gedekt kunnen worden binnen de begroting van RMN
- Het resterende deel wordt volgens de verdeelsleutel van de begroting doorbelast naar de schappen waar vervolgens beoordeeld wordt welk deel gedekt kan worden binnen de begroting (binnen de exploitatie dan wel binnen het eigen vermogen)
- Welk deel komt tot slot voor rekening van de deelnemers

Met het voorliggende voorstel slaat u een belangrijke stap in deze aanpak over: de beoordeling welk deel van de kosten gedekt kan worden binnen de begroting van het schap (binnen de exploitatie dan wel binnen het eigen vermogen).

Wij hechten er aan om de afhandeling van de liquidatie, waaronder ook de liquidatiekosten, zorgvuldig te doen. Wij menen dat de doorberekening van de kosten dan pas opportuun is, wanneer eerst het afgesproken proces is doorlopen en er inzicht is in de doorberekening van kosten per deelnemer.

Wij vragen u dan ook om het eerder beschreven proces alsnog te doorlopen en te beoordelen welke kosten op te vangen zijn binnen de begroting van het recreatieschap en welke niet en wat dit betekent voor de verschillende deelnemers. Wanneer dit volgens de afgesproken wijze door het recreatieschap besloten wordt, zullen wij uiteraard onze steun hieraan verlenen. Wij horen dan ook graag hoe u hierover besluit.

De Kadernota 2023 nemen we vanwege de onzekere situatie van de komende periode voor kennisgeving aan.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN

TELEFOON
030 297 40 00

POSTADRES
Postbus 8058
3503 RB Utrecht

BEZOEKADRES
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

ONLINE
www.recreatiemiddennederland.nl
info@recreatiemiddennederland.nl

FINANCIEEL
IBAN NL91 BNGH 0285072307
BIC BNGH NL2G
BTW NL805330689B01
KvK 52400549

Aan de deelnemers van recreatieschap Stichtse Groenlanden:
de raden en colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Houten, Lopik, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Woerden en IJsselstein en de staten en het College van gedeputeerde staten van de provincie Utrecht.

Ons kenmerk: Z-223359 UIT-226546Referentie:
E-mailadres: secretaiaat@recreatiemiddennederland.nl
Bijlage(n): 1
Onderwerp: 1e Begrotingswijziging SGL 2022

Utrecht, 21 februari 2022

Geachte deelnemer aan recreatieschap Stichtse Groenlanden, geachte heer, mevrouw,

Bijgevoegd ontvangt u de 1e Begrotingswijziging SGL 2022 die door het dagelijks bestuur in de vergadering van 10 februari 2022 is opgesteld.

Toelichting

In de periode tussen vaststelling van de begroting 2022 en nu blijkt dat op diverse punten wordt afgeweken van deze initiële begroting. In voorliggend voorstel wordt toegelicht op welke punten wordt afgeweken en wordt een begrotingswijziging voorgesteld om begroting en realisatie weer met elkaar in lijn te brengen. De belangrijkste afwijkingen volgen uit het opnemen van de liquidatiekosten RMN en de financiële effecten van het in 2021 vastgestelde meerjaren onderhoudsplan (MJOP).

Deze kosten zijn niet volledig op te vangen binnen de begroting van het recreatieschap. Er wordt daarom een verlies in zowel SGL-A al SGL-B verwacht, maar in afwachting van de jaarsluiting 2021 bestaat er nog geen inzicht in de vrije ruimte in het eigen vermogen.

Zienswijze

In overeenstemming met de Wet gemeenschappelijke regelingen wordt u in de gelegenheid gesteld een zienswijze kenbaar te maken op de 1e Begrotingswijziging SGL 2022, voordat deze ter vaststelling wordt geagendeerd voor de vergadering van het algemeen bestuur (AB).
Graag ontvangen wij uw (voorgenomen) zienswijze vóór 15 mei 2022 zodat het AB uw zienswijzen kan betrekken in de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,
namens het dagelijks bestuur,

Jitske Brand
Secretaris

Bestuursvoorstel

Onderwerp	1e Begrotingswijziging 2022 recreatieschap Stichtse Groenlanden
Aan	Het algemeen bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden
Van	Financiën
Datum	21 januari 2022
Bijlagen	1e Begrotingswijziging 2022 RMN

Overwegingen en besluit

Overwegingen

- Overwegende dat er op een aantal posten wordt afgeweken t.o.v. de vastgestelde begroting 2022;
- Gelet op de *1e Begrotingswijziging 2022 Recreatie Midden-Nederland* met enkele budget-verschuivingen die van invloed zijn op de begrotingsposten 3a en 3b binnen de begroting van het recreatieschap;
- Overwegende dat het MJOP is vastgesteld en de financiële effecten verwerkt dienen te worden in de 1e begrotingswijziging 2022;
- Overwegende dat het verwachte verlies van SGL-A €190.300 bedraagt maar in afwachting van de jaarafsluiting 2021 op dit moment nog geen inzicht bestaat in de vrije ruimte in het eigen vermogen van SGL-A.
- Overwegende het verwachte verlies van SGL-B € 273.300 bedraagt maar in afwachting van de jaarafsluiting 2021 op dit moment nog geen inzicht bestaat in de vrije ruimte in het eigen vermogen van SGL-B.

Besluit het algemeen bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden:

1. De voorgestelde begrotingswijzigingen op te stellen als nieuw kader voor 2022.
2. De 1e Begrotingswijziging 2022 recreatieschap Stichtse Groenlanden voor zienswijze aan te bieden aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan provinciale staten van de deelnemende provincie.
3. De 1e Begrotingswijziging 2022 recreatieschap Stichtse Groenlanden en ontvangen zienswijzen ter vaststelling te agenderen voor de AB-vergadering van 30 Juni 2022.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van het algemeen bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden gehouden op 17 februari 2022,

Dhr. J.R.C. van Everdingen
Voorzitter

Mw. J. Brand
Secretaris

Toelichting

1. Inleiding

Op 30 juni 2021 heeft het algemeen bestuur de begroting 2022 vastgesteld. In de periode tussen vaststelling van de begroting 2022 en nu blijkt dat op diverse punten wordt afgeweken van deze initiële begroting. In voorliggend voorstel wordt toegelicht op welke punten wordt afgeweken en wordt een begrotingswijziging voorgesteld om begroting en realisatie weer met elkaar in lijn te brengen.

2. Doel

Deze begrotingswijziging heeft tot doel toestemming te verkrijgen om conform de aangepaste begroting lasten en baten te realiseren. In het kader van de accountantscontrole is het van belang dat de realisatie en de begroting inclusief vastgestelde begrotingswijzigingen in overeenstemming zijn, teneinde rechtmatig te handelen.

3. Afwegingen

De 1e begrotingswijziging 2022 is gebaseerd op de actuele cijfers van het recreatieschap Stichtse Groenlanden. De voornaamste redenen om tot een begrotingswijziging te komen zijn:

Recreatie Midden-Nederland

In de 1e begrotingswijziging 2022 van RMN zijn de transitiekosten ingerekend. Het deel hiervan dat niet opgevangen kan worden binnen de begroting van RMN komt ten laste van de deelnemers (in totaal incl. BTW € 1.273.404). Het aandeel van SGL-A (45,5%) en SGL-B (23,5%) in deze kosten is in de voorliggende begrotingswijziging verwerkt.

MeerJarenOnderhoudsPlan (MJOP)

In 2021 hebt u ingestemd met het MJOP. Omdat de besluitvorming over het MJOP is geweest na de vaststelling van de begroting 2022 wordt het financieel effect van deze besluitvorming in deze begrotingswijziging verwerkt. Deze verwerking is overeenkomstig de eerder door u vastgestelde begrotingswijziging 2021 op dit onderwerp.

Overige aanpassingen

Naast voorgenoemde aanpassingen is de begroting 2022 met de huidige inzichten en markt- en prijsontwikkelingen geactualiseerd. Daarnaast is beoordeeld waar de doorbelasting van de transitiekosten binnen de begroting opgevangen kan worden. Dit leidt in zijn totaliteit tot aanpassingen in de begrote kosten voor inhuur, rente en afschrijving, belastingen en verzekeringen, energie- en waterkosten, opbrengsten van eigendommen, rechten en overige baten.

4. Financiën

Op de volgende pagina is een samenvattend overzicht opgenomen van de voorgestelde begrotingswijzigingen. De indeling van dit overzicht is gebaseerd op de begrotingsposten zoals u die bij de begroting 2022 hebt vastgesteld. Onder de tabel is per gewijzigde begrotingspost een toelichting opgenomen op de voorgestelde wijziging.

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN

1e Begrotingswijziging Recreatieschap Stichtse Groenlanden

SGL-A

	Begrotingspost	Jaarrekening 2020	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e wijziging
3a	Doorbelaste personeelskosten	€ 1.801.730	€ 1.618.500	€ 1.339.600
3c	Doorbelaste apparaatskosten	€ 753.507	€ 740.500	€ 1.598.800
5	Inhuur personeel derden	€ 208.639	€ 313.400	€ 313.400
7	Rente en afschrijvingen	€ 523.627	€ 619.100	€ 471.000
9	Huur en pachten	€ 33.862	€ 28.400	€ 32.000
11	Bestuurs- en apparaatskosten	€ 132.357	€ 67.100	€ 67.100
13	Belastingen en verzekeringen	€ 52.467	€ 48.500	€ 52.000
15	Energie- en waterkosten	€ 43.145	€ 42.500	€ 47.500
17	Onderhoud en vuilafvoer	€ 1.259.858	€ 1.352.200	€ 1.082.700
19	Voorziening groot onderhoud	€ -	€ -	€ 149.700
21	Publiciteits- en overige kosten	€ 199.495	€ 105.500	€ 185.500
	Nagekomen lasten	€ 26.706	€ -	€ -
24	Onvoorzien	€ -	€ 4.900	€ 4.900
	Totaal lasten	€ **5.035.393**	€ **4.940.600**	€ **5.344.200**
2	Opbrengst van eigendommen	€ 1.008.330	€ 934.600	€ 934.600
4	Rechten	€ 7.588	€ -	€ -
6	Rente	€ -	€ -	€ -
8	Overige baten	€ 348.770	€ 269.800	€ 269.800
10	Nagekomen baten	€ 59.766	€ -	€ -
12	Dekkingsmiddelen	€ 3.690.287	€ 3.715.000	€ 3.855.300
	Deelnemersbijdrage	€ 3.360.973	€ 3.216.300	€ 3.216.300
	Transparantie BTW	€ 329.314	€ 498.700	€ 639.000
	Totaal baten	€ **5.114.741**	€ **4.919.400**	€ **5.059.700**
	Totaal lasten en baten	€ **79.348**	€ **-21.200**	€ **-284.500**
	Toevoegingen aan reserves	€ 293.804	€ 277.400	€ 105.600
	Onttrekkingen uit reserves	€ 137.687	€ 450.900	€ 199.800
	SALDO	€ **-76.769**	€ **152.300**	€ **-190.300**

SGL-B

	Begrotingspost	Jaarrekening 2020	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e wijziging
3a.	Doorbelaste personeelskosten	€ 789.003	€ 852.700	€ 708.600
3b.	Doorbelaste apparaatskosten	€ 389.174	€ 387.100	€ 830.400
5.	Inhuur personeel derden	€ 88.844	€ 42.600	€ 1.000
7.	Rente en afschrijvingen	€ 113.017	€ 151.000	€ 131.000
9.	Huur en pachten	€ 12.557	€ 15.600	€ 13.300
11.	Bestuurs- en apparaatskosten	€ 17.903	€ 20.400	€ 20.400
13.	Belastingen en verzekeringen	€ 17.882	€ 23.300	€ 25.000
15.	Energie- en waterkosten	€ 13.454	€ 16.600	€ 23.000
17.	Onderhoud en vuilafvoer	€ 252.886	€ 244.200	€ 196.100
19.	Voorziening groot onderhoud	€ -	€ -	€ -
21.	Publiciteits- en overige kosten	€ 12.002	€ 14.000	€ 14.000
23.	Nagekomen lasten	€ 951	€ -	€ -
24.	Onvoorzien	€ -	€ 1.800	€ 1.800
	Totaal lasten	€ **1.707.673**	€ **1.769.300**	€ **1.964.600**
2	Opbrengst van eigendommen	€ 15.488	€ 26.100	€ 24.100
4	Rechten	€ 104.495	€ 98.900	€ 100.900
6.	Rente	€ -	€ -	€ -
8.	Overige baten	€ 20.000	€ -	€ -
10	Nagekomen baten	€ 65	€ -	€ -
12.	Dekkingsmiddelen	€ 1.404.583	€ 1.708.600	€ 1.523.400
	Deelnemersbijdrage	€ 1.140.112	€ 1.430.000	€ 1.200.000
	Transparantie BTW	€ 264.471	€ 278.600	€ 323.400
	Totaal baten	€ **1.544.631**	€ **1.833.600**	€ **1.648.400**
	Totaal lasten en baten	€ **-163.042**	€ **64.300**	€ **-316.200**
	Toevoegingen aan reserves	€ 49.774	€ 75.000	€ 12.400
	Onttrekkingen uit reserves	€ 35.409	€ 103.400	€ 55.300
	SALDO	€ **-177.407**	€ **92.700**	€ **-273.300**

3.a) Doorbelaste personeelskosten / 3.c) Doorbelaste apparaatskosten

In de 1e begrotingswijziging 2022 van RMN zijn de begrote liquidatiekosten uit het concept liquidatieplan opgenomen. Het totaalbedrag van deze liquidatiekosten bedraag €1.250.000 (excl. BTW). Daarvan kan een deel opgevangen worden binnen de begroting van RMN. Het restant komt ten laste van de schappen:

Totale liquidatiekosten volgens het concept liquidatieplan:	€ 1.250.000
Waarvan opgevangen kan worden binnen RMN:	€ 197.600+
Resteert door te belasten aan de schappen:	€ 1.052.400

Omdat de begroting van RMN excl. BTW is en de begroting van de schappen incl. BTW dient over dit bedrag BTW berekend te worden. Daarmee wordt het totaalbedrag wat doorbelast wordt aan de schappen incl. BTW € 1.273.404. Dit bedrag wordt volgens de verdeelsleutel uit de begroting doorbelast naar de deelnemers:

Door te belasten bedragen:		€ 1.273.404
Doorbelasting naar SGL-A (45,5%)	€ 579.399	
Doorbelasting naar SGL-B (23,5%)	€ 299.250	
Doorbelasting laar LSD (31%)	€ 394.755 +	
Totale doorbelasting		€ 1.273.404-/-
Verschil		€ -

5) Inhuur personeel derden

Programma B
In tegenstelling tot waar in de begroting 2022 van is uitgegaan komt de inhuur van personeel in 2022 via RMN (doorbelasting apparaatskosten) in plaats van rechtstreeks ten laste van het programma SGL-B. Derhalve wordt voorgesteld om de Inhuur personeel derden te verlagen naar €1.000, een voordeel van €41.600.

7) Rente en afschrijvingen

Programma A
In verband met de stikstofproblematiek (vertraging in vergunningen) zijn diverse investeringen nog niet gereed. Daarnaast zijn niet noodzakelijke investeringen uitgesteld. Voorgesteld wordt de rente- en afschrijvingslasten naar beneden bij te stellen tot €471.000, een verlaging van €148.100.

Programma B
In verband met de stikstofproblematiek (vertraging in vergunningen) zijn diverse investeringen nog niet gereed. Daarnaast zijn niet noodzakelijke investeringen uitgesteld. Voorgesteld wordt de rente- en afschrijvingslasten naar beneden bij te stellen tot €131.000, een verlaging van €20.000.

09) Huren en pachten

Programma A / Programma B
De kosten zijn doorgenomen op basis van de realisatie 2020 en 2021. Dit heeft geleidt tot een kleine bijstelling voor 2022:

- Voor SGL-A zijn de kosten met €3.600 verhoogd
- Voor SGL-B zijn de kosten met €2.300 verlaagd

13) Belasting en verzekering

Programma A
De toegepaste indexering voor premies voor belastingen en verzekeringen valt hoger uit dan begroot.. De begroting wordt hierop aangepast en wordt bijgesteld naar €52.000.

Programma B
De toegepaste indexering voor premies voor belastingen en verzekeringen valt hoger uit dan begroot.. De begroting wordt hierop aangepast en wordt bijgesteld naar €25.000.

15) Energie- en waterkosten

Programma A
De afgelopen periode zijn de prijzen van energie in Nederland enorm gestegen. Om deze stijging op te vangen stellen wij voor het budget in de begroting hiervoor met € 5.000 op te hogen tot € 47.500.

Programma B
De energie- en brandstofprijzen zijn in de afgelopen tijd fors gestegen. Daarnaast is na de renovatie van het werkschip de Netta Rufina overgestapt op fossielvrije HVO100-diesel. Deze HVO100-diesel zorgt voor een forse besparing in CO2, maar is duurder dan gewone diesel. Deze twee ontwikkelingen leiden ertoe dat voorgesteld wordt het beschikbare budget in de begroting 2022 met €6.400 te verhogen naar €23.000.

17) Onderhoud en vuilafvoer

Programma A
In 2021 heeft u het nieuw opgestelde meerjaren onderhoudsplan (MJOP) vastgesteld voor de periode 2021-2026. Daarbij is tevens besloten de tot 2021 opgebouwde reserve onderhoud om te zetten in een voorziening groot onderhoud. Tegelijkertijd wordt een reserve inspecties gevormd voor het jaarlijks uitvoeren van inspecties. Omdat de begroting 2022 reeds was vastgesteld voordat u heeft besloten over het MJOP is de financieel administratieve versterking van de besluitvorming met betrekking tot het MJOP nog niet in de begroting 2022 verwerkt. In deze begrotingswijziging stellen wij u daarom de volgende wijzigingen in de begroting voor:

- Verlagen onderhoudskosten doordat kosten uit de voorziening onderhoud worden gedekt: - € 367.400
- Opnemen kosten inspecties conform MJOP: € 97.900+
- Totaal - € 269.500

Per saldo leidt dit tot een verlaging van het budget voor onderhoudskosten van €269.500.

Programma B
In deze begrotingswijziging stellen wij u voor SGL-B voor het MJOP de volgende wijzigingen in de begroting voor:

- Verlagen onderhoudskosten doordat kosten uit de voorziening onderhoud worden gedekt: - € 55.200
- Opnemen kosten inspecties conform MJOP: € 7.100+
- Totaal - € 48.100

Per saldo leidt dit tot een verlaging van het budget voor onderhoudskosten van €48.100.

19) Voorzieningen

Programma A
Voornoemde besluitvorming met betrekking tot het MJOP leidt ertoe dat met ingang van 2021 tevens weer jaarlijks gedoteerd wordt aan de voorziening groot onderhoud. Deze dotatie bedraagt conform het door u vastgestelde MJOP €149.700.

Programma B
Voor SLG-B geldt dat de kosten voor onderhoud zoals die blijken uit het MJOP 2021-2026 de komende jaren gedekt kunnen worden uit de bestaande voorziening groot onderhoud. Om die reden is voor SGL-B geen dotatie aan de voorziening groot onderhoud voorgesteld.

21) Publiciteits- en overige kosten

Programma A

Het Oortjespad is met ingang van 2020 overgedragen aan Kameryck (Compaenen Minkema C.V.). Het schap betaalt aan Kameryck een publieke bijdrage van €181.500 (incl. btw) om de instandhouding van de openbaar toegankelijke voorzieningen op het terrein en rond de plas De Eend te garanderen. Dit is nog niet overeenkomstig in de begroting 2022 verwerkt en leidt tot een voorgestelde verhoging van het budget met €80.000.

2) Opbrengst van eigendommen / 4) Rechten

Programma B

De opbrengsten voor jachtrecht en visrecht à €2.029 zijn in de oorspronkelijke begroting in post 2 (opbrengsten van eigendommen) begroot. Wij stellen voor deze post, conform besluitvorming in voorgaand jaar, onder begrotingspost 4 (rechten) op te nemen. Per saldo is deze aanpassing budgetneutraal.

12) Dekkingsmiddelen

Programma A

De begroting van SGL is inclusief BTW. De BTW wordt doorbelast aan de deelnemers, welke deze via het BTW-compensatiefonds kunnen declareren bij de belastingdienst. De meeste posten in deze begrotingswijziging zijn belast met BTW, waardoor de voorgestelde begrotingswijzigingen tevens leiden tot een aanpassing van de transparantie BTW. Wij hebben berekend dat de transparantie BTW naar aanleiding van de voorgestelde wijzigingen € 140.300 hoger is dan in de oorspronkelijke begroting 2022 opgenomen.

Programma B

Deelnemersbijdrage

De deelnemersbijdrage van de provincie Utrecht bestaat uit twee delen. De algemene bijdrage is bedoeld ter dekking van de begroting. Daarnaast levert provincie Utrecht een jaarlijkse bijdrage ter dekking van de voor het vervangen van de beschoeiingen. Deze bijdrage ad €230.000 wordt in de jaarrekening verantwoord als subsidie. In de begroting is deze onder de dekkingsmiddelen verantwoord. Conform de begrotingswijziging 2021 wordt voorgesteld wordt om de deelnemersbijdrage te verlagen met €230.000. In de jaarrekening 2022 zal in de toelichting specifiek de besteding van deze subsidie worden verantwoord.

Transparantie BTW

De begroting van SGL is inclusief BTW. De BTW wordt doorbelast aan de deelnemers, welke deze via het BTW-compensatiefonds kunnen declareren bij de belastingdienst. De meeste posten in deze begrotingswijziging zijn belast met BTW, waardoor de voorgestelde begrotingswijzigingen tevens leiden tot een aanpassing van de transparantie BTW. Wij hebben berekend dat de transparantie BTW naar aanleiding van de voorgestelde wijzigingen € 44.800 hoger is dan in de oorspronkelijke begroting 2022 opgenomen

Mutatie reserves

De besluitvorming ten aanzien van het MJOP heeft tevens invloed op de reservemutaties. Zo zijn de begrote storting en onttrekking aan de reserve onderhoud niet meer nodig omdat met ingang van 2021 de reserve is omgezet in een voorziening groot onderhoud.

Daarnaast is bij het vaststellen van het MJOP besloten tot het instellen voor een reserve inspecties. De begrote storting en onttrekking aan deze reserve is tevens in deze begrotingswijziging opgenomen.

Samengevat leiden bovenstaande mutaties tot de volgende voorgestelde wijziging van de begroting 2022:

Programma A

Toevoegingen

Begrote toevoegingen reserves conform begroting 2022:	€ 277.400
AF: begrote toevoeging reserve onderhoud	- € 277.400
BIJ: storting reserve inspecties	€ 105.600+
Bijgestelde begroting in deze begrotingswijziging:	€ 105.600

Onttrekkingen

Begrote onttrekkingen reserves conform begroting 2022:	€ 450.900
AF: begrote onttrekking reserve onderhoud	- € 367.400
BIJ: onttrekking begrote kosten inspecties (reserve inspecties)	€ 97.900
BIJ: aanpassing onttrekking kapitaallasten naar werkelijkheid	€ 18.400+
Bijgestelde begroting in deze begrotingswijziging:	€ 199.800

Programma B

Toevoegingen

Begrote toevoegingen reserves conform begroting 2022:	€ 75.000
AF: toevoeging reserve onderhoud	- € 75.000
BIJ: storting reserve inspecties	€ 12.400+
Bijgestelde begroting in deze begrotingswijziging:	€ 12.400

Onttrekkingen

Begrote onttrekkingen reserves conform begroting 2022:	€ 103.400
AF: begrote onttrekking reserve onderhoud	- € 55.200
BIJ: onttrekking begrote kosten inspecties (reserve inspecties)	€ 7.100+
Bijgestelde begroting in deze begrotingswijziging:	€ 55.300

Voorgestelde dekking begrotingswijziging

Uit de begrotingswijziging blijkt een tekort van **€190.300 voor SGL-A** en een tekort van **€273.300 voor SGL-B**. Conform de eerder genoemde werkwijze wordt van dit tekort eerst gekeken welk deel binnen het eigen vermogen van het recreatieschap kan worden gedekt, alvorens het restant wordt doorberekend aan de deelnemers. Of en hoeveel vrije ruimte beschikbaar is in het eigen vermogen wordt echter pas de komende maanden duidelijk na de jaarafsluiting 2021 en het opstellen van de jaarrekening 2021. Wij adviseren u daarbij het volgende uitgangspunt te hanteren ten aanzien vrije ruimte:

- Eigen vermogen waarvan de bestemming middels besluitvorming in het verleden niet vastgelegd is en wat resteert naar aftrek van de op dat moment geïdentificeerde risico's.

Financiële positie

Weerstandsvermogen

Op dit moment heeft de Covid-19 pandemie nog een grote impact op het maatschappelijk leven en daarmee ook op het recreatieschap. Vanwege de onzekerheid die op dit moment heerst ten aanzien van de overheidsmaatregelen is het op dit moment nog niet mogelijk een gekwantificeerde inschatting te maken voor 2022. Zodra blijkt dat sprake is van een impact op de exploitatie van het recreatieschap informeren wij u hier uiteraard over.

Kengetallen
De financiële positie wordt in de begroting tevens weergegeven in de vorm van financiële kengetallen. De impact van de voorgestelde begrotingswijzigingen op deze kengetallen is onderstaand weergegeven:

Kengetal	Begroting 2022 - vastgesteld	Begroting 2022 - herrekend*	Begroting 2022 na wijziging
Netto schuldquote	110%	99%	98%
Netto schuldquote gecorrigeerd	110%	99%	98%
Solvabiliteit	30%	38%	24%
Kengetal grondexploitatie	nvt	nvt	nvt
Structurele exploitatieruimte	4%	4%	3
Onbenutte belastingcapaciteit	nvt	nvt	nvt

* *De kengetallen in de oorspronkelijke begroting 2022 zijn herrekend naar aanleiding van contact met het ministerie van BZK. Hierdoor vallen de percentages iets gunstiger uit dan in de begroting 2022.*

5. Vervolg
De begroting 2022 en de begrotingswijziging dienen als toetsingskader bij de accountantscontrole van de jaarrekening 2022. Deze begrotingswijziging wordt, na zienswijze, ter besluitvorming voorgelegd aan het algemeen bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden.

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN

Bijlage 1

1e Begrotingswijziging 2022 Recreatie Midden-Nederland

	Begrotingspost	Jaarrekening 2020	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e wijziging
1.	Salarissen en sociale lasten	€ 3.495.911	€ 3.414.400	€ 2.830.500
3.	Personeelskosten	€ 245.155	€ 234.300	€ 234.300
5.	Inhuur personeel derden	€ 659.343	€ 545.200	€ 856.700
7.	Rente en afschrijvingen	€ 16.797	€ 25.000	€ 25.000
9.	Huur en pachten	€ 150.526	€ 129.400	€ 129.400
11.	Bestuurs- en apparaatskosten	€ 468.073	€ 488.700	€ 478.700
11a.	Transitiebudget 2022	€ -	€ -	€ 1.250.000
13.	Belastingen en verzekeringen	€ 35.679	€ 32.500	€ 40.000
15.	Energie- en waterkosten	€ 18.626	€ 20.200	€ 20.200
17.	Onderhoud en vuilafvoer	€ 373.824	€ 411.400	€ 392.250
21.	Publiciteits- en overige kosten	€ 106.641	€ 164.600	€ 150.200
23.	Nagekomen lasten	€ 9.174	€ -	€ -
	Totaal lasten	€ 5.579.749	€ 5.465.700	€ 6.407.250
2	Opbrengst van eigendommen	€ -	€ -	€ -
6.	Rente	€ -	€ -	€ -
8.	Overige baten	€ 13.916	€ 20.000	€ 20.000
10	Nagekomen baten	€ 6.697	€ -	€ -
12.	Deelnemersbijdrage	€ 5.559.136	€ 5.445.700	€ 6.407.250
	Totaal baten	€ 5.579.749	€ 5.465.700	€ 6.427.250
	Totaal lasten en baten	€ -	€ -	€ 20.000
	Mutatie reserve RTB	€ -	€ -	€ 20.000
	Mutatie NP	€ -	€ -	€ -
	SALDO	€ -	€ -	€ -

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN

TELEFOON
030 297 40 00

POSTADRES
Postbus 8058
3503 RB Utrecht

BEZOEKADRES
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

ONLINE
www.recreatiemiddennederland.nl
info@recreatiemiddennederland.nl

FINANCIEEL
IBAN NL91 BNGH 0285072307
BIC BNGH NL2G
BTW NL805330689B01
KvK 52400549

Aan: de raden van de deelnemers van Recreatieschap
Stichtse Groenlanden
T.a.v. de griffie

Ons kenmerk: Z-223357 UIT-226534
Uw kenmerk:
Referentie: Jitske Brand
E-mailadres: j.brand@recreatiemiddennederland.nl
Bijlage(n): Ontwerp uitgangspunten begroting 2023
Onderwerp: Aanbieding Ontwerp uitgangspunten begroting 2023

Utrecht, 21 februari 2022

Geachte griffie,

Bijgevoegd ontvangt u de Ontwerp Uitgangspunten voor de begroting 2023 van het Recreatieschap Stichtse Groenlanden.

Zienswijzeprocedure
Conform de gemeenschappelijke regeling Recreatieschap Stichtse Groenlanden wordt u in de gelegenheid gesteld een zienswijze kenbaar te maken op de Kadernota 2023 voordat deze ter vaststelling wordt geagendeerd voor de vergadering van het algemeen bestuur (AB). Graag ontvangen wij uw (voorgenomen) zienswijze vóór 15 mei 2022 zodat het AB uw zienswijzen kan betrekken in de besluitvorming.

Uitstel begroting 2023
Naar verwachting wordt medio 2022 duidelijk op welke manier de huidige taken van RMN worden overgedragen en aan wie die taken worden overgedragen. Dat leidt er toe dat ook op dat moment (naar de huidige inschatting 1 juni 2022) inzicht is in de kosten van de samenwerking met Staatsbosbeheer en gemeente Wijdemeren. Dit is te laat om de begroting 2023 tijdig (binnen de wettelijke termijn) te kunnen indienen bij het Ministerie.

Het dagelijks bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden heeft daarom op 10 februari 2022 besloten tot het indienen van een uitstelverzoek bij het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor het indienen van de begroting.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u contact met mij opnemen.

Met vriendelijke groet,
Namens het bestuur van Recreatieschap Stichtse Groenlanden



Jitske Brand
Secretaris

Bestuursvoorstel

Onderwerp	Uitgangspunten begroting 2023
Aan	Het algemeen bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden
Van	John Kragten (j.kragten@recreatiemiddennederland.nl
Datum	19 januari 2022
Bijlagen	Uitgangspunten begroting 2023

Overwegingen en besluit

Overwegingen

- Gelet op artikel 58b van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr);
- Gelet op Gemeenschappelijke regeling (GR) recreatieschap Stichtse Groenlanden;
- Overwegende dat recreatieschap Stichtse Groenlanden conform artikel 32 van de GR werkt met budgetperiodes van 4 jaar;
- Overwegende dat de Kadernota 2019-2022 dient als algemeen beleidskader en financieel uitgangspunt voor de budgetperiode 2019-2022.
- Overwegende dat 2023 een overgangsjaar is en daarmee beleidsarm is.
- Overwegende dat op basis van de Kadernota 2019-2022 jaarlijks specifieke uitgangspunten voor het komende begrotingsjaar worden opgesteld.
- Overwegende dat de Uitgangspunten begroting 2023 dienen als uitgangspunt voor het opstellen van de Ontwerp Begroting 2023.
- Overwegende dat de structurele kosten van de taakuitvoering vanaf 2023 door Staatsbosbeheer en de provincie Utrecht pas in juni bekend zullen worden en dan pas verwerkt kunnen worden in een ontwerpbegroting 2023;

Besluit het AB:

1. de aangepaste *Uitgangspunten Begroting 2023* voor zienswijze aan te bieden aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan provinciale staten van de deelnemende provincie.
2. Voor het verwerken van de structurele kosten van de taakuitvoering vanaf 2023 door Staatsbosbeheer en de provincie Utrecht bij BZK uitstel te vragen voor indiening van de begroting 2023. Hiermee wordt beoogd de mogelijkheid te creëren deze begroting in augustus 2022, als de kosten van de toekomstige samenwerking inzichtelijk zijn, bij de deelnemers in procedure te brengen.
3. de aangepaste *Uitgangspunten Begroting 2023* ter vaststelling te agenderen voor de vergadering van de het Algemeen Bestuur d.d. 30 juni 2022.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het dagelijks bestuur van recreatieschap Stichtse Groenlanden gehouden op 17 februari.

Dhr. J.H.C. van Everdingen
Voorzitter

Mw. J. Brand
Secretaris

Toelichting

1. Inleiding

Eens in de 4 jaar stelt het bestuur van Recreatieschap Stichtse Groenlanden een kadernota voor de 4-jarige budgetperiode vast. Deze kadernota dient als algemeen beleidskader en financieel uitgangspunt voor de gehele budgetperiode. Daarnaast stelt het bestuur jaarlijks specifieke uitgangpunten voor de ontwerpbegroting voor het volgende begrotingsjaar op. Deze uitgangspunten worden vertaald in de begroting.

2. Doel

Beoogd wordt de Uitgangspunten begroting 2023 vast te stellen, zodat deze als algemeen beleidskader en financieel uitgangspunt kan dienen bij het opstellen van de Ontwerp Begroting 2023.

3. Afwegingen

Voor het opstellen van de begroting 2023 wordt voorgesteld de uitgangspunten van de Kadernota 2019-2022 te hanteren; het financieel kader uit deze kadernota is daarmee tevens leidend voor 2023. Zo wordt er geen verhoging van de deelnemersbijdrage gevraagd anders dan indexatie. Aanvullend op de Kadernota 2019-2022, wordt de begroting voor 2023 opgesteld met de volgende uitgangspunten:

1) De deelnemersbijdrage aan Recreatieschap Stichtse Groenlanden wordt met 2,0% verhoogd als gevolg van loon- en prijsindexatie, ervan uitgaande dat:
    a. De deelnemersbijdrage aan Recreatie Midden-Nederland met 2,22%[1] wordt geïndexeerd;
    b. Het te hanteren prijsindexcijfer, op basis van de meicirculaire provinciefonds 2021, 1,7% bedraagt;
    c. Voor de inkomsten, zoals tarieven voor ontheffingen en gebruik terreinen wordt een stijgingspercentage van 1,7% ten opzichte van 2022 aangehouden[2];
    d. De inkomsten verwacht uit exploitatie (zoals erfpacht, verhuur, vergunningen, evenementen etc.) ten opzichte van 2021 worden bijgewerkt naar de laatste inzichten zoals in het bestuur vastgesteld.
2) Het beheer en onderhoud vindt plaats op basis van functievereisten, wettelijke kaders en vastgestelde kwaliteitsprofielen. De algemene onderliggende gedachte is ‘schoon, heel en veilig’.
3) Reservering voor groot onderhoud vindt plaats op basis het vigerende MJOP, dat loopt tot 2029. In 2021 is het MJOP opnieuw opgesteld met behulp van het nieuwe beheersysteem GeoVisia. Vanaf 2022 wordt daarom begroot op basis van de werkelijke staat van onderhoud.
4) Per 1 januari 2018 heeft het recreatieschap een dienstverleningsovereenkomst (DVO) met het Routebureau Utrecht en is daarmee één van de opdrachtgevers. De bijdrage (€ 140.700,- voor programma A en € 29.900,- voor programma B op prijspeil 2021) die jaarlijks aan het Routebureau moet worden betaald, wordt volledig gedekt vanuit de beschikbare middelen voor het routebeheer in de begroting van het recreatieschap.
5) Als basis voor de inkomsten uit bezoek aan het strandbad Maarsseveen wordt uitgegaan van een meerjarig gemiddelde van 80.000 betalende bezoekers (programma A).

[1] De onderbouwing van het indexatiepercentage RMN à 2,22% is als volgt: het gewogen gemiddelde van de loongerelateerde stijging (86%) 2,3% en de stijging op overige kosten (14%) 1,7%.
[2] De inkomsten die geïndexeerd kunnen worden, worden met 1,6% geïndexeerd. Helaas kunnen niet alle inkomsten geïndexeerd worden, omdat in het verleden overeenkomsten zijn gesloten zonder indexatiemogelijkheid. Dit heeft tot gevolg dat de totale inkomsten gemiddeld met 1% zullen stijgen.

4. Financiën

Om tot een sluitende Ontwerp Begroting 2023 te komen, is het noodzakelijk om de deelnemersbijdrage te indexeren.

5. Uitvoering

Eenmalige kosten

In 2022 wordt naar verwachting een besluit genomen over de vorm waarin Recreatieschap Stichtse Groenlanden zich organiseert. Hierbij is het uitgangspunt dat er dan geen ruimte meer is voor RMN en dat RMN daarom per 1 januari 2023 wordt opgeheven. Naar verwachting wordt in de tweede helft van 2022 duidelijk op welke manier de huidige taken van RMN worden overgedragen en aan wie die taken worden overgedragen. Ten aanzien van de financiële afwikkeling worden de totale liquidatiekosten grond van het concept liquidatieplan begroot op € 1.250.000. Dit bedrag wordt verwerkt in de eerste begrotingswijziging 2022. De liquidatiekosten worden op de volgende wijze verwerkt:

- Eerst wordt beoordeeld welk deel van de kosten gedekt kunnen worden binnen de begroting van RMN
- Het resterende deel wordt volgens de verdeelsleutel van de begroting doorbelast naar de schappen waar vervolgens beoordeeld wordt welk deel gedekt kan worden binnen de begroting (binnen de exploitatie dan wel binnen het eigen vermogen)
- Welk deel komt tot slot voor rekening van de deelnemers

Het effect op de begroting 2023 wordt daarmee op dit moment op nihil ingeschat.

Structurele kosten ingaande 2023

Voor wat betreft de structurele kosten van de taakuitvoering het volgende. Op dit moment vindt onderzoek plaats door Staatsbosbeheer en de provincie Utrecht over de toekomstige samenwerking of dienstverlening voor de uitvoering van een aantal taken die nu door RMN voor SGL/LSD worden uitgevoerd. Voor het verwerken van deze structurele kosten in de begroting 2023 zijn er 2 varianten. De bestuurlijke begeleidingsgroep heeft een voorkeur voor een pragmatische oplossing en adviseert te kiezen voor Variant B.

Variant A
Om te voldoen aan de eisen van de BBV2017 zal eerst een beleidsarme primaire begroting 2023 worden opgesteld voor het schap, zoals dit ook voor de begrotingsjaren 2021 en 2022 is gebeurd. Het bestuur van SGL hanteert daarbij het huidige budget 2022 + indexering. Wij verwachten uiterlijk in juni 2022 meer duidelijkheid te hebben over de financiële gevolgen van het aanbod van Staatsbosbeheer en de provincie Utrecht voor ons schap en zullen deze gevolgen dan verwerken in een begrotingswijziging voor het jaar 2023.

Variant B
Wij hebben bij BZK uitstel gevraagd voor indiening van de begroting 2023. Hiermee wordt beoogd de mogelijkheid te creëren deze begroting in augustus 2022, als de kosten van de toekomstige samenwerking inzichtelijk zijn, bij de deelnemers in procedure te brengen.

6. Vervolg

- De *Uitgangspunten begroting 2023* worden na vaststelling door het DB voor zienswijze aangeboden aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan provinciale staten van de deelnemende provincie. Zij hebben 8 weken de tijd (wettelijke termijn) om een zienswijze kenbaar te maken.
- De *Uitgangspunten begroting 2023* wordt ter kennisname geagendeerd voor de vergadering van de het AB d.d. 17 februari 2022.
- Met inachtneming van de ingediende zienswijzen stelt DB de definitieve *Uitgangspunten begroting 2023* op tijdens de DB-vergadering d.d. 10 juni 2022.

- De definitieve Kadernota 2023 – inclusief evt. zienswijzen en evt. wijzigingsvoorstel n.a.v. zienswijzen – wordt ter vaststelling geagendeerd voor de vergadering van het AB d.d. 30 juni 2022.

RECREATIESCHAP STICHTSE GROENLANDEN.

UITGANGSPUNTEN BEGROTING 2023 E.V.

19 JANUARI 2022

INLEIDING

Recreatieschap Stichtse Groenlanden is een gemeenschappelijke regeling (GR) op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr). Binnen deze GR werken gemeenten De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Stichtse Vecht, Nieuwegein, Utrecht en Woerden en de Provincie Utrecht samen aan het beheren, exploiteren en ontwikkelen van openbaar toegankelijke recreatieterreinen en –voorzieningen in het buitengebied voor inwoners en bezoekers van de regio.

Het algemeen bestuur van het recreatieschap heeft begin 2018 de *'Kadernota 2019-2022'* vastgesteld. Deze kadernota dient als algemeen beleidskader en financieel uitgangspunt voor de 4-jarige budgetperiode die loopt van 2019 tot 2022. Naast de kadernota, die eens in de vier jaar wordt opgesteld, stelt het bestuur jaarlijks specifieke uitgangpunten voor de begroting voor het volgende begrotingsjaar op. Het dagelijks bestuur heeft deze *'Uitgangspunten Begroting 2023*' opgesteld. Deze uitgangspunten zijn een verbijzondering van de *'Kadernota 2019-2022'*. Vanwege de transitie waar Recreatieschap Stichtse Groenlanden en de uitvoeringsorganisatie Recreatie Midden-Nederland in verkeren is sprake van een beleidsarme begroting. Om die reden wordt tevens bij de vaststelling van de uitgangspunten begroting 2023 feitelijk geen nieuwe kadernota 2023-2026 voorgelegd maar wordt het algemeen bestuur gevraagd met het continueren van de beleidsuitgangspunten uit de kadernota 2019-2022 voor het begrotingsjaar 2023.

Kadernota 2019-2022

Recreatieschap Stichtse Groenlanden is in 1999 opgericht "ter behartiging van het belang van de deelnemers bij de intergemeentelijke openluchtrecreatie en de bescherming van natuur en landschap." Deze taakomschrijving is en blijft ongewijzigd, maar wat hieronder wordt verstaan en hoe hier invulling aan wordt gegeven, is wel aan verandering onderhevig. Voor de huidige budgetperiode (2019-2022) heeft het recreatieschap de volgende uitgangspunten vastgesteld:

- regio Utrecht groeit en daarmee de vraag naar recreatievoorzieningen;
- het recreatieaanbod moet aansluiten bij de behoefte van recreanten;
- publieke recreatievoorzieningen moeten voor iedereen toegankelijk en betaalbaar blijven.

Zowel het voormalige Programma A (Stichtse Groenlanden) als het voormalige Programma B (Vinkeveense Plassen) hebben in deze budgetperiode (extra) middelen ter beschikking gesteld om deze ambities te realiseren;

- Programma Stichtse Groenlanden heeft voor de budgetperiode 2019-2022 de deelnemersbijdrage met 20% verhoogd: 10% ten behoeve van in stand houding (het dekken van toenemende kosten voor 'reguliere werkzaamheden') en 10% ten behoeve van ontwikkeling (het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande recreatieterreinen en voorzieningen te verbeteren).[1]
- Programma Vinkeveense Plassen beschikt tot 2024 nog over een bijdrage van Amsterdam en zet tot die tijd in op het verlagen van kosten en het vergroten van inkomsten om ook in 2024 tot een sluitende begroting te komen.

Uitvoering: Recreatie Midden-Nederland (RMN)

Het recreatieschap heeft de uitvoering van haar kerntaken – 'Beheer & Onderhoud', 'Toezicht & Handhaving', 'Exploitatie', 'Ontwikkeling', 'Bedrijfsvoering' en 'Bestuursondersteuning' – belegd bij bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden-Nederland (RMN). RMN is dé uitvoeringsorganisatie voor Plassenschap Loosdrecht e.o., recreatieschap Stichtse Groenlanden, Routebureau Utrecht en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

In 2022 wordt naar verwachting een besluit genomen over de vorm waarin het Recreatieschap Stichtse Groenlanden zich organiseert. Hierbij is het uitgangspunt dat er dan geen ruimte meer is voor RMN en dat RMN daarom per 1 januari 2023 wordt opgeheven. Naar verwachting wordt in de tweede helft van 2022 duidelijk op welke manier de huidige taken van RMN worden overgedragen en aan wie die taken worden overgedragen. Ten aanzien van de financiële afwikkeling worden de totale liquidatiekosten op grond van het

[1] Ongeveer de helft van de 10% ten behoeve van ontwikkeling wordt in 2019, 2020 en 2021 gebruikt om de hogere doorberekening van de personeelslasten bij RMN op te vangen.

concept liquidatieplan begroot op € 1.250.000. Dit bedrag wordt verwerkt in de eerste begrotingswijziging 2022. De liquidatiekosten worden op de volgende wijze verwerkt:

- Eerst wordt beoordeeld welk deel van de kosten gedekt kunnen worden binnen de begroting van RMN
- Het resterende deel wordt volgens de verdeelsleutel van de begroting doorbelast naar de schappen waar vervolgens beoordeeld wordt welk deel gedekt kan worden binnen de begroting (binnen de exploitatie dan wel binnen het eigen vermogen)
- Welk deel komt tot slot voor rekening van de deelnemers

Het effect op de begroting 2023 wordt daarmee op dit moment op nihil ingeschat.

Vanwege de onzekerheid over de toekomstige invulling van de werkzaamheden zal in 2023 sprake zijn van een beleidsarme begroting waarbij de bedragen voor 2023 zullen worden geïndexeerd aan de hand van de uitgangspunten zoals beschreven in dit document.

PLANNING & CONTROL

Het dagelijks bestuur (DB) heeft deze *'Uitgangspunten begroting 2023*' opgesteld en biedt deze voor zienswijze aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan de staten van de deelnemende provincies aan. Met inachtneming van eventuele zienswijzen stelt het algemeen bestuur (AB) deze *'Uitgangspunten begroting 2023'* – die dient als algemeen beleidskader en financieel uitgangspunt – vast, aan de hand waarvan het dagelijks bestuur de '*Ontwerp begroting 2023*' opstelt. Er vanuit gaande dat er verlenging wordt verleend door BZK voor het aanleveren van de Begroting 2023 zijn de data gewijzigd.

P&C-document	Datum vaststelling ontwerpdocument	Datum verzending naar deelnemers (griffies)	Datum (concept) zienswijze retour	Datum vaststelling AB
Uitgangspunten begroting 2023	DB 10 feb 2022 AB 17 feb 2022	18 feb 2022	15 april 2022	DB 10 juni 2022 AB 30 juni 2022
Begroting 2023	DB 1e week sept. (nog te bepalen)	1e week september	31 oktober 2022	DB 14 nov. 2022 AB 5 dec. 2022

PROGRAMMA EN PRODUCTEN

De begroting bestaat van oudsher uit twee onderdelen:

- Programma A | Stichtse Groenlanden: het gebied van Stichtse Groenlanden van vòòr 2018; het gebied rondom de stad Utrecht, in de uiterwaarden langs Lek en in het Groene Hart.
- Programma B | Vinkeveense Plassen: het Vinkeveense Plassengebied.

Het recreatieschap (beide programma's) richt zich op het beheren, exploiteren en ontwikkelen van openbaar toegankelijke voorzieningen voor openluchtrecreatie in het buitengebied, met oog voor de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische elementen die kenmerkend zijn voor de identiteit van het gebied.

Voor beide programma's is in 2019 een programmaplan opgesteld. Het plan *'Programma A Stichtse Groenlanden 2019 e.v.'* omvat de ontwikkelambitie en –strategie voor de komende jaren en dient als opvolger van *'Ontwikkelplan 2015-2018'.* Het plan *'Vinkeveense Plassen 2019-2024'* heeft een iets bredere scope en vloeit voort uit het '*Toekomstplan Vinkeveense Plassen'* dat primair is opgesteld om ook in 2024 – na het wegvallen van de bijdrage van Amsterdam – tot een sluitende begroting te komen.

Binnen de kaders van de begroting 2023 en aan de hand van beide programmaplannen wordt een concreet jaarplan 2023 opgesteld. In onderstaande alinea's worden de belangrijkste ontwikkelingen per programma geschetst.

Ontwikkelingen Programma A | Stichtse Groenlanden

Bij de keuze voor het Programma Stichtse Groenlanden (A) is uitgegaan van de projecten die zijn gestart vanuit het *'Ontwikkelplan "Krachtig ontwikkelen" 2015-2018'* samen met opgaven uit het programma Recreatie om de Stad (RodS). Deze opgaven en projecten zijn in 2019 opnieuw beoordeeld aan de hand van de volgende uitgangspunten/criteria: maatschappelijke impact/recreatiebelang, financierbaarheid en vermarktbaarheid, grondpositie en planologische context, samenwerking, effect op kosten van beheer en onderhoud.

Aan de hand van deze herijking is besloten om lopende projecten voort te zetten. Deze zijn geprogrammeerd in de tijd, rekening houdend met de verwachte capaciteit van RMN en de beschikbaarheid van financiële middelen. Het Programma Stichtse Groenlanden (A) is een kaderstellend, richtinggevend, dynamisch document met projecten die, in verschillende fases, zijn opgenomen in een planning. Aan ieder project zijn (per fase) middelen (ontwikkelbudget, investeringsruimte, subsidies) toegekend. In 2022 werken we naar verwachting aan de volgende terreinen en projecten:

Terrein	Toelichting
Maarsseveense Plassen	Er spelen verschillende vraagstukken op het gebied van positionering van het strandbad, van beheer en onderhoud en van exploitatie. Aan de andere kant zijn er volgens het geldende bestemmingsplan nog mogelijkheden voor ontwikkeling.
Strijkviertel	We ontwikkelen samen met de gemeente Utrecht en een ondernemer de locatie Strijkviertel. We beogen in ieder geval de realisatie van een horecavoorziening, type "lakehouse", met extra strand, aan de noordoever van de plas. We stemmen deze recreatieve ontwikkeling af op die van een nieuwe woonwijk en een nieuw bedrijventerrein aan de (noord)oostkant van de plas, door de gemeente. O.a. door de coronacrisis zijn de ontwikkelingen vertraagd. 2023 is mogelijk het jaar van realisatie. Bij de ontwikkeling van de nieuwe horeca, hoort ook de realisatie/ uitbreiding van parkeervoorzieningen.
Noorderpark/Ruigenhoek	We zetten de samenwerking met onze gebiedspartners, provincie Utrecht, gemeente Utrecht, gemeente de Bilt en Staatsbosbeheer voort in Noorderpark/Ruigenhoek. Eén van de vraagstukken die in 2023 mogelijk ook zullen spelen, is het gebruik van de waterpartijen in het gebied als zwemlocatie. Die waterpartijen zijn niet gemaakt en worden niet beheerd en onderhouden als zwemwater. Naar verwachting is in 2022 de herontwikkeling van de BMX-baan in Ruigenhoek afgerond. 2023 is dan het eerste volledige jaar, dat de nieuwe voorzieningen gebruikt kunnen worden.
Hampoort/ de Rivier	Eind 2020 hebben we waarschijnlijk de gronden bij Hampoort/ de Rivier overgedragen gekregen van de provincie. Als we het met de provincie en de gemeente Utrecht eens zijn over de verdeling van grondeigendom in het gebied, kunnen we in 2021/2022 samen met de omgeving een visie ontwikkelen op de inrichting en het toekomstig gebruik van het gebied.
Oortjespad	De realisatie van het Oortjespad Plusplan heeft vanwege de Coronacrisis in 2020 vertraging opgelopen. We gaan er van uit, dat de ondernemer in 2021 alsnog de vergunningen en financiering verkrijgt. In 2021 en 2022 vindt dan naar verwachting de realisatie van het Plusplan plaats. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt in de eerste plaats bij de ondernemer.
Cattenbroek	In het verleden is afgesproken, dat de Cattenbroekerplas door de gemeente Woerden zou worden overgedragen aan het recreatieschap. Het bestuur van het recreatieschap heeft daar voorwaarden aan verbonden en het is op dit moment nog onduidelijk of daaraan voldaan kan worden.
Salmsteke	In 2023 wordt op locatie verder gewerkt aan de herinrichting van de uiterwaard bij Salmsteke en versterking van de Lekdijk. Daarbij wordt een getijdengeul met zwemgedeelte gegraven en wordt nieuwe natuur

	ontwikkeld. Er worden in het terrein ook fysieke voorzieningen getroffen voor de vestiging van permanente horeca.
Laagraven/ Heemstede Noord	In 2020 hebben we gronden van Heemstede Noord in het gebied Laagraven verworven van de provincie. In 2022 en 2023 werken we aan de realisatie van een visie/ plan, dat we in 2021 hebben ontwikkeld. Daarbij kunnen we beschikken over de inrichtingsgelden, die de provincie daarvoor bij de grondoverdracht in het vooruitzicht heeft gesteld.
Tull en 't Waal/ Honswijkerplas	In voorgaande jaren hebben we gewerkt aan de voorbereiding van een recreatief knooppunt 't Waal. De realisatie daarvan is sterk afhankelijk van een oplossing voor het vraagstuk van de verkeerscapaciteit op de Lekdijk. We verwachten, dat we daar in 2022 beter zicht op krijgen. Op basis daarvan kunnen we voorspellen, hoe de ontwikkeling van dit project er in 2023 uit ziet.
De Leijen	Als we verder kunnen met de ontwikkeling van een pleisterplaats bij de Leijen, kunnen we die naar verwachting in 2022 of 2023 daadwerkelijk realiseren. Er is dan een ondererfpachtconstructie gerealiseerd op de grond van het Utrechts Landschap en er is een ondernemer aangetrokken voor de bouw en exploitatie van de pleisterplaats.
Nedereindse Plas	In 2020 is een verkenning opgeleverd voor de optimalisatie van de recreatieve voorzieningen in het gebied de Nedereindse Plas. We zijn op dit moment bezig de bestuurlijk-juridische verhoudingen tussen gemeente Utrecht, provincie en recreatieschap herzien. Op basis daarvan kunnen we in 2021/2022 concrete plannen maken en starten met de realisatie daarvan.
Hollandse IJsselpad	Of en hoe dit fietspad gerealiseerd kan worden, hangt af van de uitkomsten van nader onderzoek, dat op dit moment nog loopt. 2023 is op basis van de huidige stand van zaken en doorlooptijden van bijvoorbeeld vergunningstrajecten wel het jaar waarin het fietspad op zijn vroegst gerealiseerd zou kunnen worden.
Fietspad Reijerscop	Ook realisatie van het fietspad Reijerscop is nog onzeker. De voorbereiding ligt nu vooral nog bij de provincie en de betrokken gemeenten (Utrecht, Montfoort, Woerden). Ook voor het fietspad Reijerscop geldt, dat dat op zijn vroegst in 2022 of 2023 gerealiseerd zou kunnen worden.

Ontwikkelingen Programma B | de Vinkeveense Plassen

Binnen het Programma Vinkeveense Plassen (B) zetten we in op twee strategische doelen: 1) de Vinkeveense Plassen zijn herkenbaarder, vindbaarder en bereikbaarder en 2) de Vinkeveense Plassen hebben een aantrekkelijker en gevarieerder recreatief aanbod dat aansluit bij de behoefte van de bezoekers. De uitvoering om deze doelen te realiseren loopt via drie pijlers: 1) de basis op orde, 2) recreatieve ontwikkeling (van de zandeilanden) en 3) maatschappelijke verbreding.

De projecten zijn geprogrammeerd in de tijd, rekening houdend met de verwachte capaciteit van RMN en de beschikbaarheid van financiële middelen. Het Programma Vinkeveense Plassen (B) is een kaderstellend, richtinggevend, dynamisch document met projecten die, in verschillende fases, zijn opgenomen in een planning. In 2023 werken we naar verwachting aan de volgende projecten:

Pijler	Project	Beschrijving
De basis op orde	Vervangen beschoeiingen zandeilanden en legakkers	In 2022 tot en met 2024 vervangen we ruim 3.000 meter aan beschoeiingen van de zandeilanden en (groene) legakkers. Mogelijk wordt hiervan een deel uitgevoerd met een natuurvriendelijke oever.
	Entrees gebied	In 2021 is het ontwerp van de verbetering van de entrees bij Eiland 1 en 4 uitgewerkt en grotendeels uitgevoerd. In 2022 wordt het project afgerond waardoor de impact op de begroting 2023 beperkt is.

	Legakkers; naleven afspraken vervangen beschoeiing	In 2021 hebben we gehandhaafd op het naleven van de beschoeiingsplicht. In 2022 verwachten we een afronding van dit traject en dat alle legakkereigenaren de beschoeiingsplicht zijn nagekomen zodat dit voor 2023 een gegeven is.
Recreatieve ontwikkeling (van de zandeilanden)	Ontwikkellocaties (Winkelpolder, Eilanden 1,2,3,4 en 5)	In 2021 is het bestemmingsplan Plassengebied naar verwachting vastgesteld. Afhankelijk van wanneer het bestemmingsplan is vastgesteld, zullen we eind 2021 starten met het werven van ondernemers en zullen we in 2022 de plannen/ontwerpen en vergunningsaanvragen begeleiden en stellen we erfpachtcontracten op. Ook zetten we ons in voor een goed en zorgvuldige communicatie met bewoners en stakeholders.
Maatschappelijke verbreding	Pilots verzonken (blauwe) legakkers	In plaats van het afgraven van de verzonken (blauwe) legakkers (opdracht vanuit het programma) bekijken we mogelijkheden om deze zonder extra kosten te kunnen behouden. Hiertoe werken we eerst 2 pilots uit op 2 verzonken legakkers: herstel legakker dmv Vissenbossen en herstel legakker dmv een kooiconstrucie. De Vissenbossen zijn in 2020 gerealiseerd en monitoren we gedurende 5 jaar. De kooiconstructie is gerealiseerd in 2021 en monitoren we eveneens 5 jaar. Ervaringen in het beheer en onderhoud van de pilots en de resultaten voor de visstand, nemen we mee in een eventueel plan voor het behoud van de verzonken legakkers.
	Natuurvriendelijke oevers (natuur- en waterkwaliteit)	Bij het vervangen van beschoeiingen zetten we in op natuurvriendelijke oevers daar waar het kan. Op deze manier dragen we bij aan het verbeteren van de biodiversiteit in het gebied.
	Duurzaamheid	Bij de ontwikkeling van Winkelpolder en de zandeilanden stellen we eisen op het gebied van duurzaamheid en deze wegen mee in de beoordeling van de voorstellen.

Beheer & Onderhoud

Beheer & Onderhoud omvat het beheer en (dagelijks, groot- en vervangings-) onderhoud van de terreinen en plassen, fiets- en wandelpaden en het onderhouden van voorzieningen. Het niveau van beheer & onderhoud verschilt per terrein, per seizoen en is afhankelijk van onder meer wet- en regelgeving, de functie, de intensiteit van gebruik en de behoefte van recreanten en de opdracht van het recreatieschap.
Ook op het gebied van beheer & onderhoud moeten we inspelen op en rekening houden met diverse ontwikkelingen. In onderstaande alinea's worden de belangrijkste ontwikkelingen geschetst.

Verduidelijken opdracht en economisch klimaat

In februari 2020 is het beeldkwaliteitsplan vastgesteld dit is een 1e aanzet voor het verder uitwerken van de opdracht voor het beheer en onderhoud van het areaal. Veel beheer & onderhoudswerkzaamheden worden uitbesteed, voor een klein gedeelte van het uitbestede werk zien we dat de tarieven (materialen en arbeid) harder stijgen dan de prijsindex.

Grip op de beheercyclus

In 2021 is het nieuwe MeerJarenOnderhoudsPlan (MJOP) vastgesteld. In combinatie met het uitwerken van het Dagelijks onderhoud in de activiteitenplanningen kan de opdracht (dienstverleningsovereenkomsten) worden vastgesteld met het daarbij horende uitvoeringsbudget. Hiermee is er grip op de onderhouds/beheercyclus.

Klimaatverandering,biodiversiteit en duurzaamheid

Het veranderende klimaat heeft directe gevolgen voor het beheer van onze gebieden. We moeten rekening houden met toenemende kosten als gevolg van extreme weersomstandigheden, zoals stormschade, uitspoeling van paden en stranden en langere periodes van onwerkbaar weer. Daarnaast zien we dat het groeiseizoen steeds langer wordt en dat het aantal pieken in het recreatieseizoen toeneemt, waardoor de beheer & onderhoudswerkzaamheden toenemen.

Het veranderende klimaat heeft ook gevolgen voor de biodiversiteit, waardoor we te maken hebben met essentaksterfte, overlast van de eikenprocessierups en invasieve exoten (waaronder de reuzenberenklauw en Japanse duizendknoop, overlast als gevolg van cabomba/vederkruid (waterplanten) en de opkomst van de Amerikaanse rivierkreeft, de zwemwaterkwaliteit komt steeds sneller en op meer plekken onder druk te staan als gevolg van blauwalg en de toename in ganzenpopulatie (E-coli bacterie).

Om de biodiversiteit te vergroten, streven we naar een betere mix van boomsoorten, gewassen en planten. Ook willen we graag meer insecten en dieren aantrekken door middel van natuurlijke oevers en bijenvelden. Daarnaast zullen we bij het beheer en de inrichting van de terreinen maatregelen moeten nemen op het gebied van klimaatadaptatie, aangezien we vaker te maken zullen krijgen met droogte, wateroverlast, oplopende temperaturen en bodemdaling. Deze gevolgen heeft RMN in 2021 in een bestuursvoorstel uitgewerkt.

Milieuwetgeving

Op gebied van de stikstofwetgeving (PAS) is er de ontwikkeling dat de aanlegfase per 1 juli 2021 is vrijgesteld, de bodem en slibwetgeving (TBT, PFAS) en aanscherping van uitstoot- en emissienormen (CO2/fijnstof). Hiernaast zien we dat het hebben van een goed ecologisch werkprotocol nodig is voor zowel het Groot- en dagelijks onderhoud. Dit heeft een kostenverhogend effect.

Toezicht & Handhaving

Onze toezichthouders (BOA's) zorgen ervoor dat onze inwoners en bezoekers prettig en veilig gebruik kunnen maken van onze recreatiegebieden en -voorzieningen. De toezichthouders zijn gastheer én handhaver en zetten zich in om overlast te voorkomen of bestrijden.

De behoefte aan toezichthouders blijft toenemen, te meer omdat de politie steeds minder aanwezig is in het buitengebied. Onze toezichthouders handhaven onze eigen verordening (bestuursrechtelijk), maar hebben ook strafrechtelijke taken.

In 2022 is de begrote capaciteit voor toezicht & handhaving 2,4 fte. Dit betekent dat de BOA's doorgaans alleen toezicht houden en het niet mogelijk is om iedere dag op ieder terrein toezicht te houden.

Exploitatie

De exploitatie van het recreatieschap betreft het uitbaten van bezittingen, via erfpacht-, opstal-, huur- en gebruiksovereenkomsten. Erfpachtovereenkomsten worden voor een lange termijn aangegaan, huur- en gebruiksovereenkomsten zijn vaak voor een korte(re) termijn.

Het schap heeft erfpachtovereenkomsten met o.a. SpaSereen en InnStyle bij de Maarsseveense Plassen, Down Under bij Laagraven, Kameryck op Oortjespad, Skipiste Nieuwegein bij de Nedereindse Plas en voor Ruigenhoek en Strijkviertel worden zijn nieuwe overeenkomsten gevestigd. Deze exploitanten dragen voor een belangrijk deel bij aan de recreatievoorzieningen en -mogelijkheden op een terrein en vormen een belangrijke bron van inkomsten.

Huur- en gebruiksovereenkomsten worden aangegaan voor het gebruik van terreinen door het laten weiden van schapen en koeien, jacht- en visrecht, het gebruik van (een deel van) een terrein voor een activiteit waaronder de festivals Ultrasonic, Soenda en Lief, maar ook sportevenementen zoals de Triatlon, een roeikamp en een volleybaltoernooi. Het gaat om zeer diverse overeenkomsten voor (regelmatig terugkerende) eenmalige activiteiten of korte termijn gebruik.

Exploitatie biedt de mogelijkheid om de recreatieve meerwaarde van het gebied te vergroten en/of meer inkomsten te genereren. Het schap heeft momenteel geen exploitatiebeleid of -doelstellingen geformuleerd.

ALGEMENE FINANCIELE UITGANGSPUNTEN BEGROTING 2023 E.V.

Voor het opstellen van de begroting 2023 worden de uitgangspunten van de Kadernota 2019-2022 gehanteerd; het financieel kader uit deze kadernota is leidend. Zo wordt er geen verhoging van de deelnemersbijdrage gevraagd anders dan indexatie. Aanvullend op de Kadernota 2019-2022, wordt de begroting voor 2023 opgesteld met de volgende uitgangspunten:

1) De deelnemersbijdrage aan Recreatieschap Stichtse Groenlanden wordt met 2,0% verhoogd als gevolg van loon- en prijsindexatie, ervan uitgaande dat:
    a. De deelnemersbijdrage aan Recreatie Midden-Nederland met 2,22%[2] wordt geïndexeerd;
    b. Het te hanteren prijsindexcijfer, op basis van de meicirculaire provinciefonds 2021, 1,7% bedraagt;
    c. Voor de inkomsten, zoals tarieven voor ontheffingen en gebruik terreinen wordt een stijgingspercentage van 1,7% ten opzichte van 2022 aangehouden[3];
    d. De inkomsten verwacht uit exploitatie (zoals erfpacht, verhuur, vergunningen, evenementen etc.) ten opzichte van 2021 worden bijgewerkt naar de laatste inzichten zoals in het bestuur vastgesteld.
2) Het beheer en onderhoud vindt plaats op basis van functievereisten, wettelijke kaders en vastgestelde kwaliteitsprofielen. De algemene onderliggende gedachte is ‘schoon, heel en veilig’.
3) Reservering voor groot onderhoud vindt plaats op basis het vigerende MJOP, dat loopt tot 2029. In 2021 is het MJOP opnieuw opgesteld met behulp van het nieuwe beheersysteem GeoVisia. Vanaf 2022 wordt daarom begroot op basis van de werkelijke staat van onderhoud.
4) Per 1 januari 2018 heeft het recreatieschap een dienstverleningsovereenkomst (DVO) met het Routebureau Utrecht en is daarmee één van de opdrachtgevers. De bijdrage (€ 140.700,- voor programma A en € 29.900,- voor programma B op prijspeil 2021) die jaarlijks aan het Routebureau moet worden betaald, wordt volledig gedekt vanuit de beschikbare middelen voor het routebeheer in de begroting van het recreatieschap.
5) Als basis voor de inkomsten uit bezoek aan het strandbad Maarsseveen wordt uitgegaan van een meerjarig gemiddelde van 80.000 betalende bezoekers (programma A).

WEERSTANDSVERMOGEN EN RESERVES

Het bestuur van het recreatieschap stelt aan de hand van een risico-inventarisatie de benodigde omvang van het weerstandsvermogen vast.

De algemene reserve is in eerste aanleg beschikbaar als buffer voor deze risico’s. Dat betekent dus ook dat deze reserve minimaal moet overeenkomen met deze benodigde buffer. Een eventueel hoger saldo in de algemene reserve kan gebruikt worden voor andere activiteiten of – incidenteel – ingezet worden om een exploitatietekort op te vangen. Dat laatste kan alleen incidenteel, omdat de begroting structureel in evenwicht moet zijn. De kaders hiervoor zijn opgenomen in de financiële verordening.

[2] De onderbouwing van het indexatiepercentage RMN à 2,22% is als volgt: het gewogen gemiddelde van de loongerelateerde stijging (86%) 2,3% en de stijging op overige kosten (14%) 1,7%.
[3] De inkomsten die geïndexeerd kunnen worden, worden met 1,6% geïndexeerd. Helaas kunnen niet alle inkomsten geïndexeerd worden, omdat in het verleden overeenkomsten zijn gesloten zonder indexatiemogelijkheid. Dit heeft tot gevolg dat de totale inkomsten gemiddeld met 1% zullen stijgen.

PLASSENSCHAP LOOSDRECHT

TELEFOON
030 297 40 00

POSTADRES
Postbus 8058
3503 RB Utrecht

BEZOEKADRES
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

ONLINE
www.recreatiemiddennederland.nl
info@recreatiemiddennederland.nl

FINANCIEEL
IBAN NL68 BNGH 0285012290
BIC BNGH NL2G
BTW NL804162591B01
KvK 52394832

Aan:
de deelnemers van Plassenschap Loosdrecht e.o.: de raden en de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Stichtse Vecht, Utrecht en Wijdemeren en de staten en het college van de provincies Noord-Holland en Utrecht

Ons kenmerk: Z-223361 UIT-226549
E-mailadres: secretariaat@recreatiemiddennederland.nl
Bijlage(n): 1
Onderwerp: 1e Begrotingswijziging Plassenschap Loosdrecht 2022

Utrecht, dinsdag 22 februari 2022

Geachte deelnemer aan het Plassenschap Loosdrecht e.o., geachte heer, mevrouw,

Bijgevoegd ontvangt u de 1e Begrotingswijziging van het Plassenschap Loosdrecht 2022 die door het dagelijks bestuur in de vergadering van 11 februari is opgesteld.

Toelichting

Binnen de begroting van Recreatie Midden-Nederland hebben enkele budget neutrale verschuivingen plaatsgevonden, die binnen de begroting van het Plassenschap Loosdrecht ook een verschuiving veroorzaken tussen de begrotingsposten 3a (doorbelaste personeelskosten) en 3b (doorbelaste apparaatskosten). Daarnaast zijn de financiële consequenties opgenomen van het nieuwe MJOP.
Uit de begrotingswijziging volgt een tekort, maar in afwachting van de jaarsluiting 2021 kan er nog geen inzicht worden gegeven in de vrije ruimte in het eigen vermogen.

Zienswijze

In overeenstemming met de Wet gemeenschappelijke regelingen wordt u in de gelegenheid gesteld een zienswijze kenbaar te maken op de 1e Begrotingswijziging Plassenschap Loosdrecht 2022, voordat deze ter vaststelling wordt geagendeerd voor de vergadering van de Plassenraad (AB).
Graag ontvangen wij uw (voorgenomen) zienswijze **vóór 15 mei 2022** zodat de Plassenraad uw zienswijzen kan betrekken in de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,
namens het dagelijks bestuur,

Jitske Brand
Secretaris

Bestuursvoorstel

Onderwerp	1e Begrotingswijziging 2022 Plassenschap Loosdrecht e.o.
Aan	De Plassenraad van Plassenschap Loosdrecht e.o.
Van	Financiën
Datum	11 februari 2022
Bijlagen	1e Begrotingswijziging 2022 RMN

Overwegingen en besluit

Overwegingen

- Overwegende dat er op een aantal posten wordt afgeweken t.o.v. de vastgestelde begroting 2022;
- Gelet op de *1e Begrotingswijziging 2022 Recreatie Midden-Nederland* met enkele budget-verschuivingen en de begroting van de liquidatiekosten die van invloed zijn op de begrotingsposten 3a en 3b binnen de begroting van het recreatieschap;
- Overwegende dat het MJOP is vastgesteld en de financiële effecten verwerkt dienen te worden in de 1e begrotingswijziging 2022;
- Overwegende dat het verwachte verlies van LSD € 524.000 bedraagt maar in afwachting van de jaarafsluiting 2021 op dit moment nog geen inzicht bestaat in de vrije ruimte in het eigen vermogen van het Plassenschap.
- Gezien het besluit van het dagelijks bestuur van 11 februari 2022 om de voorgestelde begrotingswijzigingen vast te stellen als nieuw kader voor 2022.
- Gezien het besluit van het dagelijks bestuur van 11 februari 2022 om de 1e Begrotingswijziging 2022 Plassenschap Loosdrecht e.o. voor zienswijze aan te bieden aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan provinciale staten van de deelnemende provincie.

Besluit de Plassenraad van Plassenschap Loosdrecht e.o.:

1. De 1e Begrotingswijziging 2022 Plassenschap Loosdrecht voor kennisgeving aan te nemen en deze met de te ontvangen zienswijzen ter vaststelling te agenderen voor de Plassenraad van 8 juli 2022.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van de Plassenraad van Plassenschap Loosdrecht e.o. gehouden op 16 februari 2022,

Mw. C. Larson
Voorzitter

Mw. J. Brand
Secretaris

Toelichting

1. Inleiding

Op 28 juni 2021 heeft de Plassenraad de begroting 2022 vastgesteld. In de periode tussen vaststelling van de begroting 2022 en nu blijkt dat op diverse punten wordt afgeweken van deze initiële begroting. In voorliggend voorstel wordt toegelicht op welke punten wordt afgeweken en wordt een begrotingswijziging voorgesteld om begroting en realisatie weer met elkaar in lijn te brengen.

2. Doel

Deze begrotingswijziging heeft tot doel toestemming te verkrijgen om conform de aangepaste begroting lasten en baten te realiseren. In het kader van de accountantscontrole is het van belang dat de realisatie en de begroting inclusief vastgestelde begrotingswijzigingen in overeenstemming zijn, teneinde rechtmatig te handelen.

3. Afwegingen

De eerste begrotingswijziging 2022 is gebaseerd op de actuele cijfers van het Plassenschap Loosdrecht e.o. De voornaamste redenen om tot een begrotingswijziging te komen zijn:

Doorbelasting transitiekosten vanuit Recreatie Midden-Nederland

In de 1e begrotingswijziging 2022 van RMN zijn de transitiekosten ingerekend. Het deel hiervan dat niet opgevangen kan worden binnen de begroting van RMN komt ten laste van de deelnemers (in totaal incl. BTW € 1.273.404). Het aandeel van LSD (31%) in deze kosten is in de voorliggende begrotingswijziging verwerkt.

MeerJarenOnderhoudsPlan (MJOP)

In 2021 hebt u ingestemd met het MJOP. Omdat de besluitvorming over het MJOP is geweest na de vaststelling van de begroting 2022 wordt het financieel effect van deze besluitvorming in deze begrotingswijziging verwerkt. Deze verwerking is overeenkomstig de eerder door u vastgestelde begrotingswijziging 2021 op dit onderwerp.

Overige aanpassingen

Naast voorgenoemde aanpassingen is de begroting 2022 met de huidige inzichten en markt- en prijsontwikkelingen geactualiseerd. Daarnaast is beoordeeld waar de doorbelasting van de transitiekosten binnen de begroting opgevangen kan worden. Dit leidt in zijn totaliteit tot aanpassingen in de begrote kosten voor inhuur, rente en afschrijving, belastingen en verzekeringen, energie- en waterkosten, opbrengsten van eigendommen, rechten en overige baten.

4. Financiën

Op de volgende pagina is een samenvattend overzicht opgenomen van de voorgestelde begrotingswijzigingen. De indeling van dit overzicht is gebaseerd op de begrotingsposten zoals u die bij de begroting 2022 hebt vastgesteld. Onder de tabel is per gewijzigde begrotingspost een toelichting opgenomen op de voorgestelde wijziging.

1e Begrotingswijziging Plassenschap Loosdrecht e.o.

	Begrotingspost	Jaarrekening 2020	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e wijziging
3a.	Doorbelaste personeelskosten	€ 1.079.057	€ 1.220.100	€ 1.030.100
3b.	Doorbelaste apparaatskosten	€ 513.378	€ 510.600	€ 1.095.400
5.	Inhuur personeel derden	€ 48.479	€ 36.700	€ 55.000
7.	Rente en afschrijvingen	€ 258.189	€ 356.700	€ 320.000
9.	Huur en pachten	€ -	€ -	€ -
11.	Bestuurs- en apparaatskosten	€ 71.215	€ 41.400	€ 41.400
13.	Belastingen en verzekeringen	€ 32.794	€ 27.100	€ 35.000
15.	Energie- en waterkosten	€ 23.955	€ 28.100	€ 33.100
17.	Onderhoud en vuilafvoer	€ 509.913	€ 590.600	€ 499.700
19.	Dotatie voorziening	€ -	€ -	€ 288.400
21.	Publiciteits- en overige kosten	€ 5.441	€ 7.600	€ 7.600
23.	Nagekomen lasten	€ 16.103	€ -	€ -
24.	Onvoorzien	€ -	€ 2.800	€ 2.800
	Totaal lasten	**€ 2.558.525**	**€ 2.821.800**	**€ 3.408.500**
2	Opbrengst van eigendommen	€ 385.152	€ 424.500	€ 405.300
4.	Rechten	€ 313.741	€ 284.600	€ 316.000
6.	Rente	€ -	€ -	€ -
8.	Overige baten	€ 63.990	€ 84.000	€ 60.600
10	Nagekomen baten	€ -381	€ -	€ -
12.	Deelnemersbijdrage	€ 2.129.201	€ 1.961.700	€ 2.036.800
	Deelnemersbijdrage	*€ 1.799.887*	*€ 1.539.200*	€ 1.539.200
	Transparantie BTW	*€ 329.314*	*€ 422.500*	€ 497.600
	Totaal baten	**€ 2.891.704**	**€ 2.754.800**	**€ 2.818.700**
	Totaal lasten en baten	**€ 333.179**	**€ -67.000**	**€ -589.800**
	Toevoegingen aan reserves	€ 571.623	€ 134.200	€ 36.500
	Onttrekkingen uit reserves	€ 512.637	€ 193.200	€ 102.300
	SALDO	**€ 274.193**	**€ -8.000**	**€ -524.000**

3.a) Doorbelaste personeelskosten 3.b) Doorbelaste apparaatskosten

In de 1e begrotingswijziging 2022 van RMN zijn de begrote liquidatiekosten uit het concept liquidatieplan opgenomen. Het totaalbedrag van deze liquidatiekosten bedraag €1.250.000 (excl. BTW). Daarvan kan een deel opgevangen worden binnen de begroting van RMN. Het restant komt ten laste van de schappen:

Totale liquidatiekosten volgens het concept liquidatieplan:	€ 1.250.000
Waarvan opgevangen kan worden binnen RMN:	€ 197.600-/-
Resteert door te belasten aan de schappen:	€ 1.052.400

Omdat de begroting van RMN excl. BTW is en de begroting van de schappen incl. BTW dient over dit bedrag BTW berekend te worden. Daarmee wordt het totaalbedrag wat doorbelast wordt aan de schappen incl. BTW € 1.273.404. Dit bedrag wordt volgens de verdeelsleutel uit de begroting doorbelast naar de deelnemers:

Door te belasten bedragen:		€ 1.273.404
Doorbelasting naar SGL-A (45,5%)	€ 579.399	
Doorbelasting naar SGL-B (23,5%)	€ 299.250	
Doorbelasting laar LSD (31%)	€ 394.755 +	
Totale doorbelasting		€ 1.273.404-/-
Verschil		€ -

5) Inhuur personeel derden

In de afgelopen jaren is gebleken dat het budget voor inhuur personeel te laag is. Om die reden is het begrote bedrag opgehoogd naar het bedrag wat werkelijk gerealiseerd is in 2020 en 2021.

7) Rente en afschrijvingen

In verband met de stikstofproblematiek (vertraging in vergunningen) zijn diverse investeringen nog niet gereed. Daarnaast zijn niet noodzakelijke investeringen uitgesteld. Voorgesteld wordt de rente- en afschrijvingslasten naar beneden bij te stellen tot € 320.000, een verlaging van € 36.700.

13) Belastingen en verzekeringen

Onder de belastingen en verzekeringen worden de volgende posten begroot:

- Motorrijtuigenbelasting
- Vaartuigenverzekering
- Rollendmaterieelverzekering
- Opstalverzekering
- Ongevallenverzekering
- Overige kleinere verzekeringen (rechtsbijstand, schadeverzekering werknemers, enz.)
- Diverse belastingen (OZB, rioolrechten, waterschapslasten en milieu- en zuiveringsheffing)

De stijging van de premies in de afgelopen jaren zorgt ervoor dat de kosten niet meer gedekt kunnen worden uit het beschikbare budget in de begroting 2022. Op basis van de realisatie van 2020 en 2021 stellen wij voor het begrote bedrag op te hogen tot €35.000 (stijging van €7.900).

15) Energie- en waterkosten

De afgelopen periode zijn de prijzen van energie in Nederland enorm gestegen. Om deze stijging op te vangen stellen wij voor het budget in de begroting hiervoor met € 5.000 op te hogen tot € 33.100.

17) Onderhoud en vuilafvoer

In 2021 heeft u het nieuw opgestelde meerjaren onderhoudsplan (MJOP) vastgesteld voor de periode 2021-2026. Daarbij is tevens besloten de tot 2021 opgebouwde reserve onderhoud om te zetten in een voorziening groot onderhoud. Tegelijkertijd wordt een reserve inspecties gevormd voor het jaarlijks uitvoeren van inspecties. Omdat de begroting 2022 reeds was vastgesteld voordat u heeft besloten over het MJOP is de financieel administratieve versterking van de besluitvorming met

betrekking tot het MJOP nog niet in de begroting 2022 verwerkt. In deze begrotingswijziging stellen wij u daarom de volgende wijzigingen in de begroting voor:

- Verlagen onderhoudskosten doordat kosten uit de voorziening onderhoud worden gedekt: - € 122.300
- Opnemen kosten inspecties conform MJOP: € 31.400+
- Totaal - € 90.900

Per saldo leidt dit tot een verlaging van het budget voor onderhoudskosten van €90.900.

19) Voorzieningen
Voornoemde besluitvorming met betrekking tot het MJOP leidt ertoe dat met ingang van 2021 tevens weer jaarlijks gedoteerd wordt aan de voorziening groot onderhoud. Deze dotatie bedraagt conform het door u vastgestelde MJOP €288.400.

2) Opbrengst van eigendommen
In de begroting was vanuit het verleden nog een post € 19.200 opgenomen voor verkoop van machines. Deze post is echter niet meer opportuun (er is geen materieel meer wat op dit moment voor verkoop in aanmerking komt) en derhalve stellen wij voor de begrote opbrengsten op dit punt te verlagen.

4) Rechten
In de begroting 2022 zijn de rechten conservatief geraamd. Op basis van de realisatie 2020 en 2021 alsmede de verhoging van de tarieven voor snelvaarontheffingen stellen wij voor de begroting positief bij te stellen naar € 316.000, een voordeel van € 31.400.

8) Overige baten
Op basis van de realisatie 2020 en 2021 blijkt dat de overige baten de afgelopen jaren te hoog zijn begroot. Dit leidt ertoe dat we ook voorstellen voor 2022 de begroting bij te stellen tot €60.600, een nadeel van € 23.400.

12) Dekkingsmiddelen – transparantie BTW
De begroting van het plassenschap is inclusief BTW. De BTW wordt doorbelast aan de deelnemers, welke deze via het BTW-compensatiefonds kunnen declareren bij de belastingdienst. De meeste posten in deze begrotingswijziging zijn belast met BTW, waardoor de voorgestelde begrotingswijzigingen tevens leiden tot een aanpassing van de transparantie BTW. Wij hebben berekend dat de transparantie BTW naar aanleiding van de voorgestelde wijzigingen € 75.000 hoger is dan in de oorspronkelijke begroting 2022 opgenomen.

Mutatie reserves
De besluitvorming ten aanzien van het MJOP heeft tevens invloed op de reservemutaties. Zo zijn de begrote storting en onttrekking aan de reserve onderhoud niet meer nodig omdat met ingang van 2021 de reserve is omgezet in een voorziening groot onderhoud.

Daarnaast is bij het vaststellen van het MJOP besloten tot het instellen voor een reserve inspecties. De begrote storting en onttrekking aan deze reserve is tevens in deze begrotingswijziging opgenomen.

Samengevat leiden bovenstaande mutaties tot de volgende voorgestelde wijziging van de begroting 2022:

Toevoegingen

Begrote toevoegingen reserves conform begroting 2022:	€ 134.200
AF: begrote toevoeging reserve onderhoud	- € 115.000
BIJ: storting reserve inspecties	€ 17.300+
Bijgestelde begroting in deze begrotingswijziging:	€ 36.500

Onttrekkingen

Begrote onttrekkingen reserves conform begroting 2022:	€ 193.200
AF: begrote onttrekking reserve onderhoud	- € 122.300
BIJ: onttrekking begrote kosten inspecties (reserve inspecties)	€ 31.400+
Bijgestelde begroting in deze begrotingswijziging:	€ 102.300

Voorgestelde dekking begrotingswijziging

Uit de begrotingswijziging blijkt een tekort van €524.000. Conform de eerder genoemde werkwijze wordt van dit tekort eerst gekeken welk deel binnen het eigen vermogen van het plassenschap kan worden gedekt, alvorens het restant wordt doorberekend aan de deelnemers. Of en hoeveel vrije ruimte beschikbaar is in het eigen vermogen wordt echter pas de komende maanden duidelijk na de jaarafsluiting 2021 en het opstellen van de jaarrekening 2021. Wij adviseren u daarbij het volgende uitgangspunt te hanteren ten aanzien vrije ruimte:

- Eigen vermogen waarvan de bestemming middels besluitvorming in het verleden niet vastgelegd is en wat resteert naar aftrek van de op dat moment geïdentificeerde risico's.

Financiële positie

Weerstandsvermogen

Op dit moment heeft de Covid-19 pandemie nog een grote impact op het maatschappelijk leven en daarmee ook op het plassenschap. Vanwege de onzekerheid die op dit moment heerst ten aanzien van de overheidsmaatregelen is het op dit moment nog niet mogelijk een gekwantificeerde inschatting te maken voor 2022. Zodra blijkt dat sprake is van een impact op de exploitatie van het plassenschap informeren wij u hier uiteraard over.

Kengetallen

De financiële positie wordt in de begroting tevens weergegeven in de vorm van financiële kengetallen. De impact van de voorgestelde begrotingswijzigingen op deze kengetallen is onderstaand weergegeven:

Kengetal	Begroting 2022	Begroting 2022 na wijziging
Netto schuldquote	128,91%	125,93%
Netto schuldquote gecorrigeerd	128,91%	125,93%
Solvabiliteit	28,01%	24,04%
Kengetal grondexploitatie	n.v.t.	n.v.t.
Structurele exploitatieruimte	0,41%	-7,37%*
Onbenutte belastingcapaciteit	n.v.t.	n.v.t.

* *De negatieve structurele exploitatieruimte wordt veroorzaakt door de structureel hogere dotatie aan de voorziening onderhoud*

5. Vervolg

De begroting 2022 en de begrotingswijziging dienen als toetsingskader bij de accountantscontrole van de jaarrekening 2022. Deze begrotingswijziging wordt, na zienswijze, ter besluitvorming voorgelegd aan de Plassenraad.

Bijlage 1

1e Begrotingswijziging 2022 Recreatie Midden-Nederland

	Begrotingspost	Jaarrekening 2020	Begroting 2022	Begroting 2022 na 1e wijziging
1.	Salarissen en sociale lasten	€ 3.495.911	€ 3.414.400	€ 2.830.500
3.	Personeelskosten	€ 245.155	€ 234.300	€ 234.300
5.	Inhuur personeel derden	€ 659.343	€ 545.200	€ 856.700
7.	Rente en afschrijvingen	€ 16.797	€ 25.000	€ 25.000
9.	Huur en pachten	€ 150.526	€ 129.400	€ 129.400
11.	Bestuurs- en apparaatskosten	€ 468.073	€ 488.700	€ 478.700
11a.	Transitiebudget 2022	€ -	€ -	€ 1.250.000
13.	Belastingen en verzekeringen	€ 35.679	€ 32.500	€ 40.000
15.	Energie- en waterkosten	€ 18.626	€ 20.200	€ 20.200
17.	Onderhoud en vuilafvoer	€ 373.824	€ 411.400	€ 392.250
21.	Publiciteits- en overige kosten	€ 106.641	€ 164.600	€ 150.200
23.	Nagekomen lasten	€ 9.174	€ -	€ -
	Totaal lasten	€ 5.579.749	€ 5.465.700	€ 6.407.250
2	Opbrengst van eigendommen	€ -	€ -	€ -
6.	Rente	€ -	€ -	€ -
8.	Overige baten	€ 13.916	€ 20.000	€ 20.000
10	Nagekomen baten	€ 6.697	€ -	€ -
12.	Deelnemersbijdrage	€ 5.559.136	€ 5.445.700	€ 6.407.250
	Totaal baten	€ 5.579.749	€ 5.465.700	€ 6.427.250
	Totaal lasten en baten	€ -	€ -	€ 20.000
	Mutatie reserve RTB	€ -	€ -	€ 20.000
	Mutatie NP	€ -	€ -	€ -
	SALDO	€ -	€ -	€ -

PLASSENSCHAP LOOSDRECHT

TELEFOON
030 297 40 00

POSTADRES
Postbus 8058
3503 RB Utrecht

BEZOEKADRES
Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

ONLINE
www.recreatiemiddennederland.nl
info@recreatiemiddennederland.nl

FINANCIEEL
IBAN NL68 BNGH 0285012290
BIC BNGH NL2G
BTW NL804162591B01
KvK 52394832

Aan:
de deelnemers van Plassenschap Loosdrecht e.o.:
de raden en de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Stichtse Vecht, Utrecht en Wijdemeren en de staten en het college van de provincies Noord-Holland en Utrecht.

Ons kenmerk:	UIT-226547 Z-223360
Referentie:	Jitske Brand
E-mailadres:	j.brand@recreatiemiddennederland.nl
Bijlage(n):	Ontwerp Kadernota 2023
Onderwerp:	Aanbieding Ontwerp Kadernota 2023

Utrecht, 21 februari 2022

Geachte griffie,

Bijgevoegd ontvangt u de Ontwerp Kadernota voor de begroting 2023 van het Plassenschap Loosdrecht e.o.

Zienswijzeprocedure
Conform de gemeenschappelijke regeling Plassenschap Loosdrecht e.o. wordt u in de gelegenheid gesteld een zienswijze kenbaar te maken op de Kadernota 2023 voordat deze ter vaststelling wordt geagendeerd voor de vergadering van de Plassenraad (het AB). Graag ontvangen wij uw (voorgenomen) zienswijze vóór 15 mei 2022 zodat de Plassenraad uw zienswijze kan betrekken in de besluitvorming.

Uitstel begroting 2023
Naar verwachting wordt medio 2022 duidelijk op welke manier de huidige taken van RMN worden overgedragen en aan wie die taken worden overgedragen. Dat leidt er toe dat ook op dat moment (naar de huidige inschatting 1 juni 2022) inzicht is in de kosten van de samenwerking met Staatsbosbeheer en gemeente Wijdemeren. Dit is te laat om de begroting 2023 tijdig (binnen de wettelijke termijn) te kunnen indienen bij het Ministerie.

Het dagelijks bestuur van het Plassenschap Loosdrecht e.o. heeft daarom op 11 februari 2022 besloten tot het indienen van een uitstelverzoek bij het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties voor het indienen van de begroting.

Ik vertrouw erop u voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u contact met mij opnemen.

Met vriendelijke groet,
Namens het dagelijks bestuur,

Jitske Brand
Secretaris a.i.



PLASSENSCHAP LOOSDRECHT

- **TELEFOON**
  030 297 40 00
- **POSTADRES**
  Postbus 8058
  3503 RB Utrecht
- **BEZOEKADRES**
  Archimedeslaan 6
  3584 BA Utrecht
- **ONLINE**
  www.recreatiemiddennederland.nl
  info@recreatiemiddennederland.nl
- **FINANCIEEL**
  IBAN NL68 BNGH 0285012290
  BIC BNGH NL2G
  BTW NL804162591B01
  KvK 52394832

Bestuursvoorstel

Onderwerp	Kadernota 2023
Aan	De Plassenraad (het algemeen bestuur van Plassenschap Loosdrecht e.o.)
Van	John Kragten <j.kragten@recreatiemiddennederland.nl>
Datum	11 februari 2022
Bijlagen	Kadernota 2023

Overwegingen en besluit

Overwegingen

- Gelet op artikel 58b van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr);
- Gelet op Gemeenschappelijke regeling (GR) Plassenschap Loosdrecht e.o.;
- Overwegende dat de *Kadernota 2023 Plassenschap Loosdrecht* dient als algemeen beleidskader en financieel uitgangspunt voor het opstellen van de Ontwerp Begroting 2023.
- Overwegende dat de structurele kosten van de taakuitvoering vanaf 2023 door Staatsbosbeheer, de gemeente Wijdemeren en de provincie Utrecht pas in juni bekend zullen worden en dan pas verwerkt kunnen worden in een ontwerpbegroting 2023;
- Overwegende dat het dagelijks bestuur op 11 februari 2022 heeft besloten de aangepaste *Ontwerp Kadernota 2023 Plassenschap Loosdrecht* voor zienswijze aan te bieden aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan provinciale staten van de deelnemende provincies;
- Overwegende dat het dagelijks bestuur op 11 februari 2022 heeft besloten voor het verwerken van de structurele kosten van de taakuitvoering vanaf 2023 door Staatsbosbeheer, de gemeente Wijdemeren en de provincie Utrecht bij BZK uitstel te vragen voor indiening van de begroting 2023. Hiermee wordt beoogd de mogelijkheid te creëren deze begroting in augustus 2022, als de kosten van de toekomstige samenwerking inzichtelijk zijn, bij de deelnemers in procedure te brengen;

Besluit de Plassenraad:

1. de aangepaste *Ontwerp Kadernota 2023 Plassenschap Loosdrecht* voor kennisgeving aan te nemen.

Ondertekening

Aldus vastgesteld in de vergadering van de Plassenraad op 16 februari 2022,

Mw. C. Larson
Voorzitter

Mw. J. Brand
Secretaris

Toelichting

1. Inleiding

Ieder jaar stelt dagelijks bestuur een kadernota op voor het volgende begrotingsjaar. In de kadernota worden de beleidsmatige- en financiële ontwikkelingen, die zich na de vaststelling van de lopende begroting hebben voorgedaan, beschreven. In de kadernota vindt een integrale afweging tussen bestaand en nieuw beleid plaats en wordt de bekeken op welke terreinen er meer geld noodzakelijk is en waar eventueel bezuinigd kan worden.

De kadernota wordt vervolgens vertaald in de programmabegroting. De begroting is feitelijk de financiële vertaling van de kadernota. Uitgangspunt is een structureel sluitende begroting. Dit is ook een vereiste in het kader van het financieel toezicht.

Het vaststellen van de kadernota is een bevoegdheid van de Plassenraad (het algemeen bestuur). Voor vaststelling wordt de kadernota voor zienswijze aangeboden aan de deelnemers.

2. Doel

Doel van dit voorstel is het vaststellen van de ontwerp kadernota 2023, oftewel de uitgangspunten voor het opstellen van de begroting 2023 van Plassenschap Loosdrecht e.o..

3. Financiën

Om tot een sluitende begroting te komen is het noodzakelijk om de deelnemersbijdrage te indexeren. De deelnemersbijdrage aan Plassenschap Loosdrecht e.o. wordt verhoogd als gevolg van loon- en prijsontwikkelingen.

4. Uitvoering

Eenmalige kosten

In 2022 wordt naar verwachting een besluit genomen over de vorm waarin het Plassenschap zich organiseert. Hierbij is het uitgangspunt dat er dan geen ruimte meer is voor RMN en dat RMN daarom per 1 januari 2023 wordt opgeheven. Naar verwachting wordt in de tweede helft van 2022 duidelijk op welke manier de huidige taken van RMN worden overgedragen en aan wie die taken worden overgedragen. Ten aanzien van de financiële afwikkeling worden de totale liquidatiekosten grond van het concept liquidatieplan begroot op € 1.250.000. Dit bedrag wordt verwerkt in de eerste begrotingswijziging 2022. De liquidatiekosten worden op de volgende wijze verwerkt:

- Eerst wordt beoordeeld welk deel van de kosten gedekt kunnen worden binnen de begroting van RMN
- Het resterende deel wordt volgens de verdeelsleutel van de begroting doorbelast naar de schappen waar vervolgens beoordeeld wordt welk deel gedekt kan worden binnen de begroting (binnen de exploitatie dan wel binnen het eigen vermogen)
- Welk deel komt tot slot voor rekening van de deelnemers

Het effect op de begroting 2023 wordt daarmee op dit moment op nihil ingeschat.

Structurele kosten ingaande 2023

Voor wat betreft de structurele kosten van de taakuitvoering het volgende. Op dit moment vindt onderzoek plaats door Staatsbosbeheer, de gemeente Wijdemeren en de provincie Utrecht over de toekomstige samenwerking of dienstverlening voor de uitvoering van een aantal taken die nu door RMN voor SGL/LSD worden uitgevoerd. Voor het verwerken van deze structurele kosten in de

begroting 2023 zijn er 2 varianten. De bestuurlijke begeleidingsgroep heeft een voorkeur voor een pragmatische oplossing en adviseert te kiezen voor Variant B.

Variant A
Om te voldoen aan de eisen van de BBV2017 zal eerst een beleidsarme primaire begroting 2023 worden opgesteld voor het schap, zoals dit ook voor de begrotingsjaren 2021 en 2022 is gebeurd. Het bestuur van SGL hanteert daarbij het huidige budget 2022 + indexering. Wij verwachten uiterlijk in juni 2022 meer duidelijkheid te hebben over de financiële gevolgen van het aanbod van Staatsbosbeheer, de gemeente Wijdemeren en de provincie Utrecht voor ons schap en zullen deze gevolgen dan verwerken in een begrotingswijziging voor het jaar 2023.

Variant B
Wij hebben bij BZK uitstel gevraagd voor indiening van de begroting 2023. Hiermee wordt beoogd de mogelijkheid te creëren deze begroting in augustus 2022, als de kosten van de toekomstige samenwerking inzichtelijk zijn, bij de deelnemers in procedure te brengen.

5. Vervolg

- De Ontwerp Kadernota 2023 wordt na vaststelling door het DB voor zienswijze aangeboden aan de aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan provinciale staten van de deelnemende provincies. Zij hebben 8 weken de tijd (wettelijke termijn) om een zienswijze kenbaar te maken.
- De Ontwerp Kadernota 2023 wordt ter kennisname geagendeerd voor de vergadering van de Plassenraad d.d. 16 februari 2022.
- Met inachtneming van de ingediende zienswijzen stelt DB de definitieve Kadernota 2023 op tijdens de DB-vergadering d.d. 9 juni 2022.
- De definitieve Kadernota 2023 – inclusief evt. zienswijzen en evt. wijzigingsvoorstel n.a.v. zienswijzen – wordt ter vaststelling geagendeerd voor de vergadering van de Plassenraad d.d. 8 juli 2022.

PLASSENSCHAP LOOSDRECHT

ONTWERP KADERNOTA 2023

19 JANUARI 2022

INLEIDING

Plassenschap Loosdrecht e.o.

Plassenschap Loosdrecht e.o. is een gemeenschappelijke regeling (GR) op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr). Binnen deze GR werken de gemeenten Wijdemeren, Stichtse Vecht en Utrecht en de Provincies Utrecht en Noord-Holland samen aan het beheren, exploiteren en ontwikkelen van openbaar toegankelijke recreatieterreinen en –voorzieningen in het buitengebied voor inwoners en bezoekers van de regio.

Plassenschap Loosdrecht e.o. is in 1957 opgericht voor “de behartiging van de belangen van de openluchtrecreatie, alsmede het zorgdragen voor de instandhouding van natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische elementen die de kwaliteit van het recreatiegebied bepalen en het nautisch beheer van het openbaar water binnen het werkgebied.” Deze taakomschrijving is en blijft ongewijzigd, maar wat hieronder wordt verstaan en hoe hier invulling aan wordt gegeven, is wel aan verandering onderhevig.

In 2020/2021 is het bestuur aan de slag gegaan met de strategische (her)positionering van het Plassenschap. Er dient een antwoord te komen op vragen als: Wat zijn de kerntaken van het Plassenschap? Op welke wijze dient hier invulling aan te worden gegeven? Hoe verbeteren we de financiële positie en governance van het Plassenschap? En welke rol heeft het Plassenschap in het toekomstig beheer van de voorzieningen die voortvloeien uit het Programma Oostelijke Vechtplassen?

Uitvoering: Recreatie Midden-Nederland (RMN)

Het Plassenschap heeft de uitvoering van haar kerntaken – ‘Beheer & Onderhoud’, ‘Toezicht & Handhaving’, ‘Exploitatie’, ‘Ontwikkeling’, ‘Bedrijfsvoering’ en ‘Bestuursondersteuning’ – belegd bij bedrijfsvoeringsorganisatie Recreatie Midden-Nederland (RMN). RMN is dé uitvoeringsorganisatie voor Plassenschap Loosdrecht e.o., recreatieschap Stichtse Groenlanden, Routebureau Utrecht en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.

In 2022 wordt naar verwachting een besluit genomen over de vorm waarin het Recreatieschap Stichtse Groenlanden zich organiseert. Hierbij is het uitgangspunt dat RMN per 1 januari 2023 wordt opgeheven en voor de uitvoering een samenwerking met Staatsbosbeheer, Wijdemeren (voor het Plassenschap) en de provincie (voor het Routebureau) wordt aangegaan. Naar verwachting wordt in de tweede helft van 2022 duidelijk op welke manier de huidige taken van RMN worden overgedragen en aan wie die taken worden overgedragen.

Eenmalige kosten

Ten aanzien van de financiële afwikkeling worden de totale liquidatiekosten op grond van het concept liquidatieplan begroot op € 1.250.000. Het recreatieschap SGL neemt hiervan volgens de geldende verdeelsleutel een bedrag van € 862.520 voor rekening, het Plassenschap LSD € 387.480. Dit bedrag wordt verwerkt in de eerste begrotingswijziging 2022 van RMN.

De liquidatiekosten worden op de volgende wijze gedekt:

- Eerst wordt beoordeeld welk deel van de kosten gedekt kunnen worden binnen de begroting (binnen de exploitatie dan wel binnen het eigen vermogen) van RMN. Dat zou kunnen leiden tot een lagere bijdrage van de schappen dan hiervoor genoemd.
- Het resterende deel wordt volgens de verdeelsleutel van de RMN-begroting doorbelast naar de beide schappen waar vervolgens beoordeeld wordt welk deel gedekt kan worden binnen de begroting (binnen de exploitatie dan wel binnen het eigen vermogen) van het schap. Dat zou ertoe kunnen leiden dat een lagere extra bijdrage van de deelnemende gemeenten en provincies hoeft te worden gevraagd.
- Het dan nog resterende deel tot slot komt voor rekening van de deelnemers. Een raming van de aanvullende bijdrage van de deelnemers is opgenomen als bijlage C bij het voorstel over de toekomstige samenwerking d.d. 1 november 2021. Deze raming is voorzichtigheidshalve gebaseerd op de aanname dat de begrotingen van RMN en de schappen geen ruimte bieden om een deel van de liquidatiekosten te dekken.

Eventuele financiële verplichtingen die voortvloeien uit de liquidatie van RMN maar die betrekking hebben op 2023 zullen zoveel mogelijk al in het boekjaar 2022 worden genomen. Het effect op de begroting 2023 wordt daarmee op dit moment op nihil ingeschat. Via de balanspost overlopende passiva in de jaarrekening van 2022 zal de vereffenaar medio 2023 over deze posten verantwoording afleggen (via een separate liquidatieverantwoording).

Structurele kosten ingaande 2023

Voor wat betreft de structurele kosten van de taakuitvoering het volgende. Op dit moment vindt onderzoek plaats door Staatsbosbeheer, de gemeente Wijdemeren en de provincie Utrecht over de toekomstige samenwerking of dienstverlening voor de uitvoering van een aantal taken die nu door RMN voor SGL/LSD worden uitgevoerd. Wij verwachten uiterlijk in juni 2022 meer duidelijkheid te hebben over de financiële gevolgen van het aanbod van Staatsbosbeheer, de gemeente Wijdemeren en de provincie Utrecht voor ons schap en zullen deze gevolgen dan pas in de begroting 2023 opnemen en deze bij de deelnemers in procedure brengen. Dit betekent dat er bij BZK uitstel gevraagd moet worden voor indiening van de begroting 2023 die normaliter voor 1 augustus 2022 zou moeten plaatsvinden.

PLANNING

Het dagelijks bestuur (DB) heeft deze *'Kadernota 2023*' opgesteld en biedt deze voor zienswijze aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan de staten van de deelnemende provincies aan. Met inachtneming van eventuele zienswijzen stelt het algemeen bestuur (AB) deze kadernota – die dient als algemeen beleidskader en financieel uitgangspunt – vast, aan de hand waarvan het dagelijks bestuur de '*Ontwerp begroting 2023*' opstelt.

P&C-document	Datum vaststelling ontwerpdocument	Datum verzending naar deelnemers (griffies)	Datum (concept) zienswijze retour	Datum vaststelling AB
Kadernota 2023	DB 11 feb 2022	17 feb 2022	14 april 2022	DB 9 juni 2022 AB 8 juli 2022
Begroting 2023[1]	DB 14 sep. 2022	15 sep. 2022	10 nov. 2022	DB 21 nov. 2022 AB 7 dec. 2022

[1] Deze planning is gebaseerd op het vastgestelde vergaderschema.

Ontwikkelingen Programma Loosdrechtse Plassen

Naar verwachting werken we in 2023 aan de volgende ontwikkelingen:

- We nemen deel aan het gebiedsprogramma Oostelijke Vechtplassen en betalen jaarlijks een deelnemersbijdrage, conform het zogenaamde kasritme. Op ambtelijk niveau zijn we vertegenwoordigd in de regiegroep en op bestuurlijk niveau in de stuurgroep. Daarnaast werken we mee aan verschillende projecten.
- We werken aan het vervangen van de beschoeiingen conform het meerjaren investeringsprogramma (MJIP), waarbij de beschoeiingen aan het einde van de levensduur worden vervangen voor duurzame beschoeiingen. Momenteel worden er geen vergunningen verstrekt in verband met de PAS, dit leidt tot een nog onbekende vertraging in het vervangen van de beschoeiingen.
- We werken aan het verhogen van de structurele inkomsten en het verlagen van de kosten. In 2020 heeft het bestuur hiervoor een plan vastgesteld. In 2023 geven we hier verder uitvoering aan.

Beheer & Onderhoud

Beheer & Onderhoud omvat het beheer en (dagelijks, groot- en vervangings-) onderhoud van de terreinen en plassen, fiets- en wandelpaden en het onderhouden van voorzieningen. Het niveau van beheer & onderhoud verschilt per terrein, per seizoen en is afhankelijk van onder meer wet- en regelgeving, de functie, de intensiteit van gebruik en de behoefte van recreanten en de opdracht van het recreatieschap.
Ook op het gebied van beheer & onderhoud moeten we inspelen op en rekening houden met diverse ontwikkelingen. In onderstaande alinea's worden de belangrijkste ontwikkelingen geschetst.

Verduidelijken opdracht en economisch klimaat

In februari 2020 is het beeldkwaliteitsplan vastgesteld dit is een 1e aanzet voor het verder uitwerken van de opdracht voor het beheer en onderhoud van het areaal. Een klein deel van de beheer & onderhoudswerkzaamheden worden uitbesteed. In het huidige economische klimaat zien we dat de tarieven (materiaal en arbeid) harder stijgen dan de prijsindex.

Grip op de beheercyclus

In 2021 is het nieuwe MeerJarenOnderhoudsPlan (MJOP) vastgesteld. In combinatie met het uitwerken van het Dagelijks onderhoud in de activiteitenplanningen kan de opdracht (dienstverleningsovereenkomsten) worden vastgesteld met het daarbij horende uitvoeringsbudget. Hiermee is er grip op de onderhouds/beheercyclus.

Klimaatverandering, biodiversiteit en duurzaamheid

Het veranderende klimaat heeft directe gevolgen voor het beheer van onze gebieden. We moeten rekening houden met toenemende kosten als gevolg van extreme weersomstandigheden, zoals stormschade, uitspoeling van paden en stranden en langere periodes van onwerkbaar weer. Daarnaast zien we dat het groeiseizoen steeds langer wordt en dat het aantal pieken in het recreatieseizoen toeneemt, waardoor de beheer & onderhoudswerkzaamheden toenemen.

Het veranderende klimaat heeft ook gevolgen voor de biodiversiteit, waardoor we te maken hebben met essentaksterfte, overlast van de eikenprocessierups en invasieve exoten (waaronder de reuzenberenklauw en Japanse duizendknoop, overlast als gevolg van cabomba/vederkruid (waterplanten) en de opkomst van de Amerikaanse rivierkreeft, de zwemwaterkwaliteit komt steeds sneller en op meer plekken onder druk te staan als gevolg van blauwalg en de toename in ganzenpopulatie (E-coli bacterie).

Om de biodiversiteit te vergroten, streven we naar een betere mix van boomsoorten, gewassen en planten. Ook willen we graag meer insecten en dieren aantrekken door middel van natuurlijke oevers en bijenvelden. Daarnaast zullen we bij het beheer en de inrichting van de terreinen maatregelen

moeten nemen op het gebied van klimaatadaptatie, aangezien we vaker te maken zullen krijgen met droogte, wateroverlast, oplopende temperaturen en bodemdaling. Deze gevolgen heeft RMN in 2021 in een bestuursvoorstel uitgewerkt.

Milieuwetgeving

Op gebied van de stikstofwetgeving (PAS) is er de ontwikkeling dat de aanlegfase per 1 juli 2021 is vrijgesteld, de bodem en slibwetgeving (TBT, PFAS) en aanscherping van uitstoot- en emissienormen (CO2/fijnstof). Hiernaast zien we dat het hebben van een goed ecologisch werkprotocol nodig is voor zowel het Groot- en dagelijks onderhoud. Dit heeft een kostenverhogend effect.

Toezicht & Handhaving

Onze toezichthouders (BOA's) zorgen ervoor dat onze inwoners en bezoekers prettig en veilig gebruik kunnen maken van onze recreatiegebieden en -voorzieningen. De toezichthouders zijn gastheer én handhaver en zetten zich in om overlast te voorkomen of bestrijden.

De behoefte aan toezichthouders blijft toenemen, te meer omdat de politie steeds minder aanwezig is in het buitengebied. Onze toezichthouders handhaven onze eigen verordening (bestuursrechtelijk), maar hebben ook strafrechtelijke taken. We werken aan een intensieve en integrale samenwerking met onze partners op het gebied van 'snelvaren', milieudelicten (stroperij) en mogelijke ondermijningszaken.

In 2022 is de begrote capaciteit voor toezicht & handhaving 1,72 fte. Dit betekent dat de BOA's doorgaans alleen toezicht houden en het niet mogelijk is om iedere dag in het gebied toezicht te houden.

Exploitatie

De exploitatie van het Plassenschap betreft het uitbaten van bezittingen, via erfpacht-, opstal-, huur- en gebruiksovereenkomsten. Erfpachtovereenkomsten worden voor een lange termijn aangegaan, huur- en gebruiksovereenkomsten zijn vaak voor een korte(re) termijn.

Het schap heeft erfpachtovereenkomsten voor Paviljoen De Strook, Recreatiecentrum Mijnden en eiland Robinson Crusöe. Deze exploitanten vormen een belangrijke bron van inkomsten en/of dragen bij aan recreatief gebruik van het Plassengebied. Huur- en gebruiksovereenkomsten worden aangegaan voor het gebruik van een steiger, visrecht, het gebruik van een eiland of terrein voor een activiteit zoals een scoutingkamp, etc. Dit zijn zeer diverse overeenkomsten voor (regelmatig terugkerende) eenmalige activiteiten of korte termijn gebruik.

Exploitatie biedt de mogelijkheid om de recreatieve meerwaarde van het gebied te vergroten en/of meer inkomsten te genereren. Het schap heeft momenteel geen exploitatiebeleid of -doelstellingen geformuleerd, maar zal zich hier in 2021/2022 op bezinnen in het kader van de strategische (her)positionering van het schap. Vooral het eenmalig en kortdurend verhuren van terreinen en eilanden voor bijvoorbeeld een evenement of pop-up-activiteit biedt mogelijkheden.

ALGEMENE FINANCIELE UITGANGSPUNTEN BEGROTING 2023 E.V.

Voor het opstellen van de *Programmabegroting 2023* worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. De deelnemersbijdrage aan het Plassenschap Loosdrecht e.o. wordt met 2,0% verhoogd als gevolg van loon- en prijsindexatie, ervan uitgaande dat:
    a. De deelnemersbijdrage aan Recreatie Midden-Nederland met 2,22%[2] wordt geïndexeerd;
    b. Het te hanteren prijsindexcijfer, op basis van de meicirculaire provinciefonds 2021, 1,7% bedraagt;
    c. Voor de inkomsten, zoals tarieven voor ontheffingen en gebruik terreinen wordt een stijgingspercentage van 1,7% ten opzichte van 2022 aangehouden[3];
    d. Uitgaande van het feit dat 49% van de begroting van het Plassenschap bestaat uit loongerelateerde kosten vanuit RMN en 51% uit andersoortige kosten komt het gewogen gemiddelde uit op 2,0%.
2. Het beheer en onderhoud vindt plaats op basis van functievereisten, wettelijke kaders en vastgestelde kwaliteitsprofielen. De algemene onderliggende gedachte is ‘schoon, heel en veilig’. Door het invoeren van een inspectiecyclus wordt er geleidelijk een overgang gemaakt van budget-gestuurd beheer naar kwaliteit-gestuurd beheer.
3. Reservering voor groot onderhoud vindt plaats op basis het vigerende MJOP, dat loopt tot 2029. In 2020 is het MJOP opnieuw opgesteld met behulp van het nieuwe beheersysteem GeoVisia. vanaf 2022 wordt daarom begroot op basis van de werkelijke staat van onderhoud.
4. Per 1 januari 2018 heeft het Plassenschap een dienstverleningsovereenkomst (DVO) met het Routebureau Utrecht en is daarmee één van de opdrachtgevers. De bijdrage (€ 21.100,- op prijspeil 2021), die jaarlijks aan het Routebureau moet worden betaald, wordt volledig gedekt vanuit de beschikbare middelen voor het routebeheer in de begroting van het Plassenschap.
5. De begroting 2023 gaat uit van het aantal te verlenen snelvaarontheffingen voor 2023 van 800 stuks, net als in 2022. Mocht het bestuur in de aanloop naar 2023 besluiten dit aantal te wijzigen, dan volgt een voorstel tot een begrotingswijziging.

[2] De onderbouwing van het indexatiepercentage RMN à 2,22% is als volgt: het gewogen gemiddelde van de loongerelateerde stijging (86%) 2,3% en de stijging op overige kosten (14%) 1,7%.

[3] De inkomsten die geïndexeerd kunnen worden, worden met 1,7% geïndexeerd. Helaas kunnen niet alle inkomsten geïndexeerd worden, omdat in het verleden overeenkomsten zijn gesloten zonder indexatiemogelijkheid. Dit heeft tot gevolg dat de totale inkomsten gemiddeld met 1% zullen stijgen.

WEERSTANDSVERMOGEN & RESERVES

Het bestuur van het Plassenschap stelt aan de hand van een risico-inventarisatie de benodigde omvang van het weerstandsvermogen vast.

De algemene reserve is in eerste aanleg beschikbaar als buffer voor deze risico's. Dat betekent dus ook, dat deze reserve minimaal moet overeenkomen met deze benodigde buffer. Een eventueel hoger saldo in de algemene reserve kan gebruikt worden voor andere activiteiten of – incidenteel – ingezet worden om een exploitatietekort op te vangen. Dat laatste kan alleen incidenteel, omdat de begroting structureel in evenwicht moet zijn. De uitgangspunten hiervoor zijn vastgelegd in de financiële verordening welke in 2021 door uw bestuur is vastgesteld.

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2605
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2022
Agendapunt	8
Titel	Raadsbrief Participatie visie Landschapspark Oud Zuilen
ID	2778
Behandelend ambtenaar	Peter van Sterkenburg
Telefoon	030 2863614
E-mail	p.van.sterkenburg@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Groen
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Cie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte/06-39276711
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	19 april 2022
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	**12 mei 2022**

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Peter van Sterkenburg	**Datum**	2 februari 2022
Doorkiesnummer	030 - 28 63614	**Kenmerk**	4297566/220201PvS
E-mail	p.van.sterkenburg@utrecht.nl	**Onderwerp**	Participatie visie Landschapspark Oud Zuilen
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Groen

Geachte leden van de raad,

Graag informeren wij u over de stand van zaken en start van de participatie van de ontwikkeling van het Landschapspark Oud Zuilen. Dit moet een aantrekkelijk en toegankelijk park worden, dat past binnen de cultuurhistorische omgeving. Het doel van deze ontwikkeling is, mede vanuit de verdichtingsopgave, te zorgen voor meer openbaar groen en daarmee aan uw besluit in de RSU 2040 om verdichten en vergroenen in balans uit te voeren. Hiervoor zetten we in op de Schaalsprong Groen waarbij we groen toevoegen op vijf ruimtelijke schaalniveaus. Eén van de schaalniveaus is de ontwikkeling van ‘groene scheggen’, waarvan de Vechtscheg er één is. Deze scheg verbindt de stad Utrecht aan de noordzijde met het groene buitengebied om de stad. We zien in de komende jaren kansen om een deel van deze groene scheg vorm te geven door de ontwikkeling van het Landschapspark Oud Zuilen.

Het Landschapspark Oud Zuilen kan samen met belangrijke iconen als Slot Zuylen en Fort aan de Klop vanaf 2024 ruim 40 hectare ruimte bieden aan natuur, recreatie, sport, erfgoed en cultuur (zie overzicht gebied op laatste pagina). Samengevat gaat het om een landschapspark dat uitnodigt om te wandelen, verblijven, recreëren en van de natuur te genieten. Een park waarin ook de geschiedenis en cultuurhistorie zichtbaar en voelbaar zijn. In de RSU 2040 is het inrichten van natuurgebied Oud Zuilen benoemd als een toegankelijk landschapspark met een groen-, sport- en recreatief programma.

Kenmerken gebied landschapspark Oud Zuilen
Het gebied waar het Landschapspark komt, bestaat nu uit weilanden met agrarisch gebruik van ruim 25 ha en circa 15 ha met diverse bosstroken die niet allemaal even toegankelijk zijn. Het grenst aan de rivier de Vecht, met haar pleziervaart en historische buitenplaatsen een aantrekkelijke route van en naar de stad. Het gebied zelf is bijzonder omdat een deel van het agrarisch gebied onderdeel is van een rijksmonument. Het noordwestelijke gedeelte omvat een open ruimte met bos en weilanden dat aansluit bij het rijksmonument Slot Zuylen, in onze buurgemeente Stichtse Vecht. In het zuidoosten ligt Fort aan de Klop waarvan de zogenaamde ‘verboden kringen’ in het toekomstig landschapspark liggen. Binnen deze verboden kringen gelden historische eisen aan bouwwerken en beplanting. Het gebied is onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en staat op de UNESCO Werelderfgoedlijst.

Daarnaast maakt een groot deel van het gebied deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Deze (juridische) kaders geven een beperking aan de inrichting voor Landschapspark Oud Zuilen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de beperkingen voor nieuwe gebouwen in het gebied.

Uitgangspunten
Voor het Landschapspark Oud Zuilen stellen wij de kaders (visie) voor de toekomstige inrichting en gebruik op. Bij het opstellen van deze visie betrekken we andere overheden, omwonenden, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden. Bij het opstellen van de visie en participatie houden we nadrukkelijk rekening met de identiteit van het gebied. Op basis van het beleid volgens de omgevingsvisie gaan we uit van de volgende punten:

- Het toevoegen van openbaar groen volgens de RSU 2040 als landschappelijke drager van de Vechtscheg en in te richten als toegankelijk landschapspark met groen, sport en recreatief programma op de overgang van stad naar land;
- Het versterken van de waarden van het cultuurlandschap met de Vechtdijk en de 2e Polderweg als basis in samenhang met de omgeving waaronder Slot Zuylen en Fort aan de Klop;
- Bescherming en ontwikkeling van het erfgoed met onder andere de buitenplaatsen langs de Vecht en de schootsvelden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- De natuurwaarden en biodiversiteit op een hoger niveau brengen met onder andere de ontwikkeling van de deelgebieden die zijn aangewezen als Natuurnetwerk Nederland en de Groene Contour en het terugbrengen van oude loop van de Vecht (klimaatadaptatie) met ecologische oevers;
- Mogelijkheden onderzoeken voor natuur inclusieve landbouw als dat bijdraagt aan lokale voedselvoorziening en/of natuureducatie, beleving (koeien in de wei), ecologische waarde, recreatie en cultuurhistorie;
- Een uitnodigende plek voor recreatie met ruimte voor ontmoeten, gezelligheid en evenementen die qua aard en omvang passen bij het gebied;
- Een recreatief kerngebied dat logisch is verbonden met de omgeving zoals bedrijventerrein Overvecht, (Oud) Zuilen, sportaccommodaties, volkstuinen, Fort aan de Klop en Slot Zuylen met ruimte voor sporten en bewegen in de openbare ruimte en het maken van groene ommetjes.

Op basis van de bovengenoemde punten is een eerste schets gemaakt voor de indeling van het landschapspark. Een afbeelding hiervan is opgenomen op de laatste pagina.

Participatie
Wij nodigen inwoners en andere betrokkenen uit om mee te denken over de inrichting van het landschapspark Oud Zuilen en wat er over een paar jaar allemaal te doen en te zien is. Met een aantal partijen zoals (sport)verenigingen en de huidige pachter is al overleg. Wij gaan met alle betrokkenen in gesprek over de visie en de eerste schets die is gemaakt voor het landschapspark. Hierbij inventariseren wij de wensen en ideeën voor het gebied. Ook nodigen wij deze partijen om in gesprek te gaan over de inrichting, het gebruik en beheer van het landschapspark. Daarnaast werken wij bij het opstellen van de visie ook samen met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, provincie Utrecht, gemeente Stichtse Vecht en de waterschappen Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR) en Amstel, Gooi en Vecht (AGV). Deze partijen zijn met hun regelgeving en beschermingsregels bepalend voor de kaders die wij opnemen in de visie.

De participatie over de visie gaat als volgt: Bij het opstellen en afronden van de visie gaan wij in overleg met de direct betrokken partijen tijdens één op één gesprekken, specifieke bijeenkomsten (over een bepaald onderwerp of gericht op een bepaalde doelgroep) en een algemene

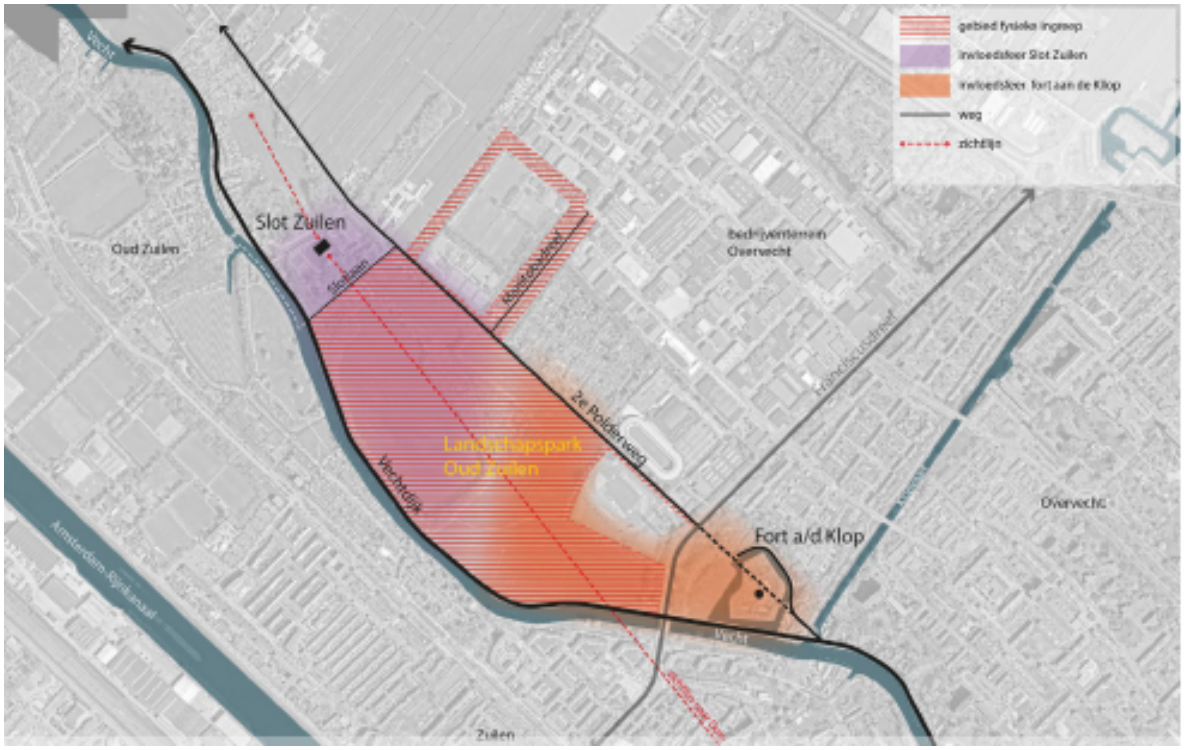
onlinebijeenkomst. Op basis van de uitkomsten uit de gesprekken en bijeenkomsten ronden wij de visie af, waarna wij deze weer voorleggen aan de belanghebbenden en betrokken inwoners. Zij kunnen hierop via inspraak reageren. Op basis daarvan stellen wij een reactienota op. De reacties kunnen ook leiden tot het aanpassen van de visie. Bij de uitwerking van de visie nodigen we de eerdergenoemde partijen opnieuw uit om in gesprek te gaan over de concrete inrichting, het gebruik en beheer van het landschapspark. Hierbij betrekken wij zo breed mogelijke doelgroepen. Wij maken gebruik van zowel online kanalen (zoals Denk Mee) als offline middelen van de gemeente en de wijkbureaus. Zo blijven we samenwerken aan de (door)ontwikkeling van het Landschapspark.

Financiën
Voor de ontwikkeling van het landschapspark Oud Zuilen stellen we de kaders (visie) op die we hanteren bij de planuitwerking van de investeringen. In de visie nemen we het eindbeeld op van het landschapspark waarbinnen wij de eerste aanpassingen kunnen realiseren. Voor deze eerste aanpassingen is dekking beschikbaar vanuit de middelen voorjaarsnota 2021 en het Meerjaren GroenProgramma (MGP). Met deze middelen kunnen we een start maken met de inrichting door de bestaande bosranden robuuster te maken en de natuurwaarden te verbeteren door onder andere extra oppervlaktewater met ecologische oevers te realiseren als onderdeel van onze klimaat- en natuuropgave. Wanneer er zicht is op aanvullende middelen, kunnen wij het landschapspark verder ontwikkelen zoals in de RSU 2040 is benoemd. Door nu de visie op te stellen kunnen we de huidige beschikbare middelen zo optimaal mogelijk inzetten en krijgen we een beeld van de toekomstige benodigde middelen en de keuzes die nog kunnen worden gemaakt.

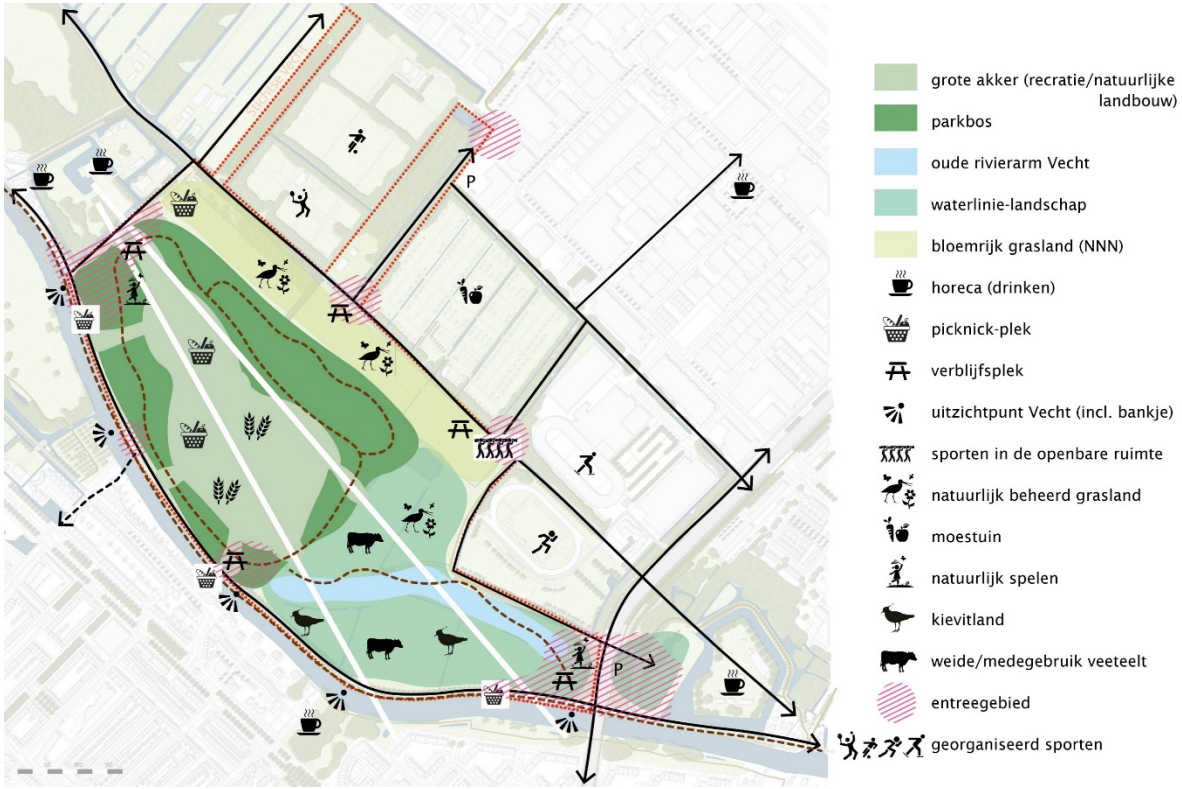
Vervolg
Wij verwachten medio 2022 een voorstel voor besluitvorming over de visie voor te leggen aan uw raad. Op basis van de vastgestelde visie starten wij de volgende fase van het project met het opstellen van een Integraal Programma van Eisen (IPvE) en Functioneel Ontwerp (FO) van Landschapspark Oud Zuilen. Ook bij deze uitwerking betrekken wij de eerdergenoemde partijen en blijven in gesprek over de concrete inrichting, het gebruik en het beheer van het landschapspark.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



Overzicht plangebied



Eerste schets indeling landschapspark Oud Zuilen

Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte

Dossiernummer	2648
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 mei 2022
Agendapunt	9
Titel	Raadsvoorstel Zienswijzemogelijkheid ontwerp programmabegroting RUD Utrecht 2023
ID	2826
Behandelend ambtenaar	John van Rooijen
Telefoon	030-286 4661
E-mail	j.van.rooijen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Volksgezondheid en milieu
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub i: Raadsvoorstel over stukken van een gemeenschappelijke regeling.
Raadsadviseur (lijst)	Manon Leenders/Cie Energie(transitie), Duurzaamheid en Wonen/030-2863710
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte	12 mei 2022

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Zienswijzemogelijkheid ontwerp programmabegroting Regionale uitvoeringsdienst (RUD) Utrecht 2023

Beleidsveld	Milieu en Emissieloos Vervoer
Organisatieonderdeel	Vergunningen, Toezicht en Handhaving
Opsteller	John van Rooijen
Kenmerk	9939933
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Bijgevoegde reactiebrief aan de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht vast te stellen als zienswijze op de ontwerp programmabegroting RUD 2023, in te kunnen stemmen met de inhoud van de ontwerpbegroting (inclusief begrotingswijziging) en tijdig wil worden geïnformeerd over de bijkomende kosten als gevolg van de invoering van de Omgevingswet.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD) heeft de gemeenteraad een ontwerp programmabegroting 2023 toegezonden. De gemeenteraad wordt in de gelegenheid gesteld om een zienswijze kenbaar te maken. Met de nu voorliggende zienswijzebrief maakt de raad van die mogelijkheid gebruik.
Kort samengevat geeft de raad met deze zienswijzebrief aan dat zij in kan stemmen met de inhoud van de ontwerpbegroting (inclusief begrotingswijziging). Daarnaast geeft de raad in de zienswijze aan dat zij tijdig wil worden geïnformeerd over de extra kosten van de invoering van de Omgevingswet. Voor deze kosten wordt in deze ontwerp programmabegroting een inschatting gemaakt.

Context

Aanleiding
De RUD Utrecht is een gemeenschappelijke regeling van elf gemeenten (Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Eemnes, Houten, Leusden, Lopik, Nieuwegein, Soest, Utrecht en Woudenberg) en de provincie Utrecht. Aan het ontstaan van de RUD ligt een wettelijke verplichting ten grondslag om de basistaken milieu bij omgevingsdiensten onder te brengen. De RUD voert voor de deelnemers een groot aantal milieutaken uit.
Op 31 maart 2022 heeft de RUD de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld om uiterlijk vrijdag 27 mei 2022 een zienswijze kenbaar te maken over de ontwerp programmabegroting 2023.

Juridische context
De grondslag voor het bieden van de gelegenheid aan de raad om een zienswijze in te dienen over de ontwerpprogrammabegroting 2023 is artikel 59 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen en artikel 25 van de Gemeenschappelijke regeling RUD.

Beoogd effect
Het bestuur van de RUD neemt de zienswijzen van de gemeente Utrecht mee bij het vaststellen van de begrotingsstukken.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
De meerjarenbegroting wordt jaarlijks voor zienswijze aan de gemeenteraad aangeboden.
3 februari 2022 raadsbesluit Zienswijze ontwerp Kadernota RUD Utrecht 2023.
11 februari 2022 raadsbrief Uniforme Uitvoerings- en Handhavingsstrategie overgedragen milieuzaken

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Bijgevoegde reactiebrief aan de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht vast te stellen als zienswijze op de ontwerp programmabegroting RUD 2023, waarin de raad aangeeft in te kunnen stemmen met de inhoud van de ontwerpbegroting (inclusief begrotingswijziging) en tijdig wil worden geïnformeerd over de extra kosten bij de invoering van de Omgevingswet.
Argumenten	
1.1	De financiële onderbouwing en uitgangspunten van de ontwerp programmabegroting2023 zijn in orde.
	De RUD presenteert een sluitende programmabegroting. De RUD heeft haar risico's geïnventariseerd, gekwantificeerd en beheersmaatregelen benoemd. Het weerstandsvermogen is voldoende om deze risico's op te vangen.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	De financiële bijdrage van de gemeente Utrecht is opgehoogd, maar minder dan bij de behandeling van de ontwerp Kadernota 2023 verwacht.
	De gemeentelijke bijdrage van de Gemeente Utrecht voor de RUD bedraagt in

	2023 1.789.000 euro. Dat is 82.000 euro hoger dan de bijdrage bij de programmabegroting 2022, dit is minder dan verwacht in de ontwerp Kadernota 2023 die op 3 februari jl. aan de gemeenteraad voorlag. Hierin werd nog uitgegaan van een extra bijdrage van 90.000 euro. Het bedrag van 82.000 is als volgt opgebouwd: • 51.000 euro aan loon- en prijsstijgingen (wordt via het accres binnen de gemeente gecompenseerd) • 15.000 euro voor het traject Samen Op Weg (is bij de voorjaarsnota 2021 reeds verwerkt) • 10.000 euro in verband met de wettelijke verplichte overdracht van de bodemtaken van de provincie naar de gemeenten. Daardoor stijgt het relatieve aandeel van de gemeente Utrecht binnen de RUD en daarmee eveneens de gemeentelijke bijdrage. Deze verhoging van de gemeentelijke bijdrage met ingang van 2023 is niet voorzien in de begroting en zal worden verwerkt in het actueel financieel beeld. In verband met de voorzienbare frictiekosten was de verwachting dat deze kosten aanmerkelijk hoger zouden uitvallen. • 6.000 euro als gevolg van verlaging van de Dienstverleningsovereenkomst (DVO), tariefsverhoging van de regionale taken en een hogere afname bij de RUD voor bodemtaken. Dit bedrag is een voorlopige aanname (inschatting) en zal bij de uitvoeringsplannen 2023 definitief bekend worden. Dit zijn verplichte kosten die niet beïnvloedbaar zijn door gemeente Utrecht.
1.2	De extra kosten van de invoering van de Omgevingswet zijn niet opgenomen.
	In de programmabegroting 2023 van de RUD is nog geen rekening gehouden met de eventuele extra kosten van de invoering van de Omgevingswet, daarom wordt in de zienswijzebrief verzocht om tijdige informatie indien de kosten aanzienlijk hoger gaan uitvallen. De eventuele hogere vaste kosten zullen dan middels een begrotingswijziging aan de raad worden voorgelegd.

Financiën
De gemeentelijke bijdrage in de programmabegroting 2023 is gebaseerd op de Dienstverleningsovereenkomst (DVO) 2022 en het daarbij behoren uitvoeringsplan 2022.
De financiële bijdrage van de gemeente Utrecht is opgehoogd. De gemeentelijke bijdrage voor de RUD bedraagt in 2023 1.789.000 euro. Dat is 82.000 euro hoger dan de bijdrage bij de programmabegroting 2022, dit zal worden verwerkt in het actueel financieel beeld.

Vervolg
De zienswijzebrief van uw raad wordt, na vaststelling, aan het bestuur van de RUD verzonden.

Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden op dit voorstel.

Communicatie
Er is geen specifieke communicatie voorzien over dit voorstel.

Niet-Referendabel
Dit raadsvoorstel is niet referendabel omdat het een raadsvoorstel betreft over stukken van een gemeenschappelijke regeling (artikel 3 lid 2 onder i van de verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Zienswijzebrief ontwerp programmabegroting RUD Utrecht 2023

Bijlagen informatief
- Ontwerp programmabegroting RUD Utrecht 2023

Gemeenteraad
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/gemeenteraad

Gemeente Utrecht

VERSIE VOOR BESLUITVORMING

Dagelijks bestuur RUD Utrecht
T.a.v. de heer G. Spelt
Archimedeslaan 6
3584 BA UTRECHT

Behandeld door	J.C.M. van Rooijen	**Datum**	volgt
Doorkiesnummer	030 -286 4661	**Ons zaaknummer**	9939940
E-mail	j.van.rooijen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Zienswijze ontwerp Programmabegroting 2023
Uw briefnummer	957749		
Uw zaakkenmerk	Z/22/71659	**Verzonden**	
Uw brief van	31 maart 2022	Bij antwoord datum, zaaknummer en onderwerp vermelden	

Geachte heer Spelt,

Dank voor het toezenden van de ontwerp Programmabegroting 2023 RUD Utrecht. Deze begroting ondersteunt u in de groei naar een technisch adviserende uitvoeringsdienst. Deze ontwikkeling ondersteunen wij.

Bij brief van 31 maart 2022 verzoekt u ons, op grond van artikel 33 en 34 van de Gemeenschappelijke Regeling, een eventuele zienswijze uiterlijk vrijdag 27 mei 2022 in te dienen zodat het Algemeen Bestuur de Programmabegroting 2023 RUD Utrecht in haar vergadering van 30 juni 2022 kan vaststellen. Hieronder wordt onze zienswijze verwoord.

Zienswijze
Door de verschuiving van de datum van implementatie van de Omgevingswet naar 1 januari 2023 en het feit dat op dit moment nog steeds geen helderheid is over de wettelijke basistaken onder die wet begrijpen wij dat de door u aan ons voorgelegde ontwerp Programmabegroting 2023 uitgaat van de best mogelijke inschatting van de kosten van die implementatie.
In eerdere zienswijzen hebben wij onze zorgen geuit over de onduidelijkheid rond de kosten van de verschuiving van de bodemtaken. Wij constateren dat deze kosten, naar het zich nu laat aanzien, mee zullen vallen.

Als gevolg van de verschuiving van de bodemtaken van de provincie naar de gemeenten (wordt wettelijke basistaak gemeenten) begroot u de kosten voor de gemeente Utrecht op jaarlijks 6.000 euro. Dit betreft echter een voorlopige aanname. Bij de uitvoeringsplannen 2023 zal definitief bekend worden wat de kosten op deze post voor gemeente Utrecht zullen worden. Graag worden wij tijdig op de hoogte gehouden als onverhoopt mocht blijken dat deze kosten voor de gemeente Utrecht toch aanzienlijk hoger gaan uitvallen. Dit geldt overigens ook voor de onverwachte andere kosten die voortvloeien uit de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Uw inspanningen om deze kosten voor de deelnemers beheersbaar te maken worden door ons gewaardeerd.

In het meerjarenperspectief zien wij geen bijzonderheden. Er wordt een sluitend meerjarenperspectief gepresenteerd. Kosten en baten stijgen in meerjarenperspectief door loon- en prijsstijgingen.

Tot slot
Wij zien de definitieve Programmabegroting 2023 RUD Utrecht met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van Utrecht,

de griffier,
Merel van Hall

de voorzitter,
Sharon A.M. Dijksma

Archimedeslaan 6
Postbus 85242
3508 AE Utrecht

Aan de deelnemers van de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht
T.a.v. de griffie

Datum	31 maart 2022	Contactpersoon	M. van Bockel
Zaakkenmerk	Z/22/716359	Telefoonnummer	06 52 54 81 54
Briefnummer	957749	E-mailadres	m.vanbockel@rudutrecht.nl
Uw nummer		Bijlage(n)	1
Onderwerp	Ontwerp Programmabegroting 2023 RUD Utrecht	Pagina	1

Geachte griffiers,

Op 31 maart jl. heeft het Algemeen Bestuur van de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD Utrecht) de ontwerp Programmabegroting 2023 vastgesteld. Als deelnemer van de RUD Utrecht krijgt u hierbij op grond van artikel 59 van de Wet Gemeenschappelijke regeling deze ontwerp Programmabegroting 2023 aangeboden en kunt u uw zienswijze hierop binnen de wettelijke termijn van acht weken aan ons kenbaar maken. U treft de ontwerp Programmabegroting 2023 als bijlage aan.

Wij ontvangen uw zienswijze graag uiterlijk vrijdag 27 mei 2022, waarna de ontwerp Programmabegroting 2023, gelezen uw zienswijze, ter vaststelling wordt behandeld in de vergadering van het Algemeen Bestuur van de RUD Utrecht van 30 juni 2022.

Aandachtspunt
Wij willen u er op attenderen dat u, conform de reguliere procedures rondom bekendmakingen, de bijgesloten ontwerp Programmabegroting 2023 voor een ieder ter inzage dient te leggen en, eventueel tegen betaling van de kosten, algemeen verkrijgbaar dient te stellen voor zover daarom wordt gevraagd. Dat deze mogelijkheid bestaat dient u kenbaar te maken door middel van een openbare kennisgeving.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zien met belangstelling uw zienswijze tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens het Dagelijks Bestuur RUD Utrecht

Gerrit Spelt
voorzitter

Hugo Jungen
secretaris

Ontwerp Programmabegroting 2023

31 maart 2022

Inhoud

1. Inleiding 2

2. Algemeen 3

2.1. Uitgangspunten van de begroting 2023 3

2.2. Verwerking beleidsmatige ontwikkelingen en keuzes zoals beschreven in de kadernota 3

2.3. Financiële positie per 31 december 2023 3

2.4. Staat van baten en lasten over 2023 4

3. Programma's 7

3.1. Indicatoren 7

3.2. Programma Handhaving 9

3.3. Programma Vergunningverlening 9

3.4. Programma Bedrijfsvoering 9

4. Paragrafen 12

4.1. Weerstandsvermogen en risicomanagement 12

4.2. Financiering 14

4.3. Bedrijfsvoering 15

4.4. Onderhoud Kapitaalgoederen 15

4.5. Incidentele baten en lasten 15

5. Bijlagen 16

5.1. Meerjarenperspectief financiële positie 16

5.2. Meerjarenperspectief staat van baten en lasten 17

5.3. Begrotingswijziging 18

5.4. Ontwikkeling variabele bijdrage 19

1. Inleiding

Voor u ligt de Programmabegroting 2023 van de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (RUD Utrecht).

De Programmabegroting 2022 is sluitend, evenals het meerjarenperspectief voor de periode 2022 – 2026. Er zijn echter nog wel enkele ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de begroting 2023, die nog niet financieel verwerkt zijn in deze begroting. Dit betreft een gedeelte van de effecten die de invoering van de Omgevingswet op de RUD Utrecht zal gaan hebben. Bij de invoering van de Omgevingswet moet dan gedacht worden aan nieuwe of veranderde producten en diensten alsmede de verschuiving van bodemtaken. Vooral de verschuiving van bodemtaken brengt voor de RUD Utrecht en haar deelnemers een risico met zich mee. Onder de Omgevingswet verschuift het bevoegd gezag van de provincie naar de gemeenten. Over de financiering van deze taken is echter nog geen volledige duidelijkheid gegeven vanuit het Rijk. Hiermee lopen gemeenten momenteel het risico dat zij geen, niet op tijd, of onvoldoende middelen hebben om hun bodemtaken uit te voeren.

De invoeringsdatum van de Omgevingswet is op dit moment 1 januari 2023. Het jaar 2023 zal dus naar alle waarschijnlijkheid het eerste volledige jaar onder de Omgevingswet zijn. Het Algemeen Bestuur heeft op 30 september 2021 besloten in te stemmen met het vastzetten van de variabele bijdrage voor het jaar waarin de Omgevingswet in werking zal treden. De komst van de Omgevingswet is namelijk een uitdaging voor zowel gemeenten als provincie, maar ook de RUD Utrecht moet voldoende geëquipeerd zijn om onder de nieuwe wetgeving het werk op een goede manier uit te kunnen voeren. De invoering van de Omgevingswet is de uitgelezen kans om de eerste belangrijke stappen te zetten op het gebied van de ontwikkelrichting voortkomend uit 'Kleur bekennen' en het traject 'Samen op weg'. De expertise, kennis en data die bij de RUD Utrecht aanwezig is zal steeds meer worden ingezet om beleidskeuzes van de deelnemers te ondersteunen en faciliteren. De verandering heeft zowel personele effecten (onder meer gewenste competenties en gedrag), maar stelt ook andere eisen aan bijvoorbeeld systemen.

De financiële consequenties die de invoering van de Omgevingswet op de deelnemers zal hebben zijn nog niet volledig inzichtelijk met betrekking tot de verschuiving van bodemtaken (Bevoegd gezag van Provincie naar gemeenten). Momenteel is de RUD Utrecht met haar deelnemers in gesprek over de verwachte omvang van deze taken. De laatste inzichten daaruit zijn financieel door vertaald in deze begroting. Het Algemeen Bestuur heeft besloten dat de RUD-gemeenten in principe hun bodemtaken (basis- en plustaken) die van de provincie overkomen bij de RUD zullen gaan beleggen. Daarnaast heeft de RUD de intentie om op het gebied van bodemtaken meer samen te gaan werken met de OdrU.

Hiernaast is het ook nog niet volledig duidelijk hoe het (basis)takenpakket er per deelnemer uit zal gaan zien onder de Omgevingswet. Zowel binnen het programma Omgevingswet als het traject 'Samen op weg' is de RUD druk bezig om dit in samenwerking met alle deelnemers uit te werken. Gedurende 2022 zal het toekomstig takenpakket onder de Omgevingswet steeds verder uitgekristalliseerd gaan worden. De effecten die dit mogelijk zal gaan hebben op de variabele en vast bijdrage van onze deelnemers zal duidelijk moeten worden en zal middels eventuele begrotingswijzingen worden voorgelegd voor besluitvorming.

Bij dit alles blijft de doelstelling dat opdrachtgevers, bedrijven en bewoners optimaal kunnen profiteren van het bundelen van de krachten op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving. De RUD Utrecht wil een betrouwbare partner zijn die meer kwaliteit levert en eenvoudiger werkt dan met twaalf afzonderlijke afdelingen mogelijk was, en zo een structurele bijdrage blijven leveren aan een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving.

2. Algemeen

2.1. Uitgangspunten van de begroting 2023

In deze programmabegroting is in hoofdstuk 2.2 een toelichting opgenomen over de verwerking van de beleidsmatige ontwikkelingen en keuzes zoals beschreven in de kadernota. Er is een onderdeel dat echter nog teveel onzekerheid kent om financieel vertaald te worden in deze begroting:

- Eventuele nog niet voorzienbare gevolgen van inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2023.

De belangrijkste financiële uitgangspunten zijn:

- De voor 2023 gehanteerde financieringssystematiek is onveranderd en conform de recentelijk uitgevoerde evaluatie outputfinanciering;
- Het Algemeen Bestuur heeft op 30 september 2021 besloten in te stemmen met het vastzetten van de variabele bijdrage voor het jaar waarin de Omgevingswet ingaat. Naar verwachting is dit het begrotingsjaar 2023;
- De uren zoals vastgelegd in de op dit moment geldende DVO's (en uitvoeringsplannen 2022) en de ingeschatte afname van bodemtaken zijn het uitgangspunt voor de verdeling van de vaste bijdrage en de basis voor de opgenomen variabele bijdragen;
- Er is nog geen rekening gehouden met eventuele aanvullende opdrachten, danwel mogelijke wijzigingen in de DVO's voor het jaar 2023;
- Er wordt gebruik gemaakt van een tweetal tarieven, één voor handhaving: € 64,00 (2022: € 61,75) en één voor vergunningverlening: € 69,50 (2022: € 68,00). Voor het vaststellen van de tarieven is gekeken naar de CAO-stijging die in de Septembercirculaire provinciefonds 2021 door de Rijksoverheid voor 2023 is vastgesteld (+2,3%). Verder is de som van de individuele stijgingen in relatieve salarispositie van de medewerkers hierin meegenomen (+0,7%). Gemiddeld stijgen de tarieven met 2,9%.
- Voor aanvullende opdrachten wordt op basis van de kosten (inhuur of eigen medewerkers) een voorstel gedaan aan de opdrachtgever. Dit uurtarief is minimaal € 75,00, maar kan (aanzienlijk) hoger zijn indien specialistische kennis moet worden ingehuurd;
- Er is nog geen rekening gehouden met de wijzigingen aan (de afgenomen) producten en diensten die voort zullen vloeien uit de overgang naar de Omgevingswet;
- Er is naar de laatste inzichten rekening gehouden met de toename van bodemtaken bij de gemeenten als gevolg van de invoering van de Omgevingswet, waardoor het bevoegd gezag verschuift.;
- Er is nog geen rekening gehouden met hoe het pakket van basistaken zal gaan veranderen onder de Omgevingswet en welke effecten dat zal hebben op de afname en bijdrage van deelnemers.

Wijziging van de DVO alsmede ontwikkelingen met betrekking tot de hierboven genoemde onzekerheden kunnen zowel een effect gaan hebben op de variabele als vaste bijdrage van onze deelnemers. Deelnemers zijn ook afhankelijk, met betrekking tot de hoogte van hun vast bijdrage, van de keuzes die andere deelnemers maken.

2.2. Verwerking beleidsmatige ontwikkelingen en keuzes zoals beschreven in de kadernota

Voor de (beleidsmatige) ontwikkelingen van de RUD Utrecht in het jaar 2023 verwijzen we naar de kadernota 2023. De hierin beschreven richting en voorstellen zijn financieel verwerkt in deze programmabegroting. Eventuele onzekerheden die nog bestaan en niet financieel konden worden vertaald zijn in deze begroting tekstueel toegelicht.

2.3. Financiële positie per 31 december 2023

In deze paragraaf is de geprognosticeerde financiële positie per 31 december 2023 opgenomen inclusief bijbehorende toelichtingen. Voor het meerjarenperspectief van de financiële positie voor 2022 – 2026 wordt verwezen naar bijlage 4.1. *Meerjarenperspectief financiële positie.*

Financiële positie per 31 december 2023

ACTIVA	31 december 2023		PASSIVA	31 december 2023	
Vaste activa			**Vaste passiva**		
- Investeringen met een economisch nut	€ 442.000		- Algemene reserve	€ 776.000	
Materiële vaste activa		*€ 442.000*	- Bestemmingsreserves	€ 1.281.000	
			- Gerealiseerd resultaat	€ 4.000	
			Eigen vermogen		*€ 2.061.000*
Totaal vaste activa		**€ 442.000**	**Totaal vaste passiva**		**€ 2.061.000**
Vlottende activa			**Vlottende passiva**		
- Vorderingen op openbare lichamen	€ 673.000		- Overige schulden	€ 272.000	
- Uitzettingen in 's Rijks schatkist	€ 2.202.000		*Netto vlottende schulden met een rente*		*€ 272.000*
Uitzettingen met een rente typische looptijd korter dan één jaar		*€ 2.875.000*	*typische looptijd korter dan één jaar*		
Overlopende activa		*€ 215.000*	*Overlopende passiva*		*€ 1.449.000*
- Banksaldi	€ 250.000				
Liquide middelen		*€ 250.000*			
Totaal vlottende activa		**€ 3.340.000**	**Totaal vlottende passiva**		**€ 1.721.000**
Totaal generaal		**€ 3.782.000**	**Totaal generaal**		**€ 3.782.000**

De financiële positie per 31 december 2023
In de financiële positie per 31 december 2023 zijn geen uitgangspunten verwerkt buiten de reguliere activiteiten van de RUD Utrecht. Onderhanden zaken ontstaan in verband met het afrekenen onder outputfinanciering. In de financiële positie zijn deze niet weergegeven, omdat er zowel een schuldpositie als voorschotten van éénzelfde omvang bestaan.

2.4. Staat van baten en lasten over 2023

In deze paragraaf is de geprognosticeerde staat van baten en lasten over 2023 opgenomen inclusief bijbehorende toelichtingen. Voor het meerjarenperspectief van de staat van baten en lasten voor 2022 – 2026 wordt verwezen naar bijlage 4.2. *Meerjarenperspectief staat van baten en lasten.*

Programma	Baten	Lasten	Saldo
1 Handhaving	**€ 6.416.000**	**€ 6.443.000**	**€ -27.000**
Directe variabele kosten	€ 5.232.000	€ 5.259.000	€ -27.000
Directe vaste kosten	€ 1.184.000	€ 1.184.000	€ -
2 Vergunningverlening	**€ 5.013.000**	**€ 4.982.000**	**€ 31.000**
Directe variabele kosten	€ 4.098.000	€ 4.068.000	€ 30.000
Directe vaste kosten	€ 915.000	€ 914.000	€ 1.000
3 Bedrijfsvoering	**€ 4.040.000**	**€ 4.040.000**	€ -
Totaal programma's	**€ 15.469.000**	**€ 15.465.000**	**€ 4.000**
Stelpost loon- en prijscompensatie	€ 50.000	€ 50.000	€ -
Onvoorzien	€ 225.000	€ 225.000	€ -
Totaal saldo van baten en lasten	**€ 15.744.000**	**€ 15.740.000**	**€ 4.000**
Toevoegingen en onttrekking aan reserves:			
-	€ -	€ -	€ -
Gerealiseerd resultaat	**€ 15.744.000**	**€ 15.740.000**	**€ 4.000**

Toelichting op de staat van baten en lasten over 2023
Ten opzichte van de Kadernota 2023 hebben we de begroting aangepast op basis van de nieuwste uitvoeringsplannen, aangezien dit een realistischere inschatting is voor het jaar 2023. De afname binnen de DVO-afspraken is verlaagd. Als gevolg hiervan zijn de variabele bijdragen van deze deelnemers en de daarmee samenhangende salariskosten binnen de programma's Handhaving en Vergunningverlening aangepast. Bij de berekening van de vaste en variabele bijdrage is gebruik gemaakt van de DVO's voor die deelnemers waar de DVO's opnieuw zijn vastgesteld.

In totaal is de variabele bijdrage met € 45.000 verhoogd ten opzichte van de begroting van 2022 (eerste begrotingswijziging 2022). Ten opzichte van de Kadernota 2023 is de variabele bijdrage met € 78.000 verlaagd.

Tegenover bovengenoemde dalingen in variabele bijdrage staat een stijging van de regionale en provinciale taken. De tarieven voor de consignatiediensten (grijs, groen, zwemwater) zijn al een aantal jaar niet meer geïndexeerd. De vergoedingen voor consignatie zijn in de tussentijd echter wel verhoogd en daarom in deze begroting verwerkt.

De structurele verlaging van de DVO m.b.t. Bedrijven Vergunningverlening (Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Woudenberg), zoals is besloten in het Algemeen Bestuur van 3 december 2021, is verwerkt in de variabele bijdrage. Voor 2022 is afgesproken dat dit nog geen effect zal hebben op de eigendomspercentages en daarmee op de verdeling van de vaste bijdrage over de deelnemers. Vanaf 2023 is dit dus wel het geval. Op de volgende pagina vindt u de nieuwe verdeling van de vaste bijdrage.

In bijlage 5.4 is een analyse opgenomen van de ontwikkeling van de variabele bijdrage van de begroting 2023 ten opzichte van de begroting 2022.

De 'Stelpost loon- en prijs compensatie' betreft de prijscompensatie. De looncompensatie is al doorgerekend in de programma's. Hiermee sluiten wij beter aan bij de werkelijke kosten per programma.

De post Onvoorzien is gelijk gebleven aan vorig jaar. Wij hebben geconstateerd dat deze post mede vanwege het vroege moment van begroten ook ieder jaar vrijwel volledig is ingezet. Het streven is om maximaal 2% van de totale kosten aan te houden; de post Onvoorzien komt voor 2023 uit op 1,4% van de totale kosten en ligt daarmee nog ruim onder de 2% grens.

De begrotingswijziging ten opzichte van de Kadernota 2023 is opgenomen in bijlage 5.3. *Begrotingswijziging.*

De bijdrage per opdrachtgever voor 2023 wordt in de volgende tabel gepresenteerd:

Opdrachtgever:	Variabele bijdrage 2023	Vaste bijdrage 2023:	Totale bijdrage 2023:	Percentage Eigenaarschap:
Amersfoort	1.116.000	768.000	1.884.000	12,0%
Baarn	265.000	183.000	448.000	2,9%
Bunschoten	316.000	219.000	535.000	3,4%
Eemnes	138.000	95.000	233.000	1,5%
Houten	228.000	157.000	385.000	2,4%
Leusden	270.000	187.000	457.000	2,9%
Lopik	306.000	211.000	517.000	3,3%
Nieuwegein	232.000	161.000	393.000	2,5%
Provincie	4.732.000	3.241.000	7.973.000	50,5%
Soest	454.000	313.000	767.000	4,9%
Utrecht	1.059.000	730.000	1.789.000	11,4%
Woudenberg	214.000	148.000	362.000	2,3%
Totaal	**9.330.000**	**6.413.000**	**15.743.000**	**100%**

Met het invoeren van de Omgevingswet zal het bevoegd gezag van de bodemtaken verschuiven van de provincie naar de gemeenten. Voor de provincie is rekening gehouden in het DVO met de afname van de bodemtaken aangezien hier afspraken over zijn gemaakt. Van verschillende gemeenten hebben we hier echter nog geen toezegging op. Wel is er een inschatting van de afname per gemeente gehanteerd in de begroting. Deze inschatting (zie de tabel hier onder) is gebaseerd op lopende gesprekken tussen de deelnemende gemeenten en de RUD Utrecht. Naar verwachting is in 2023 de eerste verschuiving van bevoegd gezag zichtbaar. Aangezien de inschatting van de afname van bodemtaken nog niet definitief is voor onze deelnemende gemeenten, moet er rekening mee gehouden worden dat de variabele en vaste bijdragen nog kunnen veranderen. Frictiekosten zullen ontstaan indien de afname van bodemtaken te veel worden verlaagd. De huidige gesprekken met gemeenten leveren nog geen aanleiding op hier op dit moment al vanuit te gaan. Daarnaast is de begroting nog gebaseerd op de uitvoeringsplannen onder de oude wetgeving. Naar het einde van 2022 zal er meer bekend zijn met betrekking tot de uitvoeringsplannen onder de Omgevingswet en dit zal mogelijk nog tot wijzigingen in de begroting leiden.

Opdrachtgever	Uren bodem 2023	Uren bodem 2022	Verschil 2022/2023	Verschil variabele bijdrage Bodemtaken 2022/2023
Amersfoort	3.641	4.079	-438	-29.000
Baarn	980	459	521	35.000
Bunschoten	715	524	191	14.000
Eemnes	481	233	248	17.000
Houten	950	370	580	39.000
Leusden	750	345	405	27.000
Lopik	1.047	976	71	5.000
Nieuwegein	678	729	-51	-4.000
PU	12.351	17.338	-4987	-370.000
Soest	1.237	377	860	58.000
Utrecht	4.000	3.778	222	6.000
Woudenberg	967	535	432	29.000
Totaal	**27.797**	**29.743**	**-1.946**	**-173.000**

3. Programma's

De RUD Utrecht levert een bijdrage aan een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving door de uitvoering van VTH-taken en advisering op het gebied van milieu. Het is onze ambitie om door te groeien naar een Omgevingsdienst die eenvoud, kwaliteit en betrouwbaarheid als uitgangspunten hanteert en die haar opdrachtgevers centraal stelt. Voor ons betekent dit in de eerste plaats dat wij het maximale halen uit de door onze opdrachtgevers beschikbaar gestelde middelen. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de programma's die de kaders vormen waarin de RUD Utrecht die bijdrage levert.

3.1. Indicatoren

In deze paragraaf kijken we voor de RUD- indicatoren vooruit naar onze prestaties voor het jaar 2023. We hebben de aantallen en de aard van de indicatoren slechts een beperkte update gegeven ten opzichte van 2022 aangezien de indicatoren onze eigenaren een goed beeld geven over de prestaties van de RUD Utrecht. Voornamelijk de indicator over de tevredenheid van onze opdrachtgevers is verbeterd.

De belangrijkste onderdelen van de RUD Utrecht meten we op een structurele wijze via Key Performance Indicators (KPI's). We hebben in samenwerking met een aantal van onze eigenaren voor verschillende onderdelen van de RUD Utrecht KPI's vastgesteld. Hieronder zijn de KPI's voor de RUD Utrecht weergegeven:

Interne processen en kwaliteit werk

Wat	Indicator
Handhavingsbeschikkingen en vergunningen voldoen aan inhoudelijke en juridische kwaliteit	Sturing op: We streven ernaar om bij handhavingsbeschikkingen geen inhoudelijke en/of juridische gebreken te hebben. Meting van: Dit blijkt uit het feit dat bij bezwaar- en beroepsprocedures in tenminste 80 procent van de gevallen geen inhoudelijke en/of juridische gebreken aan de beschikking worden geconstateerd.
Voldoen aan kwaliteitscriteria 2.2	Sturing op: Het professionaliseren van onze toezichthouders, handhavers en vergunningverleners zorgt naast een kwaliteitsverbetering ook voor een hogere betrouwbaarheid. Meting van: Voor alle activiteiten voldoen we voor 100% aan de kwaliteitscriteria 2.2

Afnemers

Wat	Indicator
Beoordeling door opdrachtgevers	Sturing op: We streven naar tevreden opdrachtgevers. Meting van: De individuele opdrachtgever geeft de RUD Utrecht een algemene tevredenheidsscore van een 7 of hoger. De onderbouwing van de cijfermatige KPI blijkt uit een gedegen evaluatief onderzoek naar de tevredenheid bij onze opdrachtgevers. De reguliere VTH dienstverlening, communicatie, rapportage en advisering van de RUD Utrecht zullen onderdeel zijn van dit onderzoek. De bevindingen uit dit onderzoek zullen o.a. dienen als feedback voor onze organisatie en ons extra faciliteren in onze ontwikkelingsopgave in lijn met de kadernota.
Beoordeling door inwoners en ondernemers	Sturing op: We streven naar tevreden ondernemers en inwoners bij de uitvoering van ons werk. Meting van: Minimaal 70% van de inwoners en ondernemers geven bij reactie op het klantentevredenheidsonderzoek (KTO) aan tevreden (een ruim voldoende) te zijn over de dienstverlening van de RUD Utrecht.

Financieel en HRM

Wat	Indicator
Uitvoeren jaarprogramma's 2023 van de partners conform de DVO's	Sturing op: Het realiseren van de DVO's Meting van: De DVO's worden binnen de range van 90% - 110% gerealiseerd in geld.
Ziekteverzuim	Sturing op: Een gezonde organisatie met gezonde medewerkers. Meting van: Het ziekte percentage ligt niet hoger dan 5%.

Verdere financiële KPI's over onder andere liquiditeit en het weerstandsvermogen zijn verwerkt in hoofdstuk 3 *Paragrafen.*

3.2. Programma Handhaving

Het programma Handhaving wordt ingezet om adequaat toezicht te houden bij bedrijven, op locaties, op bodem, in de afvalstofketen en in het vrije veld. De Omgevingswet zal 1 januari 2023 in werking treden. In 2023 vindt handhaving daarom hoogstwaarschijnlijk plaats op grond van de Omgevingswet, de provinciale omgevingsverordening en de gemeentelijke omgevingsplannen.

Waar nodig wordt, afhankelijk van het verleende mandaat, een sanctie opgelegd of voorbereid. Met de milieuklachtentelefoon wordt 24-uurs bereikbaarheid voor klachten en calamiteiten gerealiseerd. De werkprocessen worden uitgevoerd conform de kwaliteitseisen van de partners en het Dossier Afspraken en Protocollen (DAP). Naast toezicht en handhaving adviseren wij individuele opdrachtgevers, afhankelijk van de gemaakte afspraken, op het gebied van specialistische milieuonderwerpen, informatie gestuurde handhaving, uitvoeringsbeleid, Omgevingswet en nieuwe ontwikkelingen.

Wat mag het kosten?
Op basis van de ontwerp Programmabegroting 2023 is het budget voor het programma Handhaving als volgt:

Programma	Baten	Lasten	Saldo
Handhaving	**€ 6.416.000**	**€ 6.443.000**	**€ -27.000**

3.3. Programma Vergunningverlening

Het programma Vergunningverlening wordt ingezet om adequate vergunningverlening en afhandeling van meldingen voor activiteiten bij bedrijven en op locaties uit te voeren. Het gaat daarbij met name om vergunning op grond van de Omgevingswet, de provinciale omgevingsverordeningen en de gemeentelijke omgevingsplannen. Hierbij is uitgegaan van de verwachting dat de Omgevingswet op 1 januari 2023 in werking treedt.

Bij de vergunningverlening worden de beleidsregels van het bevoegde gezag gevolgd. Afhankelijk van het verleende mandaat stellen wij hiervoor adviezen op of geven we de beschikkingen af (binnen het mandaat). Vergunningaanvragen moeten binnen wettelijke termijnen worden afgehandeld en meldingen moeten beoordeeld worden op juistheid en volledigheid. De werkprocessen worden uitgevoerd conform de kwaliteitseisen van de partners en het Dossier Afspraken en Protocollen (DAP), onderdeel van de dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de deelnemende partijen. Naast vergunningverlening adviseren wij individuele opdrachtgevers, afhankelijk van de gemaakte afspraken, op het gebied van de Omgevingswet, externe veiligheid, milieuzaken in omgevingsplannen, specialistische milieuonderwerpen, bodem, uitvoeringsbeleid en nieuwe ontwikkelingen.

Wat mag het kosten?
Op basis van de ontwerp Programmabegroting 2023 is het budget voor het programma Vergunningverlening als volgt:

Programma	Baten	Lasten	Saldo
Vergunningverlening	**€ 5.013.000**	**€ 4.982.000**	**€ 31.000**

3.4. Programma Bedrijfsvoering

Binnen de RUD hebben we alle ondersteunende diensten samengevoegd binnen bedrijfsvoering. Hierbij moet gedacht worden aan zaken als financiën, ICT en Informatievoorziening (IV), HRM, communicatie, secretariaat en accountmanagement. Al deze onderdelen hebben gemeen dat ze niet direct werkzaam zijn voor de vakgebieden, maar daaraan ondersteuning bieden.
Voor 2023 zijn er meerdere doelen en doelstellingen die de afdeling bedrijfsvoering wil behalen. Voor de begroting zouden wij er enkele in het bijzonder willen toelichten.

1. ICT en IV

Binnen de RUD is begin 2022 een nieuw VTH-zaaksysteem geïmplementeerd dat ook geschikt is om te gebruiken bij de Omgevingswet. De data die in dit systeem worden opgeslagen geven samen met externe (openbare) bronnen meer inzicht voor onze medewerkers. Wij gebruiken sinds 2019 systemen om onze medewerkers te ondersteunen door diverse databronnen te koppelen en hiermee data te transformeren tot informatie. Door de ontwikkelrichting van de RUD en de snel veranderende wereld om ons heen zal de afdeling ICT en IV in 2023 extra aandacht besteden om op deze onderdelen een doorontwikkeling te maken ter ondersteuning van de primaire teams. De doorontwikkeling zal investeringen vragen, maar ook leiden tot effectiever en efficiënter werken.

2. Accountmanagement

Samenwerking wordt steeds belangrijker. Onze opdrachtgevers zijn de basis voor ons bestaan. Het is daarom van essentieel belang dat de gedachten en wensen uit het programma Samen op Weg ook zijn weerslag gaan vinden in de manier waarop we met elkaar afstemmen, rapporteren en besluiten nemen. Accountmanagement is hierin het smeermiddel. Voor 2023 verwachten wij dat door de ervaring met het werken onder Omgevingswet de wens gaat ontstaan om de samenwerking op enkele punten te aan te passen. Accountmanagement heeft hierin een belangrijke rol. Samenwerking gaat echter verder dan het accountmanagement. Met een breder taakveld is het ook van belang dat bijvoorbeeld strategisch managers, omgevingsmanagers en specialistisch adviseurs de samenwerking met de opdrachtgevers intensiveren. Dit gaat niet alleen om de samenwerking met milieu (VTH), maar ook bijvoorbeeld met Ruimtelijke Ontwikkeling. Dit is noodzakelijk om op een goede wijze uitvoering te geven aan onze taken en te kunnen adviseren daar waar nodig of gewenst.

3. HRM

De RUD Utrecht wil een aantrekkelijke werkgever zijn, waar een ieder zijn talenten en kwaliteiten optimaal kan inzetten. Van haar medewerkers verwacht de RUD Utrecht dat zij hoogwaardige resultaten opleveren, samenwerking stimuleren, veranderbereid (flexibel) en ontwikkelingsgericht zijn. Ze heeft een bedrijfscultuur waar vertrouwen is en waarin het management de medewerkers de ruimte geeft om verantwoordelijkheid te nemen. De strategisch managers sturen op resultaat en faciliteren de medewerkers. Als een medewerker knelpunten ervaart in zijn inzetbaarheid hanteert de RUD Utrecht uitgangspunten die gericht zijn op preventie om zoveel mogelijk weg te blijven van het curatieve traject (Wet verbetering poortwachter). In het strategisch HRM-plan heeft de RUD Utrecht beschreven hoe ze met HRM de koers van de organisatie kan ondersteunen en kan anticiperen op ontwikkelingen. Dit heeft een duidelijke overlap met de gewenste cultuurverandering die de Omgevingswet vraagt. HRM ondersteunt de ontwikkelrichting van de RUD op diverse thema's.

1. Organisatie en Talent ontwikkeling:

De RUD ontwikkelt zich voortdurend om zo wendbaar te kunnen blijven op ontwikkelingen. HRM faciliteert het organisatieontwikkelingsproces om te kunnen ontwikkelen naar een technisch adviserende uitvoeringsdienst en te kunnen blijven werken onder de Omgevingswet . Daarnaast heeft HRM een talenten programma opgesteld.

2. Werving en selectie.

Er zijn grote ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, we hebben te maken met een ongekende krapte op de arbeidsmarkt. Des te groter is het belang van duurzame werving en selectie. Dan gaat het niet alleen om het invullen van een vacature, maar ook om het zorgen voor een duurzame plaatsing van een kandidaat. HRM ondersteunt dit door een Wervings- en Selectie strategie en kennis van de arbeidsmarkt.

3. Duurzame inzetbaarheid:

We investeren in de duurzame inzetbaarheid van onze medewerkers door talentontwikkeling, opleidingen en ontwikkelmogelijkheden binnen de organisatie. Door een opleidingsprogramma en POB academy investeren we in de ontwikkeling van kennis, competenties alsmede de persoonlijke ontwikkeling. Tevens wil de RUD Utrecht structureel blijven voldoen aan de kwaliteitscriteria 2.2.

4. Diversiteit en Inclusie.

Waar diversiteit gericht is op het herkennen van verschillen, gaat het bij inclusie om het creëren van een werkomgeving waarin iedereen welkom is en zichzelf kan zijn. Werknemers moeten zich volwaardig deel van de organisatie voelen en er tot hun recht komen. De RUD Utrecht heeft deze thema's hoog in het vaandel staan. HR ondersteunt dit vanuit een programma.
Onder meer via het tweejaarlijkse medewerkerstevredenheidsonderzoek stellen we vast hoe medewerkers de RUD Utrecht als medewerker waarderen. Op basis van de uitkomsten sturen we waar nodig bij. Uitgangspunt hierbij blijft dat de medewerkers verantwoordelijk zijn voor hun eigen loopbaan en daar zelf op sturen. De RUD Utrecht ondersteunt de medewerkers waar nodig hierbij.

Wat mag het kosten?
Op basis van de ontwerp Programmabegroting 2023 is het budget voor het programma Bedrijfsvoering als volgt:

Programma	Baten	Lasten	Saldo
Bedrijfsvoering	**€ 4.040.000**	**€ 4.040.000**	€ -

De vaste bijdrage is met 5,0% gestegen ten opzichte van de begroting van 2022. Hoewel er enkel een indirect verband is tussen de uren in de uitvoeringsplannen en de vaste bijdrage (ter dekking van de vaste kosten en

bedrijfsvoering), is er wel een indirect verband met de te maken kosten. Naast het feit dat de loonkosten met ongeveer 3% stijgen (voornamelijk door CAO-wijzigingen), is er structureel € 130.000 aan de begroting toegevoegd vanuit het programma Samen op Weg. De verwachting is dat met deze stijging de afdeling bedrijfsvoering in dit overgangsjaar voldoende ondersteuning kan blijven bieden aan het primaire proces.

4. Paragrafen

Door het BBV wordt een zevental paragrafen voorgeschreven die moeten worden opgenomen in de begroting, tenzij het betreffende onderdeel niet van toepassing is. Bij de RUD Utrecht zijn de volgende onderdelen niet van toepassing:
- Lokale heffingen;
- Verbonden partijen; en
- Grondbeleid.

De overige onderdelen zullen in dit hoofdstuk nader worden toegelicht.

4.1. Weerstandsvermogen en risicomanagement

Het weerstandsvermogen is een maatstaf voor de mate waarin de gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht in staat is om de gevolgen van risico's op te vangen zonder dat het beleid of de uitvoering daarvan in gevaar komt. Om adequaat en effectief te kunnen reageren op de financiële gevolgen van risico's die zich voordoen, moet de RUD Utrecht een financiële buffer hebben. Hierdoor is de RUD Utrecht in staat risico's zelf financieel op te vangen. Er hoeft dan geen afzonderlijk beroep gedaan te worden op de deelnemers.

Weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen is de verhouding tussen de weerstandscapaciteit en de risico's die de RUD Utrecht loopt. Het gaat hier over niet kwantificeerbare risico's. Voor kwantificeerbare risico's worden voorzieningen gevormd. In artikel 31 van de gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht is bepaald dat de algemene reserve maximaal 5 procent van de jaaromzet bedraagt. Op basis van de begrote financiële positie per 31 december 2023 bedraagt de algemene reserve € 758.000, dit is onder de norm van 5%. Jaarlijkse exploitatieoverschotten worden toegevoegd aan de algemene reserve en verhogen het weerstandsvermogen. Een exploitatietekort wordt opgevangen binnen het weerstandsvermogen, tenzij het weerstandsvermogen hiervoor onvoldoende is. In dat geval dragen de deelnemers hun deel naar rato van de uren uit de DVO (van de betreffende deelnemer) ten opzichte van de totale begrote uren van het betreffende jaar.

Weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit is het totaal van de middelen waarover de RUD Utrecht beschikt om onvoorziene kosten te dekken. Voor de RUD Utrecht is de algemene reserve aan te merken als beschikbare incidentele weerstandscapaciteit. Deze dient als buffer tegen onvoorziene risico's. Op basis van de begrote financiële positie per 31 december 2023 bedraagt de algemene reserve € 758.000.

Daarnaast bestaat de weerstandscapaciteit uit de post Onvoorzien. In de begroting is rekening gehouden met een structurele post Onvoorzien ter hoogte van € 225.000.

De totale weerstandscapaciteit bedraagt naar verwachting € 983.000 (= € 758.000 + € 225.000).

Risicomanagement

Risicomanagement is het effectief omgaan met de kansen en bedreigingen die de realisatie van de organisatiedoelstellingen kunnen beïnvloeden. Hiervoor is het van belang dat er een continu proces wordt ingericht van identificeren, prioriteren en beheersen.

Hierdoor kunnen goed onderbouwde keuzes gemaakt worden met betrekking tot:
- Welke risico's kunnen gedragen worden?
- Welke beheersmaatregelen kunnen getroffen worden?
- Welke middelen moeten, ter afdekking van risico's, gereserveerd worden?

Door de koppeling van het risicomanagement aan de planning & control-cyclus van de RUD Utrecht zal drie keer per jaar over risico's worden gerapporteerd. Dat is bij de programmabegroting, de bestuurlijke voortgangsrapportage (alleen significante afwijkingen) en de jaarrekening.

Algemene risico's

Het risicoprofiel van de RUD Utrecht bestaat uit bedrijfsspecifieke risico's en meer algemene risico's. Bij deze laatste kan onder meer gedacht worden aan macro-economische ontwikkelingen en loon- en prijsontwikkelingen. Ook zijn er natuurlijk onzekerheden over (toekomstig) rijksbeleid en ontwikkelingen in wet- en regelgeving. Al deze ontwikkelingen kunnen risico's en onzekerheden met zich meebrengen, deze zijn echter nagenoeg niet beïnvloedbaar noch kwantificeerbaar. Deze risico's worden in principe niet opgenomen in de risicoanalyse zolang ze niet leiden tot meer specifieke en kwantificeerbare risico's voor de RUD Utrecht.

Specifieke risico's
De specifieke risico's zijn de risico's die op de RUD Utrecht van toepassing zijn. Net als vorig jaar zijn middels sessies met MT en medewerkers de risico's in kaart gebracht en is een inschatting gemaakt van de kans dat de gebeurtenis daadwerkelijk plaatsvindt en de (financiële) impact daarvan.

Dit heeft geresulteerd in onderstaande risicoanalyse:

Risico	Omschrijving	I/S	Kans %	Impact x € 1000	Restrisico x € 1.000
1. Outputfinanciering: productie, achterblijvende vraag	De productie (producten) zoals afgesproken in de DVO's wordt niet gerealiseerd (kwantitatief of kwalitatief) waardoor de inkomsten lager zijn dan begroot. 1% minder productie is bijna € 100.000 minder inkomsten. Een deel van de productie is vraag gestuurd. De kosten om deze productie te realiseren is echter wel vast en betreft voornamelijk loonkosten.	S	25%	€ 400	€ 100
2. Outputfinanciering: onvoldoende productiviteit	Binnen de RUD is ervan uitgegaan dat medewerkers 1.360 declarabele uren per jaar maken in de primaire teams. Iedere 1% minder declarabiliteit RUD-breed levert € 90.000 minder inkomsten op.	S	50%	€ 400	€ 200
3. Outputfinanciering: kengetallen	De kentallen in de PDC komen niet overeen met de werkelijke uren voor een product waardoor er meer of minder kosten gemaakt worden.	I	15%	€ 300	€ 45
4. Ziekteverzuim	Bij de begroting is ervan uitgegaan dat de productieve medewerkers 1.360 declarabele uren per jaar realiseren. Die aanname is o.m. gebaseerd op een maximaal verzuim van 5%. Elk procent boven deze norm kost rond de € 90.000.	S	25%	€ 190	€ 48
5. Wet- en regelgeving: Algemeen	Als gevolg van nieuwe wet- en regelgeving zoals de Omgevingswet zullen werkprocessen, systemen en producten aangepast moeten worden en medewerkers bijgeschoold.	S	40%	€ 300	€ 120
6. Wet- en regelgeving: Invoering Omgevingswet transitie bodemtaken	Als gevolg van de invoering van de Omgevingswet zal het bevoegd gezag van de bodemtaken verschuiven van de Provincie naar de verschillende gemeentes. Als deze verschuiving betekent dat er minder bodemtaken bij de RUD Utrecht worden belegd zullen er frictiekosten gaan ontstaan, aangezien de RUD Utrecht in dat geval gedwongen afscheid zal moeten nemen van vast personeel.	I	30%	€ 1.200	€360
Totaal restrisico:					**€ 873**

Tegenover de bestaande risico's staat de weerstandscapaciteit zoals hierboven besproken ter hoogte van € 983.000. De hierbij behorende ratio is: 1,13 (minimaal 1,0 is gewenst). De weerstandscapaciteit ligt daarmee op een voldoende niveau om de specifieke risico's op te kunnen vangen.

Financiële kengetallen
Gezien het stijgende belang van toekomstbestendigheid van lokale overheden moet in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing een basis set van vijf financiële kengetallen worden opgenomen. Het opnemen van kentallen past in het streven naar meer transparantie en inzicht in de financiële positie. Voor de RUD Utrecht zijn de volgende drie kengetallen van toepassing:

a. Netto schuldquote: geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen;
b. Solvabiliteitsratio: geeft inzicht in de mate waarin de organisatie in staat is aan zijn financiële verplichtingen te voldoen (eigen vermogen als percentage van het totale financiële positietotaal); en
c. Structurele exploitatieruimte: is van belang om te kunnen beoordelen welke structurele ruimte er is om de eigen lasten te kunnen dragen.

Kengetallen		Verloop van de kengetallen %			Norm VNG %		
		Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Voldoende	Matig	Onvoldoende
A	Netto schuldquote	-12,58	-2,74	-5,66	<100	>100 / <130	>130
B	Solvabiliteitsratio	29,79	34,49	43,44	>50	<50 / >30	<30
C	Structurele exploitatieruimte	3,84	0,07	0,53	>0,6	<0,6 / >0	0

a. De netto schuldquote is erg goed. Reden hiervoor is dat de RUD Utrecht nog geen leningen heeft hoeven afsluiten voor het financieren van investeringen. Voor 2023 wordt dit evenmin nodig geacht.
b. De solvabiliteit toont aan dat de RUD Utrecht matig in staat is om aan haar verplichtingen te voldoen. In artikel 31 van de gemeenschappelijke regeling RUD Utrecht is echter bepaald dat de algemene reserve maximaal 5 procent van de jaaromzet mag bedragen. Als gevolg hiervan is deze ratio slechts in beperkte mate beïnvloedbaar.
c. De structurele exploitatieruimte van de RUD Utrecht is matig. De RUD Utrecht kan met de structurele baten haar structurele lasten dekken. De RUD streeft hiernaar, zonder hierbij een (positief) exploitatiesaldo te realiseren.

4.2. Financiering

Deze paragraaf gaat over de financiering van de RUD Utrecht op de korte en de lange termijn. Daarin worden betrokken het schatkistbankieren, de kasgeldlimiet en de renterisiconorm. Het doel is om onder gunstige voorwaarden en met beperkte risico's over voldoende financiële middelen beschikken.

Financiering korte termijn
In de bijdrageverordening is het volgende vastgelegd:

a. De deelnemers betalen uiterlijk 1 januari, 1 april, 1 juli en 1 oktober een voorschot in de lasten van het lopende begrotingsjaar van 25 procent van de totale bijdrage (vaste bijdrage + begrote variabele bijdrage); en
b. Naar aanleiding van de liquiditeitspositie in de afzonderlijke kwartalen kan het Dagelijks Bestuur bepalen dat van het bedrag, bedoeld in het eerste lid, een afwijkend voorschot wordt betaald.

Hierdoor is verzekerd dat de RUD Utrecht voor de korte termijn voldoende financiële middelen heeft. Doen zich hierbij tijdelijk overschotten voor dan heeft de RUD Utrecht te maken met schatkistbankieren. De overschotten mogen alleen in rekening-courant en via deposito's bij de schatkist (het Rijk) worden belegd (of uitgeleend aan andere decentrale overheden). De RUD Utrecht mag de eerste € 1.000.000 buiten de schatkist houden.

De RUD Utrecht heeft een financieringsovereenkomst (krediet- en depotarrangement) afgesloten met de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG). Er geldt een intra-daglimiet van € 600.000.

Doordat automatische afroming van bedragen boven de € 250.000 naar deposito's bij de schatkist (het Rijk) plaatsvind is het saldo liquide middelen op basis van de begrote financiële positie per 31 december 2023 € 250.000.

Financiering lange termijn
Wanneer de RUD Utrecht investeringen doet en deze activeert op de financiële positie kan het nodig zijn om deze te financieren met geldleningen met een looptijd langer dan één jaar. Hierbij moet rekening worden gehouden met de renterisiconorm van het Rijk, die voorziet in spreiding van de looptijden van geldleningen, waardoor renterisico's beperkt worden.

Langlopende geldleningen in de komende jaren zijn afhankelijk van omvang en tempo van de investeringen (in bijvoorbeeld ICT) en de ontwikkeling van de reservepositie van de RUD Utrecht. Op dit moment is de verwachting dat in ieder geval tot en met 2023 geen leningen zullen hoeven worden afgesloten.

4.3. Bedrijfsvoering

De overhead wordt door de RUD Utrecht geregistreerd binnen het programma Bedrijfsvoering. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2.4. *Programma Bedrijfsvoering.*

4.4. Onderhoud Kapitaalgoederen

Artikel 59 tot en met 65 van het BBV zijn van toepassing op het waarderings- , activerings- en afschrijvingsbeleid van de RUD Utrecht. In de financiële verordening van de RUD Utrecht is per soort actief vastgelegd hoe dit beleid wordt toegepast.

Materiële vaste activa met economisch nut

De materiële vaste activa met economisch nut worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur en bijzondere waardeverminderingen. Activa met een verkrijgingprijs van minder dan of gelijk aan € 10.000 worden niet geactiveerd, uitgezonderd (meet)apparatuur.

De materiële vaste activa met economisch nut worden afgeschreven in maximaal:

15 jaar	: technische installaties en apparatuur in gebouwen
10 jaar	: kantoormeubilair, veiligheidsvoorzieningen en verbouwingen
5 jaar	: transportmiddelen, aanhangwagens en personenauto's
3 jaar	: (automatiserings)apparatuur en telefooninstallaties
1 jaar	: (meet)apparatuur

waarbij 50% van de jaarafschrijving wordt verantwoord in het jaar van aanschaf en/of technische/economische ingebruikname. Bij het bepalen van de afschrijving wordt geen rekening gehouden met een restwaarde.

Bij een eventuele verkoop van materiële vaste activa wordt de opbrengst via de resultaatbestemming toegevoegd aan de algemene reserve van de RUD Utrecht.

De economische levensduur is beëindigd op het moment dat de aan het actief toe te rekenen jaarlasten hoger zijn dan de aan het actief toe te rekenen jaaropbrengsten. De rente wordt berekend over de boekwaarde per 1 januari.

4.5. Incidentele baten en lasten

Vanwege de afspraken die gemaakt zijn binnen de Gemeenschappelijke regeling, zijn alleen de structurele baten (DVO's) en bijbehorende structurele lasten, inclusief overhead, verwerkt. Eventueel aanvullende middelen voor tijdelijke projecten, aanvullende opdrachten en programma's zijn hierin nog niet verwerkt. Wanneer deze middelen middels een begrotingswijziging worden aangevraagd zullen deze ook als zodanig worden verwerkt en weergegeven onder de incidentele baten en lasten. Ook de huidige positie rondom de bodemtaken kent in principe een structureel karakter.

5. Bijlagen

5.1. Meerjarenperspectief financiële positie

Meerjarenperspectief financiële positie
Ter kennisname presenteren wij hierbij het meerjarenperspectief van de financiële positie voor 2022 – 2026.

ACTIVA	31 december 2022		31 december 2023		31 december 2024		31 december 2025		31 december 2026	
Vaste activa										
- Investeringen met een economisch nut	€ 482.000		€ 442.000		€ 398.000		€ 358.000		€ 387.000	
Materiële vaste activa		*€ 482.000*		*€ 442.000*		*€ 398.000*		*€ 358.000*		*€ 387.000*
Totaal vaste activa		**€ 482.000**		**€ 442.000**		**€ 398.000**		**€ 358.000**		**€ 387.000**
Vlottende activa										
- Vorderingen op openbare lichamen	€ 673.000		€ 673.000		€ 673.000		€ 673.000		€ 673.000	
- Uitzettingen in 's Rijks schatkist	€ 2.160.000		€ 2.202.000		€ 2.246.000		€ 2.291.000		€ 2.276.000	
Uitzettingen met een rente typische looptijd korter		*€ 2.833.000*		*€ 2.875.000*		*€ 2.919.000*		*€ 2.964.000*		*€ 2.949.000*
Overlopende activa		*€ 205.000*		*€ 215.000*		*€ 237.000*		*€ 241.000*		*€ 190.000*
- Banksaldi	€ 250.000		€ 250.000		€ 250.000		€ 250.000		€ 250.000	
Liquide middelen		*€ 250.000*		*€ 250.000*		*€ 250.000*		*€ 250.000*		*€ 250.000*
Totaal vlottende activa		**€ 3.288.000**		**€ 3.340.000**		**€ 3.406.000**		**€ 3.455.000**		**€ 3.389.000**
Totaal generaal		**€ 3.770.000**		**€ 3.782.000**		**€ 3.804.000**		**€ 3.813.000**		**€ 3.776.000**

PASSIVA	31 december 2022		31 december 2023		31 december 2024		31 december 2025		31 december 2026	
Vaste passiva										
- Algemene reserve	€ 769.000		€ 776.000		€ 780.000		€ 785.000		€ 790.000	
- Bestemmingsreserves*	€ 1.281.000		€ 1.281.000		€ 1.281.000		€ 1.281.000		€ 1.281.000	
- Gerealiseerd resultaat	€ 7.000		€ 4.000		€ 5.000		€ 5.000		€ 5.000	
Eigen vermogen		*€ 2.057.000*		*€ 2.061.000*		*€ 2.066.000*		*€ 2.071.000*		*€ 2.076.000*
Totaal vaste passiva		**€ 2.057.000**		**€ 2.061.000**		**€ 2.066.000**		**€ 2.071.000**		**€ 2.076.000**
Vlottende passiva										
- Overige schulden	€ 274.000		€ 272.000		€ 269.000		€ 268.000		€ 276.000	
Netto vlottende schulden met een rente typische looptijd korter dan één jaar		*€ 274.000*		*€ 272.000*		*€ 269.000*		*€ 268.000*		*€ 276.000*
Overlopende passiva		*€ 1.439.000*		*€ 1.449.000*		*€ 1.469.000*		*€ 1.474.000*		*€ 1.424.000*
Totaal vlottende passiva		**€ 1.713.000**		**€ 1.721.000**		**€ 1.738.000**		**€ 1.742.000**		**€ 1.700.000**
Totaal generaal		**€ 3.770.000**		**€ 3.782.000**		**€ 3.804.000**		**€ 3.813.000**		**€ 3.776.000**

Toelichting op het meerjarenperspectief financiële positie
In het meerjarenperspectief van de financiële positie voor 2022 – 2026 zijn geen uitgangspunten verwerkt buiten de reguliere activiteiten van de RUD Utrecht.
Onderhanden zaken ontstaan in verband met het afrekenen onder outputfinanciering. Op de financiële positie zijn deze niet weergegeven, omdat er zowel een schuldpositie als voorschotten van éénzelfde omvang bestaan.
Algemene reserve: de resultaten zijn jaarlijks toegevoegd aan de algemene reserve. Volgens de 5% norm die wordt gehanteerd zou dit kunnen betekenen dat in de jaren 2022 en verder afroming tot het maximum plaatsvindt door middel van terugbetaling aan opdrachtgevers of door het vormen van bestemmingsreserves. Gezien het feit dat de werkelijke opbrengsten leidend zijn voor de maximum hoogte van de reserve is dit nog niet in bovenstaand overzicht verwerkt.

*Bestemmingsreserves zullen worden onttrokken voor de doeleinden waarvoor deze gevormd zijn in het jaar waarbinnen de kosten worden gemaakt. Hierop zal een zienswijze van toepassing zijn.

5.2. Meerjarenperspectief staat van baten en lasten

Meerjarenperspectief staat van baten en lasten
Ter kennisname presenteren wij hierbij het meerjarenperspectief van de staat van baten en lasten voor 2022 – 2026.

		Begroting 2022				Begroting 2023				Begroting 2024				Begroting 2025				Begroting 2026		
Programma's		Baten	Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo		Baten	Lasten	Saldo
1 **Handhaving**		**5.660.000**	**5.700.000**	**-40.000**		**6.416.000**	**6.443.000**	**-27.000**		**6.493.000**	**6.520.000**	**-26.000**		**6.571.000**	**6.598.000**	**-26.000**		**6.650.000**	**6.677.000**	**-26.000**
Directe *variabele* kosten handhaving		4.614.000	4.654.000	-40.000		5.232.000	5.259.000	-27.000		5.295.000	5.322.000	-26.000		5.359.000	5.386.000	-26.000		5.423.000	5.450.000	-26.000
Directe *vaste* kosten handhaving		1.046.000	1.046.000	-		1.184.000	1.184.000	-		1.198.000	1.198.000	-		1.212.000	1.212.000	-		1.227.000	1.227.000	-
ISV		-	-	-		-	-	-		-	-	-		-	-	-		-	-	-
2 **Vergunningverlening**		**5.748.000**	**5.701.000**	**47.000**		**5.013.000**	**4.982.000**	**31.000**		**5.073.000**	**5.043.000**	**30.000**		**5.134.000**	**5.104.000**	**30.000**		**5.195.000**	**5.165.000**	**30.000**
Directe *variabele* kosten vergunningverlening		4.671.000	4.624.000	47.000		4.098.000	4.068.000	30.000		4.147.000	4.118.000	29.000		4.197.000	4.168.000	29.000		4.247.000	4.218.000	29.000
Directe *vaste* kosten vergunningverlening		1.077.000	1.077.000	-		915.000	914.000	1.000		926.000	925.000	1.000		937.000	936.000	1.000		948.000	947.000	1.000
3 **Bedrijfsvoering**		**3.919.000**	**3.919.000**	**-**		**4.040.000**	**4.040.000**	**-**		**4.088.000**	**4.088.000**	**-**		**4.137.000**	**4.137.000**	**-**		**4.187.000**	**4.187.000**	**-**
Totaal programma's		**15.327.000**	**15.320.000**	**7.000**		**15.469.000**	**15.465.000**	**4.000**		**15.654.000**	**15.651.000**	**4.000**		**15.842.000**	**15.839.000**	**4.000**		**16.032.000**	**16.029.000**	**4.000**
Loon- en prijscompensatie		100.000	100.000	-		50.000	50.000	-		51.000	51.000	-		52.000	52.000	-		53.000	53.000	-
Onvoorzien		225.000	225.000	-		225.000	225.000	-		225.000	225.000	-		225.000	225.000	-		225.000	225.000	-
Totaal saldo van de baten en lasten		**15.652.000**	**15.645.000**	**7.000**		**15.744.000**	**15.740.000**	**4.000**		**15.930.000**	**15.927.000**	**4.000**		**16.119.000**	**16.116.000**	**4.000**		**16.310.000**	**16.307.000**	**4.000**
Toevoeging/onttrekking aan reserves:																				
Gerealiseerde resultaat		**15.652.000**	**15.645.000**	**7.000**		**15.744.000**	**15.740.000**	**4.000**		**15.930.000**	**15.927.000**	**4.000**		**16.119.000**	**16.116.000**	**4.000**		**16.310.000**	**16.307.000**	**4.000**

Toelichting op het meerjarenperspectief staat van baten en lasten
In het meerjarenperspectief van de staat van baten en lasten voor 2022 – 2026 is nog geen rekening gehouden met eventuele nog niet voorzienbare gevolgen vanuit de overgang naar de Omgevingswet per 1 januari 2023.

5.3. Begrotingswijziging

Op basis van de ontwerp Begroting 2023 wordt de volgende wijziging voorgesteld:

Programma	Baten	Lasten	Saldo
1 Handhaving	**€ 138.000**	**€ 97.000**	**€ 41.000**
Directe variabele kosten	€ 142.000	€ 102.000	€ 40.000
Directe vaste kosten	€ -4.000	€ -5.000	€ 1.000
2 Vergunningverlening	**€ -285.000**	**€ -248.000**	**€ -37.000**
Directe variabele kosten	€ -220.000	€ -183.000	€ -37.000
Directe vaste kosten	€ -65.000	€ -65.000	€ -
3 Bedrijfsvoering	**€ 71.000**	**€ 71.000**	**€ -**
Totaal programma's	**€ -76.000**	**€ -80.000**	**€ 4.000**
Stelpost loon- en prijscompensatie	€ -	€ -	€ -
Onvoorzien	€ -	€ -	€ -
Totaal saldo van baten en lasten	**€ -76.000**	**€ -80.000**	**€ 4.000**
Toevoegingen en onttrekking aan reserves:			
-	€ -	€ -	€ -
Gerealiseerd resultaat	**€ -76.000**	**€ -80.000**	**€ 4.000**

5.4. Ontwikkeling variabele bijdrage

De variabele bijdrage van de opdrachtgevers is gebaseerd op de verwachte afname van producten en diensten zoals deze is opgenomen in de dienstverleningsovereenkomsten (DVO) van 2022. Daarnaast bestaat de variabele bijdrage uit gemeenschappelijke regionale taken en extra opdrachten voor de provincie.
Hier onder hebben we het verschil inzichtelijk gemaakt tussen de variabele bijdrage zoals die van de begroting 2023 en de variabele bijdrage van de begroting 2022 (eerste begrotingswijziging 2022).

Opdrachtgever:	Variabele bijdrage 2023:	Variabele bijdrage 2022:	Verschil:	Verklaard door tariefstijging:	Verklaard door aanpassingen DVO:	waarvan bodemtaken	waarvan str.verlaging Bedrijven VV	Verklaard door verhoging regionale en provinciale taken
Amersfoort	1.116.000	1.126.000	-10.000	31.000	-43.000	-29.000	-15.000	2.000
Baarn	265.000	253.000	12.000	8.000	4.000	35.000	-31.000	-
Bunschoten	316.000	303.000	13.000	9.000	3.000	14.000	-10.000	1.000
Eemnes	138.000	118.000	20.000	4.000	16.000	17.000		-
Houten	228.000	183.000	45.000	6.000	38.000	39.000		1.000
Leusden	270.000	236.000	34.000	8.000	25.000	27.000		1.000
Lopik	306.000	292.000	14.000	8.000	5.000	5.000		1.000
Nieuwegein	232.000	228.000	4.000	7.000	-3.000	-4.000		-
Provincie	4.732.000	4.934.000	-202.000	139.000	-364.000	-370.000		23.000
Soest	454.000	384.000	70.000	13.000	56.000	58.000		1.000
Utrecht	1.059.000	1.024.000	35.000	29.000	4.000	6.000		2.000
Woudenberg	214.000	204.000	10.000	6.000	4.000	29.000	-26.000	-
Totaal	**9.330.000**	**9.285.000**	**45.000**	**268.000**	**-255.000**	**-173.000**	**-82.000**	**32.000**

De veranderingen t.o.v. de begroting 2022 bestaan uit de stijging van het uurtarief (+), verlaging van de DVO's (-) en verhoging van de regionale en provinciale taken (+).

We hebben de Programmabegroting 2023 aangepast op basis van de uitvoeringsplannen voor 2022. Hierdoor is de variabele bijdrage veranderd. Hierboven staat een overzicht van de indicatieve variabele bijdrage per opdrachtgever voor 2023.

De verlaging van de DVO' s worden voor een groot deel verklaard door de verschuiving van bevoegd gezag van de provincie naar de gemeentes m.b.t. de bodemtaken. De huidige inzichten laten een daling van ongeveer 1.950 uur aan bodemtaken zien in 2023 t.o.v. 2022. Ook het besluit in het Algemeen Bestuur van 3 december 2021 omtrent de structurele verlaging van de DVO bij Bedrijven Vergunningverlening (Amersfoort, Baarn, Bunschoten en Woudenberg) heeft effect op de variabele bijdrage; bijna 1.200 uur is de verlaging vanaf 2023. Tegenover bovengenoemde dalingen in variabele bijdrage staat ten slotte een stijging van de regionale en provinciale taken. De tarieven voor de consignatiediensten (grijs, groen, zwemwater) zijn al een aantal jaar niet meer geïndexeerd. De CAO-tarieven voor consignatie zijn in de tussentijd echter wel verhoogd en daarom zouden we in deze begroting 2023 een indexatie voor willen stellen.