

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 deelsvervoer (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 Atleerplantsoen 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 belangrijkste vinden. Uit de antwoorden kwam naar voren dat bewoners groen het belangrijkste 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 verstopten. 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 op 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 <u>bezetting ligt tussen de 6 en 25 auto's en dat voor 120 parkeerplaatsen</u>. 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 overvloedige parkeerplaatsen weg zouden moeten. Echter het wijkbureau geeft al jaren aan <i>'wij willen het ook, maar het mag nu eenmaal niet van de interne gemeente normen'</i>. 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

""Gezellige 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 burens, 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 plezierje 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 burens, 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 belangrijkste vinden. Uit de antwoorden kwam naar voren dat bewoners groen het belangrijkste 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. Tegelijkertijd 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 directe 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 leidt 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. Tegelijkertijd 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 Humboldtstraat



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 parkeeders. 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 een verbeter project voor bovengronds gaande. Hierin wordt ernaartoe gewerkt om meer fietsenplek, minder parkeerplaats 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 juiste 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 klantvriendelijke 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 verbinden 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, hoeft 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 burens, 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 parkeeronthefing 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 parkeerwachters 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 schaa sprong 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 nieuwbouwwontwikkelingen 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 hij 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: <i>(ook een eigen auto met een kleinere portemonnee)</i>. Hier staat de kern van het beleid. Opgeschreven door een ambtenaar. Tussen haakjes, nota bene, <i>tussen haakjes</i>. 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 behoefteeraming 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 belangrijkste vinden. Uit de antwoorden kwam naar voren dat bewoners groen het belangrijkste 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 moeten het, ze willen het (of een combinatie van beide). <u>Moeten</u> omdat zij in hun leven (bijv. voor werk) afhankelijk zijn van de auto. Of <u>willen</u> 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 belangrijkste vinden. Uit de antwoorden kwam naar voren dat bewoners groen het belangrijkste 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 rijdt 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 mag 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 <i>in zone 2</i> 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 dichterbij 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 buurniveau. 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 <i>a. Binnenstad</i> 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 blindegeleidlijn 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 geleidelijk 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 geplaatst 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. <i>Overige wijken</i> 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 maximaal aantal 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. <i>Fietsinleverpunt</i> 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 opgeknapt 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	<i>c. Stallen bij openbaar vervoer</i> 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 gevel 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 fietsparkeerdruk 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 Boas 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 in pandig 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 hersteltermijn 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 hersteltermijn 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 Fietzersbond 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 dichterbij 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 opgezegd? 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 allemaal 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 <u>geen</u> 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 juist 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 voorlopig 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 <i>Fietsparkeren</i> 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 <i>explainer</i> 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 <u>de enige toegankelijke fietsenstalling in Utrecht centrum aan de Zadelstraat, daar worden de 3 gehandicaptenplekken tegenwoordig vooral gebruikt als opslagplaats voor pakketten!</u> Mijn fiets staat naast de gehandicaptenplekken. - Ik mis in de nota het <u>zgn Fietsplaatje</u>, 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. - <u>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.</u> 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 überhaupt 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 redentatie 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 moeten het, ze willen het (of een combinatie van beide). <u>Moeten</u> omdat zij in hun leven (bijv. voor werk) afhankelijk zijn van de auto. Of <u>willen</u> 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 belangrijkste vinden. Uit de antwoorden kwam naar voren dat bewoners groen het belangrijkste 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 parkeerabonnement 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 opgezaagd 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 Damplein, 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 meegenomen 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 Damplein 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.